

Oö. Umwelthanwaltschaft
4021 Linz • Kärntnerstraße 10-12

Geschäftszeichen:
UANw-020055/-2019-Don

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

Bearbeiter: HR Dipl.-Ing. Dr. Martin Donat
Tel: (+43 732) 77 20-134 51
Fax: (+43 732) 77 20-2134 59
E-Mail: uanw.post@ooe.gv.at

www.ooe-umwelthanwaltschaft.at

Linz, 7. Februar 2019

zu GZ. US-2014-108351/251-Pü

Anhörung zum Programm nach § 9a (6) IG-L (2018) zur Verringerung der Belastung von NO₂ in Linz aufbauend auf dem Programm des Jahres 2011

Stellungnahme der Oö. Umwelthanwaltschaft

Sehr geehrte Damen und Herren!

A. Vorgeschichte

Langjährige, unverändert schlechte Luftsituation bei NO_x

Der Bericht des Oö. Landesrechnungshofs (Initiativprüfung) „Luftgüte in OÖ und Maßnahmen zur Einhaltung der Grenzwerte“ vom April 2018 (LRH-100000-37/8-2018-ST) ¹ hat die Entwicklung der Grenzwertüberschreitungen und die dagegen gesetzten Maßnahmen minutiös aufgearbeitet und umfassend dargestellt. Der Bericht schließt mit dem Statement:

„Aus Sicht des LRH sollte das Land alle jene Maßnahmen setzen, um den Zeitraum der Nichteinhaltung des Grenzwertes so kurz wie möglich zu halten. Wichtigstes Ziel der Einhaltung des Grenzwertes sollte dabei der Schutz der menschlichen Gesundheit sein. Das wird nur mit einem landesweit ressortübergreifenden Maßnahmenprogramm möglich sein; nur dadurch könnten Strafzahlungen an die EU vermieden werden.“

Bereits zumindest 2003 nachweisbar kommt es im Ballungsraum Linz zu Überschreitungen der Grenzwerte für Stickstoffdioxid (NO₂), sowohl gemäß IG-L (35 µg/m³ im Jahresmittel, Summe aus Grenzwert und Toleranzmarge) als auch des Grenzwertes gemäß EU-Luftqualitätsrichtlinie (40 µg/m³ im Jahresmittel).

Beispielhaft sei hier die Entwicklung Stickstoffdioxid-Immissionen bei der Station Römerbergtunnel in Linz angeführt, obgleich sich diese Entwicklung keineswegs auf diese Station allein beschränken lässt, sondern indikativ für die Situation im gesamten Innenstadtbereich von Linz ist:

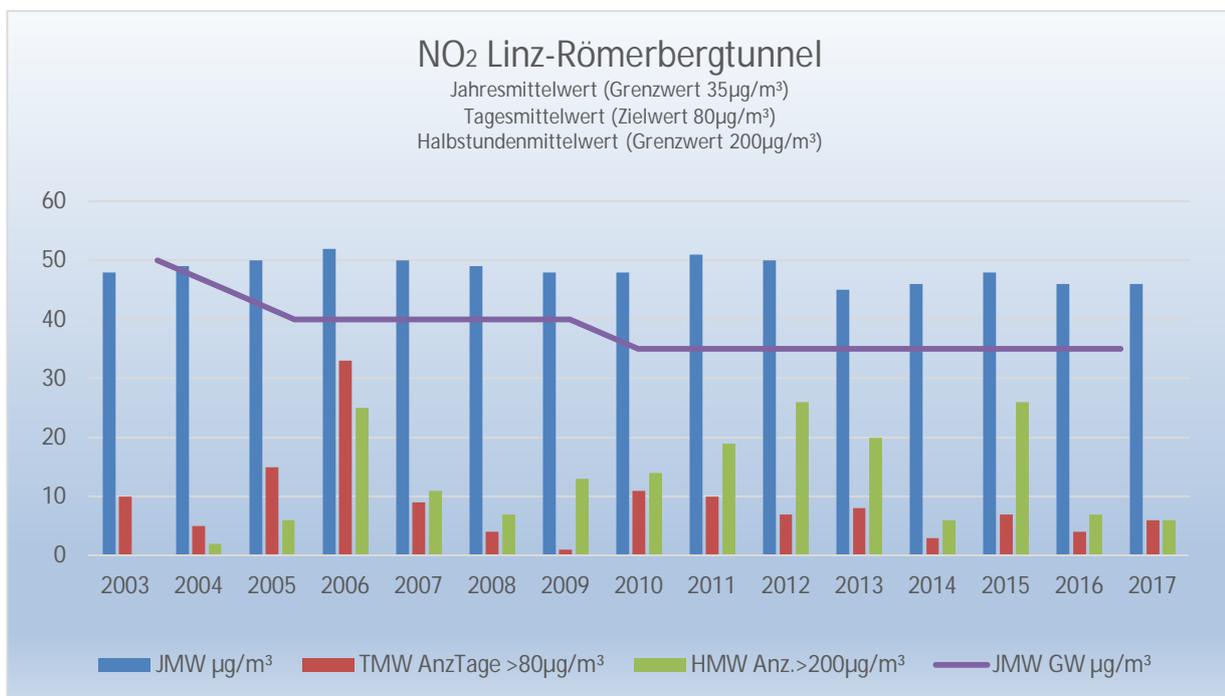
¹ https://www.lrh-ooe.at/Mediendateien/Berichte2018/IP_Luftgüte%20OÖ_Bericht_signed.pdf#search=%22luft+no&

Der Jahresmittelwert (JMW) für NO₂ überschreitet seit 2004 den jeweils gültigen Grenzwert laut IG-L (derzeit 35µg/m³).

Der Zielwert von 80µg/m³ als Tagesmittelwert (TMW) wird pro Jahr unterschiedlich oft überschritten. 2017 waren es 6 Überschreitungstage. 2009 wurde der Tagesmittelwert nur einmal überschritten.

Der Grenzwert des Halbstundenmittelwertes (HMW) von 200µg/m³ wurde unterschiedlich oft überschritten. 2017 wurde der Grenzwert sechsmal überschritten.

Damit wird der JMW Grenzwert für NO₂ bei der amtlichen Messstation Römerbergtunnel seit 2004 konsequent überschritten. Der Grenzwert für HMW wurde seit 2004 ebenfalls mind. zwei Mal pro Jahr überschritten. Die häufigsten HMW Grenzwert-Überschreitungen gab es 2012 und 2015 mit jeweils 26 Überschreitungen.



Auf Basis der bisherigen Daten und Maßnahmen spricht der Oö. Landesrechnungshof in seinem Bericht 2018 folgende Empfehlungen aus:

- a) Das Land sollte die Information der Bevölkerung, welche Auswirkung die Luftverschmutzung auf jedermann haben kann und welche Beiträge jeder einzelne zur Verbesserung der Situation leisten kann, intensivieren (Berichtspunkt 1.2).
- b) Um Klagen Betroffener zu vermeiden, sollte das Land gesetzliche Vorgaben erfüllen und rechtzeitig wirkungsvolle Maßnahmen setzen (Berichtspunkt 2.2).
- c) Um die Grenzwerte bei NO₂ in Linz einzuhalten, sollte das Land ein entsprechendes Maßnahmenprogramm in Kraft setzen (Berichtspunkt 7.2).
- d) Die Abteilung US sollte für den Fall einer Überschreitung des Alarmwertes für NO₂ eine den gesetzlichen Erfordernissen entsprechende Vorgangsweise vorbereiten (Berichtspunkt 8.2).
- e) Die Abteilung US soll bei den Beschreibungen der Messstellen in deren Dokumentation auch die jeweiligen Besitzverhältnisse der Grundstücke aufnehmen. Bei den Mietverträgen ist darauf zu

achten, dass die notwendigen Rechte für den uneingeschränkten Betrieb der Messstelle verbrieft sind (Berichtspunkt 10.2).

f) Die Abteilung US sollte die Darstellung der Grenzwerte der jeweiligen Schadstoffe im Internet anpassen. Entsprechend einem Ampelsystem würde die Darstellung mittlerer Belastungswerte in gelber Farbe die Datenlage besser visualisieren. Überdies könnte eine standortbezogene Anzeige für mobile Endgeräte (App) die Information für Bürger verbessern (Berichtspunkt 11.2).

g) Um die Grenzwerte für NO₂ zeitnah einhalten zu können, wird es erforderlich sein, dass ergänzende Maßnahmen wie Verringerung der Fahrtenanzahl verordnet werden müssen (Berichtspunkt 16.2).

h) In Steyr sollten amtliche Messungen zur Überprüfung möglicher Grenzwertüberschreitungen durchgeführt werden (Berichtspunkt 17.2).

i) Das Sanierungsgebiet Linz PM₁₀ sollte vorläufig aufrecht bleiben (Berichtspunkt 18.2).

j) Zur Schadstoffreduktion auf der A 1 sollte die effektiv gefahrene Geschwindigkeit weiter gesenkt werden. Dies könnte durch eine weitere Reduktion der Geschwindigkeitsbegrenzung auf 80 km/h oder einen weiteren Ausbau der Überwachung gelingen (Berichtspunkt 22.2).

k) Die Toleranzen bei der Feststellung von Geschwindigkeitsüberschreitungen sollten auf das absolute Minimum gesenkt werden. Die Geschwindigkeitsüberwachung sollte ausgeweitet werden (Berichtspunkt 22.2 – VERBESSERUNGSVORSCHLAG

l) Der LRH empfiehlt dem Land OÖ, das erforderliche Personal zur Verfügung zu stellen, um die aus einer wirksamen Überwachung der Geschwindigkeitsbeschränkungen gemäß IG-L einzuleitenden Strafverfahren effizient bearbeiten zu können (Berichtspunkt 22.2 VERBESSERUNGSVORSCHLAG II).

m) Das Fahrverbot für LKW der Euro-Klassen 0-2 auf der A 1 (Sanierungsgebiet) sollte um weitere Euro-Klassen erweitert werden (Berichtspunkt 23.2).

n) Das Land sollte im Ballungsraum Linz wirksame verkehrsvermindernde Maßnahmen samt den entsprechenden ressortübergreifende Begleitmaßnahmen beschließen, um den Zeitraum der Nichteinhaltung der Grenzwerte zum Schutz der Gesundheit so kurz wie möglich zu halten. Dazu wäre ein neues Maßnahmenprogramm nach § 9a (6) IG-L erforderlich (Berichtspunkte 24.2, 28.2 und 29.2 – VERBESSERUNGSVORSCHLAG III).

o) Das Land sollte bei der Reduktion von Schadstoffen eine Vorbildwirkung einnehmen (Berichtspunkt 29.2).

p) Zum Schutz der Gesundheit der Bevölkerung sollte das Land alle möglichen Maßnahmen treffen, um den Zeitraum der Nichteinhaltung der Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten. Strafzahlungen der EU sollten vermieden werden (Berichtspunkte 3.2 und 30.2 – VERBESSERUNGSVORSCHLAG IV).“

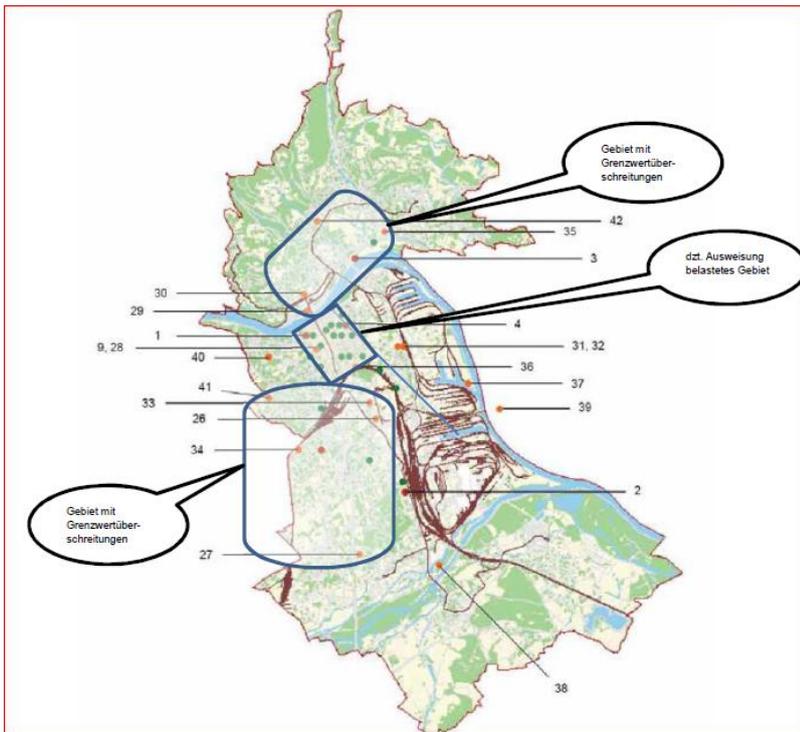
Wiederholte Vorschläge ineffektiver Programme zur Verbesserung der NO_x-Situation

Die Festlegung der Grenzwerte für verschiedene Luftschadstoffe, wie etwa jenen von Stickstoffdioxid (NO₂), dient dem Schutz der menschlichen Gesundheit, insbesondere der Lungenfunktion und dem Schutz vor erhöhtem Mortalitäts- und Morbiditätsrisiko.

Erst 2010 wurde, da die gemäß Anlage 1 des IG-L vorgeschriebenen Immissionsgrenzwerte durch amtliche Messungen belegt wieder nicht eingehalten wurden, ein Programm nach § 9a IG-L zur Verringerung der Belastung mit den Schadstoffen PM₁₀ und NO₂ für den oberösterreichischen Zentralraum, insbesondere die Städte Linz und Wels erstellt. Dieses Programm, zu dem der Landeshauptmann zur Erreichung der Ziele des IG-L gemäß § 9a Abs. 1 Immissionsschutzgesetz-Luft, BGBl. I Nr. 115/1997 idF BGBl. I Nr. 58/2017 (IG-L) verpflichtet ist, wurde vom Amt der Oberösterreichischen Landesregierung 2011 veröffentlicht.

