

## STELLUNGNAHME P14

# Stellungnahme

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

Als Anwohner der stark befahrenen Linzer Dinghoferstraße und Vater eines Dreijährigen habe ich ein spezielles persönliches Interesse an der Senkung der Stickoxid- und Feinstaubwerte in der Linzer Innenstadt. Wie Messungen mit Passivsammlern<sup>1</sup> zeigen, entspricht die Belastung in unserem Wohnbereich etwa jenem der Messstelle Römerbergtunnel, die bundesweit ja eine der am stärksten belasteten ist.

Das vorliegende Programm ist in vielerlei Hinsicht eine Enttäuschung. Das Gros der kostengünstigen, einfach umzusetzenden und sofort wirksamen Maßnahmen, die der Landesrechnungshof im Ergebnis seiner Initiativprüfung empfiehlt, sind darin nicht zu finden.

Stattdessen legt das Programm viel Gewicht auf Maßnahmen, zu deren Durchführung dem Land OÖ die Kompetenz fehlt (Vorantreiben von Nachrüstungen im Bestand, Forcieren Kontrolle von Abgasmanipulationen) und solche, die ihre Wirkung bis zum Jahr 2020 entweder gar nicht oder nicht im nötigen Umfang entfalten (Raumplanung, Radinfrastruktur, ÖV-Ausbau und -Attraktivierung..). Das Programm erfüllt dadurch nicht das vom Landesrechnungshof geforderte Kriterium, den Überschreitungszeitraum bei der Stickoxidbelastung so kurz wie möglich zu halten.

Die Linzer Straßenbauprojekte Bypassbrücken und Westring, die jede der im Programm enthaltene Maßnahmen stark konterkarieren (Anreize zu mehr innerstädtischen Autofahrten, stärkerer Zersiedelung, Inkaufnahme längerer Pendelstrecken..) , werden gleich gar nicht erwähnt. Und beim Thema Busschleusen ist nach wie vor nur von einem *Konzept* die Rede.

Dabei gibt es eben kostengünstigste und Mittel mit starkem Push-Effekt, die sofort wirksam wären. Die vom Landesrechnungshof vorgeschlagene, strengere Überwachung des "Lufthunders" etwa würde sich selbst finanzieren. Und emissionsabhängige Fahrverbote, vom Landesrechnungshof als "alternativlos" bezeichnet, kommen im Programm nur als Möglichkeit unter ferner liefen vor.

---

<sup>1</sup> [http://www.anschober.at/uploads/media/180412\\_pk\\_linzer\\_luft\\_no2\\_belastung\\_passivsammler.docx](http://www.anschober.at/uploads/media/180412_pk_linzer_luft_no2_belastung_passivsammler.docx)

Einhaken möchte ich aber vor allem bei den “gebietsbezogenen Verkehrsberuhigungsmaßnahmen”, die ja vermeintlich in Planung sind. Diese Maßnahmen wären äußerst kostengünstig und ebenfalls in hohem Maß sofort wirksam:

## 1. Verkehrsberuhigung Linzer Innenstadt durch neue Verkehrsorganisation

Wie schon 2006 in einer Pressekonferenz<sup>2</sup> des damaligen Planungsstadtrates Klaus Luger angedacht und in einer weiteren Pressekonferenz<sup>3</sup> im Jahr 2007 weiter ausgeführt, sollte der Durchzugsverkehr in der Innenstadt durch neue Einbahnregelungen an den Hauptachsen Dinghoferstraße-Elisabethstraße und Dametzstraße-Humboldtstraße gebremst werden. Der erste Schritt sollte die Aufhebung der Einbahnen sein -- gekoppelt mit der Einrichtung von nicht durchgängigen Nord-Südverbindungen durch eine Richtungsänderung auf Höhe Mozartstraße.

Über den zu erwartenden Push-Effekt würden sich die Durchfahrten deutlich reduzieren (Vermeidung oder Verlagerung abseits des hoch belasteten Zentrums). Da diese Durchfahrten ja auch ohne Westring sehr gut (wenn auch weniger bequem) möglich bleiben, ist die Fertigstellung desselben für die Maßnahme keine Voraussetzung.

Da der Durchzugsverkehr aber nur ein kleiner Teil des Problems sind (eine Verkehrszählung von 2007<sup>4</sup> spricht an der Dinghoferstraße etwa von 17% der Fahrten, der Rest ist Ziel- und Quellverkehr), sollte darauf ein zweiter Schritt folgen, den der vormalige Planungsstadtrat bei erwähnter Gelegenheit ebenfalls erwähnt hat: Streichung jeweils eines Fahrstreifens für KFZ in der Dinghoferstraße-Elisabethstraße und Dametzstraße-Humboldtstraße. Ich befürworte zusätzlich jeweils die Errichtung eines breiten, bidirektionalen Radwegs auf den frei werdenden Flächen, sowie die Bepflanzung mit Alleebäumen. 15.000 Anwohner hätten nicht nur bessere Luft, sondern *Lebensraum* vor der Haustür statt einer Straßenschlucht.

## 2. Flächendeckend Tempo 30 in der Innenstadt

Die in vielen Nebenstraßen jetzt schon wirksame Tempo-30-Regelung sollte in der Innenstadt flächendeckend gelten. Eine äußerst kostengünstige, sofort wirksame Maßnahme mit Vorteilen, die weit über die Reduktion der Emissionen hinausgehen: Sicherheit für Fußgänger, Senkung der Unfallhäufigkeit, Lärmreduktion. Dies bei minimalen Auswirkungen auf den Berufsverkehr (der ja in Spitzenzeiten ohnehin kaum höhere Geschwindigkeiten zulässt).

