

19.12.2018

Präs. - 4

Amt der Oö. Landesregierung
Direktion Umwelt und Wasserwirtschaft
Abteilung Umweltschutz
Kärntnerstraße 10-12
4021 Linz

**Programm nach § 9a (6) IG-L (2018) zur NO₂-Verringerung in Linz 2011 sowie
Verordnung für Mindest-Emissionsstandards für den Betrieb von Taxis in Linz
Stellungnahme der WKÖ**

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir bedanken uns für die Übersendung der Entwurfsunterlagen und nehmen dazu wie folgt
Stellung:

1. Allgemeines

Die WKÖ Oberösterreich bekennt sich zum Umweltschutz, Oberösterreichs Betriebe investieren enorme Summen in Luftreinhaltemaßnahmen. So haben sie wesentlich dazu beigetragen, dass die Linzer Hauptluftschadstoff-Emissionen in den letzten Jahrzehnten um rund 75 Prozent reduziert werden konnten. Dies ist auch ein wesentlicher Grund, warum in Linz beinahe alle Luftgrenzwerte eingehalten werden können. Beim Stickstoffdioxid gibt es leider nach wie vor eine Überschreitung des EU-Jahresmittelwertes an der Luftmessstelle Linz-Römerberg.

Daher unterstützen wir Maßnahmen zur Erreichung des EU-Grenzwertes, wie z.B. Verbesserungen des öffentlichen Verkehrs (insbesondere die Realisierung des S-Bahnkonzepts), Maßnahmen zur Stauvermeidung (z.B. Ausbau der Verkehrs-Telematik) oder die Attraktivierung des lokalen Schienennetzes. Insbesondere mit der Erhöhung des Anteils beim öffentlichen Verkehr und der damit verbundenen Verringerung des motorisierten Individualverkehrs können Staus verringert, Stickstoffdioxid-Immissionswerte verbessert und der Wirtschaftsstandort attraktiviert werden.

Zwangsmaßnahmen lehnen wir aber mit allem Nachdruck ab. Daher begrüßen wir, dass im gegenständlichen IG-L-Programm kein generelles Kfz-Fahrverbot vorgesehen ist. Dieses hätte nämlich massive negative Folgen nicht nur für Linz, sondern für den gesamten OÖ Zentralraum mit untragbaren Belastungen für die Linzer Bevölkerung, Pendler, Kunden, Besucher, Betriebe und öffentliche Dienstleister. Es käme dadurch zu massiven negativen Auswirkungen im oberösterreichischen Wirtschafts-, Arbeits- sowie Sozialbereich!

Erfreulicherweise ist für das Jahr 2018 mit einer wesentlichen Verbesserung des Stickstoffdioxid-Jahresmittelwertes bei der Messstelle Linz-Römerberg zu rechnen. Die Zahlen bis etwa Mitte Dezember 2018 deuten auf eine Verringerung des Stickstoffdioxid-Jahresmittelwertes von 46 µg/m³ (2017) auf 44 µg/m³ (2018) hin. Wir schließen daraus, dass die bereits getroffenen Maßnahmen sowie die Flottendurchmischung mit neueren EURO-Klassen bereits wirken!

2. Zum Programm nach § 9a (6) IG-L (2018) bzw. zur Emissionsstandart-VO im Einzelnen

2.1. Zur Landesinitiative für energieeffiziente emissionsfreie Taxis sowie zum geplanten Fahrverbot für Taxifahrzeuge der Kategorie EURO 3 oder niedriger (Dieselbetriebene Taxis) bzw. EURO 2 oder niedriger (Benzinbetriebene Taxis) in Linz (Seiten 18 - 19 sowie Emissionsstandart-VO)

Freiwilligen bzw. einvernehmlichen Maßnahmen ist der Vorzug gegenüber „Zwangmaßnahmen“ zu geben, insbesondere was Eingriffe in das Eigentumsrecht betrifft. Im Einzelnen verweisen wir dazu auf die Stellungnahme der „Fachgruppe Oberösterreich für die Beförderungsgewerbe mit PKW“ in der Beilage.

