

Oberholzer Anita

# ASFINAG: modernes Dienstleistungsunternehmen

## 100 % Service für Österreichs Autofahrer



Auf ca. 2.000 km Autobahnen und Schnellstraßen in Österreich werden jährlich mehr als 20 Mrd. Kilometer gefahren. Eine Distanz, für die man 26.000 mal zum Mond und zurück reisen könnte. Vom österreichischen Straßennetz profitieren Wirtschaft, Tourismus und Handel. Dafür sorgt die ASFINAG, Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-AG.

Als kundenorientiertes Dienstleistungsunternehmen gehen die Aufgaben der ASFINAG weit über die reine Finanzierung des österreichischen Autobahnen- und Schnellstraßennetzes hinaus. Herausforderungen wie die EU-Erweiterung oder die Einführung der fahrleistungsabhängigen Maut für Lkw und Busse verlangen modernstes Straßen- und Infrastrukturmanagement. Alle Mittel und Einnahmen aus Maut und Vignette und ab 1. Jänner 2004 auch aus dem Lkw Road Pricing werden für den Bau, die Erhaltung und den Betrieb der Autobahnen und Schnellstraßen verwendet. Im Mittelpunkt steht dabei der Kunde: Österreichs Straßenbenutzer.

### DAS JAHR DER AUTOBAHN

2003 hat die ASFINAG zum "Jahr der Autobahn" ausgerufen. Um eine Mrd. Euro wird dieses Jahr das Straßennetz ausgebaut und erweitert. Wichtige Projekte sind beispielsweise die Fertigstellung der A9 Pyhrn Autobahn, der Bau der A8 Welser Westspange, zweiten Tunnelröhren für Amberg- und Plabutschunnel oder die Generalsanierungen der West- und Südbahn. Im November 2003 startet der Probetrieb für die fahrleistungsabhängige Maut für Fahrzeuge über 3,5 Tonnen höchstzulässigem Gesamtgewicht. Systemstart ist der 1. Jänner 2004. Die erwarteten Einnahmen von ca. 600 Millionen Euro dienen unter anderem Investitionen in moderne Kommunikationstechniken wie Verkehrstelematik. Elektronische Daten sollen helfen, mit modernster Technologie Verkehrsströme zu beeinflussen, die Verkehrssicherheit zu erhöhen oder Umweltbelastungen zu reduzieren. Der Bau der ersten österreichischen Verkehrsinformationszentrale in Inzersdorf wurde im Sommer 2003 abgeschlossen. Nun folgt die Installation der Software, die Vernetzung der Daten.

Details und weitere Informationen finden Sie unter [www.asfinag.at](http://www.asfinag.at).

### Aufgaben und Kernbereiche der ASFINAG

- > Bauen: Die Aufgaben im Bereich Planung, Bau und bauliche Erhaltung bestehender Strecken und künftiger Netzerweiterungen reichen von der Erstellung von Bauprogrammen über Planung und Projektmanagement bis zur Kostenkontrolle.
- > Betreiben: Rund 1.530 Mitarbeiter sind im Auftrag der ASFINAG an 53 Betriebsstandorten verantwortlich für Fahrbahninstandhaltung, Brückenüberwachung, die Sicherung von Tunnels sowie für den Winterdienst oder die Pflege von Grünflächen.
- > Bemaufen: Die ASFINAG hebt an den Autobahnen und Schnellstraßen Mauten und Benützungsggebühren ein. Die Einnahmen fließen in Straßenbau und Erhaltung.
- > Beeinflussen: Mit professionellem Informationsmanagement und modernen Kommunikationstechniken lassen sich Verkehrsströme beeinflussen und optimieren. So wird die "intelligente" Straße zur Realität.



Abb. 1: Eingehauste Traunbrücke im Zuge der A 8, Innkreis Autobahn, Welser Westspange

## ÖSAG: ASFINAG-TOCHTER MIT BAUKOMPETENZ

Das Aufgabengebiet der Österreichischen Autobahnen- und Schnellstraßen-Gesellschaft m.b.H. (ÖSAG) im Rahmen der ASFINAG-Gruppe (ASFINAG-ÖSAG-ASG) umfasst das breite Spektrum von Planung und Errichtung hochrangiger Straßen (Autobahnen und Schnellstraßen) über Instandsetzung, Mauteinhebung und Abwicklung der Vignette (Produktion, Vertrieb, Inkasso).

