

GEOGRAPHISCHE INFORMATIONEN

Herausgegeben von der Kartograph. Anstalt Freytag-Berndt und Artaria, Wien
Bearbeitung unter der Leitung von FRITZ AURADA

Ausbau und Planung des österreichischen Autobahnnetzes

Mit einer Skizze im Text

Von JOSEF GRÜLL

Sieht man von der Schifffahrt ab, so waren seit dem Altertum bis zum Beginn der neuesten Zeit Straßen, allenfalls Wege, die einzigen Träger des Binnenverkehrs. Ihre vor allem wirtschaftliche Bedeutung spiegelt sich in den Namen wider, die vorwiegend auf beförderte Güter (Bernstein, Salz, Erz, Seide) hinweisen, mitunter aber auch auf Erbauer oder Benützer (Römer, Route Napoleon), neuerdings wohl häufiger auf Ziel- oder Ausgangspunkte einzelner Straßen Bezug nehmen. Andere moderne Verkehrsmittel, vor allem die Eisenbahn als „Rückgrat des Verkehrs“ schmälerten allmählich die Bedeutung der Straße, bis durch die rasch zunehmende Motorisierung wieder eine gegenläufige Entwicklung ausgelöst wurde. Sie führte notwendigerweise zum Bau von Autobahnen, weil die bestehenden Straßen trotz steten Ausbaues den gegenwärtigen Verkehrsanforderungen nicht mehr genügten. Es ist bezeichnend, daß durch den wachsenden Straßenverkehr der letzten Zeit bei einer Reihe von Schulkarten die zusätzliche Eintragung der Autobahnen unerläßlich wurde, weil das Eisenbahnnetz allein nicht mehr ausreichte, die Hauptverkehrsadern möglichst gegenwartsnah zu veranschaulichen. Von diesem Gesichtspunkt aus mag es gerechtfertigt erscheinen, sich erneut den Autobahnen zuzuwenden, obwohl dieser Gegenstand bereits in den Geogr. Inform., Mai 1963/14, bei Behandlung des europäischen Fernstraßennetzes gestreift wurde.

Das österreichische Autobahnnetz läßt sich in vier Hauptabschnitte gliedern, die räumlich nicht immer zusammenhängen und sich teilweise noch im Stadium der Planung befinden. Demnach sind zu unterscheiden:

1. Die *Westautobahn* Wien — Linz — Salzburg
2. Die *Südautobahn* Wien — Wr. Neustadt — Graz — Klagenfurt — Villach
Tarvis
3. Die *Inntal-Brennerautobahn* Kufstein — Innsbruck — Brenner
4. Die vorarlbergische *Rheintal-Autobahn* Bregenz — Feldkirch.

Darüber hinaus bestehen noch weitere Vorhaben, allerdings ohne Aussicht auf baldige Realisierung. Da sie jedoch die Planung schon fertiggestellter oder bereits baureifer Teilstrecken beeinflussten und die Konzeption des gesamtösterreichischen Autobahnbaues erkennen lassen, seien auch diese Zukunftsprojekte kurz erwähnt:

- a) Die *Ostautobahn*, vorläufig bloß als Schnellverbindung zwischen Wien und seinem Flughafen Schwechat ins Auge gefaßt (Erdberger Mais, Kaiserbersdorf, Schwechat).

- b) Einige Autobahnstrecken, die für Wien vorgesehen sind, teils aber auch in Niederösterreich verlaufen: Es ist dabei eine südöstliche Umfahrung Wiens zu nennen, die teils unter dem Namen *Ostring*, teils unter der Bezeichnung *Südosttangente* diskutiert wurde, je nachdem ob es sich um ein Projekt des zuständigen Ministeriums oder der Wiener Stadtplanung handelte. Nunmehr dürften die verschiedenen Varianten aufeinander abgestimmt und in einer demnächst zu beschließenden Gesetzesvorlage festgelegt sein, wonach folgende Strecken zu Autobahnen erklärt werden sollen:

Die Verlängerung der Südautobahn von Inzersdorf über Grenzackergasse/Favoritenstraße nach St. Marx und weiter über das Erdberger Mais, die vierte, vorläufig projektierte Donaubrücke, und Aspern nach Aderklaa.

