

Prüfung der ASFINAG - Neubauprojekte

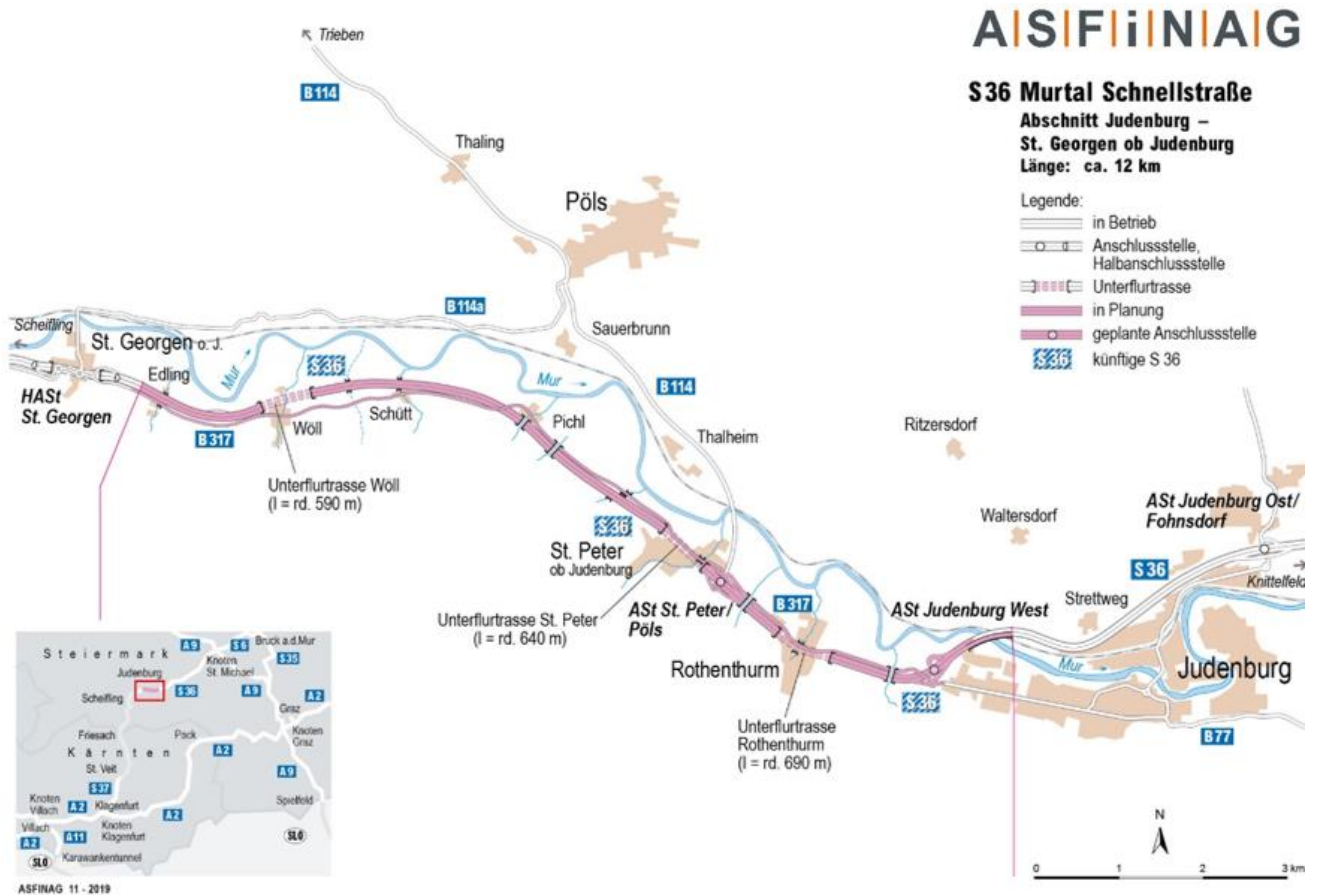
PROJEKTDATENBLATT

Bericht zur Vorlage an das
Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (BMIMI)

S 36 MURTAL SCHNELLSTRASSE

Teilabschnitt 1

JUDENBURG – ST. GEORGEN O.J.



INHALTSVERZEICHNIS

0	Veranlassung	4
1	Projekt – Steckbrief	5
2	Das Projekt	8
2.1	Kurzbeschreibung	8
2.2	Eckdaten	10
2.3	Verkehrsprognose	10
2.4	Projektziele	11
2.5	Verfahrensstand	12
2.5.1	UVP- Verfahren (1. teilkonzentriertes Verfahren, 1. Instanz)	12
2.5.2	Landesrechtliche Verfahren (2. teilkonzentriertes Verfahren, 1. Instanz,)	12
2.5.3	SP-V	12
2.5.4	Conclusio	12
2.6	Historie und Variantenauswahl	12
2.6.1	Vorprojekt 2003	13
2.6.2	Einreichprojekt 2008	13
2.6.3	Projektelevaluierung 2011	13
2.6.4	Vorprojekt 2016	13
2.6.5	Zustimmung BMVIT 2018	15
2.6.6	Evaluierung BMK „Bauprogramm der Zukunft“ 2021	15
2.6.7	Straßenbauliches Einreichprojekt 2022	15
3	Prüfkriterien	16
3.1	Wirtschaftlichkeit	16
3.1.1	Gesamtkosten	16
3.1.2	Gesamtkosten / km	16
3.1.3	Nutzen-Kosten-Untersuchung	16
3.2	Effizienz	17
3.2.1	Gesamtkosten / Kfz (DTV)	17
3.2.2	Entlastungswirkung	18
3.2.3	Wirkung Erreichbarkeiten	19
3.2.4	Erfüllung Planungsziele	21
3.2.5	Erfordernis Lückenschluss / TEN	22
3.2.6	Kritische Infrastruktur	22
3.3	Effizienz: Volkswirtschaftliche Impulssetzung	23

3.3.1 Grundlagen.....	23
3.3.2 Bauphase	23
3.3.3 Betriebsphase.....	25
3.3.4 Zusammenführung Bau- und Betriebsphase	26
3.3.5 Weitere volkswirtschaftliche Aspekte	27
3.4 Nachhaltigkeit	30
3.4.1 Ökologische Aspekte.....	30
3.4.2 Ökonomische Aspekte	33
3.4.3 Soziale Aspekte.....	34
4 Schlussfolgerungen	39
5 Erstellung	40

0 VERANLASSUNG

Vorliegende Aufbereitung stellt eine Zusammenschau wesentlicher Projektedaten des Projektes S 36 Murtal Schnellstraße, Teilabschnitt 1, Judenburg – St. Georgen o.J. dar, welche als Grundlage für weitere Entscheidungen durch das Bundesministerium Innovation, Mobilität und Infrastruktur (BMIMI) auf Basis des Entschließungsantrags einzelner Abgeordnete zum Nationalrat betreffend die „Prüfung der ASFINAG-Neubauprojekte“ (26.03.2025) dienen kann.

„Der Nationalrat wolle beschließen:

Die Bundesregierung, insbesondere der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, wird aufgefordert, dem Regierungsprogramm entsprechend zeitnah die noch nicht genehmigten Neubauprojekte der ASFINAG hinsichtlich ihrer Wirtschaftlichkeit, Nachhaltigkeit, Effizienz und volkswirtschaftlichen Impulssetzung zu prüfen sowie eine entsprechende Priorisierung durchzuführen.

...weilers:

Das Regierungsprogramm sieht vor, dass „zur Ankurbelung der heimischen Wirtschaft sowie zur dringend notwendigen Entlastung der Bevölkerung von Durchzugsverkehr und dessen negativen Begleiterscheinungen sollen Autobahnen und Schnellstraßen (im Bundesstraßengesetz angeführt), die bereits über eine Genehmigung verfügen (z.B. S 1 Spange), schnellstmöglich realisiert werden und anhängige Verfahren und Planungen zügig weitergeführt werden.“

Ebenso sieht das Regierungsprogramm vor, dass „für das weitere aktuelle ASFINAG Bauprogramm eine begleitende Prüfung hinsichtlich der Effektivität durchgeführt wird, ohne dadurch Verzögerungen bei den Verfahren und den Projektrealisierungen zu verursachen, mit dem Ziel bei positiver Prüfung die Fertigstellung/Realisierung zu verfolgen.“

Für die vorliegende Aufbereitung wurde auf bestehende Daten aus den Genehmigungsunterlagen zur UVP zurückgegriffen. Weiters wurden, wo erforderlich und zeitlich möglich, auf die Fragestellung heruntergebrochene Detailanalysen durchgeführt.

1 PROJEKT – STECKBRIEF

S 36 Murtal Schnellstraße, Teilabschnitt 1 Judenburg – St. Georgen o.J.		
Projektbeschreibung	Bundesland: <u>Steiermark</u> Neubau einer rund 11,9 km langen Straßenverbindung als Lückenschluss zwischen den sich bereits in Betrieb befindlichen Teilabschnitten „Knoten St. Michael bis Judenburg“ und „St. Georgen o.J. bis Unzmarkt“. Die Umsetzung dieses Lückenschlussprojektes erfolgt durch einen bestandsnahen Ausbau einschließlich den drei Unterflurtrassen Rothenthurm (Länge 690 m), St. Peter o. Judenburg (Länge 640 m) und Wöll (Länge 590 m) sowie die dadurch bedingte Verlegung der bestehenden B 317 (künftig L 518). Durch die Errichtung der Unterflurtrassen können die bestehenden Belastungen in den Gemeinden bzw. Ortschaften Rothenthurm, St. Peter o.J. und Wöll minimiert werden.	
Projektziele	• Lückenschluss der S 36 Murtal Schnellstraße zwischen Judenburg und St. Georgen ob Judenburg unter Berücksichtigung der Grundsätze der Wirtschaftlichkeit, Sparsamkeit und Zweckmäßigkeit • Schaffung einer leistungsfähigeren Vernetzung der Ballungs- und Wirtschaftsräume in der Obersteiermark • Erhöhung der Verkehrssicherheit zwischen Judenburg und St. Georgen ob Judenburg insbesondere durch eine Verbesserung der Situation in den Ortsbereichen (Trennung von lokalem Verkehr bzw. Durchzugsverkehr und Entschärfung unübersichtlicher Straßenabschnitte) • Schaffung von Entwicklungspotentialen in den Ortsbereichen • Verbesserung der Erreichbarkeit der Region und damit Attraktivierung des Wirtschaftsstandortes • Entlastung der Anrainer an der B 317 hinsichtlich Lärm- und Schadstoffimmissionen	
Eckdaten	Streckenlänge	rd. 11,9 km, von Judenburg – St. Georgen o.J.
	Streckencharakteristik	• Freie Streckenführung mit 34 Kunstbauten • 3 UFT
	Anzahl Knoten/ Anschlussstellen	2 ASt • Anschlussstelle Judenburg West • Anschlussstelle St. Peter o.J. / Pöls
	Regelquerschnitt	• 2+2 mit Mitteltrennung und Abstellstreifen im Abschnitt Judenburg – ASt St. Peter o.J. • 2+2 mit Mitteltrennung ohne Abstellstreifen im Abschnitt ASt St. Peter o.J. – St. Georgen o.J.
	Verkehrsprognose	Prognostizierter DTVw (2040, Kfz/24h) S 36 • ASt Judenburg-West bis ASt St. Peter o.J.: 23.000 • ASt. St. Peter o.J. bis St. Georgen o.J.: 14.200 B 317 • Rothenthurm: 1.300 • St. Peter o.J.: 3.300 • Pichl/Schütt: 600 • Wöll: 600
	Teil des TEN-V	nein
	Lückenschluss	ja

Verfahren	UVP	laufend
	Materienrechte	laufend
	SPV	nein
	sonstige	-
Projektstatus	möglicher Baustart	2029
	Bauprojekt	noch nicht begonnen
	Einreichprojekt	laufend
Wirtschaftlichkeit	Gesamtkosten	~ 640 Mio. €
	Gesamtkosten / km	~ 53,5 Mio. €
	besondere kostenbestimmende Faktoren	• 3 UFT mit 590 m, 640 m und 690 m • Errichtung 2. Tragwerk Grünhüblbrücke (LW 550 m)
Effizienz	Entlastungswirkung Haupttrouten	Entlastung der Ortsgebiete an der B 317 (Rothenthurm, St. Peter o.J., Pichl/Schütt, Wöll)
	Wirkung Erreichbarkeiten	Reduktion werktägliche Reisezeit um 0,9 % gegenüber Referenzplanfall 2040 $\triangle$ ~3.240.000 €/Jahr
	Erfüllung Planungsziele	vollständig erreicht
Nachhaltigkeit	Ökologische Aspekte - Fläche und Boden	Flächenverbrauch gesamt • rd 104,3 ha Neuversiegelung • rd. 22,5 ha
	Ökologische Aspekte - Schutzgebiete	Geringer Flächeneingriff, keine nachteiligen Auswirkungen auf das Natura 2000 Gebiet Ober- und Mittellauf der Mur mit Puxer Auwald, Puxer Wand und Gulsen
	Ökologische Aspekte - Ökologische Ausgleichsflächen	Ökologische Maßnahmenflächen: • rd 87,5 ha (~7,3 ha pro km) • Verhältnis Flächenverbrauch zu MN-Flächen: ~1:0,83 • Verhältnis Neuversiegelungsfläche zu MN-Fläche: ~1:3,8
	Ökologische Aspekte - Vernetzung	Vernetzung wiederhergestellt durch Wildquerungshilfen (z.B. 3 Grünbrücken) und Unterflurtrassen
	Ökonomische Aspekte	Verbesserung innerregionale Erreichbarkeiten der Wirtschaftsräume im Murtal und in der Obersteiermark
	Soziale Aspekte - Immissionsschutz	Entlastungen Lärm/Luft im siedlungsnahen Raum Rothenturm, St. Peter o.J., Schütt, Wöll, Pichl und Edling
	Soziale Aspekte - Verkehrssicherheit	Verringerung des Unfallpotentials
Volkswirtschaftliche Impulssetzung	Bauphase	Für die Bauphase wird eine Gesamtwertschöpfung von 380 Mio. € geschätzt, sowie ein damit verbundenes Aufkommen an Steuern und Abgaben von rund 130 Mio. €.
	Betrieb	Für die Betriebsphase ergibt sich eine Gesamtwertschöpfung in Höhe von 45 Mio. €.

