

Graz, 28. November 2023

**Fragen an das Land Steiermark
zur Prüfung eines Ausbaus der A9
(dritter Fahrstreifen Knoten Graz-West – Anschlussstelle Wildon)**

**nach Vorliegen des veröffentlichten Endberichts
VU Alternativenprüfung zur FSE A9 zw. Kn. Graz-West und ASt Wildon**

Sie haben es vielleicht schon selbst erlebt: Sie fahren auf einem neuen oder ausgebauten Straßenstück, zunächst einmal, später wieder, und beobachten immer deutlicher, wie neue Unternehmensansiedlungen entlang der Straße entstehen, Logistikzentren aus dem Boden schießen – und wie sich die zunächst vergleichsweise leere Straße auch dadurch füllt. Eine Erfahrung, die viele von uns an unterschiedlichsten Orten auch in der Steiermark unzählige Male schon gemacht haben.

In der vom Land Steiermark beauftragten Verkehrsuntersuchung zum Ausbau der A9 gibt es einen solchen Effekt übrigens nicht. Es wird angenommen, dass er gleich Null ist.

Dies ist eine der Annahmen, die es sich zu hinterfragen lohnt, bevor auf fundierterer Basis eine Entscheidung für den Ausbau der A9 oder für Alternativen getroffen werden kann. Von diesen offenen Fragen gibt es in der Verkehrsuntersuchung mehrere.

(1) Grundlage der Rückfragen

Zur vom Land Steiermark beauftragten Verkehrsuntersuchung der TU Graz und Trafility („Alternativenprüfung zum Ausbau der A9“), deren Ergebnisse am 28.08.2023 von LH Mag. Christopher Drexler und LH-Stv. Anton Lang präsentiert wurden, stand öffentlich zunächst ein Foliensatz auf der Webpage des Landes Steiermark zur Verfügung. Aufgrund der daraus noch unvollständigen Informationslage durfte ich dazu das Land Steiermark am 18. September 2023, rund ein bis zwei Monate vor Abschluss der zugehörigen Studie, auf eine Reihe von offenen Fragen hinweisen.

Die Studie wurde mittlerweile fertiggestellt, und ist – ein Danke meinerseits an das Amt der Landesregierung für die Transparenz und den diesbezüglichen Hinweis – seit 23. November 2023 auf dem Webportal der Landesregierung öffentlich zugänglich. Die im folgenden dargestellten Beobachtungen beziehen sich nunmehr auf diesen veröffentlichten *Endbericht VU Alternativenprüfung zur FSE A9 zw. Kn. Graz-West und ASt Wildon*.

(2) Einbezug dynamischer Rückwirkungen

In Österreich liegen zahlreiche Voruntersuchungen für Straßenprojektentwicklungen bzw. -ausbauten vor, die eine dynamische Rückwirkung kaum oder gar nicht berücksichtigten, und daher die zukünftige verkehrsinduzierende Wirkung von neuer Straßeninfrastruktur massiv unterschätzten. Im Beispiel: Die durch neue bzw. erweiterte Straßeninfrastruktur (und den zunächst flüssigeren Verkehr) angezogene Entwicklung von auf den Straßenverkehr ausgerichteten Logistikzentren führt in Rückwirkung zu einem starken Anstieg des Straßenverkehrs (und weiteren Abnahme des Schienenverkehrs).

Univ.-Prof. Dr. Karl Steininger
Direktor

Wegener Center für Klima und Globalen Wandel
Brandhofgasse 5, 8010 Graz, Österreich
++43/316/380-8441
karl.steininger@uni-graz.at
<https://homepage.uni-graz.at/karl.steininger/>

Die Verkehrsuntersuchung zur A9 unterstellt für beide untersuchten Planfälle (mit und ohne drittem Fahrstreifen) die exakt selbe Raumentwicklung und damit die exakt selbe Verkehrsgeneration aus der Raumentwicklung, also keinerlei Auswirkung durch den Ausbau um einen dritten Fahrstreifen.