Die Verlängerung der Westautobahn von Auhof über Schönbrunn bis zum Margareten Gürtel.

Die Autobahnstrecke von Wien/Donaukanal (Adalbert Stiftergasse) über die 3. Donaubrücke (Nordbrücke) und Groß-Jedlersdorf zur Brünner Bundesstraße nördlich Stammersdorf.

- c) Die Autobahn Salzburg—Villach, ausgehend vom bereits fertiggestellten Autobahnast Salzburg—Niederalm (6,6 km), wird voraussichtlich erst einmal bis Golling zur Detailplanung gelangen. Die Bundesstraße Nr. 159 mit der Halleiner Ortsdurchfahrt wäre durch diese Neubaustrecke vom Fern- und Durchzugsverkehr entlastet. Der weitere Verlauf von Golling nach Eben ist noch ungewiß. Ab Eben wird die Trasse vermutlich ins Flachautal leiten, etwa 11 km westlich der Radstädter Tauern den Gebirgskamm in einem 6,1 km langen Tunnel unterfahren, durchs Zederhaustal zum Murtal führen und 3 km westlich des Katschberges mittels eines 4,5 km langen Basistunnels in etwa 1130 m Seehöhe das Liesertal bei Oberdorf erreichen. Der vorläufige Anschluß an die Bundesstraße Nr. 99 soll bei Rennweg erfolgen; über den weiteren Verlauf ist noch nichts bekannt.

Abgesehen von den unter a), b) und c) genannten Projekten ist für das österreichische Autobahnnetz eine Streckenlänge von etwa 950 km vorgesehen, wovon bereits 287,6 km dem Verkehr übergeben und rund 70 km als Neubaustrecken derzeit in Arbeit sind. Beim überwiegenden Rest wurden nur für einige wenige, bereits erwähnte Teilstrecken die Planungsarbeiten in Angriff genommen, sodaß fast durchwegs die künftige Trassenführung noch ziemlich ungewiß ist.

Die Westautobahn

Das *Kernstück* des österreichischen Autobahnnetzes bildet zweifellos die Strecke *Wien—Salzburg*; ihre Länge beträgt von der Anschlußstelle Wien/Auhof bis zum Knoten Salzburg 289,8 km, mit allen zum Teil noch unausgebauten Nebenästen sogar 342,0 km. Diese wichtige Transversale verbindet nicht nur bedeutende Wirtschaftszentren, sondern unterstreicht auch Österreichs Mittlerrolle zwischen Ost und West. Die Westautobahn wurde schon in den Jahren vor Ausbruch des Zweiten Weltkrieges projektiert und zu bauen begonnen; 1954 erfolgte die Wiederaufnahme der Bauarbeiten, jedoch erst 1956 nach Abschluß des Staatsvertrages setzte ihre intensive Fortführung ein. Gegenwärtig sind 238,6 km befahrbar, allerdings in zwei voneinander getrennten Teilen, deren einer von Salzburg bis Enns reicht und samt Nebenästen 152,7 km lang ist. Der zweite Teil beginnt bei Kottingburgstall, etwa 13 km ostwärts Amstetten

