

Waltherstraße 15  
4020 Linz

Homepage: [ooe.radlobby.at](http://ooe.radlobby.at)  
Email: [ooe@radlobby.at](mailto:ooe@radlobby.at)

An die

Direktion Umwelt und Wasserwirtschaft, Abteilung Umweltschutz  
Kärntnerstraße 10-12  
4021 Linz  
[us.post@ooe.gv.at](mailto:us.post@ooe.gv.at)

Linz, 07.01.2019

## **Stellungnahme zum Programm nach § 9a (6) Immissionsschutzgesetz-Luft (IG-L) - Überarbeitung 2018**

Die im Programm nach §9a nach IG-L von 2011 gesetzten Maßnahmen haben nicht zu der notwendigen Reduktion der NO<sub>2</sub>-Werte an der Messstelle Römerberg geführt, die Grenzwerte werden seit 15 Jahren (2004) überschritten. Eine massive Belastung der Luftqualität zieht sich durch das gesamte Linzer Stadtgebiet, vor allem entlang der Hauptverkehrsrouen und auch ins Linzer Umland (z.B.Steyregg).

Das deutsche Umweltbundesamt schreibt: „Stickstoffdioxid ist ein ätzendes Reizgas, es schädigt das Schleimhautgewebe im gesamten Atemtrakt und reizt die Augen. Durch die dabei auftretenden Entzündungsreaktionen verstärkt es die Reizwirkung anderer Luftschadstoffe zusätzlich. In der Folge können Atemnot, Husten, Bronchitis, Lungenödem, steigende Anfälligkeit für Atemwegsinfekte sowie Lungenfunktionsminderung auftreten. Nimmt die NO<sub>2</sub>-Belastung der Außenluft zu, leiden daher besonders Menschen mit vorgeschädigten Atemwegen und Allergien darunter. In epidemiologischen Studien konnte ein Zusammenhang zwischen der zeitnahen Belastung mit NO<sub>2</sub> und der Zunahme der Herz-Kreislauf-Erkrankungen sowie der Sterblichkeit in der Bevölkerung beobachtet werden.“

Ca. 80% der Emissionen werden vom Straßenverkehr verursacht, wobei hier vor allem Diesel PKW als Verursacher zu sehen sind. Wie im Programmwurf angeführt sind die NO<sub>2</sub> Belastungen an der Messstelle Römerberg exemplarisch für „alle Straßenabschnitte mit hoher Verkehrsbelastung und betreffen somit 35.000 Personen in Linz,“. Wie seit dem Dieselskandal bekannt führt das Softwareupdate bei Dieselfahrzeugen im Realbetrieb bei weitem nicht zur Einhaltung der angegebenen Abgaswerte, auch wird das Softwareupdate bei den betroffenen VW Modellen nur bei 15-33° Außentemperatur aktiviert („Thermofenster“) Es ist somit der unter 4.1.1. des Programmwurfs (Nachrüstungen) angeführte Satz „würden Diesel-KFZ Emissionen entsprechend der Typprüfung im Realbetrieb verursachen ..“ als realitätsfern oder bewusst irreführend zu sehen. Auch das unter 4.1.2. angeführte Vorgehen gegen Abgasmanipulationen wird nicht näher ausgeführt. Wie und in welcher Form sind hier Kontrollen geplant?

Der unter 4.2.1. des Programmentwurfs angeführte und von der Politik häufig thematisierte weitere Ausbau des öffentlichen Verkehrs (Stichwort 2.Schienenachse, Ausbau Mühlkreisbahn, Regiotram Gallneukirchen, Ausbau Summerauernbahn etc.) ist bisher nicht über ein Planungs- bzw Sondierungsniveau hinausgekommen, konkrete Zeitpläne zur Umsetzung liegen nicht vor.

Betreffend des unter 4.1.6 geforderten Ausbaus der Rad und Fußinfrastruktur ist Folgendes zu ergänzen:

Lt OÖN Artikel vom 21.12.2018 habe Lt Stadtrat Hein das Radfahrbudget 2018 insgesamt 370.200 Euro betragen. Dies entspricht umgerechnet 1,82 Euro pro Einwohner und ist im Städtevergleich dramatisch zu niedrig. Auch das Radfahrbudget des Landes OÖ ist mit knapp über 1(!)Euro pro E deutlich unterdotiert.