Mit anderen Worten: Die eingangs erwähnte Alltagsbeobachtung von vielen von uns wird hier negiert. In der Terminologie der Verkehrsplanung: Der durch einen dritten Fahrstreifen sekundär induzierte Verkehr wird mit Null angenommen.

Als Ko-Leiter der aktuell in Österreich benutzten und von BMK, ASFINAG, ÖBB und SCHIG beauftragten „Verkehrsprognose 2025+“ sowie als Leiter der Monitoring-Gruppe Klimaübereinkommen und Verkehr der FSV – dem österreichischen Verkehrs-„Normungs“institut – erlaube ich mir festzuhalten, dass dies nicht aktueller Stand der Wissenschaft ist. Die Verkehrsuntersuchung nennt zwar in transparenter Weise, dass „Verkehrszunahme durch sekundär induzierten Verkehr den Prognoseszenarien nicht aufgeschlagen wird“ (S. 78), untersucht aber weder die Größe des damit verbundenen Fehlers noch begründet sie deren Weglassung.

Im Kreis der Verkehrsplaner:innen hatten wir jüngst die Größenordnung des sekundär induzierten Verkehrs durch einen dritten Fahrstreifen der A9 diskutiert und diesen in unterster Grenze mit zumindest 10 bis 15% quantifiziert (anders als in der vorliegenden Studie ohne eigene Modellrechnung, sondern hier explizit als untere Grenze in einer Expert:innenschätzung).

Der Ausschluss dieser sekundär induzierten Verkehrsmengen betrifft mehrere der getroffenen Schlussfolgerungen: Ohne diesen Ausschluss würden insbesondere auch wieder eine erhöhte Auslastung der A9 folgen, ein Anstieg der CO₂-Emissionen sowie ein Anstieg der nach Graz einfahrenden Fahrzeuge.

Frage: Um wieviel unterschätzen die Studienergebnisse die tatsächliche Verkehrsentwicklung im Planfall mit Ausbau? (Bezogen auf die angenommene Raumentwicklung lässt sich diese Frage allenfalls auch umgekehrt stellen: Um wieviel wird die Entwicklung des (insbesondere LKW-)Verkehrs im Planfall Bestand überschätzt?)

Bei Berücksichtigung dieses Effekts ist davon auszugehen, dass

- (i) die CO₂-Emissionen durch den Ausbau der A9 ansteigen (nicht mehr sinken, wie derzeit ausgewiesen)
- (ii) der Bodenverbrauch durch die dadurch induzierte verstärkte Ansiedlung ansteigt.

Widerspricht nicht auch der bereits derzeit in beiden Planfällen idente und massive Bodenverbrauch den Nachhaltigkeitszielen der Steiermark?

Auch fällt an den Studienergebnissen auf, dass die Fahrgastzahlen im ÖV durch das breite Maßnahmenpaket ÖV (u.a. auch die Koralmbahn) zwar signifikant ansteigen, durch einen A9-Ausbau aber kaum zurückgehen. Dies könnte darauf hinweisen, dass durch den A9-Ausbau netto deutlich zusätzlicher Verkehr entsteht, und zwar de facto ausschließlich auf der Straße.

(3) Szenarienbandbreite

„Ziel der Verkehrsuntersuchung ist die Beantwortung der Frage, ob es ÖV-Maßnahmen(bündel) oder andere Mobilitätsmaßnahmen gibt, die das bestehende Ausbaufordernis der A9 verzögern oder erübrigen.“ (S. 105)

Ein durchgehendes Argument in der Verkehrsuntersuchung ist die angestrebte Vermeidung von Verkehrsverlagerungen auf das Landesstraßen-Netz. Diesbezüglich fällt auf, dass – selbst ohne Berücksichtigung des unter (2) zuvor angemerkten sekundär induzierten Verkehrs – im Szenario mit Ausbau des dritten Fahrstreifens auf der A9 der Kfz-Verkehrsdurchfluss auf allen Zählpunkten an Landesstrassen im Jahr 2040 gegenüber

dem Bestand heute *zunimmt*. Es gibt nur ein einziges Szenario, in dem der Durchfluss dort geringer ist: jenes mit MIV-Einschränkungen.

