

INFORMATION

zur Pressekonferenz

mit

Oö. Umweltanwalt Dr. Martin Donat,

am 25. November 2011

zum Thema

**" Dicke Luft und marode Eisenbahnbrücke –
Handel statt jammern! –
Konkrete Vorschläge der Oö. Umweltanwaltschaft
zum Verkehrskorridor Linz-Nordwest "**

Impressum

Medieninhaber & Herausgeber:
Amt der Oö. Landesregierung
Direktion Präsidium
Abteilung Presse
Klosterstraße 7 • 4021 Linz

Tel.: (+43 732) 77 20-114 12
Fax: (+43 732) 77 20-115 88
landeskorrespondenz@ooe.gv.at
www.land-oberoesterreich.gv.at

DVR: 0069264

Rückfragen-Kontakt:

Dr. Martin Donat (+43 732) 77 20-134 51, (+43 664) 600 72 134 51

"Dicke Luft und marode Eisenbahnbrücke – Handeln statt jammern!"

Konkrete Vorschläge der Oö. Umweltschutzkommission zum Verkehrskorridor Linz-Nordwest"

Kritische Luftsituation – keine Ausnahmerecheinung, sondern ein bekanntes, wiederkehrendes Problem

Wesentlich für Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte – wie in letzter Zeit wiederholt geschehen - sind insbesondere windarme, niederschlagsfreie Inversionswetterlagen im Winterhalbjahr, die für die Anreicherung von Feinstaub in den untersten Luftschichten sorgen. Auf Grund stürmischer, z.T. niederschlagsreicher Winter (vgl. Orkantief Kyrill 2007, Orkantief Emma 2008, Orkantief Frank 2009) ging die Zahl der PM10-Überschreitungen in den letzten Jahren zwar zurück, bei regionstypischen stabilen Inversionswetterlagen wird aber **auch in Zukunft** – ohne entsprechende Gegenmaßnahmen – **mit Grenzwert-Überschreitungen zu rechnen** sein

Zerreden des Problems statt Handeln?

Die Reaktionen auf die wiederholt schlechte Luftsituation sind eine Mischung von Hilflosigkeit und Unwillen zu handeln. Endlose fruchtlose Diskussionen, gut gemeinte Appelle zum freiwilligen Verzicht auf das Auto oder der zynische Verweis, dass es mehr Gesundheitsschäden durch Rauchen als durch Luftschadstoffe gibt, zielen darauf ab, das Problem zu zerreden anstatt konkrete Schritte und wirksame Maßnahmen zu setzen. Bei den Aktionsplänen und Programmen dominiert das Motto: Wasch mir den Pelz, doch mach mich nicht nass!

Die reflexartige – und im Grund durchaus richtige – Antwort auf Luftprobleme in Ballungszentren "Mehr öffentlicher Verkehr" ist so lange nicht mehr als ein leerer Wunsch, solange keine konkreten Schritte folgen. Und konkrete Schritte gibt es viele, kleine und große, system-konforme und system-ändernde.

Dass solche **Schritte durchaus möglich** sind, **zeigen Städte wie Bozen und Berlin**. Dem Hinweis auf die "andere Gesetzeslage" müssen die Bestrebungen in Graz und Wien. entgegen gehalten werden, Umweltzonen mit Verkehrsbeschränkungen einzurichten..

Das Oö. Luftpaket – viel heiße Luft

Ohne einschneidende Maßnahmen und kontroverielle Diskussionen wird es nicht gehen! Das vorliegende Maßnahmenpakete zum Thema Luftverschmutzung "auf Konsensbasis" ist eine **Mischung aus marginalen, bereits umgesetzten oder so vagen Maßnahmen**, dass alles und nichts damit möglich wäre, in der Realität aber wenig bis nichts Konkretes oder Verbindliches übrig bleibt um umgesetzt zu werden.