Das im Artikel angeführte teuerste Projekt, die Verbindung Hafestraße - Petzoldstraße um knapp 200.000 Euro (und somit die Hälfte des Budgets) dient nicht der Förderung des Radverkehrs sondern ist eine zwangsweise Umleitung des bestehenden Radweges aufgrund der in Bau befindlichen neuen Eisenbahnbrücke bzw VOEST-Bypass-Brücken bzw. eine Maßnahme, die einseitig zugunsten des Kfz-Verkehrs umgesetzt wurde.

Zusammenfassend ist somit durch die im Programm von 2011 und durch die Überarbeitung von 2018 vorgeschlagenen Maßnahmen keine wirksame und zeitnahe Reduktion der NO<sub>2</sub> Belastung im Linzer Stadtgebiet zu erwarten.

Zu diesem Schluss kam auch die Initiativprüfung des Landesrechnungshofes vom 20.2.2018: In diesem Bericht wird neben der „fehlenden Bewusstseinsbildung der Bevölkerung für die Themen Luftgüte, Verkehr und gesundheitliche Folgen und der negativen Darstellung im Zusammenhang mit Verboten“ auch auf die „extremen Gesundheitskosten von 5 Mrd./Jahr und die knapp 8200 vorzeitigen Todesfälle hingewiesen. Es sei hier „ein umfassender Handlungsbedarf betreffend das Stadtgebiet Linz gegeben und rasch wirksame Maßnahmen zu setzen...“ Es würden keine „ausreichend wirksamen Maßnahmen zu Reduktion der NO<sub>2</sub>-Werte getroffen“. Wie auch die Umweltschutzabteilung des Landes OÖ und das Umwelt Bundesamt wird deshalb im Bericht „alternativlos“ ein emissionsabhängiges Fahrverbot in den betroffenen Gebieten in Linz empfohlen.

Es sind deshalb entgegen dem vorliegenden Programmentwurf gemäß §9a IG-L zeitnah(!) wirksame Maßnahmen zur Reduktion des NO<sub>2</sub> verursachenden PKW- und LKW-Verkehrs im Stadtgebiet zu setzen. Hierzu zählt neben einem effektiven Ausbau der Radinfrastruktur auch ein Begrenzen des motorisierten Individualverkehrs im innerstädtischen Bereich.

Denn wie in der Stellungnahme des zuständigen Landesrates Anschöber zum Rechnungshofbericht angeführt waren „die augenfälligsten Verbesserungen Großteils auf die Maßnahmen der Industrie zurückzuführen“. Die Hausaufgaben der gemäß IG-L OÖ verantwortlichen Politiker (LH Stelzer und LR Anschöber) zum Thema PKW und LKW Verkehr im Innenstadtbereich wurden bis dato nicht gemacht. Laut § 14 des IG-L können „für Kraftfahrzeuge [...] Geschwindigkeitsbeschränkungen und zeitliche und räumliche Beschränkungen des Verkehrs angeordnet werden.“

Wie auch der Landesrechnungshof und die Abteilung Umweltschutz des Landes OÖ fordert auch die Radlobby OÖ die Einführung einer Umweltzone als einzige Möglichkeit, die NO<sub>2</sub>-Grenzwerte zeitnah einzuhalten. Diese Umweltzone sollte positiv als Lebensraum Stadt für BewohnerInnen, FußgängerInnen und RadfahrerInnen dargestellt werden. Dies führt neben einer höheren Lebensqualität und Gesundheitssteigerung auch zu einer Aufwertung der Einkaufsmöglichkeiten in der Stadt.

Denn wie eine aktuelle Studie des Umweltbundesamts klar zeigt, kann die erforderliche Reduktion der NO<sub>2</sub>-Belastung nur erreicht werden, wenn zusätzlich zu den im Gesamtverkehrskonzept Linz von 2012 vorgeschlagenen Maßnahmen (u.a. Ausbau und Verdichtung des öffentlichen Verkehrs, verstärkte Förderung des Fahrrad- und FußgängerInnenverkehrs, Verkehrsberuhigung Kfz-Verkehr in der Innenstadt, flächendeckende Parkraumbewirtschaftung) eine Zufahrtsbeschränkung für Kfz in die Innenstadt in Form einer Umweltzone eingeführt wird.

