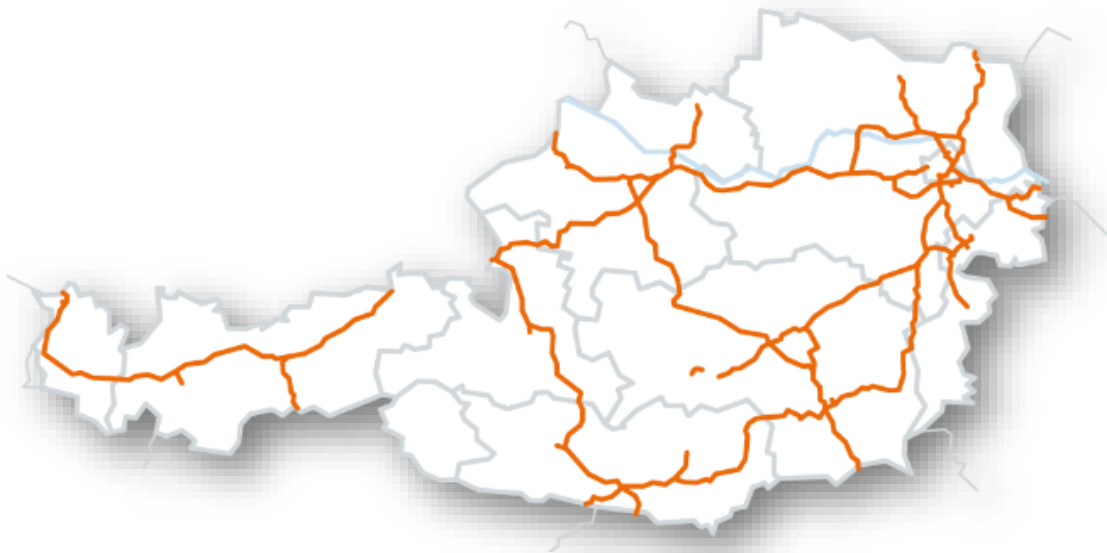


ASFINAG Bauprogramm 2026 – 2031

Wesentliche Bauvorhaben



Stand: Jänner 2026

Inhalt

Abkürzungsverzeichnis.....	4
A1 West Autobahn.....	5
Knoten Linz bis Knoten Haid	5
A2 Süd Autobahn	6
Tunnelkette Pack.....	6
A5 Nord/Weinviertel Autobahn	7
Vollausbau Poysbrunn bis Staatsgrenze.....	7
A7 Mühlkreis Autobahn.....	8
ASt Franzosenhausweg bis Tunnel Bindermichl	8
Einhausung Niedernhart bis ASt Voest + GSA Industriezeile.....	9
A8 Innkreis Autobahn	10
Tunnel Steinhaus und.....	10
Tunnel Noitzmühle	10
A9 Pyhrn Autobahn	11
Plabutschunnel	11
Ardning - Rottenmann	12
Tunnel Gratkorn.....	13
A10 Tauern Autobahn	14
Tauerntunnel und Katschbergtunnel	14
A10 Tauern Autobahn / A2 Süd Autobahn A11 Karawanken Tunnel	15
Knoten Villach	15
A11 Karawanken Autobahn	16
Karawankentunnel 1. Röhre.....	16
A12 Inntal Autobahn	17
Landecker Tunnel	17
A13 Brenner Autobahn	18
Luegbrücke	18
Gschnitztalbrücke.....	19
Mietzenerbrücke	20
ASt Innsbruck Süd.....	21
A14 Rheintal/Walgau Autobahn	22
Bludenz-Bürs bis Bludenz Ost	22
A21 Wiener Außenring Autobahn	23
ASt Brunn bis HAST Gießhübl.....	23

A22 Donauufer Autobahn	24
Kn Nußdorf bis Nordbrücke.....	24
A26 Linzer Autobahn	25
HSt Waldeggstraße bis ASt Donau Süd (Etappe 2)	25
S1 Wiener Außenring Schnellstraße.....	26
Groß-Enzersdorf bis Kn Süßenbrunn (Abschnitt: VA01)	26
Kn Schwechat bis Groß-Enzersdorf (Lobautunnel) (Abschnitt: VA02a)	26
Raasdorf bis Am Heidjöchl	27
S4 Mattersburg Schnellstraße	28
Kn Mattersburg bis Kn Wiener Neustadt	28
S6 Semmering Schnellstraße	29
Tunnelkette Semmering und	29
Tunnel Ganzstein	29
Tanzenbergtunnel	30
S10 Mühlviertler Schnellstraße	31
Rainbach Nord bis Staatsgrenze bei Wullowitz	31
Freistadt Nord bis Rainbach Nord.....	32
S16 Arlberg Schnellstraße	33
Löztunnel	33
S36 Murtal Schnellstraße.....	34
Judenburg bis St. Georgen (Teilabschnitt 1)	34
Neubau und Erneuerung	34
S37 Klagenfurter Schnellstraße	35
St. Veit Süd – Maria Saal	35

Abkürzungsverzeichnis

ARGE	Arbeitsgemeinschaft
AS	Asset Management
ASF	ASFINAG
ASFINAG	Autobahn- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft
ASt	Anschlussstelle
BMIMI	Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur
BStG	Bundesstraßengesetz
BUS	Betriebs- und Sicherheitseinrichtung
EM	Elektrotechnische und Maschinelle Ausrüstung
ERBS	Erneuerung Brücke und Straße
FR	Forstrecht
FSE	Fahrstreifenerweiterung
FÜK	Fahrbahnübergangkonstruktion
GEB	Generalerneuerung Brücke
GEN	Generalerneuerung
GSA	Gewässerschutzanlage
GESB	Generalerneuerung Straße und Brücke
GETU	Generalerneuerung Tunnel, Unterflurtrasse
HASSt	Halbanschlussstelle
INB	Instandsetzung Brücke
INS	Instandsetzung Straße
INSB	Instandsetzung Straße und Brücke
INTU	Instandsetzung Tunnel, Unterflurtrassen
KN	Knoten
LSW	Lärmschutzwand
LTU	Lärmtechnische Untersuchung
NS	Naturschutz
RFB	Richtungsfahrbahn
SAB	Sicherheitsausbau
STSG	Straßentunnelsicherheitsgesetz
TK	Tunnelkette
TUF	Tunnel- od. Unterflurtrasse
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
VA	Verwirklichungsabschnitt
VAB	Vollausbau
WR	Wasserrecht

A1 West Autobahn

Knoten Linz bis Knoten Haid

Instandsetzung und
Sicherheitsausbau



PROJEKT ECKDATEN

Gesamtlänge: rd. 7,35 km	Voraussichtliche Gesamtkosten: rd. EUR 104 Mio.
Geplanter Baubeginn: 2028	Geplante Verkehrsfreigabe: 2031

Projektbeschreibung

Die A01 Westautobahn, Abschnitt Knoten Linz bis Knoten Haid, ist seit ca. 25 Jahren in Betrieb und am Ende der technischen Lebensdauer angelangt. Das Entwässerungssystem ist nicht mehr auf Stand der Technik. Im Zuge einer Instandsetzung ist geplant, die Fahrbahn zu sanieren, die Brückenobjekte, die Rückhaltesysteme und die im Abschnitt vorhandenen Nebenanlagen (Teilbereiche der Lärmschutzwand, der Überkopfanzeigen, Beschilderung, elektromaschinellen Anlagen...) zu erneuern. Zur Verbesserung der Oberflächenentwässerung werden die erforderlichen Bereiche im Bauschnitt mit begleitenden Sickermulden ausgestattet, und fünf neue (zusätzliche) Gewässerschutzanlagen errichtet. Ziel ist die Wiederherstellung eines guten Erhaltungszustandes bzw. die Ertüchtigung des Straßenoberbaues, der Oberflächenentwässerung und der Nebenanlagen mit Qualitätsanspruch „Stand der Technik“.

Im Abschnitt Knoten Linz bis Anschlussstelle Ansfelden Nord (Richtungsfahrbahn Salzburg) wird ein Pannenstreifen zur bestehenden Fahrbahn hinzugelegt (Verbreiterung der Fahrbahn).