Rund 250 Kilometer bzw. 12,5 % der insgesamt 2000 Kilometer Autobahnen und Schnellstraßen in ganz Österreich stehen im direkten Erhaltungsbereich der ÖSAG. Für die betriebliche Erhaltung dieses Straßennetzes gibt die ÖSAG im Jahr 2003 rund 64 Mio. Euro aus. Die Investitionen für Planung und Neubau liegen heuer bei rund 293 Mio. Euro. Die jährlichen Einnahmen aus Maut und Vignette von knapp 400 Mio. Euro werden direkt an die ASFINAG abgeführt und fließen zur Gänze in Ausbau und Erhaltung des hochrangigen österreichischen Straßennetzes.

Insgesamt 20 Planungs- und Neubauprojekte bzw. rd. 188 Kilometer Autobahnen und Schnellstraßenprojekte betreibt die ÖSAG derzeit im Auftrag der ASFINAG. Ca. 135 Kilometer davon sind in Planung, 53 km bereits in Bau (siehe Österreichgrafik "Planungs- und Bauvorhaben von Autobahnen und Schnellstraßen"). Im heurigen Jahr wurden rund 35 von der ÖSAG errichteten Autobahn- und Schnellstraßenkilometer für den Verkehr freigegeben, darunter der erste Teilabschnitt der S 6 Semmering Schnellstraße (Umfahrung Spital/S., 7,8 km), die Welser Westspange auf der A 8 Innkreis Autobahn (11,1 km), die Tunnelkette Klaus im Zuge der A 9 Pyhrn Autobahn in Oberösterreich (rd 14 km) sowie die zweite Röhre des Gräberntunnels auf der A 2 Süd Autobahn im Kärntner Packabschnitt (2,2 km). Sämtliche bereits in Bau befindlichen Lückenschlussprojekte werden

seitens der ÖSAG mit Hochdruck vorangetrieben. Für 2004 sind folgende Verkehrsfreigaben geplant:

- > A 9 Pyhrn Autobahn, Inzersdorf – Schön, 9,4 km
- > S 6 Semmering Schnellstraße, Maria Schutz – Spital/S., 6,8 km
- > S 6 Semmering Schnellstraße, Vollausbau Kindberg – St. Marein, 7 km
- > S 31 Burgenland Schnellstraße, Neutal – Oberpullendorf inkl. Zubringer Stoob, 9,9 km

Darüber hinaus sollen im kommenden Jahr wichtige Planungsprojekte baureif gemacht werden. Die Finanzierung sämtlicher Planungs- und Bauprojekte erfolgt zur Gänze aus den Einnahmen aus Maut und Vignette. Nachstehend ein Überblick über die der ÖSAG übertragenen Straßenprojekte.

### PLANUNGSPROJEKTE

#### A 3 Südost Autobahn, Knoten Eisenstadt – Klingenbach

Die A 3 Südost Autobahn stellt eine hochrangige Straßenverbindung vom Knoten Guntramsdorf bis zum Knoten Eisenstadt dar. Der gegenständliche Straßenabschnitt umfasst die rund zehn Kilometer lange Weiterführung der A 3 vom Knoten Eisenstadt bis zur Staatsgrenze Klingenbach und damit den Anschluss an Ungarn mit dem Großraum Sopron. In weiterer Folge schließt diese Straßenverbindung an die in Planung befindliche großräumige Umfahrung Sopron an. Damit wird die dort bestehende 20 t Gewichtsbeschränkung für Lkw auf ungarischer Seite entfallen.

- > Geplanter Baubeginn: 2007
- > Geplante Verkehrsfreigabe: 2010
- > Gesamtkosten: ca. 44 Mio. Euro

#### A 6 Nordost Autobahn, Parndorf – Kittsee (Spange Kittsee)

Mit einer Länge von ca. 22 Kilometern stellt die A 6 Nordost Autobahn einen

wesentlichen Beitrag zur Erschließung des ostösterreichischen Raumes dar. Vor allem im Hinblick auf die bevorstehende Osterweiterung der Europäischen Union werden dadurch besonders günstige Entwicklungschancen geboten.

Mit Übernahme des Einreichprojektes von den Bundesländern Niederösterreich und Burgenland im Frühjahr 2003 ist die ÖSAG von der Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) bis hin zum Bau der A 6 verantwortlich. Dieser Straßenzug ist als vierstreifige Autobahn mit baulicher Mitteltrennung und Abstellstreifen geplant.

Im Oktober 2002 begannen unter der Leitung des Bundesdenkmalamtes erste archäologische Grabungen im Trassenbereich der A 6. Seit Mitte 2003 läuft das Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren (UVP-Verfahren).

