

Oö. Umweltanwaltschaft
4021 Linz • Kärntnerstraße 10-12

Geschäftszeichen:
UANw-020050/47-2016-Don

Büro Landesrat Anschober
Promenade
4020 Linz

Bearbeiter: HR Dipl.-Ing. Dr. Martin Donat
Tel: (+43 732) 77 20-134 51
Fax: (+43 732) 77 20-2134 59
E-Mail: uanw.post@ooe.gv.at

www.ooe-umweltanwaltschaft.at

Linz, 12. Mai 2016

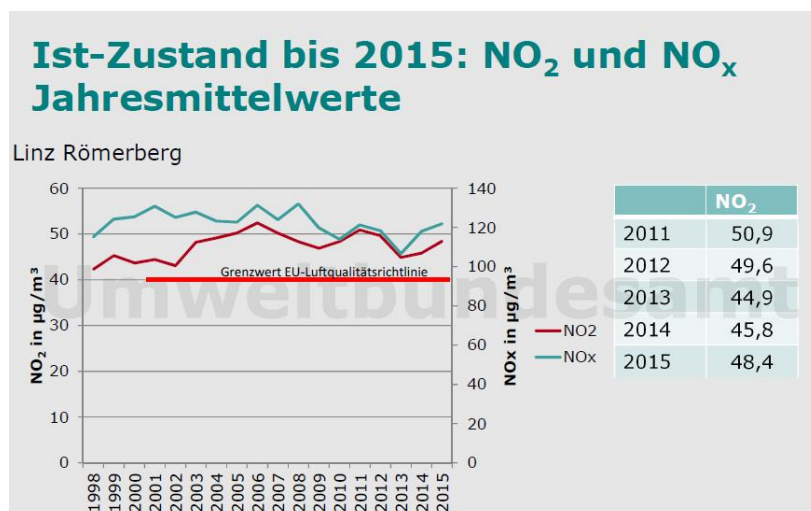
**Luftbelastung NO₂ im Raum Linz
Maßnahmenprogramm
Stellungnahme der Oö. Umweltanwaltschaft**

Sehr geehrte Damen und Herren!

Die Oö. Umweltanwaltschaft bedankt sich für die zur Verfügung gestellten Unterlagen und nimmt zum geplanten Maßnahmenprogramm auf Grund der Luftbelastung NO₂ im Raum Linz wie folgt Stellung:

A. Ist-Situation und deren Bewertung

Basierend auf Art 13 Luftqualitätsrichtlinie ist der EU-Grenzwert für Stickstoffdioxid von 40 µg/m³ ab 01.01.2015 (nach einer Fristerstreckung seit 01.01.2010) in Linz verbindlich einzuhalten. Der NO₂ EU-Grenzwert wurde aber auch im Jahr 2015 überschritten.



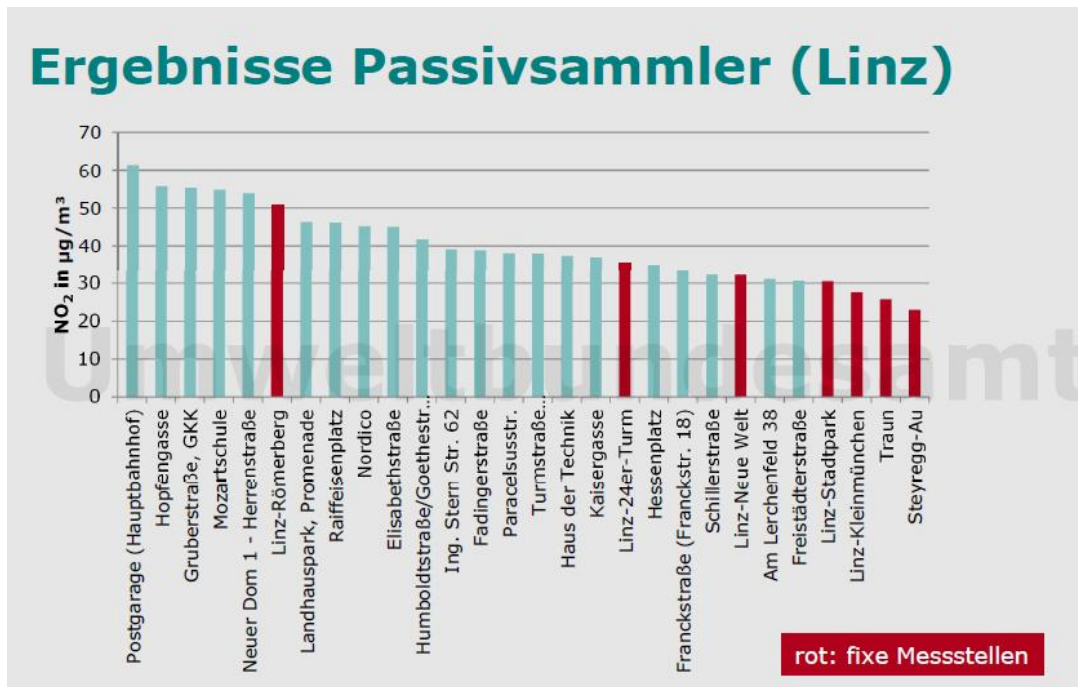
Ist-Zustand NO₂ und NO_x-Jahresmittel, Messstelle Linz-Römerberg
(Quelle: UBA, 2016 bzw. Amt der Oö.LReg)

Art 22 EU-Luftqualitätsrichtlinie legt fest: „[...] Im Falle der Überschreitung dieser Grenzwerte, für die die Frist für die Erreichung bereits verstrichen ist, enthalten die Luftqualitätspläne geeignete Maßnahmen, damit der Zeitraum der Nichteinhaltung so kurz wie möglich gehalten werden kann.“

Seit geraumer Zeit zeichnet sich hinsichtlich der Luftqualität für die Ballungsräume in Oberösterreich im Allgemeinen und für den Raum Linz im Besonderen eine anhaltende Belastung und teilweise Verschlechterung beim Luftschadstoff NO₂ ab. Im Gegensatz zur früher gültigen Fassung der Verordnung gem. §3 Abs. 8 des UVP-G 2000 über belastete Gebiete (Luft) BGBl. II Nr. 483/2008 sind in der neuen Fassung BGBl. II Nr. 166/2015 in Linz auch entlang stark befahrener Hauptverkehrsrouen wie A7, Autobahnzubringer Knoten Hummelhof bis Westbrücke, sowie B139 vom Südportal des Römerbergtunnels bis zur Westbrücke (Waldeggstraße-Hopfengasse) Ausweisungen als belastetes Gebiet erfolgt. Damit wurde dem Umstand Rechnung getragen, dass entlang dieser Straßen die Immissionsgrenzwerte für den Luftschadstoff NO₂ des Immissionsschutzgesetzes Luft, BGBl. I Nr. 115/1997 wiederholt und dauerhaft überschritten werden.

Wie Untersuchungen des Magistrats der Stadt Linz zeigen, ist generell entlang von stark befahrenen Hauptverkehrsrouen in Linz von Grenzwertüberschreitungen beim Luftschadstoff NO₂ auszugehen.¹

In den Jahren 2011 und 2012 wurden jeweils an 25 Standorten Messungen mit sogenannten „Passivsammlern“ für NO₂ durchgeführt. Passivsammler sind einfache Messvorrichtungen in denen Umgebungsluft an einem Absorptionsmittel absorbiert und das Reaktionsprodukt (Umwandlung von NO₂ in Nitrit) im Labor photometrisch untersucht wird. Es kann damit der Gehalt an NO₂ in der Umgebungsluft mit einer Genauigkeit von +/- 10-20% bestimmt werden. Die Methode eignet sich somit zur flächendeckenden Überwachung der NO₂ –Konzentration in der Luft.



Ergebnisse Passivsammler(Quelle: UBA, 2016² bzw. Magistrat Linz + Amt der Oö. LReg)

¹ Magistrat der Landeshauptstadt Linz: NO₂ –und NH₃-Messprogramm in Linz 2012, Grüne Reihe Bericht Nr.1/2013, sowie NO₂-Messprogramm 2011 mit Passivsammlern in der Linzer Innenstadt, Grüne Reihe Bericht Nr. 1/2012

Ergebnisse der Passivsammler Untersuchungen 2012:

NO₂-Immissionsbelastung im Stadtzentrum von Linz
 Jahresmittelwerte Stickstoffdioxid, Messprogramm 2012

Messpunkt	Bezeichnung	Kategorie / Charakteristik Verursacher	NO ₂ [µg/m ³]	NO ₂ (2011) [µg/m ³]
1	Römerberg	Verkehr	51	57
2	Neue Welt	Mischeinfluss (Industrie)	33	36
3	24er-Turm	Mischeinfluss (Verkehr)	31	36
4	Stadtpark	städtischer Hintergrund	28	32
9	Neuer Dom	Verkehr / Straßenschlucht	46	54
26	Poschachergelände	Mischeinfluss (Verkehr)	37	
27	Am langen Zaun (Wasserwald)	Mischeinfluss (Verkehr)	43	
28	Neuer Dom MP2	städtischer Hintergrund	30	
29	Bernaschekplatz	Verkehr	51	
30	Hauptstraße	Mischeinfluss (Verkehr)	34	
31	Prinz-Eugen-Straße 1 (Straßenseite)	Mischeinfluss (Verkehr)	39	
32	Prinz-Eugen-Straße 2 (Innenhof)	Mischeinfluss	36	
33	Bulgariplatz	Mischeinfluss (Verkehr)	37	
34	Unionstraße	Verkehr	60	
35	Altenbergerstraße	Verkehr	50	
36	Goethe-/Blumauerstraße, Innenhof	städtischer Hintergrund	30	
37	Tankhafen	Mischeinfluss (Industrie)	27	
38	Lunzerstraße	städtischer Hintergrund	26	
39	Steyregg-Weih	ländlich	23	
40	Freinberg	Stadttrand	22	
41	Leondingerstraße - Regerstraße	Mischeinfluss (Verkehr)	38	
42	Leonfeldner Straße - Keplerstraße	Verkehr	54	

Tabelle 1: Jahresmittelwerte Stickstoffdioxid, Messprogramm mit Passivsammlern 2012; Die Stickstoffdioxidbelastung war 2012 etwas geringer als 2011.

