

16. März 2011
Wiener Zeitung

Hochrangiges Verkehrsnetz in Wien auf dem Prüfstand – Viele Projekte verzögern sich oder werden abgespeckt Start für Lobau-Tunnel nicht vor 2019

Von Christian Mayr

- Asfinag bestätigt: Selbst bei Ja von Stadt Wien gibt es lange Verzögerung.
- Kompromiss bei Seestadt Aspern.
- Großbaustellen auf der Tangente.

Wien. Der Autobahn-Tunnel unter der Wiener Lobau ist nun endgültig auf die lange Bank geschoben: Selbst wenn sich die rot-grüne Stadtregierung auf das Milliarden-Projekt verständigen sollte, verschiebt sich der Baustart massiv nach hinten. Im Gespräch mit der "Wiener Zeitung" nennt Asfinag-Vorstandsdirektor Alois Schedl nun erstmals konkrete Zahlen: "Wir reden von einem frühest möglichen Baubeginn im Zeitraum zwischen 2017 und 2019. Und zwar erst dann, wenn der Nordabschnitt der S1 zwischen Süßenbrunn und Groß Enzersdorf fertig ist."

Der genannte Nordabschnitt (siehe Grafik) ist im Gegensatz zum Lobau-Tunnel Bestandteil des Infrastruktur-Rahmenplanes und soll laut Schedl ab 2014 gebaut werden. Dieser Abschnitt würde die Verbindung zur bereits fertigen Nordautobahn (A5) sowie zur ebenfalls fix vom Bund eingeplanten Marchfeldschnellstraße (S8) sichern.

Damit ist der **Lobau-Tunnel** erneut um Jahre aufgeschoben. Ursprünglich hätte das umstrittene Projekt von 2008 bis 2014 realisiert werden sollen; bei dem nun genannten Baubeginn wäre eine Fertigstellung erst Mitte, Ende der 2020er-Jahre möglich. Allerdings könnte der Tunnel außer von Finanzierungsproblemen auch durch einen negativen Volksentscheid, auf den sich die rot-grüne Stadtregierung im Streitfall geeinigt hat, gänzlich zu Fall gebracht werden.

Definitiv keine Brücke

Eine kostensparende Brücke über die Donau (mit anschließendem Tunnel) kommt für die Asfinag mittlerweile nicht mehr in Betracht: "Es ist sinnlos, über ein nicht genehmigungsfähiges Projekt, weiter nachzudenken", so Schedl.

Eine Einigung zeichnet sich indes bei einem anderen Wiener Straßengroßprojekt ab, das zuletzt auf der Kippe stand – die **Spange Aspern** zur künftigen Seestadt. Hier sieht der aktuelle Asfinag-Plan eine Autobahn östlich vom Flughafen zur S1 vor, der Abschnitt von der Südosttangente soll hingegen als "umweltgerechte Stadtstraße" – sprich Bundesstraße – ausgeführt werden. "Denn aus unserer Sicht ist es sehr schwer, eine Autobahn mitten in der Stadt wirtschaftlich herzustellen", so Schedl. Nur östlich vom Flughafen sei eine kostengünstige Autobahn neben der S-80-Eisenbahn-Trasse realisierbar – sie soll auf 228 Millionen Euro kommen. Da es noch keine fertige Planung gibt, werden laut Schedl bis zu einer Fertigstellung "noch einige Jahre vergehen". Auch der grüne Verkehrssprecher Rüdiger Maresch bestätigt, dass sich dieser Kompromiss zwischen Stadt Wien und Asfinag abzeichne. "Im Regierungsübereinkommen gibt es eine Verpflichtung zu einer stadtverträglich geplanten und ausgestalteten Straße." Über die Kostenbeteiligung der Stadt an der Bundesstraße müsse freilich noch intensiv verhandelt werden.

Zwei andere Zukunftsprojekte sind dafür völlig auf Eis gelegt. Die **A22/A4-Verbindung** zwischen Donauuferautobahn und Ostautobahn, die von ÖAMTC und manchen Experten als die vorrangige neue Donauquerung bezeichnet wird, ist "im Einvernehmen mit der Stadt zurückgestellt", erklärt der Asfinag-Chef. Hier sollte ein Tunnel unter oder eine Brücke über die Freudenau gebaut werden. Auch die **Hansson-Spange** (A24) als Verbindung zwischen Tangente und S1-Süd ist aus Kostengründen auf unbestimmte Zeit verschoben.

Dafür stehen heuer zwei Sanierungs- und Ausbauprojekte im bestehenden Netz bevor: Die für Autofahrer wohl kritischste ist die Generalerneuerung der **Hansson-Kurve** auf einer Länge von drei Kilometern. Der Startschuss erfolgt am 4. April, wobei an Werktagen drei, an Wochenenden zwei Fahrspuren offen bleiben sollen. Bei starkem Verkehrsaufkommen, will die Asfinag die Verkehrsströme großräumig über die S1-Süd und die A4 umleiten. "Wir rechnen nur mit Staus, falls es zu Unfällen kommt", so der Asfinag-Chef.

Ebenfalls im April beginnt der Ausbau der Abfahrt von der Tangente zum **Landstraßer Gürtel** im Zuge der neuen Stadtteile Eurogate und Hauptbahnhof. Diese sogenannte "Niveaufreimachung" schlägt sich mit rund 100 Millionen Euro zu Buche.

Freie Tauernautobahn

Gute Nachrichten hat Schedl für alle Urlauber, die heuer im Sommer die **Tauernautobahn** Richtung Süden verwenden wollen. Durch rechtzeitige Fertigstellung der zweiten Tunnelröhre gibt es heuer erstmals keine Blockabfertigung. "Damit sollte es auch keine Staus mehr geben", hofft Schedl.



Link zum Online-Artikel:

<http://www.wienerzeitung.at/DesktopDefault.aspx?TabID=3902&Alias=wzo&cob=550004>