

Aktuelle und künftige Bauvorhaben der ASFINAG

Im Vortragszyklus „Verkehrsinfrastruktur“, veranstaltet von der Sparte Industrie in der Wirtschaftskammer Österreich, der Bundesvereinigung Logistik Österreich und der Österreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft, nimmt die Thematik der großen Landverkehrsträger Straße und Schiene klarerweise einen ganz bedeutenden Platz ein. So war es wiederum nötig, sich mit dem hochrangigen Straßennetz in Österreich in aktueller Schau zu beschäftigen. Dieser Aufgabe unterzog sich Frau **Dipl. Ing. Mag. Anna Huditz**, ASFINAG Leitung Technische Koordination, in dem von ihr gehaltenen Vortrag am 26. September 2018 im Haus der Kaufmannschaft am Wiener Schwarzenbergplatz.

Vorweg stellte die Vortragende die aktuelle Gesellschaftsstruktur der ASFINAG vor. Unter der ASFINAG Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-AG sind tätig die ASFINAG-Bau Management GmbH sowie die ASFINAG Maut Service GmbH, weiters die ASFINAG Service GmbH, die ASFINAG Alpenstraßen GmbH, die ASFINAG European Toll Service GmbH, die ASFINAG Commercial Service GmbH und die Verkehrsauskunft Österreich VAG GmbH. Das ist das Bild der ASFINAG-Unternehmensgruppe.

Die aktuelle Länge des ASFINAG-Straßennetzes beträgt 2.223 km mit 5.192 Brücken, 166 Tunnel, 371 Anschlussstellen, 6 (Sonder-) Mautstellen, 43 Autobahnmeistereien und 9 Verkehrsmanagement-Zentralen. Die ASFINAG beschäftigt 2.826 Mitarbeiter.

Die ASFINAG finanziert sich über die Mauteinnahmen aus folgenden Quellen (Daten 2017):

Vignette (Kfz bis 3,5 t)	491,9 Mio €
Sondermaut (Kfz bis 3,5 t)	168,4 Mio €
Maut über GO-Box (Kfz ab 3,5 t)	<u>1,370,0 Mio €</u>
Jahresertrag	2,030,3 Mio €

Für die Jahre ab 2018 hat die ASFINAG die nachstehenden Ausgaben in Mio € geplant:

	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Bauliche. Erhaltung	478	491	493	511	507	533
Investitionen	110	69	42	44	32	30
Neubau / Erweiterung	484	565	962	814	739	624

Wie die Ziffern zeigen, steigt der Aufwand für die Bauliche Erhaltung langsam und kontinuierlich an, was mit dem zunehmenden Alter der Bausubstanz und dem wachsenden Netz zusammenhängt, während der Neubaufwand kulminiert mit den Jahren 2020 und nachher, wofür u.a. der Lückenschluss östlich von Wien mit dem Lobautunnel hauptverantwortlich ist.

Am Beispiel der Terfener Innbrücke im Zuge der Inntalautobahn A 12 zeigt Fr. DI Mag. Huditz, wie auf einer hoch frequentierten Autobahnstrecke die 1968 bis 1970 errichtete Brücke mit Hilfe einer im Fluss angelegten Arbeitsinsel neu errichtet wird, während der fließende Verkehr über eine parallele Behelfsbrücke praktisch ohne Behinderung während der Bauzeit abgewickelt werden kann.

Dass die ASFINAG ihre Tätigkeit unter dem Aspekt der Nachhaltigkeit ausführt, zeigt die Vortragende unter anderem am Beispiel der Verlängerung der Nordautobahn A 5 zwischen Schrick und Poysbrunn (25 km, 280 Mio € Errichtungskosten) bzw. der als Halbautohahn ausgeführten Umfahrung Drasenhofen (5 km, 50 Mio € Kosten). Hier wurden eiszeitliche Funde, wie Mammutskelette samt den Stoßzähnen, während des Baues entdeckt und geborgen.

Es wird auch vorgeführt, wie die ASFINAG unter Verwendung digitaler Methoden die Planung, Ausführung und Bewirtschaftung von Bauwerken optimiert. Die relevanten Bauwerksdaten werden digital erfasst, modelliert und kombiniert und das Bauwerk wird als virtuelles Modell geometrisch visualisiert. Dazu kommt die zeitliche Dimension des Bauablaufs, die Information zu Mengen und Kosten, wie auch die Energieeffizienz und die ökologischen Daten eines Objekts. So wird die Planungsqualität gesteigert, Kostenstabilität und Terminalsicherheit erreicht, Ressourcen und Wirtschaftlichkeit werden optimiert und immer komplexere Projekte werden auf smarte Weise der entsprechenden Lösung zugeführt. Es entsteht der deutliche Eindruck, dass die ASFINAG bei ihren Projekten mit supermodernen Methoden arbeitet und jeweils zu passenden Lösungen kommt.