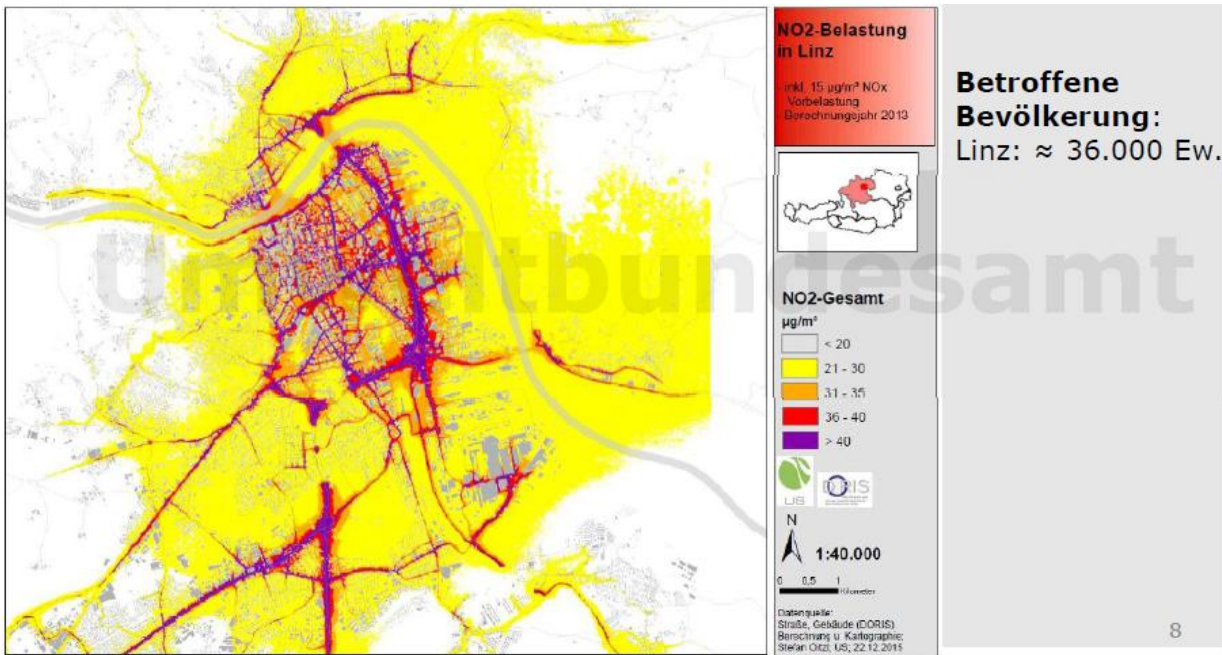
Die Genauigkeit der Messmethode zeigt sich auch am Vergleich mit den Ergebnissen der amtlichen Messstationen Römerberg, Neue Welt, Stadtpark und 24-er Turm.

	JMW Passivsammler 2012 (µg/m ³)	Messstation Land OÖ JMW 2012 (µg/m ³)
Römerberg	51	50
Neue Welt	33	30
Stadtpark	28	29
24-er Turm	31	31

Die NO₂ – Konzentrationen beim Wasserwald, beim Bernaschekplatz (Rudolfstraße), bei der Unionstraße, der Altenbergerstraße und der Leonfeldnerstraße weisen die selbe Größenordnung auf wie die nun als belastetes Gebiet ausgewiesene Waldeggstraße (B139). An der Messstation Hopfengasse (B139) wurde im Messprogramm 2011 ein NO₂–JMW von 56 µg/m³ festgestellt.

Somit wäre Linz entlang seiner stark befahrenen Hauptverkehrsrouten als belastetes Gebiet einzustufen und ist die erfolgte Neuausweisung durch BGBl. II Nr. 166/2015 keinesfalls als erschöpfend anzusehen.

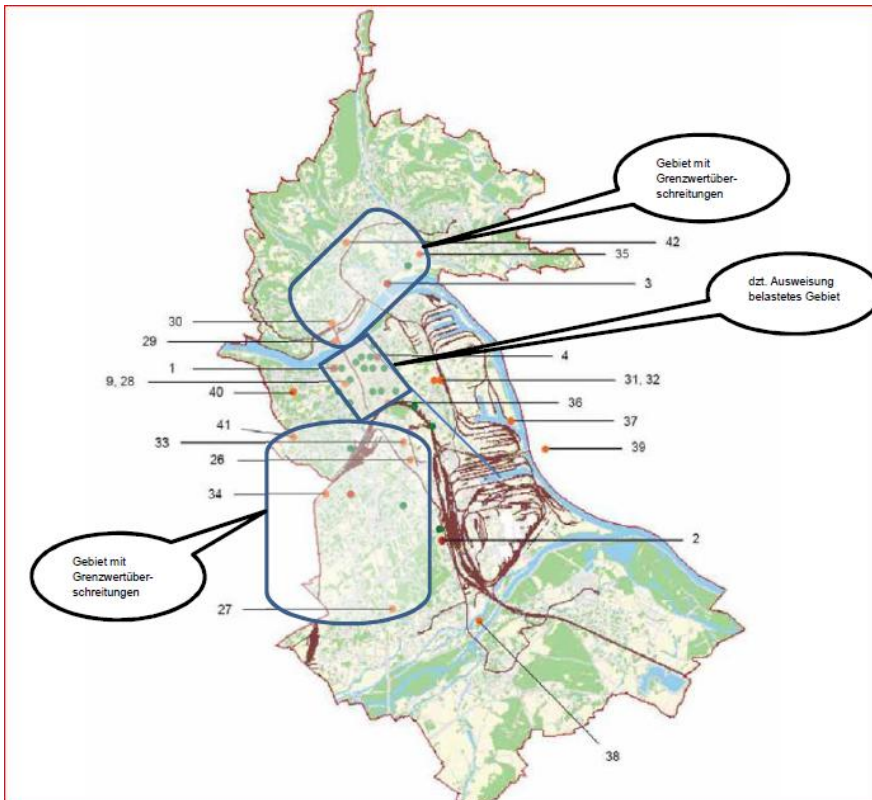
² Umweltbundesamt (2016): NO₂-Programm Linz, Fachliche Grundlagen. Präsentation des Diskussionsstands vom 15.04.2016



Modellrechnung (UBA, 2016)

Anhand der Untersuchungen mittels Passivsammler zeigt sich, dass im verkehrsnahen Bereich auf Linzer Stadtgebiet von Grenzwertüberschreitungen bei NO_2 – JMW auszugehen ist. Die betroffenen Gebiete gehen damit weit über die in der Verordnung durch BGBl. II Nr. 166/2015 vorgeschlagenen Bereiche hinaus. Somit wäre das gesamte Stadtgebiet von Linz, ausgenommen Industriezone, mit den KG Katzbach, Kleinmünchen, Linz, Teilgebiet Lustenau bis zur Begrenzung der A7, Pöstlingberg, Ufer, Urfahr und Waldegg (analog zu Ausweisung PM10) grundsätzlich als belastetes Gebiet für den Luftschadstoff NO_2 und wäre auch als solches nach UVP-G auszuweisen.

Karte von Linz mit Messpunkten für Passivsammler (Messprogramm 2012):



Quelle: Magistrat Linz: Grüner Bericht Nr.1/2012

Diese Einwendungen hat die Oö. Umweltschutzbehörde bei der Überarbeitung der Verordnung gem. §3 Abs. 8 des UVP-G 2000 über belastete Gebiete (Luft) – leider erfolglos - vorgebracht. Die derzeit vorliegende, neu beschlossene Verordnung gem. §3 Abs. 8 des UVP-G 2000 über belastete Gebiete (Luft) (BGBl. II Nr. 166/2015) ist hinsichtlich der Gebietsausweisungen in Oberösterreich in Hinblick auf NO₂ unvollständig. Aus Sicht der Oö. Umweltschutzbehörde sind nach wie vor folgende Ergänzungen in der Verordnung notwendig: Ausweisung des Stadtgebiets von Linz mit den KG Katzbach, Kleinmünchen, Linz, Teilgebiet Lustenau bis zur Begrenzung der A7, Pöstlingberg, Ufer, Urfahr und Waldegg als belastetes Gebiet für den Luftschadstoff NO₂.

