

Verkehrswende.at
verbindet Menschen

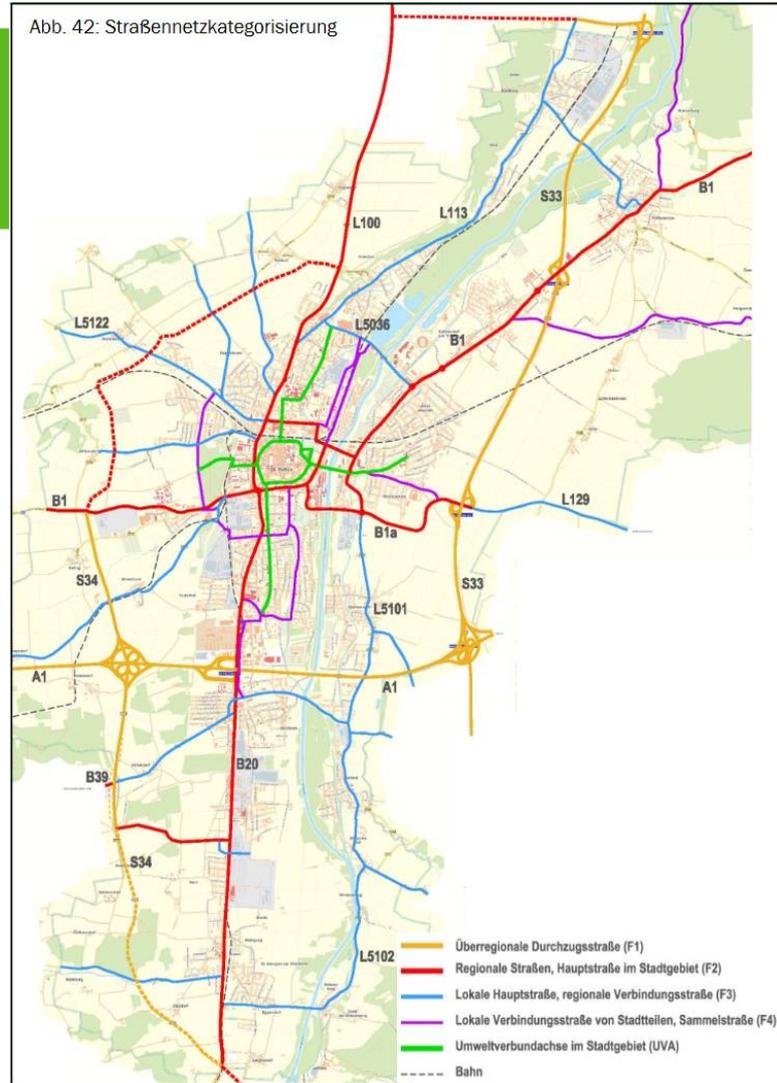
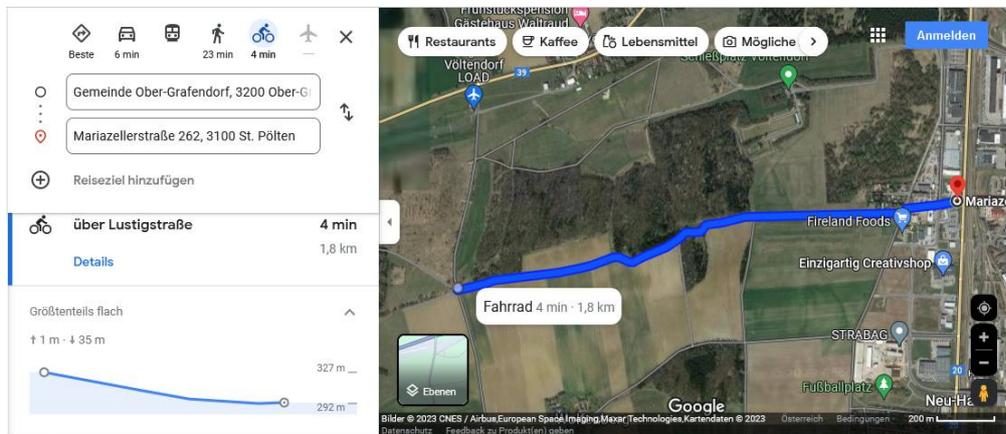
Straßenbau gefährdet unser Leben

**Gefährdung der Gesundheit und des Lebens durch den
Straßenbau in St. Pölten**

**Informationsveranstaltung der Klimahauptstadt 2024
im Hotel-Gasthof Seeland**

Dr. Dieter Schmidradler
8. April 2024

S34 – Spange Wörth – Westtangente

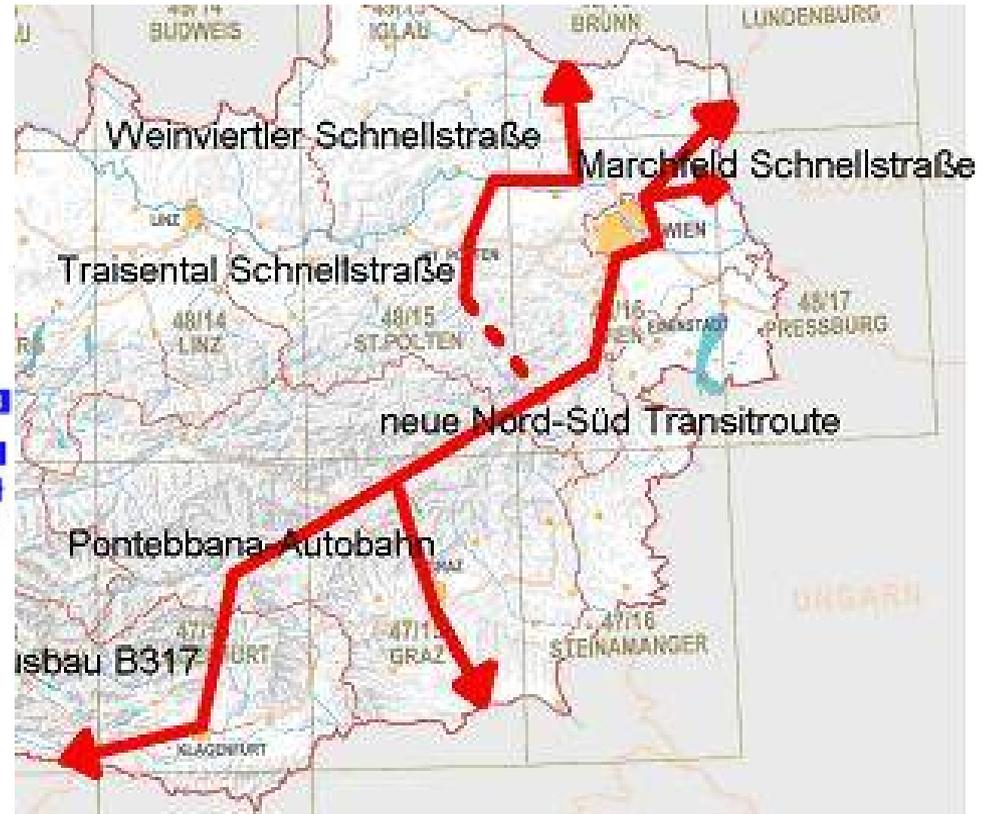


Bildquellen: <https://www.google.at/maps/>, https://www.st-poelten.at/images/Folder/GVK_St_Poelten_Endstand_20140226.pdf

Mittelfristige Entstehung einer Transitstrecke durch St. Pölten

Die von Asfinag und Land NÖ prognostizierten Verkehrszahlen sind bei weitem noch nicht alles.

