

Verkehrswende.at
verbindet Menschen

Pressegespräch Klimapfad Verkehr

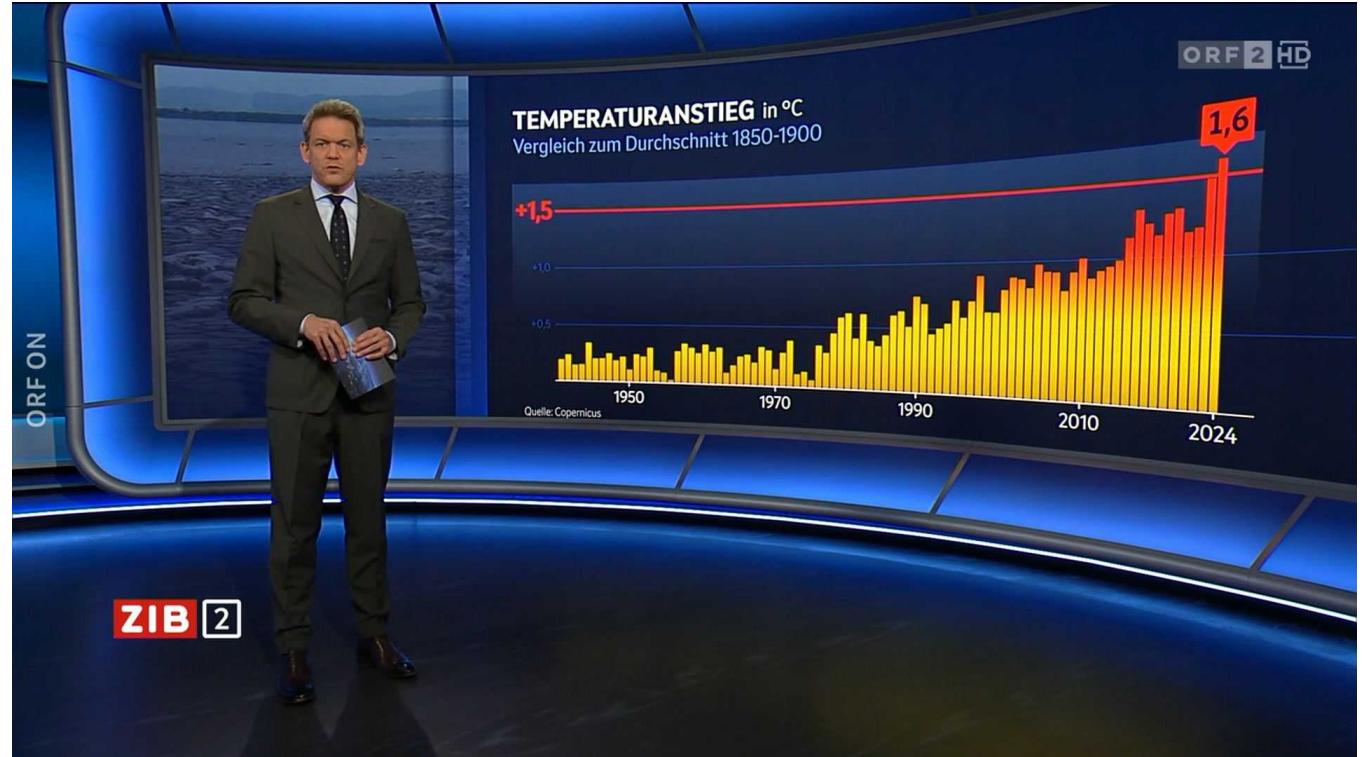
Hotel Graf, St. Pölten

Elisabeth Prochaska
DI Dr. Dieter Schmidradler
17.11.2025

Offene Anfrage an Verkehrsminister Hanke

- 10. April 2025 wurde sowohl dem Verkehrs- als auch dem Klimaminister schriftlich zur Kenntnis gebracht, dass zur Erreichung der Klimaziele jedenfalls unverzügliche Maßnahmen zur Eindämmung des motorisierten Straßenverkehrs – bis 2035 etwa -50% gegenüber 2019 – erforderlich sind:
https://www.verkehrswende.at/wp-content/uploads/2025/04/250410_OffenerBrief_KlimapfadVerkehr.pdf
- Mit der nun geplanten Wiederaufnahme hochrangiger Straßenbauprojekte wird das genaue Gegenteil bewirkt: Der motorisierte Straßenverkehr wird weiter angekurbelt.
- Österreichs Klimaziele werden unerreichbar, Strafzahlungen in Milliardenhöhe zur Gewissheit.