Als bedeutendes Neubauprojekt kommt der Karawankentunnel zur Sprache, der eine zweite Tunnelröhre erhält. Der Tunnel hat eine Länge von 7,9 km, wobei die zweite Röhre 315 Mio € kosten wird. Diese zweite Tunnelröhre ist seit September 2018 im Bau und soll im Februar 2024 fertig gestellt sein. Danach wird die gegenwärtig in Betrieb befindliche Tunnelröhre bis 2026 saniert. Die Kosten des Neubaus von 315 Mio € tragen mit 165 Mio € Österreich und mit 150 Mio € Slowenien.

Das größte Projekt der ASFINAG ist der Lückenschluss der Wiener Außenring-Autobahn im Zuge der S 1. Hier geht es um eine gleichsam normale Autobahn zwischen Süßenbrunn und Groß Enzersdorf samt der Stichautobahn zur Seestadt Aspern und danach die Unterquerung der Lobau und der Donau nach Schwechat. Ohne die Stichautobahn zur Seestadt hat dieses Projekt eine Länge von 19 km, davon 8,3 km Tunnel. Es sind 2 Fahrspuren pro Richtung und ein Abstellstreifen vorgesehen. Der Tunnel wird als Zwei-Röhren-Tunnel ausgeführt werden. In entsprechenden Abständen sind die beiden Tunnelröhren durch Querschläge verbunden, die als Fluchtwege und Zufahrtsmöglichkeiten für Einsatzkräfte dienen. Der kreisrunde Ausbruchsquerschnitt jeder Tunnelröhre beträgt 15 m, von dem ein erheblicher Teil als Zu- und Abluftkanal dient, denn der Tunnel wird über die Tunnelenden entlüftet. Der Bau soll 2019 begonnen werden, die Fertigstellung des Tunnelabschnitts ist für 2025 geplant, während die erste Teilstrecke bis Groß Enzersdorf früher in Betrieb gehen wird. Die Kosten betragen 1,9 Mrd €. Auf dieser Strecke werden 2025 40.000 bis 60.000 Kraftfahrzeuge pro 24 Stunden erwartet

Im Wiener Raum ist auch noch die Sanierung der A 23 ab Inzersdorf im Gang, weiters die Erneuerung der Tunnel Kaisermühlen, Stadlau und Hirschstetten. Bemerkenswert ist der Umbau des Knotens Prater (A 23/A 4). Der Knoten wird großzügig erweitert, aber es musste auch die Brücke über den Donaukanal im Zuge der A 23 abgerissen und neu errichtet werden. Hier ist eine besonders innovative Lösung von einem Bieter der Bauleistungen vorgeschlagen und dann durchgeführt worden. Der Abbruch der Altbrücke wurde so vorgenommen, dass man unter der Brücke ein Schiff positioniert hat, auf dem Schiff wurde eine Stützung hinauf zur Brücke geschaffen, sodann hat man die Brücke an den Verbindungen zum Land beiderseits abgeschnitten und diesen Mittelteil abgebrochen, den Bauschutt zu guten Teilen per Schiff abtransportiert und durch diese Lösung die Bauzeit um 10 Monate verkürzt.

Für die Zukunft hat die ASFINAG sich zum Ziel gesetzt, sich zeitgerecht auf künftige Herausforderungen einzustellen. Dabei geht es besonders um die Multimodalität, das automatisierte Fahren, Truck Platooning, alternative Antriebe und die Fragen der zunehmenden Urbanisierung. Hinsichtlich des automatisierten Fahrens hat die ASFINAG eine Teststrecke eingerichtet auf der A 2 zwischen Graz Ost und Laßnitzhöhe. Die Strecke wurde ausgerüstet mit Radarsensoren, einer Videodetektion und einer Verkehrsdatenerfassung sowie den am Straßenrand nötigen Einrichtungen (Road Side Units für IST - G 5). In Graz befinden sich die hauptsächlichen Interessenten an der neuen Methodik (Magna, AVL List, Infineon) und alle werden Stück für Stück lernen und die nötigen Erfahrungen sammeln.

