

3557/AB-BR/2021

vom 09.04.2021 zu 3844/J-BR

= Bundesministerium
 Klimaschutz, Umwelt,
 Energie, Mobilität,
 Innovation und Technologie

bmk.gv.at

Leonore Gewessler, BA
 Bundesministerin

An den
 Präsidenten des Bundesrates
 Mag. Christian Buchmann
 Parlament
A-1017 Wien

leonore.gewessler@bmk.gv.at
 +43 1 711 62-658000
 Radetzkystraße 2, 1030 Wien
 Österreich

Geschäftszahl: 2021-0.115.317

9. April 2021

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Bundesräte Leinfellner und weitere Bundesräte haben am 11. Februar 2021 unter der **Nr. 3844/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Tunneltrasse Koralm bahn – Projektstand und begleitende Maßnahmen gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich – nach Einholung von Informationen der ÖBB – wie folgt:

Im Allgemeinen

Der viergleisige Ausbau der Südbahn/Koralm bahn von Graz Don Bosco bis Feldkirchen und der daran anschließende Neubauabschnitt von Feldkirchen bis Wundschuh sind Teil der Koralm bahn und für deren Inbetriebnahme zwingend erforderlich. Aufbauend auf die jeweils erste eisenbahnrechtliche Baubewilligung wurde die Detailplanung 2017 im Zuge einer Änderungs- und Differenzgenehmigung behördlich genehmigt.

Generell wurden in den vergangenen Jahren seitens der ÖBB-Infrastruktur AG in den Gemeinden des Projektgebiets eine Vielzahl an öffentlichkeitswirksamen Schritten gesetzt, um Anrain er_innen, Unternehmen, Lieferant_innen, Projektpartner_innen, Pendler_innen, Schüler_innen etc. über die bevorstehenden Bautätigkeiten und die straßenseitigen Begleitmaßnahmen (z.B. Sperre der B67 zufolge der zukünftigen Untertunnelung) zu informieren.

Konkret wurde zum Beispiel für den Bereich der Tieflage der Koralm bahn im Bereich des Flughafens Thalerhof (B67) die bescheidmäßige Vorgabe zur Aufrechterhaltung von zwei der drei Ost-Westverbindungen in Feldkirchen (Lagerstraße, Thalerhoferstraße, Forst-/Wagnitzerstraße) und die Zeitszenarien (max. zulässige Sperrzeiten) der Öffentlichkeit zur Kenntnis gebracht. Darüber hinaus wurde in der Bauausschreibung ein Bestbieterkriterium für eine mögliche Verkürzung dieser Sperrzeiten berücksichtigt, um bauliche Innovationen zu fördern und günstigere Verhältnisse für die Region zu ermöglichen.

Das beauftragte Bauunternehmen hat von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht und durch eine Änderung des Bauablaufes die Sperrzeit der B67 gegenüber den bis dato kommunizierten Angaben deutlich verkürzt (rd. ein halbes Jahr).

Nach Beauftragung des Bauunternehmens und dem Baubeginn im Herbst 2020 wurden die aktualisierten Ergebnisse und Verkehrskonzepte (inkl. der verkürzten Sperre der B67) umgehend aufbereitet und der Öffentlichkeit via Presseaussendung, ÖBB-Projektwebsite, Ausstellung in einer Infobox und mittels Postwurf im Anrainer_innengebiet vorgestellt. Dabei wurde offen kommuniziert, dass die definierten Termine der jeweiligen Verkehrsphasen bei einem so großen und komplexen Bauvorhaben von einer Vielzahl von Einflüssen abhängen (vorhandenes Grundwasser, Kriegsrelikte durch die unmittelbare Nähe zum Flughafen Graz, dicht besiedeltes Gebiet und erschütterungstechnische Auswirkungen, etc.) und damit auch mit terminlichen Risiken behaftet sind.

Die Anlagen zwischen Graz Don Bosco bis Feldkirchen werden baulich vom gesamten Abschnitt am frühesten benötigt, da diese auch für die Ausrüstung und Inbetriebnahme der Unterflurtrasse beim Flughafen erforderlich sind. Die wesentlichen Bauarbeiten im Bereich der Unterführung und Haltestelle Feldkirchen umfassen die Herstellung der Gleise 4 und 6 für die Koralm bahn und die damit verbundenen Maßnahmen bei der Haltestelle Feldkirchen Seiersberg sowie beim Tragwerk der Unterführung Feldkirchen.