<sup>2</sup> [https://www.linz.at/presse/2006/200606\\_10516.asp](https://www.linz.at/presse/2006/200606_10516.asp)

<sup>3</sup> [https://www.linz.at/presse/2007/200703\\_11267.asp](https://www.linz.at/presse/2007/200703_11267.asp)

<sup>4</sup> [http://www.linz.gv.at/presse/2007/200701\\_11827.asp](http://www.linz.gv.at/presse/2007/200701_11827.asp)

### 3. Weitere Maßnahmen zur MIV-Reduktion

Im Folgenden einige weitere, sicherlich hoch wirksame Maßnahmen, deren Beschluss ich für sinnvoll halte:

- Deutliche Erhöhung der Gebühr für die Bewohner-Parkkarte in Linz. Der Preis von 3,90 Euro pro Monat ist geradezu lächerlich. Ein fairer Preis für die durchgängige Nutzung von 12m<sup>2</sup> öffentlichen Grund wäre mindestens das Zehnfache. Zumindest die Verdoppelung oder Verdreifachung sollte wohl politisch umsetzbar sein, insbesondere, wenn man sie mit folgender Maßnahme koppelt:
- Förderung für Haushalte ohne Auto: Günstigere Jahreskarte der Linz Linien.
- Bauordnung und Bebauungsplan: Stellplatzverpflichtung idealerweise überall, zumindest aber im Zentrum gänzlich aufheben. Derzeit ist meines Wissens eine Einzelprüfung der öffentlichen Verkehrsanbindung nötig -- die kann man in der Linzer Innenstadt wohl als flächendeckend gegeben annehmen. Ein Nebeneffekt wären günstigere Baukosten und damit schnellere Nachverdichtung. Siehe auch der eben als Entwurf erschienene Nationale Energie- und Klimaplan der Bundesregierung<sup>5</sup>, der diese Maßnahme mehrmals nennt.
- Parkplätze an der Oberfläche reduzieren -- bevorzugt und fairerweise vor den vielen Neubauten, die entsprechend Bauordnung ja bislang ohnehin eigene Parkplätze errichten mussten. Die Stadt Kopenhagen etwa reduziert seine Parkplätze jährlich um 2%. Damit wird niemand überrumpelt -- daran könnte man sich orientieren.
- Stellplatzabgabe für Einkaufszentren außerhalb von Ortskernen, Verpflichtung zur Einhebung vom Kunden. Vorteile: Zusätzliche Einnahmen, richtige Anreizstruktur, Förderung des Einzelhandels in Zentren.
- Keine neuen öffentlichen Tiefgaragen in Stadtzentren wie an der Linzer Promenade (oder wie jene, die scheinbar für die Tabakfabrik geplant wird).
- Radständer an möglichst jeder Kreuzung in Linz - errichtet auf derzeitigen Parkplatzflächen, nicht am Gehsteig.

---

<sup>5</sup> <https://www.bmnt.gv.at/umwelt/klimaschutz/nekp-entwurf.html>

## 4. Emissionen von Taxis

Die sehr löblichen geplanten Maßnahmen betreffend Diesel-Taxis haben eine gehörigen Pferdefuß: Sie werden in der geplanten Form Euro 4- und Euro 5-Fahrzeuge auf der Straße belassen, die bis zu 15 Jahre alt sind -- also etwa doppelt so alt wie der Flottendurchschnitt. Dabei stoßen laut *Handbuch für Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs* Euro 5-Dieselfahrzeuge mit durchschnittlich 907 mg/km im realen Betrieb sogar *mehr* NOx aus als Euro 3- (803 mg) und Euro 4-Fahrzeuge (674 mg).<sup>6</sup> Damit verstößt die Maßnahme gegen das Sachlichkeitsgebot. Was Diesel angeht, sollten nur Fahrzeuge ab Euro 6d zulässig sein. Außerdem sollte die Oö. Taxi- und Mietwagen-Betriebsordnung Diesel-Neuzulassungen überhaupt (zumindest aber solche unter Euro 6d2) verhindern. Und das mit sofortiger Wirkung. In der Wiener Taxiverordnung ist das z.B. seit Jahr und Tag so vorgesehen.

## 5. Spezielle Maßnahmen zur PM-Reduktion

- Verbot der Neuerrichtung von Einzelfeuerungen (insb. Kaminöfen) im Stadtgebiet und schrittweise höhere Anforderungen an Bestandsanlagen. Beim Abbrand von 2 KG Stückholz emittiert ein Kaminofen etwa so viel Feinstaub wie ein normgetreuer Euro 5-Diesel auf 300 (!) Kilometern. Und das sind nicht die einzigen Schadstoffe.<sup>7</sup>
- Einschränkung der Verfügbarkeit von Feuerwerkskörpern zu Silvester im Stadtgebiet -- und strengere Kontrollen zu Silvester selbst.

<sup>6</sup> Handbuch für Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs (HBEFA), S. 27

<https://www.umweltbundesamt.de/presse/pressemitteilungen/stickoxid-belastung-durch-diesel-pkw-no-ch-hoeher>

<sup>7</sup> Eigene Berechnung; Daten des Umweltbundesamts:

<http://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/publikationen/REP0448.pdf>