

Absender

EINSCHREIBEN

Landeshauptmann von Oberösterreich
Direktion Umwelt und Wasserwirtschaft
Abteilung Anlagen-, Umwelt- und Wasserrecht
Kärntnerstraße 10-12
4021 Linz

Vorab per Email am 26. August 2019 an auwr.post@ooe.gv.at

Antragsteller: RADLOBBY Oberösterreich
Waltherstrasse 15
4020 Linz
E-Mail: ooe@radlobby.at

Behörde: Landeshauptmann von Oberösterreich
Direktion Umwelt und Wasserwirtschaft
Abteilung Anlagen-, Umwelt- und Wasserrecht
Kärntnerstraße 10-12
4021 Linz

wegen: Antrag auf Überprüfung des Programms nach § 9a Abs. 6 IG-L zur Verringerung von Stickstoffdioxid in Linz 2019 (aufbauend auf dem Programm des Jahres 2011)

Antrag

1-fach

Bezüglich des am 05.07.2019 veröffentlichten Programms nach § 9a Abs. 6 IG-L zur Verringerung von Stickstoffdioxid in Linz 2019 (aufbauend auf dem Programm des Jahres 2011) stellt die RADLOBBY Oberösterreich innerhalb offener Frist nachstehenden

Antrag

an den Landeshauptmann von Oberösterreich (in mittelbarer Bundesverwaltung).

1. Antragslegitimation aufgrund § 9a Abs. 1a Bundesgesetz zum Schutz vor Immissionen durch Luftschadstoffe (Immissionsschutzgesetz – Luft, IG-L)

Nach § 9a Abs. 1a IG-L sind „nach § 19 Abs. 7 des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 2000 (UVP-G 2000), BGBl. Nr. 697/1993, in der jeweils geltenden Fassung, anerkannte Umweltorganisationen im Rahmen ihrer örtlichen Anerkennung“ u.a. berechtigt, beim Landeshauptmann einen begründeten Antrag auf Überprüfung des Programms nach § 9a Abs. 6 IG-L zur Verringerung von Stickstoffdioxid in Linz 2019 „in Hinblick auf die Eignung der darin enthaltenen Maßnahmen in ihrer Gesamtheit, die ehestmögliche Einhaltung der in Abs. 1 normierten Grenzwerte sicherzustellen,“ zu beantragen.

Die „RADLOBBY Oberösterreich“ ist eine solche anerkannte Umweltorganisation (Zahl des Anerkennungsbescheids des Umweltministeriums GZ: BMLFUW-UW.1.4.2/0067-V/1/2009 vom 7. Oktober 2009).

2. Sachverhalt

Die Zusammenfassung des Programms nach § 9a Abs. 6 IG-L zur Verringerung von Stickstoffdioxid in Linz 2019 (aufbauend auf dem Programm des Jahres 2011) führt an:

„Zum Schutz der menschlichen Gesundheit sind im Immissionsschutzgesetz-Luft (IG-L) in Anlage 1 (1a und 1b) für verschiedene Luftschadstoffe Grenzwerte festgelegt. Für Stickstoffdioxid (NO₂) ist ein Grenzwert für den Jahresmittelwert und den Halbstundenmittelwert festgelegt; NO₂ beeinflusst vor allem die Lungenfunktion, es zeigen sich aber auch Zusammenhänge mit Mortalität und Morbidität.

Im Ballungsraum Linz kam es in den letzten Jahren zu Überschreitungen der Grenzwerte für Stickstoffdioxid (NO₂), sowohl gemäß IG-L (35 µg/m³ im Jahresmittel, Summe aus Grenzwert und Toleranzmarge) als auch des Grenzwertes gemäß EU-Luftqualitätsrichtlinie (40 µg/m³ im Jahresmittel).

Das Amt der Oberösterreichischen Landesregierung hat im Jahr 2011 ein Programm gemäß § 9a IG-L für den oberösterreichischen Zentralraum veröffentlicht.

...

Im Jahr 2015 wurde mit dem Bericht „Dokumentation der Entwicklung der Luftgüte für NO₂ in Linz 2011 – 2014 (beinhaltet die Daten der Evaluierung 2011 – 2013, Fortschreibung im Jahr 2014)“ das Programm gemäß § 9a IG-L für den oberösterreichischen Zentralraum evaluiert und die Umsetzung der Maßnahmen weiterverfolgt.