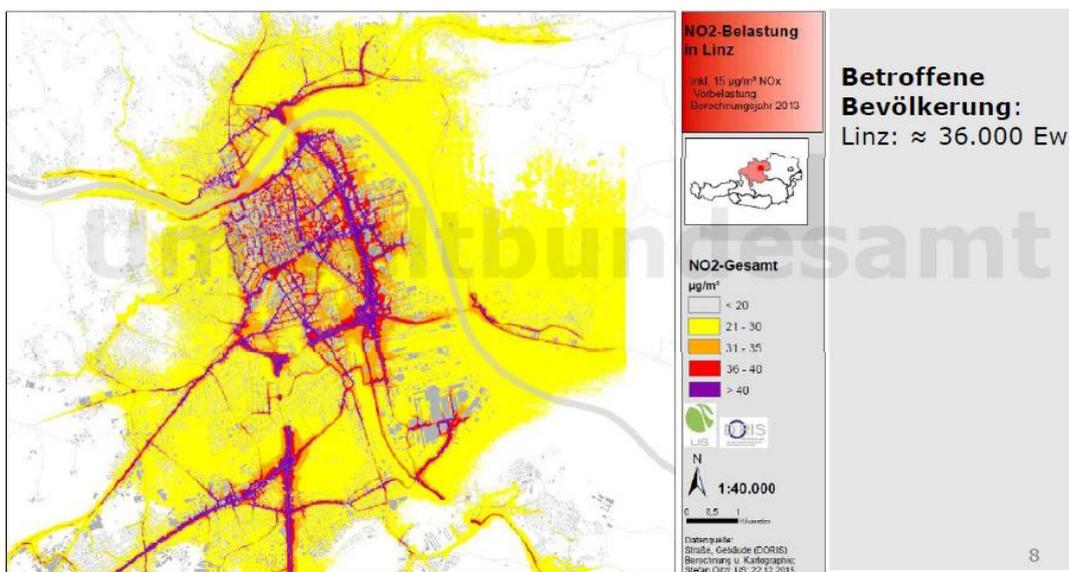
Ogleich die Maßnahmen, die dort aufgelistet sind, zum Teil sicherlich das Potential zu einer Verbesserung der Luftsituation hatten, hat die Oö. Umweltschutzbehörde bereits damals angemerkt, dass das Maßnahmenpaket unzureichend und die Umsetzung der Maßnahmen mangels klarer verpflichtender Regelung der Zuständigkeit, der Finanzierung und mangels verbindlichen Zeitplans unrealistisch ist.

Anhand der Untersuchungen mittels Passivsammler zeigte sich bereits 2012, dass im verkehrsnahen Bereich auf Linzer Stadtgebiet von Grenzwertüberschreitungen bei NO₂ – JMW auszugehen ist.

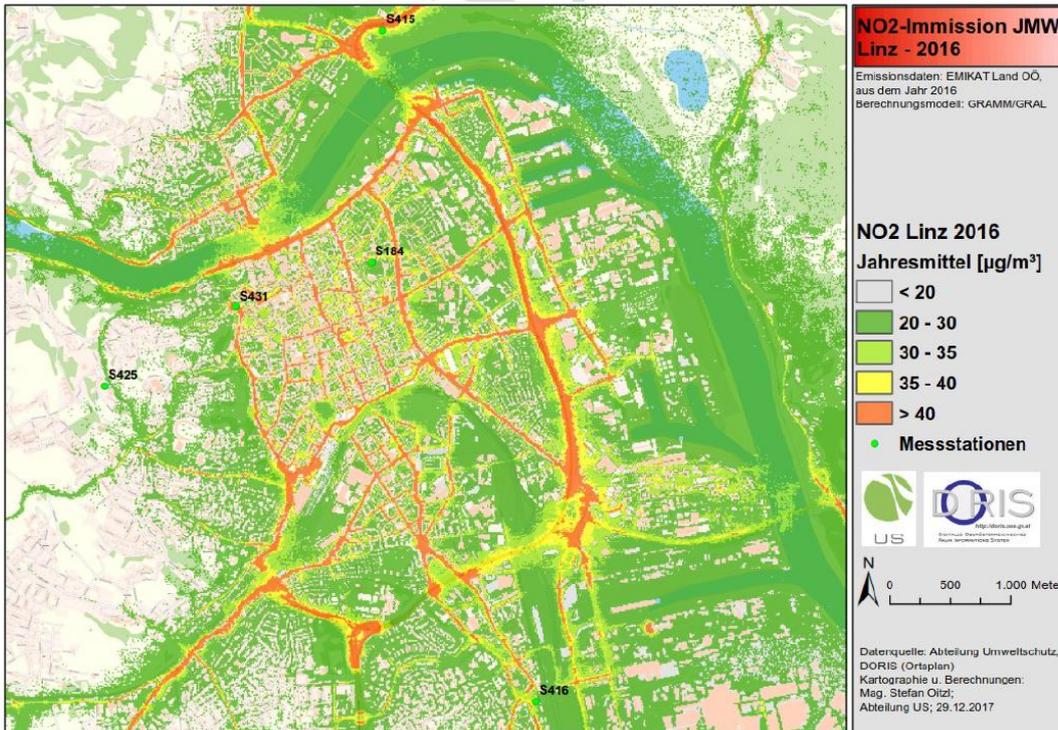


Karte von Linz mit Messpunkten für Passivsammler (Messprogramm 2012)
Quelle: Magistrat Linz: Grüner Bericht Nr.1/2012

Diese Faktenlage hat sich auch nicht geändert, denn sowohl die Modellrechnung des UBA (2016), als auch das zur öffentlichen Stellungnahme aufgelegte NO₂-Programm des Landes OÖ (2018) weist einen viel größeren Bereich der Überschreitung auf, die sich in der nun vorgelegten Gebietsabgrenzung nicht widerspiegeln.

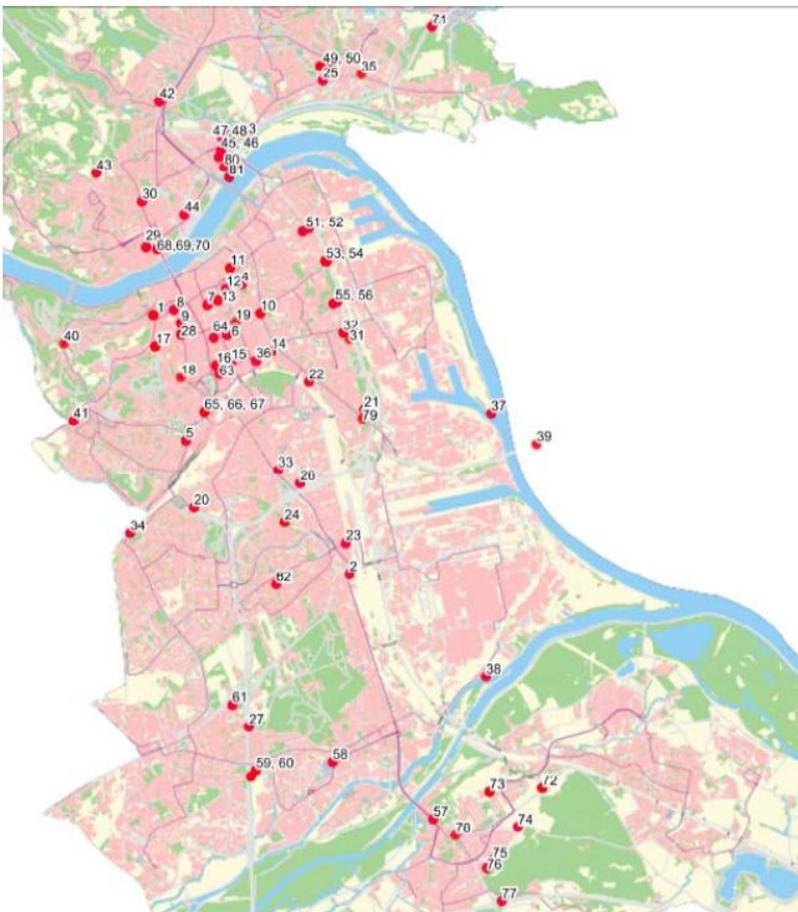


Modellrechnung (UBA, 2016)



Modellierte NO₂-Belastung (NO₂-Immissionskataster) in Linz für das Berechnungsjahr 2016
Quelle: Amt der Oö. Landesregierung, Maßnahmenpaket N02)

Die NO₂- und NH₃-Messprogramme in Linz 2014 – 2016 untermauern diese Modellrechnungen.



Übersichtskarte: Stadtgebiet von Linz und Lage der Messpunkte

3. Ergebnisse und Bewertung

3.1 NO₂-Immissionsbelastung in Linz

Jahresmittelwerte Stickstoffdioxid, Messprogramme 2014 - 2016

Messpunkt	Bezeichnung	Kategorie / Charakteristik Verursacher	NO ₂ [µg/m ³]
1	Römerberg (2014)	Verkehr	54
43	Petrinum (2014)	Hintergrund ²⁾	15
44	Ferihumerstraße - Reindlstraße (2014)	Mischeinfluss	25
45	Freistädterstraße - Guggenb. - MP1 (2014)	Verkehr	34
46	Freistädterstraße - Guggenb. - MP3 (2014)	Innenhof	25
47	Umenhain (Wohnanlage) - MP1 (2014)	Verkehr	29
48	Umenhain (Wohnanlage) - MP2 (2014)	Innenhof	25
49	Biesenfeld (Wabenbau) - MP1 (2014)	Verkehr	28
50	Biesenfeld (Wabenbau) - MP2 (2014)	Innenhof	20
51	Petzoldstraße - MP1 (2014)	Verkehr	37
52	Petzoldstraße - MP2 (2014)	Innenhof	32
53	Brandverhütungsstelle - MP1 (2014)	Verkehr	41
54	Brandverhütungsstelle - MP2 (2014)	Innenhof	34
55	Semmelweißstraße - MP1 (2014)	Verkehr	34
56	Semmelweißstraße - MP2 (2014)	Innenhof	31
57	Ebelsberg (2014)	Verkehr	44
58	Gebauer & Griller (2014)	Mischeinfluss	33
59	Hirtstraße - MP1 (2014)	Verkehr	31
60	Hirtstraße - MP2 (2014)	Innenhof	30
61	Salzburger Straße (2014)	Verkehr	32
62	Spallerhof - Proschkogang (2014)	natürliche Garagenlüftung	23
63	Scharitzerstraße (2014)	natürliche Garagenlüftung	27
64	Vereinshaus (2014)	natürliche Garagenlüftung	28
65	Hauserhof - MP1 (2014/2015)	Verkehr	58
66	Hauserhof - MP2 (2014/2015)	Verkehr	46
67	Hauserhof - MP3 (2014/2015)	Verkehr	35
68	Neues Rathaus - MP1 (2014/2015)	Verkehr	67
69	Neues Rathaus - MP2 (2014/2015)	Verkehr	56
70	Neues Rathaus - MP3 (2014/2015)	Verkehr	47
71	A7 - Koglerweg (2015/2016)	Verkehr	36
72	Ebelsberg-Kreish. M.-Lisa-Tun. (2015/2016)	Verkehr	59
73	Ebelsberg - Schlossweg (2015/2016)	Städtischer Hintergrund	23
74	Ebelsberg - Schiltenberg (2015/2016)	Städtischer Hintergrund	21
75	Ebelsberg - Torbergweg (2015/2016)	Städtischer Hintergrund	20
76	Ebelsberg - Polgarweg (2015/2016)	Städtischer Hintergrund	22
77	Ebelsberg - Ausfahrt A1 (2015/2016)	Verkehr	60
78	Ebelsberg - Wiener-Florianerst. (2015/2016)	Verkehr	40
79	Don Bosco (2015/2016)	Industrie, Verkehr	-
80	Freizeitgelände EBB 1 (2015/2016)	Mischeinfluss	26
81	Freizeitgelände EBB 2 (2015/2016)	Mischeinfluss	27

Tabelle 1: Jahresmittelwerte Stickstoffdioxid, Messprogramm mit Passivsammlern 2014 - 2016;
Braun: Messwerte über dem IG-L Grenzwert von 30 µg/m³
Rot: Messwerte über dem Grenzwert der europäischen Luftqualitätsrichtlinie von 40 µg/m³

Darüber hinaus deuten sie zusätzlich an, dass gerade in den Bereichen an der Donau, in denen Verkehrsquerungen und Schiffsanlagestellen-Aktivitäten sich überlagern, ebenso von erhöhten Immissionssituationen auszugehen ist. Offenkundig gibt es diesbezüglich auch eine Studie aus 2017 (vgl. <https://www.nachrichten.at/nachrichten/wirtschaft/wirtschaftsraumooe/vielen-donau-anrainern-stinken-die-abgase-der-kreuzfahrtschiffe-gewaltig;art467,3091488>).

Somit bestätigt die in der Programmfortschreibung angeführte „Überarbeitung und Erweiterung Grundlagen der Aktualisierung 2018“:

Im Gegensatz zur deutlichen Verbesserung der Luftsituation beim Schadstoff Feinstaub PM10 in den letzten Jahren kann für NO₂ keine wesentliche Verbesserung für das Stadtgebiet von Linz festgestellt werden. Grund dafür dürften primär Reduktionen des Feinstaub-Ausstoßes von Kraftfahrzeugen sein, die auf Grund der Erneuerung der Kraftfahrzeugflotte greift. Da jedoch bekanntermaßen die Reduktion von Feinstaubpartikel bei Kfz bislang auf Kosten des tatsächlichen NO_x-Ausstoßes geht, und sich sowohl die Anzahl der Fahrzeuge als auch bei neueren Modellen der tatsächliche NO_x-Ausstoß erhöht hat, haben sämtliche Maßnahmen NO₂ betreffend zu kurz gegriffen.