Klimaschutz: unmittelbarer Handlungsbedarf



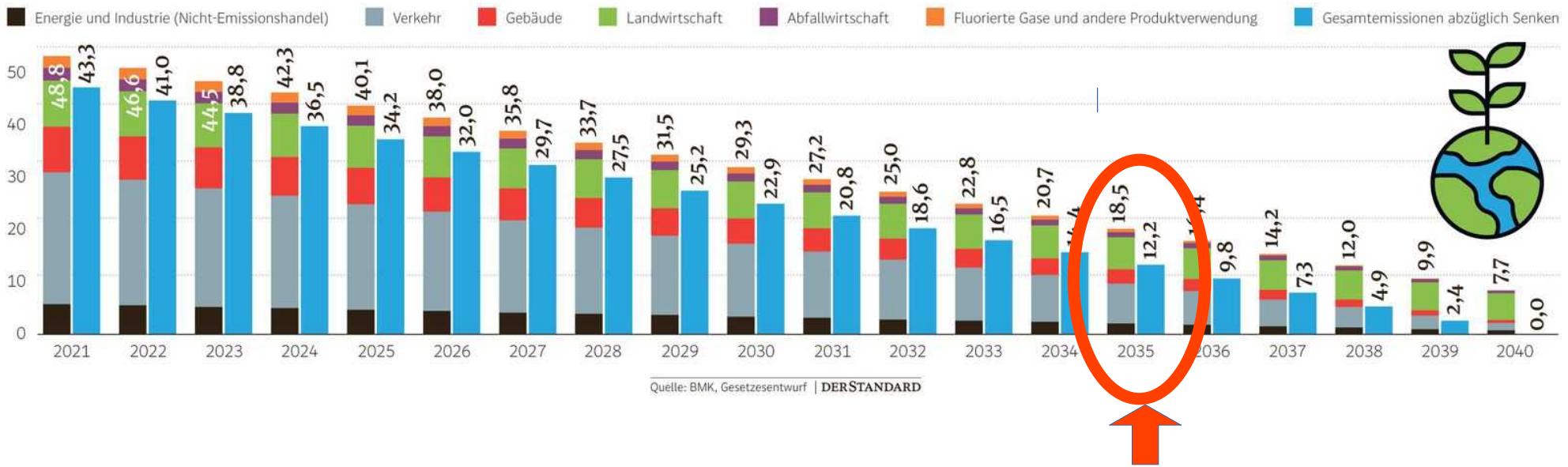
Quelle: Schirmbild ORF ZIB 2 vom 10. Jänner.2025



