

Ewald STUMPTNER

Sehr geehrte Damen und Herren,

mein Name ist Ewald Stumptner und ich bin im Bereich Umweltschutztechnik sowohl ausgebildet als auch in einem aufrechten Dienstverhältnis in einer fachbezogenen Position angestellt. Da ich bereits 25 Jahre meines Lebens in Linz verbracht hatte und die Probleme bzgl. Luftqualität in der Vergangenheit nicht nur persönlich vorfinden konnte, sondern auch regelmäßig verfolge, möchte ich - aufgrund der gesetzlich gegebenen Möglichkeit - hiermit im Rahmen des §9a IG-L zum Sanierungsgebiet Linz Stellung nehmen und Ihnen kurz zwei, voneinander unabhängige, mögliche Maßnahmen schildern, die maßgeblich zu einer Verbesserung der Luftqualität beitragen würden.

Im Folgenden sind die beiden Möglichkeiten mit kurzen Beschreibungen angeführt, auf die nicht näher ins Detail eingegangen wird:

1. Ausbau des öffentl. Personennahverkehrs (ÖPNV):

Die Anbindung des Linzer Südens an das Zentrum wurde in den vergangenen 15 Jahren, trotz kontinuierlichen Ausbaus der Wohngebiete, stark vernachlässigt. Ein Bewohner des Gebiets nahe Pichling oder Ebelsberg ist demnach gezwungen, die Straßenbahn oder die ÖBB als ÖPNV zu nutzen, woraus sich lange Fahrzeiten ergeben. Hierbei ist es auch nicht möglich, mit angemessenem Zeitaufwand, in Regionen östlich oder westlich der Straßenbahnachse der Linie 2 zu gelangen. Hierbei wird auf eine Strecke, die Luftlinie 2,00 km (Quelle: Google) beträgt, verwiesen (beispielsweise Solar City Zentrum <-> Kreisverkehr St.-Peter-Straße). Personen, die zwischen diesen beiden Endpunkten mittels ÖPNV verkehren, wären bei fließendem Verkehr zwischen 32 und 39 Minuten unterwegs (Quelle: Linz Linien). Daher ist es derzeit attraktiver, mit dem Auto in ca. 10 Minuten (Quelle: Google) den Dienort zu erreichen. Dies ist auch werktags nachvollziehbar, wenn die Verkehrslage beachtet wird.

Als Maßnahme hierzu wäre es von Vorteil, die Eisenbahn auf den bestehenden Gleisen östlich der Aigengutstraße für den ÖPNV zu nutzen. Als Synergie kann auch bis in den Hafen verkehrt und somit die Eisenbahnbrücke erreicht werden. Dies sollte meines Erachtens in einer Studie untersucht werden, bevor die Errichtungsphase der geplanten Stadtseilbahn beginnt. Vorteile hierbei sind nicht nur die Möglichkeit einer öffentlichen Sicherheit in den ÖPNV-Fahrgasträumen, sondern auch die Transportkapazität des gewählten Verkehrsmittels.

2. Errichtung einer Umweltzone im Sanierungsgebiet:

Als zweite Maßnahme, die prinzipbedingt eine starke Verbesserung der Luftqualität bringen könnte, wäre die Errichtung einer Umweltzone im Sanierungsgebiet bzw. ausgewiesenen Problemzonen. Vom Prinzip wird hier auf neuere Abgasnormen gesetzt und Autos mit keiner bzw. ineffizienten oder veralteten Abgasreinigungstechnologien, die bereits seit längerer Zeit nicht mehr den Stand der Technik darstellen, die Einfahrt in Umweltzonen nicht mehr gestattet. Im deutschen

Neu-Ulm ist derzeit die Einfahrt mit gelber oder grüner Plakette erlaubt. In den meisten anderen deutschen Städten ist die Einfahrt mit Kraftfahrzeugen nur mit grüner Plakette erlaubt. Diese Städte sind in der Anlage 1 angeführt. Diese Maßnahme hat sich in Deutschland etabliert und auch nachhaltig positiv ausgewirkt. Bei einem stark ausgebauten ÖPNV-Netz wäre die Errichtung einer Umweltzone in Linz ohne weitere große Aufwände problemlos durchführbar. Als Referenz wird hier auf den Verkehrsverbund Stuttgart verwiesen, der seine innerstädtischen Straßenbahnen auf einen maximalen Takt verdichtet und in einem gut vernetzten System ausgebaut hat. Dieses ÖPNV-Netz kann als gute Praxis betrachtet werden.

Um diese Maßnahme in Linz ebenfalls einzuführen, wäre eine Übergangsfrist bzw. diverse Förderungen notwendig, um den Pendlern bzw. Unternehmen Zeit zu geben, sich von alten Kraftfahrzeugen zu trennen. Gleichwohl liegen die Vorteile einer Luftverbesserung auf der Hand: neuere Abgasreinigungsverfahren wie eine selektive katalytische Reduktion oder Einspeicherung von Stickoxiden sind bereits längere Zeit Stand der Technik und könnten so wesentlich zu einer besseren Luftqualität im gesamten Sanierungsgebiet beitragen und die Wohnqualität ambivalent erhöhen. Diverse Kleinunternehmen, Gewerbetreibende mit Kraftfahrzeugen oder Transitverkehr wären als externe Stakeholder ebenfalls dazu aufgerufen, zur Luftqualität beizutragen.

Hiermit möchte ich Sie bitten, diese zwei Maßnahmen in Ihren Betrachtungshorizont aufzunehmen und verbleibe

mit freundlichen Grüßen

Ewald Stumptner, MSc

Anlage 1

In folgenden Städten ist das Einfahren mit Kraftfahrzeugen nur mit einer grünen Plakette erlaubt:

Aachen, Augsburg, Balingen, Berlin, Bonn, Bremen, Darmstadt, Dinslaken, Düsseldorf, Erfurt, Frankfurt am Main, Freiburg, Hagen, Halle (Saale), Hannover, Heidelberg, Heidenheim, Heilbronn, Herrenberg, Ilsfeld, Karlsruhe, Köln, Krefeld, Langenfeld, Leipzig, Leonberg/Hemmingen und Umgebung, Limburg an der Lahn, Ludwigsburg und Umgebung, Magdeburg, Mainz, Mannheim, Marburg, Mönchengladbach, Mühlacker, München, Münster, Neuss, Offenbach, Osnabrück, Overath, Pfinztal, Pforzheim, Regensburg, Remscheid, Reutlingen, Ruhrgebiet (Bochum, Bottrop, Castrop-Rauxel, Dortmund, Duisburg, Essen, Gelsenkirchen, Gladbeck, Herne, Herten, Mülheim, Oberhausen, Recklinghausen), Schramberg, Schwäbisch Gmünd, Siegen, Stuttgart, Tübingen, Ulm, Urbach, Wendlingen, Wiesbaden, Wuppertal