Der Autobahnbereich östlich der Brücke „Überführung Ansfeldener Straße“ (L8 km 170,43) bis zum Knoten Linz wird den aktuellen Berechnungsgrundlagen der „Dienstanweisung Lärmschutz“ angepasst, dies erfordert die Errichtung einer zusätzlichen Lärmschutzwand im Mittelstreifen.

A2 Süd Autobahn

Tunnelkette Pack

Instandsetzung



PROJEKT ECKDATEN	
Gesamtlänge: rd. 12,5 km	Voraussichtliche Gesamtkosten: rd. EUR 263 Mio.
Baubeginn: 2025	Geplante Verkehrsfreigabe: 2029

Projektbeschreibung

Die erstmaligen Verkehrsfreigaben der Tunnelanlagen Herzogberg – Mitterberg – Kalcherkogel erfolgten im Jahr 1982. Im Jahr 2006 erfolgten die Verkehrsfreigaben der zweiten Tunnelröhren an allen Tunneln. Die Tunnelanlagen wurden letztmalig im Jahr 2017-2019 auf den letztgültigen Stand des Straßentunnelsicherheitsgesetzes gebracht.

Des Weiteren hat sich der Stand der Technik (RVS, Planungshandbücher) der E&M-Einrichtungen (BuS, Beleuchtung, Belüftung) umfangreich weiterentwickelt. Parallel zu den E&M-Erweiterungen finden tiefgreifende bauliche Sanierungen der Tunnel (Fahrbahn, Seitenstreifen, Entwässerung, Innenschale, Herstellung von Querschlägen, Beschichtung) statt, welche die E&M-Einrichtungen tangieren (Kabeltröge, -trassen) und zusätzliche Maßnahmen am Bestand induzieren. Abschließend ergibt sich aus der Notwendigkeit der Ertüchtigung der Tunnel für den GV-Betrieb während der Bauphasen in und außerhalb des Tunnels ein Erweiterungsaufwand des Bestands bei BuS, Beleuchtung und insbesondere der Lüftungsanlagen. Aus all diesen Gründen resultierend wurde eine Generalerneuerung der E&M-Einrichtungen eingemeldet.

Zusätzlich soll mit den Sanierungsmaßnahmen die Energieanspeisung für die geplanten E-Ladestationen am Rastplatz Herzogberg Nord und Süd durch die Tunnelröhren errichtet werden.

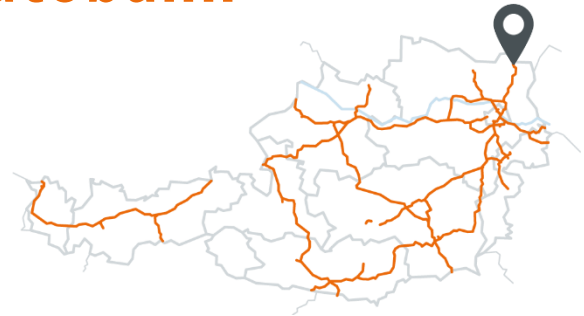
Parallel zu den Arbeiten an den Tunnelanlagen ist die Sanierung der Freilandabschnitte samt Brückenobjekten und Anschlussstelle Modriach Teil des Sanierungsumfangs.

Mit der Sanierung soll zudem der Energieverbrauch durch den Tausch auf LED Beleuchtung verbessert werden.

A5 Nord/Weinviertel Autobahn

Vollausbau Poysbrunn bis Staatsgrenze

Planungen und vorbereitende Arbeiten



PROJEKT ECKDATEN

Gesamtlänge: rd. 9 km	Voraussichtliche Gesamtkosten: Planungen und vorbereitende Arbeiten
Geplanter Baubeginn: 2031	Geplante Verkehrsfreigabe: Planungen und vorbereitende Arbeiten

Projektbeschreibung

Es wird ein Autobahnquerschnitt mit je 2 Fahrstreifen je Richtungsfahrbahn sowie eine bauliche Mitteltrennung und je ein Pannestreifen errichtet. Von Drasenhofen Süd bis Drasenhofen Nord wird die zweite Richtungsfahrbahn auf der Westseite der bestehenden Umfahrung Drasenhofen errichtet. Der Anschluss an das untergeordnete Netz erfolgt über zwei Halbanschlussstellen (Drasenhofen West und Drasenhofen Nord). Ziel ist es eine durchgängige hochrangige Verbindung zwischen Wien und der Staatsgrenze bei Drasenhofen und dann weiterführend in Tschechien bis Brünn (D 52) sicher zu stellen.

A7 Mühlkreis Autobahn

ASt Franzosenhausweg bis Tunnel Bindermichl

Instandsetzung und Sicherheitsausbau
(Abschnitt 4)



PROJEKT ECKDATEN

Gesamtlänge: rd. 2,9 km	Voraussichtliche Gesamtkosten: rd. EUR 162 Mio.
Geplanter Baubeginn: 2029	Geplante Verkehrsfreigabe: 2032

Projektbeschreibung

Die A 7 Mühlkreis Autobahn, Abschnitt Knoten Linz bis Knoten Urfahr ist seit ca. 40 Jahren in Betrieb und am Ende der technischen Lebensdauer angelangt. Zudem entspricht der Abschnitt verkehrssicherheitstechnisch, auf Grund des fehlenden Pannestreifens sowie der zum Teil verminderten Mittelstreifenbreite nicht mehr dem heutigen Stand der Technik und ist entsprechend zu adaptieren. Daher steht in den nächsten Jahren abschnittsweise ein Sicherheitsausbau bzw. eine Generalerneuerung der A 7 Mühlkreis Autobahn an.

Die Projektziele im Abschnitt Anschlussstelle Franzosenhausweg - Tunnel Bindermichl sind:

- Vollständige Instandsetzung bzw. Sanierung der freien Strecke
- Lärmschutz und die Entwässerung werden auf Stand der Technik gebracht
- Generalinstandsetzung aller Brückenobjekte auf diesem Abschnitt
- Ermöglichung einer Baustellenverkehrsführung 4+0

Das Hauptaugenmerk liegt somit auf der Verbesserung der Sicherheit und der Leichtflüssigkeit des Verkehrs entlang der A 7 Mühlkreis Autobahn. Des Weiteren wird die optionale Umsetzung einer Pannestreifenfreigabe weiterhin in der Planung berücksichtigt. Die Weiterentwicklung des Bestandsnetzes zur Sicherstellung einer adäquaten Verkehrsqualität ist ein wesentliches Handlungsfeld der Verfügbarkeitsstrategie. Das Streckenkonzept der A 7 wurde aufgrund der starken Überlastungserscheinungen (Rückstau Pendler:innenverkehr von der A 7 auf die überregional bedeutsame A 1), des kritischen Erhaltungszustandes und des Neubaus der A 26 prioritär behandelt.

A7 Mühlkreis Autobahn

Einhausung Niedernhart bis

ASt Voest + GSA Industriezeile

Instandsetzung Abschnitt 2



PROJEKT ECKDATEN	
Gesamtlänge: rd. 3,4 km	voraussichtliche Gesamtkosten: rd. EUR 99 Mio.
Geplanter Baubeginn: 2026	Geplante Verkehrsfreigabe: 2030

Projektbeschreibung

Die A 7 Mühlkreis Autobahn, Abschnitt Knoten Linz bis Knoten Urfahr ist seit ca. 55 Jahren in Betrieb und am Ende der technischen Lebensdauer angelangt. Zudem entspricht der Abschnitt verkehrssicherheitstechnisch nicht mehr dem heutigen Stand der Technik und ist entsprechend zu adaptieren. Daher steht in den nächsten Jahren abschnittsweise ein Sicherheitsausbau bzw. eine Generalerneuerung der A 7 Mühlkreis Autobahn an. Die wesentlichen Projektziele für die Generalerneuerung der A 7 Mühlkreis Autobahn im Abschnitt Knoten Linz – Knoten Urfahr sind die Sanierung der bestehenden Objekte sowie der Sicherheitsausbau. Die weiteren Projektziele im Abschnitt Einhausung Niedernhart bis Anschlussstelle Voest sind wie folgt definiert:

- Eine vollständige Instandsetzung bzw. Sanierung auf der freien Strecke.
- Die Entwässerung wird auf Stand der Technik gebracht.
- Generalinstandsetzung aller Brückenobjekte in diesem Abschnitt
- Ermöglichung einer Baustellenverkehrsführung Fahrbahnstreifen 3+1

Das Hauptaugenmerk liegt somit auf der Verbesserung der Sicherheit und der Leichtflüssigkeit des Verkehrs entlang der A 7 Mühlkreis Autobahn.