	Barwert	Eine Barwertbetrachtung für die Bau- sowie eine Betriebsphase von 30 Jahren ergibt einen Nutzenbarwert der induzierten Wertschöpfung von rund 350 Mio. €, der einem Kostenbarwert von 450 Mio. € gegenübersteht.
	Nutzen-Kosten-Analyse	Nicht monetär abgebildet sind zusätzliche positive Aspekte wie Verkehrssicherheit, Stauvermeidung, Unfallrisiko oder Lebensqualität.
Sonstiges	Abhängigkeiten Drittprojekte	Keine Abhängigkeiten
Schlussfolgerung	Wirtschaftlichkeit, Nachhaltigkeit, Effizienz und volkswirtschaftliche Impulssetzung sind aus Sicht der ASFINAG gegeben.	

2 DAS PROJEKT

S 36 Murtal Schnellstraße, Teilabschnitt 1

Judenburg – St. Georgen o.J.

2.1 KURZBESCHREIBUNG

Der gegenständliche Teilabschnitt der S 36 von Judenburg bis St. Georgen hat eine Länge von rund 11,9 km und stellt einen Lückenschluss zwischen den sich bereits in Betrieb befindlichen Teilabschnitten „Knoten St. Michael bis Judenburg“ und „St. Georgen bis Unzmarkt“ dar. Die Strecke umfasst die Gemeindegebiete Judenburg, St. Peter o. Judenburg und St. Georgen o. Judenburg.

Die S 36 wird in ihrem gesamten Bereich mit getrennten Richtungsfahrbahnen mit je zwei Fahrstreifen und je nach Verkehrszahlen mit Abstellstreifen ausgebaut. Die Projektierungsgeschwindigkeit beträgt 100 km/h.

Die Umsetzung dieses Lückenschlussprojektes erfolgt durch einen bestandsnahen Ausbau einschließlich den drei Unterflurtrassen Rothenthurm (Länge 690 m), St. Peter o. Judenburg (Länge 640 m) und Wöll (Länge 590 m) sowie die dadurch bedingte Verlegung der bestehenden B 317 (künftig L 518).

Im Rahmen der Errichtung der Unterflurtrassen und der damit zusammenhängenden massiven Verkehrsentslastung der Orte Rothenthurm, St. Peter o. Judenburg und Wöll erfolgt eine architektonische Oberflächengestaltung über den Unterflurtrassen. Das größte Brückenobjekt ist die Errichtung des 2. Tragwerkes der Grünhüblbrücke westlich von Judenburg (Länge 560 m).

Die Anbindung an das untergeordnete Straßennetz in diesem Abschnitt erfolgt über die neu zu errichtenden Anschlussstellen Judenburg-West sowie die Anschlussstelle St. Peter o.J..

Trassenbeschreibung:

Die Auswahltrasse beginnt an der Grünhüblbrücke. Das zweite Tragwerk der Grünhüblbrücke wird wieder errichtet. Zwischen Mur und dem Naturdenkmal Endmoräne wird die Vollanschlussstelle Judenburg West errichtet. Die Trasse umfährt das Naturdenkmal Endmoräne südlich und schwenkt im Anschluss auf die Lage der bestehenden B 317. Die Trasse fällt bis Rothenthurm und quert den Ort mit einer rd. 690 m langen Unterflurtrasse, die bei geringer Überdeckung über den Großen Feistritzbach geführt wird. Die Trasse wird bis zum Kreuzungspunkt der B 317 mit der B 114 im Einschnitt geführt. Hier wird die Vollanschlussstelle St. Peter o.J. situiert. Danach beginnt die rd. 640 m lange Unterflurtrasse St. Peter o.J.. Die Trasse steigt wieder, hat ihren Hochpunkt zwischen Ursprung und Pichl mit der Ankerwand Pichl, und fällt dann wieder bis Pichl. Zwischen Pichl und Schütt liegt die Trasse parallel neben der B 317 in Dammlage und umfährt Schütt im Norden. Die Trasse steigt von Pichl über Schütt bis Wöll, das mit einer rd. 590 m langen Unterflurtrasse rd. 200 m nördlich der B 317 gequert wird, und hat zwischen Wöll und Edling einen weiteren Hochpunkt. Nach dem Hochpunkt fällt die Trasse durchgängig bis zur Anbindung an den Teilabschnitt 2 der S 36 in St. Georgen.

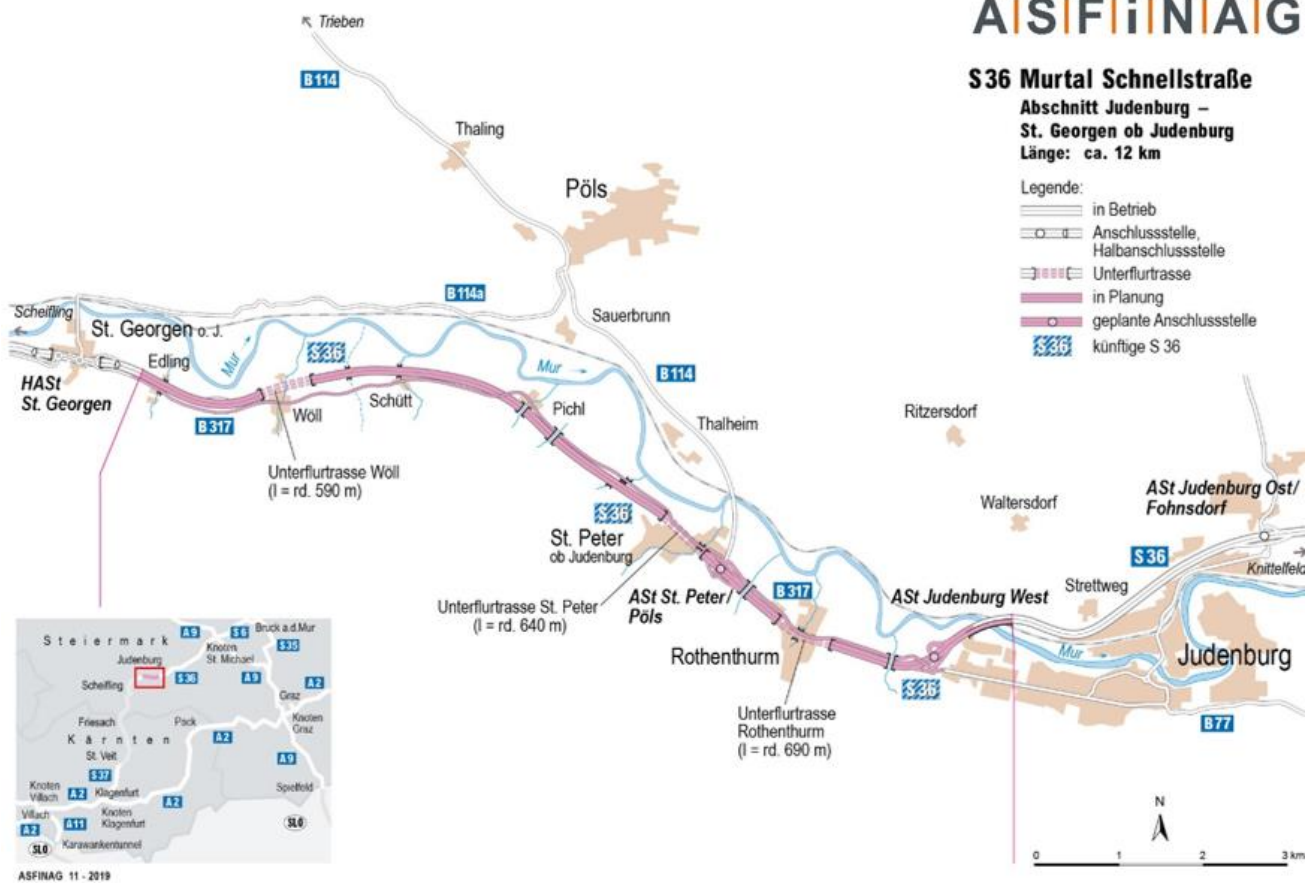


Abbildung 2-1: Streckengrafik S 36 Murtal Schnellstraße

Anmerkung: Die zukünftige Murtal Schnellstraße S 36 wird lt. Land Steiermark die bestehende Landesstraße B 317 ersetzen. Die zukünftige Begleitstraße der Murtal Schnellstraße S 36 wird die Bezeichnung Murtal Begleitstraße L 518 erhalten.

2.2 ECKDATEN

- **Streckenlänge**
 - 11,9 km (davon ~16% Unterflur- bzw. Tunnelstrecke)
 - Unterflurtrasse Rothenthurm, L = rd. 690 m
 - Unterflurtrasse St. Peter o.J., L = rd. 640 m
 - Unterflurtrasse Wöll, L = rd. 590 m
- **Anzahl Knoten, ASt.**
 - ASt. Judenburg West
 - ASt. St. Peter o.J. / Pöls
- **Regelquerschnitt**
 - 2+2 mit Mitteltrennung und Abstellstreifen im Abschnitt Judenburg - ASt St. Peter o.J.
 - 2+2 mit Mitteltrennung ohne Abstellstreifen im Abschnitt ASt St. Peter o.J. - St. Georgen o.J.

2.3 VERKEHRSPROGNOSE

Der Prognosemaßnahmenplanfall 1 (2040) beschreibt die verkehrlichen Wirkungen des Projekts S 36, Teilabschnitt 1, zum Prognosezeitpunkt 2040. Dieser Planfall ist der Hauptplanfall für die Ermittlung der verkehrlichen Wirkungen des Projektabschnitts (S 36, Teilabschnitt 1).

Mit diesem Planfall lassen sich deutlich die Wirkungen des Projektabschnitts der S 36 zeigen. Insgesamt bleibt das Verkehrsaufkommen gegenüber dem Nullplanfall 0 (2040) – d.h. ohne Umsetzung des Vorhabens – im engeren Untersuchungsgebiet in etwa gleich. Es kommt einerseits zu einem geringfügigen Anstieg des großräumigen Pkw-Verkehrs, weil die Route durch das Murtal zwischen Judenburg und Scheifling insgesamt aufgewertet wird. Auch der primäre Neuverkehr (direkt induzierter Verkehr) führt zu geringfügig höheren Pkw-Verkehrsstärken.

Der Schwerverkehr hingegen bleibt in etwa gleich stark, weil für Lkw mit dem Ausbau des Teilabschnitts 1 der S 36 gegenüber dem Stand ohne Projektabschnitt praktisch keine Attraktivitätssteigerung erfolgt. Aufgrund der höchstzulässigen Lkw-Geschwindigkeit auf Schnellstraßen von 80 km/h wird mit dem Ausbau der S 36 zwischen Judenburg und St. Georgen o.J. nur eine geringe Fahrzeitverringerung erreicht. Darüber hinaus wird auch in den Bearbeitungen des Prognosezustands für 2040 davon ausgegangen, dass das bestehende Lkw-Durchfahrtsverbot auf der B 317 südlich von Scheifling bestehen bleibt.

Der Planfall 1 (2040) zeigt Verkehrsbelastungen auf dem Projektabschnitt von 23.000 Kfz/24h (davon 2.800 Lkw/24h) zwischen Judenburg-West und St. Peter o.J., und von 14.200 Kfz/24h (davon 2.200 Lkw/24h) zwischen St. Peter o.J. und St. Georgen o.J.. Damit liegt auf dem Projektabschnitt, wie auch auf der bestehenden B 317, ein überdurchschnittlicher Schwerverkehrsanteil vor.

In den Ortsdurchfahrten liegen deutlich niedrigere Verkehrsbelastungen vor als im Nullplanfall:

- B 317 Rothenthurm: 1.300 Kfz/24h, davon 200 Lkw/24h → Abnahme: 20.500 Kfz/24h
- B 317 St. Peter o.J.: 3.300 Kfz/24h, davon 800 Lkw/24h → Abnahme: 11.400 Kfz/24h
- B 317 Pichl/Schütt: 600 Kfz/24h, davon 200 Lkw/24h → Abnahme: 13.200 Kfz/24h
- B 317 Wöll: 600 Kfz/24h, davon 200 Lkw/24h → Abnahme: 13.200 Kfz/24h

In den Ortsdurchfahrten innerhalb des Projektabschnitts zeigen sich also mit der Realisierung der S 36 im Teilabschnitt 1 sehr starke Entlastungen. Die geplante S 36 bietet für alle Verkehrsströme, die nicht direkt in die Orte hineinführen, eine hochwertige und komfortable Verbindung, sodass auf der bestehenden B 317 sehr starke Verringerungen der Verkehrsbelastungen zu erwarten sind.

Auf den übrigen regionalen Routen der B 317 (westlich von St. Georgen o.J. bzw. südlich von Scheifling), der B 114 und der B 96 steigen die Verkehrszahlen gegenüber dem Nullplanfall in geringem Maße an. Dies liegt einerseits in der Aufwertung der Verbindung zwischen Judenburg und Scheifling und dem dadurch hervorgerufenen höheren Verkehrsaufkommen einerseits, und an verschiedenen Verlagerungen bestehender Verkehrsströme andererseits.

Auf der bestehenden S 36 vom Knoten St. Michael bis Zeltweg-West ist ein Mehrverkehr bis zu 700 Kfz/24h zu verzeichnen, wobei diese Mehrbelastung praktisch ausschließlich aus Pkw-Verkehr besteht. Rund 1.000 Kfz/24h verlagern sich auf der Relation zwischen Zeltweg/Fohnsdorf und dem Bereich um Pöls von der Landesstraße L 503 auf die künftige S 36, wodurch auch der Verkehr auf der S 36 zwischen Zeltweg und Judenburg, auf der B 317 bis St. Peter o.J. und auf der B 114 bis Pöls entsprechend steigt. Bis zu rund 1.000 Kfz/24h beträgt der Mehrverkehr auf dem künftigen Teilabschnitt 2 der S 36 zwischen St. Georgen o.J. und Scheifling. Südlich von Scheifling steigt die Verkehrsbelastung um bis zu 600 Kfz/24h. Auf der B 96 Richtung Murau steigt der Verkehr nur sehr geringfügig um bis zu 200 Kfz/24h.