Das 2011 erstellte Programm zur Verringerung der Belastung mit den Schadstoffen PM₁₀ und NO₂ für den öö. Zentralraum (§9a IG-L) hat für das Sanierungsgebiet für NO₂ Linz (im wesentlichen Linzer Innenstadt) noch keine gravierenden Verbesserungen gebracht. Nach wie vor liegt der Jahresmittelwert für NO₂ noch immer deutlich über den zulässigen Grenzwerten lt. IG-L und EU-Richtlinien. Halbstundenmittelwerte werden jedes Jahr einige Male überschritten.

Kurzfristige Verbesserungen, die einer fallweise auftretenden, besseren Durchlüftung durch windreicheres/stürmischeres Wetter in der kritischen Zeit des Winters geschuldet sind, können über diesen gleichbleibend anhaltend schlechten Trend der NO_x-Belastung nicht hinwegtäuschen und sollten auch nicht als Indiz einer Verbesserung gewertet werden. Eine Schwalbe macht bekanntlich noch keinen Sommer.

Diese Einschätzung wird auch durch den Bericht „Dokumentation der Entwicklung der Luftgüte für NO₂ in Linz 2011 – 2014 (veröffentlicht 2015) bestätigt.

B. Bereits umgesetzte Maßnahmen

Zur Erreichung des Grenzwerts für Stickstoffdioxid (NO₂) gemäß EU-Luftqualitätsrichtlinie spätestens im Jahr 2020 werden neue Maßnahmen (siehe unten), die Fortführung der bisherigen Maßnahmen, und bereits gesetzte Maßnahmen angeführt:

Bei den Regelungsmaßnahmen zur Emissionsminderung bei kleinen und mittleren Feuerungsanlagen im gewerblichen und privaten Bereich, wie den Emissionsbestimmungen für das In-Verkehr-Bringen von Kleinfeuerungsanlagen, der regelmäßige Überprüfung von Kleinfeuerungsanlagen und der Anschlusspflicht an gemeindeeigene zentrale Wärmeversorgungsanlagen fehlen jegliche Angaben über Umfang und Ausmaß im Stadtbereich von Linz.

Die Wohnbauförderung für Einfamilien- und Reihenhäuser nur mit Nutzung erneuerbarer Energieträger, im mehrstöckigen Wohnbau nur mit solarer Warmwasserbereitung, falls nicht Fernwärme oder erneuerbare Energieträger eingesetzt werden ist im Stadtgebiet von Linz marginal, da im gegenständlichen Bereich – insbesondere in den boomenden Neusiedlungsbereichen - die Fernwärmeversorgung verfügbar ist. Eine Einbeziehung industrielle und gewerblicher Abwärme in das Fernwärmenetz wäre ausbaufähig.

Angaben zur NO_x-Immisionsrelevanz der Maßnahmen Betriebliche Umweltoffensive, Förderung des Ersatzes alter Feuerungsanlagen durch moderne Heizsysteme auf Basis erneuerbarer Energieträger im Nicht-Wohn-Bereich und Förderung des Ersatzes alter Festbrennstoff-Einzelöfen durch moderne Heizsysteme im Hausbrandbereich fehlen.

In den Jahren 2010 bis 2015 wurden – nach Angaben des Berichts - in Linz, Leonding und Traun insgesamt knapp 18.000 Wohnungen an das Fernwärmenetz angeschlossen; jährlich wurden ca. 15 MWh zusätzliche Fernwärmeleistung in Linz aufgebaut.

Der Ausbau der Fernwärmeversorgung im Stadtgebiet und die Förderung des Anschlusses an Fern- oder Nahwärme sind an sich richtige Maßnahmen, jedoch ist die Kapazität der Fernwärmeversorgung bereits zu gering, um die dezentrale Fernkälteversorgung etwa für die Erweiterung des Kepler-Uniklinikums am Standort des alten AKH bewerkstelligen zu können. Die Kälteerzeugung erfolgt daher dort wieder über Kompressionskältemaschinen und nicht über das Fernwärmenetz.

Im Rahmen der Förderung schadstoffärmerer Fahrzeuge wird die Förderungen zur Forcierung der Flottenerneuerung (Förderung von schadstoffarmen Personenkraftwagen, Förderung von Elektroautos, Elektrofahrrädern, -rollern und –spezialfahrzeugen) angeführt. Nicht erwähnt wird aber das Faktum, dass die PKW neuerer Bauweise einen zwar geringeren Feinstaub-Ausstoß,

aber einen höheren tatsächlichen NO_x-Ausstoß haben. Es wurden somit Verbesserungen der Feinstaubbelastung auf Kosten einer höheren NO_x-Belastung gefördert.

Insbesondere die neuen O-Gelenksbusse und Hybridbusse sind jedoch konkrete, Schritte einer Umstellung des ÖV's im Stadtgebiet auf eine emissionsärmere Fahrzeugflotte. Eine Evaluierung ihres Beitrags zur Gesamt-Immissionsbelastung fehlt jedoch. Es ist unklar – aber durchaus möglich, dass diese Verbesserungen in die Modellrechnung eingegangen sind.

Hinsichtlich der Förderung von E-Autos, E-Motorräder und E-Mopeds für Betriebe weisen wir auf die Tatsache hin, dass 2018 österreichweit 6747 E-Kfz zugelassen wurden – wobei der Anteil, der für das betroffenen Luftsanierungsgebiet Linz relevant ist, unbekannt, aber verhältnismäßig vernachlässigbar sein dürfte und damit auch die konkrete Wirkung für die Innenstadt-Immissionssituation.

In diesem Zusammenhang sei auf den Blue Globe Report Mobilität #12/2014 „E-Shuttel - Elektro Sharing und Taxi Technik, Lifestyle, Ecosystem“ des Klima- und Energiefonds verwiesen, der anführt:

„Beim Kaufinteresse betreffend neuer Autos in Niederösterreich geben 52% der Befragten an als nächstes Auto einen Diesel-Antrieb und 27% ein Auto mit Benzin Antrieb kaufen zu wollen. Damit würden insgesamt 79% beim Kauf eines Neuwagen auf herkömmliche Verbrennungsmotoren setzen. 14% geben an als nächstes ein Auto mit Hybrid Antrieb kaufen zu wollen. Nur knapp 5% haben geplant als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen.

Wobei Niederösterreich mit 5% dabei deutlich über dem Durchschnitt in Österreich liegt welcher nur bei 2.4% liegt (vgl. Generali Versicherung 2014).“

(Quelle: <https://www.klimafonds.gv.at/wp-content/uploads/sites/6/BGR0122014M.pdf>)

Ebenso ist Förderungen für E-Autos, E-Scooter und E-Fahrräder bei Bezug von ENAMO-Ökostrom grundsätzlich gut, kann aber einer Verbesserung der NO₂-Immissionssituation in Linz – da im Vergleich zur Rest-Fahrzeugflotte zahlenmäßig irrelevant – nicht zugeordnet werden. Gleiches gilt für Förderung von Ladestationen – 2015/2016 Landes-Förderprogramm für die Errichtung von Ladestationen für E-Fahrzeuge in oberösterreichischen Gemeinden.

Die Förderung von E-Lastenfahrräder und Fahrradanhänger seit Mai 2017 und die Förderung von Dienstfahrrädern ist ein begrüßenswertes Zeichen, bildet sich jedoch im Luftgütebild nicht ab. Ähnliches gilt für die Landes- und Linzer Mobilitätsberatung und die Förderung der Betrieblichen Mobilitätsberatung. Abgesehen von der Tatsache, dass es diese Einrichtungen gibt und diese für Informationskampagnen für eine sanftere Mobilität verantwortlich sein dürften, gibt es keinerlei Angaben über die Effektivität dieser Einrichtungen geschweige denn abschätzbare Größen einer dadurch erreichten Verringerung der verkehrsbedingten Abgas-Emissionen.

Im Rahmen der Öffentliche Beschaffung wurden, um den Einsatz moderner Abgastechnologie für alle Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs zu forcieren, wurden folgende Maßnahmen gesetzt:

- Einführung von mit Erdgas betriebenen Bussen seit 2007, unterstützt durch Förderungen des Landes und der Stadt Linz
- Testbetrieb von Hybridbussen
- Errichtung von Erdgastankstellen mit Förderung des Landes

Bei Heizungsanlagen der öffentlichen Hand wird u.a. Landesförderung zur Sanierung von Gemeindegebäuden angeführt.

Bei allen diesen Maßnahmen bisher handelt es sich um an sich gute, in ihrer Auswirkung – auf Grund der geringen Anzahl oder auf Grund ihrer unbestimmten Distanz zum NO₂-Sanierungsgebiet um nicht zuordenbare Maßnahmen. Die Fortschreibung des Programms verschweigt – möglicherweise wissend um das Ergebnis – die Evaluierung der Relevanz der oben genannten, bisher gesetzten Maßnahmen für die Zielerreichung der Luftsanierung.

Die gut gelungene und klare Darstellung der Verursacherauswertung des Programms ist in ihrer Aussage unmissverständlich: Die Lösung des Mobilitätsproblems ist auch der Schlüssel für die Lösung des NO_x-Problems im zentralen Stadtbereich.

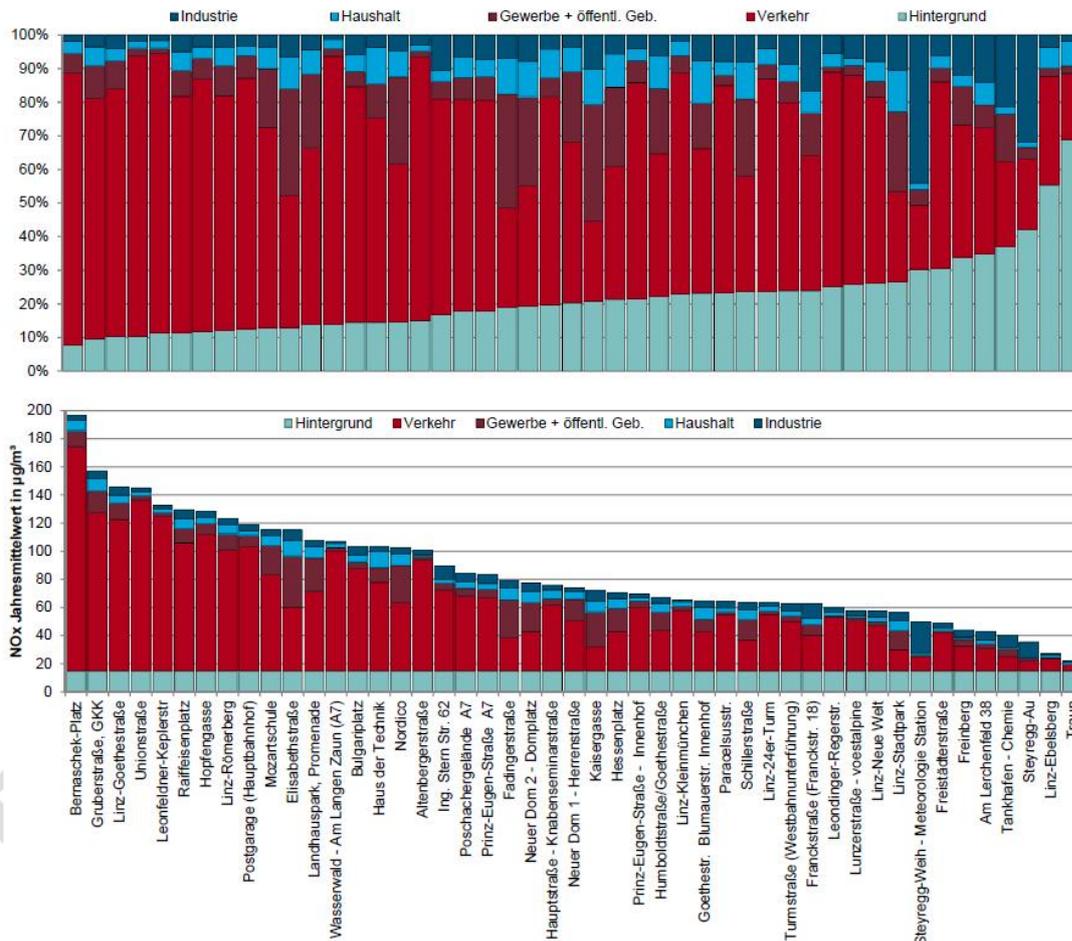


Abbildung 5: Anteile verschiedener Quellgruppen an der modellierten NO_x-Belastung (NO_x-Immissionskataster 2013) im Großraum Linz (Quelle: Amt der Oberösterreichischen Landesregierung).

Die Maßnahmen im Bereich der Verkehrsplanung und Verkehrssteuerung, wie jene Parkraumbewirtschaftung im Stadtzentrum von Linz und der Geschwindigkeitsbeschränkungen im Stadtgebiet Linz sind positive Lenkungsmaßnahmen.

Verbesserung des öffentlichen Verkehrs, wie der Ausbau und Verlängerung der Straßenbahnlinien 3 und 4 nach Traun, Verbesserung im öffentlichen Verkehr der Linz Linien (z.B. O-Leitung-Gelenkbusse) und Verbesserungen bei der Linzer Lokalbahn, LILO, sind zweifelsfrei gute und notwendige Schritte in die richtige Richtung. Gleiches gilt für die Anreize zum Umstieg auf den öffentlichen Verkehr, wie Tariflichen Verkehrsverbund, ein Umweltticket (seit Juli 2013) und das Job-Ticket der Linz Linien.