und endet nach 85,9 km vorläufig in Preßbaum, wenige Kilometer vor der Stadtgrenze Wiens. Zur Zeit ist man daran, diese Strecke um 14,4 km bis zur Anschlußstelle Wien/Auhof zu verlängern und Mitte 1965 fertigzustellen, so daß der Fern- und Schnellverkehr in Hinkunft nicht mehr den „Flaschenhals“ von Purkersdorf zu passieren braucht. Dessen ungeachtet ist im gegenwärtigen Zeitpunkt das 42,2 km lange Verbindungsstück zwischen den beiden fertiggestellten Teilstrecken als *wichtigste Baustelle* der Westautobahn zu bezeichnen. Denn Ende 1965, d. h. nach Schließen dieser Lücke, die einstweilen von der Bundesstraße Nr. 1 in noch immer unzulänglicher Weise überbrückt wird, hören die *Strengberge* auf, mit ihren zahlreichen Kurven und Steigungen ein Verkehrshindernis zu sein. Überdies wird dieser Teil der Autobahn Amstetten nördlich umfahren und damit bewirken, daß sich in diesem Industriezentrum Fern- und Ortsverkehr nicht mehr gegenseitig behindern. Außer den beiden vorerwähnten Baustellen sind noch die Arbeiten am Autobahnzubringer bei Freindorf zu erwähnen, wo vom Knoten „Linz/Mitte“ ein nordwärts führender Seitenast abzweigen wird. Beim Knoten Steinhäusl, der knapp vor seiner Fertigstellung steht, setzt sich die ursprünglich geplante Trasse der Autobahn Salzburg—Wien in Richtung Klausenleopoldsdorf fort. Nachdem nunmehr das Projekt einer westlichen Einfahrt — bei Auhof — vorgezogen wurde, fällt diesem Streckenteil, der mit einer Länge von 38,8 km bis zum Knoten Vösendorf heranreicht, die Rolle zu, West- und Südautobahn miteinander zu verbinden. Auch an diesem Autobahnstück ist bereits teilweise das Planum der Trasse hergestellt und zwar sowohl vom Knoten Steinhäusl ausgehend etwa bis Klausenleopoldsdorf, als auch von Vösendorf bis zur Anschlußstelle Brunn am Gebirge. Vor gänzlicher Fertigstellung dieser vielleicht auch als südwestliche Umfahrung Wiens anzusprechenden Strecke dürfte ihr eigentlicher Wert darin bestehen, die Zufahrt zur Südautobahn vom westlichen und südwestlichen Randgebieten Wiens her zu erleichtern, vielleicht ohne vorheriges Einschwenken in die stark frequentierte Bundesstraße 17. Die geplante Bauausführung dieser Verbindung zwischen West- und Südautobahn löste sehr geteilte Meinungen aus, doch dürfte sich ihre tatsächliche Verkehrsbedeutung bald herausstellen, vor allem durch das Projekt des Wiener Ostringes, von dem bereits eingangs gesprochen wurde; auch die Erschließung weiterer Einzugsgebiete beider Autobahnen dürfte damit ausgelöst werden.

Die Südautobahn

Von der Südautobahn sind derzeit nur drei voneinander getrennt liegende Abschnitte festgelegt:

1. Wien—Wr. Neustadt/Neunkirchner Allee (46,1 km)
2. Gleisdorf—Graz—Mooskirchen (39,4 km)
3. Klagenfurt—Villach (38,3 km).

Die Strecke *Wien—Wr. Neustadt* ist durchwegs und in beiden Fahrrichtungen dreispurig. Im Vergleich zur Westautobahn, die, abgesehen von Kriechspuren, nur zwei Fahrspuren in jeder Richtung aufzuweisen hat, gab es in diesem Abschnitt der Südautobahn zu keinem Zeitpunkt voneinander isolierte Teilstücke. In verhältnismäßig rasch aufeinander folgenden Zeitabständen wurden die einzelnen Baulose fertiggestellt, so daß gegenwärtig nach fünfjähriger Bauzeit dieser Teil der Südautobahn von Wöllersdorf bis Inzersdorf befahrbar ist. In der Gegenrichtung allerdings ist die Benützung erst ab Vösendorf über