Diese überarbeitete Gebietsabgrenzung wäre die Grundlage für räumliche Festlegungen der weiter unten angeführten Maßnahmen, insbesondere der Etablierung einer Umweltzone.



Vorschlag UBA zur Abgrenzung einer Umweltzone (Modellrechnung (UBA, 2016)

Die vom UBA vorgeschlagene Abgrenzung der Umweltzone trägt der Tatsache nicht Rechnung, dass sich auch entlang der Waldeggstraße-Sandgasse-Römerbergtunnel und entlang der A7 (Westseite) Wohngebiete befinden, die durch Verbesserungen in der Umweltzone wohl nicht erfasst werde. **Die Umweltzone ist somit zu klein ausgewiesen**, wohl um die Schwierigkeiten mit dem Durchzugsverkehr zu vermeiden. Dieser ist jedoch anteilmäßig gering.

Der Einfluss des Verkehrs auf die bodennahe Luftimmissionssituation

Aus früheren Untersuchungen ist für den Raum Linz hinlänglich bekannt, dass zur vorherrschenden Luftbelastung durch NO_2 wesentlich der Straßenverkehr beiträgt. So hat sich z.B. an der Messstelle Steyregg Au (Messstelle bodennah im Osten der voestalpine GmbH) bereits gezeigt, dass sich - trotz einer massiven Produktionsreduktion 2007 bzw. 2009 - das Ausmaß der bodennahen NO Immissionen nicht wesentlich verändert. Hingegen sind die SO_2 Immissionen an derselben Messstelle in etwa im Ausmaß der Produktionsreduktion gesunken.

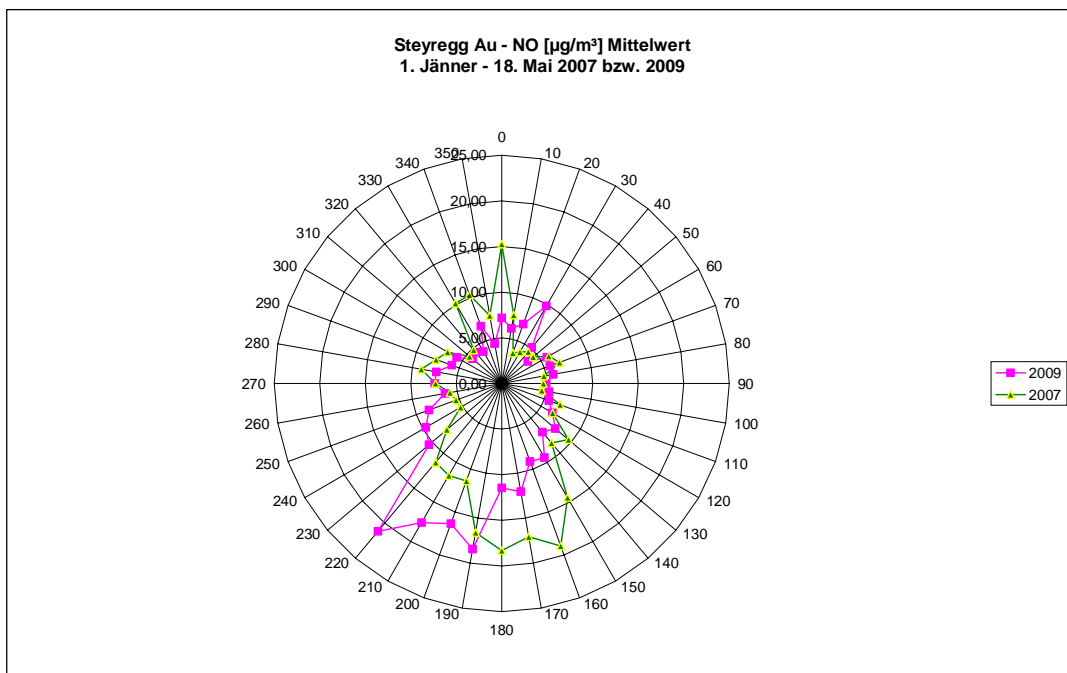


Bild 4: NO Immissionen an der Messstelle Steyregg Au von 1. Jänner bis 18. Mai 2007 bzw. 2009 (Quelle: Auswertungen der Oö. Umweltschutzbehörde)

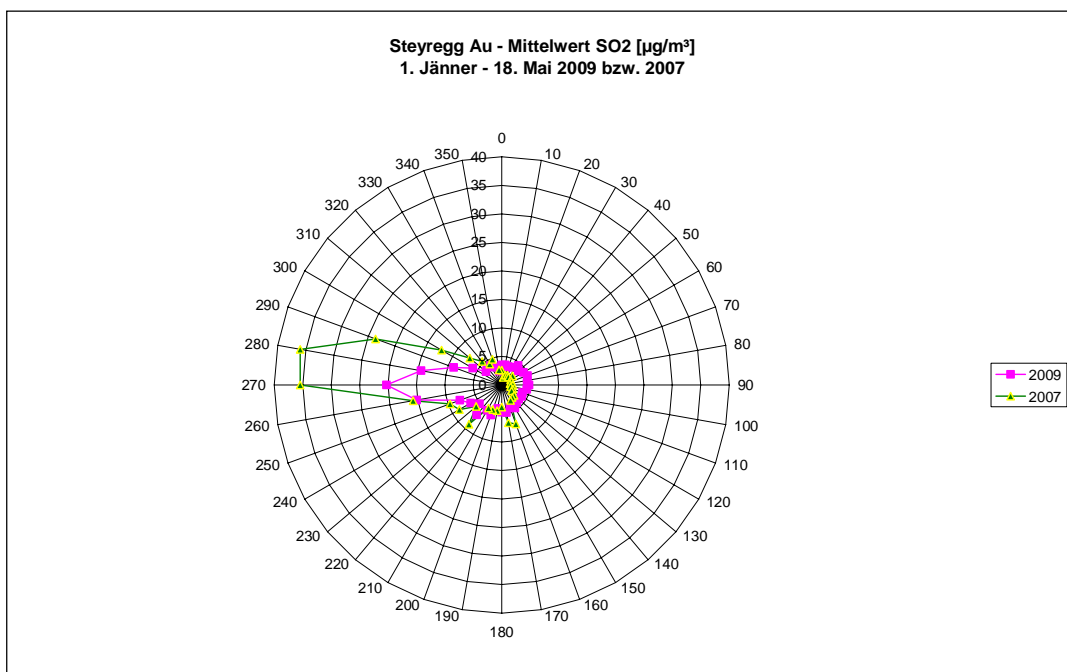


Bild 5: SO_2 Immissionen an der Messstelle Steyregg Au von 1. Jänner bis 18. Mai 2007 bzw. 2009 (Quelle: Auswertungen der Oö. Umweltschutzbehörde)

Eine Messstelle beim Hauptquartier der Linz AG befand sich im selben Zeitraum im Westen des Industriebetriebs voestalpine GmbH auf dem Dach des LINZ AG Gebäudes in einer Höhe von etwa 25 m über Boden. Hier ist neben einer entsprechenden Reduktion der SO₂ Immissionen auch eine deutliche Reduktion der NO Immissionen zu beobachten.

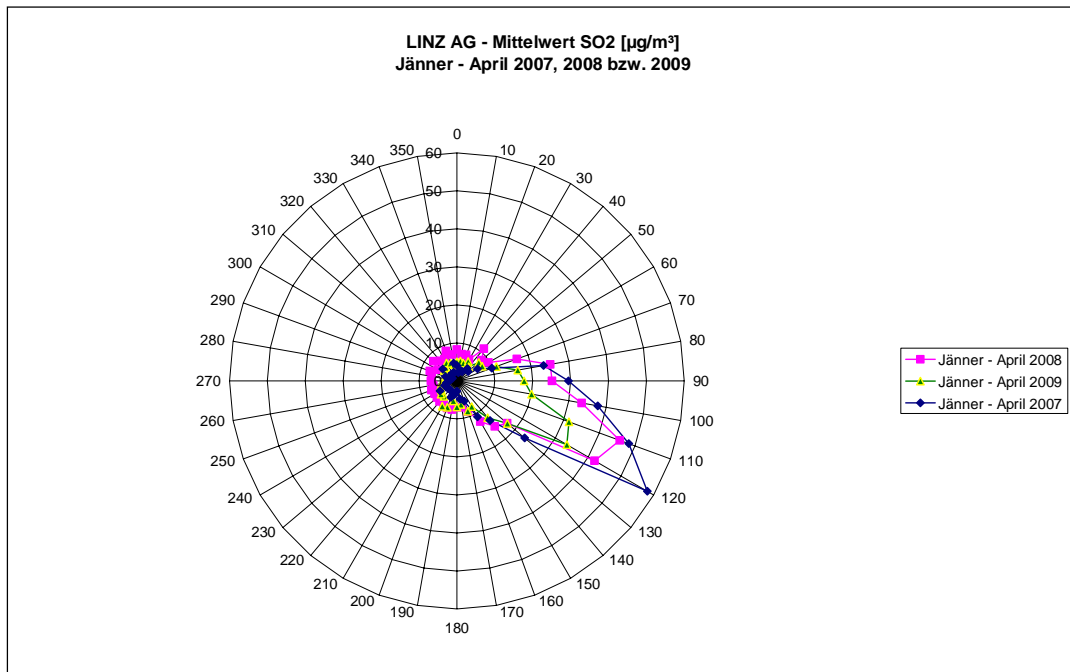


Bild 6: SO₂ Immissionen an der Messstelle Linz AG von Jänner bis April 2007, 2008 bzw. 2009 (Quelle: Auswertungen der Oö. Umweltschutzbehörde)