A8 Innkreis Autobahn

Tunnel Steinhaus und Tunnel Noitzmühle Instandsetzung



PROJEKT ECKDATEN

Gesamtlänge: rd. 10,4 km	Voraussichtliche Gesamtkosten: rd. EUR 122 Mio.
Geplanter Baubeginn: 2026	Geplante Verkehrsfreigabe: 2028

Projektbeschreibung

Elektromaschinelle Ausrüstung: Das zu sanierenden Bauobjekt befindet sich auf der A 8 Innkreis Autobahn im Bereich zwischen dem Knoten Voralpenkreuz km 0,0 und Knoten Wels km 16,0. Die Unterflurtrasse wurde 2003 in Betrieb genommen.

Im Zuge dieser Instandsetzungsmaßnahmen wird auf Grund der vorliegenden Sicherheitsbeurteilung die Lüftungsanlage gemäß RVS adaptiert, weshalb auch ein §7 STSG Verfahren erforderlich ist.

Die wesentlichsten Maßnahmen sind die Erneuerung und Verbesserung der Verkehrstechnik, der Funkanlage, der Videoanlage, der Einfahrts- und Innenstreckenbeleuchtung, Nachrüstung des akustischen Tunnelmonitoring (AKUT), die Erneuerung der Lüftungsanlage, Tunnelsteuerung (Herstellung der Anlagenkonformität mit dem Netzwerk- und Informationssicherheitsgesetz). Im Zuge dieser Instandsetzung werden die Tunnel den aktuellen Normen und Vorschriften angepasst.

Bau: Aufgrund des allgemeinen Zustandes der Tunnelanlage werden die Sanierung der Tunnelbeschichtung (Pflegeanstrich) und griffigkeitsverbessernde Maßnahmen (EPI-Grip) der Fahrbahn umgesetzt. Die Erneuerung der Trag- und Deckschichten ist zwischen den Tunnelbereichen im Freiland erforderlich. Die Tunnel sind in jenem Ausmaß instand zu setzen, dass sie dem Stand der Technik im Tunnel sowie auch im Vorportalbereich der RVS entsprechen. Aufgrund der Instandsetzung der elektromaschinellen Ausrüstung, werden zusätzliche Betriebsräume, sowie die dafür erforderlichen Kabelwege errichtet. Im Zuge der Tunnelinstandsetzung wird die gesamte Löschwasseranlage inkl. Hydranten sowie die Verdichtung der Feuerlöschnischen gem. RVS realisiert.

A9 Pyhrn Autobahn

Plabutschunnel

Instandsetzung



PROJEKT ECKDATEN	
Gesamtlänge: rd. 10,0 km	Voraussichtliche Gesamtkosten: rd. EUR 616 Mio.
Geplanter Baubeginn: 2032	Geplante Verkehrsfreigabe: 2035

Projektbeschreibung

Der Plabutschunnel ist der zweitlängste Doppelröhren-Straßentunnel Europas. Die Verkehrsfreigabe der Oströhre erfolgte 1987, die der Weströhre erfolgte 2004.

Die letzten Sanierungsarbeiten an beiden Tunnelröhren erfolgten in den Jahren 2018-2019. Hierbei wurden im Zuge des sicherheitstechnischen Ausbaus nach STSG (u.a. 20 Querschläge) kleinflächig bauliche und elektromaschinelle Instandsetzungen durchgeführt.

Aufgrund des Alters des Tunnels sind in den nächsten Jahren zur Aufrechterhaltung eines sicheren Verkehrsbetriebes zustandsbedingte Instandsetzungen / Erneuerungen zwingend umzusetzen. Die Instandsetzungsarbeiten betreffen die BuS / E&M-Ausstattung mit einer Kompletterneuerung („end of life“) sowie eine altersbedingte tiefgreifende Instandsetzung der baulichen Anlagen (Fahrbahn neu, Entwässerung neu, Zwischendecke neu, erhöhten Seitenstreifen neu, ...).

A9 Pyhrn Autobahn

Ardning - Rottenmann

Instandsetzung Straße, Brücke und Lärmschutz, inkl. Tunnel



PROJEKT ECKDATEN

Gesamtlänge: rd. 8,52 km	Voraussichtliche Gesamtkosten: rd. EUR 85 Mio.
Geplanter Baubeginn: 2028	Geplante Verkehrsfreigabe: 2030

Projektbeschreibung

Der Freilandbereich beim gegenständlichen Projekt, sowie die Brückenobjekte sind einer Instandsetzung aufgrund des vorliegenden Lebenszyklus zu unterziehen. Es werden die bereits vorhandenen Lärmschutzwände saniert und in Längsrichtung erweitert. Die Tunnelanlage Selzthal wird aufgrund der unmittelbar vorgelagerten Brückenobjekte einem §10-Verfahren gem. Straßentunnelsicherheitsgesetz und somit einer Teilsanierung unterzogen.

Ziel ist es den Streckenabschnitt auf den Stand der Technik anzupassen, die technisch erforderlichen Sanierungen von Straßen, Brücken und Lärmschutz umzusetzen und den Verkehrsfluss für die Zukunft durch entsprechende Maßnahmen zu optimieren.

A9 Pyhrn Autobahn

Tunnel Gratkorn

Instandsetzung



PROJEKT ECKDATEN	
Gesamtlänge: rd. 3,64 km	Voraussichtliche Gesamtkosten: rd. EUR 88 Mio.
Geplanter Baubeginn: 2028	Geplante Verkehrsfreigabe: 2030

Projektbeschreibung

Beide Röhren der Gratkorn-Tunnel Nord und Süd werden saniert und dem Stand der Technik angepasst. Die Fahrbahn wird ebenso wie das Entwässerungssystem (Oberflächen- und Bergwässer) saniert und optimiert. Die gesamte Tunnelausrüstung wird auf den aktuellen Stand der Technik gebracht. Dies betrifft insbesondere alle elektromaschinellen Komponenten, die gesamte Löschwasser- und Stromversorgung, digitale und analoge Anzeigemedien, Sicherheits- und Leiteinrichtungen, Nebenbauwerke (Tiefbehälter, Betriebsgebäude, Vorportalbereiche etc...). Im Gratkorn-Tunnel Süd werden zwei zusätzliche Querschläge errichtet.

A10 Tauern Autobahn

Tauerntunnel und Katschbergtunnel Instandsetzung



PROJEKT ECKDATEN	
Gesamtlänge: Tauerntunnel rd. 6,91 km Katschbergtunnel rd. 5,77 km	Voraussichtliche Gesamtkosten: Tauerntunnel: rd. EUR 430 Mio. Katschbergtunnel: rd. EUR 271 Mio.
Geplanter Baubeginn: 2026	Geplante Verkehrsfreigabe: 2033

Projektbeschreibung

Beide Tunnelanlagen werden zeitgleich saniert. Auf der Richtungsfahrbahn Villach werden die Abstellnischen vollständig saniert, die Zwischendecke abgebrochen und neu gebaut. Am Tauerntunnel werden die Schneedächer und Galerien abgebrochen, verlängert bzw. neu gebaut. Die Portale am Tauerntunnel, mit ihren Betriebsgebäuden, werden mittels Architekturbegleitung neu errichtet. Weitere Maßnahmen im Baubereich sind z.B. die Generalerneuerung von Entwässerungsanlagen und der Beschichtung, der Umbau von Querschlägen und die Sanierung von Nebenanlagen. Die Betriebs- und Sicherheitsausrüstung wird gesamthaft demontiert und neu errichtet, als wesentlichste Anlagen sind die Lüftung, Energieversorgung, alle Vorportale, die Beleuchtung sowie die gesamte Sensorik und Signalisierung, zu nennen. Aufgrund des starken Sommerreiseverkehrs wird in den Sommermonaten Juli und August jeweils die volle Kapazität der Tunnelanlagen im Richtungsverkehr zur Verfügung gestellt. Bedingt durch den großen Leistungsumfang und der segmentierten Abwicklung ergeben sich ab Herbst 2027 im Hauptbaulos insgesamt 6 Bausaisonen und damit eine geplante Gesamtverkehrsfreigabe im Jahr 2033, davon betreffen 4 Saisonen die Richtungsfahrbahn Villach (älterer baulicher Bestand) und 2 Saisonen die Richtungsfahrbahn Salzburg. Vorgezogen zum Hauptbaulos werden in einem gesonderten Auftrag vorbereitende Maßnahmen getroffen.

