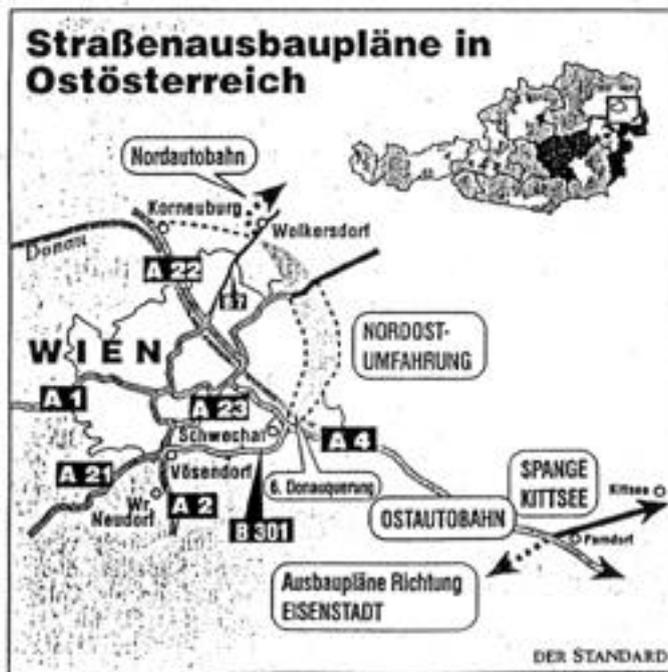


27. Jänner 2000
Der Standard

Pläne für totgesagte Umfahrung

Grüne und LiF sehen Lobau-Autobahn für begraben – neue Studie in Auftrag

WIEN – „Ich kann mit ruhigem Gewissen feststellen: Die Lobau-Autobahn ist tot.“ Der Klubobmann der Wiener Grünen, Christoph Chorherr, fühlt sich sicher, dass die von seiner Partei abgelehnte Nordostumfahrung niemals Realität wird. „Totgesagte leben länger“, kontert Planungsstadtrat Bernhard Görg (VP). Er lässt keinen Zweifel daran, dass der Lückenschluss zwischen der B 301, deren Umweltverträglichkeitsprüfung läuft, und der Brünner Straße kommen wird. Wenn auch nicht so schnell.

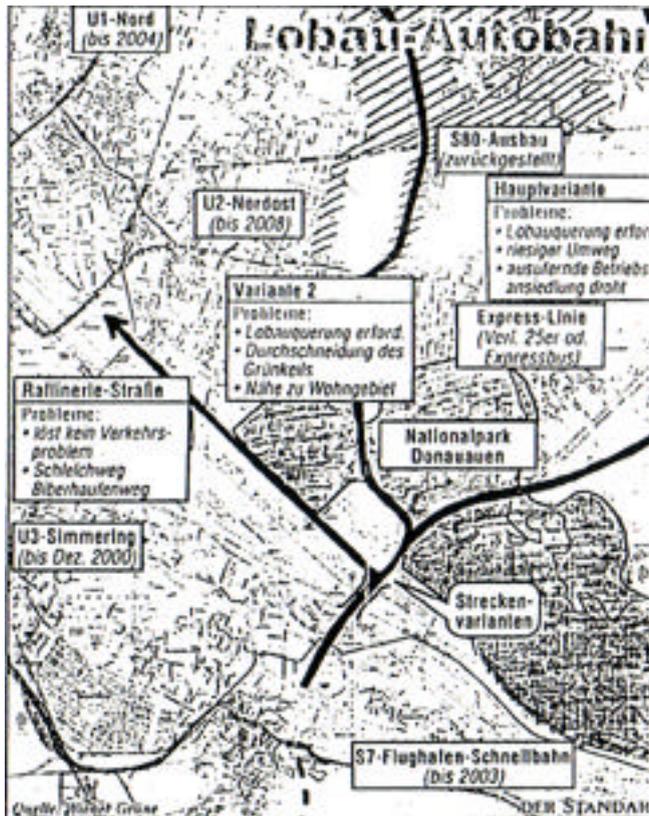


Sowohl Chorherr als auch Görg ziehen ihre Schlüsse aus einer Studie, die von Wien und Niederösterreich über die Planungsgemeinschaft Ost (PGO) in Auftrag gegeben wurde. Genau genommen kennt Chorherr die Studie nicht bis ins Detail, denn sie werde von der „SP-VP-Regierung unter Verschluss gehalten“. Für ihn nicht verwunderlich, denn die Studienautoren kommen zum Schluss, dass die Lobau-Autobahn überflüssig sei. Deshalb hätte Befürworter Görg „schubladiert“.

„Ich habe keine Verpflichtung, jede Studie für die Stadtplanung an die ganze Welt zu verteilen“, meint dieser. Die PGO-Studie jedenfalls stellt die Probleme der möglichen Trassenführungen nebeneinander. Bei

der Hauptvariante auf niederösterreichischen Gebiet (siehe Grafik) drohe eine Zersiedelung des Wiener Umlandes.

Bei Variante 2, die mitten durch den laut Stadtentwicklungsplan vorgesehenen „Grünkeil“ führe, drohten massive Anrainerprobleme. Außerdem kämen beide Trassen sehr teuer: Denn die Lobau – Teil des Nationalparks Donauauen – würde untertunnelt. Geschätzte Kosten rund acht Milliarden Schilling (581 Mio. EUR). So viel Geld für eine Straße auszugeben, die die Verkehrsprobleme bis 2015 nicht löse, finden die Grünen Argument genug, sie „sterben zu lassen“.



Es stimmt, dass die Nord-Ost-Umfahrung kein kurzfristiges Projekt sei. „Vor zehn bis 15 Jahren ist an sie nicht zu denken“, sagt auch Görg. Langfristig sei die Umfahrung aber ein dringend notwendiges Projekt, die Wiener vom Durchzugsverkehr zu entlasten.

Demnach rechtfertigt sich nicht mehr, wie einst argumentiert, das wachsende Verkehrsaufkommen aus dem Osten das Straßenprojekt, merkt LiF-Verkehrssprecher Hanno Pöschl an. Auch für ihn habe die Umfahrung „keine erkennbare Funktion“. Doch Görg lässt von der Stadtplanung eine neue Studie erstellen. Für jene Variante, die er anfangs nicht wollte, die jedoch bei der PGO als Möglichkeit angeführt wird. Der Ausbau der Raffineriestraße, die in die Donau-Uferautobahn mündet. Diese Strecke würde entlang des Badegebietes Neue Donau und die Siedlung Biberhauftenweg führen.

Anstelle wieder neue Berechnungen in Auftrag zu geben, um das „Unmögliche möglich“ zu machen, fordert Chorgherr den Ausbau des öffentlichen Verkehrsnetzes: Verlängerung einer Straßenbahn nach Großenzersdorf, Ausbau der S80 und des U-Bahn-Netzes. (ker)