



Bergsiedlung 46  
4221 Steyregg  
Email: gerhard.fischer@radlobby.at

An die

Direktion Umwelt und Wasserwirtschaft, Abteilung Umweltschutz  
Kärntnerstraße 10-12  
4021 Linz  
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 Hauptverkehrsrouten und auch ins Linzer Umland (z.B.Steyregg).

Ergänzend zur bereits erfolgten Stellungnahme der Radlobby OÖ möchten wir folgende Anmerken und Vorschläge das Gebiet der Stadtgemeinde Steyregg betreffend und auch zusätzliche Anmerkungen zu Hauptbrennpunkten auf Linzer Stadtgebiet und Allgemeingültig ausführen:

Wie bereits kritisiert fehlen sowohl im Maßnahmenpaket aus 2011 als auch im vorliegenden Programmwurf 2018 weitgehend konkrete, verbindliche Projekte mit denen Fußgänger und Radverkehrsanteile gesteigert werden sollen. Unumgänglich dazu wäre die Erstellung eines Umsetzungszeit- und Finanzierungsplanes für das 2014 im GVK Großraum Linz präsentierte Radhaupttroutenkonzeptes, sowie die Erstellung eines Gesamtkonzeptes für das Linzer Stadtgebiet, welches es bis zum heutigen Tage nicht gibt. Nach dem Vorbild der Radmodelregion Wels sollte für beides eine Karte erstellt werden, auf der alle vorhandenen Radweglücken eingezeichnet sind, nach Prioritäten gereiht und mit Kostenschätzungen beziffert sind. Daraus sollte ein verbindlicher Umsetzungszeit- und Finanzierungsplan erstellt werden.

Für die größte Schwachstelle im Linzer Radwegenetz, die Nibelungenbrücke fehlt noch immer eine konkrete Lösung. Einziger Plan dazu ist bisher nach Fertigstellung der Westringdonaubücke im Jahr 2021 einen Fahrstreifen als Busspur für den Radverkehr zur Verfügung zu stellen. Diese Maßnahme wird jedoch nicht ausreichend sein, um einen nötigen beidseitigen Zweirichtungsradweg zu realisieren. Es sind dazu umgehend bereits jetzt Verkehrsstudien auszuarbeiten, nicht erst 2021 um nicht weitere Jahre bis zu einer Lösung zu verlieren.

Die im Zuge der Vöestbrückenbypässe errichteten neuen Radwege verlaufen auf Linzer Seite zur Zeit im „Nichts“, es fehlen dazu jegliche Planungen für eine Weiterführung und Querung der Hafenstrasse um nach Auflassung der Radüberfahrt in der Petzoldstrasse hier wieder einen Ersatz zu bekommen.

Von Seiten des Land OÖ gibt es bereits ein 2015 präsentiertes OÖ Landesradverkehrskonzept 2015-2025 sowie ein 2014 präsentiertes Radhaupttroutenkonzept als Bestandteil des GVK-Großraum Linz. Beide Konzepte sollten als verbindliche Handlungsanleitungen in den Maßnahmenkatalog mit aufgenommen werden.

Für eine Umsetzung des Radhaupttroutenkonzeptes sind auch hier konkrete Zeit- und Finanzierungspläne zu erstellen, damit jahrelangen Ankündigungen auch tatsächlich Taten für eine mögliche Zielerreichung von möglichen Emissionssenkungen folgen. 40% der Autofahrten sind kürzer als 5km, daher sollte in einem ersten Schritt für einen Umkreis von 5km von der Linzer Stadtgrenze in alle Richtungen eine Ausarbeitung konkreter Detailplanungen der geplanten Radhaupttrouten erfolgen.

Das Radhaupttroutenkonzept um Linz des Land OÖ kommt über eine Umsetzung von kleinen Pilotprojektabschnitten von bisher insgesamt im RHR-Standard umgesetzten 2km (Linz-Puchenau) und 1km in Bau (Steyregg) nicht hinaus, angekündigt sind 70km.

Trotz bekannter Stauproblematik auf der Stadteinfahrt über die Steyregger Brücke und fehlendem zweigleisigen Ausbau der Summeraubahn (Kapazitätsgrenze längst erreicht, keine Taktverdichtung mehr möglich, Züge fahren zur Hauptverkehrszeit in Steyregg durch) wurde im Zuge der Sanierung der Steyregger Brücke für den Radverkehr nur eine Sparvariante realisiert. Der flussaufwärts gelegene Geh- und Radweg entspricht mit seinen 2,5m Breite nicht einmal den Mindestempfehlungen lt. RVS. Welche 3m betragen würde. Durch eine Versetzung des Geländers an die Stirnseite wäre auch nachträglich die Herstellung eines RVS konformen Zustandes möglich. Flussabwärts wurde überhaupt auf einen radgerechten Ausbau bewusst verzichtet, obwohl dadurch täglich 630m Umweg für voestalpine RadpendlerInnen entstehen. Es besteht auch hier Potential für einfache, kostengünstige nachträgliche Verbesserungen für den Radverkehr zu erzielen (Beseitigung von 3 unnötigen Engstellen und diverse andere Vorschläge wurden bereits von RLOÖ an Land OÖ kommuniziert). Dem in Punkt 4.1.6. „Forcierter Ausbau Rad- und Fußinfrastruktur“ im Programmwurf angeführten Aus- bzw. Neubau der Infrastruktur für den Radverkehr auf Sammelrouten Aus- bzw. Neubau auf Regelbreiten wurde bei der Sanierung der Steyregger Brücke leider in keinsten Weise entsprochen.