Hauptverursacher für die Grenzwertüberschreitungen des NO₂-Jahresmittelwerts ist der Straßenverkehr und insbesondere die Stickoxidemissionen der Dieselfahrzeuge. Am Römerberg, der höchstbelasteten, kontinuierlich betriebenen Messstelle in Linz, stammt 82 % der NO_x-Belastung aus dem Straßenverkehr. Emissionen der Industrie und der Energieversorgung tragen im wesentlich geringeren Ausmaß bei.

Um den Grenzwert für Stickstoffdioxid (NO₂) gemäß EU-Luftqualitätsrichtlinie spätestens im Jahr 2020 zu erreichen, wird das geltende Maßnahmenprogramm nach § 9a IG-L weiterhin konsequent umgesetzt und gleichzeitig werden zusätzliche wirksame Maßnahmen festgelegt. ...“

Zu den vorgeschlagenen Maßnahmen haben eine Vielzahl von Gruppen und Institutionen im Rahmen des Anhörungsverfahrens Stellungnahmen abgegeben. Die Radlobby OÖ hat mit Schreiben vom 07.01.2019 ihre Stellungnahme zum Programm übermittelt.

Wir verweisen auf das nun veröffentlichte Programm und die dazugehörigen Karten und Stellungnahmen auf der Homepage des Landes OÖ (<https://www.land-oberoesterreich.gv.at/219512.htm>)

3. Antragsbegründung

Wir wiederholen zusammenfassend die von uns bereits im Rahmen unserer Stellungnahme vom 07.01.2019

https://www.land-oberoesterreich.gv.at/Mediendateien/Formulare/Dokumente%20UWD%20Abt_US/Radlobby%20Ober%20sterreich.pdf

vorgebrachte Kritik, die bedauerlicherweise keine entsprechende Adaptierung des Programmentwurfs zur Folge hatte und somit auch für das gegenwärtig veröffentlichte Programm gilt:

Das nun vorliegende Programm enthält zweifelfrei sinnvolle Maßnahmen zur Stärkung einer sanfteren Mobilität, jedoch ohne Gewichtung und Nachweis ihrer Relevanz für die Erreichung der angepeilten Luftgüte-Verbesserungen (hier vornehmlich NO₂) und auf weite Strecken ohne klare, nachvollziehbare und einklagbare Zuständigkeiten für die Planung, Finanzierung, Umsetzung und den Zeithorizont der einzelnen Maßnahmen.

Das Programm in seiner derzeitigen Form ist somit lediglich eine Absichtserklärung, die jedoch – mangels verbindlicher Festlegungen zu Planung, Finanzierung, Umsetzung und Zeithorizont – nicht in der Lage ist, das gegenwärtige NO₂-Problem zu lösen und die – bereits seit 2003 bestehende – Misere prolongiert. Auf Grund mangelnder Bereitschaft zu konkreten, einschneidenden und richtungsweisenden Maßnahmen, wie

- der verbindlichen, zeitnahen Umsetzung des Ausbaus und Betriebs getakteter, rascherer ÖV-Verbindungen aus dem Umland in die Stadt und innerhalb der Stadt – inklusive aufbaufähiger, rascher finanzierbarer Zwischenlösungen
- der konsequenten – organisatorische und bauliche - Benachrangung des MIV gegenüber dem ÖV im Stadtgebiet und im Bereich der Stadteinfahrten
- dem konsequenten und bevorrangten Ausbau der Radwege-Infrastruktur und der vollen Integration des Radverkehrs in die urbane Mobilität
- und parallel dazu einer lenkenden Ausweisung einer Umweltzone im Innenstadtbereich und der Gratiszugang zum ÖV in der Kernzone Linz.

akzeptiert man politisch eine grundsätzlich vermeidbare Gesundheitsbelastung der städtischen Bevölkerung.

Die RADLOBBY Oberösterreich hat darüber hinaus in ihrem Schreiben vom 07.01.2019 eine Vielzahl konkreter Schritte und Maßnahmen aufgelistet, die zur Erreichung des Ziels des Programms nach § 9a Abs. 6 IG-L zur Verringerung von Stickstoffdioxid in Linz 2019 wesentlich beitragen können:

„Die im Programmmentwurf 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!

