

26. September 2003
Der Standard

Wien will engeren Umfahrungsring

VON ROMAN FREIHSL

Wien - Das zweite Viertel wird bereits gebaut: Nach der längst fertigen Außenringautobahn A21 ist nun der Südteil der Wienumfahrung in Arbeit: Derzeit wird im Bereich Rannersdorf tonnenweise Erdreich abgetragen, werden 17 Meter lange Spundwände in den Boden gerammt.

Wie die S1 (vormals B301) dann nach Norden weiter verlängert wird, ist derzeit umstritten. Wie DER STANDARD exklusiv berichtete, sind seitens der Asfinag derzeit nur noch zwei Varianten für die Nordostumfahrung im Rennen. Dies bestätigt nun auch Alois Schedl, Geschäftsführer der Österreichischen Autobahnen- und Schnellstraßen AG (Ösag) und gibt im STANDARD-Gespräch Details bekannt.

Das Teilstück zwischen Schwechat und Süßenbrunn soll demnach bereits 2012/13 fertig gestellt werden und wird nach derzeitigen, vorsichtigen Schätzungen 1,4 bis 1,8 Milliarden Euro kosten. Der erste Abschnitt - die Donauquerung und die Verlängerung der Donauufer-Autobahn A22 bis zum S1-Anschluss im Bereich Kraftwerk Freudenau soll möglichst schon bis 2010 fertig werden. Die Umweltverträglichkeitsprüfung dafür ist für 2005/06 anvisiert.

Gerade aber bei diesem Ausbau der Raffineriestraße seien noch Fragen offen, erläutert Schedl. „Vor allem was die Einbindung in die Landschaft betrifft. Ob man etwa die ganze Strecke eindeckt, was eine durchgehende Durchlüftung und Beleuchtung notwendig machen würde.“ Eine Alternative wäre eine Galerielösung.

Was die Donauquerung betrifft, seien nicht die Kosten das letzte Argument für die Brücke gewesen, betont Schedl. „Dass ein Tunnel rund doppelt so viel kostet, wussten wir schon vorher.“ Entscheidend seien technische Widrigkeiten beim Anschlussknoten zur A22. „Die einzige Möglichkeit wäre, die Rampen weit in den Nationalpark hinein zu errichten.“ Ein Ding der Unmöglichkeit. Für die Brücke soll ein Architektenwettbewerb durchgeführt werden.

Bei der Verlängerung nach Süßenbrunn gebe es bei beiden Varianten Vor- und Nachteile, erläutert der Ösag-Chef. Die östlich von Eßling liegende Trasse, die von der Planungsgemeinschaft Ost (PGO) entwickelt wurde, bringe „weniger Belastung für das untergeordnete Straßennetz“, argumentiert Schedl. Beim Abschnitt im Norden, der exakt entlang der Stadtgrenze führt, seien aber noch einige Fragen offen. Ein weiteres Problem: Die Lobau wird an der breitesten Stelle gequert. „Hier ist die Frage, ob das mit einem Begleitstollen und ohne Notausstiege nach oben möglich ist, weil im Nationalpark ja nichts errichtet werden darf“.

Wiens Planungsstadtrat Rudolf Schicker (SP) forciert weiter die andere, die „Wiener“ Variante, die weiter innen, zwischen Aspern und Eßling verlaufen würde: „Diesen Sommer haben sich die Landeshauptleute von Wien, Niederösterreich und Burgenland für diese Trasse ausgesprochen“, erinnert er. Außerdem seien von dieser Version weniger Anrainer betroffen. Überdies kenne er bisher „nur ein paar Folien“ und will genauere Informationen. Asfinag und Ösag wollen kommende Woche einen offiziellen Zwischenbericht zum Stand der Planungen präsentieren.