- > Geplanter Baubeginn: 2004
- > Geplante Verkehrsfreigabe: 2007
- > Gesamtkosten: ca. 157 Mio. Euro

#### A 10 Tauern Autobahn, 2. Röhren Tauern- und Katschbergtunnel inkl. Umweltentlastungsmaßnahmen

Die beiden einröhriigen Tunnel der A10 durch Tauern und Katschberg wurden in den Jahren 1970 bis 1975 errichtet und im Juni 1975 als Gegenverkehrstunnel eröffnet. Außer diesen Tunnelröhren ist die gesamte Strecke zwischen Walserberg in Salzburg und Villach in Kärnten mit jeweils zwei Richtungsfahrbahnen voll ausgebaut.

Angesichts kilometerlanger Stauungen an vielen Sommerwochenenden wurde in den 90er Jahren die Forderung nach dem Bau der zweiten Tunnelröhren wieder laut. Nicht zuletzt eine umfassende Diskussion um die Tunnelsicherheit nach einem verheerenden Unfall im Tauern-tunnel mit 12 Toten im Mai 1999 trug dazu bei, dass von der österreichischen Bundesregierung und den Landtagen in

Salzburg und Kärnten die Wiederaufnahme der Planungen der zweiten Tunnelröhren beschlossen wurde.

Mit Beschluss der österreichischen Bundesregierung wurde die ÖSAG von der ASFINAG 1999 beauftragt, die Realisierung der zweiten Tunnelröhren für Katschberg- und Tauerntunnel inklusive der notwendigen Umweltentlastungsmaßnahmen durchzuführen.

Ziel des Projektes ist die Errichtung der zweiten Tunnelröhren inklusive der Realisierung begleitender Umweltentlastungsmaßnahmen für die anrainenden Gemeinden. Dabei ist die Einbindung der Bevölkerung in den Planungsprozess ein wesentlicher Bestandteil der Arbeit.

Die Umweltuntersuchungen entlang der Gesellschaftsstrecke sind mittlerweile abgeschlossen und wurden an die Anrainergemeinden bzw. die Ämter der Landesregierungen Salzburg und Kärnten ausgeliefert. Seit November 2000 liegt die beauftragte Verkehrsstudie vor, welche das Verkehrsaufkommen für das Prognosejahr 2020 mit und ohne zweite Tunnelröhren für Katschberg und Tauern aufzeigt. Seit dem Sommer 2001 liegt eine ebenfalls beauftragte detaillierte Lärmevaluierung für die gesamte Gesellschaftsstrecke der ÖSAG zwischen Hütttau und Gmünd vor, welche als Basis für die Planung von entsprechenden Lärmschutzmaßnahmen dient.

Ende Jänner 2003 stellte das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) per Bescheid fest, dass keine UVP-Pflicht für zweite Tunnelröhren besteht. Damit kann das §4-Verordnungserlassungsverfahren nach Bundesstraßengesetz vorbereitet werden.

Nach Fertigstellung der zweiten Tunnelröhren werden die Ersten einige Monate für eine umfassende Sanierung gesperrt.

- > Geplanter Baubeginn: 2004
- > Geplante Verkehrsfreigabe: Katschbergtunnel 2007, Tauerntunnel 2009

- > Gesamtkosten der zweiten Tunnelröhren: ca. 253 Mio. Euro

### **S 1 Wiener Außenring Schnellstraße, Knoten Schwechat – Knoten Deutsch Wagram**

Zu einem der größten Straßenbauvorhaben in der Ostregion Österreichs zählt die S 1 Wiener Außenring Schnellstraße. Besonderes Interesse kommt hier dem Abschnitt zwischen Schwechat und Süßenbrunn zu, der eine Verlängerung der in Bau befindlichen S 1 zwischen Vösendorf und Schwechat darstellt und eine durchgehende Straßenverbindung über die Donau bis Korneuburg bilden soll.

Die Ausgangssituation ist angesichts der Charakteristik des Planungsraumes relativ komplex. Noch nicht genutzte städtebauliche Potentiale, aktuelle Verkehrsprobleme sowie ökologisch sensible Landschaftsräume bildeten schon in den vergangenen Jahren den Hintergrund verschiedenster fachspezifischer Studien in diesem Raum. Zusätzlich wurde zur Abschätzung der künftigen Raumentwicklung im Nordosten von Wien seitens der Stadt Wien eine „Strategische Umweltprüfung“ („SUPerNOW“) durchgeführt, deren Ergebnis nunmehr vorliegt.

