

19.10.06

Der Lobau-Tunnel zum Schutz der Umwelt

Verkehrsentlastung und optimaler Umweltschutz durch Nordost-Umfahrung

Mit der Nordost-Umfahrung wird die letzte Lücke der Umfahrung Wiens geschlossen. Herzstück ist der Tunnel, der in 60 m Tiefe unter der Donau und der Lobau liegt.

Der Nationalpark wird vom Lobau-Tunnel in keiner Weise berührt.

Foto: Stadt Wien



Die Stadt Wien hat hart um die Tunnelvariante gekämpft. Nur diese garantiert, dass der Nationalpark in keiner Weise berührt wird, es gibt weder Ausstiege noch Einläufungsbauelemente im Nationalpark. Der Tunnel ist ein technisches Wunderwerk zum Schutz der Natur.

Bis zum Jahr 2015 wird das Verkehrsaufkommen auf Österreichs Autobahnen und Schnellstraßen um 30 Prozent steigen. Wien braucht daher neben dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs eine Entlastung des best-

henden Straßennetzes durch den Lückenschluß des Regionerings.

Tunnel schützt Lobau

Auf 40 bis 50 Prozent Mehrbelastung schätzt der Verkehrsplaner an der Wiener Universität für Bodenkultur, Professor Gerd Sammer, in den kommenden Jahren im Norden Wiens die Zunahme vor allem im PKW-Bereich. „Wenn man nicht vermehrt Staus in Kauf nehmen will, dann ist der Umfahrungsring um Wien auf jeden Fall zweckmäßig“, so Sammer.

Die Lösung, einen Tunnel unter der Lobau zu bauen, der zwar

aufwändig ist, aber den Nationalpark völlig unberührt lässt, sieht der TU-Professor zwar als teuer, aber als zweckmäßig: „Der Tunnel ist eine konsequente Variante, wenn Politiker ihre Ver-

sprechen einhalten wollen“, so Sammer. Und das sei nur folgerichtig, „wenn man den Nationalpark ernst nimmt.“

Die Stadt Wien jedenfalls nimmt den Nationalpark sehr ernst, daher kommt auch nur die komplette Untertunnelung des Nationalparkgebietes Lobau in Frage. Der Schutz der unwiederbringlichen Natur hat absolute Priorität vor technischen und finanziellen Überlegungen. Das gilt sowohl während der Bauphase als auch später, wenn der Tunnel in Betrieb ist.

Daher hat die Stadt Wien darauf bestanden, dass es weder im Bereich der Lobau, noch in anderen Schutzgebieten zu oberirdischen Baumaßnahmen kommen darf. Deswegen wird die S1-Trasse nach dem Knoten

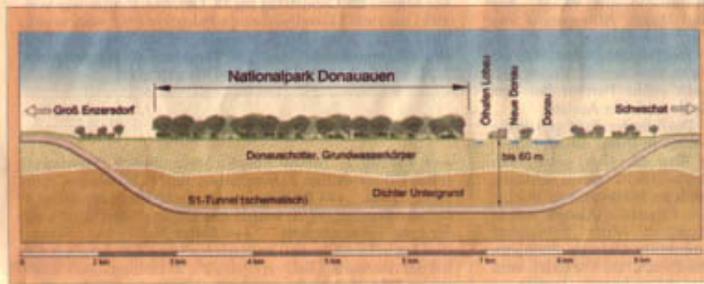
Schwechat in Richtung Osten abbiegen und taucht noch auf niederösterreichischem Boden in den Donautunnel ein, an den der Lobautunnel direkt anschließen wird. Insgesamt sind die Tunnel 8,5 Kilometer lang.

Mehrheit für Naturschutz

Die Tunnelröhren mit jeweils zwei Richtungsspuren und einem Pannenstreifen in bis zu 60 Meter Tiefe sind durch Fluchtquerungen verbunden, die auch von Einsatzfahrzeugen befahren werden können. Dadurch sind keine eigenen Sicherheitsausstiege im Nationalparkgebiet nötig.

Aktuelle Studien im Auftrag der Stadt Wien belegen, dass mit dieser Trassenführung allen Forderungen einer großen Mehrheit der Bevölkerung entsprechen

wird. 84 Prozent der Wiener Gesamtbevölkerung sehen eine Entlastung der Südost-Tangente und der Donauquerungen als „dringliches“ beziehungsweise „sehr dringliches“ Anliegen. 83 Prozent der Wienerinnen und Wiener ist der Naturschutz ein „dringliches“ beziehungsweise „sehr dringliches“ Anliegen. Folgerichtig halten auch drei Viertel der Bevölkerung die Mehrkosten für die Tunnelvariante unter dem Nationalpark für gerechtfertigt.



Lobau-Tunnel Teil 1

Die Serie erscheint mit finanzieller Unterstützung durch die Stadt Wien für den Inhalt verantwortlich.
Einer Doudarner
s.lmschuster@corwin-partner.at