

Planungen der ASFINAG in Ostösterreich

Am 25.4.2012 sprach der VDir. der ASFINAG, Dipl. Ing. Alois Schedl, im Rahmen des Vortragszyklus „Verkehrsinfrastruktur“, veranstaltet von der Sparte Industrie der WKO, der Vereinigung der verladenden Wirtschaft Österreichs, der Bundesvereinigung Logistik Österreich und der Österr. Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft, zu diesem Thema, das auch deswegen so interessant war, weil im Zuge des Sparpakets der Bundesregierung auch die Investitionen in die Verkehrswege neu bewertet wurden und nach möglichen Einsparungen durchforstet worden sind. Man konnte also aus dem Vortrag auch entnehmen, inwieweit diese staatliche Sparmaßnahme Auswirkungen auf den Ausbau des höchstrangigen Straßennetzes in Österreich haben wird.

Gleich am Beginn seiner Ausführungen, wo er die Struktur der Asfinag vorstellte, betonte Herr Dipl. Ing. Schedl, dass die Asfinag eine selbständige Unternehmung sei, die sich aus der Autobahnmaut finanziert (Vignette und Sondermaturen für PKW, leistungsabhängige LKW-Maut) und aus diesen Einnahmen sowohl Erhaltung, wie den Ausbau des jetzt 2.175 km langen Autobahn- und Schnellstraßennetzes in Österreich finanziert und ebenso den kompletten Schuldendienst für die aufgenommenen Kredite zu bestreiten hat. Schon aus dieser gesellschaftsrechtlichen Konstruktion und Verpflichtung heraus ist die Asfinag gehalten, in jeder Hinsicht sparsam zu sein d. h. nur die Straßen und Kapazitäten zu bauen, welche benötigt werden und den Stand der Schulden nicht in Höhen wachsen zu lassen, die nicht mehr richtig bedient und in absehbarer Zeit aus eigener Kraft zurückgezahlt werden können. Die Asfinag ist damit kundenfinanziert und betreibt ein bedarfsgerechtes, verkehrssicher ausgebautes und gut serviertes Netz hochrangiger Straßen mit hoher Verfügbarkeit. Im europäischen Vergleich möchte die Asfinag zu den führenden Autobahnbetreibern, insbesondere hinsichtlich Verfügbarkeit, Information und Sicherheit, gehören, wobei man sich auch noch um eine Vernetzung mit dem öffentlichen Verkehr bemüht.

Hinsichtlich des weiteren Ausbaus des Streckennetzes hat die Asfinag eine Nutzwertanalyse durchgeführt, wobei das Kosten/Nutzen-Verhältnis, die Hochrangigkeit, die Entlastung lokaler Straßen und auch die örtliche Akzeptanz das Bewertungsergebnis bestimmen. An dem Ergebnis dieser Bewertung nach Punkten orientiert sich die Prioritätenreihung des Ausbaus. Im Sinne dieser Bewertung sind einige Ausbauprojekte herabgestuft worden und werden als Straßen mit geringerer Kapazität durch die Bundesländer errichtet. Es handelt sich dabei um:

- A 24 Hirschstetten - Am Haidjöchl/Seestadt Aspern. Diese Verbindung wird in weniger hochwertiger Weise durch die Stadt Wien hergestellt, während die Fortsetzung nach Osten entlang des Marchegger Asts der Ostbahn als Seitenast der S 1 bis zur Anschlussstelle Raasdorf durch die Asfinag in autobahnmäßiger Form gebaut wird.
- A 24 Die Verbindungsspanne Hanssonkurve nach Süden zur S 1 wird nicht gebaut.
- S 31 Burgenlandschnellstraße: Hier wird der Nordzweig ab Schützen im Gebirge als verbesserte Bundesstraße gebaut, ebenso verfährt man im Süden von Oberpullendorf bis zur Staatsgrenze bei Rattersdorf.