Wenn bei den Beiträgen zur PM₁₀ –Belastung (2008) der Verkehr mit 23% gleichauf mit der Industrie mit 27% liegt, und bei PM_{2,5} (für 2008) der Verkehr mit 25% deutlich über die Industrie mit 17% liegt, wenn der Beitrag des Verkehrs zur Stickoxidbelastung mit 62% eindeutig dominiert, sind konsequente und einschneidende Schritte in Fragen der Mobilität und der Beschränkung des Motorisierten Individualverkehrs unausweichlich, will man die Luftsituation tatsächlich nachhaltig verbessern. **Dieser Wille zu konsequenten und einschneidenden Maßnahmen im Verkehrsbereich fehlt dem OÖ. Luftpaket jedoch.**

Einige Beispiele:

Bereits abgeschlossene Maßnahmen sind historisch und bringen keine Verbesserung der Ist-Situation, wie z.B. Neubau des Hauptbahnhofs als Nahverkehrsdrehscheibe oder Staubminderungsmaßnahmen der voestalpine Stahl (L6-Verfahren).

Zu vage als Maßnahme ist der allgemeine Verweis auf Gesamtverkehrskonzept für Oberösterreich, der vorgeschlagene Ausbau der Straßenbahnlinien ist zu begrüßen, es fehlt jedoch jegliche zeitliche und örtliche Konkretisierung.

Grundsätzlich richtig, aber im konkreten Fall (Stadt Linz, Stadt Wels) mehr als **vernachlässigbar** sind die Beiträge der Landwirtschaft oder des "Öko-Leitfadens für die zentrale Beschaffung des Landes".

Der Ausbau der Fernwärme in den Stadtgebieten Linz und Wels sind zweifelsfrei wesentliche und gute Beiträge vor Ort, **Maßnahmen** wie die Fernkälte **fehlen** aber.

Die **Verkehrsmaßnahmen** der Stadt Linz (Parkraumbewirtschaftung, Geschwindigkeits-beschränkung im Stadtgebiet), Ausbau des Radwegenetzes, Mobilitätsberatung und –management) **kratzen großteils nur an der Oberfläche des Problems**, da sie primär auf eine reibungslosere Abwicklung des Verkehrs (Status-quo) abzielen oder zu wenig konkret sind. Wesentlicher als geringe Verbesserungen durch z.B. flüssigeren Verkehr sind Fragen der Begrenzung und

Reduktion der Verkehrsmenge (MIV), da der Anstieg an Verkehrsvolumen die Optimierungen am Einzelfahrzeug mehr als zunichte macht.

Konkrete Angaben zu Zuständigkeiten innerhalb der Gebietskörperschaften, den **Umsetzungszeitraum**, die erwarteten Effekte, die **Evaluierung** und die **Finanzierung fehlen**. Aktion wird durch Dokumentation ersetzt.

Das Recht auf konkrete Maßnahmen bereist bei der Gefahr der Grenzwertüberschreitungen

Es besteht nach EU-Recht (Art. 8 Abs. 3 der EU-Luftqualitäts-Richtlinie i.d.F. RL 2008/50/EG) nicht nur die Verpflichtung zur Ausarbeitung von „Plänen und Programmen“ in Ballungsräumen mit Grenzwertüberschreitungen, sondern die Mitgliedsstaaten haben **nach Art.7 Abs. 3 dieser RL auch „Aktionspläne“ für kurzfristig zu ergreifende Maßnahmen bei drohender Gefahr einer Grenzwertüberschreitung** zu erstellen, „um die Gefahr der Überschreitung zu verringern und deren Dauer zu beschränken“. Nach dem EuGH-Urteil Janecek (Rs C-237/09) besteht ein **individueller Anspruch (subjektives Recht) Betroffener auf Gewährleistung der Einhaltung der EU-Grenzwerte**.

Die Umsetzung eines solchen Aktionsplanes kennt das IG-L lediglich für Alarmwerte für Schwefeldioxid und Stickstoffdioxid (vgl. §26b IG-L), sie wäre aber nach dem Äquivalenzgrundsatz der EuGH auch auf Feinstaubemissionen anzuwenden.

Zuständig ist nicht nur der Umweltminister, sondern **bei tatsächlicher Überschreitung der Grenzwerte nach § 26 Abs.2 IG-L auch der Landeshauptmann**. Die erforderlichen **Maßnahmen** sind **durch Verordnung oder Bescheid** in Kraft zu setzen.

Konkretes Handeln durch vorausschauende Verkehrsorganisation und Verkehrslenkung am Beispiel des Korridors Linz-Nordwest

Eine Reise beginnt aber bekanntlich mit dem ersten Schritt und nicht mit dem nur Reden über den ersten Schritt. Die Oö. Umweltschutzbehörde hat daher eine **Studie** in Auftrag gegeben, um am Beispiel des **Verkehrskorridors Linz-Nordwest** (Einzugsbereich Urfahr-Umgebung-West und Rohrbach) **konkrete und rasch und kostengünstig umsetzbare Maßnahmen zu Verlagerung der (Pendler-)Verkehrs hin zum ÖV** dingfest zu machen.