Die Erfahrungen aus Deutschland zeigen, dass Umweltzonen Verbesserungen bringen. „Einen Teil der Bevölkerung zu motivieren, den täglichen Schul- und Arbeitsweg per Rad zurückzulegen, wäre nicht nur für die Reduktion von Luftschadstoffen und Lärm, sondern auch für die Senkung der Bewegungsmangelkrankheiten ein enormer Gewinn.“ betont der Umweltmediziner Dr. Neuberger.

Der Soziologe Reinhold Priewasser von der Johannes Kepler Universität Linz stellt in seiner Studie zu verkehrspolitische Ansatzmöglichkeiten zur Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl unter Bezug auf den öö. Zentralraum klar, dass Qualitätsverbesserungen beim öffentlichen Verkehr, Rad- und Fußverkehr erfahrungsgemäß nicht ausreichen, um entscheidende Verlagerungseffekte zu erzielen. Nach einer Erhebung sind 59 % aller Pkw-Fahrten in Linz nicht objektiv begründbar und damit grundsätzlich verlagerbar. Für eine Verlagerung dieser Pkw-Fahrten erfordern ausgeprägte Beharrungstendenzen im Entscheidungsverhalten der AutonutzerInnen zusätzlich einschränkende Maßnahmen für den Autoverkehr. Solche Maßnahmen fördern zugleich die Alternativen zum Autoverkehr, weil durch einen geringeren Autoverkehr sowohl der öffentliche Verkehr, der Radverkehr und das zu Fuß Gehen attraktiver und sicherer werden. Beispiele dafür sind Zufahrtsbeschränkungen, Geschwindigkeitsbegrenzungen, Kreuzungsgestaltungen, die für den öffentliche Verkehr, den Radverkehr und das zu Fuß Gehen optimiert sind (z.B. durch entsprechende Ampelschaltungen, Aufstellflächen für RadfahrerInnen), sowie Busspuren, die auch für das Radfahren geöffnet sind. Die Errichtung von durchgehenden Radwegen und breiteren Gehsteigen erfordert häufig zusätzliche Flächen, die oft nur zu Lasten von Autoabstellflächen und Fahrbahnen gewonnen werden können.

Die Radlobby OÖ fordert daher, nicht nur umgehend die längst fällige umfassende Förderung des Fahrradverkehrs im Großraum Linz anzugehen, sondern gleichzeitig auch den Autoverkehr in der Stadt zu reduzieren, durch die Einführung einer Umweltzone oder einer vergleichbaren Zufahrtsbeschränkung, aber auch durch Umwidmung von Straßenflächen zugunsten des Radverkehrs, der FußgängerInnen und des öffentlichen Verkehrs.

Die im Programmentwurf für den Radverkehr vorgeschlagenen Maßnahmen sind wenig konkret und beinhalten keine zur deutlichen Verbesserung der Luftsituation notwendigen Anstrengungen, um dem Radverkehr kurzfristig auf ein deutlich höheres Niveau zu heben. (was auch bis 2020 politisch versprochen und einstimmig im OÖ Landtag und Linzer GR beschlossen wurde)

Es muss hier unbedingt mehr passieren!

### **Notwendige Schritte sind:**

- Deutliche **Erhöhung des Radverkehrsbudgets in Linz** (es liegt dzt. extrem niedrig bei rd. einem Viertel des Wertes der Neunziger Jahre) bzw. auch für die Hauptradrouten nach Linz

- **Aufstockung** des für den Radverkehr zuständigen **Personales** (eine halbe Stelle in Linz ist indiskutabel niedrig!)