Im Auftrag der ASFINAG werden seitens der ÖSAG derzeit Vorschläge zu möglichen Donauquerungen und Trassenverläufen dieser „Nordostumfahrung“ von Wien untersucht. Die in den vergangenen Jahren in verschiedenen Studien und Konzepten erarbeiteten Trassenvarianten sollen bei diesem Vergleich in Form eines einheitlichen Bewertungsschemas einander gegenübergestellt und bewertet werden. Ziel dieser vertiefenden Auswertung ist die Bündelung sämtlicher bisher gewonnenen Erkenntnisse und die Schaffung einer einheitlichen Beurteilungsbasis für eine Vorauswahl geeigneter Trassen- und Querungsvarianten.

Die derzeit laufenden Voruntersuchungen konzentrieren sich beim Abschnitt

Schwechat – Knoten Lobau insbesondere auf die bau- und verkehrstechnischen Möglichkeiten der Donauquerung. Verglichen werden neben einer Brückenlösung auch verschiedene Tunnelvarianten, wobei die geologischen Rahmenbedingungen wesentliche Rückwirkungen auf die bautechnische Machbarkeit haben werden. Eine weitere verkehrstechnische Herausforderungen bildet die Anbindung der künftigen Donauquerung an die zu verlängernde A 22 (Raffineriestraße).

Den Kernpunkt der laufenden Untersuchungen im Abschnitt Lobau – Deutsch Wagram bildet die Gegenüberstellung verschiedener Trassenkorridore in Bezug auf eine bestmögliche Beibehaltung der Schutz- und Erholungsziele in diesem sensiblen Landschaftsraum. In den Abschnitten nördlich der Lobau werden jene Trassierungsoptionen geprüft, die bezüglich ihrer umweltrelevanten Folgen die geringsten Auswirkungen auf Siedlungsgebiete und Naturraum aufweisen. Angesichts der derzeitigen Verkehrssituation ist durch das Projekt eine weitreichende Entlastung bestehender Siedlungsgebiete vom Durchzugsverkehr realistisch. Gegenstand der Untersuchung ist schließlich ein Vergleich der Raumentwicklungspotentiale der verschiedenen Trassenkorridore.

### **A 22 Donauufer Autobahn, Knoten Lobau – Knoten Kaisermühlen**

Zur Entlastung der Praterbrücke ist es erforderlich, die A 22 bis zum Standort einer künftigen Donauquerung zu verlängern. Zu diesem Zweck wird die Möglichkeit eines Ausbaus der Raffineriestraße geprüft. Ein weiteres Ziel ist die Entkoppelung des Durchzugsverkehrs vom Besucherverkehr der Donauinsel. Die Trassierung soll zu einer wesentlichen Erhöhung der Verkehrssicherheit in diesem Bereich beitragen und bietet zudem die Gelegenheit zu einer ökologischen Vernetzung der Erholungsgebiete Donauinsel und Lobau. Die derzeitige Trennung der Raffineriestraße könnte somit künftig wesentlich verringert werden.



## S 2 Wiener Nordrand Schnellstraße, Umfahrung Süßenbrunn

Der Prognoseverkehr 2020 der B 8 im Ortsbereich Süßenbrunn übersteigt eindeutig die Grenzen der Leistungsfähigkeit einer zweistreifigen Ortsdurchfahrt. Daraus ist die Notwendigkeit einer Umfahrung des Siedlungsgebietes von Süßenbrunn abzuleiten.

Die B 302 wurde 1986 als nördliche, halbkreisförmige Verbindung von der A23 Hirschstätten, bis zur A22 bei Strebersdorf vorgesehen. 1993 wurde der Trassenverlauf der B 302 in eine Süd-Ost-Umfahrung von Süßenbrunn und im weiteren Verlauf in eine Ortsumfahrung von Gerasdorf mit der einer Einbindung in die B 7 südlich von Eibesbrunn geändert. Im Jahre 1999 wurde die B 302 teilweise durch die B 305 Wiener Nordostrandstraße ersetzt, sodass die B 302 nun bei Süßenbrunn in diese einmündet. Seit dem Jahr 2002 wird die B 302 als S 2 bezeichnet.

Bereits 1993 wurde für die Süd-Ost-Umfahrung ein generelles Projekt erstellt, welches auch die Genehmigung durch das Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten erlangte. Die in der

Zwischenzeit eingetretenen geänderten gesetzlichen, räumlichen und technischen Rahmenbedingungen machten eine Neubearbeitung erforderlich. Im Zuge eines bereits fertiggestellten Vorprojekts wurden die verschiedenen Trassenvarianten untersucht. Das UVP-Verfahren soll bis Ende 2004 abgeschlossen werden.