2.2. Zum Konzept für Busschleusen an Linzer Einfallstraßen (Seite 20)

Busschleusen verbunden mit "Pfortnerampeln" oder Blockabfertigung an den Linzer Stadteinfahrten verlagern das Stau- und Luftproblem an den Stadtrand oder in Nachbarbezirke, aber lösen es nicht. Daher lehnen wir „Pfortnerampeln“ oder „Blockabfertigung“ an Stadteinfahrten mit Nachdruck ab.

2.3. Zur Einrichtung von Busspuren (Seite 20)

Neue Busspuren führen im Regelfall zum Verlust von wichtigen Parkplätzen für Unternehmen, Kunden, Mitarbeiter und Bewohner. Sie sind daher auf das minimale notwendige zeitliche und räumliche Ausmaß im Einvernehmen mit der ansässigen lokalen Wirtschaft und der Wirtschaftsvertretung zu beschränken.

2.4. Zu gebietsbezogenen Verkehrsberuhigungsmaßnahmen (Seite 20)

Gebietsbezogene Verkehrsberuhigungsmaßnahmen (z.B. völlige Sperre des Linzer Hauptplatzes für den Individualverkehr; Fußgängerzone in der Urfahrner Hauptstraße) lösen das Linzer Luft-Problem nicht, sondern verschärfen es: Der Linzer Hauptplatz ist zu Stoßzeiten eine wichtige Zufahrt zur Nibelungenbrücke. Würde diese Zufahrt gesperrt, würde noch mehr Verkehr durch den Römerbergtunnel zur Donaulände fließen und die ohnehin starken Staus dort noch erhöhen, mit negativen Auswirkungen auf die dortigen Messwerte. Auch eine Sperre der Urfahrner Hauptstraße durch eine Fußgängerzone würde nur zu einer Verkehrsverlagerung in umliegende Straßen und zusätzlichen Staus in Urfahr führen.

Wir sprechen uns gegen Verkehrsberuhigung durch Zufahrtssperren oder zusätzliche Fußgängerzonen aus und schlagen stattdessen den weiteren Ausbau von „Begegnungszonen“ vor. In Begegnungszonen stehen Fußgängern, Radfahrern und Autofahrern gemeinsame Verkehrsflächen zur Verfügung, die von allen Verkehrsteilnehmern mit einer angepassten Geschwindigkeit von bis zu 20 km/h gleichberechtigt genutzt werden können. Begegnungszonen schränken die Erreichbarkeit und Mobilität einzelner Verkehrsarten nicht ein und ermöglichen ein rücksichtsvolles Miteinander aller Verkehrsteilnehmer.

2.5. Zur Forcierung des Ausbaus der Rad- und Fußinfrastruktur (Seiten 20 - 21)

Neue Radwege führen wie Busspuren häufig zum Verlust von wichtigen Parkplätzen für Unternehmen, ihre Kunden und Mitarbeiter und die Bewohner.

Sie sind daher auf das minimale notwendige räumliche Ausmaß im Einvernehmen mit der ansässigen lokalen Wirtschaft und der Wirtschaftsvertretung zu beschränken.

2.6. Zur Vorschreibung emissionsarmer Verkehrsmittel bei UVP-pflichtigen Vorhaben im Stadtgebiet von Linz (Seite 23)

Einem Antragsteller soll künftig bei UVP-pflichtigen Vorhaben im „Stadtgebiet Linz“ sowohl für die Bauphase als auch für den Betrieb die Alternativenprüfung „Nutzung emissionsarmer Verkehrsmittel (Bahn)“ vorgeschrieben werden. Als Beispiel wird der UVP-Bescheid für das Vorhaben „L6“ der voestalpine Stahl GmbH bei der Sanierung der Altlast 076 Kokerei Linz genannt, bei der dadurch rund 110.000 LKW-Fahrten vermieden werden konnten.