Die Schwerverkehrszahlen bleiben im regionalen und überregionalen Zusammenhang ziemlich konstant. Nur auf lokaler Ebene werden die bestehende Strecke der B 317 und die betroffenen Ortsdurchfahrten stark entlastet. Hier wirkt die Entlastung vom Schwerverkehr, der auf der Route zwischen Judenburg und Scheifling einen überdurchschnittlichen Anteil am Gesamtverkehr aufweist, besonders stark.

2.4 PROJEKTZIELE

Verkehrliche und bauliche Ziele

- Lückenschluss der S 36 Murtal Schnellstraße zwischen Judenburg und St. Georgen ob Judenburg unter Berücksichtigung der Grundsätze der Wirtschaftlichkeit, Sparsamkeit und Zweckmäßigkeit
- Schaffung einer leistungsfähigeren Vernetzung der Ballungs- und Wirtschaftsräume in der Obersteiermark
- Erhöhung der Verkehrssicherheit zwischen Judenburg und St. Georgen ob Judenburg insbesondere durch eine Verbesserung der Situation in den Ortsbereichen (Trennung von lokalem Verkehr bzw. Durchzugsverkehr und Entschärfung unübersichtlicher Straßenabschnitte)

Raum- und Umweltziele

- Schaffung von Entwicklungspotentialen in den Ortsbereichen
- Verbesserung der Erreichbarkeit der Region und damit Attraktivierung des Wirtschaftsstandortes
- Entlastung der Anrainer an der B 317 hinsichtlich Lärm- und Schadstoffimmissionen

2.5 VERFAHRENSSTAND

2.5.1 UVP- Verfahren (1. teilkonzentriertes Verfahren, 1. Instanz)

Mit 25.09.2024 erfolgte die UVP-Einreichung (1. Teilkonzentriertes UVP-Verfahren) beim BMK (nunmehr BMIMI). Ein Verbesserungsauftrag des BMIMI zu den eingereichten Projektunterlagen (1. Tk. UVP-Einreichung) ist am 08.04.2025 ergangen. Dieser wird innerhalb der vorgegebenen Frist bis 28.11.2025 abgearbeitet und die entsprechenden Unterlagen dem BMIMI vorgelegt.

2.5.2 Landesrechtliche Verfahren (2. teilkonzentriertes Verfahren, 1. Instanz,)

Mit 01.04.2025 erfolgte die Einreichung zum 2. teilkonzentrierten UVP-Verfahren (NSch, LStr) beim Land Steiermark. Da beim Land Steiermark die gleichen Einreichunterlagen (sowie zusätzlich Unterlagen zu den Landesstraßen) wie beim BMIMI eingereicht wurden, werden auch im 2. teilkonzentrierten UVP-Verfahren die Einreichunterlagen entsprechend dem Verbesserungsauftrag des BMIMI angepasst und vorgelegt.

2.5.3 SP-V

Für das gegenständliche Projekt wurde keine SP-V durchgeführt, da der Streckenzug „Knoten St. Michael (A 9/S 6) – Judenburg – Scheifling“ mit BGBl. I Nr. 50/2002 vom 29. März 2002 in das Verzeichnis 2 des BStG 1971 aufgenommen und das SP-V Gesetz erst mit dem Bundesgesetz BGBl. I Nr. 96/2005 erlassen wurde.

2.5.4 Conclusio

Die **Verfahren** (UVP, Materienrechte) zur Genehmigung des Vorhabens sind **laufend**.

2.6 HISTORIE UND VARIANTENAUSWAHL

Auszug aus dem Anhang des BStG: Die gesetzliche Festlegung zum Bau der S 36 Murtal Schnellstraße, erfolgte mit der Änderung des Bundesstraßengesetzes 1971 durch das Bundesstraßenübertragungsgesetz 2002 (BGBl. I Nr. 50/2002) und der Bezeichnung als „S 36 Murtal Schnellstraße Knoten St. Michael (A 9, S 6) – Judenburg – Scheifling“.

2.6.1 Vorprojekt 2003

Im Jahr 2002/2003 wurden 15 verschiedene Trassenvarianten untersucht. Drei Varianten („N4“, „M0“, „M4“) wurden detaillierter betrachtet. Die Variante „N4“ (mit einem ca. 3,1 km langen Tunnel nördlich der Mur durch den Falkenberg) wurde als Auswahlvariante festgelegt

2.6.2 Einreichprojekt 2008

Aufbauend auf dem Vorprojekt 2003 wurde ein Einreichprojekt entwickelt. Aufgrund geologischer Probleme (Massenbewegungen, Wasserandrang, Risiken beim Tunnelbau) wurde die ursprünglich gewählte Variante „N4“ nach Süden verschoben. Es entstand eine neue Trassenführung mit zwei getrennten Tunnelanlagen. Das Projekt wurde 2010 gestoppt, da die Risiken (z. B. Gefahr von Massenbewegungen, hohe Kosten, Erhaltungsrisiko) zu groß waren.

2.6.3 Projektevaluierung 2011

Nach dem Projektstopp wurde die Planung neu aufgerollt. Das BMVIT empfahl, neue Trassenführungen zu untersuchen, die nicht mehr durch den Falkenberg führen.

2.6.4 Vorprojekt 2016

Im Vorprojekt 2016 wurden sowohl neue als auch frühere Varianten erneut analysiert, darunter auch Varianten – ganz bewusst – am Falkenberg. Eine Nullvariante würde zu einer langfristigen Standortabwertung und zu einem Risiko der Abwanderung im oberen Murtal führen.

Es wurden die drei besten Varianten aus dem Vorprojekt, die Trasse aus dem Einreichprojekt 2008 und mehrere neu entwickelte Varianten (GT.01 bis GT.09) bewertet. Die Varianten wurden in drei Bewertungsabschnitte (Judenburg–St. Peter o.J., St. Peter o.J.–Schütt, Schütt–St. Georgen o.J.) unterteilt.

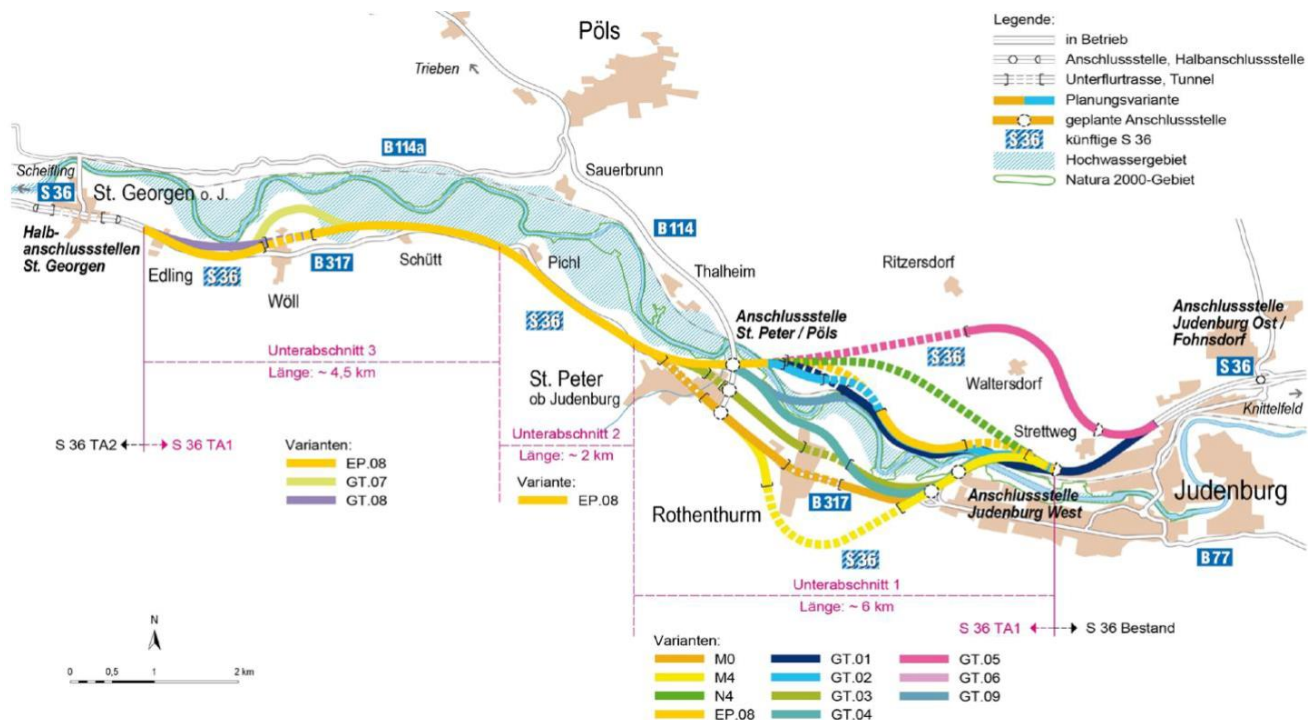


Abbildung 2-2: Übersicht Variantenentwicklung Vorprojekt 2016

Varianten mit hohen geologischen Risiken (z. B. N4, GT.05) wurden ausgeschlossen. Die Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) erfolgte nach einem standardisierten Schema (RVS 02.01.22), wobei die Bereiche „Raum & Umwelt“, „Verkehr & Technik“ und „Kosten“ gleich gewichtet wurden.

Die Auswahlvariante wurde auf Basis der Bewertungen, Gewichtungen und Analysen festgelegt:

- Bewertungsabschnitt 1 (Ost): M0
- Bewertungsabschnitt 2 (Mitte): EP08
- Bewertungsabschnitt 3 (West): EP08

Die Vorteile der Auswahlvariante Vorprojekt lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Durch den Bau nah am Bestand der B 317 wird keine zusätzliche Verkehrsachse im Talraum der Mur geschaffen.
- Dies ergibt weiters geringere Flächeninanspruchnahmen vor allem von land- und forstwirtschaftlich genutzten Flächen.
- Der Talraum der Mur wird infrastrukturell bedingt nicht zusätzlich zerschnitten.
- Durch die Realisierung von Unterflurtrassen entstehen Ortsentwicklungspotenziale, insbesondere in Rothenthurm. Diese lassen neue Gestaltungsmöglichkeiten der dadurch geschaffenen Plätze zu, unterstützen die Ortsentwicklung nach Innen und mindern bestehende Zäsuren im Raum.
- Die Auswahlvariante birgt im Vergleich zu den anderen untersuchten Varianten das geringste geologische Risiko.
- Durch die Auswahlvariante erfolgt die geringste Beeinflussung des Natura-2000-Raumes im Vergleich zu den anderen geprüften Varianten.

2.6.5 Zustimmung BMVIT 2018

Das Vorprojekt wurde am 18.04.2017 beim BMVIT (heute BMIMI) eingereicht. Am 14.03.2018 erfolgte von Seiten des BMVIT die Zustimmung zum Vorprojekt und damit einhergehend die Zustimmung zur Fortführung weiterer Planungsschritte auf Grundlage der Auswahlvariante. Die Verordnung nach § 14 BStG (Bundesstraßenplanungsgebiet) erfolgte am 19.08.2019 (BGBlA_2019_II_242).

Auf Basis des Vorprojektes wurden im Sommer 2017 die Arbeiten zur nächsten Planungsstufe, dem sogenannten Einreichprojekt, gestartet.

2.6.6 Evaluierung BMK „Bauprogramm der Zukunft“ 2021

Die Evaluierung aller Neubau- und Kapazitätserweiterungsprojekte („Bauprogramm der Zukunft“) wurde am 25.11.2021 abgeschlossen. Für die S 36 Teilabschnitt 1 ergaben sich daraus folgende Schlussfolgerungen: Das Projekt wird als Lückenschluss zwischen den bereits umgesetzten Abschnitten zwischen Unzmarkt und St. Georgen o. J. weiterverfolgt. Die Planungen sollen unter Einbindung der Anrainerinnen und Anrainer mit Hinblick auf besseren Schutz von Umwelt, Natur und Klima als auch umfangreiche Maßnahmen zum Lärmschutz und zur Verkehrssicherheit verbessert werden.

2.6.7 Straßenbauliches Einreichprojekt 2022

Am 21.07.2022 wurde das straßenbauliche Einreichoperat gem. Projektierungsdienstanweisung sowie die Unterlagen zur Wirtschaftlichkeitsprüfung von Bundesstraßen dem BMK (BMIMI) vorgelegt.

Eine umfassende Planungsausstellung hat am 12.10.2022 im Projektgebiet (Rothenthurm) stattgefunden.

Die UVP-Einreichunterlagen wurden parallel zur Prüfung des straßenbaulichen Einreichoperates ausgearbeitet und noch Änderungen / Ergänzungen aufgrund UVP-G Novelle (z.B.: Bodenschutzkonzept) und Rückmeldung durch das BMK / BMIMI (zum straßenbaulichen Einreichoperat) durchgeführt.

Mit 03.06.2024 erfolgte die Freigabe des straßenbaulichen Einreichprojektes gemäß Projektierungsdienstanweisung durch das BMK (BMIMI). Diese Freigabe erlaubt das Setzen der nächsten Planungsschritte sowie die Einreichung zur UVP.

3 PRÜFKRITERIEN

3.1 WIRTSCHAFTLICHKEIT

3.1.1 Gesamtkosten

Die Gesamtkosten des Vorhabens liegen bei 640 Millionen Euro. Gemäß aktueller Bauprogrammsplanung P62 ist ein Baubeginn mit 2029 möglich.

3.1.2 Gesamtkosten / km

Die Gesamtkosten pro Kilometer liegen bei ~53,5 Mio Euro.

Besondere kostenbestimmende Faktoren:

- 3 UFT mit 590 m, 640 m und 690 m
- Errichtung 2. Tragwerk Grünhüblbrücke (LW 550 m)

3.1.3 Nutzen-Kosten-Untersuchung

Im Rahmen des Vorprojekts und Untersuchungen, die diesem vorgeschaltet sind, wurde schrittweise die nunmehr genehmigte Trassenführung hergeleitet. So wurden in einem Vorprojekt Straßen-Lösungen als Varianten aufbereitet und verglichen, was zu jener Trassenführung geführt hat, die nunmehr der Genehmigung zu Grunde liegt (vgl. Kapitel 2.6).