- Die **Erstellung eines umfassenden Radverkehrskonzeptes** für das gesamte Linzer Stadtgebiet inkl. eines langfristigen Umsetzungszeit- und Finanzierungsplanes (Planung Ausbauprogramm z.B. für die nächsten 10 Jahre definieren) ist unumgänglich. Die unter Punkt 2.2.3 angeführten bereits umgesetzten Maßnahmen „Erweiterung Radinfrastruktur“ werden übertrieben positiv, nicht mit Fakten belegbar dargestellt. Beim dort und da erfolgten punktuellen Ausbau der Radinfrastruktur ist kein System erkennbar, da es eben keinen das gesamte Stadtgebiet umfassenden Masterplan Radverkehr gibt, dieser daher umgehend zu erstellen ist. Nach dem Vorbild der Stadt Wels sollte daher auch eine Karte erstellt werden, in welcher alle vorhandenen Radweg- und Sicherheitslücken eingezeichnet, mit Prioritäten und Kostenschätzungen versehen werden, und anhand dieser Daten ein Umsetzungszeitplan erstellt wird.

- In einer ersten Stufe sind in einem Umkreis von 5 km über die Linzer Stadtgrenzen hinaus auch konkrete **Detailplanungen für Radhaupttrouten** aus den Umlandgemeinden ALLER Richtungen in das Stadtgebiet umgehend anzugehen. 40% aller Autofahrten sind kürzer als 5km und hier wäre deshalb und auch aufgrund der in diesem Umkreis sehr dichten Besiedelung das größte Verlagerungspotential zu heben. Im GVK wurde dies 2014 auch mit einem Radhaupttroutenkonzept festgeschrieben (der Umkreis im GVK geht noch viel weiter), es gibt jedoch auch hier bis heute keinerlei Umsetzungszeit- und Finanzierungsplan, daher gibt es auch kaum Fortschritte mit umgesetzten Projekten. Von auch im Programmmentwurf angeführten 70 km und angestrebten komfortablen 3,5m Breite sind gerade einmal 2 km (Linz-Puchenau) umgesetzt worden und ein weiterer km ist in Steyregg in Bau, für 2019 kein einziger weiterer Kilometer als zur Umsetzung geplant bekannt. Die 2014 im GVK vorgegebenen Leitgrundsätze zum Ausbau von Radhaupttrouten wurden bei der Sanierung der Steyregger Brücke massiv zurückgeschraubt. Der auf 3,5m geplante Geh- und Radweg wurde um 1m (fast 30%!!) reduziert und nur mit 2,5m Breite errichtet, sodass dieser NEU errichtete Geh- und Radweg nicht einmal die Mindestempfehlungen Lt. RVS erfüllt und diese sogar unterschreitet. Die Sanierung der Steyreggerbrücke erfolgte obwohl auf einer Radhaupttroute liegend, ohne jeglichen Radverkehrcheck und weist daher massive Mängel auf, und birgt noch nachträgliches großes Verbesserungspotential (z.B. fehlende Querung über das Nebengerinne bei der Brücke verursacht täglich 3km Umweg für Radpendler aus Plesching, Dornach/Auhof). Die Verfolgung des Zieles eines umfassenden zeitnah erfolgenden Ausbaus der im GVK definierten, und im Programmmentwurf unter Punkt 4.1.6.angeführten „Forcierter Ausbau Rad- und Fußinfrastruktur“ spiegelt sich zur Zeit in den tatsächlich gesetzten Maßnahmen nicht wider.

- An **neuralgischen Stellen** für den Radverkehr, wo nicht in sehr kurzer Zeit eine infrastrukturelle Lösung angeboten werden kann, ist der **Kfz-Verkehr so weit zu verlangsamen**, dass der Mischverkehr Kfz/Rad sicherer ablaufen kann. (z.b. AEC/Donautor in der Hauptstraße, dort überschreiten 60 % der Kfz die zulässige Höchstgeschwindigkeit, was den Radverkehr auf niedrigem Niveau hält)

- **Vorziehen von Radprojekten** an den wichtigsten Stellen/Lücken (die Radlösung in der Waldeggstraße muss 2019 kommen, Forderung Radlobby seit 1997!)