Was fehlt, sind die ergänzenden zusätzlichen Angebote sanfter Mobilität, insbesondere was den Pendlerverkehr angeht.

Die zusätzlich angeführten Betriebsanlagengenehmigungen mit schadstoffmindernden Maßnahmen, wie Maßnahmen der voestalpine in Umsetzung des Projektes L6 und die Verringerung der NO_x-Emissionen der Salpetersäureanlage der Borealis Agrolinz Melamine GmbH sind Großteils bereits erfolgt und werden – gegenüber dem derzeitigen, noch unzureichenden Luftgütezustand – keinen anrechenbaren zusätzlichen Beitrag (verglichen mit dem Ist-Zustand) liefern.

Anzumerken ist, dass bei kleineren und mittleren Verfahren die Zusatzbelastung (auch im Belasteten Gebiet Luft bzw. im Sanierungsgebiet) häufig in der „Irrelevanz“ verschwindet und die Frage der Kumulierung dieser „irrelevanten“ Beiträge nicht Gegenstand des Verfahrens ist.

Weitere bereits umgesetzte Maßnahmen, die das Programm anführt, sind eine bunte Mischung von Tempoüberwachung über schadstoffarme Fahrzeuge für Gemeinden und Land OÖ bis hin zur Anpassung der Stellplatzpflicht.

Der Abschnitt 2 des Berichts kompiliert alle Maßnahmen, die irgendwie nur annähernd Relevanz für die Immissionssituation in OÖ – mitunter spezifischer für den Großraum Linz – haben könnten, jedoch ohne jegliche Angaben über die Effektivität dieser Einrichtungen geschweige denn abschätzbare Größen einer dadurch erreichten Verringerung der verkehrsbedingten Abgas-Emissionen.

Alle diese Maßnahmen ignorieren überdies die Tatsache, dass die Grenzwertüberschreitungen gerade in jenen Bereichen auftreten, wo sie verkehrsinduziert sind und der Gradient der Abnahme der NO_x-Belastung vom Entstehungsbereich ausgehend eher steil ist. Somit sind die zuvor genannten Maßnahmen primär sinnvolle Maßnahmen zur Reduktion der Feinstaubbelastung und einer gewissen NO_x-Grundbelastung, am Erscheinungsbild der NO_x-Belastungskarte mit ihren hohen bis sehr hohen Konzentrationen längs der Verkehrswege und in Straßenschluchten ändern. Als wesentliche Maßnahmen des Programms 2011, die bereits umgesetzt sind, werden Maßnahmen angeführt, die zwar für sich grundsätzlich sinnvoll sind, jedoch von keiner bis geringer Relevanz für die im Stadtgebiet von Linz vorherrschenden Luftgüteverhältnisse sind oder durch den Anstieg des Individualverkehrs und den erhöhten NO_x-Ausstoß der Fahrzeuge überkompensiert werden:

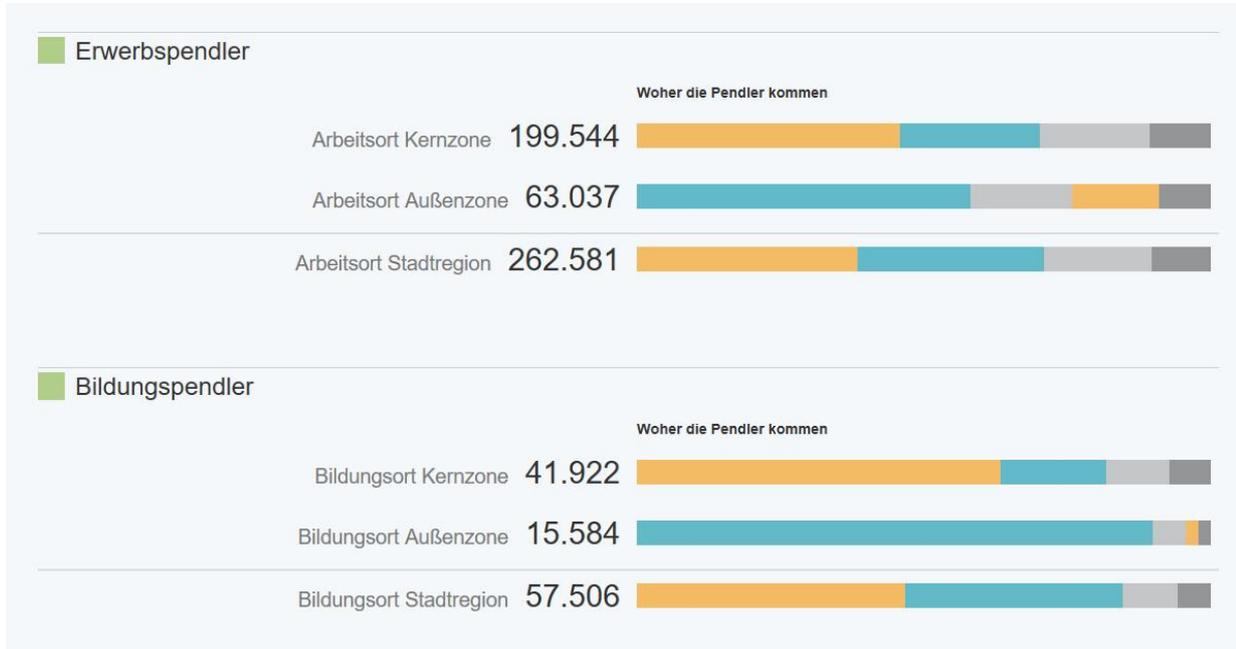
Diese Vielzahl an kleinsten, kleinen und mittleren Maßnahmen täuscht somit über das Faktum hinweg, dass bisher der Mut zu einschneidenden, richtungsändernden Maßnahmen im Bereich der Mobilität noch nicht aufgebracht werden konnte. Wesentliche und durchgreifende Maßnahmen zur Bevorrangung des Öffentlichen Verkehrs und der Änderung des Modal-Split wurden bisher unterlassen. Die Gründe dafür sind vielfältig:

- Zersplitterung der Kompetenzen
- Keine umfassende Umsetzungsstruktur
- Keine verbindlichen Planungen, Finanzierungen und Umsetzungen
- Keine Konsequenzen im Einzelbewilligungsverfahren durch das „Untergehen“ der Zusatzbelastung im Irrelevanzkriterium

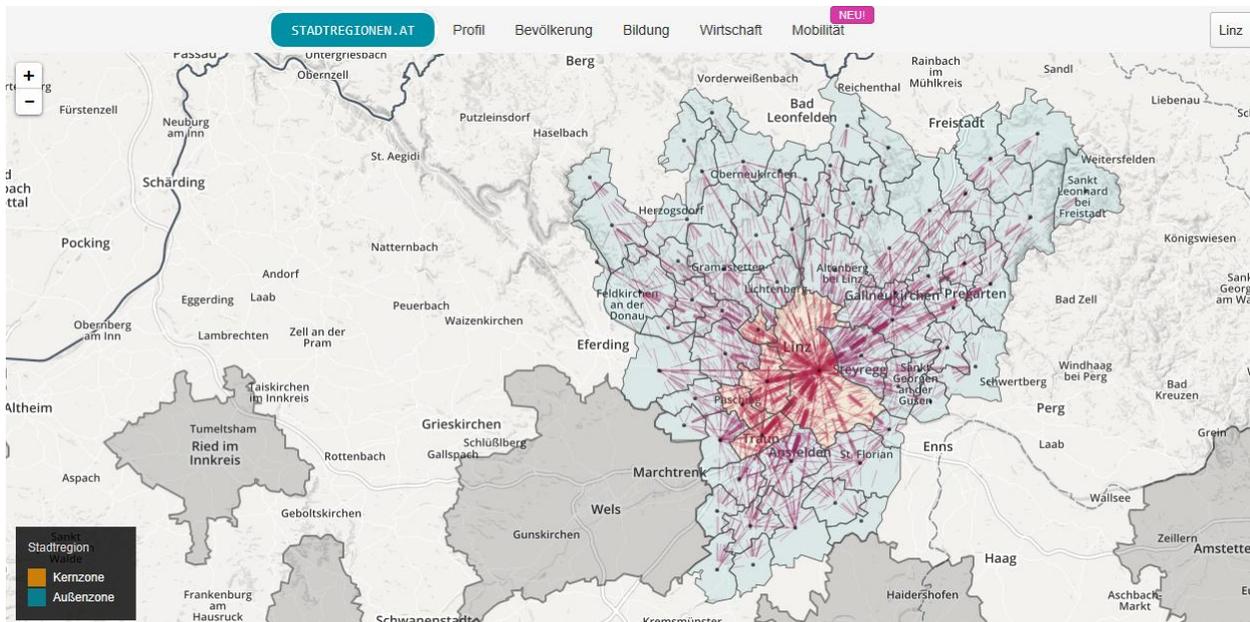
Die Maßnahmen des Programms sind somit sinnvolle, begleitende Initiativen, die jedoch ohne Infrastrukturmaßnahmen, bei denen für die Planung, Finanzierung, Umsetzung und den Zeithorizont reale und ganz konkrete Festlegungen erfolgt sind, in der Luft hängen und nur eine recht überschaubare Wirkung – gemessen an den tatsächlichen Immissionen – entfalten können.

C. Mobilität im Raum Linz

Die Stadtregion Linz hat aktuell mehr Arbeitsplätze als Einwohner. Täglich strömen als mehr als 110.000 Arbeitspendler nach Linz zu Ihrem Arbeitsplatz. Die Anzahl der PKW in Linz nimmt im Gesamten weiter zu.



Quelle: <https://www.stadtregionen.at/linz/mobilität> abgerufen 31.01.2019

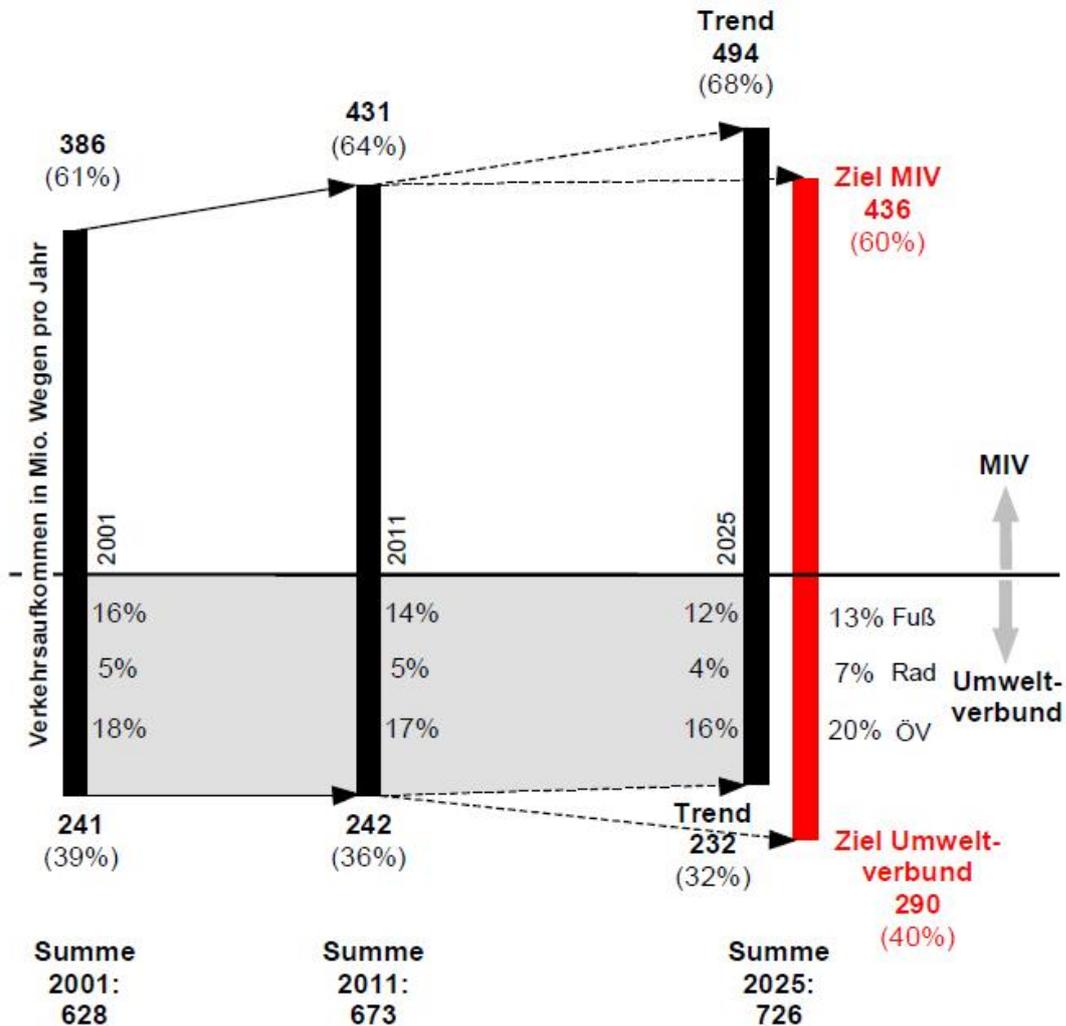


Quelle: <https://www.stadtregionen.at/linz/mobilität>

Von den 199.544 Erwerbsspendlern in die Kernzone stammen 91.553 Pendler aus ebendieser Kernzone, 48.522 Pendler aus der Außenzone, 38.126 aus anderen Gemeinden und 21.343 aus anderen Stadtregionen.