Auch hinsichtlich des frühzeitigen Erkennens von Ereignissen im Tunnel hat die ASFINAG Entwicklungsarbeit geleistet. Es werden über Mikrophone die Geräusche im Tunnel überwacht. Jedes außerordentliche Ereignis (zB ein Zusammenstoß) produziert atypische akustische Geräusche, die an die Tunnelwarte weitergemeldet werden, wo sie ausgewertet werden und zu sofortigen Maßnahmen führen. Passiert im Tunnel ein Unglücksfall, so kann der Tunnel auf diese Weise innerhalb von 0,7 Sekunden gesperrt werden.

Als letztes Bauprojekt wird die Fürstenfelder Schnellstraße S 7 vorgestellt. Es ist dies eine hochrangige Straßenverbindung von der Südautobahn A 2 bei Ilz ins Südburgenland und weiter nach Ungarn. Großräumig stellt dieses Bauvorhaben eine Verbindung von West- und Südungarn nach Kärnten und Italien dar. Der Westteil dieser Verbindung von der A 2 bei Riegersdorf bis zur burgenländischen Landesgrenze bei Dobersdorf wird autobahnmäßig ausgestaltet (2 Fahrspuren + Abstellstreifen pro Richtung, Mitteltrennung durch Betonwand), der Ostteil im Burgenland (Dobersdorf bis Heiligenkreuz) wird als Schnellstraße mit je 2 Fahrspuren und einer Sperrlinie in der Mitte ausgebaut. Man sollte meinen, dass dies eine Straße in einer flachen, eher dünn besiedelten Landschaft ohne besondere Probleme sein müsste. Es hat von 2008 bis 2017 gedauert bis der Umweltverträglichkeitsbescheid für den 15 km langen Westteil zustande gekommen ist. Die Einreichunterlagen, Gutachten, Bescheide und Einsprüche etc. füllen insgesamt Ordner mit einer Schranklänge von 3 m. Die Auflagen sind sehr umfangreich, weit über das übliche Maß etwa von Rekultivierungen und Gewässerschutzmaßnahmen hinaus. So wurde vorgeschrieben, dass Äcker zu Wiesen oder Äcker zu Brachland umgestaltet werden sollen, es gibt Auflagen hinsichtlich Waldverbesserung, Sichtschutzbepflanzungen, Waldrandgestaltung, Gehölzbepflanzung und Totholzanreicherung, der Anlage von Hecken, Baum- und Strauchreihen, von Amphibiengewässern, der Errichtung von Nistkästen für Fledermäuse und Vögeln sowie von Kunsthorsten für den Schwarzstorch und die Fledermäuse erhalten zur Unterquerung der Autobahn sogar einen Fledermaustunnel! Die Kosten für die Umweltmaßnahmen machen in diesem Fall der S 7 bereits 20 % der gesamten Errichtungskosten aus. Wenn da der Eindruck entsteht, dass es Leute gibt, die zur Verhinderung bzw. Verteuerung von Verkehrsprojekten alle Mittel einsetzen, dann dürfte hier ein Beispiel vorliegen. Die Wiener Südrandstraße, der Südteil der S 1 zwischen Vösendorf und Schwechat, ist mit 16,2 km etwa so lang, wie der Westteil der Fürstenfelder Schnellstraße, dort wurde in einem dicht besiedelten Gebiet der Umweltverträglichkeitsbescheid innerhalb von 3 Jahren erreicht und die Schranklänge der Einreichunterlagen war ein Drittel (1 m), verglichen mit der Fürstenfelder Schnellstraße West. Der Baubeginn der Fürstenfelder Schnellstraße ist bereits 2015 mit ersten Maßnahmen erfolgt und man rechnet mit einer Verkehrsfreigabe bei diesem Projekt im Jahr 2023.

Der Vortrag wurde sehr interessiert aufgenommen und in der Diskussion wurde das Problem des eigentlich fehlenden Wiener Fernbusbahnhofs breit erörtert, ohne dass auch hier eine einhellige Meinung zustande kam. Es wurde auf die Unsinnigkeit hingewiesen, dass wir Autobahnen haben mit der Kurzbezeichnung A mit Nummer, aber baulich gleiche Verkehrswege, die Schnellstraßen heißen mit der Kurzbezeichnung S plus Nummer. Dass dies auf eine Fassung des Bundesstraßengesetzes vor dem Jahr 2000 zurückgeht, ist zwar eine Erklärung, ergibt aber trotzdem keinen Sinn. Eine Einführung der PKW-Maut pro gefahrenem Kilometer wird in der Diskussion abgelehnt und die Lösung z.B. über die Mineralölsteuer befürwortet. Schließlich wurde die Sinnhaftigkeit eines elektrischen LKW-Verkehrs auf Autobahnen mit Oberleitung ebenfalls als unpraktikabel aber prüfenswert befunden.

Dr. Karl Frohner
20. Oktober 2018