Aufgrund bereits geplanter Anschlussprojekte droht eine Transitschneise quer durch Niederösterreich, mitten durch St. Pölten.



Bildquelle: https://stopp.s34.at/cms/front_content.php%3Fidart=125.html

Worst Case für Stadtbevölkerung

Worst case bei Lärm und Schadstoffausbreitung:

- Vorherrschende Windsituation quer zur S34
- kontinuierliches Gefälle Richtung bewohntem Siedlungs- und Stadtgebiet

Lärm und Schadstoffe werden genau in Richtung der Siedlungs- und Stadtbevölkerung getragen



St. Pölten Wind history

All 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022

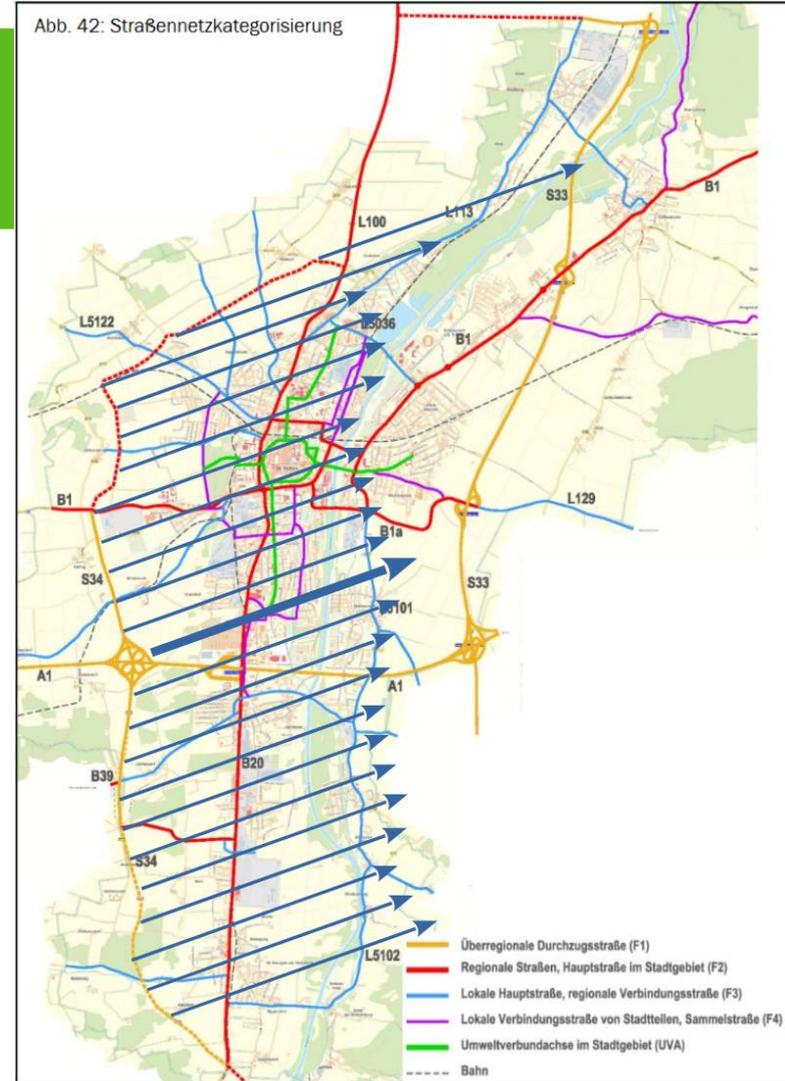


Air temperature history in St. Pölten

Jan	Feb	Mar	Apr	May	Jun	Jul	Aug	Sep	Oct	Nov	Dec
2°	4°	7°	12°	16°	20°	23°	22°	17°	12°	7°	3°
0°	1°	4°	8°	11°	16°	17°	17°	14°	9°	5°	2°
night											

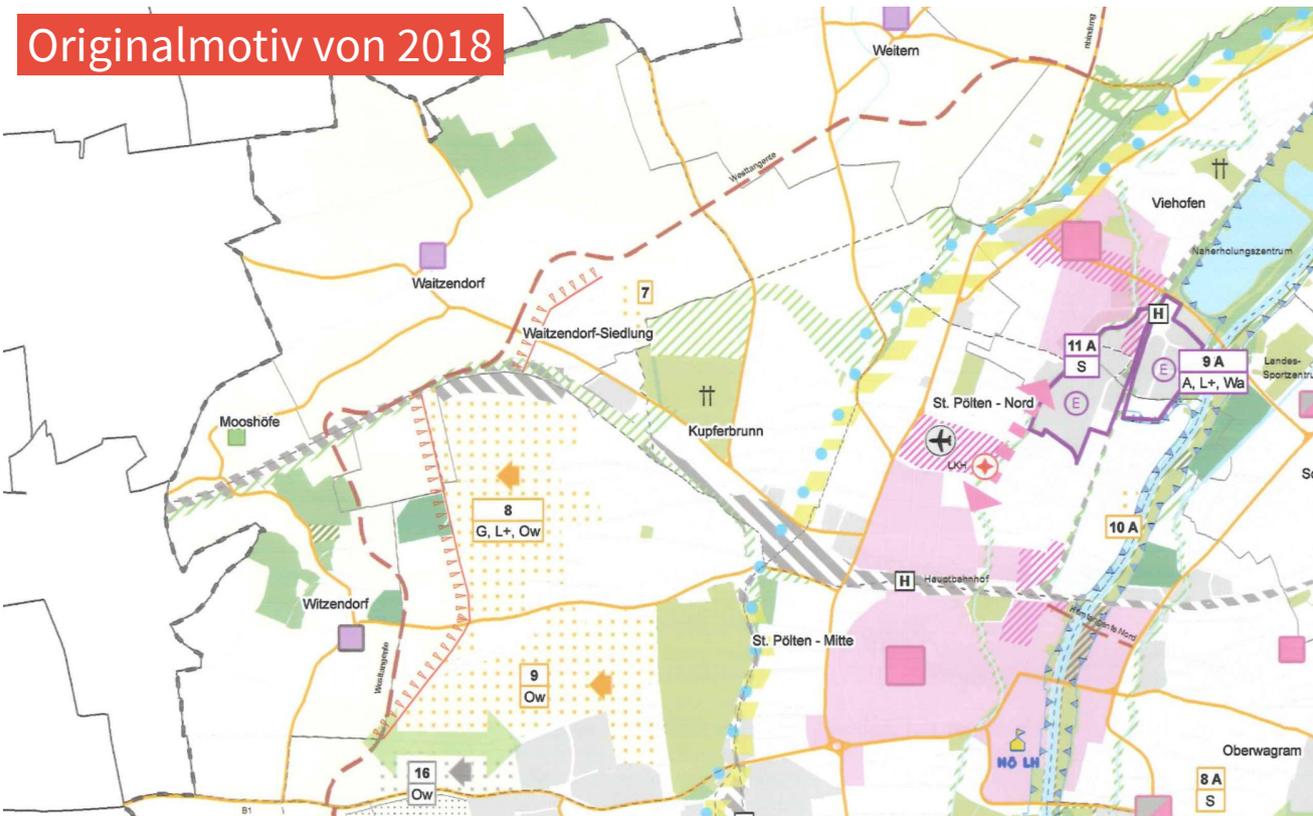
Bildquellen: <https://windy.app>, https://www.st-poelten.at/images/Folder/GVK_St_Poelten_Endstand_20140226.pdf