Die Studie bezieht sich zwar primär auf die Möglichkeiten zur Lenkung der Verkehrs- und Pendlerströme im Fall, dass die Eisenbahnbrücke völlig gesperrt, der Westring noch nicht errichtet und die Mühlkreisbahn (aus welchen Gründen immer) eingestellt ist.

Bei einer **Sanierung/Neuerrichtung der Eisenbahnbrücke** sind eine prognostizierte zusätzliche Verkehrsbelastung auf der **Nibelungenbrücke ca. +3.000 bis +5.000 Kfz/24h**, eine Ausweitung der Stauzeiten und dadurch auch eine starke Behinderung der Regionalbuslinien zu erwarten.

Zur **gleichen Zeit** kann ein möglicher **Umbau der Mühlkreisbahn** (Umstellung auf Straßenbahn-Spurweite, Stadt-RegioTram) stattfinden. Zur Kompensation der wegfallenden Kapazitäten der Mühlkreisbahn ist eine **Taktverdichtung der Regionalbuslinien** (Verdoppelung in den Spitzenzeiten) notwendig.

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Eisenbahnbrücke in Betrieb							
Neubau Eisenbahnbrücke							
Umbau Mühlkreisbahn (Stadt-RegioTram)							

Diese Beeinträchtigung des ÖV-Korridors Linz NW kann durch ein **Maßnahmenkonzept samt Beschleunigung der Regionalbusse im Korridor Linz-Nord-West** abgefangen werden.

Diese **Maßnahmen** können – unabhängig von Szenario "keine Mühlkreisbahn und keine Eisenbahnbrücke" – **auch jetzt schon zur Reduktion des MIV** (motorisierten Individualverkehrs) zu Gunsten des ÖV (Öffentlichen Verkehrs) umgesetzt werden.

und so ein konkreter und umsetzbarer Baustein zur Verbesserung der Verkehrs- und Luftsituation in Linz sein.

Auch für den Fall, dass die angestrebte Schienenlösung der Mühlkreisbahn-neu sich **aus budgetären Gründen verzögert**, bietet das vorgeschlagene Modell **Alternativen**, die eine spätere Umsetzung der anzustrebenden **Schienerlösung nicht konterkarieren**.

A. Maßnahmenvorschläge für den Korridor Linz-Nordwest:

A-1. Linienführung der Regionalbusse

Variante A: Regionalbusführung bis Linzer HBF

Die bestehende Linienführung der Busse wird beibehalten, Beschleunigungsmaßnahmen erfolgen auf der B127 und im innerstädtischen Bereich von Linz (Busbeschleunigung in Urfahr, in der Dinghoferstraße/Elisabethstraße/Kaisergasse/Kaserngasse, Untere Donaulände, etc.)

Variante B: Regionalbusführung bis zu einem neuen (alten) Knoten Urfahr

Durch eine neue Linienführungen der Regionalbusse des NW-Korridors mit einer Endhaltestelle/Verknüpfungsstelle im Bereich Urfahr (Sonnensteinstraße) und Abstellbereichen wird eine neuer Regionalverkehrsknoten geschaffen. Der Knoten Urfahr wird mit der Regionalverkehrsdrehscheibe Hauptbahnhof durch eine "neue" Straßenbahnlinie (Verstärkerlinie, Sonnensteinstraße - Linz HBF) verbunden. In einem zweiten Schritt würde auch die geplante 2. Straßenbahnachse die Knoten Urfahr und Hauptbahnhof noch stärker miteinander verbinden.

A-2. Bevorzugte Regionalbuslinienführung

Aus einer **Vielzahl möglicher Varianten** haben sich die **Option Variante B.2. (wenn die Mühlkreisbahn noch in Betrieb ist)** und **B12. (wenn die Mühlkreisbahn eingestellt ist)** als **die geeignetsten** herausgeschält:

Variante B.2.:

Obere Donaustraße – Fiedlerstraße – Flussgasse – Linke Donaustraße -
(Marktgelände mit
Busparkplatz) – Wildbergstraße – Ferihumerstraße (Option Sonnensteinstraße) -
Rudolfstraße



Variante B.12.