A10 Tauern Autobahn / A2 Süd Autobahn A11 Karawanken Tunnel

Knoten Villach

Instandsetzung Straße und Brücke



PROJEKT ECKDATEN

Gesamtlänge: rd. 356,10 km	Voraussichtliche Gesamtkosten: rd. EUR 79 Mio.
Geplanter Baubeginn: 2028	Geplante Verkehrsfreigabe: 2030

Projektbeschreibung

Gegenstand des Projektes ist die Instandsetzung des Autobahn Knotens der A10 Tauernautobahn, der A2 Südautobahn und der A11 Karawanken Autobahn.

Es handelt sich um die Sanierung von Straßen, Entwässerungen sowie Brückenobjekten. Im Freiland wird ein neuer Fahrbahnaufbau in Asphalt- (A10, A11) sowie Betonbauweise (A2) hergestellt. Um den Verkehrsfluss in Zukunft zu optimieren, erfolgen teilweise Spurzülegungen sowie Spurumlegungen. Die vorhandene Autobahntwässerung wird auf den Stand der Technik angepasst. Ergänzend dazu werden 6 Gewässerschutzanlagen saniert bzw. neu errichtet. Es erfolgt eine umfassende Sanierung sowie teilweise Verbreiterung von 20 Brückenobjekten im Projektgebiet.

Die Bauarbeiten auf den Hauptspuren sowie Rampen finden unter Aufrechterhaltung des Verkehrs statt. Es erfolgen teilweise halbseitige Einengungen sowie Arbeiten in mehreren Abschnitten.

A11 Karawanken Autobahn

Karawankentunnel 1. Röhre

Instandsetzung

(inkl. Vorportal und Freiland)



PROJEKT ECKDATEN

Gesamtlänge: rd. 5,0 km (davon 4,4 km Tunnel)	Voraussichtliche Gesamtkosten: rd. EUR 135 Mio.
Baubeginn: 2026	Geplante Verkehrsfreigabe: 2029

Projektbeschreibung

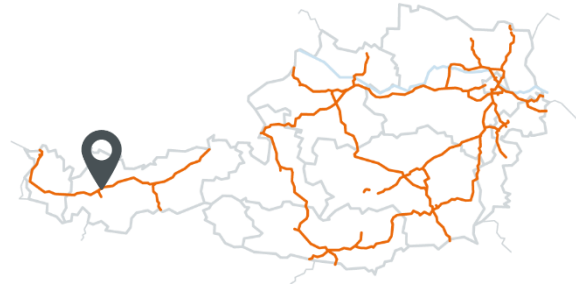
Der Karawankentunnel stellt das Herzstück der A 11 Karawanken Autobahn dar und verbindet die Länder Österreich und Slowenien. Mit einer Länge von rund 7,9 km zählt er zu den langen, die Alpen querenden Straßentunnel im zentraleuropäischen Raum. Die Weströhre des Karawankentunnels wurde 1991 in Betrieb genommen und wird seither im Gegenverkehr betrieben. Der Bau der 2. Röhre komplettiert den Vollausbau der A 11 Karawanken Autobahn. Durch den Neubau der zweiten Röhre wird eine wesentliche Verbesserung des Tunnelsicherheitssystems (vor allem Flucht- und Rettungswege) erreicht sowie die Leistungsfähigkeit der Trasse erhöht. Mit der Instandsetzung der 1. Röhre wird der Sicherheitsstandard auch für den Bestand auf den aktuellen Stand der Technik angehoben.

Die ca. 0,6 km lange Zulaufstrecke im Freiland mit den Brückenobjekten, den Kunstbauten, dem Steinschlagschutz und der Vorportalbereich mit der Einfahrtsgalerie und der architektonischen Portalgestaltung werden im Zuge dieses Projektes ebenso generalsaniert bzw. neu errichtet.

A12 Inntal Autobahn

Landecker Tunnel

Instandsetzung



PROJEKT ECKDATEN	
Gesamtlänge: rd. 7 km	Voraussichtliche Gesamtkosten: rd. EUR 292 Mio.
Baubeginn: 2025	Geplante Verkehrsfreigabe: 2029

Projektbeschreibung

Beim gegenständlichen Projekt A12 Landecker Tunnel ist bis Ende 2029 die STSG-Konformität zu erreichen. Dazu relevante Maßnahmen inkludieren den Bau eines Flucht- und Rettungsweges parallel zur Bestandsröhre mit 24 Querschlägen und die Herstellung erforderlicher baulicher und elektromaschineller Betriebs- und Sicherheitsanlagen, um den §8-Bescheid nach STSG zu erwirken. Zudem sind bauliche sowie elektromaschinelle Sanierungsmaßnahmen an der Bestandsröhre vorzunehmen. Dazu wird parallel ein Paket zu Begleitmaßnahmen umgesetzt, die den Verkehr speziell zu den kurzen notwendigen Sperrzeiten auf der Umleitungsstrecke in Fluss halten sollen.

A13 Brenner Autobahn

Luegbrücke

Erneuerung



PROJEKT ECKDATEN	
Gesamtlänge: rd. 2,4 km	Voraussichtliche Gesamtkosten: rd. EUR 346 Mio.
Baubeginn: Bestandssicherung: 2021 Wegbau und Steinschlagschutz: 2022 Erneuerung Brücke: 2025	Geplante Verkehrsfreigabe: Talseitige Brücke (4+0 Verkehr): vss. 2027 Gesamtfertigstellung: 2030

Projektbeschreibung

Die bestehende Luegbrücke ist eine Hangbrücke mit einer Länge von rund 1.805 m und somit die längste Brücke der Brenner Autobahn. Sie wurde in den Jahren 1966 bis 1968 errichtet und seither mehrfach saniert, umgebaut und ertüchtigt.

Die Brückenerneuerung lässt sich grob in 3 Phasen beschreiben. In Phase 1 wird das talseitige neue Brückentragwerk errichtet, das künftig die Richtungsfahrbahn Innsbruck bilden wird. In Phase 2 wird die Bestandsbrücke abgetragen. Der gesamte Verkehr wird in dieser Phase über das neue talseitige Tragwerk geführt. In Phase 3 wird das bergseitige Brückentragwerk errichtet, welches künftig die Richtungsfahrbahn Brenner aufnimmt. Nach Abschluss der Arbeiten stehen dann 2 getrennte Brückentragwerke mit jeweils 2 Fahrstreifen und einem durchgehenden Pannestreifen zur Verfügung. Das erste Brückentragwerk soll bis Ende 2027 für den Verkehr freigegeben werden.

A13 Brenner Autobahn

Gschnitztalbrücke

Erneuerung



PROJEKT ECKDATEN

Gesamtlänge: rd. 0,80 km	Voraussichtliche Gesamtkosten: rd. EUR 242 Mio.
Geplanter Baubeginn: 2030	Geplante Verkehrsfreigabe: 2033

Projektbeschreibung

Die Gschnitztalbrücke wurde im Jahr 1966 als Stahlverbundbrücke mit zwei getrennten Tragwerken je Richtungsfahrbahn errichtet. In den 80er Jahren folgte eine Verbreiterung auf eine 3-spurige Verkehrsführung in beide Richtungen. Aufgrund des Bauwerkszustandes - bedingt durch das Bauwerksalter und der hohen Auslastung - ist ein Ersatzneubau der Brücke erforderlich.

