

8678/AB**vom 01.02.2022 zu 8814/J (XXVII. GP)****bmk.gv.at**

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

Leonore Gewessler, BA
Bundesministerin

An den
Präsident des Nationalrates
Mag. Wolfgang Sobotka
Parlament
1017 Wien

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

Geschäftszahl: 2021-0.846.815

1. Februar 2022

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Zanger und weitere Abgeordnete haben am 1. Dezember 2021 unter der **Nr. 8814/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Auswirkungen des Stopps von Infrastrukturprojekten in der Steiermark gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Im Allgemeinen möchte ich Folgendes festhalten:

Mit Blick auf die Klimakrise tragen wir alle eine große Verantwortung für die Zukunft unseres Landes und künftiger Generationen. Die fortschreitende Erderhitzung und ihre immer stärker sichtbar werdenden Folgen sind die größten Herausforderungen des 21. Jahrhunderts. Die rasante Geschwindigkeit, mit der die Erderhitzung voranschreitet, unterstreicht das Erfordernis einer raschen und tiefgreifenden Umgestaltung der globalen Gesellschafts- und Wirtschaftssysteme. Der Verkehrssektor zählt dabei zu den Hauptemittenten von Treibhausgasen.

Zu Frage 1:

- *Wie hoch waren die bisherigen Planungskosten für den Lückenschluss der S36 Murtal Schnellstraße seitens des Ministeriums, der ASFINAG sowie weiterer beteiligter Stakeholder?*

Die bisherigen Planungskosten betragen für den Lückenschluss-Abschnitt von Judenburg bis St. Georgen ob Judenburg gemäß Angaben der ASFINAG über € 32 Mio. bei einer Projektdauer von rd. 20 Jahren, wobei auch ein UVP-Verfahren aufgrund von der ASFINAG festgestellten geotechnischen Schwierigkeiten im Jahr 2012 von dieser wieder zurückgezogen werden musste.

Zu den Fragen 2, 4 und 6:

- Wie hoch waren die Kosten der durchgeföhrten Evaluierung zum geplanten Lückschluss der S36 Murtal Schnellstraße?
- Wie hoch waren die Kosten der durchgeföhrten Evaluierung zum geplanten Weiterbau der S37 Klagenfurter Schnellstraße?
- Wie hoch waren die Kosten der durchgeföhrten Evaluierung für den Ausbau der A9 Pyhrnautobahn?

Die vorliegende Evaluierung wurde durch Expert:innen der ASFINAG, des Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie sowie des Umweltbundesamtes bearbeitet. Die Kosten im Bereich des Umweltbundesamtes beliefen sich auf € 29 267,50 und wurden bereits im Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie schlussgerechnet. Seitens ASFINAG sind betreffend die Evaluierung der genannten Projekte keine nennenswerten Kosten angefallen.

In meinem Ministerium entstanden ebenso keine wesentlichen Zusatzkosten, da die Bearbeitung in Normalarbeitszeit bewältigt werden konnte.

Zu Frage 3:

- Wie hoch waren die bisherigen Planungskosten für den Weiterbau der S37 Klagenfurter Schnellstraße seitens des Ministeriums, der ASFINAG sowie weiterer beteiligter Stakeholder?

Die Planungen zur S37 wurden vor ca. 10 Jahren seitens der ASFINAG eingestellt und bis dato auch nicht wiederaufgenommen. In Summe ergaben sich für die S37 Planungskosten von EUR 6 Mio..

Zu Frage 5:

- Wie hoch waren die bisherigen Planungskosten für den Ausbau der A9 Pyhrnautobahn seitens des Ministeriums, der ASFINAG sowie weiterer beteiligter Stakeholder?

Die bisherigen Planungskosten für den Ausbau der A 9 Pyhrnautobahn im Abschnitt Graz/West - Wildon betragen gemäß Angaben der ASFINAG rd. € 2 Mio. Eine Projektvorlage an das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie erfolgte bis dato nicht, deshalb entstanden auch in meinem Ministerium bis dato keine Kosten.

Zu Frage 7 bis 10:

- Wurden Überlegungen zur Steigerung der Verkehrssicherheit in die Entscheidung zum Stopp des Ausbaus der A9 miteinbezogen?
- Wenn ja, wie gestalteten sich diese Überlegungen konkret?
- Wenn nein, warum nicht?
- Wenn ja bei Frage 7, mit welcher Rechtfertigung hinsichtlich der Steigerung der Verkehrssicherheit ist die Einstellung des geplanten Ausbaus zu vertreten?