Abb. 42: Straßennetzkategorisierung

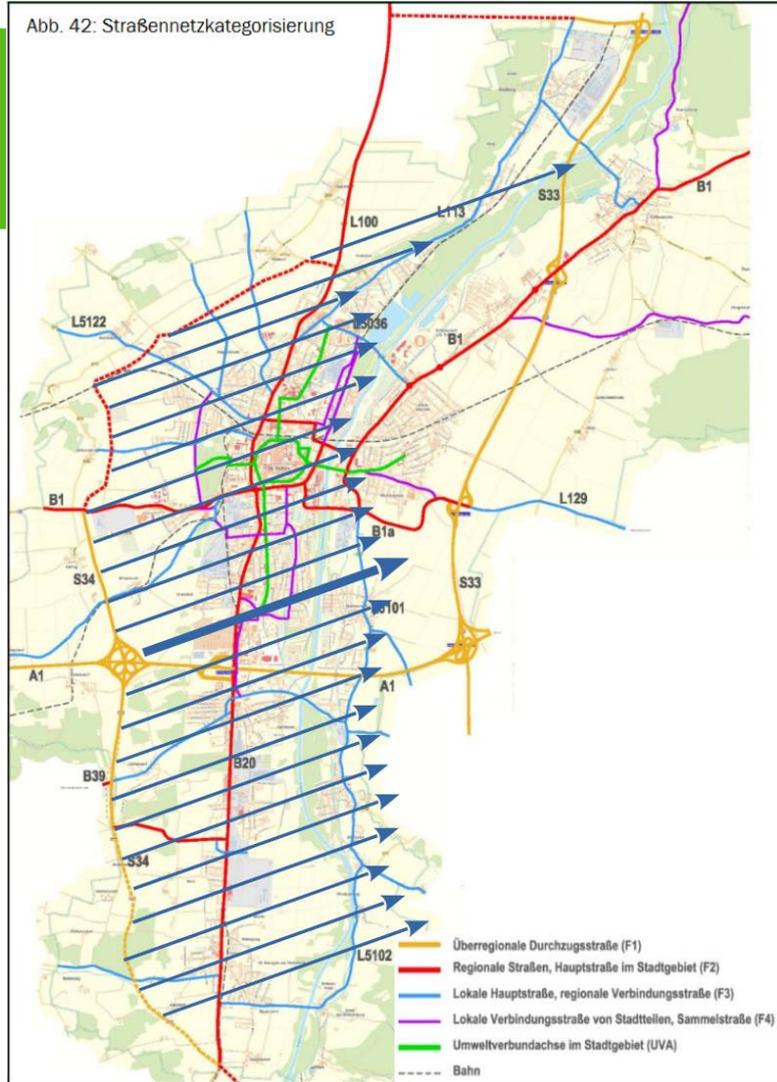


Waitzendorf besonders betroffen

Originalmotiv von 2018



Bildquelle: Generalverkehrs-konzept St. Pölten 2014



Bezug zu Gutachten

Nachstehender Teil der Präsentation bezieht sich auf das im Beschwerdeverfahren Spange Wörth (GZ W104 2227635-1/120Z) eingebrachte

Gutachten zur

Gefährdung der Gesundheit und des Lebens durch den Straßenbau in St. Pölten

Ausgabedatum: 2. Jänner 2024

Veröffentlicht unter:

<https://www.parlament.gv.at/gegenstand/XXVII/SBI/5215/>



Verkehrsdaten und Schadstoffemissionen lt. Einreichunterlagen

<i>Jahr</i>	<i>Fahrlast [km/d]</i>	<i>CO [kg/d]</i>	<i>CO₂ [kg/d]</i>	<i>CH₄ [kg/d]</i>	<i>NMHC [kg/d]</i>	<i>N₂O [kg/d]</i>	<i>Benzol [kg/d]</i>	<i>NO_x [kg/d]</i>	<i>PMm [kg/d]</i>	<i>PMa [kg/d]</i>	<i>PM2.5 [kg/d]</i>	<i>PM10 [kg/d]</i>	<i>NO₂ [kg/d]</i>
<i>Bestand 2014</i>	2.500.480	1.758,12	88.944,64	3,69	91,20	18,59	4,46	2.209,43	59,70	121,71	96,21	181,41	457,48
<i>Nullfall 2019</i>	2.794.478	1.448,98	95.727,87	2,84	65,66	22,42	3,53	1.465,34	31,74	140,24	73,81	171,98	342,56
<i>Nullfall 2023</i>	2.989.063	1.327,65	98.302,98	2,48	55,42	24,56	3,14	1.039,60	20,88	152,09	66,51	172,97	253,64
<i>Nullfall 2030</i>	3.297.967	1.264,73	100.965,80	2,20	47,55	27,59	2,81	722,63	14,05	169,34	64,85	183,39	186,72

Tabelle 1: Prognostizierter Nullfall laut Einreichunterlagen

<i>Jahr</i>	<i>Fahrlast [km/d]</i>	<i>CO [kg/d]</i>	<i>CO₂ [kg/d]</i>	<i>CH₄ [kg/d]</i>	<i>NMHC [kg/d]</i>	<i>N₂O [kg/d]</i>	<i>Benzol [kg/d]</i>	<i>NO_x [kg/d]</i>	<i>PMm [kg/d]</i>	<i>PMa [kg/d]</i>	<i>PM2.5 [kg/d]</i>	<i>PM10 [kg/d]</i>	<i>NO₂ [kg/d]</i>
<i>VA1 2019</i>	2.866.702	1.460,19	94.156,50	2,85	66,02	23,00	3,55	1.484,40	32,18	142,47	74,92	174,65	347,30
<i>VA1 2023</i>	3.077.744	1.344,69	97.097,33	2,51	55,95	25,26	3,17	1.055,36	21,22	155,15	67,77	176,37	257,78
<i>VA2 2023</i>	3.102.315	1.357,08	96.953,30	2,52	55,82	25,46	3,18	1.057,03	21,27	154,44	67,60	175,71	258,84
<i>VA2 2030</i>	3.424.785	1.300,70	99.973,36	2,24	48,10	28,58	2,86	731,49	14,32	171,75	65,84	186,07	189,55