Wir sprechen uns mit Nachdruck gegen diese Maßnahme aus. Über derartige Anforderungen ist im jeweiligen UVP-Verfahren individuell zu entscheiden. Eine generelle verpflichtende Vorgabe wegen der Stickstoffdioxid-Überschreitungen an der Messstelle Linz-Römerberg wäre überschießend. Mit gutem Grund hat man der europäischen Kommission die Linzer Industrieareale nicht als Luftschadstoffsanierungsgebiete gemeldet. Dort werden nämlich weder die NO₂-Grenzwerte überschritten, noch leisten die von dort ausgehenden Emissionen einen relevanten Beitrag zur - in erster Linie durch den unmittelbaren Kfz-Verkehr verursachten - Immissions-Situation an der Messstelle Linz-Römerberg.

Eine derartige generelle Maßnahmen-Vorschreibung hätte lediglich unnötige Erschwernisse sowie Verteuerungen für industrielle UVP-Vorhaben in Linz zur Folge. Auch wichtige Infrastrukturvorhaben würden davon negativ betroffen sein. Wie sollte diese Forderung zum Beispiel bei einem künftigen UVP-Verfahren für die Linzer Ostumfahrung umgesetzt werden, deren Trassenfreihaltungs-Verordnung gerade in Begutachtung ist? Gerade dieses Vorhaben wird doch wesentlich zur Verringerung des Kfz-Verkehrs und somit zu einer Entlastung der Linzer Innenstadt führen. Soll man sich hier ernsthaft eine „Bahnalternative“ überlegen müssen?

2.7. Stromanschlüsse für Donauschiffe (Seite 25)

Neben zusätzlichen Stromanschlüssen für Donauschiffe bedarf es einer Verbesserung der Zufahrtsituation zu den Anlegestellen am Linzer Donauufer z.B. durch eine Verbreiterung des Fahrwegs zwischen Lentos und Nibelungenbrücke für Busse und Lieferanten.

3. Zusammenfassung

Wir begrüßen, dass die vorgeschlagenen Maßnahmen kein generelles Kfz-Fahrverbot vorsehen. Es muss auch künftig alles unternommen werden, den Stickstoffdioxid-Grenzwert ohne eine „Innenstadt-Sperre“ zu erreichen. Dies würde zu einer empfindlichen Störung des OÖ Wirtschaftsstandorts mit allen negative Begleiterscheinungen, insbesondere im Hinblick auf die Vernichtung von Betrieben und Arbeitsplätzen, führen.

Generell ist freiwilligen bzw. einvernehmlichen Maßnahmen der Vorzug gegenüber „Zwangmaßnahmen“ zu geben, insbesondere was Eingriffe in das Eigentumsrecht betrifft. Bei allen Maßnahmen, die wirtschaftsrelevante Auswirkungen mit sich bringen, sind die davon Betroffenen rechtzeitig und ausreichend einzubinden.

Vielen Dank und freundliche Grüße



KommR DI Dr. Clemens Malina-Altzinger
Vizepräsident



Mag. Dr. Hermann Pühringer
Direktor

Beilage

Amt der Oö. Landesregierung
Direktion Umwelt und Wasserwirtschaft
Abteilung Anlagen-, Umwelt- und Wasserrecht
Kärntnerstraße 10-12
4021 Linz

Linz, 18.12.2018

Entwurf einer Verordnung des Landeshauptmannes von Oberösterreich, mit der Mindestemissionsstandards für den Betrieb von Taxifahrzeugen im Sanierungsgebiet Linz auf Rechtsgrundlage des IG-L vorgesehen werden (EmissionsstandardVO)

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Fachgruppe der Beförderungsgewerbe mit PKW für OÖ dankt für die Übermittlung des o.a. VO-Entwurfes und hält dazu - nach Rücksprache mit Branchenvertretern und Betroffenen - folgendes fest:

Wir sehen das geplante Fahrverbot für Taxifahrzeuge der Kategorie EURO 3 oder niedriger (Dieselbetriebene Taxis) bzw. EURO 2 oder niedriger (Benzinbetriebene Taxis) in Linz als unzulässigen und verfassungsrechtlich bedenklichen Eingriff in das Eigentum der Betroffenen. Für die hauptbetroffenen Unternehmen käme die geplante Verordnung quasi einem Berufsverbot gleich. Sollte das geplante Fahrverbot tatsächlich umgesetzt werden, so ist den Betroffenen jedenfalls der dadurch entstehende Schaden in Form einer „Abwrackprämie“ abzugelten. Die Höhe dieser Entschädigung hat sich jedenfalls zumindest am Zeitwert der betroffenen KFZ zu orientieren.