Grundlage der Machbarkeitsstudie bzw. Variantenuntersuchung für die Neuerrichtung ist die Errichtung von 2 Stahltragwerken. Das geringe Eigengewicht der Stahltragwerke im Vergleich zu anderen Varianten ermöglicht die Erhaltung der Bestands Pfeiler unter Berücksichtigung technischer Parameter (Verstärkung Brückenunterbau bei gleichzeitiger Beachtung der Erdbebenanforderungen). Weitere Rahmenbedingungen der Studie beinhalteten die Umsetzung möglichst umfangreicher Lärmschutzmaßnahmen, die weitgehende Aufrechterhaltung von 2 Fahrspuren während der Bauumsetzung und eine mögliche 4+0 Verkehrsführung im Endausbau.

Die Machbarkeitsstudie sieht derzeit vor, dass das neue Tragwerk der Richtungsfahrbahn Brenner seitlich von der bestehenden Brücke errichtet wird. Anschließend wird das Tragwerk der Richtungsfahrbahn Brenner rückgebaut. Während des Rückbaus ist eine 3+1-Verkehrsführung (1 Fahrstreifen auf dem neuen Tragwerk) vorgesehen. In einer letzten Phase wird das Tragwerk der Richtungsfahrbahn Innsbruck errichtet. Für den Verkehr stehen je 2 Fahrspuren pro Richtungsfahrbahn auf dem neuen Tragwerk der Fahrtrichtung Brenner zur Verfügung.

A13 Brenner Autobahn

Mietzenerbrücke

Erneuerung



PROJEKT ECKDATEN

Gesamtlänge: rd. 0,35 km	Voraussichtliche Gesamtkosten: rd. EUR 91 Mio.
Geplanter Baubeginn: 2026	Geplante Verkehrsfreigabe: 2030

Projektbeschreibung

Die im Jahr 1967 errichtete Mietzenerbrücke wurde mit getrennten Tragwerken je Richtungsfahrbahn errichtet. Auf Basis der Ergebnisse statischer Brückennachrechnungen weist die Mietzenerbrücke Defizite auf. Daraus ergibt sich die Notwendigkeit zur Erneuerung der Bestandsbrücken. Da der Sanierungsaufwand zur Erreichung des notwendigen Sicherheitsniveaus wirtschaftlich nicht darstellbar ist, werden die Brückentragwerke generalerneuert.

Im Zuge der Projektumsetzung wird zuerst das erste, neue Brückentragwerk für die beiden Fahrstreifen der Richtungsfahrbahn Brenner in westlicher Seitenlage hergestellt. Dabei stehen 2 Fahrstreifen je Richtungsfahrbahn zur Verfügung. Im Anschluss erfolgt der Abbruch des östlichen Verbundtragwerkes der Richtungsfahrbahn Innsbruck, sowie die Errichtung des zweiten, neuen Tragwerkes, auf dem in weiterer Folge der Verkehr mit zwei Spuren je Richtung (also wie im Bestand bereits vorhanden) abgewickelt wird. Nach dem anschließenden Abbruch des westlichen Brückentragwerkes der Richtungsfahrbahn Brenner wird das erste, neue Brückentragwerk in die endgültige Position verschoben. Im Zuge der Erneuerung der Brückentragwerke werden zum Schutz der Anrainer:innen auch Lärmschutzmaßnahmen umgesetzt.

A13 Brenner Autobahn

ASt Innsbruck Süd

Sicherheitsumbau



PROJEKT ECKDATEN

Gesamtlänge: rd. 1,30 km	Voraussichtliche Gesamtkosten: rd. EUR 89 Mio.
Geplanter Baubeginn: 2029	Geplante Verkehrsfreigabe: 2031

Projektbeschreibung

Im Hinblick auf die verkehrstechnisch unbefriedigende Situation im Bereich der Anschlussstelle Innsbruck Süd wurde bereits vor einigen Jahren in Zusammenarbeit mit der Tiroler Landesstraßenverwaltung mit den Planungen für einen Umbau der Anschlussstelle Innsbruck Süd begonnen.

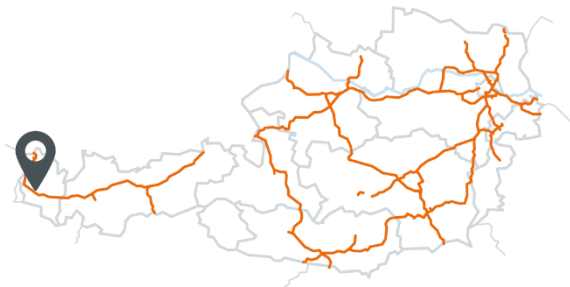
Im Rahmen des Gesamtprojektes werden die bestehenden und beizubehaltenden Kunstbauten, die Fahrbahn inkl. aller baulichen Anlagen einer Generalerneuerung unterzogen. Weiters werden auch die Oberflächenentwässerung und die entsprechenden Reinigungsanlagen gemäß Stand der Technik neu errichtet.

Hinsichtlich Anrainer:innenschutz wurde eine umfangreiche Lärmuntersuchung durchgeführt. Die Festlegung der im Projekt vorgesehenen Lärmschutzwände entlang der A 13 Hauptfahrbahn, den Anschlussstellenrampen und der B 182 erfolgte mit Einbindung der betroffenen Anwohner:innen gemäß den aktuellen Vorgaben.

A14 Rheintal/Walgau Autobahn

Bludenz-Bürs bis Bludenz Ost

Sicherheitsausbau



PROJEKT ECKDATEN

Gesamtlänge:

rd. 1,9 km

Voraussichtliche Gesamtkosten:

rd. EUR 37 Mio.

Geplanter Baubeginn: 2027**Geplante Verkehrsfreigabe: 2028**

Projektbeschreibung

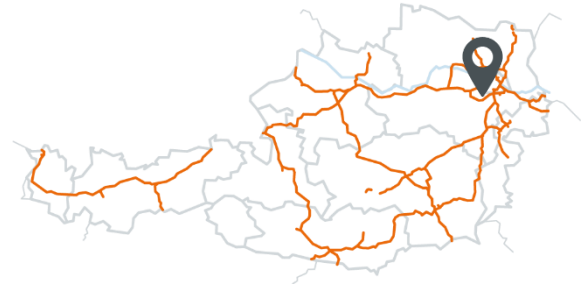
Auf der A 14 Rheintal/Walgau Autobahn kommt es im Bereich Bludenz im Winterreiseverkehr regelmäßig zu massiven Stauerscheinungen in Fahrtrichtung Arlberg. Der Sicherheitsausbau besteht aus der Errichtung eines Pannestreifen je Fahrtrichtung, der Adaptierung des Mittelstreifens und der Anpassung bzw. dem Neubau der bestehenden Unter- bzw. Überführungen im Abschnitt zwischen den Anschlussstellen Bludenz-Bürs und Bludenz Ost.

Ziele des Projekts sind mehr Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer, ein stabilerer Verkehrsfluss und bessere Bedingungen für zukünftige Bauarbeiten, ohne den Verkehr unnötig zu belasten. So kann im Ernstfall eine Rettungsgasse gebildet werden, und Pannenfahrzeuge haben einen sicheren Platz.

A21 Wiener Außenring Autobahn

ASt Brunn bis HASt Gießhübl

Instandsetzung Brücken,
Erneuerung Straßenoberbau und Neubau
Lärmschutz



PROJEKT ECKDATEN

Gesamtlänge: rd. 4,9 km	Voraussichtliche Gesamtkosten: rd. EUR 170 Mio.
Geplanter Baubeginn: 2027	Geplante Verkehrsfreigabe: 2030

Projektbeschreibung

Aufgrund des aktuellen Erhaltungszustandes sind beide Richtungsfahrbahnen auf der A 21 Wiener Außenring Autobahn von der Anschlussstelle Brunn bis zur Halbanschlussstelle Gießhübl inklusive Brückenobjekte und Lärmschutzwände zu sanieren.