Von den 63.037 Erwerbsspendlern in die Außenzone stammen 36.608 Pendler aus ebendieser Außenzone, 9.527 Pendler aus der Kernzone, 11.205 aus anderen Gemeinden und 5.697 aus anderen Stadtregionen.

Der Motorisierungsgrad in Linz beträgt 497 PKW / 1000 WE, die Anzahl der PKW in Linz nimmt zu. Die gesamten Stadtgrenzen übergreifenden Fahrten im Individualverkehr werden bis zum 2030 um 74.000 noch steigen. Bereits im Gesamtverkehrskonzept für den Großraum Linz (Stand: Februar 2013) wurde als Ist- und Zielzustand abgebildet:



Gesamtverkehrsplanung und öffentlicher Verkehr

Quelle: Land OÖ: Gesamtverkehrskonzept für den Großraum Linz (Stand: Februar 2013)

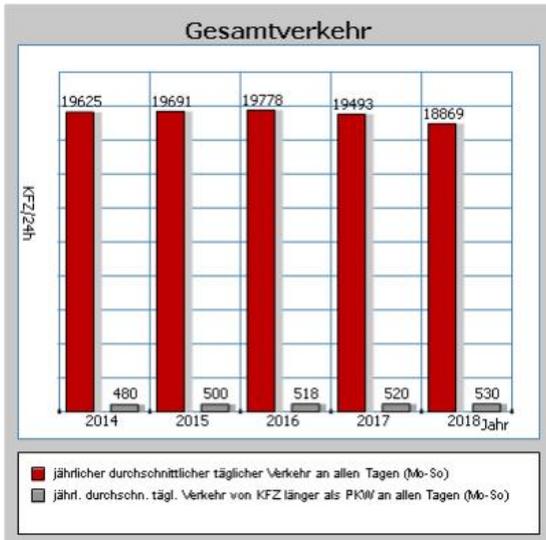
https://www.land-oberoesterreich.gv.at/Mediendateien/Formulare/Abt_GVoeVerk/Praesentation_GVK_GR-Linz.pdf

Die jüngeren Verkehrsdaten im innerstädtischen Bereich und an den Einfahrtsrouten machen diese ungebrochene MIV-dominierte Mobilitätsentwicklung in Linz deutlich. Exemplarisch die Verkehrsentwicklung an der B139 im Bereich des Römerbergtunnels – also im innerstädtischen Bereich – und bei Einfahrtstraßen:

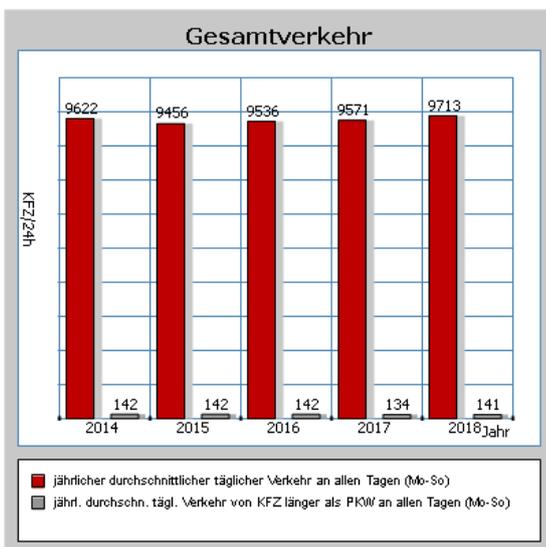
B139 im Bereich des Römerbergtunnels

Zeitraum	JDTV Werkverkehr	JDTV Gesamtverkehr
2018	20235 KFZ/24h	18869 KFZ/24h
2017	20731 KFZ/24h	19493 KFZ/24h
2016	20995 KFZ/24h	19778 KFZ/24h
2015	21024 KFZ/24h	19691 KFZ/24h
2014	21029 KFZ/24h	19625 KFZ/24h

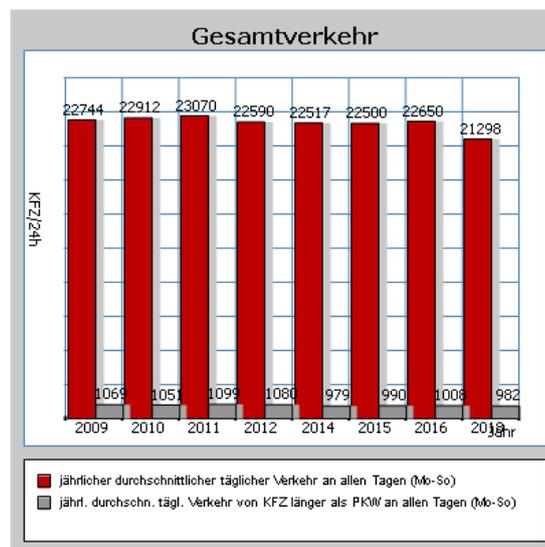
B139 im Bereich des Römerbergtunnels



L1388 Rufflinger Straße, Stadteinfahrt West

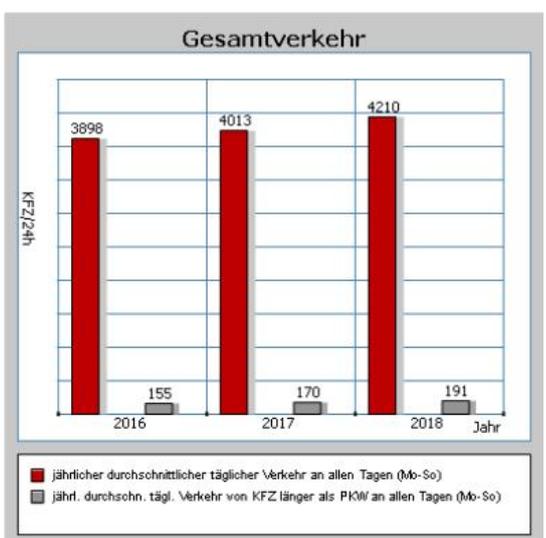


B127 Rohrbacher Straße, Stadteinfahrt Nordwest

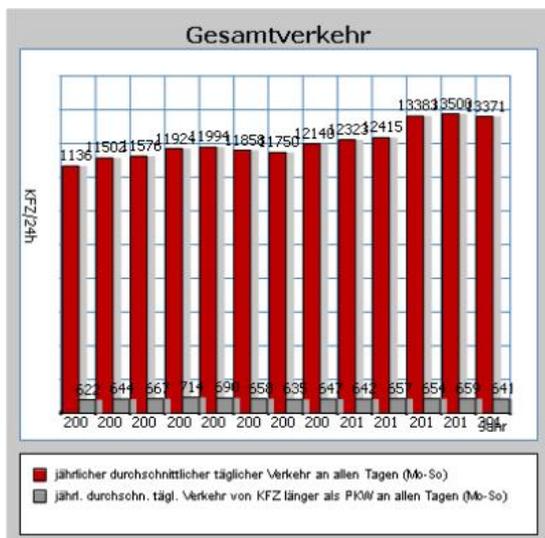


Der Rückgang 2018 dürfte weniger der Abnahme des Verkehrs als einem Ausweichen der Pendler wegen der verstärkten Stausituation auf Grund der Vorarbeiten für den Westring geschuldet sein.

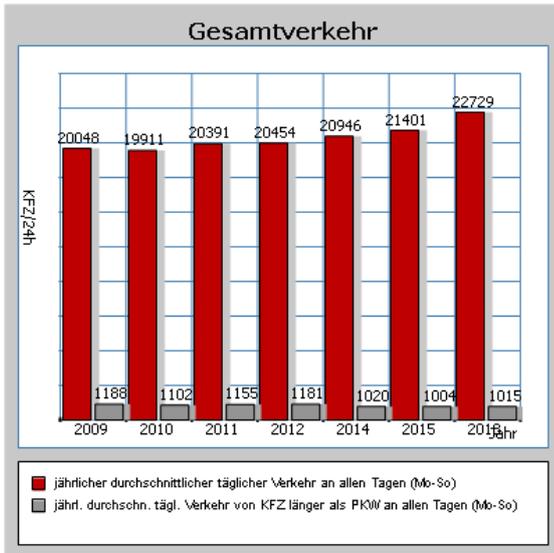
L581 Hansbergstraße, Stadteinfahrt Nordnordost



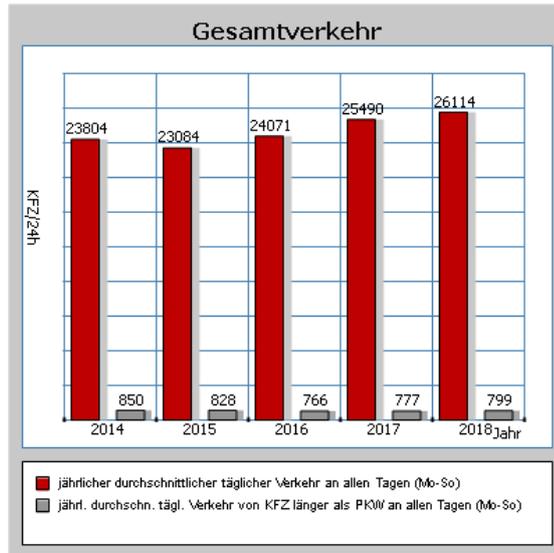
B126 Leonfeldener Straße, Stadteinfahrt Nord



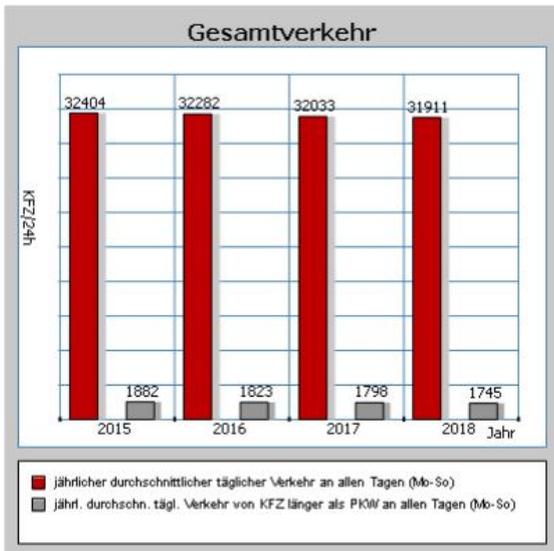
B3 Donaustraße, Steyreggerbrücke



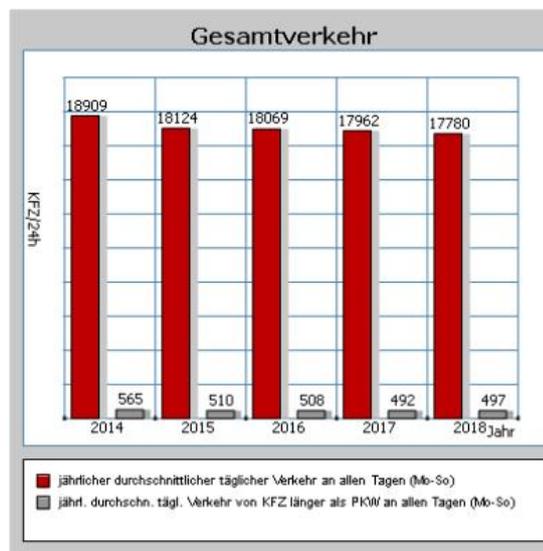
B139 Kremstalstraße, Stadteinfahrt Südwest 2



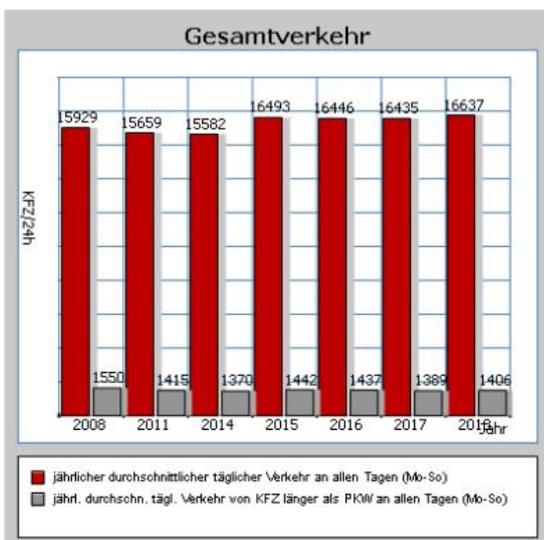
B1Wienerstraße (Salzburgerstraße), Stadteinfahrt Südwest 3



B1Wienerstraße (Ebelsberg), Stadteinfahrt Südost



B1Wienerstraße (Ebelsberg) vor Abzweigung Monalisa-Tunnel, Stadteinfahrt Südost



Deutlich ist bei den Messstellen an typischen Pendlerstrecken im innerstädtischen Netz der geringe LKW-Anteil. Es handelt sich also primär um ein Problem des MIV – sowohl was Wege in Linz, als auch Weg nach/von Linz ins Umland angeht.

Ein vergleichbares Bild zeigt sich im übergeordneten Autobahnnetz der A7 von Süden und von Norden (vgl. <https://www.asfinag.at/verkehr/verkehrszaehlung/>)

Die Daten zeigen klar, dass das Verkehrsaufkommen ungebrochen konstant hoch ist. Darauf deuten auch Pressemeldungen des Landes OÖ selber darauf hin, dass – trotz geringfügiger Änderungen im Mobilitätsverhalten – die Mobilität in Linz ungebrochen Kfz-lastig ist:

„Linz hat aktuell mehr Arbeitsplätze als Einwohner. Das bedeutet, dass ein Viertel der Arbeitsplätze von ganz Oberösterreich sich in Linz konzentrieren. Lediglich 13 Prozent der Bevölkerung leben aber hier.