Diese Auswahlsschritte folgen jeweils den Prinzipien der RVS 02.01.22 Nutzen-Kosten-Untersuchungen. Darin werden mehrere Prozesse und Methoden beschrieben, wie eine solche Auswahl derart erfolgen kann, dass eine insgesamt beste Lösung zur weiteren Bearbeitung und als Grundlage für das Einreichprojekt empfohlen werden kann.

Dazu werden neben den Themen Verkehr und Verkehrssicherheit, die meist die wesentlichen Ziele bei der Umsetzung einer Verkehrsinfrastruktur abbilden, auch raum- und umweltrelevante Themen bewertet. Diese Themen bzw. Kriterien fließen ein, um ein gesamthafes Bild der Wirkungen zu erzeugen und so frühzeitig möglichen Umweltfolgen abschätzen zu können, da auch diesen ein öffentliches Interesse zukommt (Schutz der menschlichen Gesundheit, Trinkwasser- und Hochwasserschutz, Bodenverbrauch, Klimaschutz, Naturschutz, udgl.). Darüber hinaus kann in diesem Planungsschritt sichergestellt werden, dass eine Trasse weiterverfolgt wird, die keine grundsätzlichen Genehmigungshindernissen und -risiken entgegensteht. Eine wesentliche weitere Entscheidungskomponente sind – selbstverständlich – die Kosten.

Die Gegenüberstellung nach RVS ermöglicht eine vollständige, nachvollziehbare und plausible Erarbeitung einer Trassenempfehlung, die erst durch die Zusammenschau aller Kriterien möglich wird.

Die günstigste Lösung ist nicht geeignet, wenn diese hinsichtlich der verkehrlichen Zielsetzung nicht tauglich ist oder hohe Genehmigungsrisiken birgt.

Die verkehrlich beste Lösung ist nicht zielführend, wenn diese ungleich teurer als eine ebenfalls sehr gute Lösung ist oder deutlich negative Umweltauswirkungen zeigt.

Die angesprochene methodische Gegenüberstellung hat die folgende Variante als Grundlage für das Einreichprojekt empfohlen (vgl. Kapitel 2.6.4):

- Bewertungsabschnitt 1 (Ost): M0
- Bewertungsabschnitt 2 (Mitte): EP08
- Bewertungsabschnitt 3 (West): EP08

In Abwägung der Verkehrswirksamkeit und der Umweltwirkungen und unter Berücksichtigung der Kosten stellt sich diese Lösung als **die insgesamt beste und somit auch als wirtschaftliche Lösung** dar.

3.2 EFFIZIENZ

Der Begriff „Effizienz“ in Zusammenhang mit einem neuen Straßenprojekt bezieht sich darauf, wie gut die eingesetzten Ressourcen – wie Geld, Zeit, Material und Arbeitskraft – genutzt werden, um das gewünschte Ziel zu erreichen. Es geht also darum, das Projekt so durchzuführen, dass möglichst viel Nutzen bei möglichst geringem Aufwand erzielt wird.

Der Unterschied zwischen Effektivität und Effizienz liegt darin, worauf der Fokus liegt. Effektivität beschreibt, ob ein Ziel überhaupt erreicht wird. Es geht also darum, die richtigen Maßnahmen zu ergreifen, um das gewünschte Ergebnis zu erzielen. Effizienz hingegen bezieht sich darauf, wie gut die Ressourcen genutzt werden, um dieses Ziel zu erreichen. Es geht darum, das Ergebnis mit möglichst geringem Aufwand oder Kosten zu erzielen. Kurz gesagt: Effektivität ist das „Ob“ (Erreichen des Ziels), während Effizienz das „Wie“ (optimale Nutzung der Ressourcen bei der Zielerreichung) beschreibt.

Dass der angestrebte Effekt, der Nutzen und damit die Zielerreichung im Sinne der definierten Zielsetzung für das Vorhaben eintritt, ist durch die im Rahmen der Projektentwicklung erbrachten Untersuchungen und Nachweise belegt.

3.2.1 Gesamtkosten / Kfz (DTV)

Die Investitionskosten sind die unter Berücksichtigung von Nutzungsdauer und Verzinsung auf die relevanten jährlichen Betrachtungszeiträume umgerechneten gesamten Investitionen. Die Investitionskosten repräsentieren somit den tatsächlichen gesamtwirtschaftlichen jährlichen Ressourcenverzehr (jährlicher Wertverlust der Infrastruktur).

Investitionskosten der Infrastruktur umfassen alle Kosten für die Herstellung eines Verkehrsweges inklusive der Kosten für die Umsetzung etwaiger Schutz-, Entlastungs- und Ausgleichsmaßnahmen. Investitionskosten umfassen ferner die eigentlichen Planungskosten sowie darüber hinaus die während der Planungs- und Bauzeit

seitens des Planungsträgers anfallenden Kosten (Verfahrensabwicklung, Öffentlichkeitsarbeit, Projektkontrolle, Bauüberwachung und -abrechnung), sofern diese Kosten eindeutig einem Vorhaben zurechenbar sind.

Die Gegenüberstellung der Kosten mit der Nutzungsintensität (Fahrten, km-Leistung, usw.) kann allerdings nicht allein über einen Vorhabensabschnitt beurteilt werden, sondern muss auf Grund der verkehrlichen Wirkung im relevanten Netz mit allen Be- und v.a. auch Entlastungen über einen Zeitraum bewertet werden. Eine schlichte Darstellung Gesamtkosten pro durchschnittlichen täglichen Verkehr auf dem Bundesstraßenabschnitt ergibt folglich kein korrektes Bild über die Effizienz. Darüber hinaus werden neben verkehrlichen Effekten weitere Nutzen erzielt, weshalb die Effizienz für die Bau- und Betriebsphase neben den verkehrlichen Wirkungen noch weitere Aspekte berücksichtigt. Dies ist in Kap. 3.3 dokumentiert. Die alleinige verkehrliche Wirkung im Sinne der Verkehrsinfrastruktur wird in den folgenden Kapiteln behandelt.

3.2.2 Entlastungswirkung

In den Ortsdurchfahrten innerhalb des Projektabschnitts zeigen sich im Jahr 2040 mit der Realisierung der S 36 im Teilabschnitt 1 sehr starke Entlastungen. Die geplante S 36 bietet für alle Verkehrsströme, die nicht direkt in die Orte hineinführen, eine hochwertige und komfortable Verbindung, sodass auf der bestehenden B 317 sehr starke Verringerungen der Verkehrsbelastungen zu erwarten sind.

- B 317 Rothenthurm: 1.300 Kfz/24h, davon 200 Lkw/24h
- B 317 St. Peter o.J.: 3.300 Kfz/24h, davon 800 Lkw/24h
- B 317 Pichl/Schütt: 600 Kfz/24h, davon 200 Lkw/24h
- B 317 Wöll: 600 Kfz/24h, davon 200 Lkw/24h

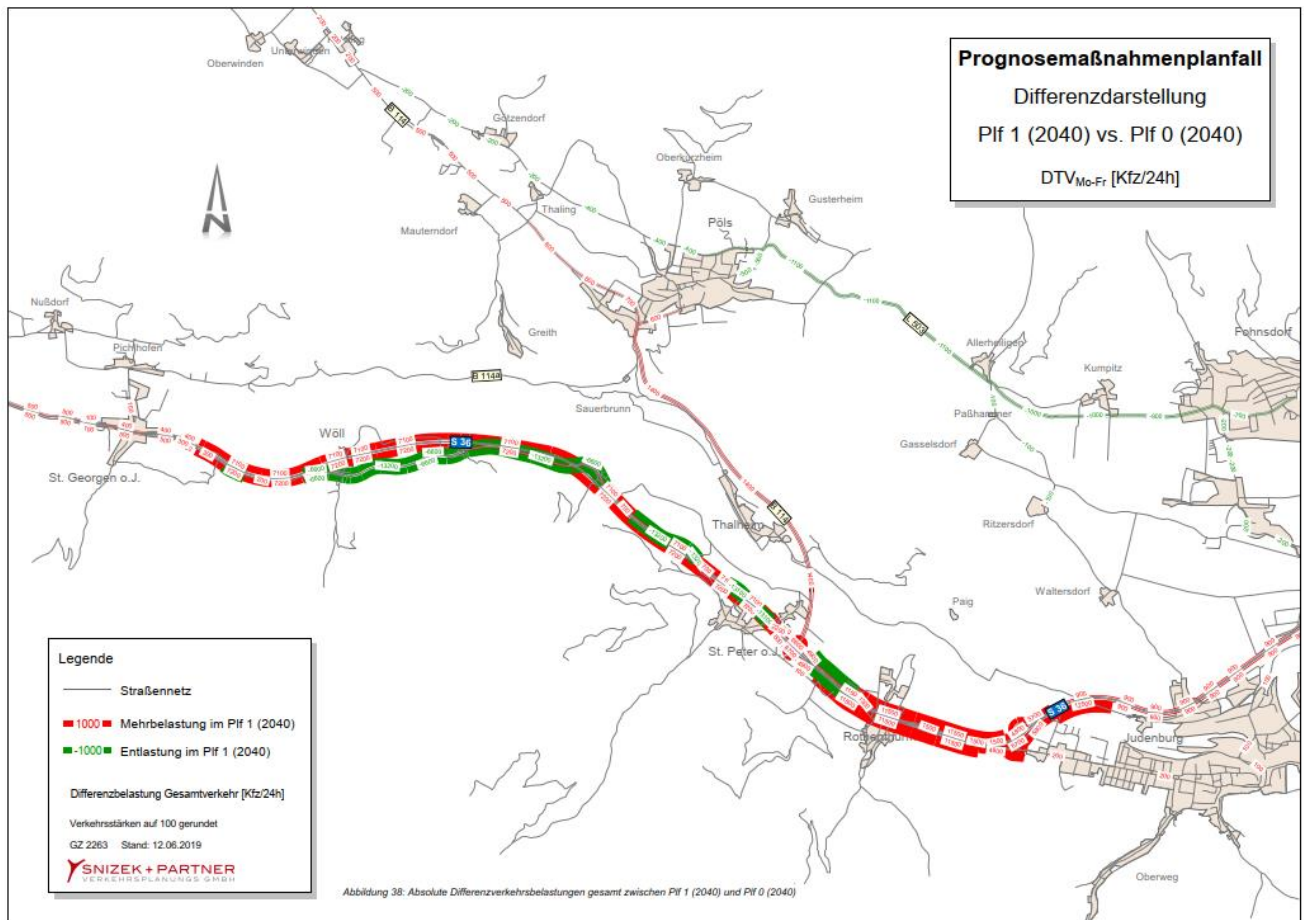


Abbildung 3-1: Absolute Differenzverkehrsbelastungen gesamt zwischen Plf 1 (2040) und Plf 0 (2040)

3.2.3 Wirkung Erreichbarkeiten

Die Verbesserung hinsichtlich der Erreichbarkeiten bildet sich in den monetarisierten Reisezeiten ab.

Durch den Ausbau der hochrangigen Straßeninfrastruktur in den dargestellten Planfällen wird generell der verlagerbare Verkehr aus dem untergeordneten Landes- und Gemeindestraßennetz auf das Schnellstraßen- und Autobahnnetz gebündelt. Aufgrund des Ausbaustandards und der Leistungsfähigkeit dieser Straßen werden dadurch deutlich geringere Fahrzeiten erzielt als im untergeordneten Netz, insgesamt kommt es somit zu einer Verringerung der Reisedauer.

Die Reisezeit im Motorisierten Individualverkehr (Kfz-h) wurde für den Nullplanfall 2040 und für den maßgebenden Planfall im Prognosejahr 2040 ausgewertet. Die Reisezeitsumme im Gesamtverkehr im Nullplanfall P0 im Jahr 2040 beträgt 40.637 Kfz-h/Werktag. Im Maßnahmenplanfall P1 2040 beträgt der Gesamtverkehr im Jahr 2040 40.280 Kfz-h/ Werktag. Durch die S 36 Murtal Schnellstraße, Teilabschnitt 1 kann die Reisezeit im Prognosejahr 2040 im gesamten Projektgebiet um ca. – 0,9 % (-357 Kfz-h/Werktag) und im untergeordneten Straßennetz um ca. – 6,5 % (- 2.109 Kfz-h/Werktag) reduziert werden.

Es zeigt sich, dass es zu einer deutlichen Zunahme der Verkehrsleistung auf dem A- und S-Netz kommt, während im untergeordneten Straßennetz Rückgänge erkennbar sind. Durch die Verlagerung auf das hochrangige Netz reduziert sich die Reisezeitsumme im gesamten Betrachtungsraum.

Als monetarisierter Wert gehen diese Einsparungen wie folgt ein:

Abbildung 3-2: Zusammenfassung Zeitkosten sowie Nutzen [€/Jahr] gemäß RVS 02.01.22, gerundet [Quelle Snizek+Partner, Zusammenstellung ILF]

Zusammenfassung Zeitkosten				
Planfall	Reisezeitkosten €/ Jahr	Transportzeit- kosten €/ Jahr	Summe € / Jahr	Nutzen € / Jahr
Nullplanfall P0	€ 325.462.031	€ 80.932.924	€ 406.394.955	
Maßnahmenplanfall P1	€ 322.373.922	€ 80.776.191	€ 403.150.113	€ 3.244.842

Anmerkung: Reisezeitkosten beziehen sich auf Personenverkehr, Transportzeitkosten beziehen sich auf Güterverkehr.