Von den aktuellen Ausbauten befinden sich im Bau bzw. in Bauvorbereitung:

- Die S 10 / Mühlviertler Schnellstraße von Unterweikersdorf bis Freistadt - Nord; die Fortsetzung zur Grenze erfolgt nach Abklärung der Ausbaupläne auf tschechischer Seite, was zeitlich jetzt nicht abzuschätzen ist;
- A 14 die 2. Röhre des Pfändertunnels;
- A 9 die 2. Röhre des Bosrucktunnels;
- A 9 die 2. Röhre des Gleinalmtunnels mit Baubeginn 2013;
- A 9 die 2. Röhren in der Tunnelkette Klaus mit Baubeginn 2014.

Die fixen Ausbauprojekte sind, auch im Sinne ihrer Wertigkeit, die folgenden:

- A 5 Nordautobahn Schrick - Poysbrunn mit 24,7 km Länge. Hier ist der Baubeginn mit 2013 vorgesehen, die Baukosten betragen 348 Mio. € und der Bau soll 2016 vollendet sein. Vorrangiges Ziel des Baus ist die Sanierung der bereits unhaltbaren Zustände bei der Ortsdurchquerung von Poysdorf. Ebenso geht es um eine international bedeutsame Verkehrsachse mit einer Verkehrsbelastung von bis zu 20.000 Kfz pro 24 Stunden lt. Prognose für 2025. Der Betrieb dieses Autobahnstückes wird ausgeschrieben werden. Möglicherweise wird dieses Teilstück zusammen mit dem südlichen Teil der A 5 (Eibesbrunn-Schrick) durch das Bonaventura-Konsortium betrieben werden. Die Fortsetzung nach Norden zur tschechischen Grenze wird zurückgestellt, allerdings wird man bald eine Umfahrung von Drasenhofen bauen, die autobahnmäßig trassiert sein wird. Dieses Teilstück von 8,8 km Länge soll 46 Mio. € kosten und 2016/2017 fertig sein. Der Vollausbau zwischen Poysbrunn und der Grenze nördlich Drasenhofen erfolgt dann, sobald die Tschechische Republik ihrerseits einen Autobahnausbau bis zur Grenze realisiert.
- S1 Wiener Ostumfahrung Süßenbrunn-Gr. Enzersdorf-Schwechat. Der nördliche Teil Süßenbrunn-Gr. Enzersdorf wird zwischen 2014 und 2016 errichtet werden. Derzeit läuft das UVP-Verfahren. Der südliche Teil des insgesamt 1,8 Mrd. € teuren Autobahnstückes von 19 km Länge mit der langen Tunnelstrecke unter der Lobau und anschließend unter der Donau und dem Alberner Hafen soll zwischen 2018 und 2025 errichtet werden. Diese Strecke soll lt. Verkehrsprognose 2025 bis zu 60.000 Kfz pro 24 Stunden aufnehmen. Es handelt sich dabei um das weitaus teuerste Stück des noch zu bauenden höherrangigen Straßennetzes in Österreich. Durch die nötige Lüftung des Tunnels und dem Verbot, Abluft in der Lobau austreten zu lassen und mit künftig wahrscheinlich noch höheren Energiepreisen wird auch der Betrieb des Tunnels sehr teuer werden.
- S 7 Fürstenfelder Schnellstraße: Dieser Neubau erfolgt in 2 Teilstücken, wobei das westliche Teilstück von 15 km Länge von Riegersdorf an der A2/Südautobahn bis Rudersdorf als vierspurige Straße mit getrennten Richtungsfahrbahnen errichtet wird. Hier ist der Baubeginn mit Herbst 2012 festgelegt und das 435 Mio. € teure Teilstück soll 2016/17 dem Verkehr zur Verfügung stehen. Das östliche Teilstück hingegen zwischen Rudersdorf und der Grenze zu Ungarn nächst Heiligenkreuz wird wegen einer geringeren Frequenz (Prognose 2025 max. 17.800 Kfz/24 Std. gegenüber max. 25.200 Kfz/24 Std. beim westlichen Teilstück) nur als kreuzungsfreie zweispurige Schnellstraße ohne Mitteltrennung mit Kosten von 130 Mio. € errichtet. Der Baubeginn des östlichen Teils ist für 2014 festgelegt und die Verkehrsfreigabe soll ebenfalls, wie beim westlichen Teilstück im Jahr 2016/17 erfolgen.

