

Der Lobau-Tunnel in 60 m Tiefe

Denn für das Naturschutzgebiet Lobau kommt nur die beste Lösung infrage

Wien bekommt endlich einen leistungsfähigen Umfahrring. Dafür wird die Lobau auf 8,5 km Länge in über 60 m Tiefe untertunnelt werden. So und durch besonders strenge Umweltauflagen werden Flora und Fauna des Naturschutzgebietes Lobau optimal geschützt. Sogar die Filteranlagen müssen außerhalb des Nationalparks geführt werden.

Mehr als 80 Prozent der Wiener/innen wünschen sich dringend eine Verkehrsentslastung. Dafür ist der Bau eines Autobahnringes unumgänglich. Dieser „Regionenring“ verbindet die Nord-, Ost-, Süd- und Westautobahn und wird die Südost-Tangenten und den Gürtel spürbar entlasten.

Ein derartiges Großprojekt unterliegt strengen Umweltauflagen, denn das Land Wien besteht darauf, dass der Nationalpark weder von den Bauarbeiten noch von der späteren Trassenführung berührt oder gar gefährdet wird.



Facts & Figures

- Bis 2015 wird das Verkehrsaufkommen in Österreich um 30 Prozent zunehmen.
- 80 Prozent der WienerInnen wünschen sich deshalb eine Umfahrung ihrer Stadt.
- Dieser „Regionenring“ verbindet Süd- und Westautobahn und entlastet den Stadtverkehr und die A23.
- Dafür wird die Lobau auf einer Länge von 8,5 km untertunnelt.
- Der Tunnel verläuft in 60 Meter Tiefe. Nur so ist absolut sichergestellt, dass die Natur nicht berührt wird; auch nicht während der Bauarbeiten.

Die Leiterin der Wiener Umweltschutzabteilung, Dr. Karin Büchl-Krammerstätter: „Es gibt ein äußerst strenges Nationalparkgesetz, das besagt, dass keinerlei Beeinträchtigung des Nationalparks zulässig ist. Ein Tunnel ist deswegen die einzige Variante, die dies gewährleisten kann.“

Erst sondieren, dann prüfen

Bevor überhaupt eine Umweltverträglichkeitsprüfung des Projektes erfolgen kann, werden – als erster Schritt – „Erkundungsmaßnahmen“ gesetzt. Dies sind z. B. minimale geologi-

sche Sondierungen, um beim Tunnelbau keine bösen Überraschungen zu erleben. „Zu den Erkundungsmaßnahmen zählt auch eine möglichst schonende Planung der Trassenführung, die Prüfung der Bodenverhältnisse, Wasserrechtsbescheide etc.“ Ist diese erste Phase positiv abgeschlossen, erfolgt die eigentliche Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP). „Bei der UVP werden Abgase, Lärm, der Abtransport des Aushubs etc. untersucht. Das Verfahren ist äußerst umfassend, damit jede Bauphase genau auf ihre Umweltverträglichkeit geprüft werden kann.“

**IN ZUKUNFT
WIEN**

Planen. Gestalten. Handeln.