Reduktionspfad für Klimaneutralität bis 2040

Steiler Pfad bis zur Klimaneutralität

Sektorziele 2021 bis 2040 in Millionen Tonnen Kohlenstoffdioxid-Äquivalent



Quelle: Schirmbild ORF ZIB 2 vom 10. Jänner.2025

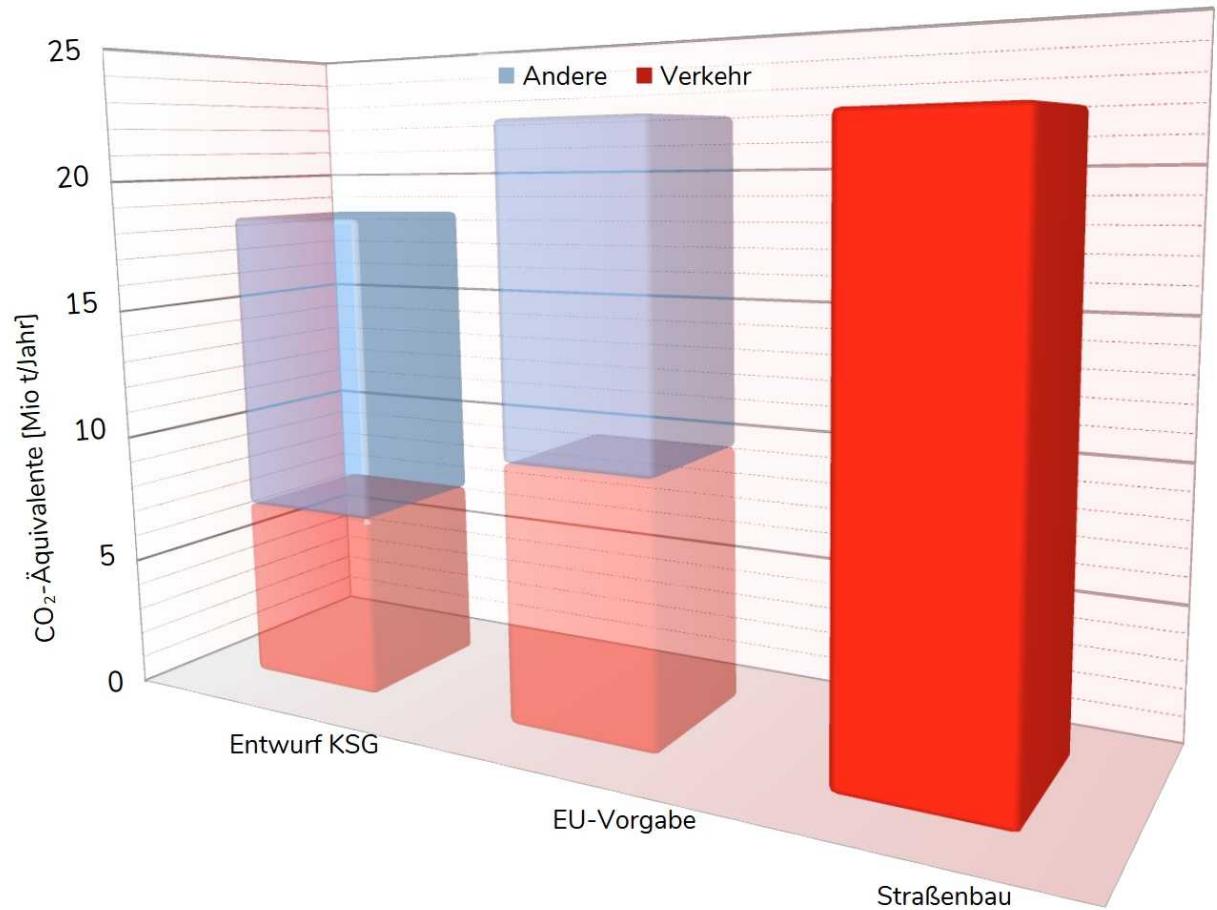
Klimapfad Verkehr

Unter Zugrundelegung der von Österreichs Straßenbauern prognostizierten Verkehrsentwicklung werden **2035 alleine vom Fahrbetrieb im motorisierten Straßenverkehr etwa 22 Mio t CO₂/Jahr emittiert** (rechts). Der Verkehrssektor würde nach den Einreichplänen der Straßenbauer das jährliche CO₂-Gesamtbudget voll ausschöpfen bzw. überschreiten, rechtsverbindliche Klimaziele würden vorsätzlich verfehlt.