Wir wollen überdies darauf hinweisen, dass der im Entwurf genannte Zeitpunkt des Inkrafttretens der Verordnung (1.1.2020) manche Mitgliedsbetriebe vor ein nahezu unlösbares logistisches Problem stellen würde: so müssten alleine die beiden größten Linzer Taxibetriebe insgesamt 50 Fahrzeuge austauschen. Da derzeit noch keinerlei verbindliche Zusagen für Abwrackprämien oder Fördermaßnahmen vorliegen, ist davon auszugehen, dass nicht einmal ein Jahr Zeit bliebe, um aus der Sicht dieser beiden Unternehmen diese Umrüstmaßnahmen durchzuführen. Diese Frist ist daher aus unserer Sicht einfach zu kurz gewählt, um einen geordneten Umstieg auf umweltfreundlichere Modelle gewährleisten zu können.

Wir begrüßen ausdrücklich die in den Erläuterungen angesprochenen Fördermaßnahmen zur Modernisierung der Taxi-Fahrzeugflotte und damit zur weiteren Entlastung der Linzer Luft. Um einen möglichst hohen Entlastungseffekt im Sinne einer weitreichenden Umrüstungsinitiative zu

erzielen, ersuchen wir eindringlich, allfällige Förderaktivitäten nicht nur auf die Thematik „e-Mobilität“ zu beschränken, sondern sie insbesondere auch auf die ebenso umweltfreundlichen Hybrid- und Plug-In-Hybridtechnologien auszudehnen.

Eine ausschließliche e-Mobilitäts-Förderung würde nicht den gewünschten Mengeneffekt erzielen. Zum einen sind die Rahmenanforderungen an die e-Infrastruktur noch nicht in ausreichendem Maße vorhanden; zum anderen lässt die Struktur der (Linzer) Taxiunternehmer mit vielen EPU's keinen weitreichenden Wechsel in diese Technologie erwarten, da sie zuhause zumeist über keine adäquate Lademöglichkeit verfügen.

Wir betonen ausdrücklich, dass die Branchenvertretung an einer einvernehmlichen Lösung interessiert ist. Wir haben mit Betroffenen bereits Vorgespräche zu den oben genannten Themen geführt. Als Ergebnis liegen uns konkrete Vorstellungen vor, bei deren Realisierung wir davon ausgehen, dass unsere Mitglieder konsensorientiert agieren werden und die Ergreifung allfälliger rechtlicher Schritte vermieden werden kann. Gerne bieten wir den Vertretern des Landes OÖ sowie der Stadt Linz in diesem Sinne an, für weitere Detailgespräche zu den Themen „Abwrackprämie“ sowie „Umfang und Inhalt der Fördermaßnahmen“ zur Verfügung zu stehen.

Zu guter Letzt wollen wir noch darauf hinweisen, dass sich die Interessenvertretung der Linzer Taxiunternehmen seit mehr als zwei Jahren um die Anhebung der mittlerweile seit sechs Jahren bestehenden Taxitarife in den Städten Linz und Wels bemüht. Leider war diesen Bemühungen bislang kein Erfolg beschieden. Die Modernisierung des Fuhrparks steht jedoch in direktem Zusammenhang mit einer entsprechenden Tarifierung: Die Anpassung der Taxitarife an gestiegene Kostenkomponenten ist ein unabdingbares Kriterium, um den wirtschaftlichen Rahmen für Modernisierungsinvestitionen zu gewährleisten. Wir ersuchen daher dringend darum, die beantragte Anpassung der Taxitarife für die Städte Linz und Wels ehestmöglich umzusetzen.

Wir ersuchen um Berücksichtigung unserer Stellungnahme, sehen weiterführenden Detailgesprächen mit Interesse entgegen und verbleiben

mit freundlichen Grüßen.

FACHGRUPPE DER OÖ
BEFÖRDERUNGSGEWERBE MIT PKW



KommR Gunter Mayrhofer
Obmann



Mag. Robert Riedl
Geschäftsführer