Täglich strömen als mehr als 110.000 Arbeitspendler nach Linz zu Ihrem Arbeitsplatz. Der Motorisierungsgrad in Linz ist von 519 auf 497 PKW / 1000 WE zurückgegangen. Dies ist auf ein sich änderndes Mobilitätsverhalten der Bewohner/innen zurückzuführen. Trotz dieses Trends nimmt die Anzahl der PKW in Linz - aufgrund des dynamischen Wachstums der Bevölkerung – im Gesamten weiter zu. Von 1992 bis 2012 haben die gesamten Stadtgrenzen übergreifenden Fahrten im Individualverkehr um ca. 74.000 zugenommen. Selbige Zunahme wird bis zum 2030 nochmals erwartet.“

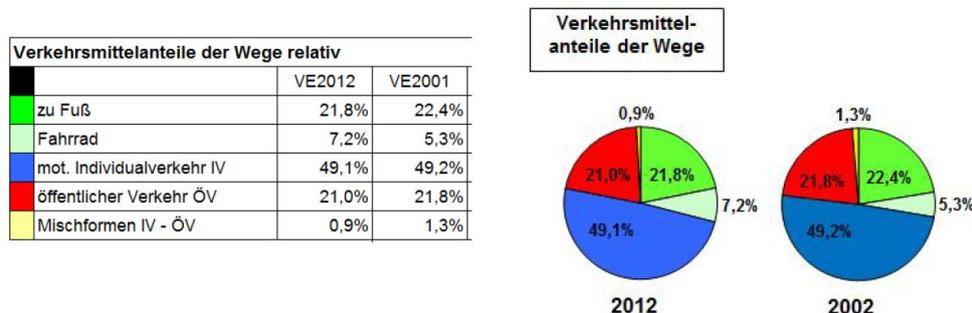
Quelle: Landeskorrespondenz Land OÖ, Information zur Pressekonferenz am 5.11.2018 zum Thema "Kumm steig um – Mobil sein im Großraum Linz" (https://www.thomas-stelzer.at/wp-content/uploads/2018/11/PK-Kumm-steig-um-Mobilit%C3%A4tsleitbild-V2.0_20181105-FINAL.pdf abgerufen am 31.01.2019)

Diese Daten des Landes OÖ selber machen deutlich, dass bereits jetzt – trotz Rückgang des Motorisierungsgrades – die Prognose des Landes für 2025 überschritten und der Ziel-Motorisierungsgrad von 436 PKW/1000 WE in Gefahr ist, verfehlt zu werden. Es wird aber auch deutlich, dass auch bei sinkenden Motorisierungsgrad die Anzahl der PKW und die Anzahl der Fahrten in Linz steigen.

Auch im Modal Split zeichnet sich derzeit noch keine grundlegende Wende des Mobilitätsverhaltens ab. Auch wenn die unten angeführten Daten sich auf 2001 bis 2012 beziehen, so gibt es derzeit keine Anzeichen, dass sich die Verteilung grundlegend geändert hätte.

Maßgebliche Veränderung des „Modal-Split“ der Wohnbevölkerung der Stadt

Linz 2001 bis 2012:



Quelle: Land OÖ (2014): Ergebnis Verkehrserhebung 2012. Das Mobilitätsverhalten der Wohnbevölkerung und das Verkehrsaufkommen in der Landeshauptstadt Linz.

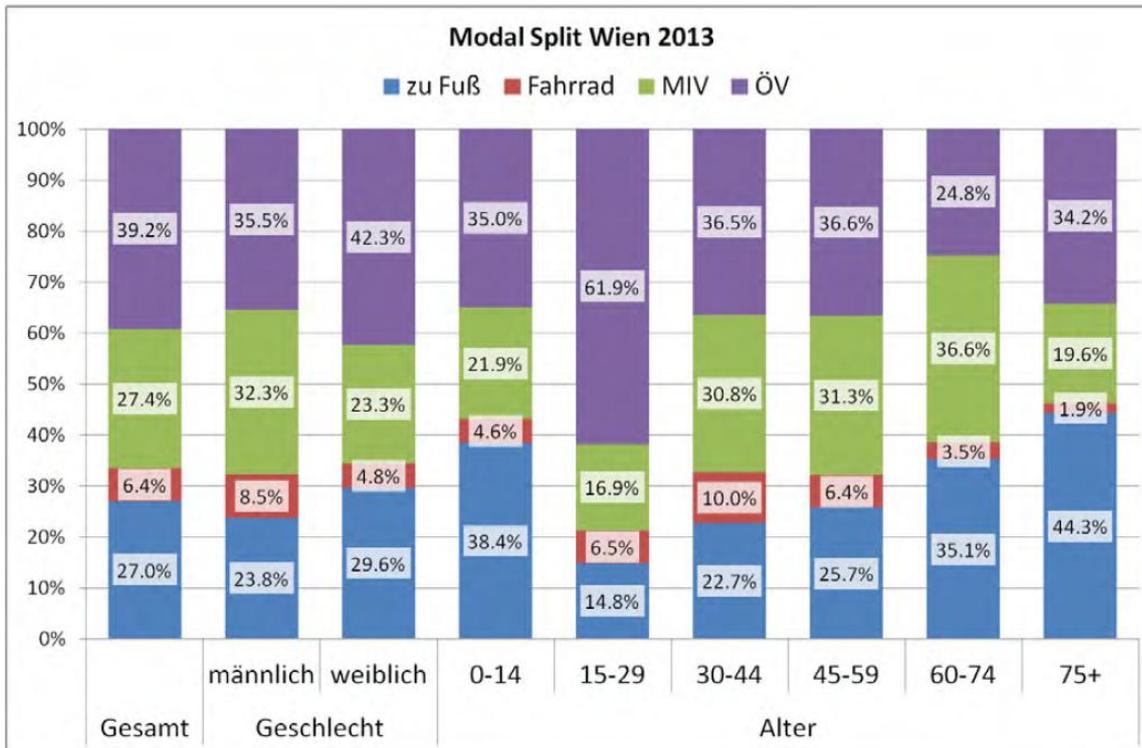
Modal-Split-Aufteilung der gesamten öö. Wohnbevölkerung (2012):

Oberösterreich	VE 2012
Zu Fuß:	15,1%
Fahrrad:	5,2%
IV:	67,6%
ÖV:	10,2%
Mischformen (IV+ÖV):	1,9%

Quelle: Land OÖ (2014): Ergebnis Verkehrserhebung 2012. Das Mobilitätsverhalten der Wohnbevölkerung und das Verkehrsaufkommen in der Landeshauptstadt Linz.

Vergleicht man den Modal-Split für Linz und OÖ mit jenem für Wien, so wird deutlich, dass eine Halbierung der MIV und eine Verdoppelung des ÖV erreichbar und notwendig sind.

Genutzte Verkehrsmittel nach Alter und Geschlecht in Wien (2014):

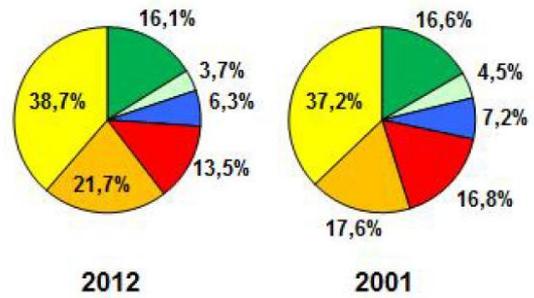


Quelle: TU Wien, Institut für Verkehrswissenschaften und Forschungsbereich für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik (2016): Die Förderung des Zu Fuß Gehens als wesentliches Element einer zukunftsfähigen Umwelt- und Verkehrspolitik für die Stadt Wien (ZEUS) <http://wua-wien.at/images/stories/publikationen/studie-zeus-2016.pdf>

Der maßgebliche Zweck des Verkehrs der städtischen Wohnbevölkerung in Linz ist über die Zeit relativ konstant, was Arbeit/Dienst und Berufsverkehr angeht und teilt sich wie folgt:

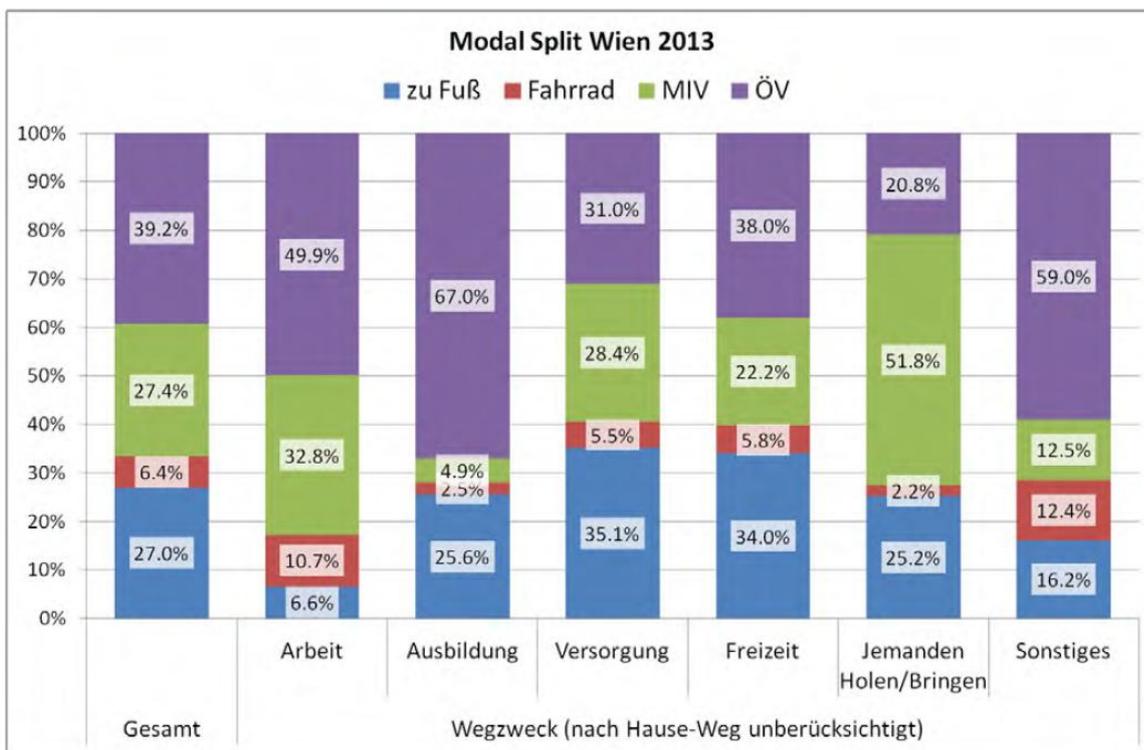
Verkehrszweckanteile der Wege relativ		
	VE2012	VE2001
Arbeit	16,1%	16,6%
dienstlich-geschäftlich	3,7%	4,5%
Schule, Ausbildung	6,3%	7,2%
Einkauf	13,5%	16,8%
sonstige Wege	21,7%	17,6%
nach Hause	38,7%	37,2%

Verkehrszweck-
anteile der Wege



Quelle: Land OÖ (2014): Ergebnis Verkehrserhebung 2012. Das Mobilitätsverhalten der Wohnbevölkerung und das Verkehrsaufkommen in der Landeshauptstadt Linz.

Genutzte Verkehrsmittel nach Wegzweck in Wien, 2014:



Quelle: TU Wien, Institut für Verkehrswissenschaften und Forschungsbereich für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik (2016): Die Förderung des Zu Fuß Gehens als wesentliches Element einer zukunftsfähigen Umwelt- und Verkehrspolitik für die Stadt Wien (ZEUS) <http://wua-wien.at/images/stories/publikationen/studie-zeus-2016.pdf>

Vergleicht man die Verkehrszweckanteile der Wege in Linz und Wien, zeigt sich wiederum die Notwendigkeit insbesondere einer Halbierung des MIV-Anteils beim Zweck „Arbeit“.

Angesichts der Tatsache, dass sich **derzeit weder in den Verkehrskennzahlen, noch im Modal Split eine grundlegende Wende des Mobilitätsverhaltens abzeichnet** und angesichts der gegenwärtigen NO₂-Belastung und durchgeführter Messprogramme wird klar, dass die **bisher gesetzten Maßnahmen nicht in der Lage waren, eine Trendwende bei der NO₂-Immissionsbelastung herbeizuführen.**

Da die Prognosen derzeit auf eine weitere Zunahme die gesamten Stadtgrenzen übergreifenden Fahrten im Individualverkehr vorhersagen, dürfte es auch unter Beibehaltung der bisherigen Maßnahmen allein insgesamt zu einer Verschlechterung der Immissionssituation kommen. Die im bisherigen Programm angeführten Maßnahmen, die bereits umgesetzt wurden, liefern somit keinen gegenüber dem Ist-Zustand zukünftig zusätzlich anrechenbaren Beitrag zur Luftverbesserung. Die Reduktionen NO₂-Belastung auf Grund dieser bereits umgesetzten Maßnahmen dürften durch einen Anstieg der Beiträge aus dem Verkehr wettgemacht worden sein.

Es ist somit außer Streit, dass zusätzliche Maßnahmen zur Erreichung rechtskonformer Immissionsbelastungen zwingend erforderlich sind.

