

21. August 2006  
Die Presse

## **Analyse: Problemkind S1: Woran es wirklich scheitert**

VON MARTIN STUHLPFARRER (Die Presse) 21.08.2006

### **Die Außenring-Schnellstraße bricht alle Rekorde - bei Bauzeit, Unfallzahlen und Temposündern.**

Die Wiener Außenring- Schnellstraße ist ein Fall für das Buch der Rekorde: Die Eröffnung verspätete sich wegen Bürgerprotesten und mangelnden politischen Engagements um satte 15 Jahre (die ersten Pläne stammen sogar aus dem Jahr 1938). Als es am 28. April 2006 endlich soweit war, kam die modernste Schnellstraße Österreichs, die Südautobahn (Knoten Vösendorf) und Ostautobahn (Knoten Schwechat) verbindet, mit Pannen und Unfällen in die Schlagzeilen: 50 Kollisionen in drei Monaten an derselben Stelle (S1-Abfahrt zur Ostautobahn in Richtung Ungarn); 15 Kollisionen an einem Wochenende; vor kurzem der erste Todesfall: Eine Frau verunglückt auf der S1-Abfahrt.

Ist die modernste Schnellstraße Österreichs ein Pfusch - oder sind heimische Autofahrer Raser? Für die Asfinag ist die Situation einfach: Rasende Autofahrer verursachen Unfälle. Der Schönheitsfehler: Demnach müssten sich Österreichs Raser auf der S1 versammeln - in Restösterreich aber alle Geschwindigkeitsbegrenzungen einhalten. Denn auf hunderten Abfahrten im ganzen Land gibt es keine derart signifikant hohe Zahl von Unfällen wie auf diesem S1-Abschnitt - weshalb überhöhte Geschwindigkeit alleine nicht die Ursache sein kann.

Kernproblem ist die Planung in diesem Bereich: Zu enge Abfahrt, zu scharfer Radius, dazu eine eingebaute Schikane, wie die Asfinag selbst zugegeben hatte. Die mangelnde Disziplin vieler Autofahrer verschärft das Problem nur: Etwa 1800 der ca. 40.000 Lenker ignorieren täglich das 60 km/h-Limit an der gefährlichen Stelle.

Weitere Hinweise, dass sich die Asfinag beim Bau der S1 nicht mit Ruhm bekleckerte: Zahlreiche Geisterfahrten, bedingt durch verwirrende Schilder. Dazu ein Tunnel, der nach heftigen Regenfällen unpassierbar wird, wodurch Autofahrer umdrehten und zu Geisterfahrern wurden. Dass trotz mehrerer Maßnahmen die Gefahr kaum entschärft wurde (wie der jüngste Todesfall zeigt) reiht sich nahtlos in diese Serie ein.

Trotzdem sind die Chancen gut, dass die S1 aus den Schlagzeilen kommt. Nach dem tödlichen Unfall folgt ein wirksamer Umbau der Gefahrenstelle: Breitere Einfahrt, entschärfter Radius und Bau eines Pannestreifens. Und verkehrspolitisch hat sich die S1 als Entlastung der Südost-Tangente mit 40.000 Fahrzeugen täglich bereits bewährt.

Link zum Online-Artikel:

<http://www.diepresse.com/Artikel.aspx?channel=c&ressort=w&id=579461&archiv=false>