Tabelle 2: Übrige prognostizierte Planfälle laut Einreichunterlagen

Realitätsbezogene Korrektur des Nullfalls

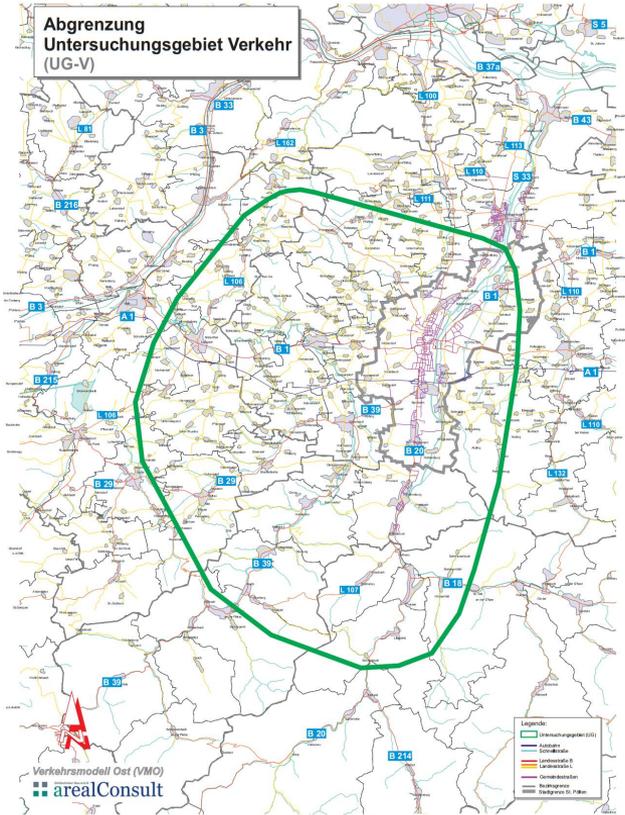
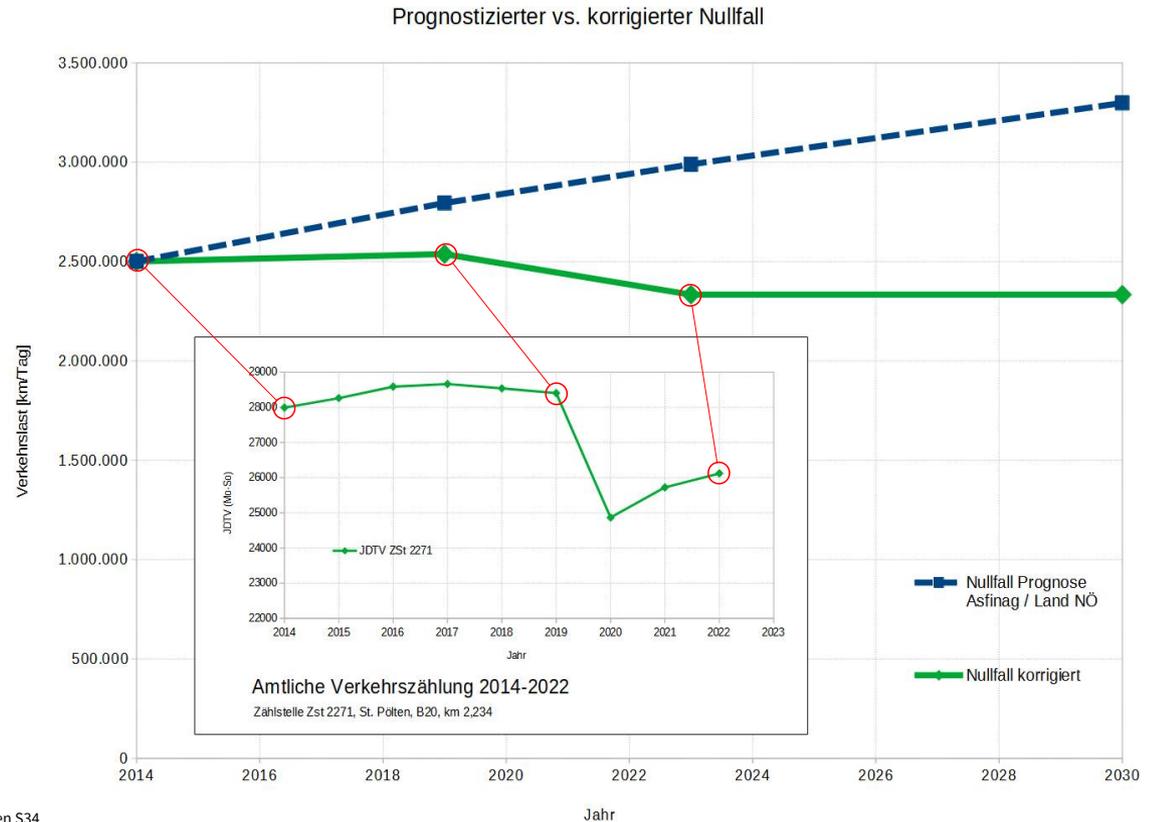