- > Geplanter Baubeginn: 2005
- > Geplante Verkehrsfreigabe: 2007
- > Gesamtkosten: 110 Mio. Euro

## S 7 Fürstenfelder Schnellstraße, Riegersdorf – Heiligenkreuz

Basierend auf dem Ergebnis der GSD-Studie 1999 (Gestaltung des Straßennetzes im Donaeuropäischen Raum) und der dortigen funktionellen Einstufung als höchstrangige Verbindung vom Typ I wird die S 7 Fürstenfelder Schnellstraße zwischen der A 2 Südautobahn (im Bereich des bestehenden Knoten Ilz bzw. des projektierten Knoten Riegersdorf, Steiermark) und dem Grenzübergang Heiligenkreuz (Burgenland) als höchstrangige Straßenverbindung geplant. Dieser vierstreifige Ausbau der bisherigen B 65 soll durch die Anbindung an die

M 8 auf ungarischem Staatsgebiet vor allem hinsichtlich eines gesamteuropäischen Erweiterungsgedankens einen wichtigen Ost-West Korridor erschließen. Das Bestreben der Aufnahme der Verbindung Klagenfurt/Graz (A 2, S 7) - Budapest (M 8) in das TEN- bzw. TINA-Netz soll diesen Umstand verdeutlichen.

Einen wesentlichen Kernpunkt der Arbeiten stellt die Adaptierung der teilweise bestehenden Planungen im Verlauf der B319 (ehem. B65), die vor allem in Form von lokalen Ortsumfahrungen vorliegen, zu einer durchgehenden höchstrangigen Straßenverbindung zwischen der A 2 und Heiligenkreuz unter besonderer Berücksichtigung der regionalen bzw. lokalen Bedürfnisse und Anforderungen dar.

Mit der Aufnahme der S 7 in das Bundesstraßengesetz im April 2002 wurde die Zuständigkeit für Planung und Betrieb dieser Verbindung an die ASFINAG-ÖSAG übertragen und die Planungen für einen 4-streifigen Ausbau der Verbindung in vier Abschnitten in enger Kooperation mit den zuständigen Ämtern der Landesregierungen Steiermark und Burgenland begonnen



Abb. 2: S 6 Schnellstraße



Abb. 3: A 9, Pyhrn Autobahn –Tunnelkette Klaus im Bereich St. Pankraz

Aufbauend auf einer Korridoruntersuchung aus dem Jahr 1999 ist geplant, das Vorprojekt im dritten Quartal des Jahres 2004 abzuschließen und Anfang 2005 das §4-Trassen-Verordnungsverfahren sowie das UVP-Verfahren einzuleiten.

- > Geplanter Baubeginn: 2007
- > Geplante Verkehrsfreigabe: 2010
- > Gesamtkosten: ca. 220 Mio. Euro

#### **S 31 Burgenland Schnellstraße, Schützen – Eisenstadt**

Dieser Straßenabschnitt stellt die Weiterführung der S 31 Burgenland Schnellstraße von der S 31 südlich von Eisenstadt bis zur B 50 Burgenland Straße - östlich von Schützen/Geb. dar. Damit wird eine wesentliche Verkehrsentslastung der Ortsdurchfahrt von Schützen / Geb. (B 50) erreicht. Als Grundlage für alle folgenden Planungen wird eine Verkehrsuntersuchung erstellt, auf deren Basis die Variantenfindung aufbaut. Im Rahmen eines offenen Planungsprozesses wird die betroffene Bevölkerung in die Variantenfindung miteinbezogen. Diese soll mit Fertigstellung des Vorprojektes bis Mitte 2004 abgeschlossen sein.

Im Jahr 2002 wurde unter der Federführung der zuständigen Abt. 8 des Amtes der Burgenländischen Landesregierung mit der Ausarbeitung des Vorprojektes begonnen. Nach der Übernahme des Projektes durch die ÖSAG im Jänner 2003 wird das vorliegende Projekt im Rahmen eines offenen Planungsprozesses unter Einbindung der ortsansässigen Bevölkerung bis Mitte des nächsten Jahres für die Erwirkung der § 14 Verordnung nach Bundesstraßengesetz ausgearbeitet.

Wesentlicher Inhalt des Vorprojektes ist der Vergleich von möglichen Trassenvarianten. Dazu werden unter zu Hilfenahme von Nutzen-Kosten-Untersuchungen (Einbeziehung wichtiger räumlicher, umweltbezogener und finanzieller Beurteilungsaspekte) zunächst mögliche Trassenvarianten entwickelt und anschließend beurteilt.

