

28. November 2011
Die Presse

Grüne: Nordostumfahrung "zurück an den Start"

Die Prognosen der Asfinag würden die Verkehrspolitik von Wien nicht berücksichtigen, kritisiert der Grüne Verkehrssprecher Rüdiger Maresch. Die Asfinag verteidigt ihre Angaben, die SPÖ bremst die Grünen.



Archivbild: Protest gegen den Lobautunnel / Bild: (c) AP (Hans Punz)

Die Wiener Grünen wollen bei der Nordostumfahrung (S1) "zurück an den Start": Sie fordern einen Neustart der derzeit laufenden Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) für das Asfinag-Projekt, das vor allem wegen des Tunnels unter dem Nationalpark Lobau umstritten ist. Die Verkehrsprognosen beruhen auf falschen und unseriösen Annahmen, kritisierte Rüdiger Maresch, Verkehrssprecher der Wiener Grünen. Die Asfinag hat ihre Prognosen verteidigt und auf die Überprüfung der Daten im Zuge der UVP verwiesen. Der rote Koalitionspartner hat der grünen Forderung nach einem Neustart der UVP eine Abfuhr erteilt.

"Für Wien ist der Lückenschluss des S1-Regionenrings und der Bau des Lobautunnels alternativlos", sagte der rote Verkehrssprecher Karlheinz Hora. Sie sei die umweltfreundlichste Variante der Donauquerung: "Der Nationalpark Donau-Auen wird dadurch vom Umfahrungsring-Projekt in keiner Weise berührt." Außerdem würde durch die S1 der Nord-Süd-Transitverkehr von der Südosttangente (A23) weg und damit aus der Stadt gebracht werden.

Daten nicht aktuell?

Als Argumentation gegen die 19 Kilometer lange Nordostumfahrung, die laut derzeitigem Stand bis 2025 fertig sein soll, präsentierte Maresch eine Studie von Harald Frey, dem Verkehrsplaner an der Technischen Universität Wien. Die Ergebnisse würden zeigen, dass diverse Grundannahmen im Hinblick auf die Verkehrsentwicklung nicht mehr stimmen. So seien die jüngsten verkehrspolitischen Maßnahmen - etwa Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung, Anhebung der Kurzparkgebühren und Senkung der Öffi-Tarife - nicht berücksichtigt, so Maresch. Schließlich habe die bis dato letzte Datenaktualisierung in den Unterlagen, auf die sich die UVP bezieht, 2005 stattgefunden.

Frey, der sich selbst als Kritiker des Asfinag-Projekts deklarierte, ergänzte, dass zudem Annahmen zur Entwicklung des motorisierten Verkehrs auf "alten Paradigmen" beruhten und somit die Tatsache, dass die Motorisierung bzw. der Autoverkehr in Städten wie Wien rückläufig sei, nicht berücksichtige. Außerdem müssten Alternativszenarien einfließen - etwa die künftige Verkehrsentwicklung ohne S1-Realisierung oder die Auswirkungen auf das niederrangige Straßennetz.

Nicht zuletzt wirke der Bau der Lobau-Autobahn den Zielen des städtischen verkehrs- und klimapolitischen Masterplans "diametral" entgegen, erklärte Frey. So würden infolge der Nordostumfahrung der Pkw-Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen sowie der Pendlerverkehr steigen. Rad-, Fuß- und Öffi-Verkehr würden gleichzeitig durch die bessere Erreichbarkeit für Autos strukturell geschwächt. Zudem sei von einer höheren Lärm- und Schadstoffbelastung sowie von Abwanderung an die Peripherie auszugehen, hieß es.

Asfinag verteidigt Prognosen

Die Asfinag wollte diese Argumente nicht gelten lassen: Man habe die "verkehrspolitischen Zielsetzungen" von Wien und Niederösterreich sowie den Ausbau des öffentlichen Verkehrs berücksichtigt, hieß es in einer Aussendung. Der Verkehr im 22. Bezirk würde durch die Bündelung auf der S1 entlastet und die Verkehrsanbindung der gesamten Ostregion verbessert.

Bis Donnerstag liegen die Unterlagen des Projekts liegen noch auf, dann werde die Stadtbaudirektion Wien eine offizielle Stellungnahme abgeben, so Maresch. Dabei werde man sich um einen Kompromiss mit dem Regierungspartner SPÖ, einem erklärten S1-Befürworter, bemühen. Wie dieser konkret aussehen wird, war nicht zu erfahren. Der grüne Mandatar sagte jedoch, dass einige Bürgerinitiativen, NGOs oder Einzelpersonen Einspruch gegen das Projekt erheben werden. Sollte es tatsächlich zum gewünschten Neustart der Umweltverträglichkeitsprüfung kommen, hätte das eine jahrelange Aufschiebung für die Realisierung zur Folge.

Kosten von 1,8 Milliarden Euro

Nach derzeitigem Stand ist die Fertigstellung der Nordostumfahrung für 2025 vorgesehen. Als erste Etappe soll zwischen 2014 und 2016 die rund zehn Kilometer lange, an der Oberfläche verlaufende Strecke zwischen Groß-Enzersdorf und Süßenbrunn gebaut werden. 2018 will die Asfinag dann den aufwendigen, knapp neun Kilometer langen Lobautunnel in Angriff nehmen. Dieser wird nicht nur durch das Naturschutzgebiet Lobau führen, sondern auch die Donau unterqueren. Die Asfinag hatte zuletzt negative Auswirkungen auf den Nationalpark Donau-Auen ausgeschlossen. Für das Gesamtprojekt sind rund 1,8 Milliarden Euro budgetiert.

(APA/Red.)

Link zum Online-Artikel:

http://diepresse.com/home/panorama/wien/712331/Gruene_Nordostumfahrung-zurueck-an-den-Start?_vl_backlink=/home/panorama/wien/index.do