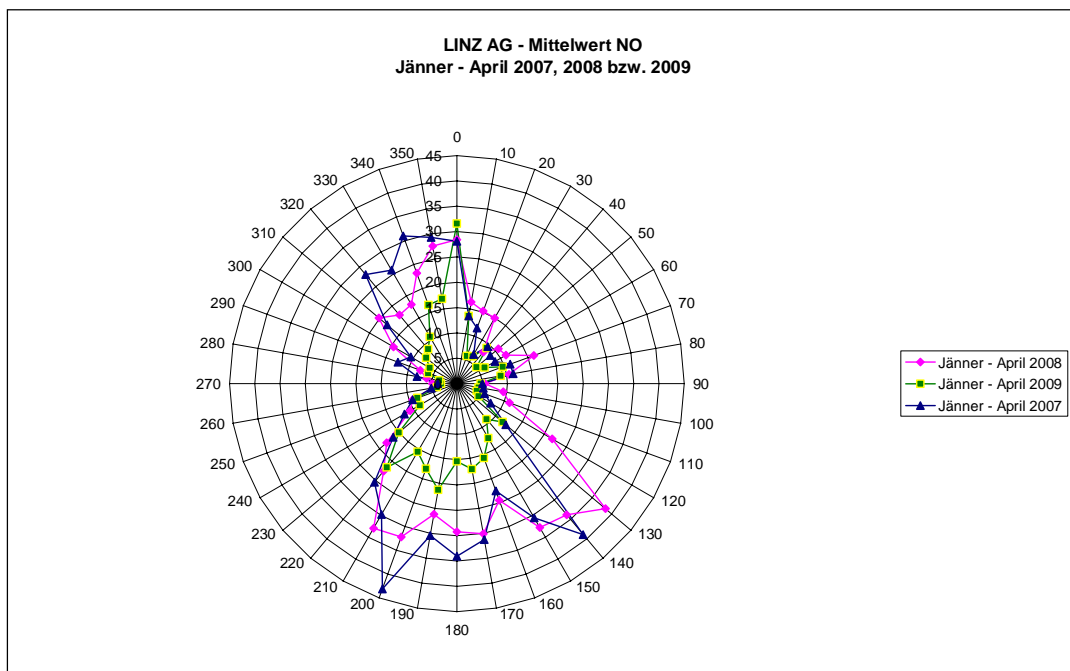


Bild 7: NO Immissionen an der Messstelle Linz AG von Jänner bis April 2007, 2008 bzw. 2009 (Quelle: Auswertungen der Oö. Umweltschutzbehörde)

Zusammenfassend lässt sich aus den Auswertungen erschließen, dass der Verkehr bei der bodennahen NO_x-Belastung dominiert, da trotz erheblicher Produktionsreduktionen der voestalpine GmbH die bodennahen NO_x-Immissionen bei verkehrsnahen Messstellen konstant bleiben. Dieser grundsätzliche Befund für die NO_x-Immissionssituation in Linz ist aus Sicht der Oö. Umweltschutzbehörde nach wie vor unverändert gültig und erhärtet sich durch die nun vorliegenden neueren Immissionskarten.

Es sind daher vornehmlich konkrete und tatsächlich umsetzbare Maßnahmen der Neuorganisation der Mobilität und damit verbunden der erheblichen Reduktion des motorisierten Individualverkehrs im zentralen Stadtbereich von Linz erforderlich, um eine Verbesserung der NO₂-Immissionssituation zu erreichen.

Das Land OÖ hat zur Erreichung der Ziele des Immissionsschutzgesetzes-Luft vom Umweltbundesamt im Jahr 2007 ein Programm erstellen lassen. (Umweltbundesamt (2007): Programm nach §9a IG-L für die vorsorgliche Verringerung von Luftschadstoffen (bezogen auf Stickstoffdioxid) im Autobahnenraum zwischen Linz und Enns, Report REP-0129). Von den vorgeschlagenen Maßnahmen im Bereich des Verkehrs sind lediglich das Tempolimit 100 km/h und die Überwachung der Geschwindigkeit auf Autobahnen als vorgesehene Maßnahmen angeführt.

Bereits im Herbst 2006 hat die Oö. Umweltschutzbehörde auf die geringe Relevanz dieser Maßnahmen hingewiesen (vgl. Schreiben U Anw-400567/39 u.a.). Auch das Umweltbundesamt urteilt über alle vorgeschlagenen Maßnahmen (nicht nur die vorgesehenen), dass "diese Maßnahme ein erster Schritt in die richtige Richtung, jedoch nicht ausreichend ist".

Obgleich der Schwerpunkt der Maßnahmen beim Programm nach §9a IG-L auf Feinstaub liegt, zeigt sich deutlich, dass die geplanten Maßnahmen (Anreize durch Förderungen und Bewusstseinsbildung, langfristige Infrastrukturprojekte) viel zu unkonkret und auf Grund des ohnehin sinkenden Feinstaub-Trends vernachlässigbar sind, denn die langfristigen Infrastrukturprojekte wurden allesamt bis dato nicht umgesetzt.

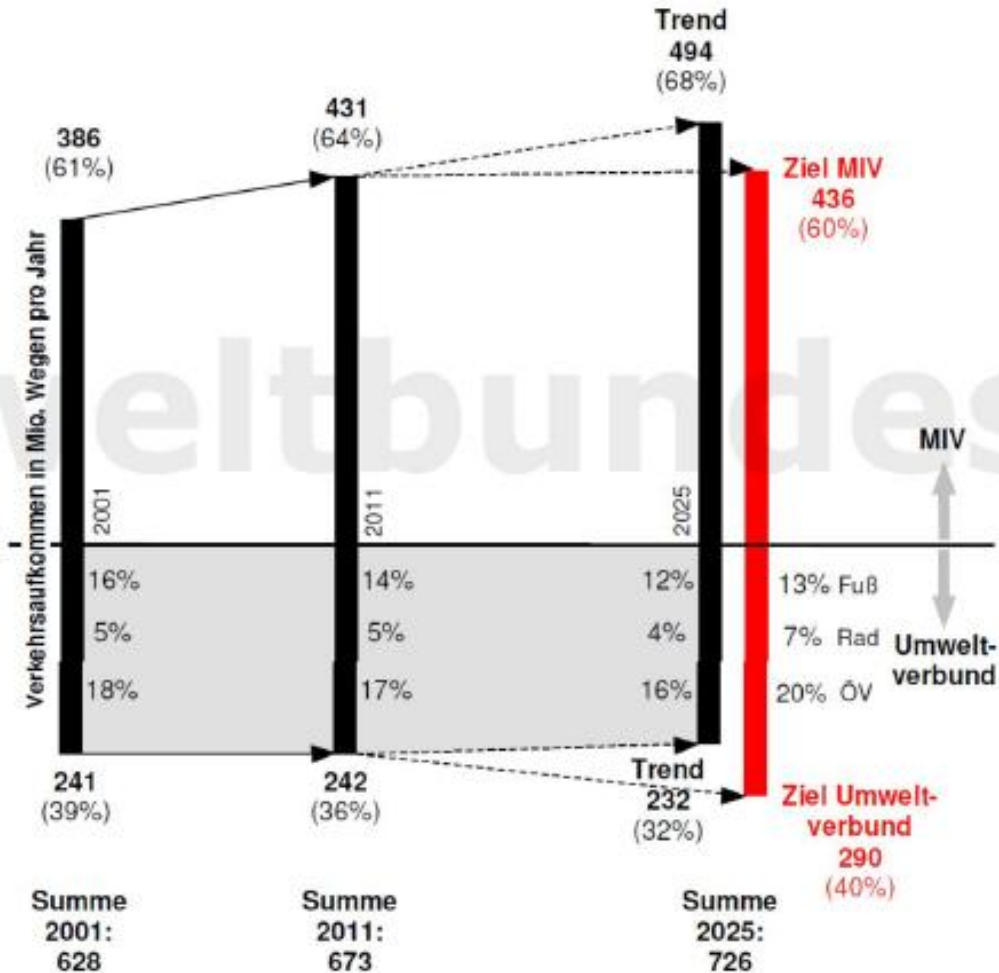
Dieses Zuwarten bringt in der gegenwärtigen NO₂-Immissionssituation nichts, da diese – wie oben dargestellt – unmittelbar MIV-induziert ist und neuere Modelle (Euro 5) gegenüber Vorgängermodell einen höheren NO_x-Ausstoß (wenngleich auch einen geringeren Partikelaustritt) haben.