3.2.4 Erfüllung Planungsziele

Ziele	Zielerfüllung	
Verkehrliche und bauliche Ziele		
Lückenschluss der S 36 Murtal Schnellstraße zwischen Judenburg und St. Georgen ob Judenburg unter Berücksichtigung der Grundsätze der Wirtschaftlichkeit, Sparsamkeit und Zweckmäßigkeit	Der gegenständliche Teilabschnitt der S 36 von Judenburg bis St. Georgen stellt einen Lückenschluss zwischen den sich bereits in Betrieb befindlichen Teilabschnitten „Knoten St. Michael bis Judenburg“ und „St. Georgen bis Unzmarkt“ dar.	+
Schaffung einer leistungsfähigeren Vernetzung der Ballungs- und Wirtschaftsräume in der Obersteiermark	Mit der Errichtung der S 36 Murtal Schnellstraße, Teilabschnitt 1, Judenburg – St. Georgen o.J. wird eine leistungsfähige Verbindung (2 Fahrstreifen je Richtungsfahrbahn) geschaffen.	+
Erhöhung der Verkehrssicherheit zwischen Judenburg und St. Georgen ob Judenburg insbesondere durch eine Verbesserung der Situation in den Ortsbereichen (Trennung von lokalem Verkehr bzw. Durchzugsverkehr und Entschärfung unübersichtlicher Straßenabschnitte)	Mit Umsetzung der S 36 Murtal Schnellstraße, Teilabschnitt 1, Judenburg – St. Georgen o.J., kann das Unfallpotential gegenüber dem Vergleich ohne S 36 gesenkt werden.	+
Raum- und Umweltziele		
Schaffung von Entwicklungspotentialen in den Ortsbereichen	Durch die Realisierung von Unterflurtrassen entstehen Ortsentwicklungspotenziale, insbesondere in Rothenthurm. Diese lassen neue Gestaltungsmöglichkeiten der dadurch geschaffenen Plätze zu, unterstützen die Ortsentwicklung nach innen und mindern bestehende Zäsuren im Raum.	+
Verbesserung der Erreichbarkeit der Region und damit Attraktivierung des Wirtschaftsstandortes	Der gegenständliche Teilabschnitt der S 36 von Judenburg bis St. Georgen schließt die bereits in Betrieb befindlichen Teilabschnitte „Knoten St. Michael bis Judenburg“ und „St. Georgen bis Unzmarkt“ an das hochrangige Straßennetz an. Durch die S 36 Murtal Schnellstraße, Teilabschnitt 1 kann die Reisezeit im Prognosejahr 2040 im gesamten Projektgebiet um ca. – 0,9 % (-357 Kfz-h/Werktag) und im untergeordneten Straßennetz um ca. – 6,5 % (- 2.109 Kfz-h/Werktag) reduziert werden.	+

Entlastung der Anrainer an der B 317 hinsichtlich Lärm- und Schadstoffimmissionen	Vor allem für die Siedlungsräume in Rothenthurm, St. Peter o.J./Furth und Wöll ergeben sich durch die Unterflurtrassen im Zuge der S 36 deutliche Reduktionen der Lärm- und Luftschadstoffimmissionen. Generell dominieren durch das Vorhaben in Hinblick auf den Lärm deutlich die Entlastungswirkungen.	
---	---	---

3.2.5 Erfordernis Lückenschluss / TEN

Der gegenständliche Teilabschnitt der S 36 von Judenburg bis St. Georgen hat eine Länge von rund 11,9 km und stellt einen Lückenschluss zwischen den sich bereits in Betrieb befindlichen Teilabschnitten „Knoten St. Michael bis Judenburg“ und „St. Georgen bis Unzmarkt“ dar.

Die S 36 ist kein Bestandteil des TEN-V-Netzes und hat – wie auch in den Projektzielen definiert – seinen überwiegenden Nutzen in der Vernetzung der Ballungs- und Wirtschaftsräume in der Obersteiermark.

3.2.6 Kritische Infrastruktur

Die ASFINAG und ihre Projekte sind Teil des Österreichischen Programmes zum Schutz kritischer Infrastrukturen (APCIP) und dem Sektor Transport und Verkehr zugeordnet.

Am 2. April 2008 hat die österreichische Bundesregierung das Österreichische Programm zum Schutz kritischer Infrastrukturen (APCIP) beschlossen. Im aktuellen Masterplan APCIP 2014 sind strategische Zielsetzungen festgelegt, die in unterschiedlichen Handlungsfeldern erreicht werden. Ziel ist es, die Funktionsfähigkeit von kritischen Infrastrukturen vor Gefährdungen durch Naturkatastrophen, technische Unfälle, menschliches Versagen, Terrorismus und ähnlichen zu bewahren und einen hohen Grad an Versorgungssicherheit sicherzustellen.

3.3 EFFIZIENZ: VOLKSWIRTSCHAFTLICHE IMPULSSETZUNG

3.3.1 Grundlagen

Als Grundlage für die Aufbereitungen im nachfolgenden Unterkapitel 3.3.2 Bauphase wurden die Gesamterrichtungskosten sowie die Kostenstruktur für die S 36 Murtal Schnellstraße, Teilabschnitt 1, Judenburg – St. Georgen o.J. gesamthaft zusammengestellt.

Die der Berechnung zugrunde liegenden, ansetzbaren Gesamtkosten inklusive „Unvorhergesehenem“ betragen rund 528 Mio. €. Bis zum eigentlichen Baubeginn wird eine Erhöhung der nominellen Kosten (durch allgemeine Inflation und bauspezifische Preisentwicklungen) um 113 Mio. € angesetzt („Gleitung“). Für die einzelnen Gewerke (Freiland, Brücke, EM etc.) wurden auf Basis von ASFINAG-Abrechnungen spezifische Güterstrukturen abgeleitet, die als Eingangsdaten für die folgende Simulation der Bauphaseneffekte verwendet wurden.

	Basis- kosten	Unvorher- gesehenes	Gleitung
Grundeinlöse	42.3	-	-
Projektierung	50.4	9.8	14.0
Projektmanagement	12.2	2.4	3.4
Baukosten	312.9	61.0	86.8
Baukosten Freiland	124.2	24.2	34.5
Baukosten Brücke	54.2	10.6	15.0
Baukosten Nebenanlagen / Lärmschutz	12.3	2.4	3.4
Baukosten Tunnel OBW/GBW	122.2	23.8	33.9
EM - Elektromaschinelle Maßnahmen	30.6	6.0	8.5
Gesamtkosten	448.4	79.2	112.7

Abbildung 3-3: Gesamterrichtungskosten und Kostenstruktur S 36 Murtal Schnellstraße, Teilabschnitt 1, Judenburg – St. Georgen o.J. (in Mio. €) [Quelle ASFINAG 2025]

3.3.2 Bauphase

Simuliert wurde die Bauphase der S 36 mit dem regionalen Input-Outputmodell ASCANIO, das die ökonomischen Verflechtungen zwischen 74 Branchen in den neun österreichischen Bundesländern (sowie dem Ausland) modelliert. Zu diesen Verflechtungen zählen neben den direkten Effekten (die bei den von der ASFINAG beauftragten Unternehmen auftreten) auch die indirekten sowie die produktionsbezogenen induzierten Effekte. Die indirekten Wirkungen ergeben sich durch den Produktionskreislauf (die direkt beauftragten Unternehmen kaufen von anderen Betrieben Vorleistungen – Baustoffe, Energie, Transportdienstleistungen etc. – zu; diese Betriebe kaufen ihrerseits bei Dritten Vorleistungen zu usw.) Die produktionsbezogenen induzierten Effekte ergeben sich aus den Abschreibungen der im Produktionskreislauf beschäftigten Unternehmen, die zu entsprechenden Ersatzinvestitionen führen.

Die gesamten Errichtungskosten (inklusive „Unvorhergesehenes“, aber ohne Gleitung) betragen 528 Mio. €. Diese sind aktuell (im Fall einer fiktiven Errichtung im Jahr 2024) im Produktionsprozess mit etwas unter 380 Mio. € an österreichischer Wertschöpfung verbunden, durch die etwa 4,000 Beschäftigte (entsprechend 3,500 Vollbeschäftigten) ausgelastet werden. Das damit verbundene Aufkommen an Sozialversicherungsabgaben wird auf rund 80 Mio. € geschätzt, das Steueraufkommen auf gut 50 Mio. € (wovon nach aktuellem Finanzausgleich über 30 Mio. € beim Bund verbleiben). Die größten Wirkungen werden für die Standortregion Steiermark ermittelt, über regionale Handelsströme werden aber in allen Bundesländern positive Wirkungen auf Wertschöpfung und Beschäftigung (sowie – nicht zuletzt über den Finanzausgleich – auf die Einnahmen aus dem Steueraufkommen der Gebietskörperschaften) erwartet.

	Impact [Mio. €]	Wertschöpfung	Beschäftigung - Kopfzahlen	Beschäftigung - VZÄ	Sozialversicherungs- abgaben	Steueraufkommen	Steuerverteilung nach FAG		
							Bund	Länder	Gemeinden
Burgenland	0	4	50	50	1	1	0	0	0
Kärnten	0	12	150	150	2	1	1	1	1
Niederösterreich	0	20	250	200	4	2	2	1	1
Oberösterreich	0	20	250	200	4	2	2	1	1
Salzburg	0	8	100	50	1	1	1	0	0
Steiermark	524	262	2,800	2,500	58	41	1	5	5
Tirol	0	7	100	50	1	1	1	1	1
Vorarlberg	0	3	50	50	1	0	0	0	0
Wien	0	40	250	250	6	4	2	2	2
Gesamt	524	376	3,950	3,500	77	54	33	10	11

Abbildung 3-4: direkte und indirekte Effekte der S 36 nach Bundesländern – Bauphase [Quelle ASFINAG und WIFO]

Eine ähnliche Ausbreitung der Wirkungen über die unmittelbar beauftragten Branchen hinaus wird für die sektoralen Wirkungen ermittelt: für das Baugewerbe, den größten Empfänger der direkten Ausgaben (vor Sachgütern und unternehmensnahen Dienstleistungen), werden zwar die größten Brancheneffekte ermittelt, ihr Anteil an den Gesamteffekten beträgt aber nur knapp zwei Fünftel (ihr Anteil an den direkten Aufträgen beträgt drei Viertel). Im Verkehrssektor sind auch die Eigenleistungen der ASFINAG (für Projektmanagement) enthalten. Die Effekte in den konsumnahen Branchen – Einzelhandel, Gastronomie, Wohnungswesen – werden von der Annahme getrieben, dass die Ausgaben für die Grundeinlöse über die Zeit vollständig in den privaten Konsum fließen.

Branche	Wertschöpfung	Beschäftigung - Kopfzahlen	Beschäftigung - VZÄ	Branche	Wertschöpfung	Beschäftigung - Kopfzahlen	Beschäftigung - VZÄ
A Land- und Forstwirtschaft	1	50	25	K Finanz- und Versicherung	10	100	75
B Bergbau	3	25	25	L Grundstücks- und Wohnungswesen	22	50	50
C Herstellung von Waren	51	500	450	M Freiberufliche/techn. DL	44	675	550
D Energieversorgung	4	25	25	N Sonst. wirtschaftl. DL	25	450	375
E Wasserver- u. Abfallentsorgung	5	25	25	O Öffentliche Verwaltung	2	25	25
F Bau	144	1.250	1.200	P Erziehung und Unterricht	2	25	25
G Handel	24	350	300	Q Gesundheits- und Sozialwesen	1	25	25
H Verkehr	25	225	200	R Kunst, Unterhaltung und Erholung	0	25	0
I Beherbergung und Gastronomie	4	75	75	S Sonst. Dienstleistungen	1	25	25
J Information und Kommunikation	6	75	50	T Private Haushalte	0	0	0
				Gesamt	375	3,950	3,500

Abbildung 3-5: direkte und indirekte Effekte der S 36 nach Wirtschaftsbranchen – Bauphase (Wertschöpfung in Mio. €) [Quelle ASFINAG und WIFO]

3.3.3 Betriebsphase

Die Standorteffekte der S 36 in der Betriebsphase wurden mit dem EcoAustria Regionalmodell simuliert. Dieses Modell umfasst mehr als 150 NUTS-3-Regionen¹ in Mitteleuropa, darunter alle österreichischen Regionen sowie angrenzende Gebiete in Bayern, der Schweiz, Norditalien, Slowenien, Ungarn, der Slowakei und Tschechien. Im Zentrum des Modells steht der Erreichbarkeitsindikator, der auf einem gravitationsbasierten Ansatz beruht: Regionen gewinnen an Attraktivität, je besser sie an überregionale Wirtschaftszentren mit hoher Wirtschaftsleistung angebunden sind. Verbesserungen der Verkehrsinfrastruktur – wie im Fall der S 36 – verkürzen die Reisezeiten zwischen den Regionen. Dadurch erhöht sich die Standortqualität der betroffenen Regionen, was wiederum zu einer Steigerung der Produktivität und Wertschöpfung führt. Das Regionalmodell bildet diesen Zusammenhang explizit ab und erlaubt es, die wirtschaftlichen Effekte von Infrastrukturmaßnahmen nicht nur für einzelne NUTS-3-Regionen, sondern auch für Bundesländer und die Volkswirtschaft insgesamt abzuschätzen. In einem weiteren Schritt werden schließlich die daraus resultierenden Steuer- und Abgabenrückflüsse für Bund, Länder und Gemeinden berechnet, sodass die volkswirtschaftlichen Wirkungen einer Maßnahme umfassend dargestellt werden können.

Die Wirkungen der ASFINAG-Baumaßnahme S 36 in der Betriebsphase – also die Reisezeitverbesserungen, die sich aus diesem Projekt ergeben – wurden auf Basis von Verkehrsmodellen durch Verkehrsplanungsbüros ermittelt, deren Ergebnisse über die ASFINAG den Autoren dieser Untersuchung zur Verfügung gestellt wurden. Auf Basis dieser Modelle ergeben sich Reisezeitgewinne durch den Ausbau der S 36 im oberen Murtal mit

¹ NUTS-Regionen sind eine territoriale Gliederung der Europäischen Union (EU) nach der Systematik der Gebietseinheiten für die Statistik (NUTS), die eine einheitliche Erhebung und Analyse von regionalen Daten ermöglicht. Die NUTS-3 Regionen sind die kleinste Einheit dieser Gliederung. Die Zahl der Bevölkerung dieser regionalen Einheit liegt zwischen 150.000 und 800.000, wobei auch größere Einheiten möglich sind (in Österreich etwa Wien). Insgesamt gibt es in Österreich 35 NUTS-3 Einheiten.

geringfügigen Verkürzungen der Reisezeit in west-östlicher Richtung von durchschnittlich 2,5 Minuten. Entsprechend wirkt sich dies nur geringfügig auf die Erreichbarkeit und damit indirekt die geographische Verteilung der österreichischen NUTS-3 Regionen aus. Hier sind nennenswerte Effekte lediglich in Osttirol und der Obersteiermark zu verorten, die im Allgemeinen recht gering sind (vgl. Abbildung 3-6).