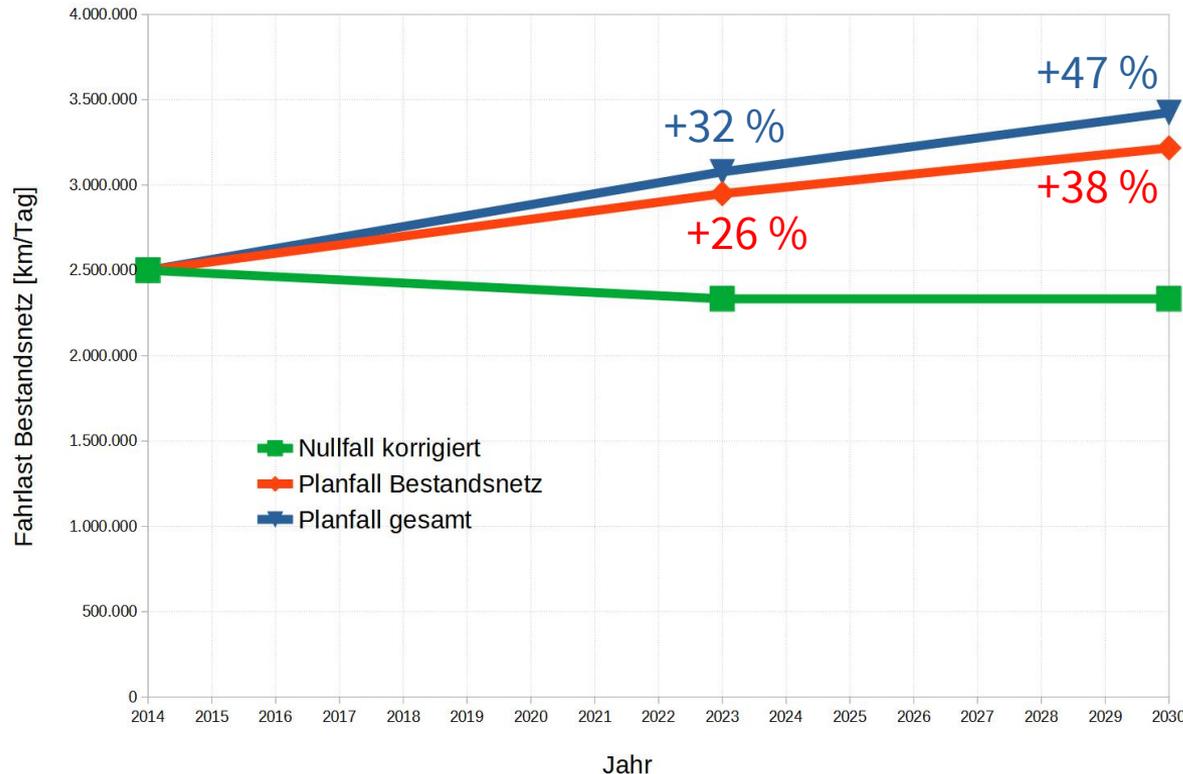
Abbildung 2.1-1: Abgrenzung Untersuchungsgebiet Verkehr (UG-V)
Stand: 02.11.2016

Bildquelle:
Einreichunterlagen S34



Projektgemäße Verkehrsentwicklung laut Asfinag / Land NÖ

Korrigierter Nullfall vs. Projektplan VA1 2023 / VA2 2030



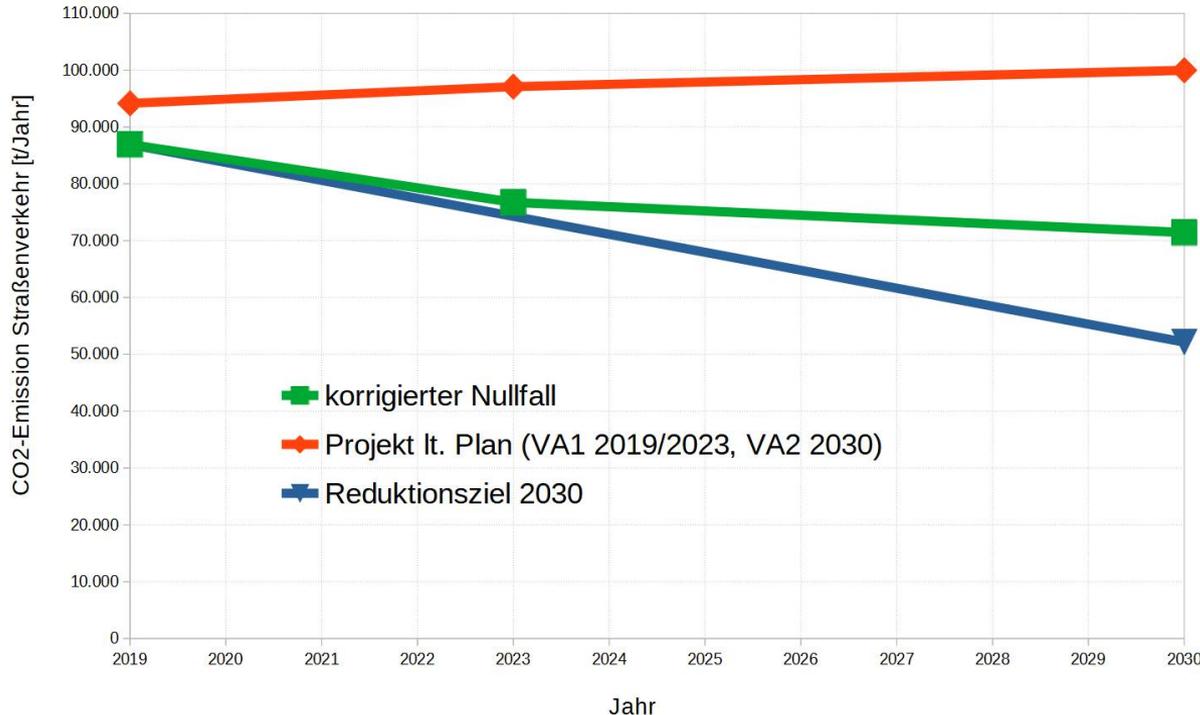
- VA2 2030, Bestandsnetz: **+38 % Verkehr**
- VA2 2030, gesamt: **+47 % Verkehr**

Korrespondierend mit der Verkehrszunahme steigen auch Unfallzahlen, sowie sämtliche Schadstoff- und Lärmbelastungen im Untersuchungsgebiet massiv an.

