

## **Umfahrung erfolgreich „begraben“**

**Die Pläne für die Nordostumfahrung Wiens scheiterten bisher an gewichtigen Details. Erst als die Trasse „tiefergelegt“ wurde und eine neue Verbindung erfunden wurde, konnten die größten Stolpersteine vermieden werden.**

VON ROMAN DAVID-FREIHSL

Wien – „Es ist die beste Variante - abgesehen von der allerersten“, ist Alois Schedl, Geschäftsführer der Asfinag Baumanagement GesmbH überzeugt. Die ursprüngliche Planung für die Nordostumfahrung Wiens war von einem Autobahnknoten im Bereich Ölhafen ausgegangen - direkt nach der Donauquerung und mit einem direktem Anschluss über die Raffineriestraße zur Donauufer-Autobahn A 22.

Aber es kommt eben auf den Standpunkt an: Diese Variante war vielleicht verkehrstechnisch die beste - aber für die Naturschützer die schlechteste. Der Autobahnknoten wäre sich nie und nimmer ausgegangen, ohne den Nationalpark zu berühren. Bauarbeiten im oder neben dem Nationalpark würden nicht genehmigt, betonte immer wieder die Wiener Umweltschutzabteilung MA 22. Dazu kam das strikte Nein der Stadt Wien zur von der Asfinag favorisierten Brücke - und die Asfinag musste das ganze Vorhaben buchstäblich eingraben.

Zuerst mit einem Zwischenprojekt, bei dem der Donautunnel der Nordost-Umfahrung gesplittet wurde: Zwei Röhren in Richtung Norden -und zwei Röhren sollten hinauf zu Raffineriestraße und A22 abbiegen. Der Große Nachteil: Der Verkehr von der Donauufer-Autobahn hätte zwar in Richtung Südostumfahrung abbiegen können nicht aber hinauf in Richtung Süßenbrunn.

### **Der Verbindungs-Clou**

Daher konnte die Asfinag dann beim Infrastrukturgipfel Anfang März dieses Jahres mit dem nun vorliegenden neuen Plan endlich punkten. Mit der „neu erfundenen“ Verbindung zwischen dem Knoten Kaisermühlen und der A4 kann der Verkehr der A22 direkt auf die Flughafenautobahn und die Wienumfahrung geführt werden, was die Südosttangente im vollkommen überlasteten Abschnitt Praterbrücke deutlich entlastet. Da die A4 schon jetzt an Kapazitätsgrenzen stößt, soll sie zwischen der Einmündung der A22 und dem Knoten Prater auf zweimal drei Fahrspuren ausgebaut werden.

Prompt forderte auch der ÖAMTC, dass diese neue Verbindung deutlich früher als 2014 realisiert werden müsse, sonst drohe ein „bisher nicht erkanntes Verkehrschaos“.

Dass die Nordostumfahrung gleich nach dem Knoten Schwechat für 8,5 Kilometer untertaucht und dabei Donau wie auch die Lobau unterquert, hat den Vorteil, dass nicht nur der Nationalpark von Bauarbeiten und Straße oben nicht gestört wird - sondern auch das Natura 2000-Schutzgebiet auf der anderen Seite des Flusses.

Ein Problem bei dieser Lobauquerung an der breitesten Stelle war bisher die Belüftung der zwei Tunnelröhren. Auch hier hat die Asfinag eine neue Lösung ausgetüfelt: Der Tunnel wird mit kreisrundem Querschnitt gebohrt - für die Straße werden die Räume oben und unten aber nicht benötigt. Also werden ober und unter der Straße Schächte installiert in denen die Frischluft angesaugt und Abluft rausgeblasen werden.

Das ganze Projekt soll - inklusive der Erschließung des Stadtentwicklungsgebietes Flughafen Aspern über die B3d - bis 2014 fertig sein, hofft die Asfinag. Kosten soll es in Summe rund 2,645 Milliarden Euro.