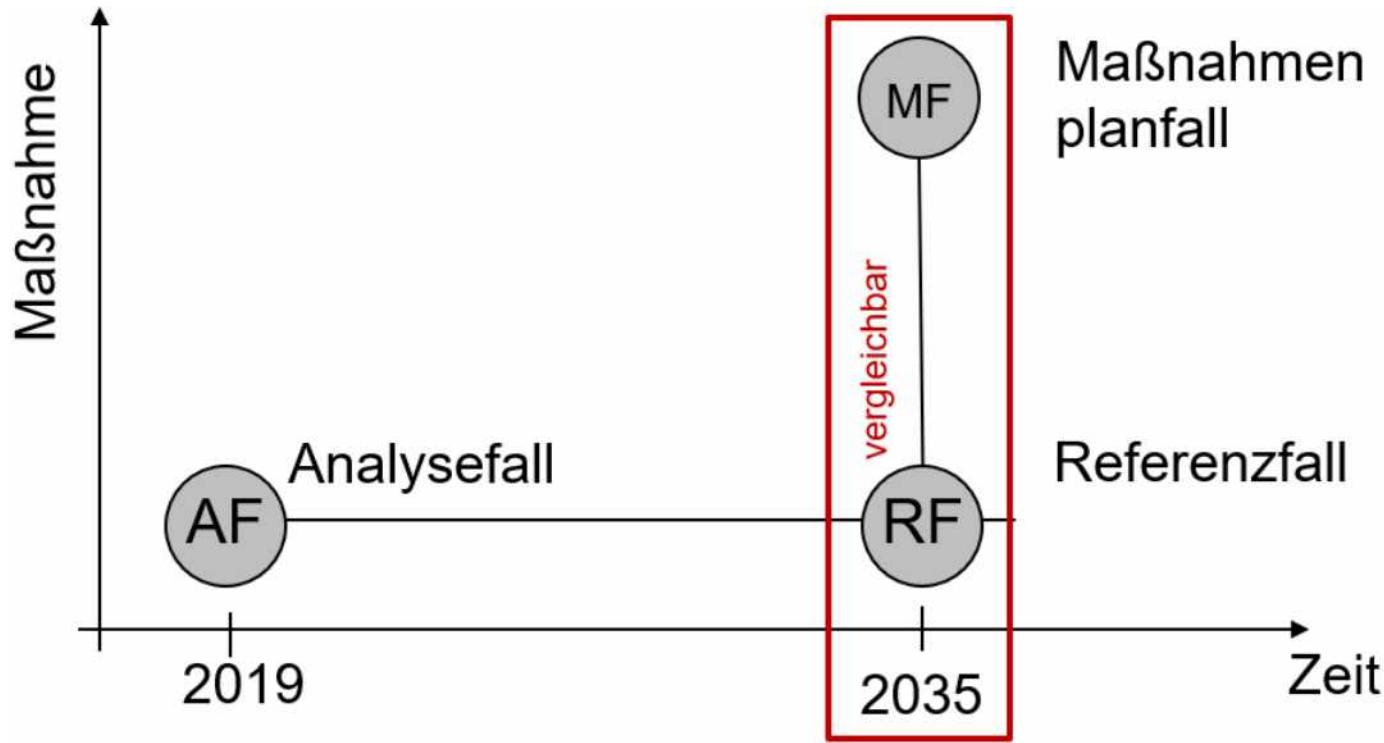
Quelle: Offener Brief vom 10.04.2025

Treibhausgas-Emissionen 2035

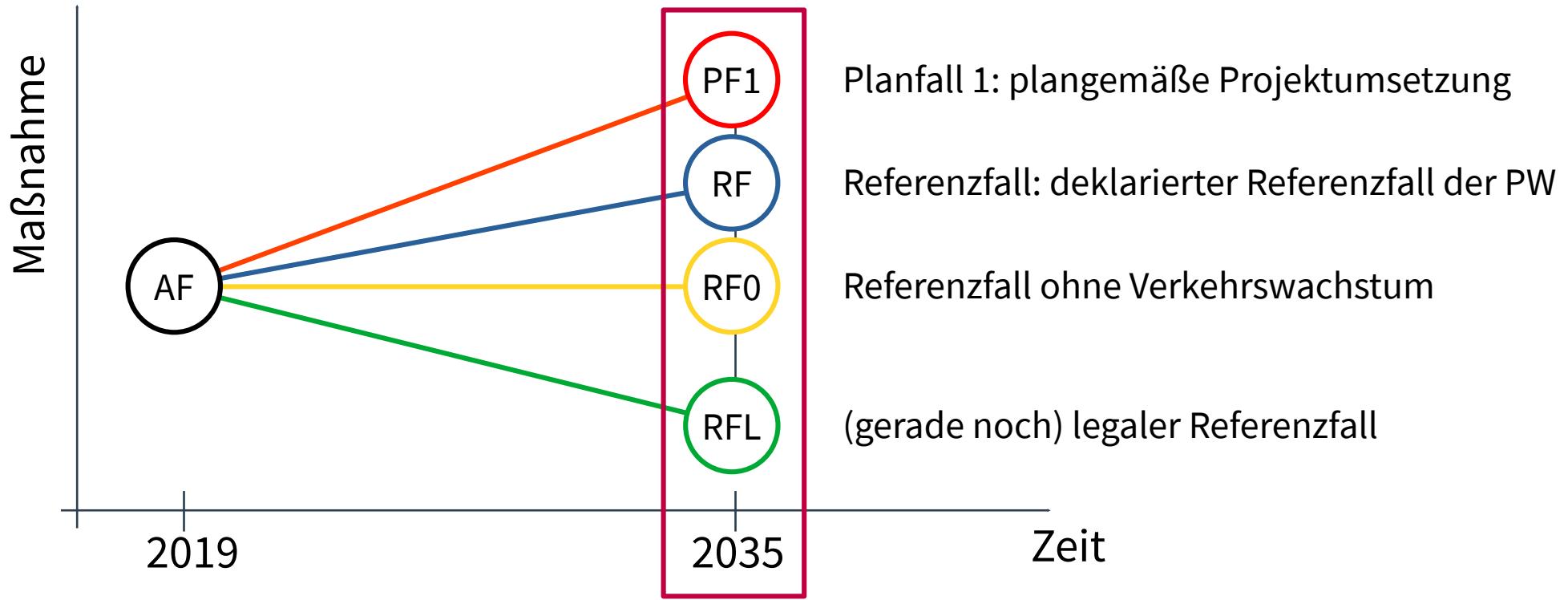
Klimaziele vs. Prognose der Straßenbauer



