
19393/J XXVII. GP

Eingelangt am 19.08.2024

Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.

Anfrage

der Abgeordneten Joachim Schnabel, Ernst Gödl,

Kolleginnen und Kollegen

an die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK)

betreffend Alternativloser Ausbau der A9-Phyrn Autobahn

Bereits im Jahr 2018 hat die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs- Aktiengesellschaft, kurz ASFINAG, eine Verkehrsuntersuchung für die A9 Phyrn Autobahn, Abschnitt Graz-West bis Hengsberg erstellt. In den abschließenden Empfehlungen dieser Studie (Seite 88) wurde schon vor 6 Jahren ein „unmittelbarer Handlungsbedarf festgestellt. In weiterer Folge hat die ASFINAG mit 11. Februar 2019 eine Machbarkeitsstudie zur Kapazitätserhöhung der A9 Phyrn-Autobahn erstellt. In dieser wurde festgehalten, dass es bei einem „Nullplanfall“, also ohne Ausbau der A9, zu hoher Überlastung und zu instabilem Verkehr auf der A9 kommen wird. In der Evaluierung hochrangiger Straßenbauvorhaben in Österreich durch das BMK (erstellt vom UBA) wurde zum Thema Kapazitätserweiterungsprojekte - Fahrstreifenzulegungen folgende Aussage getroffen:

„Für Kapazitätserweiterungsprojekte soll in Zukunft vorab geprüft werden, ob nicht andere Mittel auch ausreichend sind, um eine Verbesserung der Verkehrssituation zu erreichen. Das betrifft den Einsatz von Verkehrsbeeinflussungsanlagen oder andere verkehrliche Maßnahmen genauso wie die Verkehrsverlagerung auf bessere Alternativen.“

Das Land Steiermark hat hierzu nun eine solche Untersuchung durch die TU Graz und der Trafility GmbH durchführen lassen. Das Ergebnis dieser Studie (<https://www.verkehr.steiermark.at/cms/beitrag/12925160/36259015/>) ist eindeutig und bestätigt auch vorhergegangene Untersuchungen: der Ausbau der dritten Spur in beiden Fahrtrichtungen ist alternativlos und notwendig. Diese Studie wurde der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie im vergangenen Jahr zugestellt. Offen ist aber, ob auf Basis dieser Erkenntnisse schon Handlungen von Seiten des BMK oder der ASFINAG für die Einleitung der Fahrstreifenzulegungen gesetzt wurden. Aus diesem Grund stellen die unterfertigten Abgeordneten folgende

Anfrage

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

Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.

2. Hat es zwischen dem BMK und den Studienautoren Abstimmungen und einen Datenaustausch gegeben? Wenn ja, mit welchem Ergebnis?
3. Was haben Sie bisher unternommen, um einen drohenden Verkehrskollaps auf der A9 Phyrn Autobahn, Abschnitt Graz-West bis Hengsberg, zu verhindern?
4. Haben Sie oder die ASFINAG bereits den alternativlosen und dringend notwendigen Ausbau der dritten Spur in beiden Fahrtrichtungen eingeleitet?
5. 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?
6. 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?
7. Wie wollen Sie sicherstellen, dass die wirtschaftliche Entwicklung der Region nicht durch Verkehrsprobleme auf der A9 behindert wird?
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 errichtet 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?
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?
10. Welcher Zeitraum wird für den dreispurigen Ausbau der A9 zwischen Graz und Wildon kalkuliert, wenn 2024 vom BMK dazu der Auftrag erteilt wird?
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(Transeuropäische Verkehrsnetze)-Kernnetztes gilt. Sind an der A9 zwischen Graz West und dem Grenzübergang Spielfeld Ladestationen geplant? Wenn ja, in welcher Anzahl und an welchen Standorten?

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 Wasserstofftankstellen brauchen. Im ÖNIP (Integrierter österreichischer Netzinfrastrukturplan) sind Wasserstoffleitungen im Bereich der A9 vorgesehen und böten eine gute Voraussetzung für Wasserstofftankstellen. Ist an der A9 zwischen Graz West und dem Grenzübergang Spielfeld eine Wasserstofftankstelle geplant? Wenn ja, in welchem Ausmaß und an welchen Standorten?