St. Pölten Klimaziele

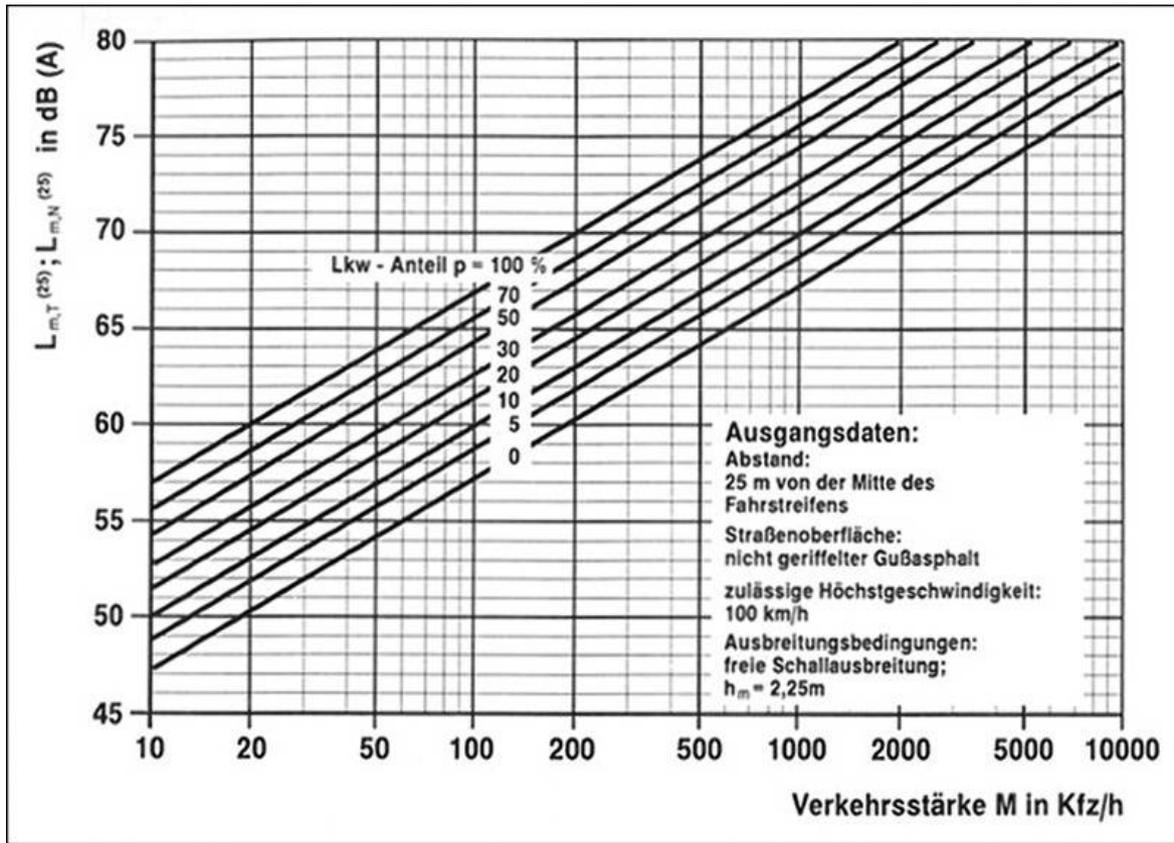
CO₂-Emissionen

Vergleich mit Reduktionsziel 2030, bezogen auf Untersuchungsgebiet



- Gänzliche Abkehr vom bisher richtigen Pfad zur klimaneutralen Pionierstadt
- **Zu- statt Abnahme** der CO₂-Emissionen
- bereits 2030 liegen CO₂-Emissionen **fast 100 % über dem Reduktionsziel**

Projektgemäße Lärmzunahme im Stadtgebiet



- VA2 2023, Stadtgebiet:
ca. **+1 dB(A)**
- VA2 2030, Stadtgebiet:
ca. **+1,5dB(A)**
- 1/3 der Bevölkerung
L_{den}>53dB(A)

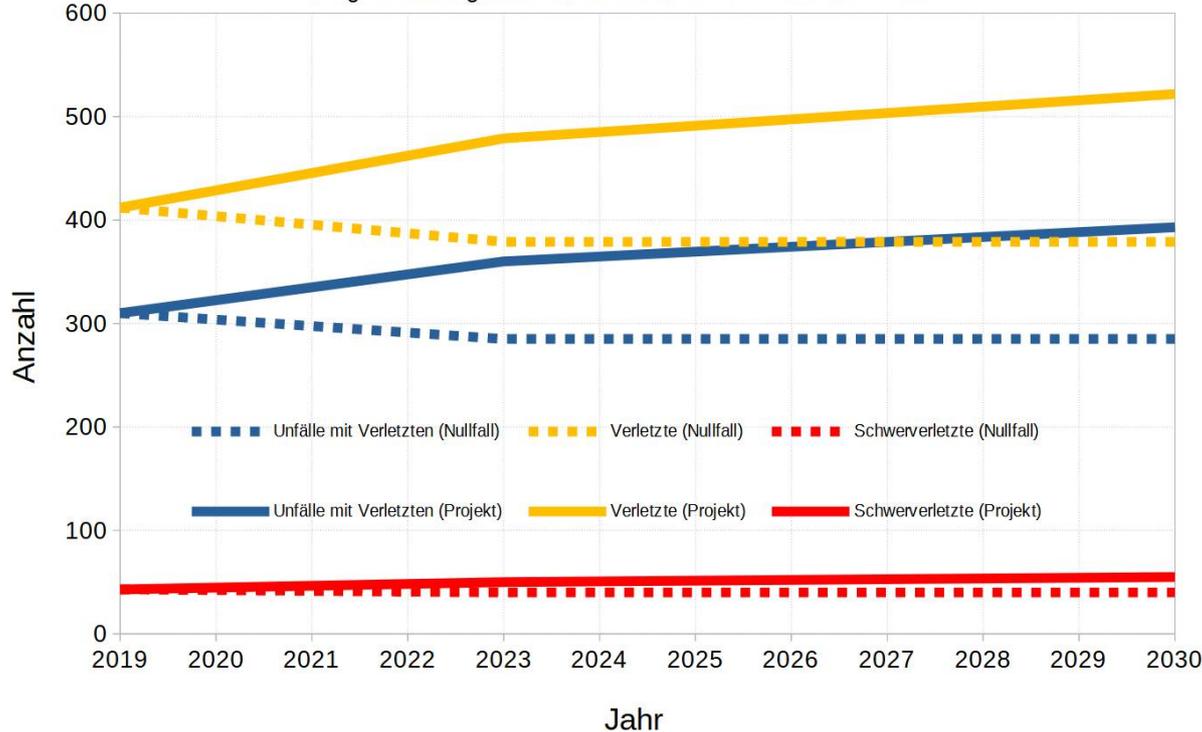
zusätzlich 1-2 Tote / 10 Jahre
wg. lärmbedingter
koronarer Herzerkrankung

Bildquelle: <https://www.staedtebauliche-laermfibel.de/?p=100&p2=3.1.2.4>

Unfallzahlen im Bestandsnetz

Entwicklung Unfallzahlen im Stadtgebiet von St. Pölten

Vergleich korrigierter Nullfall mit VA1 2023 und VA2 2030



Bezogen auf reale Unfallzahlen im Basisjahr 2019, Annahme einer gleichbleibenden Verkehrsinfrastruktur und vernachlässigbarer Änderungen im Verkehrsfluss:

- VA1 2023: **+26 %** Unfälle/Verletzte
- VA2 2030: **+38 %** Unfälle/Verletzte

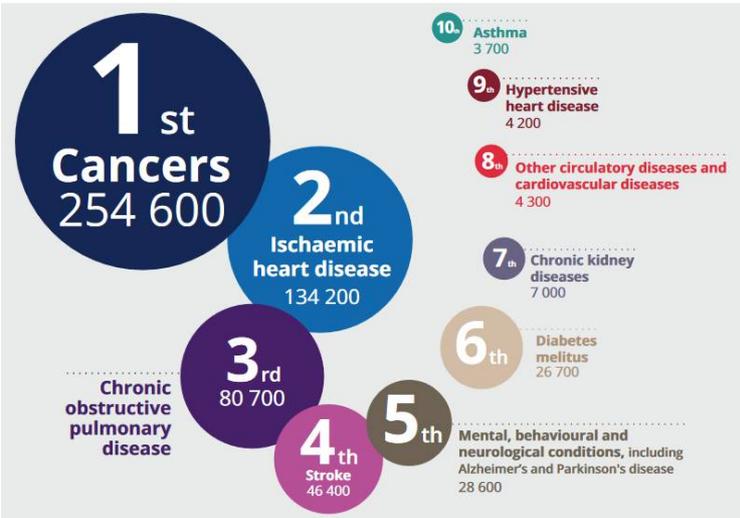
Schadstoffbedingte Krebserkrankte und Krebstote