Linz erlebt derzeit die größte Straßenbauoffensive seiner Geschichte. Wie soll da die Luft besser werden? Mindestens 1 Mrd Euro sollen in den nächsten 15 Jahren ausgegeben werden. Für die Umsetzung dieser Großoffensive für den Straßenverkehr kann man für die nächsten 10 - 15 Jahre mit einem personellen Einsatz von einem Team von rd. 50 Fachleuten rechnen.

Und gleichzeitig soll ein Radfahrbeauftragter beim Land OÖ und ein halber Radfahrbeauftragter bei der Stadt Linz diesem Massivangriff auf den Umweltverbund Paroli bieten können?

Zur Verbesserung der Linzer Luft, für die Abminderung der zu erwartenden dramatischen Klimaschäden des nach wie vor wachsenden Kfz-Verkehrs und im Sinne der Gerechtigkeit gegenüber den steuerzahlenden Bürgern, für die der Umweltverbund (ÖV; Rad, Fuß) der einzig richtige Weg ist, muss hier unmittelbar ein bisher noch nicht dagewesenes Schwerpunktprogramm für den Radverkehr gestartet werden, dessen Umsetzung schneller sein muss als die der Straßengroßprojekte:

Das genaue Ausmaß soll hier kurzfristig noch erarbeitet werden.

Mindestens muss es aber betragen:

- Erhöhung des Linzer Radbudgets mindestens auf das Niveau der 90er Jahre also 1 Mio Euro pro Jahr, besser 1,5 bis 2 Mio Euro (2 Mio wären auch erst 10 Euro pro Einwohner und Jahr; empfohlen wird hier 30 Euro pro Einwohner und Jahr)
- Mit Sonderprojekten sollen weitere 30 Mio Euro investiert werden, v.a. auch für die Verlängerung der Hauptradrouten im Linzer Stadtgebiet, die Beseitigung von Lücken und für die Errichtung von Unterführungen für den Radverkehr (zb Hafenstraße)
- Straffer und entschlossener Zeitplan für die Umsetzung der Hauptradrouten nach Linz; dafür Investitionen von rd. 50 Mio Euro in den nächsten 10 Jahren. Für die Umsetzung der Großprojekte für den Radverkehr ist – analog zu den Großprojekten für den MIV - ein Großteil der ingenieurmäßigen Betreuungen an externe Büros zu vergeben.

Gleichzeitig müssen beim Land OÖ die für den Radverkehr zuständigen Personen auf mind. 3 Vollzeitarbeitskräfte und in der Stadt Linz auf 2 Personen aufgestockt werden!

In Summe wären das rd. 100 Mio Euro!

Durch diese Maßnahmen soll der Radverkehr in Linz (Binnenwege) verdoppelt (+35.000 Wege pro Tag) und beim Ziel- und Quellverkehr auf den Hauptradrouten weitere 20.000 - 25.000 Radfahrten pro Tag aktiviert werden. Also mind. 60.000 Radfahrten pro Tag mehr!

Das ergibt spezifische Kosten von $100 \text{ Mio Euro} / 60.000 = 1.700 \text{ Euro pro täglichem Weg}$.

Im Vergleich dazu gibt es beim Westring spezifische Kosten von $700 \text{ Mio Euro} / 35.000 = 20.000 \text{ Euro pro täglichem Weg}$, also ein mehr als 10 fach (!!!) so hoher Wert und das um den MIV noch weiter zu steigern. Und bekannter Weise ist der Westring nicht das einzige Großprojekt für den Kfz-Verkehr, das derzeit bzw. in den nächsten Jahren im Großraum Linz umgesetzt wird.

Da soll für den Radverkehr nicht mehr Geld da sein! Absurd!

Es gibt also kein Argument, dass dieses Geld für den Radverkehr nicht aufgetrieben werden kann.

Die notwendigen Detailschritte zur deutlichen Steigerung des Radverkehrs im Großraum Linz sind:

- Deutliche **Erhöhung des Radverkehrsbudgets in Linz** (es liegt dzt. extrem niedrig bei (inflationsbedingt) rd. einem Viertel des Wertes der Neunziger Jahre) bzw. auch des Budgets für die Hauptradrouten nach Linz
- Aufstockung des für den Radverkehr zuständigen Personals (eine halbe Stelle in Linz ist indiskutabel niedrig!)
- Die Erstellung eines (bzw. Aktualisierung des über 20 Jahr alten) **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 punktuellen Ausbau der Radinfrastruktur ist kein wirkliches 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 Land OÖ 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 Programmentwurf angeführten 70 km und angestrebten komfortablen 3,5m Breite sind gerade einmal 2 km (Linz-Puchenu) umgesetzt worden und ein weiterer km ist in Steyregg in Bau, für 2019 ist 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 Radverkehrsscheck und weist daher massive Mängel auf, und birgt noch großes Verbesserungspotential (z.B. fehlende Querungsmöglichkeit 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 Programmentwurf 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 von 50 km/h, 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 Linz ist bereits seit Jahren überfüllt, nicht überdacht, und wirkt daher nicht sehr einladend, auf das Fahrrad umzusteigen und Planungen für einen Ausbau sollten daher zeitnah erfolgen. Auch die große Radabstellanlage in der Tiefgarage des LDZ ist schon so weit ausgelastet, dass mit der Umwidmung weiterer Autoparkplätze der notwendige Platzbedarf für weitere Radständer geschaffen werden soll. Nicht vorhandene Radabstellplätze dürfen nicht das

Kriterium gegen den Umstieg vom Auto auf die umweltfreundliche Wegekette Rad und Bahn sein.

- **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 wesentlich 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 Programmentwurf 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.“

2019 soll es scheinbar einen Neustartversuch der Radregion Linz-Land gegeben haben, und ein Beschluss für die Ausschreibung zur Planung eines Überregionalen Radwegenetzes im Bezirk Linz-Land soll gefasst worden sein. Die (schon einmal 2015 auch nur angekündigte) Planung soll sich über die nächsten Jahre erstrecken. Abseits der Planungen ist zur Zeit jedoch keinerlei konkrete Umsetzung von Projekten neuer Radwege im Leaderprojekt enthalten, was daher hier für die nächsten Jahre keinerlei konkret umgesetzte Maßnahmen erwarten lässt.

Das Aushängeschild und Vorzeigeprojekt für Bewusstseinsbildung in Gemeinden „OÖ FahrRadberatung“ ist aufgrund fehlender aber nötiger Aufstockung an Ressourcen zur Umsetzung über die Jahre längst an ihre Kapazitätsgrenzen gestoßen. Die nach 1 bzw. 3 Jahren geplanten Evaluierungen können daher (bei bisher über 130 beratenen Gemeinden) aus Kapazitätsgründen nur in geringem Maße durchgeführt werden. Auch die enorm wichtige „FahrRadberatung in Betrieben“ konnte aus Kapazitätsgründen bisher nur in sehr wenigen Betrieben durchgeführt werden. Hier läge besonders hohes Potential um möglichst viele zum Umstieg auf das Rad auf dem Weg zur Arbeit motivieren zu können. Indem in den Betrieben die nötige Infrastruktur für RadpendlerInnen bereit gestellt wird.

Ergänzend verweisen wir auch auf die Stellungnahme der RADLOBBY Steyregg vom 07.01.2019

https://www.land-oberoesterreich.gv.at/Mediendateien/Formulare/Dokumente%20UWD%20Abt_US/Radlobby%20Steyregg.pdf

und der Oö. Umweltanwaltschaft vom 07.02.2019

https://www.land-oberoesterreich.gv.at/Mediendateien/Formulare/Dokumente%20UWD%20Abt_US/Oö.%20Umweltanwaltschaft.pdf

Ausführungen zum Punkt Benachrangung/Reduktion MIV

Als weitere Maßnahmen sollte, wie schon 2006 in einer Pressekonferenz des damaligen Planungssstadtrates Klaus Luger

angedacht (http://www.linzarchiv.at/www.linz.at/presse/2006/200606_10516.html) in einer weiteren Pressekonferenz im Jahr 2007 (http://www.linzarchiv.at/www.linz.at/presse/2007/200703_11267.html) ausgeführt, 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.

Zusätzlich sollte die in vielen Nebenstraßen jetzt schon wirksame Tempo-30-Regelung 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).