Bei der Errichtung des Bahntragwerkes über die Unterführung Feldkirchen sind Verkehrseinschränkungen im Bereich der Straßenunterführung nicht vermeidbar, es kommt zu einem Generverkehrsbereich sowie zu einer Höhenbeschränkung. Anzumerken ist, dass auch im Bestand eine Höhenbeschränkung von 3,5m gegeben ist und somit die Unterführung schon heute nicht als Umleitungsstraße für den übergeordneten Verkehr zu sehen ist. Die Festlegung der Bauabfolge erfolgte unter der Prämisse, dass die Haltestelle während der Bauarbeiten aufrecht gehalten werden muss und auch der Straßenverkehr möglichst geringe Einschränkungen erfährt.

Zu Frage 1:

- *Wann wurde das Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie über die geänderte Abwicklung der Baustelle zur Koralm bahn-Tunneltrasse in Kenntnis gesetzt?*

Die Änderungen im Bauzeitplan sind nicht genehmigungspflichtig und müssen dem BMK als Behörde nicht vorgelegt werden. Für eine allgemeine Abstimmung zwischen der ÖBB-Infrastruktur AG, dem BMK und den Ländern Steiermark und Kärnten wurde ein Lenkungsausschuss für das Projekt Koralm bahn eingerichtet, der zweimal jährlich tagt. Im Rahmen der zuletzt stattgefundenen Sitzung war die Änderung im Terminplan noch nicht absehbar.

Zu den Fragen 2 und 3:

- *Welche Begleitmaßnahmen zur Verkehrsabwicklung wurden bzw. werden von Seiten des Ministeriums ergriffen, um auf die geänderte Abwicklung der Baustelle zu reagieren und ein drohendes Verkehrschaos im Grazer Süden zu verhindern?*
- *Welche Begleitmaßnahmen wurden bzw. werden allgemein vom Ministerium zur Unterstützung der betroffenen Gemeinden ergriffen?*

Seitens der Projektpartner wurde bereits im Vorfeld eine Verdichtung des Nahverkehrs (S-Bahn) auf der Südbahn erwirkt. Ferner wird zum Beispiel seitens des Landes Steiermark in enger Abstimmung mit der ÖBB-Infrastruktur AG vorrangig das erste Teilstück der L373 ausgebaut, um die erforderlichen Kapazitäten für die Umleitungsverkehre auf die A9-Autobahn zu schaffen. Eine Ausweitung von Park+Ride-Kapazitäten wird ebenfalls angestrebt.

Zu Frage 4:

- *Wie hoch waren bzw. sind die Kosten für die Umsetzung dieser Begleitmaßnahmen? (aufgeschlüsselt nach Maßnahme und entstandenen Kosten)*

Die Kosten von direkten Begleitmaßnahmen wie Beschilderungen und Behelfsfahrbahnen, aber auch die genannten Ausweitungen von Park+Ride-Flächen werden aus den Projektosten der Koralm, d.h. über den ÖBB-Rahmenplan finanziert. Die Kosten fallen im Rahmen bestehender Bauverträge an und können mit vertretbarem Aufwand nicht explizit ausgewiesen werden.

Zu den Fragen 5 und 6:

- *Wurde Ihr Ressort bereits über die geplanten Umbauarbeiten am Bahnhof Feldkirchen/Seiersberg informiert?*
- *Wenn ja, wann geschah dies konkret?*

Die Umbaumaßnahmen am Bahnhof Feldkirchen waren immer Projektinhalt der zu Grunde liegenden Bescheide des Vorhabens Koralm bahn. Der erste eisenbahnrechtliche Bescheid ist mit April 2001 datiert. 2017 wurde für den Bereich Feldkirchen die eisenbahnrechtliche Änderungs- und Differenzgenehmigung eingereicht und per Bescheid 2017 genehmigt.