In Europa sind etwa **10 % aller Krebsfälle auf Schadstoffbelastung zurückzuführen.**

Gesamtbevölkerung Österreich (2020)	8.901.064 ¹⁵
Krebskranke in Österreich (2020)	384.883, davon 38.488 wg. Schadstoffen
Krebsneuerkrankungen Österreich (2020)	43.014, davon 4.301 wg. Schadstoffen
Krebstote Österreich (2020)	20.816, davon 2.082 wg. Schadstoffen
Relativer Anteil im unmittelbaren Projektgebiet des Bauvorhabens auf Basis der aktuellen Einwohnerzahlen	
Gesamtbevölkerung in St. Pölten (Stand 1.1.2023)	57.639
Krebskranke	2.492, davon 249 wg. Schadstoffen
Krebs-Neuerkrankte p.a.	279, davon 28 wg. Schadstoffen
An Krebs Verstorbene p.a.	134, davon 13 wg. Schadstoffen

Tabelle 18: Übertragung der Österreichischen Krebserkrankten Statistik auf die Einwohnerzahl St. Pöltens

EU: Gesundheit durch Schadstoffreduktion

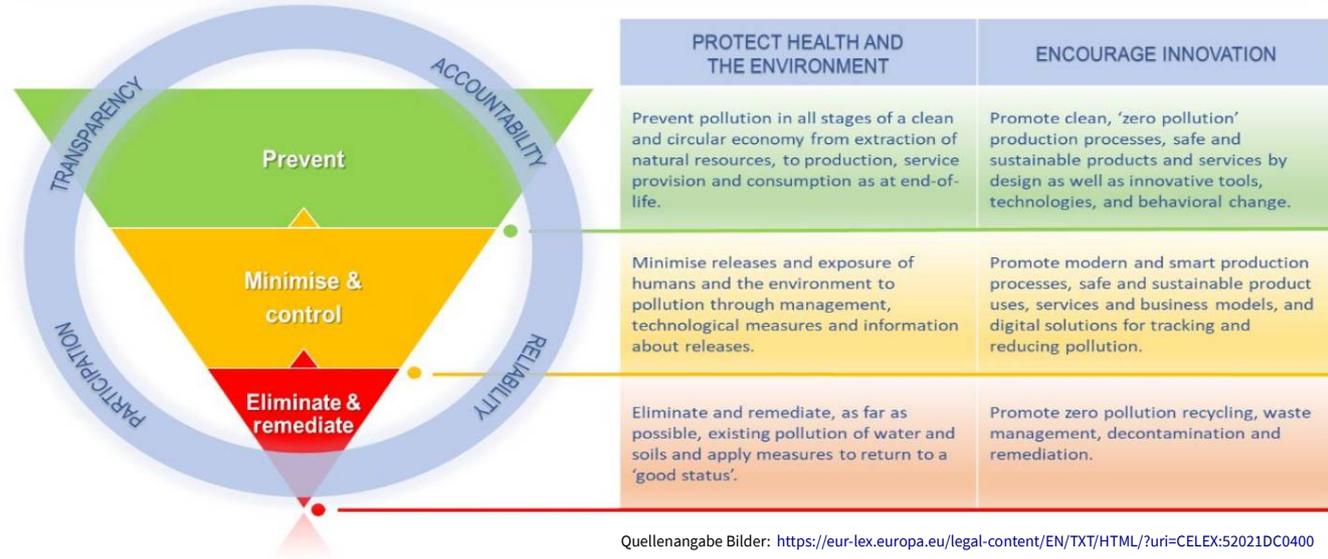


Reduktion von Schadstoffemissionen in Europa

Die 10 häufigsten schadstoffbedingten Erkrankungsrisiken in Europa

EU-Aktionsplan für Null-Schadstoffemissionen in Europa

Union policy on the environment shall be based on the **precautionary principle** and on the principles that **preventive action** should be taken, that environmental damage should as a priority be **rectified at source** and on the **polluter pays principle**.



Quellenangabe Bilder: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:52021DC0400>

Schadstoffemissionen im Bestandsnetz

2023	Fahrlast [km/d]	CO [kg/d]	CO ₂ [kg/d]	CH ₄ [kg/d]	NMHC [kg/d]	N ₂ O [kg/d]	Benzol [kg/d]	NO _x [kg/d]	PM _m [kg/d]	PM _a [kg/d]	PM _{2.5} [kg/d]	PM ₁₀ [kg/d]	NO ₂ [kg/d]
Nullfall 2023 _{corr}	2.333.347	1.036,40	76.738,07	1,94	43,26	19,17	2,45	811,54	16,30	118,73	51,92	135,03	198,00
VA1 2023 nur Best.	2.949.944	1.288,85	93.065,47	2,41	53,63	24,21	3,04	1.011,54	20,34	148,71	64,96	169,05	247,08
Differenz	616.597	252,45	16.327,40	0,47	10,36	5,04	0,59	200,00	4,04	29,98	13,04	34,02	49,08
Zunahme	26,43 %	24,36 %	21,28 %	24,27 %	23,96 %	26,28 %	23,96 %	24,64 %	24,78 %	25,25 %	25,11 %	25,20 %	24,79 %

Tabelle 13: VA1 2023: zusätzliche Schadstoffemissionen, die örtlich dem Bestandsnetz zuzuordnen sind.

2030	Fahrlast [km/d]	CO [kg/d]	CO ₂ [kg/d]	CH ₄ [kg/d]	NMHC [kg/d]	N ₂ O [kg/d]	Benzol [kg/d]	NO _x [kg/d]	PM _m [kg/d]	PM _a [kg/d]	PM _{2.5} [kg/d]	PM ₁₀ [kg/d]	NO ₂ [kg/d]
Nullfall 2030 _{corr}	2.333.347	894,81	71.434,37	1,56	33,64	19,52	1,99	511,27	9,94	119,81	45,88	129,75	132,11
VA2 2030 nur Best.	3.217.760	1.222,07	93.930,07	2,10	45,19	26,85	2,69	687,27	13,45	161,37	61,86	174,82	178,09
Differenz	884.413	327,26	22.495,69	0,55	11,55	7,33	0,70	176,00	3,51	41,56	15,98	45,07	45,99
Zunahme	37,90 %	36,57 %	31,49 %	35,21 %	34,33 %	37,56 %	35,16 %	34,42 %	35,35 %	34,69 %	34,82 %	34,74 %	34,81 %

