

A N T R A G
zur
dringlichen Behandlung

Betrifft: A 9 - Pyhrnautobahn, 3. Spur (je Richtungsfahrbahn) im Abschnitt Graz West - Wildon

Sehr geehrte Frau Bürgermeisterin!

Infrastrukturelle Maßnahmen haben gerade von der öffentlichen Hand gesetzt zu werden, damit unser Erwerbs- bzw. Arbeitssystem und damit unser Wirtschafts- und Gesellschaftssystem auch in Funktion gehalten werden kann – Stichwort „Mobilität im Personen- und Güterverkehr“. Im konkreten Fall geht es darum, dass zusätzlich zu einer modernen auf der Höhe der Zeit stehenden Eisenbahn- Infrastruktur auch die jeweils erforderliche Infrastruktur für den Straßenverkehr nach den innerstaatlichen Aufgaben- bzw. Kompetenzverteilungen sichergestellt wird. Besonders wichtig ist, dass diese Infrastruktur auch qualitativ und quantitativ dem entspricht, was als Standard für einen modernen, wettbewerbsfähigen Wirtschaftsstandort zu fordern ist, selbstverständlich - und dazu haben wir uns verpflichtet - in Übereinstimmung mit den akkordierten Klimazielen.

Erst der neue Semmering-Basistunnel realisiert für uns die moderne Bahn des 21. Jahrhunderts – bei aller Wertschätzung für Ritter von Ghega. In Verbindung mit der Koralmbahn wird dadurch der Standort Steiermark und der der Landeshauptstadt Graz an das internationale Bahnnetz zeitgemäß angeschlossen, und werden durch diesen Investitionsschub auch innerhalb unseres Bundeslandes bzw. innerhalb unserer Region moderne leistungsfähige Eisenbahnverbindungen geschaffen.

Ist dieser moderne Standard für die Landeshauptstadt Graz und den umgebenden Zentralraum auch bei der gegebenen Autobahninfrastruktur garantiert?

Weise Voraussicht kann man den Planungsverantwortlichen der 1950er und 1960er Jahre nicht absprechen:

Die A 2, die Südautobahn: Sie verläuft seit damals und somit von Anfang an von Gleisdorf bis Mooskirchen auf einem sechsspurigen Betonband, drei Spuren in jede Richtung (Fertigstellung Gleisdorf-Raaba Dez. 1969).

Die A 9 - Pyhrnautobahn: Von Friesach bis Graz-Nord (Fertigstellung des ersten Abschnittes Dez. 1971) - und dann von Webling bis zum Kreuzungspunkt der A 2 mit der A 9 in Graz West ebenfalls sechsspurig geplant und errichtet.

Teil dieser A 9 war bzw. ist auch der längste doppelröhrige Autobahntunnel Europas, der Plabutschunnel als „Umfahrung“ von Graz.

Und wie geht es dann ab dem Autobahnkreuz A 2/A 9 in Graz West an der A 9 weiter Richtung Süden - (Fertigstellung Graz-Wildon 1974/75):

Vierspurig bis zur Staatsgrenze !!!!

Bedeutung der A 9/ E 59 von Graz bis Wildon bzw. Spielfeld und weiter nach Marburg für die Landeshauptstadt Graz aus der sich die Forderung nach einem ebenfalls 6-spurigen Ausbau in naher Zukunft ergibt:

1.) Es ist dies die Autobahn in und durch „das“ Entwicklungsgebiet von Graz, die damit de facto den einzigen für die Wirtschafts- und Siedlungsentwicklung sich anbietenden Erweiterungsraum von Graz erschließt, vor allem wenn man dem gebotenen Imperativ geringstmöglicher ökologischer Invasivität folgt.

2.) Viele Betriebe - Gewerbe-, Industrie- Logistikbetriebe bzw. Einrichtungen und Funktionen, die ehemals im Grazer Stadtgebiet angesiedelt waren, haben sich auch aus Gründen des Umweltschutzes in unserer Stadt - namentlich der Verkehrsentlastung - seit 1975 entlang dieser modernen Verkehrsachse der A 9 dort angesiedelt - teils schon in zweiter und dritter Reihe neben der Autobahn angeordnet. Zahlreiche neue Betriebe, die für die Wirtschaft und die Arbeitsplätze in Graz und im gesamten Zentralraum mittlerweile unentbehrlich sind, sind dazugekommen. Durch die Inbetriebnahme der Koralmbahn ab 2025 wird sich dieser Effekt noch progressiv beschleunigen und sich auch jeweils entlang der Koralmbahn in Richtung Deutschlandsberg / Bahnhof Weststeiermark und teilweise auch entlang der Südbahn in Richtung Leibnitz / Leibnitzer Feld fortsetzen.