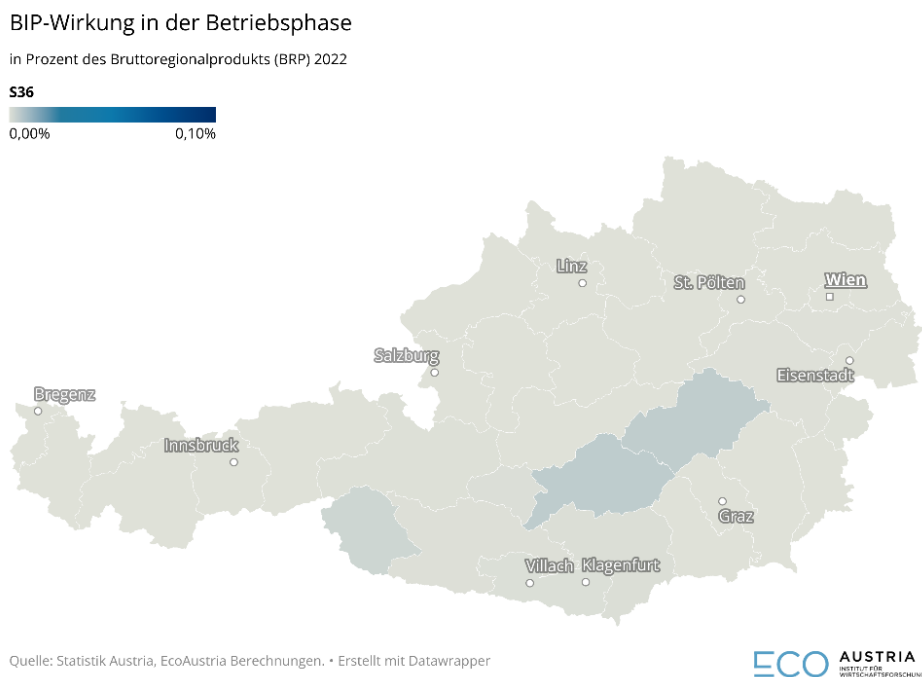


Abbildung 3-6: S 36 – Räumliche BRP-Wirkung in der Betriebsphase [Quelle Eco Austria]

Betrachtet man die Wertschöpfungseffekte in den ersten 30 Jahre des Betriebs ab 2035, ergibt sich ein Zuwachs an Wertschöpfung in Österreich im ersten Jahr des Betriebs in Höhe von 800.000 Euro, der über die ersten 30 Jahre des Betriebs auf knapp 1,1 Mio. Euro ansteigt. Damit einhergehend wird der steuerliche Rückfluss für den Gesamtstaat unter der Annahme einer gleichbleibenden Steuerstruktur auf im ersten Jahr auf rund 0,4 Mio. Euro geschätzt. Kumuliert man die Wertschöpfungseffekte über die ersten 30 Jahre des Betriebs ergibt sich ein kumulativer Zuwachs an Wertschöpfung in Österreich in Höhe von 13 Mio. €. Damit einhergehend wird der steuerliche Rückfluss für den Gesamtstaat unter der Annahme einer gleichbleibenden Steuerstruktur auf kumulativ rund 6 Mio. € geschätzt. Hinzu kommen noch etwa rund 30 Mio. €, kumuliert über diese Periode, an Wertschöpfungseffekten (sowie gut 10 Mio. € an damit verbundenen Steuern und Abgaben), die sich aufgrund der Instandhaltung der Infrastruktur ergeben.

3.3.4 Zusammenführung Bau- und Betriebsphase

Bau- und Betriebsphase weisen definitorisch unterschiedliche Zeitbezüge auf. Um die Wirkungen vergleichbar (und summierbar) zu machen, werden die Wertschöpfungsströme zum einen realisiert (d.h. um die Inflation

korrigiert) sowie auf das Bezugsjahr 2025 abdiskontiert; als Diskontsatz werden dabei 3,3 % angenommen². Die Wirkungen der Bauphase werden gleichmäßig über die Errichtungsperiode aufgeteilt; die jährlichen Effekte der anschließenden Betriebsphase werden über eine Betriebsperiode von 30 Jahren angesetzt. In diese Betriebsperiode inkludiert sind jährliche Instandhaltungs- und Betriebskosten von rund 2 Mio. €³; die damit zusammenhängenden Wertschöpfungswirkungen sind in den Ergebnissen für die Betriebsphase inkludiert.

	Bauphase	Betriebsphase	Gesamt
Gesamtkosten	422	30	452
Wertschöpfung	305	45	350
Steuern & Abgaben	105	20	125

Abbildung 3-7: Abdiskontierte Kosten- und Wertschöpfungsströme (in Mio. €, Bezugsjahr 2025) [Quelle ASFINAG, WIFO und Eco Austria]

Bezogen auf 2025 belaufen sich die Kosten auf 420 Mio. € in der Bau- und 30 Mio. € in der Betriebsphase. Damit ist in der Bauphase eine Wertschöpfung von (ebenfalls bezogen auf 2025) insgesamt rund 300 Mio. € verbunden. In der folgenden Betriebsphase wird über einen Projektzeitraum von 30 Jahren eine kumulierte Wertschöpfung von insgesamt rund 45 Mio. € induziert. Insgesamt wird also eine Wertschöpfungswirkung von abdiskontierten 350 Mio. € geschätzt.

Das mit Bau und Betrieb der S 36 verbundene Aufkommen an Steuern und Abgaben zur Sozialversicherung wird – unter Zugrundelegung derzeit gültiger Steuer- und Abgabenquoten – auf rund 125 Mio. € geschätzt.

3.3.5 Weitere volkswirtschaftliche Aspekte

Es gibt eine ganze Reihe weiterer Aspekte, die in gegenständlicher Untersuchung nicht monetär bewertet wurden und daher im Folgenden nur überblicksmäßig dargestellt werden.

- **Staukosten:** Dies sind die augenfälligsten „Zusatzkosten“ des Verkehrs. Sie sind in erster Linie individuelle Zeitkosten; andere Kostenarten (v.a. zusätzliche Emissionen) sind nur von untergeordneter Bedeutung. Im Prinzip können diese Zeitkosten auch relativ einfach monetarisiert werden: die Summe der Zeit, die jeder „Stauteilnehmer“ im Stauverbringt, multipliziert mit dessen (evtl. individuell unterschiedlichen) Kosten pro Zeiteinheit sollte die Gesamtkosten eines Staus ergeben. Das Problem dabei sind aber die Kosten pro Zeiteinheit – die aber nicht konstant sind, sondern sich für zumindest drei Gruppen an Verkehrsteilnehmern deutlich unterscheiden: den Berufsverkehr, den Freizeitverkehr, sowie – als „Mittelweg“ – der Berufspendelverkehr. Für den Berufsverkehr stellen Staukosten eindeutig verlorene Wirtschaftsleistung dar – der Installateur, der eine halbe Stunde im Stau steht (oder anderweitig verkehrsbedingt verliert), kann in dieser halben Stunde keinen Auftrag ausführen; die Zeitkosten entsprechen hier im wesentlichen seinem Stundensatz. Der Freizeitverkehr ist hingegen mit

² Dieser Wert wird auch ASFINAG-intern verwendet

³ Diese ergeben sich aus Erfahrungswerten der ASFINAG pro km Fahrstreifen bzw. pro Tunnel-km.

keinen direkten wirtschaftlichen Verlusten verbunden – hier kommt allenfalls „Zeitpräferenz“ zum Tragen: die Zahlungsbereitschaft dafür, NICHT eine bestimmte Zeit im Stau verbringen zu müssen. Der Berufspendelverkehr liegt irgendwo dazwischen – (noch) nicht verlorene Arbeitszeit, aber doch mehr als reine Freizeitkosten. Es ist klar, dass die so berechneten Staukosten enorm abhängig sind von eben dieser Wahl der Zeitkosten. Die Kosten eines einzigen Staus können aber jedenfalls auf mehrere Hunderttausend Euro und mehr geschätzt werden.

Für die Ex-Ante-Abschätzung der (vermiedenen) Stauzeiten (und damit Staukosten) ist eine umfassende Analyse der neuen Verkehrssituation mithilfe eines geeigneten Verkehrsmodells notwendig.

- **Reisegeschwindigkeit:** ihre Auswirkungen gleichen Stauzeiten insofern, als auch hier die Kosten in Form von „Zeit“ anfallen; insofern gelten ähnliche Überlegungen wie bei der Abschätzung der Staukosten.
- **Verkehrssicherheit, Unfallkosten:** Unterschiede in der Sicherheit von Straßenvarianten drücken sich in der Zahl von Unfällen sowie den damit verbundenen Verletzten und Getöteten aus. Für alle diese gibt es (wenn auch nach Anwendungsfall sehr uneinheitliche) Schätzwerte, sodass die hier zu erwartenden Kosten(reduktionen) zumindest theoretisch gut einer monetären Bewertung zugeführt werden könnten, falls die entsprechenden Unfallzahlen abgeschätzt werden können.
- **Treibstoffverbrauch und Emissionen:** mit Emissionen sind nicht nur Luftschadstoffe gemeint; sie umfassen auch Feinstaub (Russpartikel, Reifen- und Bremsenabrieb⁴) oder Lärmemissionen. Ihre monetäre Abschätzung ist theoretisch zumindest ansatzweise möglich: für manche Luftschadstoffe gibt es direkte Preise (etwa bei Kohlendioxid); für Feinstaub und auch Lärmbelastung gibt es medizinische Untersuchungen über ihre Auswirkungen auf Gesundheit und Lebenserwartung, so dass auch hier zumindest theoretisch eine Abschätzung der wirtschaftlichen Kosten möglich ist.
Die Wirkung eines Straßenneubaus auf diese Emissionen kann dabei in vielerlei Richtungen laufen: die Verringerung von Stauzeiten ist aber jedenfalls positiv für alle diese Dimensionen. Eine Erhöhung der durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit kann aber etwa auch durchaus zu Erhöhungen des Treibstoffverbrauchs sowie aller Emissionsarten führen.
- **Auswirkung auf Betriebs- bzw. Erhaltungskosten:** diese stellen unmittelbar monetäre Kostenarten dar. Neu- oder Umbau von Straßenzügen kann durch bessere Ausgestaltung zu Einsparungen bei den Folgekosten – Betriebskosten (Winterdienst, Erhaltung etc.) bzw. Reparaturkosten – führen; diese Kosten können nicht extern abgeschätzt werden, sondern müssten direkt durch den Projektbetreiber ermittelt werden.
- **Stärkung der internationalen Standortqualität:** Ähnlichen Gedanken wie dem EcoAustria Regionalmodell zugrundeliegend, könnte die internationale Standortqualität durch verkehrsinfrastrukturelle Maßnahmen verbessert werden, wenn etwa ein Standort in Mitteleuropa

⁴ Reifen- und Bremsenabrieb sind beträchtliche Feinstaubquellen, die auch bei alternativen Antriebssystemen nicht vermieden werden können.

besser an einem internationalen Hafen oder global relevanten Transporthub angebunden wird. Damit würde sich auch die Möglichkeit zur Integration in globale Wertschöpfungsketten verbessern und die Standortqualität steigern. Der derzeit vorliegende Fokus auf Mitteleuropa blendet diesen Kanal zum Teil aus.

- **Arbeitsmarkteffekte:** zwar bildet das EcoAustria Regionalmodell in seiner aktuellen Form auch Arbeitsmarkteffekte zum Teil ab, da durch die Verbesserung der Verbindungen zu anderen Regionen der Pendelradius steigt und somit entlegene Regionen besser an Zentren anbindet, jedoch werden aktuell nicht explizit regionale Arbeitsmarktspezifika berücksichtigt.

Bessere Anbindung an Wirtschaftsstandorte und damit bessere Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen ist zum einen positiv für den Arbeitsmarkt (mehr Angebot für Arbeitgeber und Arbeitnehmer), kann aber auf der anderen Seite zu weiterer Zersiedelung beitragen.

3.4 NACHHALTIGKEIT

Im Zuge der Planung und Errichtung von Straßenneubauprojekten ist auch ein wesentlicher Fokus auf Nachhaltigkeit zu legen. Dies insbesondere, um den Ressourcenverbrauch zu minimieren und die Umweltbelastung so gering wie möglich zu halten aber auch die Lebensqualität für alle Beteiligten zu verbessern und eine gerechte und inklusive Gesellschaft zu fördern. Langlebige Bauweisen und Optimierung von Bauprozessen können ebenfalls einen Beitrag zur Nachhaltigkeit leisten.

Nachfolgende Übersicht stellt eine Zusammenschau der projektbezogenen Aspekte mit dem Fokus auf Nachhaltigkeit dar.

3.4.1 Ökologische Aspekte

3.4.1.1 Schutz natürlicher Ressourcen

Die S 36 Murtal Schnellstraße, TA1 wurde unter Berücksichtigung des Stands der Technik, der Vorgaben von RVS und Normen dimensioniert. Der Flächenverbrauch durch das Vorhaben ergibt sich insbesondere aus den (sicherheits-) technischen Anforderungen wie etwa Fahrbahnbreiten, Erfordernis von Abstellstreifen, Wiederherstellung Wegeverbindungen, Lärmschutzmaßnahmen, ordnungsgemäße Entwässerung udgl. Neben den Vorgaben hinsichtlich des Stands der Technik wurden die Planungen unter Berücksichtigung von möglichst geringem Flächenverbrauch und Beschränkung auf das unbedingt erforderliche Ausmaß interdisziplinär mit allen Fachbereichen durchgeführt. Im Zuge des Planungsprozesses war ein möglichst ressourcenschonender Umgang mit Boden und Fläche eine grundlegende Planungsprämisse.