Wird jedoch das Szenario MIV-Einschränkungen herangezogen, so weist es auf allen Zählpunkten auf der A9 einen Kfz-Durchfluss aus, der

- ohne Ausbau des dritten Fahrstreifens etwa 10 % geringer als heute ist
- mit Ausbau etwa 20 % höher als heute ist.

An den Zählstellen an den Landesstrassen sinkt der Durchfluss (gegenüber heute) durch die Einführung von MIV-Einschränkungen (wenn die A9 *nicht* um einen dritten Fahrstreifen erweitert wird), steigt aber wenn, die A9 um einen dritten Fahrstreifen erweitert wird.

Daraus wird ersichtlich: Der Durchfluss auf Landesstrassen lässt sich nur durch MIV-Einschränkungen erreichen.

Die Modellergebnisse werden am stärksten durch die gesetzten Rahmenbedingungen bestimmt. Als die wichtigsten Rahmenbedingungen werden in der Verkehrsuntersuchung Bevölkerungswachstum und Arbeitsplatzwachstum in der relevanten Region südlich von Graz ausgewiesen (auch Entwicklungsgebiete sind örtlich spezifiziert und differenziert ausgewiesen). In den Szenarien 4 und 6 werden auch MIV-Einschränkungen hinterlegt.

In allen Stakeholderprozessen mit repräsentativ ausgewählten Bürger:innen, an denen ich in der Steiermark teilhaben durfte (wie *Klimaneuzeit* mit LR Ursula Lackner (2022), oder *Zukunftswerkstatt Mobilität* im Auftrag der Steiermärkischen Landesregierung (2023)) war der Ansatz, jeweils von der Zielvision auszugehen und danach in einem Backcasting die dafür erforderlichen Maßnahmen im Konsens zu entwickeln. Aufgrund des starken Wunsch-Zielbildes haben die durch die Bürger:innen dort entwickelten Maßnahmen einen stärkeren Rückgang des MIV-Verkehrs gegenüber heute bewirkt als in den Szenarien 4 und 6 der vorliegenden Verkehrsuntersuchung angenommen.

Die gute Nachricht daraus: Es würden die Durchflüsse auf den Landesstrassen noch weiter unter heutige Niveaus sinken als in dem einzigen Szenario der vorliegenden Verkehrsuntersuchung, in dem ein solches Sinken schon der Fall ist.

Frage: Wie stark würde dann der Kfz-Durchfluss auch auf der A9 noch weiter sinken, als in der vorliegenden Verkehrsuntersuchung (Szenario 4, ohne drittem Fahrstreifen auf der A9) schon unterstellt?

In einem aktuellen wissenschaftlichen Projekt wurde beispielsweise ein Maßnahmenpaket für die regionale und nationale Ebene zur Erreichung eines klimaneutralen Verkehrs in Österreich bis 2040 gemeinsam auch mit u.a. den Verkehrsexpert:innen der steirischen Landesregierung und der Stadt Graz im Projekt QUALITY entwickelt (für Details siehe [Projektwebsite](#) und [Endbericht](#)). Die in Ko-Produktion mit einem – in mehreren Dimensionen vielfältigen – Spektrum an Stakeholdern entwickelten Maßnahmen weisen eine große Bandbreite auf. Sie zeigen nicht nur, dass Österreich seine Klimaziele auch im Verkehr erreichen kann, sondern auch, dass die gesamten gesellschaftlichen Kosten des Verkehrs (Vollkostenrechnung) durch eine solche Umlenkung deutlich sinken.