D. Vorgeschlagene zusätzliche, zukünftige Maßnahmen

Zur Erreichung des Grenzwerts für Stickstoffdioxid (NO₂) gemäß EU-Luftqualitätsrichtlinie spätestens im Jahr 2020 werden neben der Fortführung des (bisher unzureichenden) Maßnahmenprogramms und dessen Ergänzung durch zusätzliche Maßnahmen vorgeschlagen

Das NO₂-Problem in Linz ist vorrangig verkehrsbedingt. Ohne Änderung der Mobilität wird es auch zu keiner nachhaltigen Lösung des NO₂-Problems in Linz kommen. Die unten angeführte Gesamtbewertung verschiedener Themenkategorien im Bereich Luft und Mobilität macht – bei aller möglichen Kritik an der Methodik – übersichtlich deutlich, wo im Raum Linz Handlungsbedarf besteht:

	Modal Split	Luftqualität	Radverkehr	Öffentlicher Verkehr	Parkraumbewirtschaftung	Fußgängerfreundlichkeit	Alternativer Individualverkehr	GESAMT	DURCHSCHNITT
Wien	7,25	5,0	6,75	8,75	5,75	4,5	5,75	43,75	6,25
Linz	5,0	3,75	2,75	6,25	4,5	3,0	3,25	28,5	4,0
Graz	5,5	0	1,5	6,25	4,5	4,75	2,5	25,0	3,5
St. Pölten	4,5	7,0	4,75	4,75	3,25	3,75	3,0	31,0	4,5
Salzburg	5,5	5	1,75	5,25	3,5	5,75	3,75	30,5	4,25
Innsbruck	7,0	3,75	3	6,75	4	5	2	31,5	4,5
Klagenfurt	3,5	6,75	3,75	4,25	3,25	4,25	3	28,75	4,0
Bregenz	6,0	7,25	2	7,5	3,5	5,75	2	34	4,75
Eisenstadt	3,0	9,75	n.a	3,75	4	n.a	3	23,5*	4,75

Eine Gewichtung der Kategorien wurde nicht vorgenommen.

Cat	Ges	Note
1+	9 - 10	Sehr gut +
1	8 - 8,75	Sehr gut
2	6 - 7,75	Gut
3	4 - 5,75	Befriedigend
4	2 - 3,75	Ausreichend
5	0 - 1,75	Mangelhaft

Quelle: <https://mobilitaet.greenpeace.at/assets/uploads/images/mobilitaet/LHS-Ranking%202017-Greenpeace.pdf>

Die allgemein bekannten wesentlichen Stellschrauben für Veränderungen sind ...

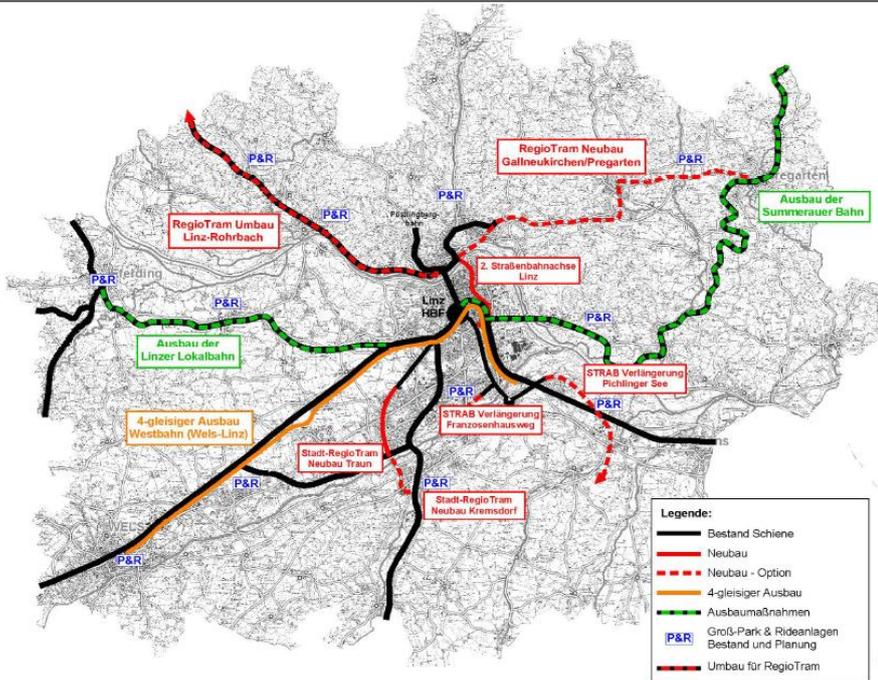
- Ø getaktete und raschere ÖV-Verbindungen nicht nur aus dem Umland in die Stadt, sondern auch raschere ÖV-Verbindungen innerhalb der Stadt und eine Entflechtung und Bevorzugung des ÖV gegenüber dem MIV, auch was die baulichen Anlagen angeht
- Ø ein kohärenteres Radwegesystem, weniger Diskontinuitäten im Radwegnetz, eine Zuordnung des Radverkehrs zum fließenden Verkehr und nicht zum (bei manchen baulichen Anlagen konkurrierenden) Fußgängerverkehr.
- Ø Stärkung der Fußgängerverbindungen und der adäquateren Anbindung der Fußgängerinfrastruktur an die ÖV-Infrastruktur (Vermeiden von „Untergrund-Anbindungen“, Ausweitung von Fußgänger- und Begegnungszonen)
- Ø Organisatorische (Umweltzone) und tarifliche (Freifahrt, 365-E-OÖ-Ticket) Lenkungsmaßnahmen

Diese Maßnahmen sind im Grunde genommen nichts Neues und finden sich auch in den Maßnahmen des Abschnitts 4 des Programms (Stand 23.10.2018) wieder:

Bahn- und Radwegausbau

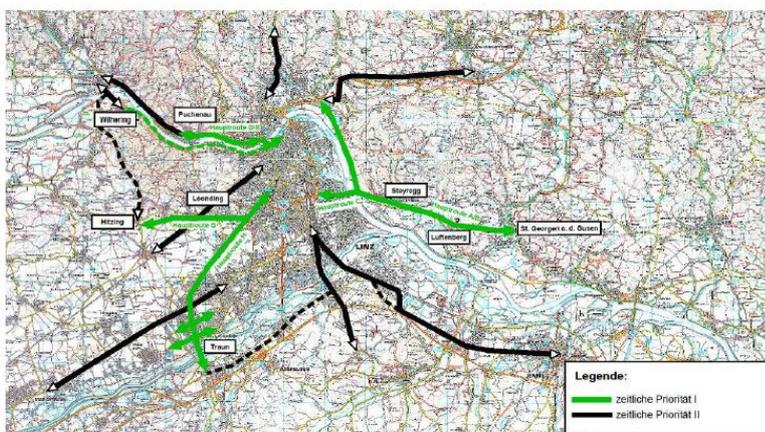
Bereits im Gesamtverkehrskonzept für den Großraum Linz (Stand: Februar 2013) wurde versprochen:

Bahnausbau gem. Beschlüssen und Planungen des Landes:



Quelle: Land OÖ: Gesamtverkehrskonzept für den Großraum Linz (Stand: Februar 2013)
https://www.land-oberoesterreich.gv.at/Mediendateien/Formulare/Abt_GVoeVerk/Praesentation_GVK_GR-Linz.pdf

FR 1 Radroutennetz für den Großraum Linz



1. Zeitliche Prioritätsstufe
 - St. Georgen, Luftenberg – Steyregg – Linz (über die B3) sowie Steyregg – Urfahr
 - Puchenua – Urfahr
 - Hitzinger Kreuz - Leonding – Linz (Achsen entlang der LiLo, Westbahn, entlang der B139)
 - Traun – Linz (entlang der B1 sowie über die B139)
 - Traun innerstädtisch zur Verbesserung der Erreichbarkeit/des Einzugsbereichs der StadtRegioTram-Linie Traun
 - Für die B129 Linz – Wilhering liegt ein Projekt vor.

Quelle: Land OÖ: Gesamtverkehrskonzept für den Großraum Linz (Stand: Februar 2013)
https://www.land-oberoesterreich.gv.at/Mediendateien/Formulare/Abt_GVoeVerk/Praesentation_GVK_GR-Linz.pdf

Attraktivierung des Fußgängerverkehrs

Dass in diesem Bereich Nachholbedarf besteht, zeigt auch der Vergleich der Landeshauptstädte.

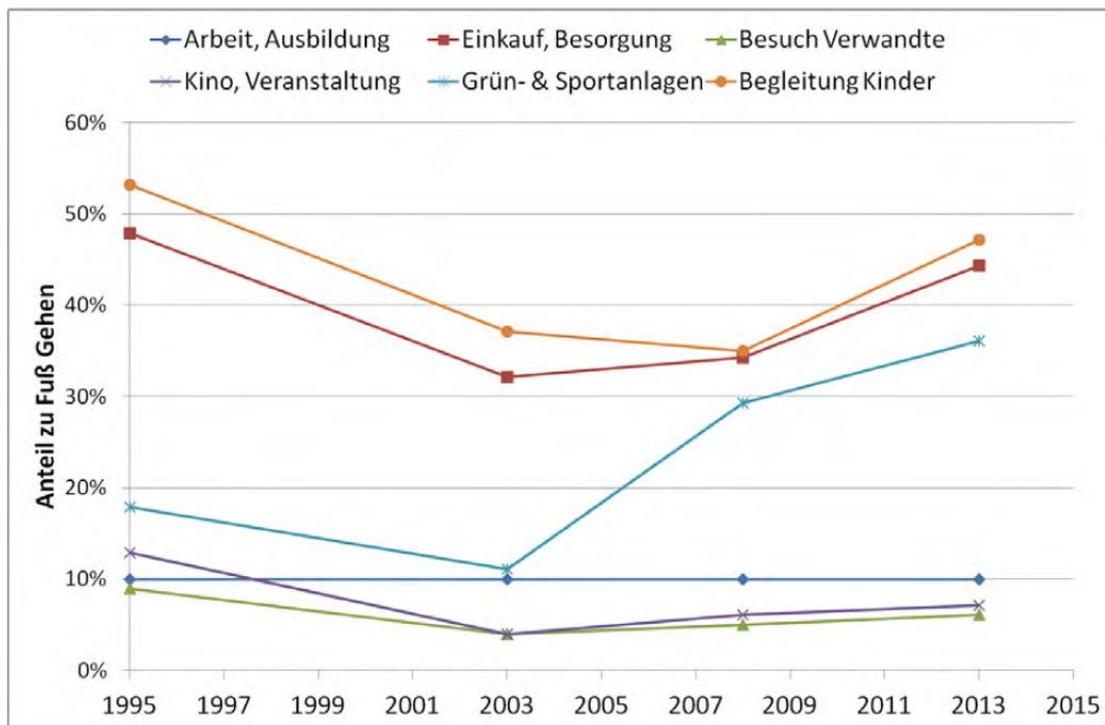
	Radnetz (% des gesamten Straßennetz)	Punkte	Citybikes (Bezogen auf km ² Fläche bzw. auf 1.000 Einwohner)	Punkte (Durchschnitt)	Sicherheit Verunfallte pro 1.000 EW	Punkte	Gesamt	Durch- schnitt
Wien	1.346 km (48,72%)	6,5	121 Stationen (0,292/km ²) 1.500 Räder (0,923/1.000 Einwohner)	10 /1,75 (6)	0,579	7,5	20	6,75
Linz	130 km (23,05%)	3	Nein	0/0 (0)	1,015	5,25	8,25	2,75
Graz	194 km (15,81%)	2	11 Stationen (0,087) 190 Räder (0,792)	3,5/ 1,5 (2,5)	2,106	0	4,5	1,5
St. Pölten	165 km (21,79%)	3	20 Stationen (0,184) 100 Räder (2,00)	7,25/4 (6)	1,010	5,25	14,25	4,75
Salzburg	183 km (40,22%)	5,25	Testbetrieb 1 Station (0,015)	0,25/n.a	2,426	0	5,5*	1,75
Innsbruck	90 km (13,84%)	1,75	25 Stationen (0,238) 300 Räder (2,609)	9,5/5,25 (7,5)	2,225	0	9,25	3,0
Klagenfurt	130 km (20,07%)	2,75	20 Stationen (0,167) 600 Räder (6,522)	6,75/10 (8,5)	1,995	0	11,5	3,75
Bregenz	45 km (ca. 45%)	6	nein	0/0 (0)	2,884	0	6	2
Eisenstadt	k.A.	n.a	4 Stationen (0,093)	3,75/n.a	0,249	9,25	13*	-

Quelle: <https://mobilitaet.greenpeace.at/assets/uploads/images/mobilitaet/LHS-Ranking%202017-Greenpeace.pdf>

	FUSSGÄNGERZONE			VERKEHRSBERUHGTE BEREICHE (OHNE FUSSGÄNGERZONEN)			SICHERHEIT		GESAMT	DURCH- SCHNITT	
	Fläche	m ² pro EW	Punkte	Tempo 30	Gesamtnetz	%	Punkte	Verunfallte pro 1.000 EW			Punkte
Wien	295.938 m ²	0,1820	1	1624 km	2763 km	58,77%	6	0,797	6,25	13,25	4,50
Linz	33.500 m ²	0,1790	0,25	169,2 - 225,6 km	564 km	30 - 40%	3 - 4 (3,5)	0,973	5,5	9,25	3,00
Graz	5,3 km+ (58.300m ² - 68.900)	0,2426 - 0,2868	1,25 -1,5	800 km	1.227 km	65,19%	6,5	0,845	6,0	13,75 - 14	4,75
St. Pölten	22.701 m ²	0,4498	2,25	159,67 km	757,3 km	21,08%	2	0,733	6,75	11	3,75
Salzburg	90.000 m ²	0,6099	3	382 km	455 km	83,95%	8,5	0,962	5,5	17	5,75
Innsbruck	75.000m ²	0,6494	3,25	50 - 60%	-	50 - 60%	5 - 6 (5,5)	0,866	6,0	14,75	5,00
Klagenfurt	18.360 m ²	0,2002	1	388,56 - 485,7 km	647,6 km	60 - 75%	6 - 7,5 (6,75)	1,068	5,0	12,75	4,25
Bregenz	23.360 m ²	0,8637	4,25	Ca. 73 km	ca. 100 km	73%	7,25	0,850	6,0	17,5	5,75
Eisenstadt	n.a.	-		n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	0,332	8,75	-	n.a

Quelle: <https://mobilitaet.greenpeace.at/assets/uploads/images/mobilitaet/LHS-Ranking%202017-Greenpeace.pdf>

Dass im Bereich Fußgängerverkehr jedoch verstärkt Bedarf besteht, zeigt nachfolgende Abbildung:



Entwicklung des Anteils des zu Fuß Gehens nach Wegzweck 1995 - 2013

Quelle: TU Wien, Institut für Verkehrswissenschaften und Forschungsbereich für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik (2016): Die Förderung des Zu Fuß Gehens als wesentliches Element einer zukunftsfähigen Umwelt- und Verkehrspolitik für die Stadt Wien (ZEUS) <http://wua-wien.at/images/stories/publikationen/studie-zeus-2016.pdf>

Es ist unklar, welche konkreten Maßnahmen im Stadtgebiet tatsächlich ergriffen werden sollen.