Wie im Bericht „Evaluierung des Bauprogramms der Zukunft in Umsetzung des Regierungsprogramms – Schlussfolgerungen“

https://www.bmk.gv.at/themen/verkehrsplanung/ausbauplan/plan_asfinag.html ersichtlich, wurden die Belange der Verkehrssicherheit berücksichtigt.

Weiters ist darauf hinzuweisen, dass im Sinne einer ganzheitlichen Betrachtung die Zielsetzung besteht, die Deckung der Mobilitätsbedürfnisse zu gewährleisten und auf unter-

schiedlichen Wegen sicherzustellen. In diesem Zusammenhang laufen derzeit Gespräche zwischen Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie und Land bzgl. weiterführender Untersuchungen zur Intensivierung des Ausbaus des öffentlichen Verkehrs auf Basis der geplanten Infrastrukturmaßnahmen (Koralmbahn etc.) und zur Abwicklung der Güterverkehre.

Es gilt an allen zur Verfügung stehenden Mitteln im Sinne der Leitprinzipien einer klimaneutralen und nachhaltigen Mobilität anzusetzen: Suffizienz – Konsistenz – Effizienz, siehe dazu insbesondere auch die Ausführungen im Mobilitätsmasterplan 2030.

Zu den Fragen 11 und 14:

- *Wurden Überlegungen zur Steigerung der Verkehrssicherheit in die Entscheidung zum Stopp des Weiterbaus der S37 miteinbezogen?*
- *Wenn ja bei Frage 11, mit welcher Rechtfertigung hinsichtlich der Steigerung der Verkehrssicherheit ist die Einstellung des geplanten Weiterbaus zu vertreten?*

Wie im Bericht „Evaluierung ASFINAG Bauprogramm - Schlussfolgerungen“ ersichtlich, wurden die Belange der Verkehrssicherheit berücksichtigt. Siehe dazu:

https://www.bmk.gv.at/themen/verkehrsplanung/ausbauplan/plan_asfinag.html

Wie in ähnlicher Form bereits in der Evaluierung von 2010 festgestellt, begründet sich das vorliegende Ergebnis jeweils unter Berücksichtig der Kosten, der technischen Umsetzungsprobleme in dem Bereich, der Umsetzungsdauer sowie der dringend geforderten Klima- und Ressourcenschonung. Es gilt, neue Verkehrslösungen zu finden, die den Menschen und der Umwelt zugutekommen und die Vermeidung von verkehrsbedingten Mehrbelastungen sicherstellen.

Zu den Fragen 12 und 13:

- *Wenn ja, wie gestalteten sich diese Überlegungen konkret?*
- *Wenn nein, warum nicht?*

Da die Bestandsstrecke von Scheifling bis zur Landesgrenze bei Friesach eine Landesstraße ist, obliegen die Verkehrssicherheitsbelange dem dafür zuständigen Bundesland Steiermark.

Die vom BMK unter Mitwirkung der Bundesländer erarbeitete Verkehrssicherheitsstrategie 2021-2030 (VSS) adressiert die unterschiedlichsten Herausforderungen rund um die Sicherheit im Straßenverkehr. Die VSS enthält dazu unter anderem ein Handlungsfeld „Sichere Freiländerstraßen“ (siehe

<https://www.bmk.gv.at/themen/verkehr/strasse/verkehrssicherheit/publikationen/vss2030.html>.

Zu den Fragen 15 bis 18:

- *Wurden Überlegungen zur Steigerung der Verkehrssicherheit in die Entscheidung zur Abänderung der Planung für den Lückenschluss der S36 miteinbezogen?*
- *Wenn ja, wie gestalteten sich diese Überlegungen konkret?*
- *Wenn nein, warum nicht?*
- *Wenn ja bei Frage 15, mit welcher Rechtfertigung hinsichtlich der Steigerung der Verkehrssicherheit ist eine Streichung des Pannenstreifens zu vertreten?*

Wie ich schon in meiner Beantwortung zu den Fragepunkten 11 und 14 ausgeführt, sind im Bericht „Evaluierung des Bauprogramms der Zukunft in Umsetzung des Regierungsprogramms – Schlussfolgerungen“ https://www.bmk.gv.at/themen/verkehrsplanung/ausbauplan/plan_asfinag.html ersichtlich, welche Belange der Verkehrssicherheit berücksichtigt wurden.