eine provisorische Auffahrt möglich, weil die Anschlußstelle Wien/Inzersdorf erst in Bau ist. Die Einbindung der Triester Bundesstraße ist in drei Bauphasen vorgesehen, deren erste soeben in Arbeit ist, deren letzte aber erst den Zubringerverkehr in beiden Richtungen ermöglichen wird. Die eigentliche Südautobahn wird demnach nicht in Inzersdorf von der Triester Bundesstraße ausgehen, sondern weiter östlich bei der Grenzackergasse in Wien/Favoriten beginnen. Solange die Südautobahn nur bis Leobersdorf fertiggestellt war, vermochte sie die Triester Bundesstraße nur geringfügig entlasten, weil die optimale Route dazu zwang, die Autobahn bei der Anschlußstelle Baden schon wieder zu verlassen, damit bei Oeynhausen wieder in die Bundesstraße 17 eingeschwenkt werden konnte. Als Ende 1963 die Südautobahn bis Wöllersdorf/Steinabrüchl für den Verkehr freigegeben wurde (37,5 km), änderte sich die Situation schlagartig, da Wr. Neustadt von Wöllersdorf ohne Umweg und über einwandfreie Straßen erreichbar ist, außerdem nach Neunkirchen die Blätterstraße zur Verfügung steht. Vollen Wert wird dieser Teil der Südautobahn freilich erst erlangen, wenn die 17,2 km lange Reststrecke über Wöllersdorf hinaus bis zur Neunkirchner Allee ausgebaut sein wird, womit schon gegen Ende des Jahres 1964 gerechnet werden kann. Die Autobahn wird dann nicht nur als Wiener Ausfallsstraße dienen, sondern die Triester Bundesstraße auch auf jenem Abschnitt fühlbar entlasten, der bisher die größte Verkehrsdichte im gesamten österreichischen Bundesstraßennetz aufzuweisen hatte. In geradliniger Fortsetzung der Autobahn wird südostwärts der Neunkirchner Allee noch ein Autobahnzubringer gebaut, der zur Wechsel-Bundesstraße hinüberleitet und damit dem Benützer die verkehrshemmende Ortsdurchfahrt von Wr. Neustadt erspart.

Die unmittelbar anschließenden Teile der Südautobahn befinden sich entweder erst im Vorstudium oder im Stadium der Generalplanung, wobei zu bemerken ist, daß die nächst höhere Stufe vor Baubeginn als Detailplanung bezeichnet wird. Die umfangreichen Vorarbeiten zum Bau einer Autobahnstrecke machen es erklärlich, warum über den Trassenverlauf weiter Bauabschnitte noch nicht entschieden wurde, warum z. B. noch fraglich ist, ob die Autobahn am Wechsel, bei Siegggraben oder an einer dazwischenliegenden Stelle ihren Scheitelpunkt haben, bzw. ob sie mit einem wesentlichen Teil auch im Burgenland verlaufen wird. Nur für zwei geschlossene Teilstrecken konnte die Detailplanung abgeschlossen und ihr Baubeginn für 1965/66 ins Auge gefaßt werden.

Es ist dies einmal das Autobahnstück *Gleisdorf—Graz—Mooskirchen*, welches zuerst den Verkehr der Wechsel-Bundesstraße auf sich ziehen, dann entlang des südlichen Stadtrandes an Graz vorbeiführen und bei Mooskirchen enden wird. Dort wird ein Zubringer an die Packstraße anschließen, deren bisherige Trasse weiter ausgebaut und so den steigenden Verkehrserfordernissen angepaßt werden soll. Eigentlich stellt dieses Stück der Südautobahn eine großzügige Umfahrung von Graz dar, welche Wechsel- und Packer-Bundesstraße miteinander verbindet und damit für die Grazer Ausfallsstraße über die „Ries“ eine dringend notwendige Entlastung bringt.

