

Ein Tunnel unter der Donau

Verkehrskonzept. SUPer NOW, die strategische Umweltprüfung für den Nordosten Wiens, spricht für eine sechste Donauquerung.

Wie ist es, in den Wiener Bezirken Floridsdorf und Donaustadt um die Anbindung an die City und die Versorgung durch den öffentlichen Verkehr bestellt? Braucht Wien eine Nordost-Umfahrung? Hat die Region noch Kapazitäten für weitere Einkaufszentren und Großmärkte? Und wie würde sich ein unbegrenztes Wachstum auf Umwelt und Lebensqualität auswirken? Diese und andere offene Fragen zur Stadt- und Verkehrsentwicklung im 21. und 22. Wiener Gemeindebezirk wurden im Rahmen der SUPer NOW näher beleuchtet. Horizont ist das Jahr 2021.

Interessen



Durch eine Strategische Umweltprüfung (SUP) sollen Umweltaspekte bei der Planerstellung gleichrangig berücksichtigt werden wie wirtschaftliche und soziale Interessen. Mit der SUPer NOW setzt die Stadt Wien weiterhin auf den Ausgleich verschiedenster Interessen und auf bestmögliche Einbindung der Bürger. Sie ist nach der „SUP Wiener Abfallwirtschaftsplan“ bereits die zweite SUP in Wien. Die SUP bereitet die Grundlagen für konkrete Planungsentscheidungen vor und macht sie durch die Einbindung verschiedenster Interessensgruppen für die Öffentlichkeit transparent.

Das SUPer NOW-Team setzt sich aus verschiedensten Experten, Vertretern der betroffenen Wiener Bezirke und angrenzenden gebiete sowie verschiedenster Interessensvertretungen zusammen. Aber auch alle Bewohner des

Nordosten Wiens werden mittels SUP-Foren in den Bezirken und einer eigenen Homepage direkt in die SUPer NOW eingebunden. Mit mehr als 260.000 Menschen kann der Nordostraum Wiens fast als zweitgrößte „Stadt“ Österreichs bezeichnet werden. Starker und andauernder Zuzug, geringe Bebauungsdichte, ein Arbeitsplatzdefizit und relativ lange Wege, aber auch ein ausgezeichnetes Natur- und Erholungsangebot sind kennzeichnend für diese Region.

Die SUPer NOW hat nun ergeben, dass eine sechste Querung der Donau unvermeidbar ist. „Auch Wien braucht endlich eine Ortsumfahrung – aber so, dass die Lobau nicht beleidigt wird“, spricht sich auch Wiens Verkehrstadtrat Dipl.-Ing. Rudolf Schiicker für die Errichtung

eines Donau- und Lobautunnels aus. Diese könnten so tief geführt werden, dass weder Grundwasserströme noch die Oberfläche beeinträchtigt werden. Der favorisierte Trassenverlauf der Straßen-Stadtumfahrung quert beim Hafen Albern Richtung Ölhafen die Donau, führt dann schräg durch das Tanklager, unterquert den Nationalpark an seiner schmalsten – nur einen Kilometer breiten Stelle – und führt dann nach Aspern bzw. nach Eibesbrunn, wo der Anschluss an die ebenfalls geplante Nordautobahn erfolgen soll. „Prinzipiell steht auch eine Brücke über den Fluss zur Debatte, der Donautunnel ist aber klar besser, sofern nicht gravierende technische Probleme auftauchen. Das prüfen derzeit unsere Experten“, stellt Stadtrat Schicker dazu fest. Diese Variante wird dann der Asfinag vorgeschlagen, die letztendlich für die Detailplanung und Finanzierung zuständig ist. Letztere soll idealerweise nach einem PPP-Modell (Public Private Partnership) erfolgen.

Ausbau der Öffis

Eine „große“ Tunnelquerung der Lobau und eine daran anschließende Autobahn entlang der Stadtgrenze ist weitgehend vom Tisch. Bei einer solchen Variante würde entlang der Trasse ein „Speckgürtel“ entstehen. Dieser würde erst recht Verkehr anziehen, der dann noch dazu quer durch die Siedlungsgebiete der Donaustadt führen würde. Besonders wichtig ist für Schicker – und darin wird er ebenfalls von der SUPer NOW bestätigt – aber auch der Ausbau der Öffis im Nordosten der Stadt. So soll etwa die U6 bis zum Rendezvousberg verlängert werden.

Notwendig sind aber auch die bereits im Bau befindliche Verlängerung der U1 in die Großfeldsiedlung, die Verlängerung der U2 bis Flugfeld Aspern und Verbesserungen im Schnellbahn- und Straßenbahnnetz.