- > Geplanter Baubeginn: 2007
- > Geplante Verkehrsfreigabe: 2010
- > Gesamtkosten: ca. 36 Mio. Euro

#### **S 31 Burgenland Schnellstraße, Oberpullendorf – Rattersdorf**

Am 5. Oktober 2001 fand der Spatenstich

zum ca. 10 km langen Teilstück der S 31 Burgenland Schnellstraße von Neutal nach Oberpullendorf statt. Eine Verkehrsfreigabe für diesen Straßenzug ist für Mitte 2004 vorgesehen. Mit der weitergehenden Planung der Verlängerung der S 31 Richtung Rattersdorf wurde bereits begonnen. Diese hochrangige Straßenverbindung im Sinne des GSD Netzes (Gestaltung des Straßennetzes im Donaueuropäischen Raum), als Typ II eingestuft, soll unter anderem dazu dienen, die B 50 in Richtung Oberwart zu entlasten und auch in weiterer Folge einen Anschluss an die Ost-Umfahrung Güns (Köszeg) und somit eine Verbindung nach Steinamanger (Szombathely) zu schaffen.

Mit der Aufnahme der S 31 Burgenland Schnellstraße „Oberpullendorf – Rattersdorf“ in das Bundesstraßengesetz im April 2002 wurde die Zuständigkeit für Planung und Betrieb dieser Verbindung an die ASFINAG/ÖSAG übertragen und die Planungen für einen Ausbau der Verbindung in enger Kooperation mit der zuständigen Abt.8 der Burgenländischen Landesregierung begonnen. Derzeit läuft das § 14 – Verfahren. Das UVP-Verfahren soll 2004/2005 durchgeführt werden.



Abb. 4: S 6, Semmering Schnellstraße – Portalphoto Tunnel Steinhaus



Abb. 5: S 6, Knoten Maria Schutz



- > Geplanter Baubeginn: 2007
- > Geplante Verkehrsfreigabe: 2010
- > Gesamtkosten: ca. 47 Mio. Euro

### **S 35 Brucker Schnellstraße, Stausee - Röhelstein**

Der rund elf Kilometer lange Lückenschluss wurde in zwei Abschnitte geteilt, da für den ca. vier Kilometer langen Südabschnitt die § 4-Verordnung gemäß Bundesstraßengesetz bereits vorliegt und somit der Bau in diesem Bereich begonnen werden kann. Dies kommt dem starken Verlangen der Bevölkerung nach Entschärfung dieses unfallträchtigen Bereiches entgegen. Im Jahr 2002 wurden ein Großteil der erforderlichen Grundeinlösen durchgeführt und die benötigten Behördenverfahren eingeleitet. Seit Oktober 2003 laufen die Baumaßnahmen im Abschnitt Mautstatt – Röhelstein.

- > Geplante Bauzeit Südabschnitt: Ende 2003 – Ende 2006
- > Gesamtkosten Südabschnitt: ca. 42 Mio. Euro

Für den rund sieben Kilometer langen Nordabschnitt wurde nach einer Optimierung der Halbanschlussstelle Kirchdorf Nord das Einreichprojekt fertiggestellt und zur Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung beim BMVIT eingereicht. Derzeit wird das Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren durchgeführt.

- > Geplante Bauzeit Nordabschnitt: Ende 2005 – Ende 2008
- > Gesamtkosten Nordabschnitt: ca. 153 Mio. Euro

## **BAUPROJEKTE**

### **A 2 Süd Autobahn, Vollausbau Gräbern**

Das Straßenbauvorhaben Vollausbau Gräbern umfasst die Errichtung der Richtungsfahrbahn Klagenfurt auf der A 2

Süd Autobahn im Abschnitt Wolfsberg Nord bis Bad St. Leonhard. Das 9,3 km lange Baulos umfasst als Großobjekte die Herstellung der zweiten Röhre Gräberntunnel sowie zehn Brückentragwerke, das längste davon der Talübergang Lavant (900 m).

Mit dem Vollausbau des Packabschnittes auf Kärntner Landesgebiet zwischen Bad St. Leonhard und Wolfsberg Nord wird ein unfallträchtiges Nadelöhr auf der A 2 Süd Autobahn wesentlich entschärft. Allein in den vergangenen fünf Jahren ereigneten sich in diesem Bereich etwa 250 Unfälle mit rund 50 Verletzten (Tote waren in dieser Zeit erfreulicher Weise nicht zu beklagen).

Ende Oktober 2003 wurde die Gräberntunnel-Weströhre nach dreijähriger Bauzeit für den Verkehr freigegeben. Seit November läuft die Sanierung der rund 20 Jahre alten Oströhre.