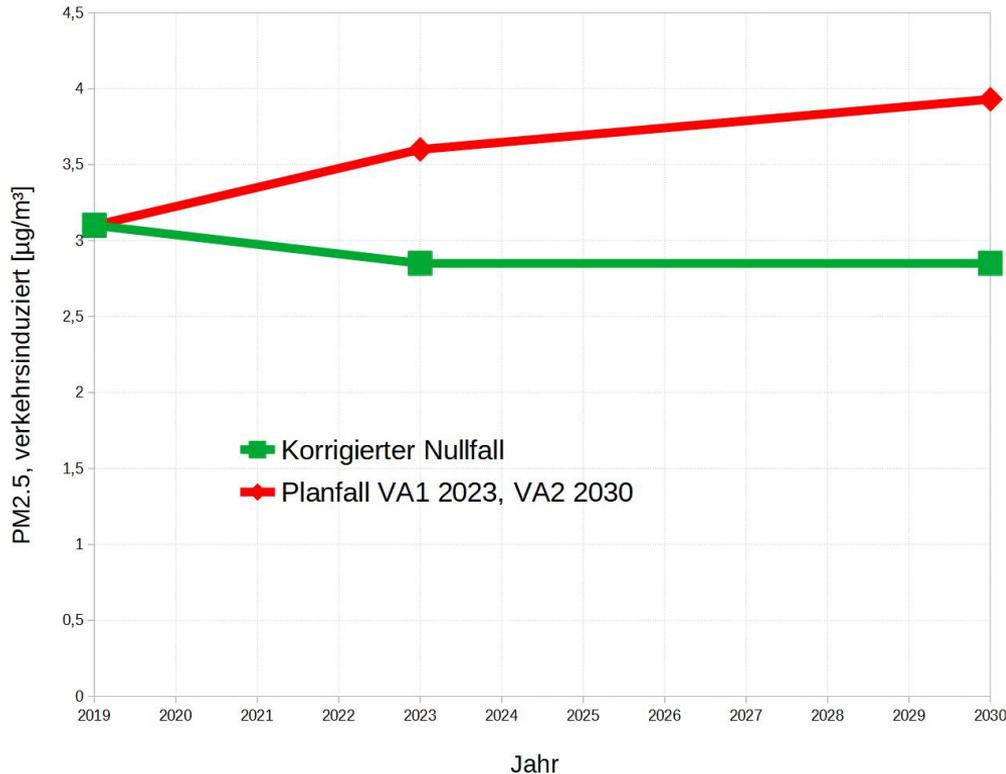
Tabelle 14: VA2 2030: zusätzliche Schadstoffemissionen, die örtlich dem Bestandsnetz zuzuordnen sind.

Zunahme bei den einzelnen Schadstoffemissionen ggü. korrigiertem Nullfall im Schnitt etwa

- VA1 2023: **+25 %**
- VA2 2030: **+35 %**

Verkehrsinduzierter PM2.5 Feinstaub

Verkehrsinduzierte PM2.5 Feinstaubbelastung



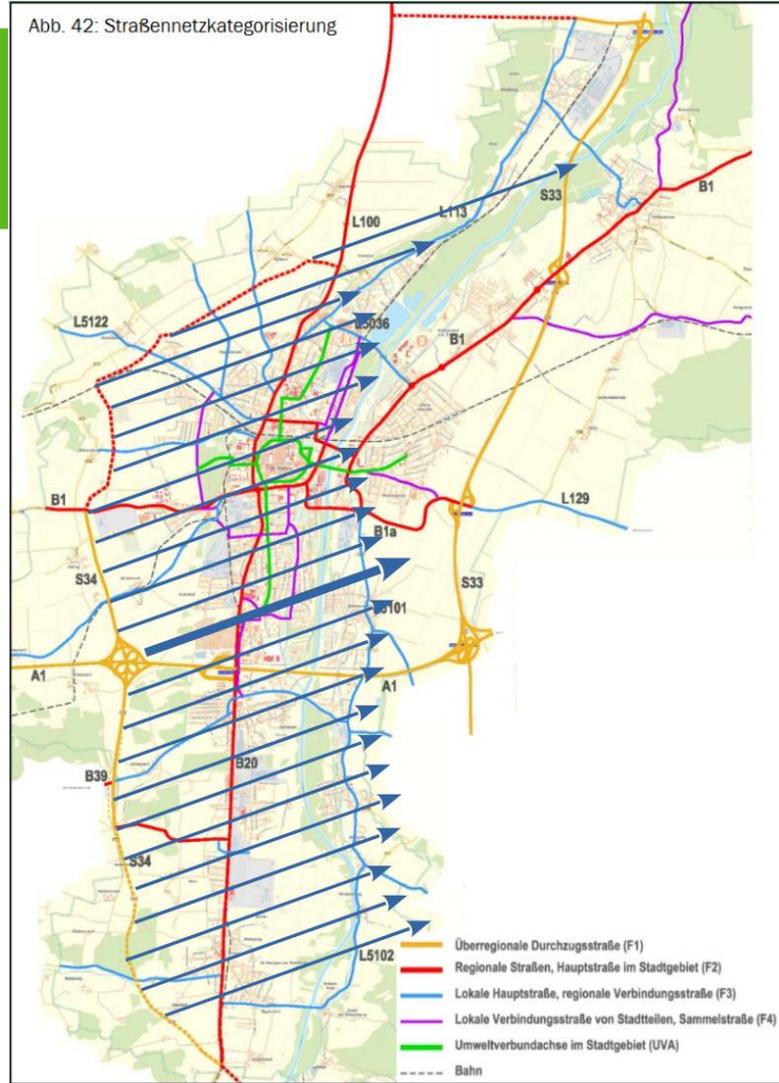
Zunahme von verkehrsinduzierter PM2.5 Feinstaubbelastung in der Stadt St. Pölten:

- VA1 2023: $+0,75\mu\text{g}/\text{m}^3$
+6 ... 12 Tote/Jahr
- VA2 2030: $+1,08\mu\text{g}/\text{m}^3$
+8 ... 18 Tote/Jahr

Waitzendorf besonders betroffen



Bildquelle: Generalverkehrs-konzept St. Pölten 2014



Stadt- Landes- und Bundespolitik

- Offener Brief
Gefahr für Leib oder Leben durch hochrangigen Straßenbau in St. Pölten
erging am 22. Jänner 2024 an die Stadt-, Landes- und Bundespolitik

Brief im Wortlaut und bisherige Rückmeldungen und weitere Infos unter
<https://www.klimahauptstadt2024.at/toedlicher-strassenbau/>

- **Parlamentarische Bürgerinitiative Stopp Straßenbau zum Schutz des Lebens [...]**
zur Kenntnis genommen
<https://www.parlament.gv.at/gegenstand/XXVII/BI/62>

Bildquelle: Generalverkehrskonzept St. Pölten 2014

Kontakt

DI Dr. Dieter Schmidradler

info@verkehrswende.at

www.verkehrswende.at