Zu Frage 7:

- *Aus welchen Gründen erfolgen die Bauarbeiten am Bahnhof Feldkirchen/Seiersberg genau zeitgleich mit der Errichtung des Koralmbahntunnels?*

Wie eingangs erwähnt, ist der viergleisige Ausbau der Südbahn/Koralm bahn von Graz Don Bosco bis Feldkirchen, insbesondere im Bereich der Haltestelle und Bahnunterführung Feldkirchen, Teil des Koralm bahnprojekts und für deren Inbetriebnahme zwingend erforderlich. Die Anlagen werden überdies bereits für die Ausrüstung und Inbetriebnahme der Unterflurtrasse im Bereich des Flughafens benötigt.

Zu Frage 8:

- *Gab es seitens Ihres Ressorts Einwände gegen den Zeitpunkt der Sanierung?*

Bei den Arbeiten im Bereich der Haltestelle und Bahnunterführung Feldkirchen handelt es sich nicht um eine Sanierung, sondern um einen Um- und Ausbau für die notwendigen neuen Gleise der Koralm bahn. Eine spätere Realisierung dieser Maßnahmen würde zu einer Verzögerung der Gesamtfertigstellung der Koralm bahn führen, was aus Sicht des BMK nicht zu vertreten ist.

Zu den Fragen 9 bis 11:

- *Wenn ja, wie gestalteten sich diese Einwände konkret?*

- *Beteiligt sich das Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie an den Kosten für die Umbauarbeiten am Bahnhof Feldkirchen/Seiersberg?*
- *Wenn ja, in welchem Ausmaß?*

Die Investitionskosten der „Umbauarbeiten Bahnhof Feldkirchen“ werden vom BMK zur Gänze über den Rahmenplan finanziert, konkret über das Rahmenplanvorhaben „NAN701: Graz - Weitendorf, bedarfsgerechter Ausbau (Modul 1); Bau“.

Zu Frage 12:

- *Werden Sie sich als zuständige Ministerin für eine Verschiebung der Umbauarbeiten am Bahnhof Feldkirchen/Seiersberg einsetzen, um den Wegfall einer weiteren Verkehrssachse während der Bauphase der Koralmbahntrasse zu verhindern?*

Um eine Verzögerung der Fertigstellung der Koralmbahn zu vermeiden, muss am bestehenden Zeitplan festgehalten werden.

Zu Frage 13:

- *Ist dem Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie das Projekt „Radautobahn“ der GU6 Gemeinden im Grazer Süden bekannt?*

Dem Bundesministerium für Klimaschutz ist die Radnetzstudie des steirischen Kernballungsraums, welches vom Amt der Steiermärkischen Landesregierung beauftragt wurde und auch die GU6 Gemeinden Feldkirchen bei Graz, Kalsdorf bei Graz, Premstätten, Seiersberg-Pirka, Wundschuh und Werndorf umfasst, als eines der Siegerprojekte des VCÖ Mobilitätspreis 2019 natürlich bekannt.

Zu Frage 14:

- *Wenn ja, wie gestalteten sich die Planungen zu dieser „Radautobahn“ konkret (Besprechungstermine, Teilnehmer etc.)?*

Die Planungen zur Umsetzung der Radnetzstudie des steirischen Kernballungsraum liegt im Zuständigkeitsbereich des Landes Steiermark sowie der jeweiligen Gemeinden. Das Bundesministerium für Klimaschutz (Abt. II/6 Aktive Mobilität und Mobilitätsmanagement) wurde seitens des Landes Steiermark und der Stadt Graz zur Teilnahme am Lenkungsausschuss – Radoffensive Graz 2030 eingeladen. Dieser umfasst aber nur die Umsetzung der Radnetzstudie im Stadtgebiet von Graz.

Zu Frage 15:

- *Wenn ja, gibt es seitens des Ministeriums eine finanzielle Beteiligung an diesem Projekt?*

Zum Zeitpunkt der Beantwortung wurde vom Land Steiermark oder einer der GU6 Gemeinden kein Radverkehrsprojekt zur Umsetzung der Radnetzstudie im **klimaaktiv mobil**-Förderprogramm zur Förderung eingereicht.

Zu Frage 16:

- *Wenn ja, wie hoch ist diese Beteiligung konkret?*

Die Details einer möglichen **klimaaktiv** mobil-Förderung von Radschnellverbindungen im Falle einer Einreichung finden sich unter umweltfoerderung.at/radschnellverbindungen.

Leonore Gewessler, BA