3.) Hervorzuheben sind insbesondere der 2003 in Betrieb gegangene Güterterminal der Bahn in Werndorf mit dem Güterverkehrszentrum, von dort und auch dorthin werden alle Güter im sogenannten Kombiverkehr mit dem LKW - „idealerweise“ ausschließlich auf der Autobahn - transportiert bzw. in der Region verteilt. Dieser Terminal war bahnmäßig bisher an die Südbahn angeschlossen, er wird gerade über die dort entlang der Autobahn situierte Trasse der Koralmbahn auch an diese unmittelbar angebunden. Die derzeitige Kapazität ermöglicht die Abfertigung von täglich bis zu 12 Ganzzügen bzw. 300 LKW. Die Fracht besteht zum Großteil aus Containern aber z.B auch aus der Rollenden Landstraße - Bremerhafen/Hamburg-Wien-Graz. Bei Graz Werndorf handelt es sich um den größten Logistikkommunikationsstandort Österreichs, in einem europäischen Ranking ist er mit Platz 9 unter die bedeutendsten Top 10 aufgerückt.

4.) Entlang der Autobahnachse der A 9 Graz–Maribor/ Marburg, es ist dies im Übrigen die E 59, Teil der europäischen Transversale Nürnberg - Zagreb, erfolgt auch der überregionale Personen- und Güterverkehr. Dabei handelt es sich zum beachtlichen Teil um Verkehre innerhalb des Wirtschaftsraumes der EU.

Aufgrund einer noch lange Jahre weder in der Personenbeförderung noch überhaupt in der Güterbeförderung am Balkan realisierbaren, auf der Höhe der Zeit stehenden Bahninfrastruktur werden über einen noch unübersehbaren Zeitraum hinaus diese Verkehre weiterhin über die Straße abgewickelt werden müssen. Beachtliche Streckenabschnitte der ÖBB- Südbahnstrecke zwischen Werndorf und der Staatsgrenze - sie wurde in den 1950iger Jahren rückgebaut - sind bis heute immer noch eingleisig!

5.) Den regionalen PKW-Individualverkehr speziell der Pendler gelingt es tendenziell durch die zunehmend verbesserte und verdichtete S-Bahn Infrastruktur auf die Bahn zu bringen. Aufgrund der großteils ländlichen Siedlungsstrukturen namentlich in den Bezirken Deutschlandsberg, Leibnitz und Südoststeiermark und des Einkaufsverkehrs gibt es hier auch künftig faktische Grenzen.

Fazit:

A.) Jetzt schon stellt sich der gesamte Bereich des Autobahnkreuzes A 2/ A 9 in Graz-West immer wieder als gigantischer Stauraum dar, und das keineswegs nur tourismusbedingt in der Urlaubszeit. Die von Norden, Osten und Westen kommenden Autobahnen sind auf viele Kilometer alle 6-spurig ausgebaut. Einzig dem nach Süden abfließenden Verkehr, der sich noch dazu entlang der Schlagader

des Zentralraumes Graz abspielt, stehen dafür nur 4 Spuren zur Verfügung und ist die A 9 damit kapazitätsmäßig dort schon heute unterdimensioniert.

B.) Eine Behinderung der Frachtverkehre zu und vom Güterverkehrszentrum Werndorf durch zu geringe Autobahnkapazitäten würden insbesondere die just in time Erfordernisse der Betriebe, namentlich der Leitbetriebe, im Grazer Zentralraum bereits kurzfristig beeinträchtigen. Das würde diametral die bisher gelungene Idee der Realisierung des deutlich außerhalb des Ballungszentrums Graz situierten Cargo Center Graz/Terminal Graz-Süd am Schnittpunkt der Pyhrn-Achse mit der Baltisch-Adriatischen Achse (TEN-Korridor der EU) und damit die Realisierung dieses europäischen Logistik-Hubs ad absurdum führen.

C.) Den verfügbaren Unterlagen bzw. der Machbarkeitsstudie der Asfinag aus 2019 ist zu entnehmen, dass vor 5 Jahren der durchschnittliche tägliche Verkehr (JDTV) bereits zwischen 44.600 und 61.400 Fahrzeuge betrug, bei einem Schwerverkehrsanteil von 10%. Den laufend durchgeführten Verkehrszählungen ist nunmehr zu entnehmen, dass zuletzt im September (siehe: 2109_asfinag_verkehrstatistik.xls (live.com)) allein im Bereich Wundschuh zwischen 55.000 und 79.000 Fahrzeuge zu verzeichnen sind. Die Asfinag hat hiezu 2019 festgehalten, dass während der Spitzenstunden eine Verkehrsüberlastung (Auslastungsgrad +/- 100%) eintritt und die Gewährleistung der Verkehrssicherheit in Frage gestellt ist, weiters, dass die Verkehrssteigerung alle Prognosen übertrifft. Eine Pannestreifenfreigabe reicht aus Sicht der Asfinag jedenfalls nicht aus.