Ausführungen zum Punkt Ausweisung einer Umweltzone im Innenstadtbereich

Wie bereits dem Prüfbericht des Landesrechnungshofs OÖ aus 2018 zu entnehmen (https://www.lrh-ooe.at/Mediendateien/Berichte2018/IP_Luftg%c3%bcte%20O%c3%96_Bericht_signed.pdf) und wie durch jüngste Medienberichte bestätigt (<https://www.derstandard.at/story/2000107168810/abgasskandal-erreicht-luxusklasse-von-volkswagen-es-wurde-weitergetrickst>) ist nicht von einer Reduktion der NOx Belastung durch Software Updates auszugehen bzw emittieren auch PKW mit Softwareupdate im Realbetrieb deutlich mehr als angegeben (<https://derstandard.at/2000090299954/Euro-5-Diesel-mit-abnorm-hohen-Realemissionen>) sodass hier "verkehrsmindernde Maßnahmen" u.a. sektorale Fahrverbot ("Umweltzone") als alternativlos zu sehen sind, insbesondere auch um ein rasches Unterschreiten der Grenzwerte zu erreichen.

Dies bezieht sich auf den unter 4.1.1. des Programmentwurfs angeführten Satz „Würden Diesel KFZ Emissionen entsprechen der Typprüfung im Realbetrieb verursachen“ und auch das unter 4.1.2. angeführte "Vorgehen gegen Abgasmanipulationen" wird nicht näher ausgeführt. Wie und in welcher Form sind hier Kontrollen geplant?

Ergänzende Ausführungen welche aktuell und in den letzten Jahren kaum vorhandene Anstrengungen zum Ausbau des Radverkehrs im Großraum Linz belegen:

Im erst kürzlich vom zuständigen Infrastrukturlandesrat Mag. Steinkellner präsentierten Bericht wurden in seiner Amtszeit bis aktuell 2019 in OÖ 52km neue Radwege mit Kosten von etwa 28 Millionen EUR errichtet, davon jedoch nur ganze 3km im geplanten Radhaupttroutennetz im Großraum Linz. Die aktuell in Steyregg errichtete Vorzeigeradhaupttroute von 1km weist davor und danach massive Sicherheitslücken auf, welche durch einfachste Maßnahmen beseitigt werden könnten (z.B. Geschwindigkeitsbeschränkung Pulgarn/Bauerberg 50km/h auf 600m Länge statt aktuell 100km/h würde Mischverkehr sicherer machen) – diese einfachsten Maßnahmen werden jedoch vom Land OÖ abgelehnt, auch minimalste Einschränkungen für den KFZ Verkehr auf Nebenstrecken zur Erhöhung der Sicherheit für sanfte Mobilität scheint man nicht in Kauf nehmen zu wollen. Der Ermessensspielraum von Verkehrsjuristen und Amtssachverständigen des Land OÖ wird sehr häufig zu Ungunsten von mehr Sicherheit für Fußgänger- und Radverkehr ausgelegt, KFZ-Verkehr auch auf Nebenstraßen oftmals bevorzugt.

In den letzten 4 Jahren wurden ganze 3 km Radhaupttrouten im Großraum Linz errichtet, das entspricht 750m neue Radhaupttroute/pro Jahr – bei angenommenen erforderlichen 50km Radhaupttrouten im näheren Stadtumkreis (bei insgesamt angekündigten 80-100km) ergäbe sich eine Umsetzungsdauer von 66 Jahren.

Trotz erster umgesetzter Radhaupttroutenkilometer gibt es bis heute keinerlei Beschilderungskonzept für diese.

Die Sanierung der Steyregger Brücke wurde (obwohl längst Teil des Radhaupttroutenkonzeptes Großraum Linz) ohne jeglichen Radverkehrsscheck geplant. Bis heute hat das Land OÖ keinerlei Radverkehrsscheck für alle Straßenbauprojekte auf den Weg gebracht. Seit Jahren wird zwar an einem „Interner Leitfaden Radverkehr“ gearbeitet jedoch noch zu keinem Abschluss gebracht.

Zahlreiche Mängel von „nicht radgerechten und radfreundlichen Ausführungen“ wie z.B. unnötigen Engstellen durch nach Innen versetzte Geländer etc. sind die Folge und wurden bis heute nicht beseitigt.

Eine von der Radlobby organisierte sanfte Mobilitätskampagne „Sei schlau, pfeif auf’n Stau“ die wegen ihres enormen Erfolges (Verdoppelung der Radfahrer an der Radzählstelle des Land OÖ innerhalb von 2 Jahren auf Kampagnenpilotstrecke über Steyregger Brücke) auch 2019 mit zahlreichen Umweltpreisen ausgezeichnet wurde, wird vom Land OÖ nicht finanziell unterstützt um in weitere Umlandgemeinden im Großraum Linz flächendeckend ausgebaut zu werden. Stattdessen werden vom Land OÖ sogar noch Gebühren von hunderten EUR für den Aushang von Kampagnenbannern an die Organisatoren verrechnet. Diese ehrenamtlich organisierte Kampagne ist die einzige bekannte Bewusstseinskampagne im Großraum Linz, vom Land OÖ gibt es bisher keinerlei derartige Aktivitäten zur Bewusstseinsbildung.