Um die Bauzeit möglichst kurz zu halten, erfolgen die Sanierungsarbeiten im Durchlaufbetrieb (sieben Tage und rund um die Uhr). Diese Generalsanierung inkl. elektrotechnischer Aufrüstung der Gräberntunnel-Oströhre wird rund acht Monate in Anspruch nehmen, sodass noch vor dem Sommerreiseverkehr 2004 beide Tunnelröhren dem Verkehr unbehindert zur Verfügung stehen werden.

Für die Verbreiterung des restlichen, bislang halbausgebauten Abschnittes Bad St. Leonhard – Wolfsberg Nord auf vier Fahrstreifen (Herstellung der Richtungsfahrbahn Klagenfurt) laufen seitens der Kärntner Landesregierungen bereits die Planungen. Mit der Projektumsetzung des Bauvorhabens (Projektleitung, Projektmanagement, ÖBA etc) wurde seitens der ASFINAG die ÖSAG beauftragt.

- > Geplante Verkehrsfreigabe: Ende 2007
- > Gesamtkosten: rd. 104 Mio. Euro, davon Errichtung Gräberntunnel-Weströhre: ca. 33 Mio Euro

### **A 9 Pyhrn Autobahn, Inzersdorf-Schön**

Mit dem Baubeginn der Kremsbrücken Nord und Süd Ende September 2001 fiel der Startschuss für den Abschnitt Inzersdorf-Schön – das letzte noch nicht ausgebaute Teilstück der A 9 Pyhrn Autobahn in Oberösterreich.

Die gesamte Strecke wird von vornherein im Vollausbau, also vierspurig bzw. in den Tunneln zweiröhrig errichtet. Rund ein Drittel verläuft unter Tag in den Unterflurtrassen Tretter, Ottsdorf, im Kremsursprungtunnel und unter der Grünbrücke Hinterburg. Im Herbst 2002 begannen die Bauarbeiten für die 1,9 km lange Unterflurtrasse Ottsdorf. Mittlerweile steht der gesamte Abschnitt Inzersdorf – Schön voll in Bau. Einen reibungslosen Vortrieb im Kremsursprungtunnel vorausgesetzt, kann der geplante Fertigstellungstermin für das Teilstück Inzersdorf – Schön eingehalten werden.

- > Geplante Verkehrsfreigabe: Dezember 2004
- > Gesamtkosten: ca. 133 Mio. Euro

### **S 1 Wiener Außenring Schnellstraße, Vösendorf – Schwechat**

Am 25. Oktober 2001 fand in Schwechat der Spatenstich für den Bau der S 1 Wiener Außenring Schnellstraße, Abschnitt Vösendorf – Schwechat, statt. Es ist dies das erste große Straßenprojekt, welches gemäß Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVP-G) einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) unterzogen wurde.

Die rund 16 Kilometer lange Verbindung der A 2 Süd Autobahn mit der A 4 Ost Autobahn wird im Vollausbau, also vierspurig bzw. im Tunnelbereich zweiröhrig errichtet. Ca. vier Kilometer bzw. 25 % der gesamten Trasse verlaufen unter Tag in fünf Tunneln. Weitere Großbauwerke sind 13 Brücken, sechs Grünbrücken und acht Anschlussstellen. Alle wichtigen Abschnitte der S 1 sind mittlerweile in Bau. Die Arbeiten für den Tunnel Ran-

nersdorf, die Querung von Aspangbahn und Ostbahn bei Schwechat sowie für die Tunnel Rustenfeld und Vösendorf sind voll im Gange. Finanziert wird die 420 Mio. Euro teure Strecke zur Gänze aus Maut- und Vignetteneinnahmen. Mit den Einnahmen aus der Lkw-Maut ab 2004 ist auch die Fortführung der S 1 als Schnellstraßen-Ring um Wien gesichert.

Für die Bürger der anrainenden Gemeinden bringt die B 301 Wiener Südrand Straße eine wesentliche Verkehrsentslastung. Jene Ortsdurchfahrten, wo derzeit große Verkehrsmengen mit einem erheblichen Anteil von Schwerverkehr die Siedlungsgebiete direkt durchfahren, werden nach der Verkehrsfreigabe der B 301 wesentlich beruhigt werden; den Verkehrsprognosen zufolge werden sich bis 2015 ca. 38.000 bis 49.500 Kraftfahrzeuge auf die B 301 verlagern.