Diese Beurteilung bestätigt sich erneut in den nun vorliegenden Immissionskarten und führen klar vor Augen, dass eine Beibehaltung und Verbesserung der Immissionssituation hinsichtlich NO₂ nur möglich ist, wenn einschneidende Maßnahmen zur Neuorganisation der Mobilität im Stadtgebiet Linz ergriffen und ganz grundlegende Beschränkungen des MIV im Stadtgebiet Linz vorgenommen werden. **Die Bevorzugung neuerer Modelle (allein) ohne aktive Beschränkung des MIV insgesamt und die aktive Forcierung alternativer Mobilitätsoptionen wird keine Verbesserung der NO_x-Immissionssituation bringen.**

B. Bewertung des Modells und der vorgeschlagenen Maßnahmen

Unzutreffende Modellannahmen

Die Modellrechnung des UBA geht von der Annahme aus, dass das „Gesamtverkehrskonzept Linz“ umgesetzt wird und es daher zu keiner Zunahme des MIV kommen wird.



Modellannahme MIV (UBA 2016)

Dieses **Gesamtverkehrskonzept** ist jedoch lediglich ein Diskussionsentwurf (Stand 2013) und hat keinerlei politisch bindende Beschlüsse noch mit konkreter Planung, Finanzierung und Umsetzung (inklusive Zeithorizont) für Einzelmaßnahmen. So sinnvoll etliche der angeführten Maßnahmen sind, so sind sie bis dato mehrheitlich **lediglich „politische Absichtserklärungen“ ohne projektbezogene Planung und Umsetzung.**

Erinnert wird an Beschlüsse der Landesregierung vor der Landtagswahl 2009 über die Mühlkreisbahn und 2. Straßenbahnachse in Linz: Mitte August 2009 fasste die Landesregierung auf Basis einer vergleichenden Studie den Beschluss, sowohl die MKB zu attraktivieren und mit dem Linzer Hauptbahnhof zu verbinden („City-S-Bahn“-Konzept) als auch eine zweite Straßenbahnachse durch Linz zu errichten. Konkrete Umsetzungsschritte fehlen jedoch auch nach 7 Jahren.

Auch hat der Oö. Landtag im April 2011 den Beschluss gefasst, dass der ÖV-Anteil bei Einpendlern nach Linz auf zumindest 30 % bis zum Jahr 2025 angehoben werden soll. Zwischen 2001 und 2012 stieg der ÖV-Anteil der Pendler nach Linz (Modal Split „Zielwege Linz“) lediglich von 17,4% auf 18,2%³ und soll (laut Angaben UBA 2016) nun nur bei 17% liegen.

³ PK (2014): Information zur Pressekonferenz mit LH-Stv. Franz Hiesl und LR Reinhold Entholzer am 20. Jänner 2014 zum Thema: "Ergebnisse & Schlussfolgerungen der oberösterreichischen

Die Modellannahme des UBA, dass es zu keiner Zunahme des MIV kommt, weil das Gesamtverkehrskonzept Linz umgesetzt wird, hält näherer Prüfung nicht stand, da wesentliche organisatorische, planerische und finanztechnische Voraussetzungen fehlen und sich Lösungen derzeit nicht einmal abzeichnen.

Verbesserte Abgaswerte durch neuere Fahrzeugmodelle fraglich

Das UBA nimmt bis 2020 eine Emissionsreduktion um 27% auf Grund der Flottenerneuerung an. Neben dem schlechteren Abschneidung der Euro-5-Modelle beim NO_x-Ausstoß im Vergleich zu Vorläufermodellen insgesamt, hat das deutsche Kraftfahrtbundesamt bei einer Überprüfung verschiedenster Automodelle festgestellt, dass eine Reihe von Automobilherstellern den Schadstoffausstoß seiner Dieselmotore mit fragwürdigen Methoden manipuliert hat. Es wurden technische Systeme eingebaut, die die Abgasreinigung bei niedrigeren Temperaturen einfach abschalten. Diese Vorgangsweise ist laut einer EU-Richtlinie grundsätzlich erlaubt, wenn durch die Emissionsreduzierung ein Motorschaden droht. Einige Hersteller schalten allerdings schon bei Temperaturen knapp unterhalb 20°C und oberhalb 35 °C ab. Eine vollfunktionsfähige Abgasreinigung und entsprechende Einhaltung der gesetzlichen Abgasnorm (Euro-Norm) wäre demnach bei solchen Autos dann höchstens in den wenigen Frühjahrsmonaten gewährleistet. Die Abschaltung der Abgasreinigung bei wirklich kühleren Temperaturen kann ein weiterer Grund dafür sein, dass in vielen Städten im Winter regelmäßig die Feinstaubbelastung stark ansteigt. Neben der nun virulenten NO_x-Frage kann die latente Feinstaub-Frage (bei zunehmender Verkehrsbelastung und schwer vorhersehbaren Wetterbedingungen im Winterhalbjahr) nicht ganz aus den Augen gelassen werden. Eine Neuausrichtung der Mobilität in Linz ist somit nicht nur auf Grund der NO_x-Grenzwertüberschreitungen, sondern wegen genereller Fragen der Luftqualität in Linz erforderlich.

Unklare Angaben zur Immissionsreduktion

Das UBA prognostiziert bei Umsetzung der Umweltzone eine NO_x-Emissionsreduktion 2020 am Römerberg um 9 % gegenüber dem Szenario „Nur Flottenerneuerung“ und erhofft so, eine NO_x-Emissionsreduktion insgesamt 34 % gegenüber 2015 zu erreichen. Aus den Unterlagen ist nicht ersichtlich, wie eine Reduktion durch Flottenerneuerung (minus 27%) und Umweltzone (minus 9% am Standort Römerberg) eine Gesamtreduktion von „minus 34%“ ergibt, es kann jedoch sein, dass der Wert „minus 9%“ standortbezogen, der Wert „minus 27“ und „minus 34%“ gesamtbezogen ist.

Nach Schätzung des UBA sind von der überhöhten Luftbelastung mit Stickoxiden ca. 36.000 Einwohner in Linz betroffen, ein Sechstel der Linzer Bevölkerung. Entlang der Hauptverkehrsrouten, wo die Belastung am höchsten ist, sind nicht selten sozial schlechter gestellte Bewohner stärker betroffen als die übrigen Bevölkerungsschichten. **Die Luftbelastung ist somit auch ein soziales Problem.**

Bisher angeführte Maßnahmen aus anderen Stellungnahmen

Regelmäßig wird die Senkung der Emissionen aus der Großindustrie als Vorleistung der Stadt angeführt. Hier wird auf die obigen Ausführungen zur Differenzierung zwischen bodennahen Stickoxid-Immissionen und industriellen Immissionen verwiesen und die Tatsache unterstrichen, dass es sich hier primär um ein verkehrsbedingtes Luftproblem handelt. Ähnliches gilt für die Kompensation von Luftbelastungen durch den Ausbau der Fernwärme. Die Verteilungskarte der Immissionsbelastungen macht dies deutlich und widerlegt die oben angeführte Argumentation.

Der Ausbau des Öffentlichen Verkehrs (Ausbau Straßenbahnlinie zur Trauerkreuzung) ist sicherlich ein positiver Beitrag, der jedoch angesichts der MIV-Verkehrssteigerungen verpufft. Die

immer wieder angeführte 2. Straßenbahnachse ist weder fertig geplant, noch steht die Finanzierung, geschweige denn gibt es reale Festlegungen über den Umsetzungshorizont. Die Donauquerung wurde nicht einmal zur Bewilligung eingereicht.

Die Attraktivierung des ÖV's durch spezielle Angebote wie Umweltticket, 10-Euro-Monats-Ticket für Aktivpass-Inhaber sind positive Akzente, die jedoch auf die innerstädtische Mobilität der LinzerInnen anzielt, nicht aber die brennende Frage des Pendlerverkehrs adressiert.

Entlastung durch die geplante A26-Linzer Westring

In früheren Konzepten wurde u.a. auf den Beitrag der geplanten A26-Linzer Westring zur Verbesserung der verkehrs- und folglich auch Luftsituation im zentralen Linzer Stadtbereich verwiesen. Hinsichtlich der bisher geplanten Verkehrsmaßnahmen zeichnet sich folgendes Bild ab:

Die A26 (Teilprojekt A26 Süd) führt zu **keiner (dauerhaften) Entlastung** des städtischen Straßennetzes entlang der so genannten "Westtangente", **wenn nicht verkehrslenkende Maßnahmen innerhalb des Stadtkerngebietes verbindlich gesetzt werden**. Denn ohne solche den MIV (Motorisierten Individualverkehr) beschränkenden und den ÖV (Öffentlichen Verkehr) bevorzugenden Maßnahmen kann auch ein Westring seine den Stadtkern entlastende verkehrliche Wirkung nicht erzielen, im Gegenteil: Bereits im Jahr 2025 würden auf all den (entlastenden) Straßen ähnlich hohe Verkehrszahlen, wie sie zum Zeitpunkt der Projekterstellung auftraten, wieder erreicht. Das zukünftige Verkehrsaufkommen auf der sog. "Westtangente" (Römerbergtunnel, Hopfengasse, Sandgasse, Kellergasse, Waldeggstraße) würde sich wieder – wie derzeit - an der maximal möglichen Kapazität des vorhandenen untergeordneten Straßennetzes orientieren.

