



## Presseaussendung zur „Alternativenprüfung zum Ausbau der A9“

### Graz, 01.09.2023 - MoVe iT befürchtet eine sinnlose Investition von 80 Millionen für 14.000 zusätzliche Autofahrten und keine spürbare Entlastung.

#### Die Studie der Landesregierung zeigt Sinnlosigkeit des Ausbaus der A9 auf 3 Spuren

Die vorgelegten Zahlen der Studie zeigen: der Ausbau der A9 auf drei Spuren bringt eine zusätzliche Belastung für den Grazer Verkehr und sabotiert damit sämtliche Zielsetzungen der Stadt Graz. Sie bringt kaum Entlastung auf den an die A9 angrenzenden Landesstraßen und hat wenig Auswirkungen auf den LKW-Verkehr. Es wurden zudem mehrere Alternativen gar nicht geprüft. Die Studie weist grobe methodische Fehler auf. **Die Schlussfolgerung der Landesregierung „A9 Ausbau aus verkehrlicher Sicht alternativlos“ ist somit völlig verfehlt.** MoVe-iT fasst dies zusammen in den folgenden Punkten und fordert eine Überarbeitung der Studie.

#### Die Aussagen beziehen sich auf untenstehende Tabelle aus der Studienkurzfassung (Seite 14)

		Verkehrsbelastungen						Modal Split von/nach Graz	
		ZSt 470 (A9)	SV-Anteil	Auslastung	ZSt B67 (Flughafen Graz)	ZSt L373 (Premstätten)	ZSt B67 (Wildon)	ÖV	IV
Bestand	2022	78 600 Kfz/24h	15.0%	103%	18 600 Kfz/24h	10 500 Kfz/24h	3 850 Kfz/24h	20.2%	79.8%
Szenario A Referenz inkl. ÖV-Zielfahrplan	2040	77 100 Kfz/24h	22.9%	108%	20 150 Kfz/24h	11 150 Kfz/24h	4 300 Kfz/24h	25.2%	74.8%
Szenario B ÖV-ZFP inkl. A9 Ausbau	2040	94 100 Kfz/24h	20.6%	78%	17 600 Kfz/24h	9 000 Kfz/24h	3 500 Kfz/24h	24.8%	75.2%
Veränderung durch A9 Ausbau	2040	+17 000 Kfz/24h	-2.3%	-30%	-2 550 Kfz/24h	-2 150 Kfz/24h	-800 Kfz/24h	-0.4%	+0.4%

In den untenstehenden Analysen wurden die Zahlen gerundet, einerseits zur besseren Lesbarkeit und Merkbarkeit, andererseits auch weil nicht gerundete Zahlen eine nicht wirklich vorhandene Genauigkeit suggerieren.

#### 1. A9-Ausbau bringt 14.000 zusätzliche Autofahrten nach Graz

Im Vergleich zum Nichtausbau bringt der 3-spurige Ausbau eine zusätzliche Belastung von 14.000 Autofahrten in den Grazer Zentralraum. Ziel der Stadt ist aber das genaue Gegenteil: eine Umverteilung des stadtgrenzenüberschreitenden Verkehrs vom Auto auf den ÖV (und Fahrrad). Anstelle eine Stärkung von Alternativen und einer Entlastung von Graz möchte die Landesregierung 50 - 80 Millionen für eine weitere Belastung von Umwelt, Lebensqualität und Gesundheit investieren.

#### 2. Positive verkehrliche Wirkung minimal

Die Landstraßen werden gegenüber dem heutigen Zustand um ca. 9% - also fast gar nicht – entlastet. Der Schwerverkehr ist in beiden Szenarien fast gleich: ohne Ausbau eine Steigerung von heute 12.000 LKW auf knapp 18.000 in 2040 – und auf gut 19.000 mit Ausbau auf 3 Spuren. Das ist gut nachvollziehbar, denn die Staus finden fast ausschließlich während der Stoßzeit statt, und es ist für LKW relativ irrelevant, dass in dieser Zeit vielleicht 30 Minuten verloren gehen. Außerhalb der Stoßzeiten fließt der Verkehr, wie man leicht vor Ort nachprüfen kann. Wie oben beschrieben, wird die Hauptauswirkung des A9-Ausbaus eine Steigerung des Pendlerverkehrs.

#### 3. Zahlreiche Alternativen wurden gar nicht untersucht

Die Studie hat zwar den ambitionierten Titel „Alternativenprüfung“ aber echte Alternativen wurden, soweit bisher bekannt, gar nicht überprüft. Dazu gehören:

- das Potenzial von Fahrrad und E-Fahrrad durch einen großzügigen Ausbau von Radverbindungen

- das Potenzial der Vergrößerung des Einzugsgebiets von Quell- und Zielbahnhöfen durch Ausbau von Radabstellplätzen
- Verkehrsberuhigende Maßnahmen auf Landesstraßen
- Kapazitätssteigerung durch simple, temporäre Geschwindigkeitsbeschränkungen zur Stoßzeit (das Maximum der Leistungsfähigkeit von Autobahnen liegt im Bereich um 80 km/h)
- Optimierungen im ÖV-Bereich (es gibt umfangreiche Ausbaupläne des ÖVs bis 2032 – die Wirkung diese Ausbauten sowie anschließende Optimierung von Fahrplänen und Fahrzeugeinsatz sollte erstmal abgewartet werden)

All diese Alternativen zusammen hätten eine vielfach höhere verkehrliche Wirkung als der Ausbau der A9, würden wesentlich weniger kosten, und die Ziele der Stadt Graz (und auch die Klimaziele der Steiermark) unterstützen, statt zu sabotieren.

### **Forderungen**

Wie Recherchen von MoVe-iT ergaben, ist die Studie noch gar nicht fertiggestellt – ihre Fertigstellung wird für Mitte Oktober angestrebt. Die Landesregierung sollte also ihre voreiligen und falschen Schlussfolgerungen zurückziehen. Stattdessen fordert MoVe-iT:

- Eine Überarbeitung der Studie die die obengenannten Alternativen miteinbezieht
- Ein Abgleich mit den Zielen der Stadt Graz und den Klimaschutz-Zielen des Landes
- Eine Überprüfung der Berechnung des ÖV-Anteils in den verschiedenen Szenarien (die Resultate erscheinen extrem unplausibel)
- Ein Abwarten der Resultate des geplanten ÖV-Ausbaus bis 2032

Copyright Grafik: MoVe iT Graz

Rückfragen: Karl-Heinz Posch (0699 / 18104526) oder Tristan Schacher (0677 / 61439116)  
oder [presse@move-it-graz.at](mailto:presse@move-it-graz.at)