Gemäß den einschlägigen Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS) ist für diesen Abschnitt kein Pannenstreifen erforderlich und somit der Stand der Technik diesbezüglich auch ohne Pannenstreifen eingehalten.

Zu den Fragen 19 und 20:

- Zu wie vielen Unfällen kam es auf der A9 Pyhrnautobahn zwischen dem Wildon und dem Knoten Graz-West in den Jahren 2016 bis 2021 (aufgeschlüsselt nach Jahr und Anzahl der Unfälle sowie Fahrtrichtung)?
- Wie viele Personen wurden dabei verletzt oder getötet (aufgeschlüsselt nach Jahr und Anzahl der Verletzten bzw. Getöteten sowie Fahrtrichtung)?

Im o.a. Bereich kam es gemäß Angaben der ASFINAG in den Jahren 2016 bis 2020 zu 74 Unfällen mit 111 Verletzten. Die Aufteilung nach Jahr und Fahrtrichtung kann der nachstehenden Auflistung entnommen werden. Zahlen für 2021 liegen erst mit Abschluss der offiziellen Verkehrsunfallstatistik voraussichtlich im April 2022 vor.

A9 Unfallgeschehen 2016-2020 zwischen Kn. Graz West und ASt Wildon (Hauptfahrbahn)

	Unfälle	Verletzte	Getötete
	Fahrtrichtung 1 (aufsteigende Kilometrierung)	42	88
Fahrtrichtung 2 (absteigende Kilometrierung)	32	43	0
Σ (beide Fahrtrichtungen)	74	111	0

	2016		2017		2018		2019		2020	
	Unfälle	Verletzte								
Fahrtrichtung 1 (aufsteigende Kilometrierung)	11	20	8	13	13	22	8	7	4	8
Fahrtrichtung 2 (absteigende Kilometrierung)	5	8	7	8	9	14	8	10	3	5
Σ (beide Fahrtrichtungen)	16	28	15	21	22	36	14	17	7	11

Zu den Fragen 21 bis 23:

- Sind Folgewirkungen der Einstellung bzw. Adaptierung der infrastrukturellen Vorhaben auf andere Projekte zu erwarten?
- Wann ja, inwiefern?
- Wenn nein, wie können Sie dies mit Sicherheit ausschließen?

Folgewirkungen sind weder der ASFINAG noch dem BMK bekannt, da bereits ein hochrangiges Straßennetz besteht und dieses einen deutlich höheren Sicherheitsstandard als das Landesstraßennetz aufweist.

Zu den Fragen 24 und 25:

- Wird der Stopp des Ausbaus der A9 Pyhrnautobahn Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit bzw. die geplanten Ausbaustufen des Cargo Centers Graz haben?
- Wenn ja, wie gestalten sich diese Auswirkungen

Meinem Ressort und der ASFINAG liegen keine Informationen vor, wonach die Kapazitätserweiterung der A9 Pyhrnautobahn Voraussetzung für den Ausbau des Cargo Center Graz wäre.

Im Bereich des Straßennetzes wird – finanziert durch das Land Steiermark – eine Verbreiterung der Landesstraßenbrücke im Bereich der Anschlussstelle beim Terminal durchgeführt und damit ein leistungsfähigerer Anschluss an das hochrangige Straßennetz gewährleistet.

Wesentlich für das Cargo Center Graz ist insbesondere auch die Leistungsfähigkeit der Schieneninfrastruktur. Zur bestmöglichen Anbindung des Cargo Center Graz an das Schienennetz wurden bereits vor etwas mehr als einem Jahr im ÖBB-Rahmenplan Maßnahmen vorgezogen, insbesondere der vollständig zweigleisige Ausbau des sogenannten Flughafenastes der Koralmbahn sowie das Verbindungsgleis vom Güterbahnhof Wundschuh zur bestehenden Südbahn. Zudem werden von der ÖBB-Infrastruktur AG die Planungen für den weiteren Ausbau der Südbahn sowie der Pyhrnbahn durchgeführt bzw. teilweise auch vorgezogen.

Leonore Gewessler, BA