- S 3 Weinviertler Schnellstraße: Zwischen Stockerau und Hollabrunn ist die S 3 dreispurig ausgebaut mit wechselnden Überholstrecken. In Verlängerung nach Norden soll der Ausbau in dieser Form als Neutrassierung fortgesetzt werden, weil die Ortsdurchfahrten von Suttenubrunn, Schöngrabern und Guntersdorf mühsam sind und ausgeschaltet werden sollen. Die Neubaustrecke von 10,6 km bis nördlich von Guntersdorf und Gesamtbaukosten von 125 Mio. € soll 2014 zu bauen begonnen werden und 2017 für den Verkehr zur Verfügung stehen. Bei der S 3 handelt es sich vornehmlich um eine Verbindung für den innerösterreichischen Verkehr bzw. den nach Znaim. Sie ist nicht als richtige internationale Fernverkehrsachse gedacht, dafür wird es in erster Linie die A 5/Nordautobahn geben.
- S 8 Marchfeld - Schnellstraße: Hier handelt es sich um die Erschließung des Wiener Umlandes im Nordosten, aber auch um die zweite Autobahnverbindung nach Pressburg, nämlich die nördlich der Donau. Die S 8 wird auch in zwei Teilstücken errichtet. Das westliche Teilstück verläuft vom Knoten Raasdorf an der S 1 über die Anschlussstellen Deutsch Wagram, Straßhof, Markgrafneusiedl zur Anschlussstelle Obersiebenbrunn. Dieses Teilstück von 14 km Länge und den Errichtungskosten von 310 Mio. € befindet sich noch im UVP-Verfahren, soll 2014 begonnen werden und 2016 für den Verkehr verfügbar sein. Die Verkehrsprognose für 2025 zeigt eine Frequenz von bis zu 41.500 Kfz/24 Std. Das östliche Teilstück von 20 km Länge zwischen Obersiebenbrunn und der Querung der March südlich von Marchegg wird eben endgültig im Detail projektiert. Man rechnet mit einem Baubeginn nach 2017 und einer Frequenz von etwa der Hälfte des westlichen Teils.
- S 36 / S 37 Verbindung vom Murtal nach Kärnten: Hier ergab die Evaluierung eine Redimensionierung. Die Murtal - Schnellstraße (S 36) wird von Judenburg bis Scheifling verlängert. Danach wird die Bundesstraße großzügig ausgebaut, aber keineswegs in autobahnmäßiger Weise. Es muss aber auf der Kärntner Seite deutliche Verbesserungen geben, beispielsweise bei Zwischenwässern und Wildbad Einöd. Die S 37 in Kärnten bleibt in der gegenwärtigen Form.

Gegen Schluss seines Vortrags kommt Dipl. Ing. Schedl noch auf die Großreparaturen am Autobahnnetz zu sprechen. Diese betreffen im Wiener Raum in erster Linie die Südost-Tangente A 23. Hier sind 3 Bereiche zu erwähnen:

1. Die Anschlussstelle Landstraßer Gürtel: Hier wird in großzügiger Weise die Autobahnabfahrt von der A 23 verlängert und eine kreuzungsfreie Anbindung der Landstraßer Hauptstraße hergestellt. Es wird seit 2010 gebaut und nach Fertigstellung 2013 sollen 80 Mio. € verbaut worden sein.
2. Die A 23 ist mit einer aktuellen Verkehrsbelastung von 145.000 Kfz/24 Std. die am meisten frequentierte Straße Österreichs. Seit der Errichtung sind rund 40 Jahre vergangen und es ist eine Generalsanierung in jeder Beziehung fällig. Das 3,3 km lange Teilstück von der Hanssonkurve bis über den Laaer Berg befindet sich seit 2011 in Arbeit und wird noch 2012 fertiggestellt sein (Kosten: 34 Mio. €).
3. Die Fortsetzung nach Süden, die Hochstraße Inzersdorf, ist mit 2,4 km Länge eine der größten Brücken des Landes und hier muss eine komplette Erneuerung stattfinden. Es soll das Stück zu ca. 60 % als Damm ausgeführt werden und nur etwa 40 % der Strecke als Brücke neu erbaut werden. Das alles bei voller

Aufrechterhaltung des Verkehrs von 145.000 Kfz pro 24 Stunden! Mitte 2013 wird mit der Generalsanierung begonnen und Anfang 2017 möchte man damit fertig sein bei geschätzten Kosten von 123 Mio. €

4. Schließlich muss der Knoten Prater, die Verknüpfung der A 23 mit der A 4 am Donaukanal auch völlig erneuert bzw. sogar erweitert werden, weil hier Kapazitäten nötig sind für 200.000 Kfz/24 Std. auf der A 23 und 94.000 Kfz/24 Std. auf der A 4. Es werden zur bestehenden Brücke im Zuge der A 23 noch 2 weitere Donaukanalbrücken zur Aufnahme von Schleifen des „Kleeblatts“ errichtet. Als Baubeginn ist 2013 projektiert, 2016 möchte man fertig sein.

Der Vortrag von Dipl. Ing. Schedl wurde mit großem Interesse aufgenommen durch ein fachlich versiertes Publikum, das den Saal buchstäblich bis zum letzten Platz füllte.

Die Diskussion, wie immer wesentlicher Teil der Veranstaltung, setzte gleich beim Begriff „Sparen“ an und wollte als Sparen eben nur verstehen, wenn etwas billiger ist bei gleichem Nutzeffekt oder beim Wegfall nicht wesentlicher Nutzensteile. Hier stand sofort der Lobautunnel im Fokus der Diskussion. Hr. Baurat Dipl. Ing. Werner, Planer der S 1 Vösendorf-Schwechat, stellte die Alternative einer Brückenlösung in den Raum mit niedrigeren Baukosten (rd. 300 Mio. € weniger?), mit niedrigeren Betriebskosten (Wegfall der Lüftung) und auch viel niedrigeren Unfallrisiken. Hinsichtlich der Gefahren und Folgen eines Tunnelbrandes wurden die Beispiele der Tunnelbrände am Tauern und am Mont Blanc gebracht. Hr. Dipl. Ing. Schedl, dem ja all diese Argumente zur Genüge bekannt waren, machte klar, dass wegen des Nationalpark-Charakters der Lobau keine Lösung in offener Bauweise möglich wäre und einzig der Tunnel auch die politische Billigung findet. Die Teilnehmer bekamen eben den Eindruck, dass in solchen Fällen (Grünpolitik) Sparen kein Thema ist! Auch nach Osten ausgreifende Lösungsvarianten bringen unter diesen Umständen keinerlei Sinn.

Intensiv und sehr gegensätzlich wurde auch der Lärmschutz diskutiert (zu viele Wände oder doch noch zu wenige?). Dazu kam auch die Anmerkung, die Eisenbahn habe hinsichtlich Lärmemission eine gesetzliche Regelung, während die Straße in dieser Hinsicht mit jedem Bürgermeister separat herumstreiten müsse.

Einig war man sich über die große Chance, welche die Telematik bietet, insbesondere durch die elektronische Interaktion Infrastruktur-Fahrzeug.