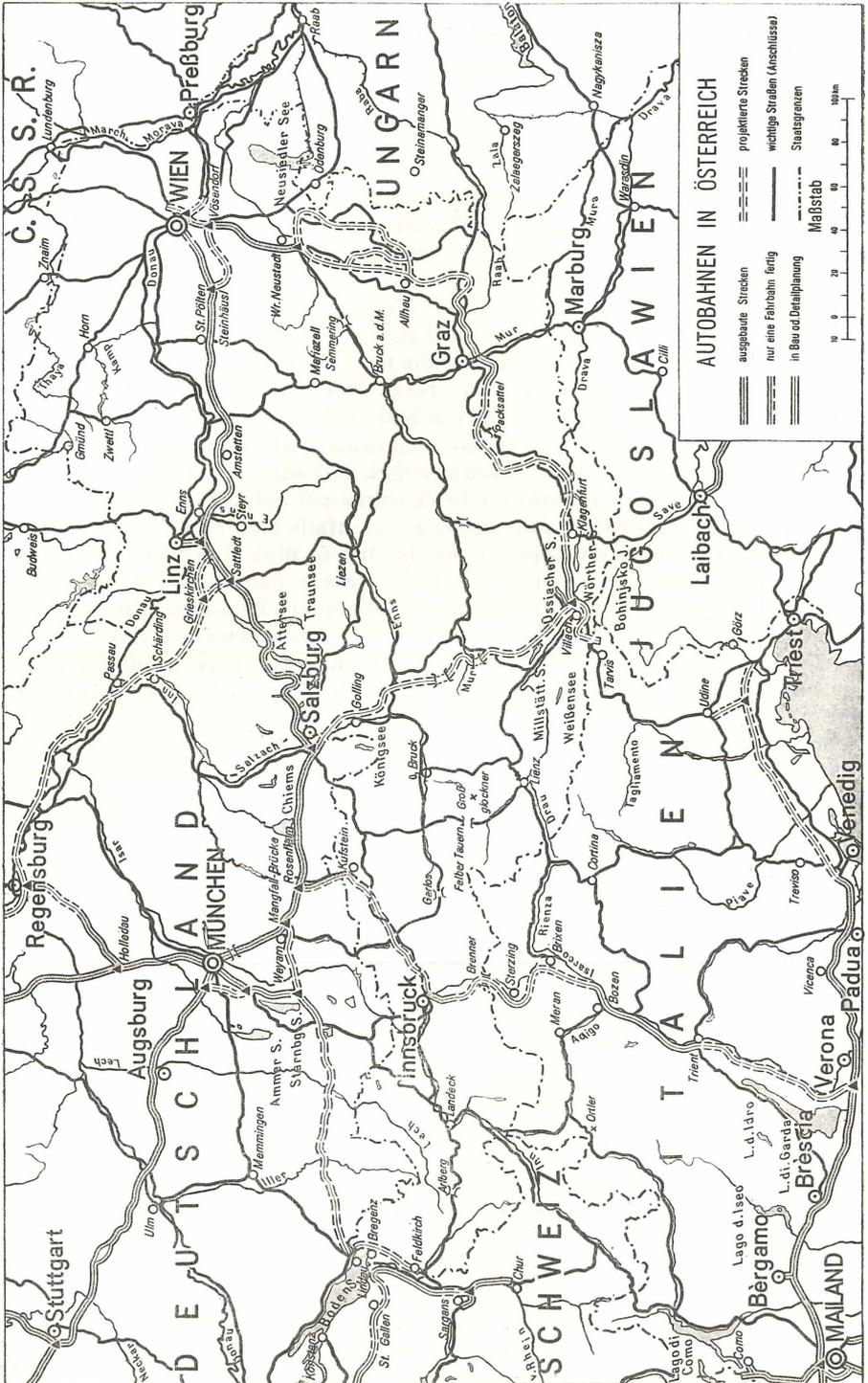
Die zweite Strecke war bereits ausführlicher Gegenstand der Tagespresse, weil hier verschiedene, vermeintlich unvereinbare Interessen zu Tage traten. Ausgehend vom Nordwesten *Klagenfurts* wird die Trasse am Nordufer des *Wörther Sees* entlangführen, nur wenig nördlich der in gleicher Richtung verlaufenden Bundesstraße Nr. 17. Dann schwenkt die Autobahn nach Süden ab, überbrückt knapp ostwärts der Gailmündung den Draußluß und endet südwärts *Warmbad Villach*, wo sie an die nach Tarvis weiterführende Bundesstraße

anschließt. Dieses Autobahnteilstück wird zweifellos den Parallelstraßenzug noch mehr entlasten, als dies schon geschehen ist, nachdem kürzlich die Bundesstraße 94 durch großzügige Neugestaltung (Villach—Feldkirchen—St. Veit a. d. Glan) einen beträchtlichen Teil des Durchgangsverkehrs auf sich gezogen hat.

