

8. April 2004
Der Standard

Neue Pläne für Wien-Umfahrung Donautunnel wieder im Spiel – aber auch die Außenvariante

VON ROMAN DAVID-FREIHSL

WIEN – Selbst wenn die Stadt Wien enormen Druck ausübt, um die Wiener Nordostumfahrung S1 erstens im Tunnel unter der Donau und zweitens als „Innenvariante“ über das Flugfeld Aspern durchzusetzen – bei der Österreichischen Schnellstraßen- und Autobahnen Gesellschaft (Ösag) sind nach wie vor mehrere Varianten im Rennen. Und zwar „vollkommen gleichwertig“, wie die zuständigen Projektleiter Thomas Steiner und Christian Honeger im STANDARD-Gespräch betonen.

Vor allem deshalb, weil nun neue Optionen ins Spiel gebracht wurden. Da wäre zum einen die längere Unterquerung des Nationalparks Donauauen bei der Außenvariante entlang der Stadtgrenze. Da hieß es bisher, es sei unmöglich, Lüftungs- und Sicherheitseinrichtungen im Nationalpark zu erreichen. Steiner betont nun: „Aus derzeitigem Wissensstand sind bei beiden Varianten keine Lüftungsschächte oder Notausstiege nötig. Da wir in diesem Bereich 40 Meter unter Tag sind, müssen die Fluchtwege über Querschläge zur jeweils anderen Röhre erfolgen.“

eine weitere neue Möglichkeit bei der Donauquerung erläutert Honeger: Das Hauptproblem bei der Tunnellösung war bisher der unterirdische Verteilerknoten im Bereich Tanklager Lobau. „Wir haben nun auch ein Vier-Röhren-System untersucht, das in geschlossener Bauweise errichtet werden könnte“, so Honeger. In diesem Fall gäbe es bereits eine Verzweigung der S1 auf der Schwechater Seite der Donau – zwei Röhren würden dann nach der Donauquerung hinauf zur Donauuferautobahn führen, zwei weitere hinauf zur Nordostumfahrung und zum Knoten Süßenbrunn. Nachteil: Es gäbe keinen Anschluss vor der Donauuferautobahn zur Umfahrung in Fahrtrichtung Norden.

Trotzdem spricht immer noch einiges für die Brückenvariante. Eine Entscheidung über die Trasse soll nach weiteren Kosten-Nutzen-Prüfungen Ende 2004 fallen. Baubeginn wäre dann 2008.