

18773/AB**= Bundesministerium vom 19.10.2024 zu 19393/J (XXVII. GP)****bmk.gv.at**

Klimaschutz, Umwelt,
Energie, Mobilität,
Innovation und Technologie

Leonore Gewessler, BA
Bundesministerin

An den
Präsident des Nationalrates
Mag. Wolfgang Sobotka
Parlament
1017 W i e n

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

Geschäftszahl: 2024-0.606.179

. Oktober 2024

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Schnabel, Kolleginnen und Kollegen haben am 19. August 2024 unter der **Nr. 19393/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Alternativloser Ausbau der A9-Phyrn Autobahn gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- Ist Ihnen die oben erörterte Studie der TU Graz und der Trafility GmbH bekannt?

Die Studienergebnisse wurden meinem Ministerium auf mehrmalige Nachfrage übermittelt.

Zu Frage 2:

- Hat es zwischen dem BMK und den Studienautoren Abstimmungen und einen Datenaustausch gegeben? Wenn ja, mit welchem Ergebnis?

Das Klimaschutzministerium wurde über die Erstellung der Studie informiert.

Zu den Fragen 3 bis 7:

- Was haben Sie bisher unternommen, um einen drohenden Verkehrskollaps auf der A9 Phyrn Autobahn, Abschnitt Graz-West bis Hengsberg, zu verhindern?
- Haben Sie oder die ASFINAG bereits den alternativlosen und dringend notwendigen Ausbau der dritten Spur in beiden Fahrtrichtungen eingeleitet?
- Der Ergebnisbericht der Verkehrsuntersuchung zur Alternativenprüfung der Fahrstreifenerweiterung der A9 zwischen dem Knoten Graz-West und der Anschlussstelle Wildon, die im Auftrag des Amtes der Stmk. Landesregierung (A16 Verkehr und Landeshochbau, Referat Gesamtverkehrsplanung und Straßeninfrastruktur) von der Technischen Universität Graz und der Trafility GmbH erstellt wurde, zeigt, dass der Durchgangsverkehr auf die parallel verlaufenden Landes- und Gemeindestraßen ausweicht und diese überlastet. Die Studie bestätigt nicht nur die Überlastung der A9-

Phyrnautobahn, sondern prognostiziert eine weitere Verkehrszunahme zulasten der Menschen und Wirtschaft. Welche konkreten Maßnahmen planen Sie, um diese Belastung der Wohnbevölkerung zu reduzieren?

- *Der südliche Grazer Raum ist ein dynamischer Wirtschaftsraum, der auf eine gute Verkehrsinfrastruktur angewiesen ist. Vor allem für die Verlagerung des Warentransports auf die Schiene wie im Cargo – Center Werndorf braucht es funktionierende Verkehrswege. Welche Maßnahmen treffen Sie damit das Cargo-Center und die Verlagerung des Warentransportes bei zunehmender Menge auch zukünftig funktioniert?*
- *Wie wollen Sie sicherstellen, dass die wirtschaftliche Entwicklung der Region nicht durch Verkehrsprobleme auf der A9 behindert wird?*

Die meinem Ressort vorliegenden Analysen zeigen, dass der Bau einer dritten Spur in beiden Fahrtrichtungen auf der A9 weder alternativlos noch unbedingt erforderlich ist. Vielmehr gibt es unterschiedliche Alternativen, die mit geringeren Auswirkungen und negativen Effekten eine substantielle Entlastung der Straßen bringen könnten. Diese sollen auf Basis des aktuell in Ausarbeitung befindlichen Verkehrsmodells einer umfassenden Prüfung unterzogen werden. Denn wir müssen heute die Infrastruktur bauen, die den Anforderungen der Zukunft gerecht wird und nicht bestehende Probleme vergrößert. Diese Vorgehensweise wurde im Rahmen des Klimachecks für das ASFINAG-Bauprogramm für alle Kapazitätserweiterungsprojekte festgelegt.