D.) In vielen Bereichen ist bis heute u.a. auch eine grundstücksmäßige Vorsorge für einen sechsspürigen Ausbau zumindest bis Werndorf bzw. Wildon bzw. bis zur Staatsgrenze getroffen worden. So wurden zuletzt bei den im heurigen Jahr aufgrund der Trassenführung der Koralmbahn erforderlich gewordenen Neubauten von zwei Straßenbrücken, welche die parallelen Trassen der A 9 und der Bahn queren, die Erfordernisse eines sechsspürigen Autobahnausbaues bereits berücksichtigt.

E.) Der Bericht des Umweltbundesamtes „Evaluierung hochrangiger Straßenbauvorhaben in Österreich, Fachliche Würdigung des Bewertungsansatzes so wie generelle Umwelt- und Planungsaspekte im Zusammenhang mit aktuellen Vorhaben“ - datiert mit 2021 - befasst sich stellvertretend für alle nunmehr evaluierten Kapazitätserweiterungsprojekte durch Fahrstreifenanzugung mit diesem Abschnitt der A 9, der Pyhrnautobahn. Unter Punkt 5.3 wird u.a. eine fehlende Langzeitbetrachtung bemängelt und abschließend festgestellt:

„Ferner liefern die aktuellen Einreichprojekte oder UVP-Feststellungsverfahren zu Fahrstreifenanzugungen keine Daten, die für eine Betrachtung der dem Projekt zurechenbaren Klimaschadkosten zwingend notwendig sind. Dazu zählen Angaben zur zeitlichen und räumlichen Verkehrsleistung im Untersuchungsraum im Referenzfall und dem Maßnahmenplanfall sowie eine Unterscheidung in lokale und überregionale Verkehre“.

F.) Im ministeriellen Bericht vom Nov. 2021 „Evaluierung des Bauprogramms der Zukunft in Umsetzung des Regierungsprogramms-Schlussfolgerungen“ wird ausgeführt, dass derzeit eine neue Verkehrsprognose 2040 in Ausarbeitung ist und dass für weitere Entscheidungen über die Notwendigkeit von Kapazitätserweiterungsprojekten deshalb die Ergebnisse der neuen Verkehrsprognose 2040 bzw. erforderliche Maßnahmen für Verkehrssicherheit zu berücksichtigen wären.

Frau Bundesminister Leonore Gewessler, Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, hat medial folgende Begründungen für ihre Entscheidung, den Ausbau von vier auf sechs Spuren an der A 9 im Abschnitt Graz-West bis Werndorf bzw. Wildon zu stoppen und nicht wie geplant vorzunehmen, genannt:

1. den zu vermeidenden CO₂ Ausstoß durch die Bautätigkeit,
2. den daraus folgenden Flächenverbrauch bzw. die Flächenversiegelung und
3. die daraus folgende Verkehrsvermehrung

Es wird daher namens des ÖVP- Gemeinderatsclubs der

Dringliche Antrag

gestellt, der Gemeinderat möge eine Petition an Frau Bundesminister Leonore Gewessler folgenden Inhalts richten:

- 1.) Es möge geprüft werden, ob diese Entscheidung rückgängig gemacht werden kann, wenn u.a. beim Bau für die dort eingesetzten Baumaschinen CO₂ neutrale synthetische Kraftstoffe und umweltschonende Schmierstoffe eingesetzt werden und hiezu beispielsweise die Verwendung von Treibstoffen aus der Power-to-Liquid-Anlage aus dem Konsortium rund um die AVL- List in Graz erfolgt bzw. vorgeschrieben wird.
- 2.) Es möge geprüft werden, ob diese Entscheidung rückgängig gemacht werden kann, wenn u.a. für die zusätzlichen Fahrbahn- bzw. Pannestreifen wasserdurchlässiger oder wasseraufnahmefähiger Asphalt oder Beton verwendet wird, wie er bereits entwickelt wurde bzw. mögen diese Entwicklungen weiter vorangetrieben werden, damit sie hier und auch bei anderen Verkehrsflächen neutralisierend zum Einsatz gelangen können.
- 3.) Es möge geprüft werden, ob diese Entscheidung rückgängig gemacht werden kann, wenn man u.a. in Betracht zieht, dass für die Erreichung der Klimaziele, zu denen sich Österreich und die EU verpflichtet haben, ab 2035 im Personen- und im Güterverkehr auf der Straße ohnedies nur mehr alternative CO₂ neutrale bzw. umweltschonende respektive Elektroantriebe zum Einsatz kommen dürfen.
- 4.) Frau Bundesminister wird ersucht, bis zum Abschluss dieser Prüfungen sowie bis zum Vorliegen der noch im Detail vorzunehmenden Kapazitätsberechnungen so auch Langzeituntersuchungen keine irreversiblen Maßnahmen entlang der in Frage stehenden Abschnitte der A 9 zu setzen, die einen bisher in Erwägung gezogenen künftigen Ausbau faktisch unmöglich machen würde.