Die Auswirkungen der A 26 auf die B 139 ohne begleitende Maßnahmen würde auf der Unionstraße eine Steigerung von ca. 40.000 Kfz/d auf dann über 60.000 Kfz/d bedeuten. Bei Nichterrichtung der A 26 wäre das Verkehrsaufkommen im Jahr 2025 mit über 60.000 Kfz/d ähnlich hoch. Die NOx-Belastung in diesem Bereich würde sich somit erhöhen und nicht reduzieren.

Im Rahmen des Vorprojektes zur A26 wurden unterschiedliche Alternativen geprüft. Eine dieser Alternativen war der optimale Ausbau des öffentlichen Verkehrsnetzes. Beispielhaft wurde die Wirkung des Ausbaues des öffentlichen Verkehrs anhand des Querschnittes der LB 127 vor der Stadteinfahrt von Linz hervorgehoben. Im Jahr 2002 lag dort der Anteil des öffentlichen Verkehrs bei rund 24% (bei 25 000 Kfz pro Werktag). Bei Realisierung des Nahverkehrsprogramms (die Maßnahmen wurden im Vorprojekt definiert) könnte der öffentliche Personenverkehr im untersuchten Querschnitt von derzeit 24 % auf rund 30% erhöht werden. Die Inbetriebnahme der genannten Stadtbahn sowie weitere ergänzende Verbesserungen im ÖPV würden zu einer Entlastung des Straßennetzes und einer deutlichen Zunahme der Bahnbenutzung führen.

Wird jedoch die A26 errichtet und der öffentliche Verkehr nicht im genannten Ausmaß gestärkt, so würde sich der Anteil des öffentlichen Personenverkehrs auf 16% reduzieren. Bei Errichtung der A26 und bei Umsetzung des Nahverkehrsprogramms kann der derzeitige Anteil im öffentlichen Verkehr mehr oder weniger gehalten werden, ohne zusätzliche Maßnahmen – wie die verkehrslenkende Wirkung durch eine Umweltzonen – aber keinesfalls erhöht werden.

Das – bereits im Vorprojekt - aufgezeigte Beispiel verdeutlicht, dass durch die Umsetzung der A26 ohne begleitende Maßnahmen, wie eine Umweltzone und konkrete Verbesserungen im ÖV, das Potential des öffentlichen Personennahverkehrs wesentlich - und zwar von den möglichen 30% auf 20% - reduziert wird (entspricht einer – potentiellen - Fahrgastabnahme von rund 50%). Überdies liegen für die A26 – Linzer Westring noch nicht alle rechtskräftigen Bescheide vor. Auch die Möglichkeit der verspäteten Umsetzung der A26 muss im Maßnahmenprogramm, bei der

Neuorganisation der Verkehrsströme und bei der Einrichtung einer Umweltzone berücksichtigt werden.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die **Ausweisung einer Umweltzone** eine **lenkende und beschränkende Wirkung** haben wird und ein Instrument ist, neue Rahmenbedingungen für die innerstädtische Mobilität – weg vom MIV hin zu alternativen Mobilitätsformen – zu schaffen. **Die Umweltzone per se bietet keine Lösung, wenn sie nicht mit konkreten, geplanten, finanzierten und in einem bestimmten Zeitrahmen umgesetzten Mobilitätsprojekten (Mobilitätsalternativen zum MIV) gekoppelt ist.** Die bisherigen Maßnahmen und die Erneuerung der Fahrzeugflotte mit der Zeit sind zweifelfrei nicht ausreichend, um die erforderlichen Verbesserungen der NO_x-Immissionssituation im Stadtgebiet von Linz herbeizuführen.

C. Notwendige Ergänzungen des Maßnahmenprogramms

Planungs- und Entscheidungsstrukturen

Von den 196.000 Wegen nach Linz haben rund 82.000 (42%) ihren Ursprung in den unmittelbaren Umlandgemeinden (Kernland), weitere 46.000 Wege kommen aus dem weiteren Umland (24%). Die restlichen 68.000 Wege kommen aus dem übrigen Oberösterreich oder auswärtigen Quellgebieten (anderes Bundesland, Ausland)(PK, 2014).

Das „Gesamtverkehrskonzept für den Großraum Linz, Bestandsanalyse 2009/2010“ führt u.a. folgende Kernthemen an, die einer verkehrspolitischen Lösung bedürfen:

- Mangelnde Abstimmung zwischen Raumplanung und Verkehrsplanung
- Qualitätsdefizite der Erschließung mit dem Öffentlichen Verkehr außerhalb der Stadt Linz und außerhalb der attraktiven Westbahn-Achse; Qualitätsbruch des Öffentlichen Verkehrs an der Stadgrenze Linz u.a. wegen unterschiedlicher Zuständigkeiten der
- Gebietskörperschaften
- Verstärkter Kostendruck für die Finanzierung des Öffentlichen Verkehrs (insbesondere für die
- Aufrechterhaltung eines attraktiven Betriebs der Regionalbahnen)
- Mangelhafte Angebotsqualität für Fußgänger und Radfahrer in der Stadt Linz und
- im Großraum Linz
- Stärkere Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene und die Donau

Die Analyse hält hinsichtlich der Verkehrsfragen – und dies gilt wohl auch für die Fragen der Luftgüte – fest: „Ohne gegensteuernde Maßnahmen werden sich die bestehenden Problemlagen verschärfen ...“

Die Verkehrsplanungen des Landes OÖ und jene der Stadt Linz passieren derzeit jedoch noch auf weite Strecken nebeneinander, nicht miteinander. Auch zwischen der Stadt Linz und den Umlandgemeinden gab es hinsichtlich Mobilitätsfragen in der Vergangenheit nur eine eingeschränkte Kooperation. **Obwohl Linz in punkto Mobilität nicht als Stadt, sondern als Region (=Linz + Umland) gedacht werden müsste, gibt es keine funktionierende Planungs-, Entscheidungs- und Umsetzungsstruktur für Mobilitätsmaßnahmen im Großraum Linz.** Indikativ ist der Umstand, dass das „Gesamtverkehrskonzept für den Großraum Linz, Bestandsanalyse 2009/2010“ von Experten des Landes, nicht aber auch von jener der Stadt oder der Umlandgemeinden erstellt und es keine gemeinsame Struktur für die Beschlussfassung und schrittweise Umsetzung gibt. So sind alle Projekte, wie die Verlängerung der Straßenbahn zur Trauner-Kreuzung, die noch nicht ausgegorene 2. Straßenbahnachse/2. Schienenachse in Linz, Radwege, Regiotram Linz-Gallneukirchen, u.a.m. Einzelprojekte, bei denen – je nach politischer Konstellation und jeweiligen Partikulärinteressen – um Einzellösungen gerungen werden muss und

bei Änderung der Rahmenbedingungen Vorhaben grundsätzlich wieder in Frage gestellt werden. **Eine Gesamtplanung, Gesamtfinanzierung, Gesamtumsetzung fehlt.**

Es ist notwendig, für die Mobilitätsprojekte in der Region Linz eine Planungs-, Entscheidungs- und Umsetzungsstruktur zu schaffen, die der früheren NAVEG - Nahverkehr Errichtungs GesmbH entspricht. Die NAVEG wurde in den 1990er-Jahren vom Land OÖ zusammen mit der Stadt Linz gegründet, um größere Infrastrukturprojekte (Straßenbahnerweiterung Harter Plateau, City-S-Bahn) abzuwickeln, jedoch stieg Linz 2005 aus der NAVEG aus und diese kam zur OÖ. Verkehrsholding und in der Folge wurde die NAVÖG liquidiert 2006/07 liquidiert.

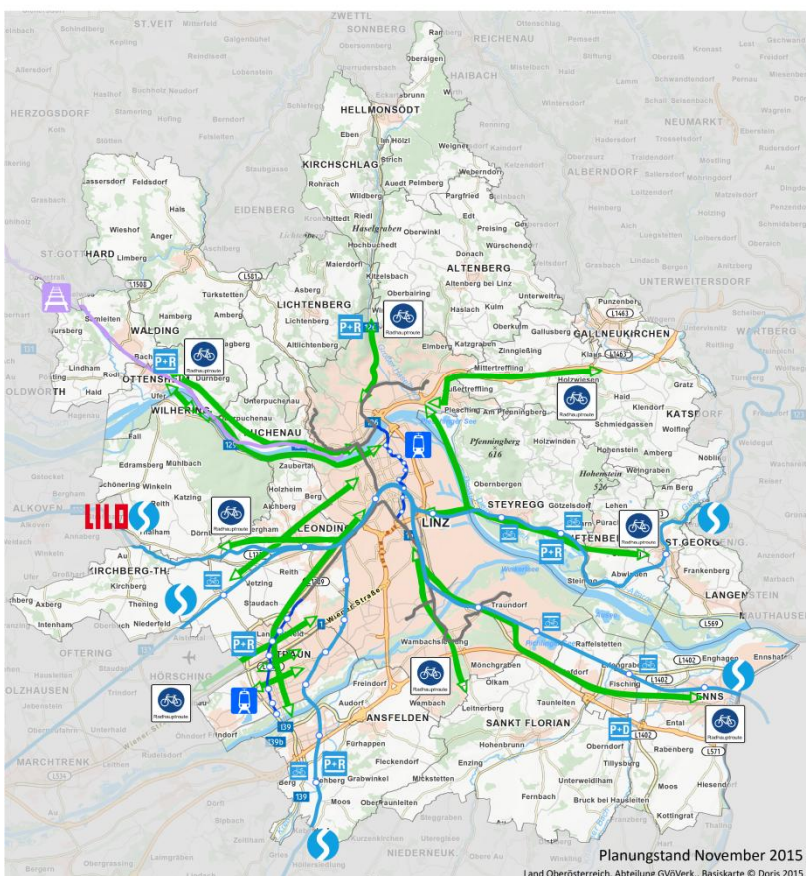
Durch eine NEVEG-neu könnte eine Konstanz einer schrittweisen Umsetzung eines „Gesamtverkehrskonzepts Großraum Linz - NEU“ in Planung, Finanzierung und Bau sichergestellt werden. Für den Betrieb sind parallel Überlegungen notwendig.


