

## **Südosttangente: Leidensstraße der Pendler**

**Die Südosttangente war ursprünglich für 45.000 Fahrzeuge pro Tag geplant. Heute rollen täglich 145.000 über Österreichs meistbefahrene Straße.**

Montag, 8.40 Uhr. Es regnet. Auf der A23 am Knoten Vösendorf drängeln Sattelschlepper, Oberklasse-Limousinen und Pendler-Golf in die Bundeshauptstadt. Um 9 Uhr müssen die meisten im Büro sein. Ungeduldig wartet man auf den Verkehrsfunk. In der Hanssonkurve blockiert ein defektes Fahrzeug einen Fahrstreifen. Rückstau bis Mödling ergibt einen Zeitverlust von rund 30 Minuten. Vorsichtshalber werden die Chefs angerufen. Das Resultat: Auch das Handynetzt ist verstaubt. Im Süden ist man aber nicht der Einzige, am Knoten Kaisermühlen, am Knoten Prater und auf der Gürtelabfahrt steht man in der Autoschlange. Die Geduld der Autofahrer steht auf einer harten Probe.

**Der Operator.** Für Christian Piribauer sieht das anders aus. Die Autofahrer sind für ihn nur ein Punkt auf einer riesigen Videowall. Er ist Operator in der Verkehrsleitzentrale im Glasbau der Asfinag in Inzersdorf. Seine Aufgabe ist es zu schauen, dass es erst gar nicht zu einem Stau kommt. „Das funktioniert wie bei einem Trichter. Füllt man zu schnell zu viel Wasser ein, geht er über“, erklärt Piribauer. Das Wasser sind die Fahrzeuge, der Trichter ist der Knoten Vösendorf. Wie viel Verkehr durch das Nadelöhr fließt, steuert der Operator bereits am Knoten Guntramsdorf, wo die Südostautobahn (A3) von Eisenstadt kommend in die Südautobahn (A2) mündet. Bis zur Tangente passieren die Autofahrer eine Reihe Geschwindigkeitsbeschränkungsanzeigen. Die werden von einem ausgeklügelten Algorithmus gesteuert. Je nach Verkehrsdichte, Wetter- und Straßenbedingungen dürfen die Autofahrer schneller oder langsamer fahren. Dabei kommt es vor, dass ohne ersichtlichen Grund nur 80 oder 60 km/h erlaubt sind. Die Erklärung: Am Knoten Vösendorf droht ein Stau. „Wenn einmal alles steht, dann ist es zu spät“, meint Piribauer. Ist das der Fall, hat er noch ein Ass im Ärmel: die Wiener Außenring Schnellstraße (S1) und die Ostautobahn (A4). Auf Textanzeigetafeln informieren die Operatoren die Lenker über die aktuellen Staus und leiten damit den Verkehr über die Ausweichroute um.

„Die S1 ist ein großer Sprung für die Verkehrsplanung im Süden Wiens. Zum ersten Mal haben wir eine Ausweichroute für die Autofahrer“, erklärt Alois Schedl, Vorstandsdirektor der Asfinag. Das entlastet auch die anderen neuralgischen Punkte der Südosttangente, wie die Abfahrt Gürtel und den Knoten Prater. Die Ausweichroute hat auch ein größeres Verkehrschaos bei der Generalsanierung der Hanssonkurve verhindert. Einen Teil hat hier auch die Section Control in diesem Baustellenabschnitt dazu beigetragen. Durch die Geschwindigkeitsmessung würde disziplinierter gefahren und jeder würde sich an die 60-km/h-Beschränkung halten, behauptet Schedl.

**Angezapfte Handys.** In einem Pilotprojekt namens „Blids“ misst die Asfinag ebenfalls die Geschwindigkeit der Autofahrer. Aber nicht fürs Strafzettelverteilen. Lenker, die ein Handy mit aktiviertem Bluetooth im Auto haben, werden von Vösendorf bis Knoten Prater verfolgt. Völlig anonym versteht sich. Ziel ist, auf den Textanzeigetafeln die voraussichtliche Fahrtzeit zu anderen Knoten anzuzeigen. Das ist allerdings noch Zukunftsmusik.

Konkretere Pläne haben die Betreiber bereits für 2013. Wenn die Sanierung der Hanssonkurve Ende 2012 abgeschlossen ist, soll der Abschnitt zwischen Knoten Vösendorf und Hanssonkurve neu gebaut werden. Der Brückenteil ist altersschwach. Zwischen den Pfeilern hat sich die Fahrbahn gesenkt, sodass die Autofahrer beim Drüberfahren durchgeschüttelt werden. Die Brücke soll abgerissen und stattdessen ein Damm angeschüttet werden, auf dem die Tangente verläuft.

Rund 100 Millionen Euro Vignettengeld steckt die Asfinag derzeit in den Umbau der Abfahrt Gürtel. Mit einer Unterführung bei der Einmündung in den Gürtel soll der Dauerstau punkt 2013 Geschichte sein. Nur für Autofahrer aus dem Norden haben die Straßenerhalter keine Pläne.

**Streitobjekt Lobauautobahn.** Das Nadelöhr Knoten Kaisermühlen soll allerdings mit einem Megaprojekt gelöst werden: die Verlängerung der Wiener Außenringschnellstraße (S1) um 19 Kilometer vom Knoten Schwechat durch die Lobau zum Knoten Süßenbrunn. Ähnlich wie im Süden Wiens soll die Lobauautobahn ab 2025 eine Entlastung für die Südosttangente bringen. Knackpunkt dabei sind die enormen Kosten von 1,8 Milliarden Euro – davon 1,4 Milliarden allein für den fast neun Kilometer langen Lobautunnel. Der soll bis zu 60 Meter unter dem Naturschutzgebiet durchführen. Greenpeace und die Grünen laufen dagegen Sturm und bezeichnen das Projekt bereits jetzt als „Milliardengrab“.

("Die Presse", Print-Ausgabe, 30.10.2011)

Link zum Online-Artikel:

[http://diepresse.com/home/panorama/oesterreich/704781/Suedosttangente\\_Leidensstrasse-der-Pendler?\\_vl\\_backlink=/home/panorama/oesterreich/index.do](http://diepresse.com/home/panorama/oesterreich/704781/Suedosttangente_Leidensstrasse-der-Pendler?_vl_backlink=/home/panorama/oesterreich/index.do)