Dabei gilt es eben auch zu berücksichtigen, dass durch Kapazitätserweiterungen immer zusätzliche Verkehrsteilnehmer:innen angezogen werden. Dies kann oftmals dazu führen, dass der Anstieg des Verkehrsaufkommens den Kapazitätsanstieg übersteigt. Ein weiterer kritischer Aspekt, der bei der Verkehrsplanung berücksichtigt werden muss, ist die Flächenversiegelung. Der Ausbau von Straßen und Infrastrukturen führt zu einer Zunahme der versiegelten Flächen, was negative Auswirkungen auf die Umwelt, die Biodiversität und das lokale Klima hat. Versiegelte Flächen reduzieren beispielsweise die natürlichen Wasseraufnahmefähigkeiten des Bodens und erhöhen somit die Überflutungsgefahr.

Die Studie der Technischen Universität Graz und der Trafility GmbH fokussiert sich jedoch auf die Verkehrsuntersuchung und blendet dabei Auswirkungen von zusätzlichen Flächenversiegelungen auf Umwelt und Biodiversität aus. Sie zeigt zudem einen Ausbaubedarf bei der A9 vor allem aufgrund der prognostizierten Entwicklung des Güterverkehrs auf. Die Prognose des regionalen Güterverkehrs beruht dabei nicht auf Betrachtungen einer allgemeinen Wirtschaftsentwicklung, sondern unterstellt eine weitreichende Ausnutzung der in der Region vorhandenen Flächenpotenziale für Industrie und Gewerbe. Das Risiko einer Überschätzung der Güterverkehrsnachfrage ist angesichts des Umfangs der zur Verfügung stehenden Flächen und auch der derzeitigen Wirtschaftsentwicklung hoch. Eine umfassende Analyse zur Notwendigkeit von Kapazitätserweiterungen muss immer auf alle relevanten Faktoren abzielen und nicht einzelne Parameter herausgreifen. Insofern reicht die vorliegende Studie des Landes als Entscheidungsgrundlage jedenfalls nicht aus.

Sehen Sie darüber hinaus die [Evaluierung des ASFINAG-Bauprogramms \(bmkgv.at\)](http://bmkgv.at).

Zu Frage 8:

- *Die derzeitigen Grundstücke der A9 wurde vor ca. 50 Jahren so konzipiert, dass ein dreispuriger Ausbau der Autobahn auf Eigengrund der ASFINAG möglich sein sollte. Ein Regelprofil in der ASFINAG Machbarkeitsstudie stellt dies auch so dar. Entlang des*

Großteiles der Strecke verläuft östlich die neu errichtete Koralmbahn. Zwischen den Asphaltierten Untergrund der Bahngleise und des Autobahnkörpers ist somit nur mehr ein kleiner Grünstreifen erhalten. Westlich befinden sich Begleitstraßen und nur wenige Ackerbauflächen schließen direkt an die A9 an. Trotzdem wird immer wieder vom Verbrauch von hochwertigen landwirtschaftlichen Nutzflächen durch den Ausbau der A9 gesprochen. Wieviel landwirtschaftliche Nutzfläche, also Ackerbauflächen, würden auf Basis der vorliegenden Planung für einen dreispurigen Ausbau zwischen Graz und Wildon benötigt?

Für die bis 2020 seitens der ASFINAG geplante Fahrstreifenerweiterung wurde der Bedarf der Einlöse von rd. 600 Grundstücken identifiziert.

Grundsätzlich erfordert der Bau von Straßen immer eine Versiegelung davor unversiegelter Flächen. Zudem führen Kapazitätserweiterungen am höherrangigen Straßennetz oftmals zu weiteren, flächenintensiven Vorhaben im Umfeld und damit zur Zerstörung weiterer Ernährungs- und Retentionsflächen.

Zu Frage 9:

- Für den Ausbau der A9 hat die ASFINAG 2020 bereits eine Kostenschätzung erstellt. Können Sie bitte angeben, wie hoch die aktuellen Kosten für den Ausbau der A9 aus heutiger Sicht geschätzt werden und um wie viel diese Schätzung die ursprünglich vor vier Jahren ermittelten Kosten übersteigt?

Die Kostenschätzung für die Fahrstreifenerweiterung A9 Graz - Wildon betrug im Jahr 2020 ca. € 73 Mio. Eine aktualisierte Kostenschätzung liegt derzeit nicht vor. Jedenfalls besteht erhebliches Einsparpotential, wenn die Fahrstreifenerweiterung nicht durchgeführt wird.

Zu Frage 10:

- Welcher Zeitraum wird für den dreispurigen Ausbau der A9 zwischen Graz und Wildon kalkuliert, wenn 2024 vom BMK dazu der Auftrag erteilt wird?