Aufgrund des fehlenden Pannestreifens kommt es durch die hohe Anzahl an Pannenergebnissen sowie der betrieblichen Arbeiten mit Fahrstreifensperren zu oftmaliger Staubildung, was wiederum zu Unfällen und zur Reduktion der Streckenverfügbarkeit führt. Im Zuge der Instandsetzungen ist daher eine Zulegung eines Pannestreifens sowie die Errichtung eines betrieblichen Begleitweges in Fahrtrichtung Steinhäusl geplant (Sicherheitsausbau). Die Entwässerung ist auf den Stand der Technik zu bringen sowie neue Gewässerschutzanlagen inkl. Zufahrtswege und Rohrleitungen abseits der A 21 Wiener Außenring Schnellstraße zu errichten.

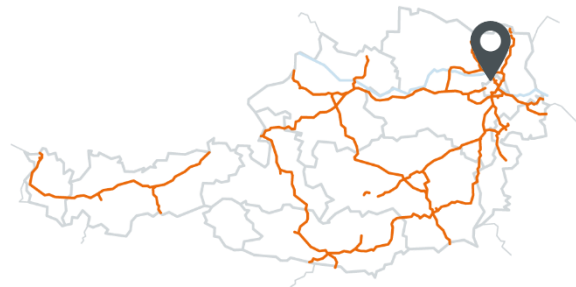
Auf Basis der neuen Dienstanweisung wurde eine Detaillärmuntersuchung im gegenständlichen Abschnitt erstellt und den Gemeinden präsentiert. Die Detaillärmuntersuchung ergab durchschnittliche Erhöhungen des bestehenden Lärmschutzes. Daher werden im Projekt Lärmschutz-Erhöhungen entlang der A21 sowie am Talübergang Gießhübl in RFB Steinhäusl umgesetzt.

A22 Donauufer Autobahn

Kn Nußdorf bis

Nordbrücke

Instandsetzung



PROJEKT ECKDATEN	
Gesamtlänge: rd. 1,5 km	Voraussichtliche Gesamtkosten: rd. EUR 213 Mio.
Geplanter Baubeginn: 2027	Geplante Verkehrsfreigabe: 2031

Projektbeschreibung

Gegenstand der Baumaßnahme ist die Instandsetzung der gesamten Nordbrücke inklusive der beiden Knoten Nußdorf und Nordbrücke. Hierbei ist geplant, alle Stützmauern und Brücken zu sanieren, den Asphalt, die Brückenabdichtung und die Brückenausrüstung zu erneuern und die gesamte elektrotechnische Anlage auf den neuesten Stand der Technik zu bringen.

Die Voruntersuchungen für die Hauptbaumaßnahmen wurden abgeschlossen. Es ist geplant, für die Baustellenverkehrsführung den Steinitzsteg (ehemals Nordsteg) zu nutzen. Die weiteren Untersuchungen haben gezeigt, dass eine Verlegung des Geh- und Radverkehrs unumgänglich ist.

A26 Linzer Autobahn

**HASt Waldeggstraße bis
ASt Donau Süd (Etappe 2)**
Neubau



PROJEKT ECKDATEN	
Gesamtlänge: rd. 4,2 km	Voraussichtliche Kosten (Etappe 2) rd..EUR 657 Mio.
Geplanter Baubeginn: 2026	Geplante Verkehrsfreigabe: 2032

Projektbeschreibung

Mit der A 26 errichtet die ASFINAG eine leistungsfähige Straßenverbindung zwischen der A 7 Mühlkreis Autobahn beim Knoten Hummelhof und der B127 Rohrbacher Straße. Das Projekt liegt im westlichen Linzer Stadtgebiet und ist insgesamt rund 4,7 km lang. Fast 4 km der Strecke verlaufen im Tunnel. Die Trasse beginnt unmittelbar nach dem Knoten Bindermichl (A 7) und führt über die Westbrücke (Schrägseilbrücke über Bahnanlagen der Weststrecke), den Tunnel Freinberg inkl. der Unterflurtrasse Waldeggstraße über die 4. Linzer Donaubrücke (Hängebrücke) bis zur Anschlussstelle Donau Nord.

Die Errichtung des Vorhabens A 26 erfolgt in drei Abschnitten:

- Etappe 1: 2018 – 2024 (Donaubrücke inkl. Anschlüsse an die Landesstraßen)
- Etappe 2: 2026 – 2032 (Tunnel Freinberg, Unterflurtrasse Waldeggstraße)
- Etappe 3: 2033 – 2035 (Westbrücke, Lückenschluss A 7)

Nähere Details siehe: <https://www.asfinag.at/bauen-erhalten/bauprojekte/a-26-linzer-autobahn-knoten-linz-hummelhof-a-7-anschlussstelle-donau-nord/>

S1 Wiener Außenring Schnellstraße

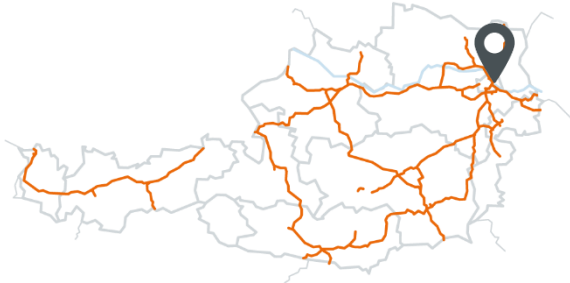
Groß-Enzersdorf bis Kn Süßenbrunn

(Abschnitt: VA01)

Kn Schwechat bis Groß-Enzersdorf

(Lobautunnel) (Abschnitt: VA02a)

Neubau



PROJEKT ECKDATEN	
Gesamtlänge: rd. 19 km (VA01 + VA02)	Voraussichtliche Kosten : VA01: rd. EUR 501 Mio. VA02a: Planungen und vorbereitende Arbeiten
Geplanter Baubeginn: VA01: 2026 VA02a: Planungen und vorbereitende Arbeiten	Geplante Verkehrsfreigabe: VA01: 2032 VA02a: Planungen und vorbereitende Arbeiten

Projektbeschreibung

Die S 1 Schwechat – Süßenbrunn bildet den Lückenschluss im bereits bestehenden Regionenring um Wien. Vom Knoten Schwechat aus (S 1/A 4) verläuft die S 1 als Tunnel unter der Donau und dem Nationalpark Donau-Auen (Tunnel Donau-Lobau) und verläuft dann entlang der Landesgrenze Wien und Niederösterreich als freie Strecke Richtung Norden. Im Knoten Süßenbrunn erfolgt die Einbindung in die bestehende S 1. Das Projekt wurde mit einem Beschluss des Nationalrates vom 28.2.2002 in das Bundesstraßengesetz 1971 aufgenommen.

Nähere Details siehe: <https://www.asfinag.at/bauen-erhalten/bauprojekte/s-1-wiener-aussenring-schnellstrasse-schwechat-bis-suessenbrunn/>

Die ASFINAG erfüllt mit dem Lückenschluss der S 1 Wiener Außenring Schnellstraße (Schwechat bis Süßenbrunn) den im Bundesstraßengesetz festgeschriebenen entsprechenden Auftrag. Die Realisierung startet nördlich der Donau mit dem ersten Verwirklichungsabschnitt von Groß-Enzersdorf bis Knoten Süßenbrunn. Für diesen Abschnitt liegen sämtliche Genehmigungen rechtssicher und damit unanfechtbar vor. Der Baustart erfolgt voraussichtlich im Frühjahr 2026.