Die Brenner- und die Rheintalautobahn

Weil die Frage der Kostendeckung immer in Schwebelage steht — stellt diese doch einen beträchtlichen Posten im Staatshaushalt dar — ist es meist unmöglich, einzelne Teile des Autobahnvorhabens auf weite Sicht terminmäßig festzulegen. So fiel bei der *Brennerautobahn* erst knapp vor Beginn der Bausaison 1964 die Entscheidung zur Fortführung der Arbeiten am Abschnitt Schönberg—Matrei (9,0 km). Im Zusammenhang damit steht die beabsichtigte Gründung einer Kapitalgesellschaft für die Brennerautobahn und ihre Erklärung zur Mautstraße. Erst nach Ausbau des Teilstückes Schönberg—Matrei dürfte im Zusammenhang mit der bereits fertigen Strecke Innsbruck/Süd—Schönberg (7,0 km) eine gewisse Erleichterung für den Brennerverkehr zu erwarten sein, wenn eine beschleunigte Grenzabfertigung das ihre dazu beiträgt. Mit dem Bau der Brennerautobahn hat Österreich eine Strecke im Hochgebirge gewagt, sozusagen als Gegenstück zur Semmeringbahn, welche seinerzeit ebenfalls eine Pionierleistung darstellte. Besonders die Europabrücke, welche 190 m über dem Talboden führt, stellt eine technische Spitzenleistung ersten Ranges dar und fand weit über Österreichs Grenzen hinaus gebührende Anerkennung. Schon im Hinblick auf die weitreichenden Einzugsgebiete des Brenners — von den Niederlanden über Skandinavien bis Polen im Norden, ganz Italien mit Ausnahme des Raumes Turin im Süden — scheint die Absicht durchaus begründet, die gesamte Inntal—Brenner-Autobahn im Laufe der nächsten sechs Jahre auszubauen. Die Bedeutung dieses Verkehrsbauwerkes für den europäischen Gütertransit kann daher nur unter Einbeziehung der ganzen 460 km langen Nord—Süd-Route richtig eingeschätzt werden. Abzweigend von der Autobahn München—Salzburg beginnt diese Route bereits bei Rosenheim, gelangt bei Kufstein auf österreichisches Staatsgebiet und führt im Inntal noch immer als Flachlandstrecke über einer Länge von 73,0 km bis Innsbruck. Erst daran schließt sich als ausgesprochene *Gebirgsautobahn* die 36,5 km lange Brennerstrecke. Sie gewährleistet einen absolut wintersicheren Paßübergang, liegt doch der Brenner nur 1372 m über dem Meeresspiegel, und verbindet die Wirtschaftsräume Bayerns mit denen von Venedig und Verona. Jedoch auch für die Binnenwirtschaft hat die Inntalstrecke als Ost—West-Verbindung wichtiger Standorte der aufstrebenden Industrie des Unterinntales maßgebliche Bedeutung. Die einmündenden Seitentäler, das Achen-, Ziller- und Brixental, sowie das Söll-Leukental erhalten durch die Brennerautobahn bessere Verkehrsanschlüsse; dasselbe gilt auch für entsprechende Gebirgsübergänge, wie Glocknerstraße, Felber Tauern-Tunnel, Paß Strub, Paß Thurn und Gerlospaß.

Der italienische Teil der Brennerautobahn ist in der Planung schon ziemlich weit gediehen, so daß bereits zu Ostern 1964 einige Bauverträge vergeben werden konnten, vor allem Brückenbauten im Abschnitt Bozen—Trient. Bei Sterzing im Nordteil, ferner zwischen Trient und Rovereto ist die Detailplanung bereits abgeschlossen, ebenso für die Anschlüsse bei Verona an die Autostrada Serenissima (Venedig—Mailand). Führte einst das Streben nach Sicherheit für die Gebirgsübergänge zwischen Nord und Süd zum Entstehen der Grafschaft Tirol,



so trägt heute die Brennerautobahn dazu bei, Tirols Rolle als Durchzugs- und Paßland weiter zu festigen, darüber hinaus aber auch wichtige Ziele des Fremdenverkehrs besser zu erschließen.

