

S1: Bewilligungsverfahren in Endphase

Die Umweltverträglichkeitsprüfung für die geplante Verlängerung der Wiener Außenring-Schnellstraße (S1) geht in die Endphase: In Wien findet heute die öffentliche Verhandlung statt. Nach wie vor muss die ASFINAG für das Projekt viel Kritik einstecken.



Sowohl Umweltschützer als auch der Verkehrsclub Österreich (VCO) sind gegen das Projekt, da das geplante Straßenstück von Schwechat bis Süßenbrunn unterirdisch die Donau und den Nationalpark Donau-Auen queren soll. Greenpeace bezeichnet den Bau als „Wahnsinn aus Umweltschutzperspektive“, der WWF spricht von „Verschmutzung der Umwelt“ und der Verkehrsclub Österreich nennt die Umfahrung ein „Luxusprojekt, für das aus Verkehrssicht kein Bedarf besteht“.

„Falsche Ausgangsbasis“

Die Umweltverträglichkeitsprüfung läuft seit dem Jahr 2009. Derzeit untersuchen unabhängige Gutachter das Projekt auf seine Auswirkungen. Auch von der Bürgerinitiative „Rettet die Lobau“ wurde immer wieder eine falsche Ausgangsbasis, vor allem im Bereich der Verkehrsentwicklung und der

Grundwasserveränderungen, kritisiert. Die eingereichten Unterlagen würden auf fehlerhaften und nicht aktuellen Daten beruhen, hieß es.

Wie schon zuvor wies die ASFINAG diese Vorwürfe im Rahmen einer Pressekonferenz aber auch in der vergangenen Woche zurück. Man habe im Verlauf der UVP diesbezüglich einige Dinge nachgereicht: „Wir haben eine Vorausschau des Verkehrs für 2035 nachgebracht und dabei die bestehende Situation von 2011 einbezogen. Zudem haben wir weitere Unterlagen zu den Grundwasserveränderungen hinzugefügt“, unterstrich Christian Honeger, Leiter der ASFINAG-Planung.



Visualisierung der S1-Verlängerung
ORF

„Keine Beeinflussung auf das Grundwasser“

Für die Beurteilung des Grundwassers seien mehrere Bohrungen durchgeführt worden, die den Ist-Zustand wiedergegeben hätten, versicherte Honeger. Die Daten würden daher dem aktuellen Stand der Technik entsprechen. Alle Untersuchungen hätten zudem belegt, dass eine Beeinflussung auf das Grundwasser durch den Bau des Lobau-Tunnels ausgeschlossen werden kann.

Die ASFINAG rechne daher mit einem positiven Bescheid der zuständigen Behörde. „Es ist eine wichtige Verbindung für die Ostregion. Wien wird vom Verkehr entlastet und zugleich wird der Wirtschaftsstandort gestärkt“, hob

ASFINAG-Vorstand Alois Schedl die Vorzüge der Verlängerung hervor. Ohne S1 werden laut ASFINAG bis 2025 zum Beispiel durch Essling täglich etwa 30.000 Fahrzeuge fahren. Die fertige S1 würde diese Zahl auf 25.000 reduzieren, hieß es.

Die S1 bilde aber nicht nur ein sehr wirkungsvolles Verkehrssystem für Wien und die umliegenden niederösterreichischen Gemeinden, wie ASFINAG-Baumanagement-Geschäftsführer, Alexander Walcher, betonte. Viele andere Projekte würden daran hängen: „Mit diesem Teilstück können wir die Marchfeld Schnellstraße (S8) und die Spange nach Aspern und damit die Seestadt Aspern anbinden. Für Tausende von Anrainern bedeutet dies eine klare Verbesserung der Lebensqualität“, so Walcher.

Strecke soll ab 2016 befahrbar sein

Der geplante Streckenabschnitt zwischen Schwechat und Süßenbrunn ist zirka 19 Kilometer lang. Die Gesamtkosten belaufen sich laut ASFINAG auf rund 1,8 Milliarden Euro - davon entfallen rund 1,4 Milliarden Euro alleine auf den Lobau-Tunnel. Der Baustart für den Teil zwischen Groß Enzersdorf und Süßenbrunn soll noch 2014 erfolgen. Befahrbar werde diese Strecke dann ab 2016 sein. Die Fertigstellung des umstrittenen Lobau-Tunnels im Bereich Groß Enzersdorf und Schwechat sei für 2025 geplant, hieß es.

Link zum Online-Artikel:

<http://noe.orf.at/news/stories/2559488/>