- **Schwerpunktoffensive Bike and Ride** an allen relevanten ÖV-Haltestellen in Linz (es darf nicht so wie am MKBhf 17 (!) Jahre dauern, bis die Zahl der Radplätze aufgestockt wird) Auch die Radabstellanlage am Vorplatz Hauptbahnhof ist bereits seit Jahren extrem überfüllt, nicht überdacht, wirkt daher nicht sehr einladend auf das Fahrrad umzusteigen und Planungen für einen Ausbau sollten daher zeitnah erfolgen.

- **Bewusstseinsbildende Maßnahmen für Radverkehrsförderung** sind aktuell sowohl in der Stadt Linz als auch beim Land OÖ nur in sehr geringem Maße vorhanden. Diese sind dahingehend zeitnah auszubauen, um Radverkehr in der öffentlichen Wahrnehmung zu verstärken. Eine konkrete Maßnahme wäre dazu z.B. an stark frequentierten Stellen (z.B. Nibelungenbrücke) eine Radfrequenzzählstellenanzeige zu installieren, so wie das schon in vielen fahrradfreundlichen Städten erfolgreich umgesetzt wurde. Beim vorbildlichen Programm der Fahrradberatung des Land OÖ mangelt es nach der Erstellung von Umsetzungsplänen für Radverkehrsförderung an nötigen Evaluierungen in den Gemeinden bezüglich eines tatsächlichen Umsetzungsgrades der vorgeschlagenen Maßnahmen. In vielen Gemeinden kommt daher der Prozess teilweise wieder völlig zum Erliegen, Umsetzungspläne verschwinden wieder in der Schublade. Ein solches Negativbeispiel ist z.B. die im vorliegenden Programmmentwurf unter Punkt 4.1.6.angeführten „Forcierter Ausbau Rad- und Fußinfrastruktur“ fälschlicherweise als „erfolgreich umgesetzte Maßnahme“ dargestellte Radregion Linz Land, welche bereits gut ein Jahr nach ihrer Gründung Ende 2015 völlig zum Stillstand gekommen ist. Seit 3 Jahren gibt es dazu keinerlei nachvollziehbare Aktivitäten mehr, auch hier liegen zahlreiche Umsetzungspläne in der Schublade. Die unter Punkt 4.1.6. angeführte Ausschreibung für ein Alltagsradroutennetz vorbereitet (Leader-Projekt) ist über das Stadium einer Vorbereitung nicht hinausgekommen. Dasselbe Schicksal ereilte die Radregion Gusental, auch hier seit Ende 2015 keinerlei Aktivitäten mehr erkennbar.

Alle diese Maßnahmen sind nicht nur zur Verbesserung der Luftsituation in Linz notwendig sondern vor allem zum Umbau des städtischen Verkehrs in ein nachhaltiges System, was im Hinblick auf den dramatischen Klimawandel unumgänglich ist.

Mit freundlichen Grüßen

Ing. Gerhard Fischer

Dipl.Ing. Lukas Beurle

Vorsitzender RADLOBBY Oberösterreich

Stv. Vorsitzender RADLOBBY Oberösterreich

Quellen:

[https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/uba\\_factsheet\\_krankheitslasten\\_no2.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/uba_factsheet_krankheitslasten_no2.pdf)

<https://derstandard.at/2000090372322/Wie-Euro-5-Dieselfahrzeuge-Mensch-und-Umwelt-belasten><https://derstandard.at/2000090299954/Euro-5-Diesel-mit-abnorm-hohen-Realmissionen>

<https://www.sueddeutsche.de/auto/abgasskandal-der-diesel-wird-zum-teuren-nischenprodukt-1.3595433-3><https://www.nachrichten.at/oberoesterreich/linz/Hein-Das-Fahrrad-muss-zu-einer-echten-Alternative-zum-Auto-werden;art66,3085882>

<http://www2.landoberoesterreich.gv.at/internet/tgbeilagen/Beilage%205087/2018%20-%20Landesrechnungshofbericht%20-%20Initiativpr%C3%BCfung.pdf?id=13494&n=5087&j=2018>[https://www.lrh-ooe.at/Mediendateien/Berichte2018/IP\\_Luftg%C3%BCte%20O%C3%96\\_Bericht\\_signed.pdf](https://www.lrh-ooe.at/Mediendateien/Berichte2018/IP_Luftg%C3%BCte%20O%C3%96_Bericht_signed.pdf)