Die Strecke *Bregenz—Feldkirch* (50 km samt Anschlüssen) — wie schon erwähnt, ein Teil der österreichischen Rheintalautobahn — ist noch in Planung, ihr Baubeginn steht noch nicht fest. Das Bauvorhaben bezweckt, die stark frequentierte Bundesstraße zu entlasten und Österreichs Anteil am europäischen Gütertransit zu erhalten. Die Möglichkeit einer Verlagerung des Durchgangsverkehrs wird besonders deutlich, seit die Schweiz mit Nachdruck daran ist, entlang des linksrheinischen Ufers vom Bodensee bis Chur eine Autobahn zu bauen, die teilweise sogar schon dem Verkehr übergeben ist.

Planung und Ausbau des österreichischen Autobahnnetzes stehen nicht nur zu den übrigen inländischen Verkehrswegen in reger Wechselbeziehung, sondern auch zu den entsprechenden Vorhaben der Nachbarländer. Der beschleunigte Ausbau einer zweiten Fahrbahn auf der Strecke Rosenheim—Kufstein läßt offenkundige Zusammenhänge mit der Bautätigkeit am österreichischen Teil der Brennerautobahn erkennen. Im Zuge weiterer Verkehrsintegration wurde die Autobahn München—Lindau projektiert, offensichtlich als Verbindung zur schweizerischen und österreichischen Rheintalautobahn. Für diese süddeutsche Autobahn ist der Trassenverlauf im Alpenvorland bereits festgelegt, an der von München südwärts führenden Strecke wird sogar schon gebaut. Obwohl die Fortsetzung der Westautobahn nach München bereits einen günstigen Anschluß an das deutsche Autobahnnetz bietet, löste dennoch das Projekt einer Autobahn Passau—Regensburg—Nürnberg auf österreichischer Seite den Entschluß aus, eine Autobahn Linz—Grieskirchen—Schärding zu planen, um bei Passau einen zweiten Anschluß ans deutsche Netz herzustellen. Ein solcher Gesetzesentwurf besteht auch bereits und sieht sogar einen zweiten Autobahnast vor, der von Sattledt abzweigen und über Wels in die Strecke Grieskirchen—Schärding einmünden soll. Früher oder später wird auch die jugoslawische Autobahn, wengleich sie wegen ihrer „Niveaureuzungen“ nicht als solche anzusprechen ist, die Frage eines Anschlusses an das österreichische Netz aufwerfen. Dazu ist allerdings erforderlich, daß sie über Laibach hinaus an Österreichs Grenze herangeführt wird. Ähnliche Beachtung verdienen auch die verschiedenen Bauvorhaben der ČSSR, besonders die Autobahn Prag—Iglau—Brünn—Preßburg; an ihre Verwirklichung dürfte allerdings kaum vor dem Jahre 1970 geschritten werden.

Wenn man bedenkt, daß 85% aller Ausländer auf der Straße nach Österreich einreisen, dann reicht die Bedeutung des Baues von Straßen und Autobahnen weit über den Verkehrssektor hinaus. Es liegt hier eine sehr komplexe Aufgabe vor, verbunden mit einer Vielzahl verkehrswissenschaftlicher, technischer und finanzpolitischer Überlegungen, darüber hinaus aber mit grundlegenden Rückwirkungen auf die gesamtwirtschaftliche Entwicklung Österreichs.

Literatur

„Brenner-Autobahn“, Landesbaudirektion f. Tirol, Innsbruck 1963; Bericht üb. d. Geschäftstätigkeit d. BM f. Handel u. Wiederaufbau i. Arbeitsjahr 1962/63; „Die Straße“, Berichte d. Österr. Ges. f. Straßenwesen 1964/1 (8); Donaueuropäischer Informationsdienst (Wien) 1963/21 (19); Auto-Touring (Wien) 1963/182 (5).

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Mitteilungen der Österreichischen Geographischen Gesellschaft](#)

Jahr/Year: 1964

Band/Volume: [106](#)

Autor(en)/Author(s): Grill Josef

Artikel/Article: [Ausbau und Planung des österreichischen Autobahnnetzes 111-117](#)