Aktuell liegt keine Grundlage für eine Umsetzung der Spurzulegung vor. Die entsprechenden Untersuchungen und die Prüfung von Alternativen werden auf Basis der neuen Verkehrsprognose 2040 erstellt. Hierbei gilt es jedenfalls zu prüfen, ob nicht mit anderen Maßnahmen eine bessere Entlastung erzielt werden kann.

Zu Frage 11:

- Für eine Reduktion der CO₂ – Emission werden Wasserstoff und Strom alternative Antriebsarten bei PKW und LKW sein. Für einen gesicherten Umstieg der Nutzerinnen und Nutzer bedarf es jedoch einer gesicherten und qualitätsvollen Tank- und Ladeinfrastruktur. Dies hat die EU ebenso erkannt und eine Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe erlassen, die für die A9 als Teil des TEN-V (Trans-europäische Verkehrsnetze)-Kernnetzes gilt. Sind an der A9 zwischen Graz West und dem Grenzübergang Spielfeld Ladestationen geplant? Wenn ja, in welcher Anzahl und an welchen Standorten?

An dem gegenständlichen Abschnitt der A9 gibt es bereits zwei Ladestandorte auf den Raststationen Gralla Ost und Gralla West. Diese verfügen über Ladepunkte mit jeweils 360kW Leistung. Der Rastplatz Premstätten, südlich von Graz, soll unabhängig von einer möglichen Spurzulegung bis spätestens 2029 mit einer E-Ladeinfrastruktur für PKW und LKW ausgestattet werden.

tet werden. Die Ladeinfrastruktur an den österreichischen Autobahnen und Schnellstraßen liegt bereits heute im internationalen Spitzenfeld.

Zu Frage 12:

- Für den Schwerverkehr wird Wasserstoff eine alternative Antriebsmöglichkeit sein. Aufgrund des hohen Schwerverkehrsanteils und der erwartbaren Steigerung durch die Inbetriebnahme der Koralmbahn würde es hierzu Wasserstoftankstellen brauchen. Im ÖNIP (Integrierter österreichischer Netzinfrastrukturplan) sind Wasserstoffleitungen im Bereich der A9 vorgesehen und böten eine gute Voraussetzung für Wasserstoftankstellen. Ist an der A9 zwischen Graz West und dem Grenzübergang Spielfeld eine Wasserstoftankstelle geplant? Wenn ja, in welchem Ausmaß und an welchen Standorten?

Die derzeitige technische Entwicklung lässt darauf schließen, dass sich kurz- bis mittelfristig auch bei den LKW die Batterie als Antriebsquelle vorrangig durchsetzen wird. Daher wird bei der Infrastrukturentwicklung von Seiten der Energiewirtschaft der Fokus auf die Versorgung mit E-Ladestationen gelegt. Eine Mindestversorgung mit Wasserstoftankstellen, wie sie von der EU gefordert wird, soll dennoch realisiert werden.

Der Ausbau von Infrastruktur für Wasserstoff im Straßenverkehr wird insbesondere im Rahmen des Roundtable zu "Wasserstoff im Schwerverkehr" von der Hydrogen Partnership Austria (HyPA) und meinem Ministerium diskutiert.

Neben den zahlreichen Förderungen auf nationaler Ebene gibt es für hochrangige bzw. internationale Verkehrsverbindungen Unterstützung von europäischer Seite durch die Connecting Europe Facility (CEF) Transport Alternative Fuels Infrastructure Facility (AFIF). Der Großteil der derzeit existierenden öffentlichen Wasserstoffinfrastruktur wurde über dieses Instrument bzw. das Vorgängerinstrument gefördert. Mein Ministerium hat erst kürzlich im Juli 2024 österreichische Stakeholder über diese Förderangebote im Rahmen eines Webinars umfangreich informiert.

Dementsprechend obliegt es den Unternehmen, vorrangig aus der Mineralölwirtschaft oder der Energiewirtschaft, die zahlreichen Angebote anzunehmen und weitere Projekte – wie schon in der Vergangenheit - zu entwickeln. Für den angesprochenen Autobahnabschnitt sind uns derzeit noch keine Projekte bekannt.

Leonore Gewessler, BA

