

Quelle: oeamtc.at

Adresse: <https://www.oeamtc.at/presse/oeamtc-ausbau-und-sanierung-der-strasseninfrastruktur-erhoeht-verkehrssicherheit-30585209>

Datum: 28.04.2025 (Da es immer wieder Änderungen gibt, bitte für aktuelle Infos die Website besuchen.)

# ÖAMTC: Ausbau und Sanierung der Straßeninfrastruktur erhöht Verkehrssicherheit

Sicherheitsausbauten von Eng- und Gefahrenstellen haben höchste Priorität

Heute, 12. März 2019, haben Verkehrsminister Norbert Hofer und die ASFINAG das Infrastruktur-Investitionsprogramm 2019 vorgestellt. Darin enthalten: Sanierungsarbeiten am bestehenden Netz sowie wichtige Neubauten. "Aus Sicht des Mobilitätsclubs hat die Entschärfung von Eng- und Gefahrenstellen höchste Priorität", hält ÖAMTC-Verkehrstechniker David Nosé fest. "So ist die geplante Installation einer Mitteltrennung auf der Burgenland Schnellstraße (S31) samt Verbreiterung der Fahrstreifen längst überfällig, weil es dort immer wieder zu folgenschweren Frontalkollisionen gekommen ist."

Der ÖAMTC-Experte begrüßt ferner den in beide Fahrtrichtungen vorgesehenen dreistreifigen Ausbau der Ostautobahn (A4) ab Fischamend. "Die hohe Verkehrsdichte sowie der steigende Lkw-Anteil führen immer wieder zu brenzlichen Situationen und Unfällen. Vor allem zu Reisezeiten gibt es häufig massive Probleme in diesem Bereich", erläutert Nosé. Die Umsetzung dieser beiden Bauprojekte wird jedoch einige Jahre in Anspruch nehmen.

## Vollausbau von Gleinalmtunnel beseitigt Nadelöhr

Gemäß Straßentunnelsicherheitsgesetz (STSG) muss Österreich sämtliche Tunnelanlagen mit mehr als 500 Metern Länge bis 2019 um- bzw. aufrüsten. "Einröhrige Tunnel mit Verkehrsstärken von mehr als 10.000 Kfz pro Tag und Fahrstreifen müssen mit einer zweiten Röhre ausgestattet werden", erklärt der ÖAMTC-Experte. "Daher gibt es auch 2019 eine Reihe von Tunnelbaustellen." Erfreulich: Die Nadelöhre auf der Phyrnautobahn (A9) – Tunnelkette Klaus (Verkehrsfreigabe erfolgte bereits Ende 2018) sowie Gleinalmtunnel – werden mit Ende des Jahres beseitigt sein. Nach Fertigstellung steht den Verkehrsteilnehmern in beide Fahrtrichtungen eine zweistreifige, leistungsfähige und sichere Nord-Süd-Verbindung zur Verfügung. Gegenverkehrsunfälle mit schweren Folgen werden damit endlich der Vergangenheit angehören.

## Baubeginn der sechsten Wiener Donauquerung noch immer offen

Für das wichtigste Infrastruktur-Projekt der Ostregion, den Lückenschluss der Außenringschnellstraße (S1) samt Lobautunnel, fehlen hingegen nach wie vor Genehmigungen. Aktuell plant die ASFINAG einen Baubeginn Ende 2019 oder Anfang 2020. "Für den Mobilitätsclub steht außer Frage: Wien braucht als zentraleuropäische Großstadt und Teil vieler Transitrouten einen durchgehenden Umfahrungsring", stellt der ÖAMTC-Experte klar.

Während sich dieses Projekt seit fast zwei Jahrzehnten verzögert, hat sich die Situation auf der Südosttangente deutlich zugespitzt. "Ab Juni 2019 ist durch die Sanierung der Hochstraße St. Marx eine weitere Verschärfung zu erwarten", weiß Nosé. "Weil der Bereich St. Marx mit nahezu 200.000 Kfz pro Tag einer der am stärksten

befahrenen Abschnitte Österreichs ist, sind Beeinträchtigungen im Baustellenbereich kaum zu vermeiden. Wäre der Lückenschluss der S1 bereits erfolgt, könnten wohl viele Staustunden gespart werden."