Aufgrund einer fehlenden Querung über das Nebengerinne bei der Steyregger Brücke entstehen tägliche Umwege für Radfahrende aus Plesching, und dem großen Linzer Einzugsgebiet Dornach/Auhof von 3km. Großes Potential an RadpendlerInnen wäre hier vorhanden und zu heben. Von Plesching nach Katzbach fehlt auf einem extrem stark befahrenen Abschnitt eine Radwegverbindung. Dies ist umso prekärer, da gerade seit vielen Jahren auch die Ortsdurchfahrt in Plesching ein bekannter Brennpunkt massiver für die Bevölkerung dort unerträglichen Verkehrsbelastungen mit einhergehenden Grenzwertüberschreitungen und Luftqualitätsproblemen.

Aus diesem Grund ist auch hier umgehend eine bestmögliche Anbindung mit gut ausgebauten Radwegen von Plesching bis nach Katzbach in den dort bereits vorhandenen Geh- und Radweg anzustreben. Konzepte dazu wurden von der Radlobby OÖ schon an das Land OÖ übermittelt, sind dort bereits bekannt.

Akuter Handlungsbedarf wäre auch bezüglich der **steuerlichen Benachteiligung von E-Bikes im Vergleich zu E-Autos und E-Mopeds gegeben**. Durch den Lohnsteuer-Wartungserlass 2018 hat das

BMF in der Auslegung der Sachbezugswerteverordnung nun klargestellt, dass die Privatnutzung von dienstlichen Elektro-Fahrrädern, anders als von Dienst E-Pkws NICHT lohnsteuerbefreit ist. dh. das JOBRAD-Modell ist in Österreich nicht anwendbar bzw. trotz enormen volkswirtschaftlichem Gesundheitsnutzen einen finanziellen Nachteil für Arbeitgeber und -nehmerInnen darstellt. Die OÖ Landesregierung bzw. der OÖ Landtag sollte sich deshalb hier vehement bei der Bundesregierung für dazu nötige gesetzliche Änderungen einsetzen.

Was Steyregg betrifft sind **bezüglich öffentlichen Verkehrsanbindungen auch zwei starke Kritikpunkte anzubringen:**

Einerseits das völlige Fehlen einer zeitnahen Perspektive zum seit Jahrzehnten versprochenen zweigleisigen Ausbau der Summerauerbahn, welche längst ihre Kapazitätsgrenze erreicht hat. Einen Taktverdichtung ist dort kaum mehr möglich, schon heute müssen manche Züge zur Hauptverkehrszeit in Steyregg durchfahren, weil man sonst die Züge nicht mehr aneinander vorbeibringt.

Auch das S-Bahn Konzept weißt am Zielknotenpunkt am Linzer Hauptbahnhof massive Mängel auf, so sind die S-Bahnen zwar angeblich auf die großen Fernverbindungen abgestimmt, jedoch sind die 5 S-Bahnlinien nicht aufeinander abgestimmt. So kommt es bei einigen Verbindungen vor, dass die Ankunftszeit einer S-Bahn und die Abfahrtszeit einer anderen S-Bahn Linie völlig zeitgleich sind, und dadurch keine direkten Anschlüsse möglich sind, und Wartezeiten von zusätzlichen 30min entstehen (z.B. Verbindung S1- Linz Hauptbahnhof – S3 – Steyregg)

Weiters ist massiv zu kritisieren, dass die Verbindungen von Steyregg nach Linz Urfahr die letzten Jahre immer mehr ausgedünnt wurden.

Zwischen Plesching und Steyregg gibt es kaum öffentliche Verbindungen. Alle Pendler in die Linzer Großindustriebetriebe (voestalpine, Chemiepark) müssen dadurch einen großen Umweg durch das Linzer Stadtgebiet um einen vielfachen Zeitaufwand im Vergleich mit dem eigenen KFZ in Kauf nehmen.

Ein einfacher Lösungsvorschlag wäre hier, die Buslinie der Linz AG von Plesching über die Steyregger Brücke zum Chemiekreisverkehr zu verbinden. Damit wäre nicht nur für den Ortsteil Plesching sondern auch auf Linzer Stadtgebiet die Stadtteile Auhof/Dornach auf kürzestem Wege an das Großindustriengebiet angeschlossen, und die öffentlichen Verbindungen wären mit dem KFZ Individualverkehr plötzlich konkurrenzfähig.

Mit freundlichen Grüßen

Gerhard Fischer

Sprecher der RADLOBBY Steyregg

E-Mail: [gerhard.fischer@radlobby.at](mailto:gerhard.fischer@radlobby.at)

**Mobil: 0676 83 885 211**