Vergleichbarkeit der Planfälle

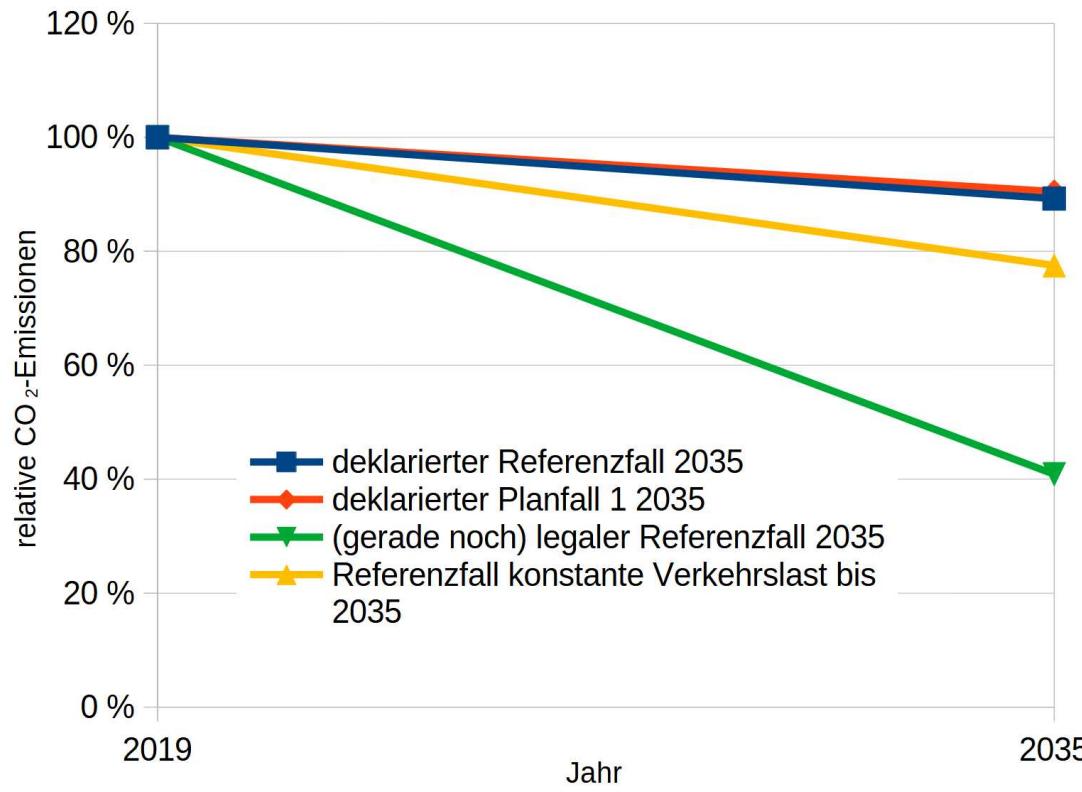
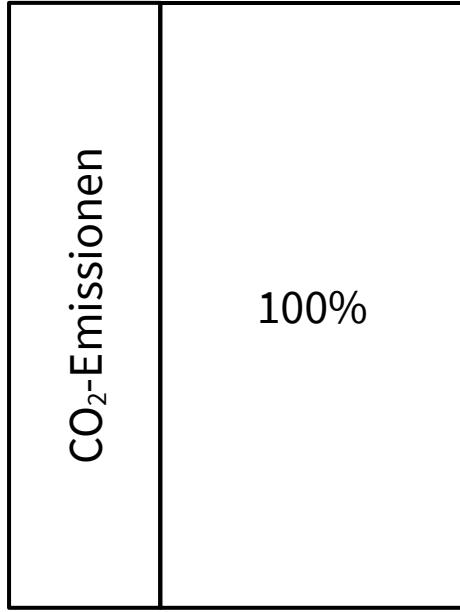