Seit 2013 ist dem Land OÖ bekannt dass wegen einer fehlenden Querungsmöglichkeit über das Nebengerinne vor der Steyregger Brücke für ein großes Einzugsgebiet von RadpendlerInnen (aus Auhof/Dornach und nördlichen Umlandgemeinden) in das Großindustriegebiet und Linzer Süden täglich 3km Umweg verursacht – bis heute gibt es jedoch trotz von der Radlobby vorgebrachter Vorschläge noch nicht einmal eine konkrete Machbarkeitsstudie (z.B. erforderliche Wasserrechtliche Genehmigungen) oder mögliche konkrete Planungsvarianten. Nur wenige hundert Meter weiter werden jedoch vom Land OÖ die Planungen für eine neues Megastraßenprojekt „Linzer Osttangente“ mit massivem Engagement vorangetrieben, selbst Natura2000 Schutzgebiete sind da kein Tabu, während für die einfache boden- und naturnahe Radquerung über das Nebengerinne lt. Land OÖ der Naturschutz ein Problem sehen würde.

Seit 2014 organisiert die Radlobby OÖ ehrenamtlich mit über 50 Umlandgemeinden aus dem Großraum Linz zur Bewusstseinsbildung für sanfte Mobilitätsformen im Rahmen der europäischen Mobilitätswoche ein OÖ SternRADLn zum Linzer Mobilitätsfest, welches seit 2 Jahren zwar von der Stadt Linz, jedoch nur in sehr geringem Maße vom Land OÖ unterstützt wird, daher im Linzer Umland fast ausschließlich von ehrenamtlichem Engagement getragen wird. Selbst für eine angefragte finanzielle Unterstützung von wenigen hundert EUR für eine Medienkooperation für eine koordinierte Bewerbung in Linzer Umlandbezirken gab es vom Land OÖ keinen Cent Unterstützung.

Eine Modellrechnung zeigt auch Grenzwertüberschreitungen an allen Hauptverkehrsachsen in die Stadt und durch die Stadt Linz. Grenzwertüberschreitungen sind auch an der Einfahrtsroute über die Steyregger Brücke deutlich erkennbar. Unmittelbar daneben ist die Radhauptroute geführt, dort Radfahrende sind den Grenzwertüberschreitungen daher direkt ausgesetzt. Mit der geplanten Ostumfahrung und Autobahnanschluss in Steyregg ist mit massiven weiteren Steigerungen zu rechnen. Trotzdem ist der seit Jahrzehnten in Diskussion stehende Ausbau der parallel führenden und längst an seine Kapazitätsgrenzen angelangten Summerauerbahn aktuell kein Thema mehr. Erst kürzlich wurde vom Land OÖ gemeinsam mit der ÖBB ein 600 Millionen Programm für die nächsten 10 Jahre angekündigt, in dem zwar die Errichtung vieler neuer Bahnhöfe entlang der Summerauerbahn angekündigt wird, jedoch der zweispurige Ausbau der Bahn kein Thema mehr ist.

4. Antrag

Die RADLOBBY Oberösterreich stellt daher aufgrund der obig dargestellten Gründe den

Antrag,

der Landeshauptmann von Oberösterreich möge das Programm nach § 9a Abs. 6 IG-L zur Verringerung von Stickstoffdioxid in Linz 2019 (aufbauend auf dem Programm des Jahres 2011) in Hinblick auf die Eignung der darin enthaltenen Maßnahmen in ihrer Gesamtheit, die ehestmögliche Einhaltung der in Abs. 1 normierten Grenzwerte sicherzustellen, insbesondere in Hinblick auf verbindliche Festlegungen zu Planung, Finanzierung, Umsetzung und Zeithorizont, überprüfen und über diesen Antrag mit Bescheid zu entscheiden.

Linz, am 26. August.2019



Ing. Gerhard Fischer

Vorsitzender RADLOBBY Oberösterreich