Obere Donaustraße - (Marktgelände mit Busparkplatz) – Wildbergstraße –
Sonnensteinstraße und stadtauswärts Querung der Hauptstraße – Mühlkreisbahnhof
und über die Gleistrasse zur Einmündung in die Rudolfstraße

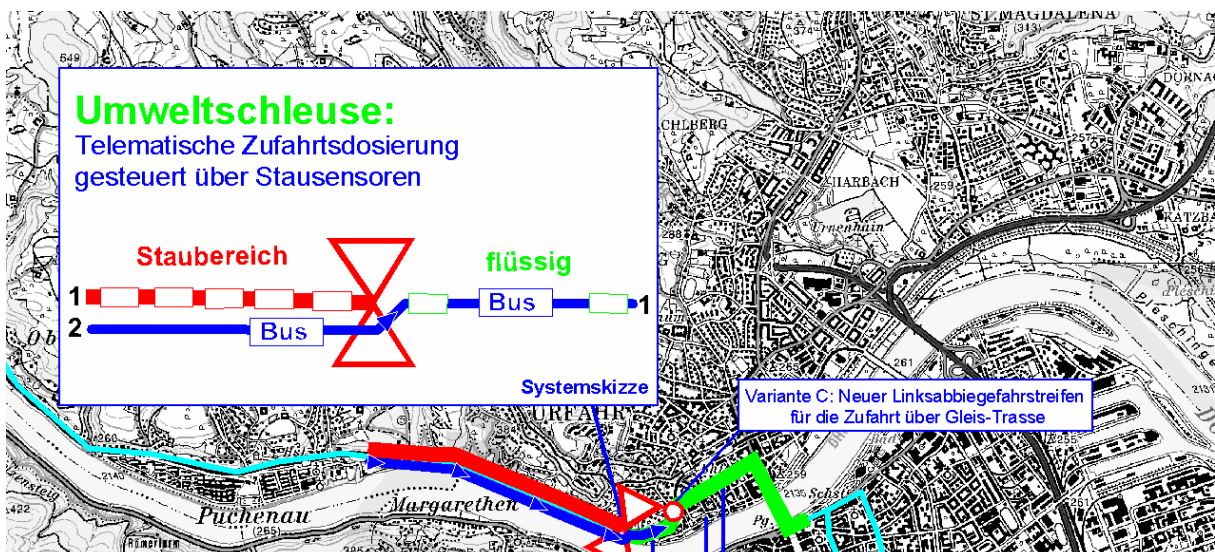


B. Maßnahmen zur Beschleunigung der Regionalbusse nach und in Urfahr

- Verkehrsmanagement + **Busfahrstreifen** im Bereich **Puchenu –Ottensheim**
- Exklusive Nutzung des **Busstreifens nur für Busse** (keine PKW´s)
- **Umweltschleuse B127** an der Stadteinfahrt Linz
- **Neu Linienführung der Regionalbusse in Urfahr** entsprechend Variante B.12 (Obere Donaustraße stadteinwärts, Gleistrasse stadtauswärts, Aufstellflächen am Urfahrannermarkt (mit geänderter Linienführung während der Markttag) bzw. B.2 während des Betriebs der MKB
- Beschleunigung der **Regionalbusse** in Urfahr: **Öffnen der Oberen Donaustraße nur für Regionalbusse** (Schrankensteuerung durch Buslenker)
- Halte- und Parkverbote in der Rudolphstraße sowie Linksabbiegeverbote auf 9:00 Uhr verlängern

Erläuterung zur Umweltschleuse an der B127 - Stadteinfahrt:

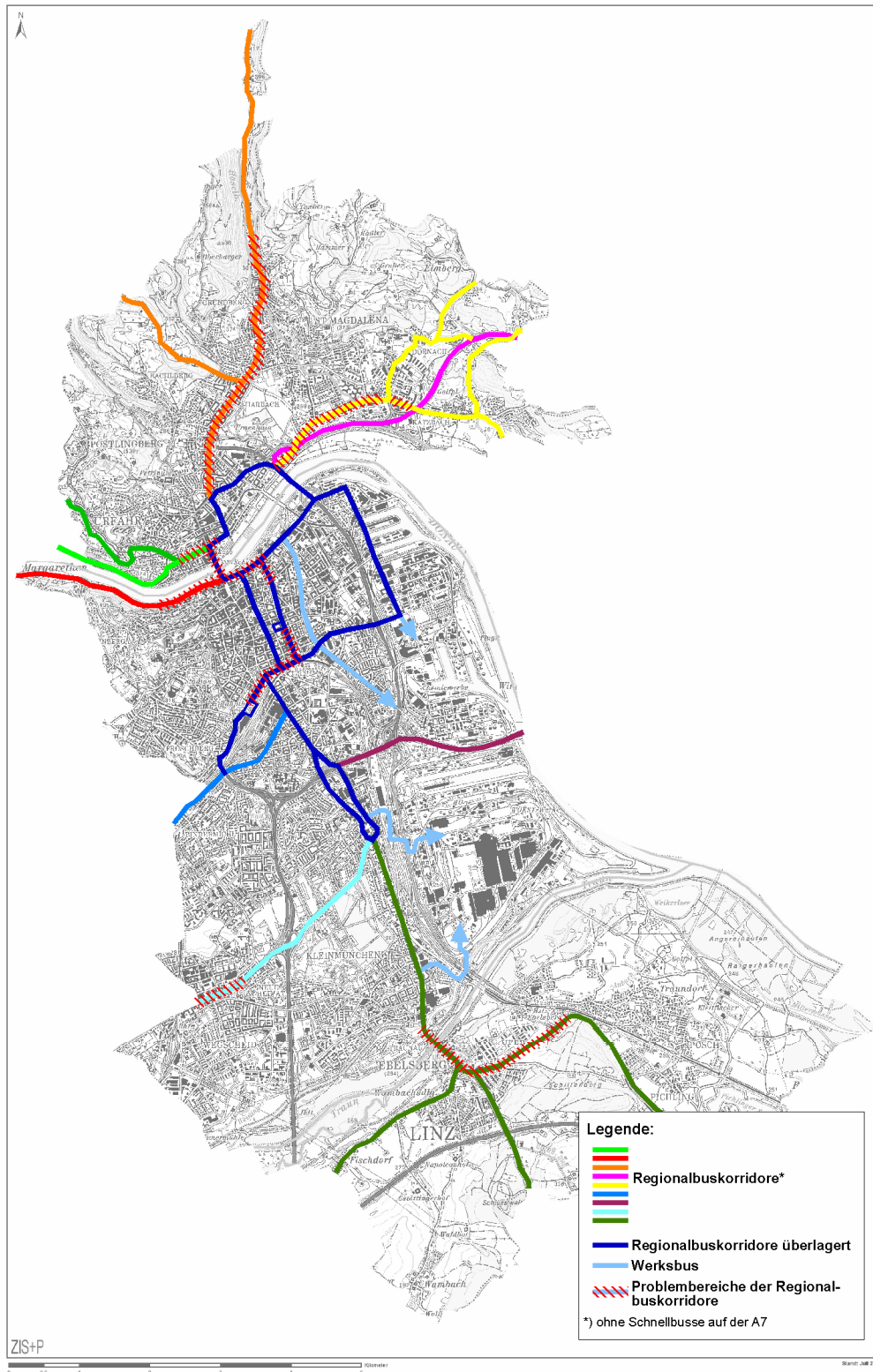
Auf der B127 kommt es bei der Stadteinfahrt in Linz in der Morgenspitze zu KFZ-Stau. Für die Regionalbusse steht stadteinwärts bis kurz vor Linz ein eigener Busfahrstreifen zur Verfügung. Um die Regionalbusse relativ störungsfrei zu führen, wird im Bereich der Verflechtung auf einen Fahrstreifen (Busfahrstreifen-Ende) eine telematische Zufahrtsdosierung vorgeschlagen, die zusammen mit Staumeldern in der Morgenspitze im Bereich der Einfahrt von Linz den KFZ-Strom soweit reduziert, dass ein flüssiges Durchfahren dieses Abschnittes für Regionalbusse im Mischverkehr (zusammen mit dem KFZ-Verkehr) ermöglicht. Die Drosselung soll über eine Lichtsignalanlage erfolgen. Durch die Umweltschleuse wird überdies der Staubereich von stärker bewohnten Gebieten nach außen verlagert.