Betrachtete Planfälle gemäß Einreichunterlagen und Gutachten



CO₂-Emissionen: 100%ige Überschreitung der Reduktionsziele

Analysejahr 2019



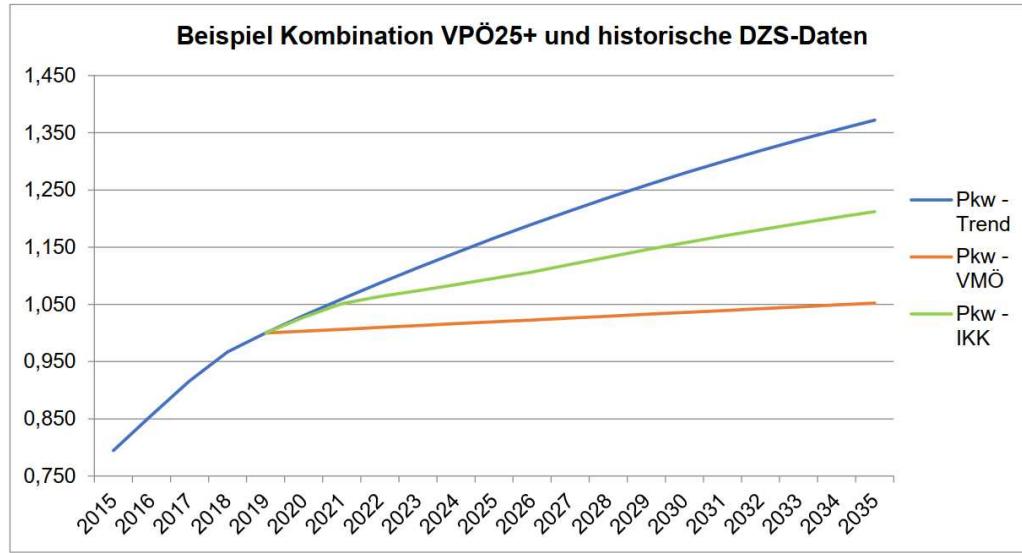
PF1: 90,5 %

RF: 89,2 %

RF0: 77,5 %

RFL: 40,9 %

Annahme generelles Verkehrswachstum im Referenzfall



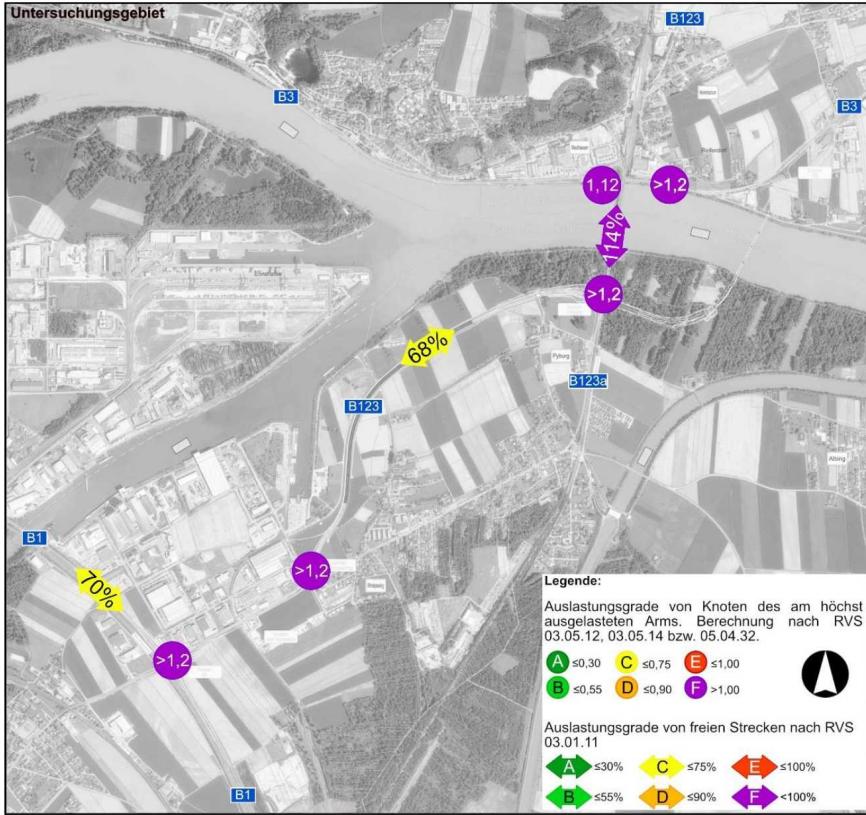
- PL Christenberger: „Es wird die normale jährliche Verkehrssteigerung, die es gibt, wird es geben, also die kann man nicht verhindern.“ *)
- SV Schönhuber: „Es ist Stand der Technik und entspricht der gängigen Praxis für die Prognose der Verkehrsnachfrage. Entwicklungen implizit über generelle Verkehrswachstumsraten und Entwicklungen die absehbar und konkret sind mit ihrer Verkehrserzeugung explizit im Verkehrsmodell abzubilden. [...] Die Annahmen sind aus heutiger Sicht für den Personen- und Güterverkehr plausibel bzw. tendenziell auf der sicheren Seite.“ **)“

