

Sparkurs

Autobahn als Auslaufmodell

Die Asfinag ist pleite. Verkehrsministerin Doris Bures gab den Sparbefehl aus. Viele Projekte stehen auf der Kippe.

VON MICHAEL BERGER

Die Ankündigung von Verkehrsministerin Doris Bures, alle Projekte der Asfinag einer Kostenprüfung zu unterziehen, hat massive Auswirkungen. Beispiel Wien: Bereits be-

schlossen ist die Verschlebung der Tangentensanierung von der Hansson-Kurve bis zum Laaer-Berg-Tunnel (beide Fahrrichtungen). Das 28-Millionen-Euro-Projekt soll jetzt erst im Sommer 2011 in Angriff genommen werden. Verkehrsstadtrat Rudolf Schicker ist darüber „nicht unglücklich“: „Die Triester Straße wird im Sommer wegen Arbeiten für den Hauptbahnhof zum Stauort. So bleibt wenigstens die A 23 von Baustellen verschont.“

Sparvariante Der im Bundesstraßengesetz verankerten Autobahn-Spange vom Kno-

ten Hirschstetten (A 23) bis zum Knoten Raasdorf (S 1) droht eine Sparvariante (siehe Grafik). Die acht Kilometer lange Autobahn, davon etwa drei Kilometer im Tunnel, soll das Wiener Prestigeprojekt Seestadt Aspern über die Tangente und die S 1 erreichbar machen. Noch im Dezember schätzte Asfinag-Projektleiter Christian Honner die Kosten auf knapp eine Milliarde Euro: „Eine Maximalschätzung.“ Projekt wurde die Spange mit 430 Millionen.

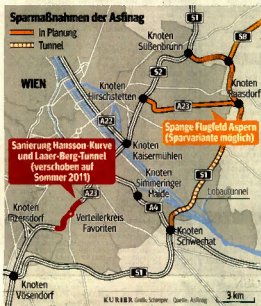
Den Vorschlag der Asfinag, das Stadtentwicklungsgebiet Seestadt mit 8500 Wohnungen nur durch die S 1 anzubinden, lehnt Schicker vehement ab: „Der entscheidende Anschluss kommt von der A 23. Und der muss errichtet werden.“

Dafür zeigt sich Wien betreffend einer anderen Sparvariante geschäftsbereit. Die Autobahn könnte zur Schnellstraße umfunktioniert werden. „Wer sagt, dass das Projekt für 130 km/h ausgelegt sein muss. Auf der Tangente sind auch nur 80 erlaubt“, sagt ein Sprecher aus dem Büro Schicker. Vorteil: Andere Kurvenradien, engere Fahrspuren und somit niedrigere Baukosten wären die Folge. Zwischen Asfinag und der Stadt Wien laufen bereits Gespräche.

Kein Kompromiss Auf keinen Kompromiss will sich die Stadt beim Lobautunnel einlassen. Zurzeit läuft die Um-

weitverträglichkeitsprüfung (UVP). 2018 soll das 1,3-Milliarden-Euro-Bauwerk fertig sein. Und zwar mit allen Schutzmaßnahmen für den Nationalpark Donauauen. Schicker: „Wir fragen uns, wann die UVP endlich fertig ist. Der Regioniering um Wien muss endlich geschlossen werden.“

Bei der Asfinag gibt man sich betreffend Lobautunnel bedeckt. Unternehmenssprecher Christoph Pollinger: „Es werden bundesweit alle Asfinag-Projekte einer Prüfung unterzogen.“ Die Alternative zum Tunnel wäre eine Brücke durch die Au.



► Weinviertelautobahn A5

Bevölkerung erwartet Weiterbau

Völlig unbeeindruckt von der Meldung, wonach auch beim Weiterbau der Weinviertelautobahn der Sparstift angesetzt werden soll, zeigte sich gestern Landtagsabgeordneter Karl Wilfing, der Verkehrssprecher der VP Niederösterreich. „Die Bevölkerung der betroffenen Orte wird weitere Verzögerungen niemals akzeptieren, denn der Lkw-Verkehr auf der B 7 hat seit der Teileröffnung der A 5 weiter zugenommen“, sagte Wilfing.

Laut Wilfing sei lediglich eine Arbeitsgruppe im Verkehrsministerium mit dieser Sache beschäftigt. Entscheidungen seien bis dato

überhaupt noch keine gefallen: „Wir haben es mit einer Indiskretion zu tun.“

Der Abgeordnete, der auch Bürgermeister von Poysdorf ist, weist auf einen rechtskräftigen UVP-Bescheid für den nächsten Bauabschnitt von Schrick nach Poysbrunn hin: „Damit kann der Baubeginn im Jahr 2011 eingehalten werden und der Lückenschluss bis zur Staatsgrenze bei Drasenhofen bis 2014 erfolgen.“

In den kommenden Wochen erwartet sich Wilfing den erfolgreichen Abschluss der bereits angekauften Grundstücke.

— Franz Eder

Krise: Weniger Mautentnahmen

Schuldenberg Die Gesamtverschuldung der Asfinag betrug 2009 knapp mehr als elf Milliarden Euro, gegenüber 2008 eine Steigerung von 2,2 Prozent. Für heuer erwartet das Unternehmen einen weiteren Anstieg des Schuldenberges auf 12,1 Milliarden – eine Steigerung von mehr als acht Prozent.

Gründe Auslöser für den Negativtrend sind die sinkenden Einnahmen aus der Lkw-Maut. In der Wirtschaftskrise bekommt das Speditionsgewerbe weniger Aufträge. Gegenüber 2008 verlor die Asfinag im Vorjahr 130 Millionen an Mautentnahmen, ein Minus von 13 Prozent. Die Mautentnahmen fließen in den Straßenbau.

► Traisental

Parlament gibt Weg frei für S34

Nach einem halbstündigen (von den Grünen reklamierten) Experten-Hearing wurde Mittwoch im parlamentarischen Verkehrsausschuss der Bau der Traisental-Schnellstraße S 34 beschlossen. Konkret war es die Aufnahme der West-Trasse ins Bundesstraßengesetz, wo bisher noch die verordnete Ostvariante herumtampelte. „Eine der wichtigsten Straßenbauvorhaben des nö. Zentralraumes auf den Weg gebracht“, sieht damit St. Pöltens SP-Nationalrat und Ausschuss-Vorsitzender Anton Heinzl.

„Wenn schon nicht im Parlament die Vernunft slegt, so vielleicht unter dem Spardruck“ hofft Bernhard Higer, Sprecher der Bürgerinitiative „Stopp, Transit S 34“. AS-FINAG-Projektplaner Leo Lechner hat freilich „bis dato noch keinen Sparauftrag – wir bereiten die Einreichpläne für die UVP vor“. Und Heinzl verweist auf die Tatsache, dass die Westtrasse mit 135 Millionen Euro „um 50 Millionen billiger als die im Osten und damit ohnehin eine Sparvariante ist“.

Die vierspürige S 34 verläuft von St. Pölten ab der Westautobahn bis Wilhelmsburg. Die zweispürige Fortsetzung B 334 bis Traisental ist Landessache. — Martin Wimmer