S1 Wiener Außenring Schnellstraße

Raasdorf bis Am Heidjöchl

„Spange Seestadt Aspern“

Neubau



PROJEKT ECKDATEN

Gesamtlänge: rd. 4,6 km	Voraussichtliche Gesamtkosten: rd. EUR 272 Mio.
Geplanter Baubeginn: 2029	Geplante Verkehrsfreigabe: 2031

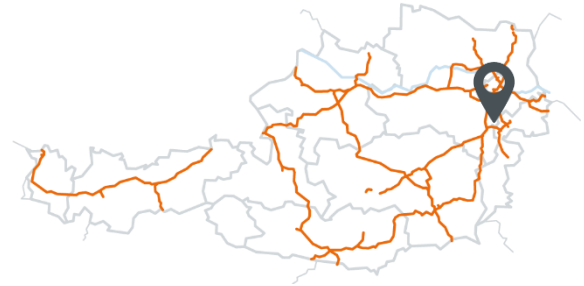
Projektbeschreibung

Die S1 Spange Seestadt Aspern beginnt im Knoten Raasdorf/Donaustadt mit der Anbindung an die S1 Schwechat – Süßenbrunn. Zwei Fahrstreifen je Richtungsfahrbahn mit beidseitigen Abstellstreifen und einer baulichen Mitteltrennung gewährleisten eine hohe Verkehrssicherheit und Kapazität. Zur Anbindung der Spange Seestadt Aspern an das bestehende Wiener Straßennetz sind insgesamt drei Anschlussstellen vorgesehen (ASt Telefonweg/Neu Essling, ASt Seestadt Ost und ASt Seestadt West). Der Abschnitt S1 Spange Seestadt Aspern endet bei der ASt Seestadt West. Eine Weiterführung zur A23 Südosttangente ASt Hirschstetten wird von der Stadt Wien als Stadtstraße seit April 2022 baulich umgesetzt.

S4 Mattersburg Schnellstraße

**Kn Mattersburg bis
Kn Wiener Neustadt**

Sicherheitsausbau und
Instandsetzung



PROJEKT ECKDATEN

Gesamtlänge: rd. 14,7 km	Voraussichtliche Gesamtkosten: rd. EUR 233 Mio.
Baubeginn: 2025	Geplante Verkehrsfreigabe: 2029

Projektbeschreibung

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit soll an der S 4 zwischen dem Knoten Mattersburg und dem Knoten Wiener Neustadt ein Sicherheitsausbau mit einer baulichen Mitteltrennung und einem Pannenstreifen umgesetzt werden. Die vorhandenen Kunstbauten, die Beschleunigungs- und Verzögerungsstreifen sowie die Rampen der Anschlussstellen werden angepasst bzw. erneuert. Im Zuge der Baumaßnahmen werden auch die erforderlichen Instandsetzungsarbeiten an der bestehenden Fahrbahn umgesetzt und die bestehenden Entwässerungsanlagen angepasst bzw. erneuert.

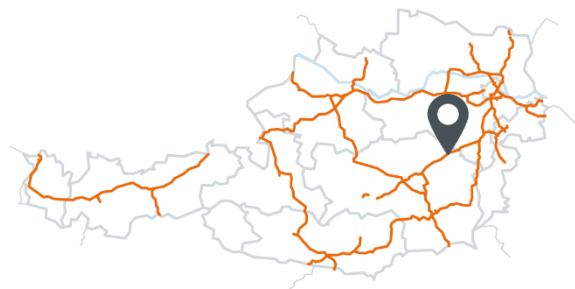
Die Lärmschutzmaßnahmen im Bereich von Katzelsdorf (Länge rd. 1.500 m) und im Bereich von Bad Sauerbrunn (Länge rd. 1.300 m) werden adaptiert, teilweise verlängert und auf 2,5 m erhöht. Im Bereich der Leithabrücke und der Gemeinde Neudörfl wird entlang beider Richtungsfahrbahnen eine 2,0 m hohe Emissionsschutzwand errichtet, die einerseits die in diesem Bereich befindlichen Wasserschutzgebiete schützt und andererseits als Lärmschutzmaßnahme dient.

S6 Semmering Schnellstraße

Tunnelkette Semmering und

Tunnel Ganzstein

Instandsetzung



PROJEKT ECKDATEN

Gesamtlänge: rd. 21 km	Voraussichtliche Gesamtkosten: rd. EUR 274 Mio.
Baubeginn: 2025	Geplante Verkehrsfreigabe: 2029

Projektbeschreibung

Die erstmaligen Verkehrsfreigaben der Tunnelanlagen Semmering – Steinhaus – Spital erfolgten im Jahr 2004. Im Jahr 2008 erfolgte die Zulegung der zweiten Tunnelröhre am Tunnel Ganzstein. Die Tunnelanlagen Grasberg – Eselstein wurden letztmalig im Jahr 2016 saniert.

Für die Anlagen Semmering – Steinhaus – Spital ist nach über 21 Betriebsjahren ohne größere Sanierungen nun die erste tiefergehende Instandsetzung an den Betriebs- und sicherheitstechnischen Anlagen notwendig. Der Schwerpunkt dabei liegt vor allem im Lifecycle-Tausch von BuS Einrichtungen, ebenfalls erfolgen notwendige bauliche Sanierungen sowie die bis 2029 erforderlichen Anpassungen an das Straßentunnelsicherheitsgesetz (STSG). Am Tunnel Ganzstein ist nach 17,5 Betriebsjahren eine Zwischensanierung an den Betriebs- und sicherheitstechnischen Anlagen notwendig. Baulich ist vor allem in der älteren Tunnelröhre eine tiefergehende Sanierung unter anderem auch Totalerneuerung der Beton- Tunnel-fahrbahn notwendig. Ebenfalls erfolgen die bis 2029 erforderlichen Anpassungen an das STSG. An den Tunnel Grasberg und Eselstein erfolgt die Sanierung der 2016 errichteten LED Anlagen nach „End of Life“ im 13. Betriebsjahr. Es erfolgen keine baulichen Sanierungen und keine Erweiterungen. Mit der Sanierung soll zudem der Energieverbrauch durch den Tausch auf LED Beleuchtung verringert werden.

S6 Semmering Schnellstraße

Tanzenbergtunnel

Instandsetzung



PROJEKT ECKDATEN	
Gesamtlänge: rd. 2,5 km	Voraussichtliche Gesamtkosten: rd. EUR 83 Mio.
Geplanter Baubeginn: 2028	Geplante Verkehrsfreigabe: 2029

Projektbeschreibung

Im Bereich zwischen der Anschlussstelle Kapfenberg und dem Knoten Bruck an der Mur befindet sich der Tanzenbergtunnel mit einer Gesamtlänge von ca. 2.500 m. Mit rund 34.000 Kfz/24h stellt dieser Abschnitt den am stärksten frequentierten der gesamten S06 Semmering Schnellstraße dar. Dadurch trägt der Tanzenbergtunnel wesentlich zur Verkehrsentlastung der Städte Kapfenberg und Bruck an der Mur bei.

Die Sanierungs- und Umbaumaßnahmen beinhalten auf baulicher Seite unter anderem die Erneuerung der Fahrbahnen, Betoninstandsetzungen an der Tunnelinnenschale, die Erneuerung der Innenschalenbeschichtung und die Errichtung von sechs zusätzlichen Querschlägen. Mit der damit einhergehenden Reduzierung der Fluchtwegabstände wird den Verkehrsteilnehmenden im Ereignisfall ein schnelleres Erreichen von sicheren Bereichen ermöglicht. Zusätzlich wird dadurch die Zeit bis zum Eintreffen der Einsatzkräfte am Ereignisort erheblich reduziert.

Hinsichtlich der elektromaschinellen Ausrüstung wird der Tanzenbergtunnel inklusive dem gesamten Vorportalbereich generalerneuert. Im Rahmen dieser Generalerneuerung werden sämtliche für die Verkehrssicherheit relevanten Komponenten wie zum Beispiel die Tunnelbelüftung und Tunnelbeleuchtung auf den Stand der Technik gebracht.

Während der Bauphasen erfolgt der Betrieb im Gegenverkehr, wofür vorbereitende Maßnahmen notwendig sind. Diese werden Ende 2027 im Rahmen von Nachtsperren umgesetzt, um die Verkehrssicherheit während der Sanierung zu gewährleisten.