Eines der von den teilnehmenden Expert:innen aus der Praxis entwickelten – und mit dem Modell der Verkehrsprognose Österreich auf ihre Wirkung hin simulierten – Szenarien enthielt auch den Rückbau der Autobahnen um jeweils einen Fahrstreifen, sofern nach dem Rückbau noch zumindest zwei Fahrstreifen verbleiben. Dieses Szenario war nicht nur mit einem Erreichen der Klimaziele, sondern auch mit einer guten wirtschaftlichen Entwicklung verbunden.

In anderen Worten: Die Bandbreite an möglichen Maßnahmen, eine Entlastung der Ortsdurchfahrten im Süden von Graz zu erreichen, dürfte wesentlich größer sein, als einzig die A9 um einen dritten Fahrstreifen auszubauen (durch den Ausbau alleine steigen sogar

die Durchflusszahlen gegenüber heute an). Diese Alternativen sollten zumindest vor der Entscheidung verfügbar sein und in den Vergleich einbezogen werden – wenn eine belastbare Entscheidung zum Wohl des Bundeslands getroffen werden soll.

Dass die Verkehrsuntersuchung Maßnahmen, die „sowohl bei der Reduktion der CO₂-Emissionen als auch beim Modal Split zugunsten des ÖV positive Wirkungen“ zeigen, als „aus verkehrstechnischer Sicht nicht erforderlich“ (S. 109) bewertet, dürfte belegen, dass in den Rahmenbedingungen (und Annahmen) dieser Untersuchung überraschenderweise zumindest eine Reihe von Zielen der Steiermark (wie Klimaschutz, Erhalt der Biodiversität oder Bodenschutz) nicht als Vorgabe berücksichtigt wurden.

Hervorzuheben ist aus den verkehrswissenschaftlichen Forschungsergebnissen auch, dass der Ausbau insbesondere der Straßenverkehrsinfrastruktur weder eine notwendige noch eine hinreichende Bedingung für positive wirtschaftliche Entwicklung ist. In vielen Kontexten trifft empirisch belegt vielmehr das Gegenteil zu, und erst eine Abkehr vom Straßenausbau führte zu einer florierenden wirtschaftlichen Entwicklung, gerade auch in lokal-regionalen Kontexten.

(4) Bezug zu den Klimazielen der Steiermark

Insbesondere in den letzten beiden Dekaden war die Steiermark sehr bemüht, und in vielen Fällen sehr erfolgreich (wie etwa beim S-Bahn-Netz), den ÖV auszubauen. Der – vermeidbare und – wie die Verkehrsuntersuchung zeigt – signifikante Anstieg des Straßenverkehrs durch einen A9-Ausbau dürfte vergangene Erfolge nicht nur eliminieren, sondern bei weitem überkompensieren und müsste daher mit einem Ausbau des ÖV ausgeglichen werden, der in seiner Wirkung das Mehrfache vergangener Erfolge erreicht.

Frage: Welche Maßnahmen wären das?

Oft frage ich mich, ob wir uns genug an dem Albert Einstein zugeschriebenen Zitat orientieren:

„Probleme kann man niemals mit derselben Denkweise lösen, durch die sie entstanden sind.“

Wir berufen uns in der Steiermark zurecht darauf, die politische, geisteswissenschaftliche und technologische Gesellschaftsentwicklung im Sinne des joanneischen Gedankens fördern zu wollen. Auch in der Verkehrsentwicklung (genauer in der Absicherung des eigentlichen Zieles des Zugangs zu Personen, Gütern und Dienstleistungen) könnte daher in diesem Geiste gehandelt und alternative, zukunftsorientierte Lösungen nicht von vornherein ausgeschlossen werden, und die Zukunft auf vielfältige Art und Weise zugelassen werden.

Viele Wissenschaftler:innen in der Steiermark freuen sich, jederzeit daran mitzuarbeiten!

Mit hoffnungsvollen Grüßen



Karl Steininger

Leiter des Wegener Center der Universität Graz

Leiter der *Österreichischen Monitoring-Gruppe*

Klimaübereinkommen und Verkehr an der FSV

Mitglied des *Wissenschaftlichen Beirats des Produktivitätsrats*
der Österreichischen Bundesregierung