

Wiener Nordost-Umfahrung: Absage an Brücke in der Lobau

Während die Südumfahrung zwischen Schwechat und Vösendorf bereits in Bau ist, wird um die Trasse für Verlängerung über die Donau noch heftig gerungen. Eine Expertengruppe, die die Stadt Wien berät, hat in einer Stellungnahme vom Bau einer Autobahn-Brücke über die Lobau abgeraten: Vogelarten wären gefährdet, außerdem würde das Riesenbauwerk die Landschaft verschandeln. Allerdings würde eine Tunnellösung auf technische Probleme stoßen - abgesehen von höheren Kosten. Umweltschutzgruppen drohten am Montag mit „Hainburger Zuständen“: Sie kritisierten den Ausbau des Straßennetzes, unter anderem der Lobau-Autobahn, und kündigten Maßnahmen gegen Mautflüchtlinge an. (Seite 9)

Absage an Autobahn-Brücke in der Lobau Wissenschaftler raten zu Tunnel / Neue Pläne für Nordost-Umfahrung / Probleme mit Autoabgasen

VON UTE BRÜHL

Ein Nationalpark verträgt sich offenbar nicht sonderlich mit einer Autobahn - zumindest der Rat der Sachverständigen für Umweltfragen kommt zu diesem Ergebnis. Dieses Gremium aus Wissenschaftlern, das die Umweltstadträtin fachlich berät, hat sich die Planungen zur



Nordost-Umfahrung - der Verlängerung der Südumfahrung über die Donau - angeschaut und eine vorläufige Stellungnahme dazu abgegeben. Wichtigstes Detailergebnis: Entlang der Lobau darf weder in Wien noch in Niederösterreich eine Brücke über die Donau gebaut werden.

Zwei Gründe werden genannt: Erstens, weil dort eine der größten europäischen Vogelzug strecken verläuft, die durch eine Brücke empfindlich gestört werden würde. Zweitens, weil ein derartiges Riesenbauwerk die Landschaft verschandeln würde.

Abgase

Die weiteren Empfehlungen der Experten:

[*] Der Nationalpark darf weder während des Straßenbaus noch während des Betriebs beeinträchtigt werden.

[*] Die Autobahn kann nicht gegen den Willen der dort wohnenden Menschen gebaut werden. Die Planer müssen überzeugend darlegen, dass weder

Lärm noch Abgase zunehmen werden. Dies könne etwa durch Lärmschutzmaßnahmen am Zubringernetz geschehen.

Die Wiener Stadtplaner legen nun eine neue Variante vor. Am Ölhafen Lobau soll es keinen Knoten geben. Stattdessen wird es nur in Schwechat ein Tunnelportal geben. Von dort aus führt eine Trasse unterirdisch direkt zum Knoten Kaisermühlen, eine weitere Trasse direkt zum General Motors Werk in Aspern (siehe Grafik).

„Somit fallen alle Naturschutzprobleme weg“, meint Bernhard Engleder, Sonderbeauftragter der Stadt für das Projekt. „Denn wir bauen unterhalb des Grundwassers.“

Auch das Problem der Abgase werde man in den Griff bekommen: „Es laufen derzeit Pilotprojekte, wie man diese filtern kann. Bis wir bauen, wird diese Technologie ausgereift sein.“ Außerdem: „Bauen wir nichts, werden Verkehr und Gestank trotzdem zunehmen.“

Filter

Etwas anders sieht man das bei der Straßenbaugesellschaft ÖSAG: „Derzeit gibt es noch keine befriedigende Filteranlagen“, heißt es dort.

Weiteres Problem: In der Lobau darf man die Abgase nicht hinausblasen, sondern erst an den Portalen.

Die Kosten für die verlängerte A 22/Donauuferautobahn und die Nordostumfahrung werden mittlerweile auf 2,4 Milliarden Euro geschätzt - Filteranlagen und Lärmschutzwände noch nicht inkludiert. Ob dieses Geld über eine Kooperation von Privaten mit dem Staat (Public Private Partnership, kurz PPP) aufgebracht werden kann, ist fraglich.

Bauunternehmen und Banken, die die Autobahn vorfinanzieren sollen, zieren sich. Sie glauben nicht, dass sie die Kosten über die Maut wieder hereinbekommen, wes halb sie nur Teilstrecken finanzieren wollen. Den Rest würde der Steuerzahler übernehmen.