Diagramm: Einreichprojekt 2022, Einlage C01.01.01, Seite 40

*) Stellungnahme in der ORF-OÖ-Sendung Ort am Wort vom 10.12.2024

**) Gutachten Fachgebiet Verkehrstechnik vom 15.10.2024, Seite 8

Deklariertes Verkehrsaufkommen nicht möglich



Leistungsfähigkeitsnachweis gemäß RVS 03.05.12



Forschungsgesellschaft Strasse - Schiene - Verkehr

Knotenpunkt: B123 / B3 Obi

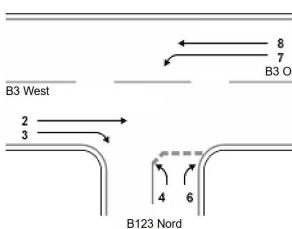
Datengrundlage: 2035-0 AS

Standardparameter wurden verändert!

Zusammenfassung

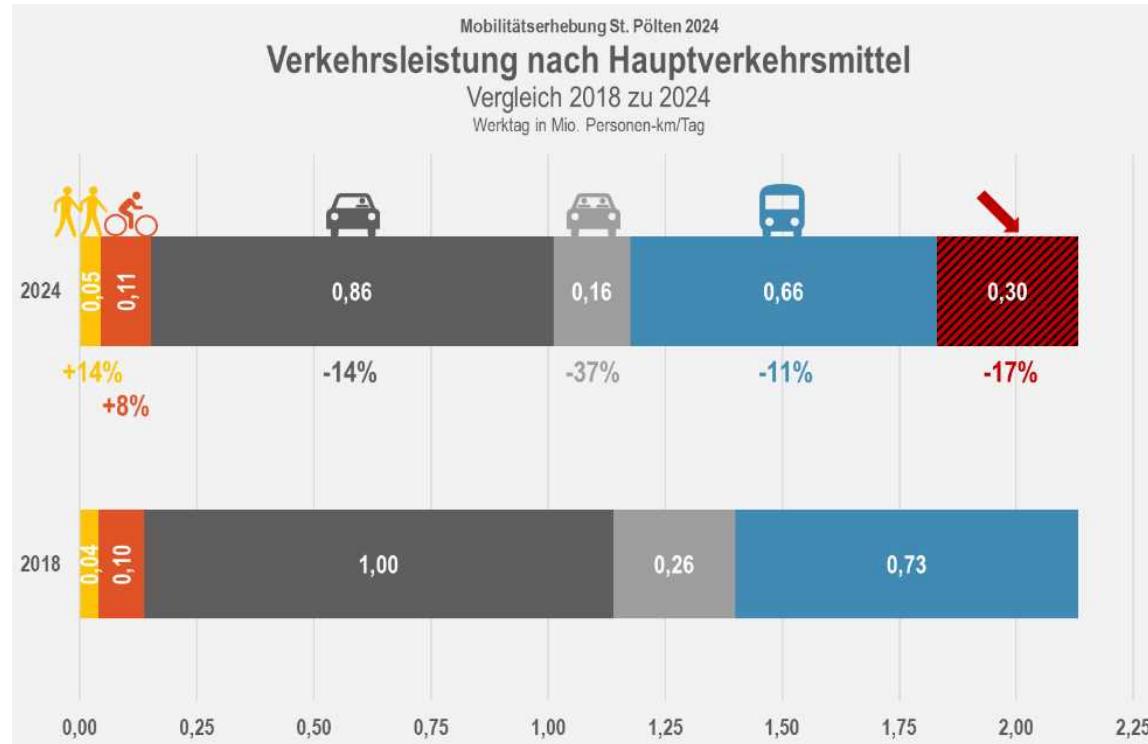
Verkehrsströme

Relation	Bezeichnung	Bemessungs- verkehrsstärke	Sättigungs- grad	mittlere Wartezeit	Qualitätsstufe
		Q_i [Pkw-E/h]	g_i [-]	W_i [s]	QS_i [-]
2	geradeaus überg. Str.	1165	0,65	-	-
3	Rechtsabbieger	61	0,03	-	-
4+6	Mischstrom unterg. Str.	446	+unendlich	-	ÜBERLASTET
7+8	Mischstrom überg. Str.	1831	1,85	-	ÜBERLASTET



Die Wahrscheinlichkeit des staufreien Zustandes $p_{0,7}$ ist lt. RVS 03.05.12 (3.3.3) bei den angesetzten Verkehrsstärken 0, d.h. der deklarierte Verkehr ist auf die zugrunde gelegte Infrastruktur nicht ababbildbar.

„Generelles Verkehrswachstum“ beim Referenzfall St. Pölten



- NÖ PW behauptete für Referenzfall Spange Wörth sinngemäßes „natürliches Verkehrswachstum“
- Referenzfall 2023 gegenüber Analysefall 2014 eingetreten
- Sinkendes Verkehrsaufkommen in Gutachten festgestellt *)
- Mobilitätserhebung St. Pölten 2024:

2024 17 % reduzierte Verkehrsleistung gegenüber 2018 bei gleichzeitig +7% Bevölkerungswachstum

Bild: https://www.st-poelten.at/images/Mobilitatserhebung_2024_Prasentation_Final_PDF.pdf, Seite 14

*) <https://www.verkehrswende.at/wp-content/uploads/2024/01/Gutachten-Gesundheit-240102p.pdf>