Darüber hinaus erwähnt das **Programm das Vorantreiben von Nachrüstungen** und Dieselfahrzeugen und das **Vorgehen gegen Abgasmanipulationen**, bleibt aber jegliche konkrete Ansätze, Zuständigkeiten und einen Zeitplan für die Umsetzung schuldig.

Die Landesinitiative für energieeffiziente emissionsfreie Taxis

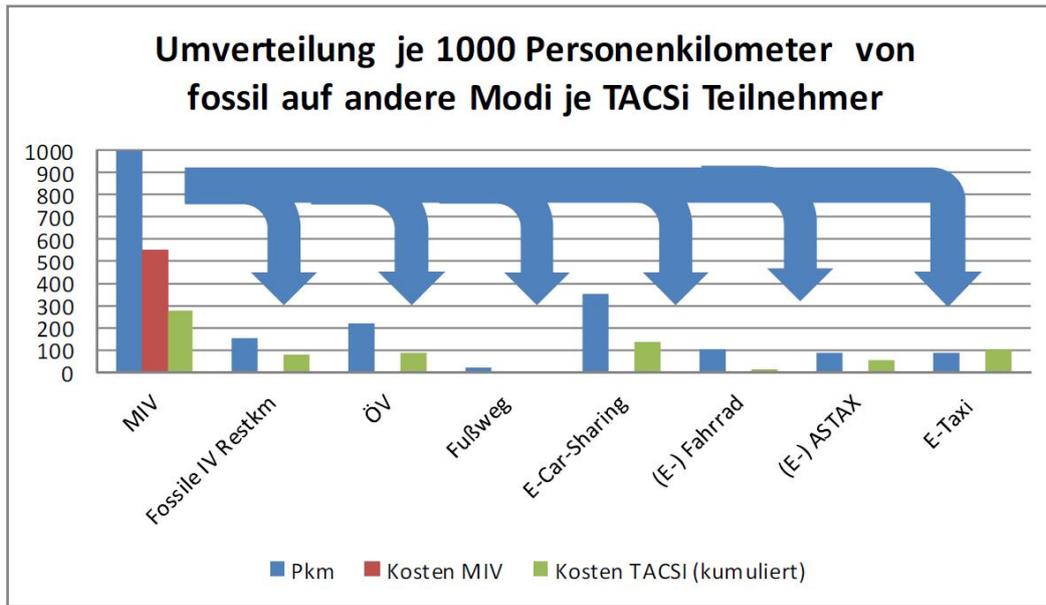
Es ist unklar, auf welcher rechtlichen Basis eine Verordnung einer Umweltzone allein für Taxis umgesetzt werden soll. Die Oö. Taxi- und Mietwagen-Betriebsordnung 2003 (idF 2018) enthält derzeit keinerlei Ansätze. Die angedachte Rechtsgrundlage des Immissionsschutzgesetz-Luft (IG-L) ist wegen der Ungleichbehandlung verschiedener Verkehrsträger für den Transport von Personen möglicherweise bedenklich.

Hinsichtlich der Wirkung ist die „Umweltzone für Taxis in Linz“ eher überschaubar:

Der 6969-Genossenschaft gehören 80 Unternehmer mit 180 Taxis an. Bei der 2244-Taxizentrale sind 70 Unternehmer mit 90 Fahrzeugen. Die Zentrale RTS 997 997 hat zehn Taxis. (Stand 2014). (Quelle: https://www.nachrichten.at/oberoesterreich/linz/55-Jaehrige-gruendete-neue-Taxi-Zentrale;art66,1474186,PRINT?_FRAME=33).

Hinsichtlich der Fahrten und des Umlagerungspotentials bestehen große Unsicherheiten, welchen Anteil gefahrener Kilometer im Stadtgebiet Taxifahrten und damit einem zukünftig verringerten Schadstoffausstoß zugerechnet werden können. Aber selbst in der Studie „E-Shuttel - Elektro Sharing und Taxi Technik, Lifestyle, Ecosystem“ des Klima- und Energiefonds (Blue Globe Report Mobilität #12/2014), die sich nicht nur auf den innerstädtischen Verkehrs, sondern insbesondere auf den Zubringerverkehr in der Region um die Achsen St. Pölten – Wien und Baden – Wien bezieht, ist das Verlagerungspotential überschaubar.

Erwartetes Einsparungspotential an fossilen Personenkilometern und Umverteilung in Modalsplit in Österreich bei Einführung von TACSi



(Quelle: <https://www.klimafonds.gv.at/wp-content/uploads/sites/6/BGR0122014M.pdf>)

Gratiszugang zum ÖV und 365-€OÖ-Jahres-Ticket

Auch Überlegungen zu einem Gratiszugang zum ÖV, zumindest in der Kernzone Linz oder das 365-€OÖ-Jahres-Ticket sind nichts grundlegende Neues, auch wenn die Diskussion darüber immer wieder aufflammt.

Nicht zuletzt die jüngste Entscheidung in Luxemburg über den kostenlosen Zugang zum ÖV an 2020 müsste auch in OÖ Anlass sein, für die Kernzone Linz – unter Gegenrechnung aller direkter und indirekter Kosten und Förderungen – die (finanziellen) Entscheidungsgrundlagen über einen freien ÖV-Zugang in Linz und ein 365-€OÖ-Jahres-Ticket (analog dem) zur Diskussion auf den Tisch zu legen. (vgl. dazu: <https://derstandard.at/2000096803953/Luxemburg-fuehrt-im-Maerz-2020-Gratis-Oeffis-ein>)

Einrichtung einer Umweltzone

Die Fortschreibung des bisher ineffektiven Maßnahmenprogramms des Jahres 2011 nach §9a (6) IG-L enthält keinerlei Automatismus zur Einführung einer Umweltzone (Einführung eines Fahrverbots für ältere Benzinfahrzeuge inkl. Euro 2, sowie für ältere Dieselfahrzeuge inkl. Euro 3 (PKW) bzw. Euro III (LKW)), wenn sich die vorgeschlagenen Maßnahmen als unzureichend erweisen. Die Ausweisung einer Umweltzone wurde bereits im Rahmen der Untersuchungen im Vorfeld des letzten Maßnahmenpakets als eine unabdingbare Voraussetzung zur Erreichung eines Richtlinien-konformen Immissionszustands bei NOx erkannt, jedoch auf Grund rein politischer Entscheidungen aus dem Programm genommen und nicht umgesetzt. Schon damals war klar, dass die Umweltzone nur unter Voraussetzung ausreichend ist, wenn der MIV nicht zunimmt.

Wie oben angeführt, machen die Daten des Landes OÖ selber deutlich, dass bereits jetzt – trotz Rückgang des Motorisierungsgrades – die Prognose des Landes für 2025 überschritten und der Ziel-Motorisierungsgrad von 436 PKW/1000 WE in Gefahr ist, verfehlt zu werden. Es wird aber auch deutlich, dass auch bei sinkenden Motorisierungsgrad die Anzahl der PKW und die Anzahl der Fahrten in Linz steigen. Somit ist nach wie vor klar, dass die Umweltzone – mangels anderer

wirksamer Maßnahmen – nach wie vor zwingend umzusetzen ist, will man die Immissionsschutzziele erreichen.

Auch im jetzt vorliegenden „Ergänzungsmaßnahmenprogramm“ wird auf die Umweltzone als „das letzte wirksame Mittel“ verwiesen, jedoch im Fall unzureichender Verbesserungen der Gesamtsituation – was auf Grund fehlender Verbindlichkeiten bei der Maßnahmenumsetzung bereits jetzt abschätzbar ist – erst wieder diskutiert und keineswegs bindend umgesetzt werden wird. Durch dann neue, längerdauernde Messungen, eine nachfolgende Evaluierung derselben, die dann beginnenden Diskussion über eine Umweltzone und der daraufhin zu erwartende „politische Kompromiss!“ „anderer“ Maßnahmen darf wohl die Hinauszögerung effektiver Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität hinsichtlich NO_x befürchtet werden.

Dies führt schließlich zum Kern des Streites um das Dieselfahrverbot. Das Verbot soll an erster Stelle der Gesundheit des Menschen dienen. Die EU hat die Empfehlungen der Weltgesundheitsorganisation (WHO) für maßgeblich erachtet, und hat aus diesem Grund den Grenzwert bei 40 µg/Kubikmeter im Jahresdurchschnitt in der Richtlinie 2008/50/EG festgesetzt. Die WHO hat differenzierte Studien der kurz- und langfristigen Folgen der NO₂-Aussetzung durchgeführt, und ist zum Ergebnis gekommen, dass ein Kausalverhältnis zwischen NO₂-Aussetzung und langfristigen gesundheitlichen Problemen nicht auszuschließen sei.

Das Land Berlin machte geltend, dass ein rückläufiger Trend in den NO₂ Messungen zu erkennen sei. Dieses Argument wurde vom VG Berlin nicht angenommen auf Grund einer Entscheidung des EuGH, wonach ein teilweiser rückläufiger Trend bei der Immissionsbelastung (in Fall der EuGH-Entscheidung analog bei PM₁₀-Konzentrationen), der jedoch nicht dazu führt, dass die Grenzwerte eingehalten werden, nicht genügt.

Es ist inakzeptabel, dass neben augenscheinlich unzureichenden Maßnahmen wie der Einrichtung einer Umweltzone für ältere Taxis und Maßnahmen ohne verbindlichen Zuständigkeits-, Zeit- und Finanzierungsplan eine nur ansatzweise Umsetzung einer Umweltzone für ältere Benzinfahrzeuge inkl. Euro 2, sowie für ältere Dieselfahrzeuge inkl. Euro 3 (PKW) bzw. Euro III (LKW) verweigert wird. Angesichts der Tatsache, dass in Ballungsbereichen Oberösterreichs – und dazu gehört der Innenstadtbereich von Linz – etwa ein Fünftel der Bevölkerung von Grenzwertüberschreitungen direkt betroffen sind und die Grenzwerte dem Schutz der menschlichen Gesundheit dienen, stellt eine solche Vorgangsweise Einzelinteressen klar über das Gemeinwohl.

E. Zusammenfassung

Das nun vorliegende Programm ist eine Aneinanderreihung an sich sinnvoller Maßnahmen zur Stärkung einer sanfteren Mobilität, jedoch ohne Gewichtung und Nachweis ihrer Relevanz für die Erreichung der angepeilten Luftgüte-Verbesserungen (hier vornehmlich NO₂) und auf weite Strecken ohne klare, nachvollziehbare und einklagbare Zuständigkeiten für die Planung, Finanzierung, Umsetzung und den Zeithorizont der einzelnen Maßnahmen. In den Bereichen, in denen es solche konkreten Festlegungen geben soll – wie etwa der „Taxi-Luft-Umweltzone“ – ist abschätzbar, dass die Maßnahme zu kurz greift.

Das Programm in seiner derzeitigen Form ist somit eine **wohlgemeinte Absichtserklärung**, die jedoch – **mangels verbindlicher Festlegungen** zu Planung, Finanzierung, Umsetzung und Zeithorizont – **nicht in der Lage ist, das gegenwärtige NO₂-Problem zu lösen** und die – bereits seit 2003 bestehende – Misere prolongiert. Auf Grund mangelnder Bereitschaft zu konkreten, einschneidenden und richtungsweisenden Maßnahmen, wie

- Ø der verbindlichen, zeitnahen Umsetzung des Ausbaus und Betriebs getakteter, rascherer ÖV-Verbindungen aus dem Umland in die Stadt und innerhalb der Stadt – inklusive aufbaufähiger, rascher finanzierbarer Zwischenlösungen
- Ø der konsequenten – organisatorische und bauliche - Benachrangung des MIV gegenüber dem ÖV im Stadtgebiet und im Bereich der Stadteinfahrten

Ø und parallel dazu einer lenkenden Ausweisung einer Umweltzone im Innenstadtbereich und der Gratiszugang zum ÖV in der Kernzone Linz bzw. das 365-OÖ-Ticket

akzeptiert man politisch eine grundsätzlich vermeidbare Gesundheitsbelastung der städtischen Bevölkerung. Motivation für das Handeln scheinen weniger Aspekte der Gesundheit und Lebensqualität, als die Drohung möglicher EU-Strafzahlungen nach einer Verurteilung durch den EuGH. Ein Widerspruch zu §9(1) Oö. L-VG.

Mit freundlichen Grüßen!

Der Oö. Umweltanwalt:

Dipl.-Ing. Dr. Martin Donat

Hinweis:

Wenn Sie mit uns schriftlich in Verbindung treten wollen, richten Sie Ihr Schreiben bitte an die / Oö. Umweltanwaltschaft, Kärntnerstraße 10-12, 4021 Linz, und führen Sie das Geschäftszeichen dieses Schreibens an.