S10 Mühlviertler Schnellstraße

Rainbach Nord bis

Staatsgrenze bei Wullowitz

Neubau



PROJEKT ECKDATEN

Gesamtlänge: rd. 8,8 km	Voraussichtliche Gesamtkosten: rd. EUR 325 Mio.
Geplanter Baubeginn: 2028	Geplante Verkehrsfreigabe: 2031

Projektbeschreibung

Dieser Abschnitt beginnt im Gemeindegebiet Rainbach (zwischen den Ortschaften Rainbach und Kerschbaum) und endet beim Grenzübergang Wullowitz (Gemeindegebiet Leopoldschlag). Im Vorprojekt wurden die verschiedenen Trassenvarianten untersucht, wobei die Auswahltrasse vor allem in Punkto Grundwasserschutz, Schutz von Siedlungsgebieten sowie Wirtschaftlichkeit überzeugen konnte. Die Trasse beginnt am Baulosende der S 10 Nord A und umfährt die Ortschaft Kerschbaum im Osten. Die HAST Leopoldschlag bindet die umliegenden Siedlungen Richtung Süden (Richtung Linz) an die S10 an. Im weiteren Trassenverlauf wird der Ortsteil Dorf Leopoldschlag mit einem großen Bogen westlich der Siedlung umfahren, bis sich schließlich die geplante S10 im Bereich von Neu Maria Schnee wieder der bestehenden B310 annähert und im Bereich der Ortsteile Hiltischen sowie Leitmannsdorf entlang dieser Landesstraße verläuft. Die Trasse umfährt in einem Bogen östlich die Ortschaft Wullowitz, wo sie an der Grenze an die Tschechische Autobahn D3 anschließt.

S10 Mühlviertler Schnellstraße

Freistadt Nord bis Rainbach Nord

Neubau



PROJEKT ECKDATEN

Gesamtlänge: rd. 6,8 km	Voraussichtliche Gesamtkosten: rd. EUR 362 Mio.
Baubeginn: 2023	Geplante Verkehrsfreigabe: 2027

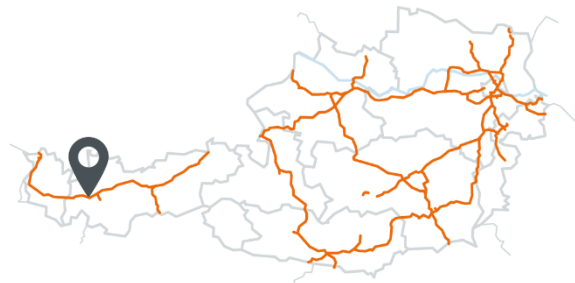
Projektbeschreibung

Bei der S 10 Nord, Abschnitt Freistadt Nord bis Rainbach Nord, handelt es sich um eine Neubaustrecke. Die Trasse wird im gesamten Bereich mit getrennten Richtungsfahrbahnen mit je zwei Fahrstreifen und beidseitigem Abstellstreifen ausgebaut. Das Projekt umfasst die Adaptierung der Anschlussstelle (ASt) Freistadt Nord und die Errichtung der Halbanschlussstelle Rainbach Nord in Fahrtrichtung Süden. Weitere wesentliche Bestandteile sind die Errichtung des Tunnel Vierzehn mit einer Länge von 995 m, die Brücke über den Grottenthalerbach mit einer lichten Weite von 80 m, die Einhausung Rainbach mit einer Länge von 255 m sowie diverse Unter- bzw. Überführungen von Landesstraße, Radweg, Wirtschaftswegen und Wildquerungen. Der Anschluss des Bestandes der B310 bzw. deren Weiterführung im Norden von Rainbach ist mittels einer provisorischen Rampe vorgesehen.

S16 Arlberg Schnellstraße

Löztunnel

Sicherheitsausbau und Instandsetzung



PROJEKT ECKDATEN

Gesamtlänge: rd. 1,47 km	Voraussichtliche Gesamtkosten: rd. EUR 166 Mio.
Geplanter Baubeginn: 2027	Geplante Verkehrsfreigabe: 2031

Projektbeschreibung

Das bestehende Projekt umfasst den Neubau der 2. Röhre des Löztunnels und eine Erneuerung der bestehenden 1. Röhre des Löztunnels bzw. der Lötzgalerie. Im Zuge dieser Baumaßnahme werden die angrenzenden Brückenbauwerke erneuert und die Anschlussstelle Zams saniert.

Ziel ist es, den Streckenabschnitt auf den Stand der Technik anzupassen, die technisch erforderliche Erneuerung des Löztunnels und der Brücken umzusetzen und den Verkehrsfluss für die Zukunft durch entsprechende Maßnahmen zu optimieren. Damit wird ein rund zwei Kilometer langes Nadelöhr am Beginn der S 16 Arlberg Schnellstraße durch den vierstreifigen Ausbau sicherheitstechnisch entschärft und auf den neuesten Stand der Technik gebracht. Für die Gemeinden Zams und Landeck bedeutet dies eine spürbare Reduktion des Umleitungsverkehrs im Falle von Wartungsarbeiten oder bei sonstigen notwendigen Ausleitungen. Die bisher als offene Lötzgalerie geführte Röhre wird im Zuge des Projekts als geschlossene Röhre ausgeführt, um für mehr Lärmschutz für die Anrainerinnen und Anrainer zu sorgen.

S36 Murtal Schnellstraße

Judenburg bis St. Georgen

(Teilabschnitt 1)

Neubau und Erneuerung



PROJEKT ECKDATEN

Gesamtlänge: rd. 12 km	Voraussichtliche Gesamtkosten: rd. EUR 640 Mio.
Geplanter Baubeginn: 2029	Geplante Verkehrsfreigabe: 2034

Projektbeschreibung

Neubau (Lückenschluss) einer rund 12 km langen hochrangigen Straßenverbindung zwischen Judenburg und St. Georgen ob Judenburg. Zur Entlastung der Anrainer:innen der Ortschaften Rothenthurm, St. Peter und Wöll sind 3 Unterflurtrassen vorgesehen. Weiters sind 2 Anschlussstellen bei Judenburg West sowie bei St. Peter ob Judenburg als Anbindung an die B114 (Triebener Bundesstraße) geplant. Durch den bereits im November 2020 für den Verkehr freigegebenen Teilabschnitt 2 (St. Georgen ob Judenburg - Scheifling) und den Lückenschluss des Teilabschnittes 1 wird die S 36 eine verbesserte Anbindung des oberen Murtales gewährleisten.

S37 Klagenfurter Schnellstraße

St. Veit Süd – Maria Saal

Instandsetzung und
Sicherheitsausbau



PROJEKT ECKDATEN

Gesamtlänge: rd. 7,4 km	Voraussichtliche Gesamtkosten: rd. EUR 95 Mio.
Geplanter Baubeginn: 2027	Geplante Verkehrsfreigabe: 2029

Projektbeschreibung

Das Projekt umfasst einen Sicherheitsausbau (SAB) durch die Verbreiterung der Fahrstreifen und die Errichtung einer Mitteltrennung. Es werden ein Neubau aller Überführungsbauwerke und eine Sanierung der Fahrbahn sowie des Lärmschutzes umgesetzt. Ab der Anschlussstelle (ASt) St. Veit Industriepark bis Maria Saal wird ein Querschnitt mit Pannestreifen errichtet.

Für den Bereich Maria Saal – Karnburg – Klagenfurt Nord (A 2) erfolgt kein Sicherheitsausbau, da dieser Abschnitt im Grundwasserschongebiet Zwirnowald liegt und Ausbaumaßnahmen strengen, wasserrechtlichen Vorschriften unterliegen.

Für den Teilabschnitt St. Veit Süd – Maria Saal wurden bereits die abschnittsübergreifenden Planungsvorbereitungen wie Vermessung, Entwässerungskonzept, Baugrunderkundungen und Laboruntersuchungen durchgeführt. Die Evaluierung der Verkehrsuntersuchung ist abgeschlossen.

Für den Teilabschnitt ab der ASt St. Veit Industriepark wird ein durchgehender Pannestreifen projektiert.