Zusammenfassende Feststellungen zum Referenzfall

Der analysierte **Referenzfall 2035 stellt keine geeignete Basis für die Beurteilung der Auswirkungen des Projekts auf die Schutzgüter dar:**

- der Verkehr ist nicht auf das zugrundeliegende Netz abbildbar;
- ein „generelles Verkehrswachstum“ ist nur möglich, wenn ein 2035 ein **planmäßiger Rechtsbruch** stattfinden soll, und zwar in Form
- der **vorsätzlichen Verfehlung der Treibhausgas-Reduktionsziele.**

Ein „gerade noch legaler“ ReferenzFall 2035 bedeutet **etwa 50 % weniger motorisierter Straßenverkehr im Vergleich zum Analysefall von 2019**

Quellen und weiterführende Informationen

- **Gutachten Beschwerdeverfahren Spange Wörth vom 2.01.2024**
<https://www.verkehrswende.at/wp-content/uploads/2024/01/Gutachten-Gesundheit-240102p.pdf>
- **Gutachten Beschwerdeverfahren Donaubrücke Mauthausen vom 22.02.2025**
https://www.verkehrswende.at/wp-content/uploads/2025/03/GutachtenReferenzfall_250222.pdf
- **Offener Brief vom 10.04.2025**
https://www.verkehrswende.at/wp-content/uploads/2025/04/250410_OffenerBrief_KlimapfadVerkehr.pdf
- **Offene Anfrage vom 13.11.2025**
https://www.verkehrswende.at/wp-content/uploads/2025/11/IFG-Anfrage_KlimapfadVerkehr_251113.pdf
- **Presseaussendung vom 14.11.2025**
https://www.verkehrswende.at/wp-content/uploads/2025/11/Presseaussendung_251114.pdf

Kontakt

Verkehrswende.at

ZVR 1946764203

DI Dr. Dieter Schmidradler

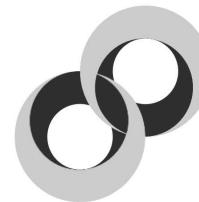
Saarstraße 1

3100 St. Pölten

+43 664 855 92 81

info@verkehrswende.at

www.verkehrswende.at



Verkehrswende.at
verbindet Menschen