Kompatibilität unterschiedlicher Systeme

Viele grundsätzliche Analysen, Überlegungen und Planungen, wie sie im Gesamtverkehrskonzept Großraum Linz dargelegt werden, sind richtig und nach wie gültig.

Gesamtverkehrskonzept Großraum Linz

Verkehrsnetzausbau und Schnittstellen im Umweltverbund



- 
S-Bahn mit Taktverkehr
 - Westbahn
 - Summerauerbahn
 - Pyhrnbahn
 - Linzler Lokalbahn (LILÖ)
- 
Ausbau der Strecke Linz-Rohrbach
- 
Ausbau der Straßenbahn
 - Leonding-Traun-Ansfelden
 - Linz, 2. Straßenbahnachse
- 
Radhaupttrouen
 - Radwege mit hoher Qualität für den Alltagsradverkehr
- 
Park&Ride-Anlagen
- 
Park&Drive-Anlage Enns West:
 - Pendlerparkplatz für Fahrgemeinschaften
- 
Radabstellanlagen bei einem Großteil der ÖV-Haltestellen

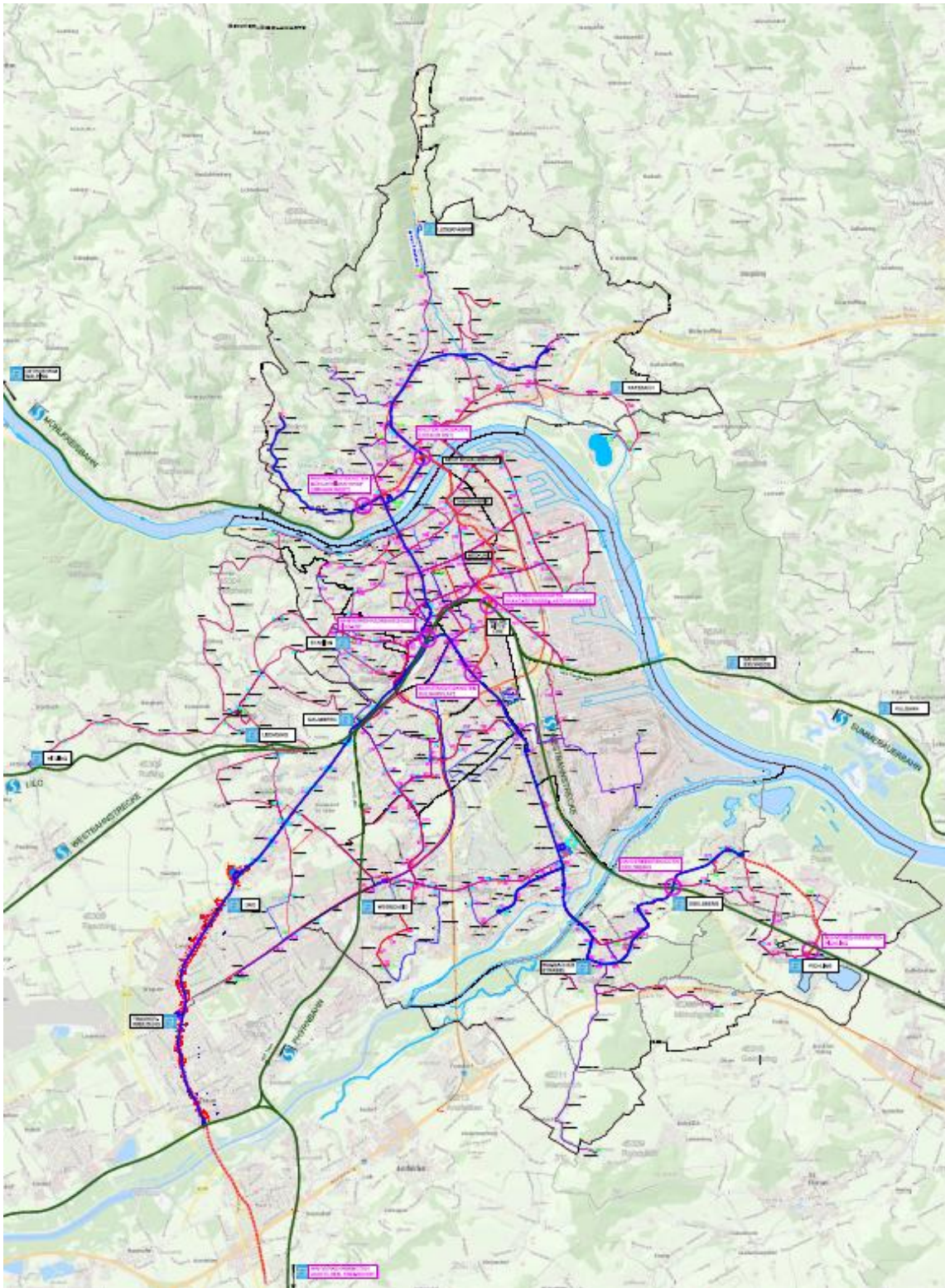
(GVK Großraum Linz, 2012)

Auf Grund der verschiedenen Planungs- und Entscheidungsebenen (Gemeinde, Land, Bund) und den unterschiedlichen Aufgaben lokaler, regionaler und überregionaler

Infrastruktursysteme könnten in einem ersten Entscheidungsschritt Übergabeknoten festgelegt werden, an welchen unterschiedliche Systeme unterschiedlicher Versorgungsebenen miteinander verknüpft werden. Somit würden überregionale, regionale und lokale Systementscheidungen entflochten und würden somit lokale Umsetzungsschritte nicht durch fehlende Entscheidungen auf regionaler oder überregionaler Ebene verzögert oder torpediert.

Mögliche Verknüpfungspunkte wären:

- Knoten Urfahr-West (Mühlkreisbahnhof/Reindlstraße)
- Knoten Urfahr-Ost (Lindbauer)
- Knoten Linz-Hauptbahnhof (Nahverkehrsdrehscheibe)
- Knoten Frankstraße-Lastenstraße
- Knoten Bulgariplatz
- Knoten Ebelsberg
- Knoten Pichling



Entwicklung Schienennetz, Nahverkehrsknoten, Park & Ride 2016

Diesen möglichen Knoten sind Schienen-, Bus- und Straßenlinien, Radrouten samt Park & Ride-Anlagen, sowie Bike & Ride-Anlagen zugeordnet.

Mögliche Maßnahmen

An dieser Grundstruktur der oben besprochenen Knoten können die einzelnen Mobilitätsprojekte/-maßnahmen aufgehängt werden und somit einzeln umgesetzt werden, um Teil eines größeren Ganzen zu sein. Solche Maßnahmen sind z.B.:

1. Ausbau des übergeordneten Bahn- und Busnetzes
 - Prioritätsachsen bzw. sonstige Achsen des TEN-Netzes:
 - Prioritätsachse 17 - Westbahn im TEN-Netz mit Ausbau der Westbahn
 - Prioritätsachse 22 Summerauer Bahn mit Ausbau der Verbindung Praha – Linz
 - Pyhrnbahn Linz – Graz – Maribor und als TEN-Strecke
 - Passauer Bahn Wels – Passau – Regensburg - Nürnberg als TEN-Viktoriastraße 4, 86150 AugsburgStrecke
 - Internationale Buslinien-Anbindungen.

