

8814/J XXVII. GP

Eingelangt am 01.12.2021

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

ANFRAGE

des Abgeordneten Wolfgang Zanger
und weiterer Abgeordneter
an die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und
Technologie
betreffend **Auswirkungen des Stopps von Infrastrukturprojekten in der
Steiermark**

Wie aktuell medial bekannt wurde, stoppt das Umweltministerium mehrere Infrastrukturprojekte in der Steiermark. Konkret sind davon der Ausbau der A9 Pyhrnautobahn auf drei Spuren sowie der Weiterbau der Klagenfurter Schnellstraße S 37 zwischen St. Veit in Kärnten und Scheifling in der Steiermark betroffen. Mit letzterem fällt auch der geplante Lückenschluss der S36 mit der S37 zwischen Unzmarkt und Scheifling. Auch beim einzig positiv beschiedenen Projekt, dem letzten Teilstück der S36 Murtal Schnellstraße wird es zu Veränderungen kommen. So berichtet die Kleine Zeitung am 26. November 2021 wie folgt: „*Dass dagegen die S 36 fertiggebaut werden darf, begründet das Ministerium unter anderem damit, dass es hier bloß noch um einen zwölf Kilometer letzten Abschnitt gehe. „Es wurden an der S 36 in den vergangenen Jahren schon viele Tatsachen geschaffen. Jetzt leiden die Menschen am letzten noch fehlenden Teilstück unter der Verkehrsbelastung“, sagt Gewessler. Allerdings sollen die zwölf Kilometer zwischen Judenburg und St. Georgen adaptiert werden. Statt eines durchgehenden Pannenstreifens soll es Pannenbuchten geben, was den Flächenbedarf reduziert. Zudem wird die Höchstgeschwindigkeit auf 100 km/h fixiert.*“ (https://www.kleinezeitung.at/steiermark/6066137/S-37-und-A9Ausbau-abgeblasen_Katastrophe_Heftige-Reaktionen-auf)

Diese fatale politische Entscheidung der türkis-grünen Bundesregierung hat weitreichende Folgen für die Steiermark. Immerhin kommt es im Bereich des Knotens A9 und A2 aufgrund der enormen Verkehrsbelastung regelmäßig zu Unfällen. Dem nicht genug, gibt es vor allem in den Morgenstunden stets enorm zähen Verkehr Richtung Graz. Infolge des Kolonnenverkehrs kommt es häufig auch zu schweren Unfällen. Für viele Pendler gehört das mühsame Vorankommen mittlerweile leider nahezu zum Tagesablauf. Abgesehen von den steuerzahlenden Leistungsträgern, die sich auf den Weg zur Arbeit machen, ist die A9 auch eine stark frequentierte Transitstrecke. Im Zuge der Errichtung des Lückenschlusses der S36 sollen nur Pannenbuchten und nicht wie ursprünglich vorgesehen ein vollwertiger Pannenstreifen umgesetzt werden. Dies schlägt sich vermutlich in der Verkehrssicherheit wieder. Darüber hinaus hat die Einstellung der Verbindung der S37 für viele Menschen negative Folgen und stellt eine klare Schwächung des ländlichen Raumes dar.

Es ist von öffentlichem Interesse, welche tatsächlichen Auswirkungen die nunmehrigen Adaptierungen der infrastrukturellen Bauvorhaben in Zukunft haben werden. Ebenso sollen die Beweggründe für die politische Entscheidung der Frau Minister ans Tageslicht kommen.

In diesem Zusammenhang richten die unterfertigten Abgeordneten an die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie folgende

ANFRAGE

1. Wie hoch waren die bisherigen Planungskosten für den Lückenschluss der S36 Murtal Schnellstraße seitens des Ministeriums, der ASFINAG sowie weiterer beteiligter Stakeholder?
2. Wie hoch waren die Kosten der durchgeföhrten Evaluierung zum geplanten Lückenschluss der S36 Murtal Schnellstraße?
3. Wie hoch waren die bisherigen Planungskosten für den Weiterbau der S37 Klagenfurter Schnellstraße seitens des Ministeriums, der ASFINAG sowie weiterer beteiligter Stakeholder?
4. Wie hoch waren die Kosten der durchgeföhrten Evaluierung zum geplanten Weiterbau der S37 Klagenfurter Schnellstraße?
5. Wie hoch waren die bisherigen Planungskosten für den Ausbau der A9 Pyhrnautobahn seitens des Ministeriums, der ASFINAG sowie weiterer beteiligter Stakeholder?
6. Wie hoch waren die Kosten der durchgeföhrten Evaluierung für den Ausbau der A9 Pyhrnautobahn?
7. Wurden Überlegungen zur Steigerung der Verkehrssicherheit in die Entscheidung zum Stopp des Ausbaus der A9 miteinbezogen?
8. Wenn ja, wie gestalteten sich diese Überlegungen konkret?
9. Wenn nein, warum nicht?
10. Wenn ja bei Frage 7, mit welcher Rechtfertigung hinsichtlich der Steigerung der Verkehrssicherheit ist die Einstellung des geplanten Ausbaus zu vertreten?
11. Wurden Überlegungen zur Steigerung der Verkehrssicherheit in die Entscheidung zum Stopp des Weiterbaus der S37 miteinbezogen?
12. Wenn ja, wie gestalteten sich diese Überlegungen konkret?
13. Wenn nein, warum nicht?
14. Wenn ja bei Frage 11, mit welcher Rechtfertigung hinsichtlich der Steigerung der Verkehrssicherheit ist die Einstellung des geplanten Weiterbaus zu vertreten?
15. Wurden Überlegungen zur Steigerung der Verkehrssicherheit in die Entscheidung zur Abänderung der Planung für den Lückenschluss der S36 miteinbezogen?
16. Wenn ja, wie gestalteten sich diese Überlegungen konkret?
17. Wenn nein, warum nicht?
18. Wenn ja bei Frage 15, mit welcher Rechtfertigung hinsichtlich der Steigerung der Verkehrssicherheit ist eine Streichung des Pannenstreifens zu vertreten?
19. 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)?

20. Wie viele Personen wurden dabei verletzt oder getötet (aufgeschlüsselt nach Jahr und Anzahl der Verletzten bzw. Getöteten sowie Fahrtrichtung)?
21. Sind Folgewirkungen der Einstellung bzw. Adaptierung der infrastrukturellen Vorhaben auf andere Projekte zu erwarten?
22. Wann ja, inwiefern?
23. Wenn nein, wie können Sie dies mit Sicherheit ausschließen?
24. Wird der Stopp des Ausbaus der A9 Pyhrnautobahn Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit bzw. die geplanten Ausbaustufen des Cargo Centers Graz haben?
25. Wenn ja, wie gestalten sich diese Auswirkungen konkret?