- > Geplante Verkehrsfreigaben:  
Abschnitt Ost (Knoten Schwechat – Anschlussstelle Schwechat Süd): Ende 2004  
Abschnitt West (Anschlussstelle Schwechat Süd – Vösendorf): Ende 2006
- > Gesamtkosten: ca. 430 Mio. Euro

### **S 6 Semmering Schnellstraße, Maria Schutz - Ganzstein**

Der Ausbau der gesamten Semmering-Querung zwischen Maria Schutz und dem Ganzsteintunnel Ost begann im Jahr 1997 mit der Errichtung des Sondierstollens Semmering. Die Gesamtlänge des Projektes beträgt 14,6 km, davon verlaufen 7,8 km, also mehr als die Hälfte, unter Tag in den Tunneln Spital, Semmering und Steinhaus. Die Komplexität dieses Bauloses liegt zum Einen in der Erreichung der erforderlichen behördlichen Genehmigungen und zum Anderen in der höchst anspruchsvollen Geologie. Insbesondere der Tunnel Spital befindet sich in extrem zerscherten, weichen, von tektonischen Störungslinien begleiteten Gebirgszo-

nen, sodass der Vortrieb hier eine große Herausforderung darstellte.

Am 26. Juni dieses Jahres wurde der erste Teilabschnitt von Spital/S. bis zum Ganzsteintunnel für den Verkehr freigegeben. Derzeit wird mit Hochdruck an der Umfahrung Semmering (Maria Schutz – Spital/S.) gearbeitet. Die gesamte Strecke wird vollausgebaut, also vierstreifig im Freiland bzw. zweiröhrig in den Tunneln. Dadurch entfällt sowohl der gefürchtete „Nadelöhr-Effekt“ als auch die unangenehme Blendung im Tunnel durch entgegenkommende Fahrzeuge.

- > Geplante Verkehrsfreigabe Abschnitt Semmering: Herbst 2004
- > Gesamtkosten: ca. 370 Mio. Euro

### **S 6 Semmering Schnellstraße, Kindberg – St. Marein**

Mit dem Vollausbau dieses ca. sieben Kilometer langen Abschnittes auf der S 6 wurde im Jahr 2002 begonnen. Parallel dazu werden auch umfangreiche Lärmschutzmaßnahmen errichtet, wodurch sich die Lärmbelastung der anrainenden Bevölkerung erheblich verbessern wird. Die Fertigstellung des Vollausbau soll parallel mit der Verkehrsfreigabe der Umfahrung Semmering erfolgen.

- > Geplante Verkehrsfreigabe: Herbst 2004
- > Gesamtkosten: ca. 20 Mio Euro

### **S 31 Burgenland Schnellstraße, Neutal - Oberpullendorf inkl. Zubringer Stoob Süd**

Im Oktober 2001 begannen die Bauarbeiten für den knapp zehn Kilometer langen Abschnitt Neutal – Oberpullendorf inkl. Zubringer Stoob Süd. Der vierstreifige Ausbau dieses Teilstückes umfasst als Großbauwerke 12 Brückenobjekte sowie je drei Wildbrücken und Wilddurchlässe. Die längste Brücke ist der 235 m lange Talübergang Harlingbach.

Vom Knoten Oberpullendorf verläuft die Haupttrasse zweistreifig in südlicher Richtung um die östlich der Trasse gelegenen zusammenhängenden Waldgebiete zu erhalten. Die Trasse verläuft entlang der Hottergrenze zwischen Oberpullendorf und Dörfel und bindet mit einem Kreisverkehr an der B 50 ein.

Eine wesentliche Aufgabe der Weiterführung der S 31 von der Anschlussstelle Neutal bis zur Anschlussstelle Oberpullendorf ist die Entlastung der Siedlungsgebiete und die Entflechtung der Verkehrsströme in Oberpullendorf. Die Funktion von Oberpullendorf als regionales Bezirkszentrum sowie die Betriebsstandorte erfordern einen Anschluss an das übergeordnete Straßennetz mit Verbindungen zu anderen regionalen Zentren und zur Landes- und Bundeshauptstadt.

Zum größtmöglichen Schutz der Umwelt wurden 25 Ersatzlaichgewässer für die in diesem Gebiet bei Voruntersuchungen festgestellten acht heimischen Amphibienarten (Erdkröte, Wechselkröte, Springfrosch, Grasfrosch, Teichmolch, Kammmolch, Gelbbauchunke, Laubfrosch) errichtet. Diese Amphibienarten stehen alle auf der roten Liste der gefährdeten Tierarten des Landes Burgenland. Zum Schutz von Amphibien und anderen Kleinlebewesen während der Bauzeit wurden Amphibienschutzzäune entlang der Baustelle aufgestellt.

- > Geplante Verkehrsfreigabe: Mitte 2004
- > Gesamtkosten: ca. 30 Mio Euro

Details und weitere Informationen zu den Projekten finden Sie unter:  
[www.asfinag.at](http://www.asfinag.at)