2. Ausbau des Schienen-Nah- und Regionalverkehrs im Bereich Linz und Umland:
 - Bahn/Regiotram-Nordwest (Knoten Urfahr-West über Rottenegg bis Kleinzell)
 - S-Bahn Linz-West (Knoten Linz-Hauptbahnhof bis Wels)
 - LILO (Abzweigung Eferding über Aschach nach Rottenegg)
 - S-Bahn Linz-Südwest (Kremstalbahn bis Neuhofen)
 - Straßenbahn 3 Knoten Linz-Hauptbahnhof über Harter Plateau, Traun bis Kremsdorf
 - Regiotram Linz-Nordost (Knoten Urfahr-West über Auhof bis Gallneukirchen/Wartberg)
 - S-Bahn Summerauerbahn Linz – St. Georgen
 - S-Bahn Westbahn-Ost (Knoten Linz-Hauptbahnhof nach Grein bzw. über St. Valentin nach Steyr)
 - Straßenbahn/Regiotram Linz-Südost (Verlängerung Straßenbahn von Pichling über Asten nach St. Florian)
 - Straßenbahnachse zwischen Knoten Urfahr-West, Knoten Urfahr-Ost, Knoten Franckstraße-Lastenstraße und Knoten Bulgariplatz

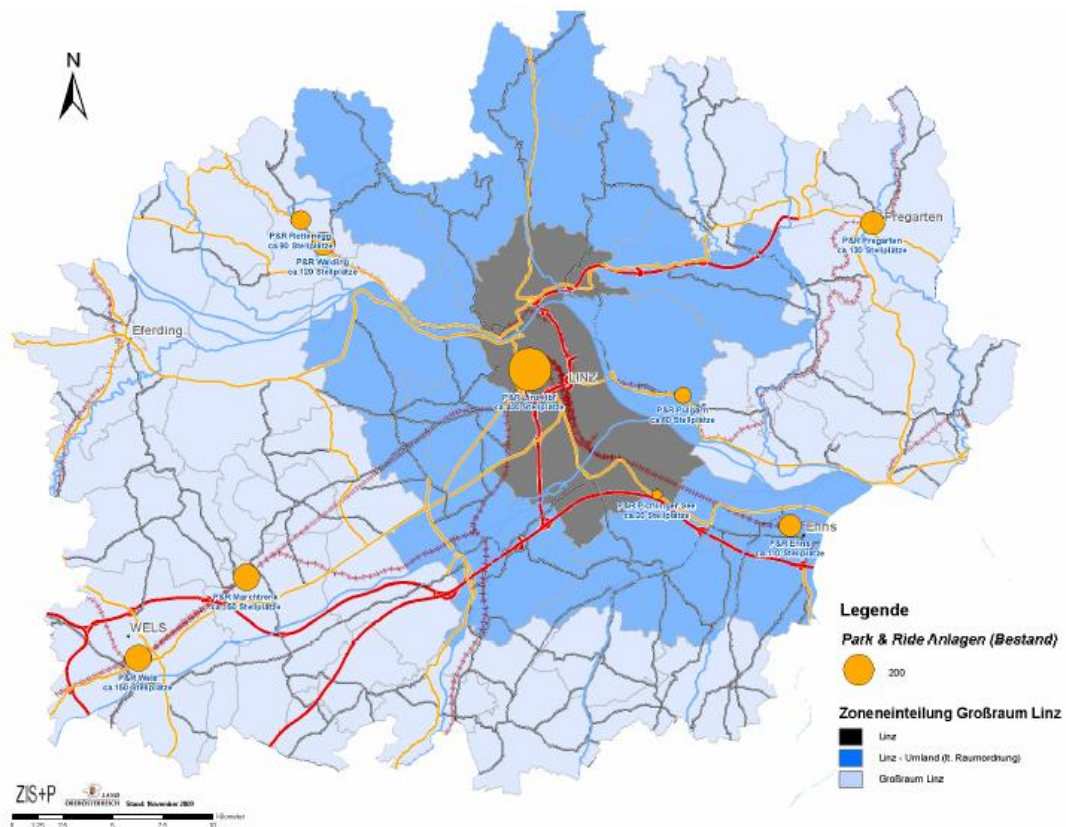
In der Schweiz werden Zwischenlösungen zwischen dem Bau einer leistungsfähigen, aber teuren Nahverkehrsschienenverbindung auf separater Trasse und dem "Mitschwimmen" von Buslinien auf überfüllten Straßen überlegt. Insbesondere für mittelgroße Städte oder stark überbaute Vororte werden solche Zwischenlösungen als Zubringer zu bestehenden S-Bahn- und Eisenbahnverbindungen als sinnvoll erachtet. (Vgl. Konzept zur schrittweisen Umsetzung der Stadtbahn im Limmattal (Zürich Altstetten – Baden). Im Rahmen einer schrittweisen Realisierung der Stadtbahn/Regiotram könnten Busse die neuen, noch nicht durchgehenden Infrastrukturtrassen als "reservierte Straßen" nutzen. Die durchgehende Servicierung der Strecke bereits zu einem Zeitpunkt, zu dem fertige Trassenabschnitte bestehen und Teilbereiche noch in Vorbereitung oder in Bau sind, vermeidet ein Umsteigen, das bekannter Weise ein großes Hindernis zur Benutzung des ÖV's ist. Diese schrittweise Umsetzung wäre für die Regiotram Linz-Gallneukirchen (vom Knoten Urfahr-Ost weg), die neue Mühlkreisbahn (vom Knoten Urfahr-West weg) und die Regiotram Linz-Südost (vom Knoten Pichling über Asten nach St. Florian) möglich.

Weiters wäre es als ersten Vorgriff für die Umsetzung des Bahn/Regiotram/Straßenbahnkonzeptes für Linz dringend geboten, auch im Stadtgebiet von Linz durchgehende Beschleunigungsmaßnahmen für Busse (Ampelregelungen, separate Busspuren, Parkverbote) von Park & Ride-Anlagen zu den Knoten (Umstieg auf die lokale und regionale Schiene) den ÖV gegenüber dem MIV zu bevorzugen:

- auf der Rohrbacher Bundesstraße kommend zwischen Gemeindegrenze Puchenu (im Anschluss an die bestehende Busspur) und dem Knoten Urfahr-West. Dazu ist im Kreuzungsbereich Obere Donaustraße/Mühlkreisbahn/Rudolfstraße eine gesteuerte Schrankenregelung (vgl. Robert-Koch-Straße im Bereich des AKH-Linz) und die gezielte und exklusive Nutzung bestehender Straßenzüge für diese "Stadtbuslinie" (z.B. durch die Obere Donaustraße, Jahrmarktgelände, Sonnensteinstraße).
- auf der Leonfelderstraße zwischen der P&R-Anlage Lederfabrik und dem Knoten Urfahr-Ost
- auf der Pleschingerstraße bzw. zukünftigen innerstädtischen Regiotramtrasse zwischen der P&R-Anlage Katzbach und dem Knoten Urfahr-Ost

3. Ausbau von Park&Ride- bzw. Bike&Ride-Anlagen

Trotz vielfacher Planungen von Park & Ride-Anlagen in der Vergangenheit ist der Bestand solcher Anlagen mit mehr als 100 Stellplätzen in Linz und Umgebung recht überschaubar. Die Stadt Linz leistet sich den verkehrspolitischen und raumplanerischen „Luxus“, mit dem Urfahrer Jahrmarktgelände eine zentrale städtische Freifläche mit hohem Entwicklungspotential als Gratisparkplatz und somit auch „MIV-Magneten“ anzubieten.



(GVK Großraum Linz, 2012)

- P&R-Anlage Ottensheim/Walding
- P&R-Anlage Lederfabrik
- P&R-Anlage Katzbach
- P&R-Anlage Bahnhof Steyregg
- P&R-Anlage Pulgarn

P&R-Anlage Pichling
P&R-Anlage Ebelsberg
P&R-Anlage Wambacher Straße
P&R-Anlage Ansfelden-Kremsdorf
P&R-Anlage Traunerkreuzung
P&R-Anlage UNO
P&R-Anlage Wegscheid
P&R-Anlage Hitzing
P&R-Anlage Leonding
P&R-Anlage Gaumberg
P&R-Anlage Stadion Linz

D. Abschließende Bewertung

Die Oö. Umweltschutzbehörde spricht sich klar für die Errichtung einer Umweltzone im Stadtgebiet von Linz aus, wenn diese mit konkreten, geplanten, finanzierten und in einem bestimmten Zeitrahmen umgesetzten Mobilitätsprojekten (Mobilitätsalternativen zum MIV) gekoppelt ist.

Die bisher gesetzten Maßnahmen und die Erneuerung der Fahrzeugflotte allein sind zweifelfrei nicht ausreichend, um die erforderlichen Verbesserungen der NO_x-Immissionssituation im Stadtgebiet von Linz herbeizuführen.

Aus Sicht der Oö. Umweltschutzbehörde wird es **unzureichend** sein, wenn man sich am Ende des Diskussionsprozesse – wie bereits in der Vergangenheit wiederholt der Fall - auf **„bewusstseinsbildende Maßnahmen“ und einen generellen Apell für mehr Öffentlichen Verkehr** einigt. **Dies würde bedeuten, dass man sich wissentlich für eine schlechende Verschlechterung der Luftsituation bei NO_x entscheidet.**

Bereits das Generalverkehrskonzept für den Großraum Linz hält klar fest: **„Ohne gegensteuernde Maßnahmen werden sich die bestehenden Problemlagen verschärfen ...“**

Mit freundlichen Grüßen!

Der Oö. Umweltschutzbeauftragte:

Dipl.-Ing. Dr. Martin Donat

Hinweis:

Wenn Sie mit uns schriftlich in Verbindung treten wollen, richten Sie Ihr Schreiben bitte an die / Oö. Umweltschutzbehörde, Kärntnerstraße 10-12, 4021 Linz, und führen Sie das Geschäftszeichen dieses Schreibens an.