- Die Dimensionierung des Straßenquerschnitts sowie der Knoten und Anschlussstellen erfolgt gem. den Anforderungen der Leistungsfähigkeiten und aus den Ergebnissen der Verkehrsuntersuchung. Durch die durchgeführte Verkehrsuntersuchung unter Berücksichtigung künftiger Entwicklungen (zB Bevölkerungsprognose, Wirtschaftsprognose) wurde der Bedarf für die Dimensionierung des Vorhabens nachhaltig festgelegt. Daraus resultieren auch die unterschiedlichen Querschnittsanforderungen in den jeweiligen Abschnitten.
- Durch die Planung und Errichtung von Unterflurtrassen kann die erforderliche Infrastruktur „zweistöckig“ umgesetzt werden, wodurch insgesamt Fläche und Boden eingespart werden kann.
- Im Bereich der ASt. St. Peter o.J. wurden die Rampen und 2 Kreisverkehrsanlagen derart ausgeführt, dass ein möglichst schmaler Korridor entsteht und der Eingriff in den Hang minimiert wird.
- Durch die abschnittsweise Situierung von Pannenbuchten wird weniger Fläche versiegelt im Vergleich zu einem durchgehenden Abstellstreifen.
- Die Ableitungskanäle in die Mur werden verrohrt ausgeführt, wodurch es zu keiner dauerhaften Flächenbeanspruchung an der Oberfläche kommt.

- Soweit möglich, werden Wirtschaftswege nicht asphaltiert, sondern geschottert ausgeführt. Insgesamt kann dadurch der Versiegelungsgrad reduziert werden.
- Soweit technisch und schutzgutbezogen möglich, wurden Lärmschutzmaßnahmen als Wand ausgeführt. Zusätzliche Flächeninanspruchnahme durch Lärmschutzdämme konnten damit reduziert werden.
- Für die Bauphase wurde ein Massenverwertungskonzept ausgearbeitet mit Ziel einen Massenausgleich zu erreichen, Transporte zu minimieren und Ressourcen zu schonen sowie eine wirtschaftliche Projektabwicklung zu gewährleisten. Ziel ist die Verwertung von Schüttmaterial und Oberboden vor Ort. Überschussmassen von Oberboden und wertvolle Schotter werden dem Wirtschaftskreislauf zugeführt.
- Durch sorgsame Zwischenlagerung des Ober-, Zwischen- und Unterbodens können im rekultivierten Baufeld die Bodenfunktionen nach Abschluss der Bauphase sowie auf den unbefestigten und rekultivierten Flächen des Bauwerkes (Böschungen, Grünbücken, Mulden, usw.) rasch wiederhergestellt werden
- In der Maßnahmenplanung der ökologischen Maßnahmenflächen wurde Rest- und Zwickelflächen sowie auch Synergien aus den unterschiedlichen Fachbereichen berücksichtigt.

Folgender Flächenverbrauch ergibt sich durch das Vorhaben:

Boden und Fläche

Flächenverbrauch
S36 TA1

Betriebsphase
104,3 ha

Neuversiegelung
S36 TA1

Betriebsphase
22,5 ha*
*unter Berücksichtigung Entsiegelung bestehender Flächen

Wasser

Die gesamten Straßenwässer der S 36 werden in 13 Gewässerschutzanlagen gereinigt, bevor die Einleitung in die Mur erfolgt. Für die Straßenwasserbehandlung sind zweiteilige Beckenanlagen vorgesehen, die für eine Reinigung der Straßenwässer sorgen. Die Gestaltung der Becken erfolgt lt. RVS 04.04.11 Gewässerschutz an Straßen und befolgt prinzipiell die Grundsätze einer Voreinigung von verunreinigten Straßenoberflächenwässer über Bodenfilterpassagen.

Die Gerinne Mitterdorfbach (565 lfm), Schüttgrabenbach (200 lfm) und Edlingbach (320 lfm) werden im Zuge der Umsetzung des Vorhabens renaturiert.

3.4.1.2 Biodiversität

Europaschutzgebiete

Das Vorhaben liegt im Nahbereich zum Natura 2000-Gebiet „Ober- und Mittellauf der Mur mit Puxer Auwald, Puxer Wand und Gulsen“.

In der Bauphase sind die einzigen unmittelbaren Eingriffe an der Mur punktuell dort, wo die 13 Auslassbauwerke aus den 13 Gewässerschutzanlagen errichtet werden, in denen sämtliche Straßenwässer der S 36 gesammelt und vorgereinigt werden. Beim Bau dieser Bauwerke wird darauf Bedacht genommen, dass die Eingriffe in die Uferbereiche auf das absolut notwendige Minimum beschränkt werden. Die Arbeiten werden außerhalb der Laich- und Larvalzeit der aquatischen Schutzgüter in der Mur erfolgen.

Bauliche Eingriffe im Bereich von Mur-Zuflüssen innerhalb des Natura-2000-Gebiets beschränken sich auf drei Maßnahmen, nämlich auf Renaturierungen in den unmittelbaren Mündungsbereichen von Mitterdorfbach, Schüttgrabenbach und Edlingbach. Bei allen drei Renaturierungen werden sämtliche Arbeiten gewässerschonend nach dem Stand der Technik durchgeführt, die Bauarbeiten finden außerhalb der sensiblen Phasen der maßgeblichen Fisch- und Rundmäulerarten statt.

In der Betriebsphase erfolgt die Einleitung der in 13 Gewässerschutzanlagen vorgereinigten Straßenabwässer in die Mur. Daraus sind keine negative Auswirkung auf den chemischen Zustand der Mur und somit keine negativen Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der Schutzgüter zu erwarten.

Durch die Errichtung einer Gewässerschutzanlage sowie bei der Renaturierung des Mitterdorfbachs und des Edlingbachs wird der gem. Anhang I der FFH-Richtlinie prioritär geschützten Lebensraumtyps 91E0 „Erlen-Eschen- Weidenauen“ geringfügig beansprucht. Mittelfristig trägt die Renaturierung des Mitterdorfbachs und Edlingbachs zur Erhaltung und Entwicklung der Auwaldreste und ihrer Uferbegleitvegetation bei. Dadurch wird die Fläche des Lebensraumtyps 91E0 im Schutzgebiet vergrößert (zusätzliche Bestände am neuen Lauf des Mitterbachs).

Vernetzung

Durch die Errichtung des Vorhabens kommt es zu Änderungen im Raumgefüge was sowohl hinsichtlich des Schutzgutes Mensch als auch hinsichtlich des Schutzgutes Biologische Vielfalt zu Trennwirkungen führen kann. Dahingehend wurden nachstehende Planungsprämissen in der Projektierung und Maßnahmenplanung zugrunde gelegt.

- Verbesserung der Vernetzung in den Ortsgebieten durch Errichtung von Unterflurtrassen. Dadurch kommt es zu einer Entflechtung des Durchgangsverkehres mit dem lokalen Verkehr und zu einer Reduktion des Verkehres im Siedlungsraum selbst und somit zu einer Reduktion der Trennwirkung. In Rothenthurm, St. Peter o.J. und Wöll wurden im Rahmen eines Wettbewerbs zur Oberflächengestaltung der Unterflurtrassen Gestaltungskonzepte entwickelt. Ausgehend von städtebaulichen Überlegungen positionieren sich diese zwischen zukunftsweisender Ortsbildgestaltung bis zu Überlegungen an der Schnittstelle zur Raumplanung.

- Aufrechterhaltung des Straßen- und Wegenetzes für den untergeordneten motorisierten Verkehr, landwirtschaftliche und forstwirtschaftliche Nutzung sowie für die Naherholung (Wander- und Radwege).
- Wiederherstellung der Vernetzung in relevanten Bereichen durch Anlage und Gestaltung von 3 Grünbrücken und weiteren Grünquerungen und Durchlässen
- Anlage von Vernetzungselementen und Leitstrukturen zu den Querungshilfen (Gehölzstreifen, Strukturpflanzungen, technische Leitelemente (Amphibienleiteinrichtung, Wildschutzzaun)).

Ökologische Ausgleichsflächen

Im Zuge des UVP-Verfahrens sowie der naturschutzrechtlichen Einreichung sind zur Kompensation von Eingriffen durch das Vorhaben der S 36 umfangreiche ökologische Maßnahmen geplant. Folgend eine Auswahl:

- Anlage artenreicher Wiesenflächen und Biotopkomplexe
- Sicherung von Wiesenflächen
- Erhalt und Anlage von Streuobstwiesen
- Umsetzung naturnaher Gewässergestaltungen und -renaturierungen
- Anlage linearer Landschaftselemente
- Anlage von Struktur- und Gehölzpflanzungen sowie Baumreihen
- Umsetzung umfangreicher Waldverbesserungsmaßnahmen
- Anlage von Ersatzaufforstungen
- Anlage Stillgewässer
- Oberflächengestaltungen

In Summe sind ökologische Maßnahmenflächen im Ausmaß von rd. 87,5 ha vorgesehen

3.4.2 Ökonomische Aspekte

Die Dimensionierung des Straßenquerschnitts sowie der Knoten und Anschlussstellen erfolgt bedarfsorientiert gem. den Anforderungen der Leistungsfähigkeiten und aus den Ergebnissen der Verkehrsuntersuchung, sowie aus betrieblichen und wirtschaftlichen Überlegungen. Entsprechend der Verkehrsstärken wurden unterschiedliche Regelquerschnitte 2 + 2 mit Abstellstreifen und 2 + 2 mit Pannenbuchten gewählt.

Aufgrund der vorliegenden Topographie und aus Sicht des Humanschutzes werden bei ggst. Vorhaben kostenintensivere Kunstbauten (3 Unterflurtrassen) umgesetzt.

Für die Umsetzung des Vorhabens wurde ein umfassendes Baukonzept unter Berücksichtigung einer wirtschaftlichen Projektabwicklung ausgearbeitet. Dies beinhaltet einen möglichst ausgeglichenen Massenausgleich zur Minimierung der Transporte und zur Ressourcenschonung. Massenüberschuss wird daher auf eine im Projekt vorgesehene Bodenaushubdeponie in Rothenthurm verbracht.

Baustelleneinrichtungsflächen sind an logistisch günstigen Plätzen situiert, um eine effektive Abwicklung der Baustelle und des Baustellenverkehrs zu erreichen. Es ist vorgesehen kompakte, zügig voranschreitende

Arbeitsprozesse und -zyklen einzuhalten um Leerlauf- und Stehzeiten insbesondere bei energieintensiven Arbeitsprozessen sowie bei LKW-Fahrten zu vermeiden.

3.4.3 Soziale Aspekte

Lärm

In Summe werden Lärmschutzwände mit einer Gesamtlänge von rd. 2205 lfm und mit einer Gesamtschirmfläche von rd. 5.243 m² vorgesehen. Zusätzlich zu den Wänden werden Schallschutzwälle mit einer Gesamtlänge von rd. 270 lfm und mit einer Gesamtschirmfläche von 917 m² umgesetzt.

Als Ergänzung zu den Lärmschutzwänden und Lärmschutzwällen sind noch 3 Unterflurtrassen, 3 Grünbrücken und die Mitterdorfbachbrücke mit einer Gesamtlänge von ca. 2.090 lfm vorgesehen. In den Portalbereichen sind hochabsorbierend verkleidete Stützwände mit Höhen bis zu 9 m geplant.

Entlang der S 36 Murtal Schnellstraße sowie im Bereich von Zulaufstrecken kommt es trotz geplanter aktiver Lärmschutzmaßnahmen zu Grenzwertüberschreitungen einzelnen Objekten. Die Überschreitungen werden mittels Schalldämmlüfter bzw. Schalldämmlüfter und Schallschutzfenster für die Aufenthaltsräume an den betroffenen Fassaden kompensiert.

Durch das Vorhaben S 36 Murtal Schnellstraße werden im Nahbereich des Vorhabens für die folgenden Bereichen und Straßenabschnitten Entlastungen gegenüber dem Nullplanfall erfolgen:

- Judenburg Bereich Robert-Scholz-Gasse
- Ortsdurchfahrt Rothenthurm
- Mitterdorf
- Einzelobjekte neben der best. B 317 zw. Rothenthurm und St. Peter o.J.
- Ortsdurchfahrt St. Peter o.J.
- Ortschaft Pichl
- Ortschaft Schütt im Nahbereich zur best. B 317
- Ortschaft Wöll
- Großteil der Ortschaft Edling

Mehrbelastungen ergeben sich im Nahbereich des Vorhabens in den folgenden Bereichen und Straßenabschnitten gegenüber dem Nullplanfall:

- Gewerbegebiet Judenburg West
- Einzelobjekt zwischen Judenburg u. Rothenthurm
- Ein Fassadenbereich am Einzelobjekte westlich von St. Peter o.J:
- Wirtschaftsgebäude in Pichl
- Südliche Objekte von Schütt (Objekte in Hochlage)
- B 114 in Thaling
- Teile der Tauernstraße in Pöls
- B 317 Unzmarkt, Scheifling, Perchau am Sattel, Neumarkt, Dürnstein, Eberdorf

- L71 Klagenfurt Nord

Vor allem für die Siedlungsräume in Rothenthurm, St. Peter o.J./Furth und Wöll ergeben sich durch die Errichtung der S 36 aufgrund der Unterflurtrassen eine deutliche Reduktion der Lärmimmissionen. Im Vergleich von Nullplanfall und Maßnahmenplanfall von Wohnbauland (WR, WA, DO, KG) und Hauptwohnsitzen innerhalb der 45dB Isophone ergeben sich Entlastungswirkungen von ca. 55% bezüglich Einwohnerwerte und ca. 43% bezüglich Baulands.

Luftschadstoffe

Bei Umsetzung des Vorhabens kommt es zu Entlastungen für das Schutzgut Luft. Alle Grenzwerte der betrachteten Schadstoffe werden in den untersuchten Planfällen 2030 und 2040 eingehalten.

Für den Schadstoff NO₂ hat die Auswertung ergeben, dass bei allen Anrainerinnen und Anrainern die Gesamtbelastungen unter dem Grenzwert für das Jahresmittel von 35 µg/m³ (inkl. 5 µg/m³ Toleranzmarge) liegen. Folglich können auch die Genehmigungsvoraussetzungen gemäß § 20 IG-L von 40 µg/m³ bei allen Anrainern eingehalten werden.

Da für den Schadstoff NO₂ keine relevanten Zusatzbelastungen, hingegen bei einigen Anrainerinnen und Anrainern relevante Verbesserungen auftreten und die Genehmigungsvoraussetzungen gemäß § 20 IG-L eingehalten werden können, ergeben sich in der Betriebsphase für den Schadstoff NO₂ Entlastungen für das Schutzgut Luft.