B. Revitalisierung und Optimierung der Verwendung bestehender Infrastruktur

- **ÖV-Knoten im Bereich Urfahr** (Sonnensteinstraße) (zukünftig zusätzlich 2. Verbindung über die 2. Straßenbahnachse zum Hauptbahnhof)
- **Verstärkerstraßenbahnlinie zwischen Sonnensteinstraße – Linz HBF** (4-6 zusätzliche Straßenbahnen)
- **Tarifanpassung Verkehrsverbund**, kein Kernzonenzuschlag für Regionalbus-Einpendler
- Option: Durchbindung der Regionalbuslinien bis zum Linzer HBF an Feiertagen, Wochenenden bzw. in Schwachlastzeiten
- Neue Regionalbusführung in der Linzer Innenstadt
- **ÖV-Korridor Volksgartenstraße-Herrenstraße-Mozartstraße**
- Option einer **neuen Straßenbahnlinie** entsprechend der alten **Straßenbahnlinie M**, Fußgängerzone im Bereich Mozartstraße – Rudigierstraße

Überlegungen und Festlegungen wie beim Verkehrskorridor Linz-Nordwest können **auch für die anderen** – im Vergleich zu den Zahlen wesentlich drängenderen – **Korridoren**, wie etwa Linz-Nord (Leonfelden), Linz-Nordost (Gallneukirchner Becken) und Linz-Ost (B3-Korridor) – Verkehrskorridore adaptiert oder mit verwendet werden.



Regionalbuskorridore in Linz (Stand: 2010)

Forderungen der Oö. Umwelthanwaltschaft

Die Oö. Umwelthanwaltschaft fordert die **Fraktionen des Gemeinderats der Landeshauptstadt Linz**, insbesondere aber die für Umweltfragen zuständige **Stadträtin Frau Mag^a Schobesberger** und den für Verkehr zuständigen **Vizebürgermeister Herrn MMag. Luger** auf, neben Finanzmitteln für die "Ertüchtigung und Sanierung" der Eisenbahnbrücke für den MIV (Motorisierten Individualverkehr) auch **Planungs- und Finanzmittel für konkrete Maßnahmen**

- zur **Beschleunigung der Regionalbuslinien** zwischen Linz und Puchenau durch exklusive Nutzung der Busspur durch Busse
- zur Beschleunigung der Regionalbuslinien innerhalb der Stadt Linz im Bereich des Verkehrskorridors Linz-Nordwest (Umweltschleuse, Bus-steuerbarer Schranken in der Oberen Donaustraße, exklusive Nutzung der Oberen Donaustraße (Schranken) für Busse, Linienführung nach Variante B12 (ohne MKB) bzw. B.2 (mit MKB)
- zur **Schaffung eines Regionalverkehrsknotens Urfahr** im Bereich Sonnensteinstraße
- zur besseren Anbindung der Regionalbusse durch eine **Verstärker-Straßenbahn Sonnensteinstraße – Hauptbahnhof**
- zur Ausweisung einer **Umweltzone** als Lenkungs- und Schutzmaßnahme zur Verfügung zu stellen und diese Maßnahmen auch umzusetzen.

Die Oö. Umwelthanwaltschaft fordert das zuständige Mitglied der Oö.Landesregierung, **Herrn Landesrat Anschober** auf, das **Maßnahmenprogramm nach § 9 a IG-L zu konkretisieren** und insbesondere durch konkrete und in ihrer Wirkung überprüfbare Maßnahmen nach § 14 IG-L (Maßnahmen für Kraftfahrzeuge) zu ergänzen.

Zusätzlich möge Herr Landesrat Anschober als zuständiges Mitglied der Oö.Landesregierung **zusätzliche Maßnahmen nach § 16 IG-L festlegen**, insbesondere solche die die Beschränkung des MIV betreffen, **inklusive Umweltzonen.**

Herr Landesrat Anschober als zuständiges Mitglied der Oö.Landesregierung möge sich auch für die **Umsetzung des § 26b IG-L einsetzen** und **bei tatsächlicher Überschreitung der Grenzwerte nach § 26 Abs.2 IG-L** die erforderlichen **Maßnahmen sind durch Verordnung oder Bescheid in Kraft zu setzen.**

Handeln statt jammern!

**Weil es um unsere Gesundheit und Lebensqualität geht,
nicht nur bei Fragen der Gesundheitsreform,
sondern auch in unserem täglichen Umfeld!**