Für den Schadstoff PM₁₀ wird der Grenzwert für den Jahresmittelwert im Untersuchungsgebiet bei allen Anrainerinnen und Anrainern eingehalten, außerdem ist mit weniger als den 25 zulässigen Überschreitungstagen beim Tagesmittelwert zu rechnen. Relevante Zusatzbelastungen zum Jahresmittelwert von > 1.2 µg/m³ werden bei keinem Anrainer / keiner Anrainerin ermittelt. Bei einigen Anrainerinnen und Anrainern werden Konzentrationsreduktionen berechnet, bei einigen auch relevante Verbesserungen. Daraus ergeben sich in der Betriebsphase für den Schadstoff PM₁₀ Entlastungen für das Schutzgut Luft.

Für den Schadstoff PM_{2.5} werden ebenfalls bei keiner Anrainerin / keinem Anrainer relevante Zusatzbelastungen > 0.75 µg/m³ modelliert. Bei einigen Anrainerinnen und Anrainern werden Konzentrationsreduktionen berechnet, bei einigen auch relevante Verbesserungen. Zudem wird der Grenzwert für das Jahresmittel bei allen Anrainern eingehalten. Daher ergeben sich in der Betriebsphase für den Schadstoff PM_{2.5} Entlastungen für das Schutzgut Luft.

Bei der Staubdeposition werden für den Jahresmittelwert keine Grenzwertüberschreitungen (> 210 mg/m²d) verzeichnet. Relevante Zusatzbelastungen von über 6.3 mg/m²d werden bei keinem Anrainer / keiner Anrainerin berechnet, bei einigen der nächstgelegenen Anrainerinnen und Anrainern sind relevante Verbesserungen zu erwarten. Daher ergeben sich in der Betriebsphase für den Schadstoff TSP-Deposition Entlastungen für das Schutzgut Luft.

Veränderung von Standortpotentialen

Durch Umsetzung des Vorhabens werden maßgebliche Planungsziele wie die Schaffung einer leistungsfähigeren Vernetzung der Ballungs- und Wirtschaftsräume in der Obersteiermark, die Erhöhung der Verkehrssicherheit zwischen Judenburg und St. Georgen ob Judenburg insbesondere durch eine Verbesserung der Situation in den Ortsbereichen (Trennung von lokalem Verkehr bzw. Durchzugsverkehr und Entschärfung unübersichtlicher Straßenabschnitte) sowie die Schaffung von Entwicklungspotentialen in den Ortsbereichen und der Verbesserung der Erreichbarkeit der Region und damit die Attraktivierung des Wirtschaftsstandortes erfüllt.

Die Trennwirkungen werden durch das Vorhaben der S 36 in der Betriebsphase aufgrund der Verkehrsverlagerungen sowie wegen der Ortsbildgestaltungen deutlich reduziert, weshalb es diesbezüglich zu einer Verbesserung gegenüber dem Bestand kommt.

In den Ortschaften Rothenthurm und St. Peter o.J./Furth bedingt das Vorhaben aufgrund der Trassierung als Unterflurtrasse sowie in Wöll und randlich in Pichl und Schütt aufgrund der Neutrassierung eine deutliche Reduktion der Trennwirkungen.

Gemäß der Verkehrsuntersuchung reduziert sich der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) in der Ortsdurchfahrt von Rothenthurm von prognostizierten 21.800 KFZ (0-Planfall 2040) auf 1.400 KFZ (S 36 2040).

Zusätzlich wird in Rothenthurm das Ortsbild neu gestaltet. Es soll neben einer Platzsituation vor dem Feuerwehrhaus ein neuer Dorfplatz auf zwei Ebenen als Begegnungszone entstehen, wodurch ein „Dorfkern“ geschaffen wird, der die verschiedenen Teile von Rothenthurm wieder verbinden kann.

Zwischen Furth und St. Peter o.J. wird für den 0-Planfall 2040 immerhin ein DTV von 13.900 KFZ angenommen; im Falle der Umsetzung der S 36 nimmt dieser auf maximal 1.000 KFZ ab. Auf der Unterflurtrasse wird zwischen Furth und St. Peter o.J. ein Platz errichtet, der als Begegnungszone ausgebildet werden soll und als Brückenfunktion zwischen St. Peter o.J. und Furth dienen soll. Die Gestaltung des Platzes und seine Möblierung gliedern ihn mit den vielen einmündenden Straßen in einen verkehrsfreien Raum und einen befahrbaren Bereich.

Die Trasse der S 36 rückt vom Siedlungsraum von Pichl ein wenig ab. Die Verkehrszahlen auf der, das Ortsgebiet von Pichl berührende, Landesstraße nehmen daher von 13.900 KFZ-Fahrten (DTV 0-Planfall 2040) auf ca. 600 KFZ-Fahrten (DTV Planfall S 36 2040) ab, wodurch sich deutliche Reduktionen der Trennwirkungen ergeben.

Die Trasse der S 36 rückt vom Siedlungsraum von Schütt ein wenig ab. Die Verkehrszahlen auf der Landesstraße durch Schütt nehmen daher von 13.900 KFZ-Fahrten (DTV 0-Planfall 2040) auf ca. 600 KFZ-Fahrten (DTV Planfall S 36 2040) ab, wodurch sich deutliche Reduktionen der Trennwirkungen ergeben.

Die Trasse der S 36 wird in Wöll als Unterflurtrasse ausgebildet. Die Verkehrszahlen auf der Landesstraße, die Wöll in ein Oberes (im Süden) und Unteres Dorf (im Norden) teilt, nehmen daher von 13.900 KFZ-Fahrten (DTV 0-Planfall 2040) auf ca. 500 KFZ-Fahrten (DTV Planfall S 36 2040) ab. Dadurch wird nicht nur die Trennwirkung in Wöll deutlich reduziert, es ergibt sich auch die Möglichkeit, den Kreuzungsbereich als Eintrittsportal mit erhöhter Aufenthaltsqualität neu zu gestalten.

Übereinstimmung mit der Raumplanungskonzepten

Das Vorhaben weist hohe Zielerfüllungen mit dem Regionalen Entwicklungsleitbild der Region und dem Regionalen Verkehrskonzept auf.

Verkehrssicherheit

Die Verbesserung der Verkehrssicherheit im Untersuchungsraum durch die Errichtung von höchstrangigen Straßen mit baulich getrennten Richtungsfahrbahnen beruht in erster Linie auf der Tatsache, dass diese Straßen deutlich geringere Unfallraten aufweisen als andere Straßentypen (siehe die unten stehende Abbildung). Die geringeren Unfallraten auf Autobahnen- und Schnellstraßen sind unter anderem bedingt durch:

- Anbauten- und Kreuzungsfrei
- Baulich getrennte Richtungsfahrbahnen
- Spezifische Sicherheitseinrichtungen
- Kein Langsamverkehr

Eine Verlagerung von Fahrten von Freilandstraßen oder dem Ortsgebiet auf Bundesstraßen A und S bewirkt eine rechnerische Verringerung der Unfallzahlen. Dies wird im Rahmen von Verkehrsuntersuchungen und NKUs ermittelt und nachgewiesen.

	Bundesstraßen A und S	Sonstige Freilandstraßen	Straßen im Ortsgebiet	Alle Straßen
(1) Getötetenraten [Anzahl Getötete/Mio Kfz-km]	0,0038	0,0175	0,0106	0,0106
(2) Schwerverletztenraten [Anzahl Schwerverletzte/Mio Kfz-km]	0,0433	0,2159	0,2964	0,1762
(3) Leichtverletztenraten [Anzahl Leichtverletzte/Mio Kfz-km]	0,1124	0,4722	1,3165	0,5804
(4) UPS-Raten [Anzahl UPS/Mio Kfz-km]	0,0990	0,4971	1,3048	0,5811
(5) Unfallkostenraten [EUR/Kfz-km]	0,0366	0,1762	0,2734	0,1532

Abbildung 3-8: Verunglücktenraten, UPS-Raten und Unfallkosten nach standardisierten Straßentypen (2009); Anmerkung: UPS = Unfälle mit Personenschaden [Quelle: RVS 02.01.11 Nutzen-Kosten-Untersuchungen]

Demnach ergeben sich rechnerisch gemäß RVS 02.01.11 Unfallkosten von:

- 36.600 € je 1 Mio. gefahrenen Kfz-km für Bundesstraßen A und S
- 176.200 € je 1 Mio. gefahrenen Kfz-km für Sonstige Freilandstraßen
- 273.400 € je 1 Mio. gefahrenen Kfz-km für Straßen im Ortsgebiet

Zusätzlich zur Verbesserung der Unfallzahlen verbessert sich durch eine neue Straßeninfrastruktur und damit erhöhter Kapazität im Straßennetz meist auch die Flüssigkeit und Leichtigkeit des Verkehrs im Netz. "Flüssigkeit und Leichtigkeit des Verkehrs" bezeichnet das Ziel, den Verkehrsfluss auf den Straßen reibungslos und ununterbrochen zu gestalten, ohne dass es zu unnötigen Behinderungen oder Staus kommt. Dieser Grundsatz

zielt darauf ab, dass Verkehrsteilnehmer:innen so wenig wie möglich behindert oder belästigt werden, was im Sinne einer effizienten und funktionalen Verkehrsführung – in diesem Falle des motorisierten Individualverkehrs – steht. Die Vermeidung von Störungen und Behinderungen im Verkehrsfluss führt zu einer Verringerung von Stresssituationen, was die Verkehrssicherheit verbessert. Es bedeutet auch, dass ein reibungsloser, zügiger und störungsfreier Ablauf des Verkehrs angestrebt wird, der aber nicht die Sicherheit anderer Verkehrsteilnehmer gefährdet.

4 SCHLUSSFOLGERUNGEN

Das Regierungsprogramm (Februar 2025) sieht u.a. vor „zur Ankurbelung der heimischen Wirtschaft sowie zur dringend notwendigen Entlastung der Bevölkerung von Durchzugsverkehr und dessen negativen Begleiterscheinungen sollen Autobahnen und Schnellstraßen (im Bundesstraßengesetz angeführt), die bereits über eine Genehmigung verfügen, (z.B. S1 Spange) schnellstmöglich realisiert werden und anhängige Verfahren und Planungen zügig weitergeführt werden.“

Mit der Entschließung des Nationalrates vom 26. März 2025 wird die Regierung aufgefordert „dem Regierungsprogramm entsprechend zeitnah die noch nicht genehmigten Neubauprojekte der ASFINAG hinsichtlich ihrer Wirtschaftlichkeit, Nachhaltigkeit, Effizienz und volkswirtschaftlichen Impulssetzung zu prüfen“.

Wie in den vorliegenden Darstellungen und ergänzenden Untersuchungen (WIFO und EcoAustria) zum Projekt dargelegt, hat die Prüfung ergeben, dass beim Neubauprojekt S 36 Murtal Schnellstraße, Teilabschnitt 1, Judenburg – St. Georgen o.J. die Wirtschaftlichkeit, Nachhaltigkeit, Effizienz und volkswirtschaftliche Impulssetzung aus Sicht der ASFINAG gegeben ist.

5 ERSTELLUNG

Für die vorliegende Aufbereitung wurde auf bestehende Daten aus den Genehmigungsunterlagen zur UVP zurückgegriffen. Weiters wurden, wo erforderlich und zeitlich möglich, auf die Fragestellung heruntergebrochene Detailanalysen durchgeführt.

Dabei wurde auf die von den jeweiligen Fachexperten erarbeiteten Untersuchungen und Unterlagen zu den Genehmigungsverfahren aus folgenden Fachbereichen zurückgegriffen:

- 1) Technische Straßenplanung und Entwässerungsplanung;
 - 2) Massenbewirtschaftungskonzept
 - 3) Bauphasenkonzept;
 - 4) Verkehrsuntersuchungen;
 - 5) Verkehrssicherheitsauditierung;
 - 6) Brücken- und Objektplanung und Stützbauwerke;
 - 7) Technische Planung Unterflurtrassen;
 - 8) Mensch, Entwicklung und Struktur des Raumes;
 - 9) Freizeit- und Erholung;
 - 10) Sach- und Kulturgüter;
 - 11) Orts- und Landschaftsbild;
 - 12) Ortsbildgestaltung;
 - 13) Architektonische Begleitung;
 - 14) Freizeit- und Erholungsnutzungen;
 - 15) Luft und Klima;
 - 16) Biologische Vielfalt, Tiere und deren Lebensräume;
 - 17) Biologische Vielfalt, Pflanzen und deren Lebensräume;
 - 18) Fläche und Boden;
 - 19) Forstwirtschaft;
 - 20) Gewässerökologie;
 - 21) Grundwasser;
 - 22) Oberflächenwasser
 - 23) Geologie und Hydrogeologie;
 - 24) Geologie und Geotechnik Geschiebesperren;
 - 25) Geologie und Baugrund;
 - 26) Schalltechnik;
 - 27) Erschütterungen;
 - 28) Licht, Beschattung;
 - 29) Maßnahmen- und Begleitplanung;
- u.a.m.

Die Koordination und Zusammenstellung der Unterlagen erfolgte koordiniert durch ILF Consulting Engineers Austria GmbH (Feldkreuzstraße 3, 6063 Rum bei Innsbruck) als Projektsteuerung mit Schwerpunkt auf die technischen Aspekte und durch BEITL ZT GmbH (Möllwaldplatz 4/21, 1040 Wien) als Umweltkoordination mit Schwerpunkt auf die umweltrelevanten Aussagen.

Ergänzend zu den technischen sowie raum- und umweltspezifischen Aufarbeitungen und Zusammenstellungen, wurden zur ergänzenden Beantwortung der Frage aus dem Entschließungsantrag wirtschaftsbezogene Untersuchungen erstellt. Dies erfolgte durch:

- 1) Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung (WIFO)
Zentrale Arsenal, Objekt 20, 1030 Wien
- 2) ECO Austria – Institut für Wirtschaftsforschung / Regionale Wirtschaftspolitik und Außenwirtschaft
Am Heumarkt 10, 1030 Wien