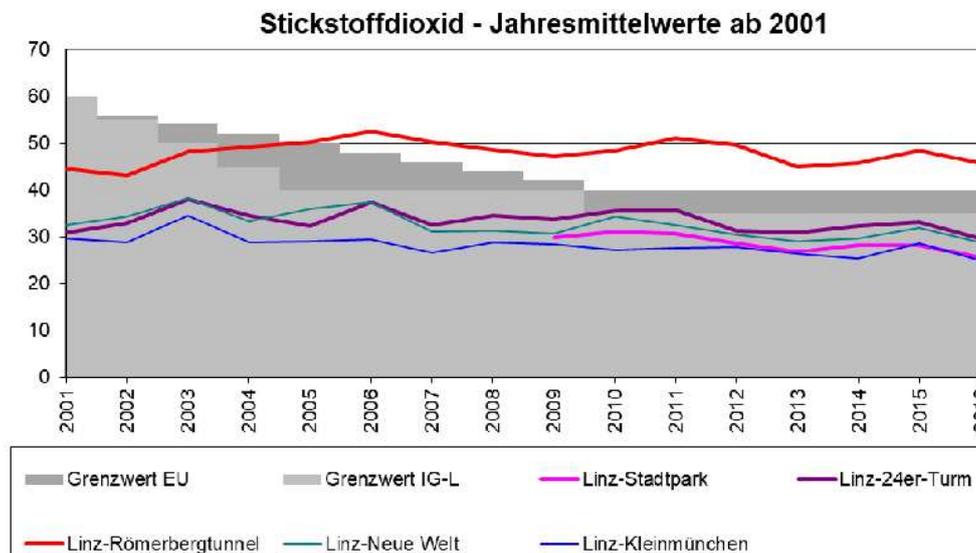


Dr. Thomas HOFER, Linz

## Stellungnahme Dr. Thomas Hofer zum Programmentwurf gemäß § 9a (6) Immissionsschutzgesetz-Luft (IG-L) - Überarbeitung 2018

Das überarbeitete Programm nach § 9a (6) Immissionsschutzgesetz-Luft (IG-L) ist in folgenden Punkten zu kritisieren:

Die bereits gesetzten Maßnahmen vom Jahr 2011 haben nachweislich zu keiner wirksamen Reduktion der NO<sub>2</sub> Emissionen an der neuralgischen Messstelle Römerberg geführt.



82% der Emissionen werden vom Straßenverkehr verursacht. Wie im Programmentwurf angeführt sind diese NO<sub>2</sub> Belastungen exemplarisch für „alle Straßenabschnitte mit hoher Verkehrsbelastung und betreffen somit 35000 Personen“.

Wie Modellrechnungen zeigen, beschränken sich die Grenzwertüberschreitungen nicht auf den Bereich um die Messstelle Römerberg. Betroffen sind alle Straßenabschnitte mit hoher Verkehrsbelastung insbesondere im dicht verbauten Stadtgebiet. Entlang dieser Straßenabschnitte leben etwa 35.000 Personen.

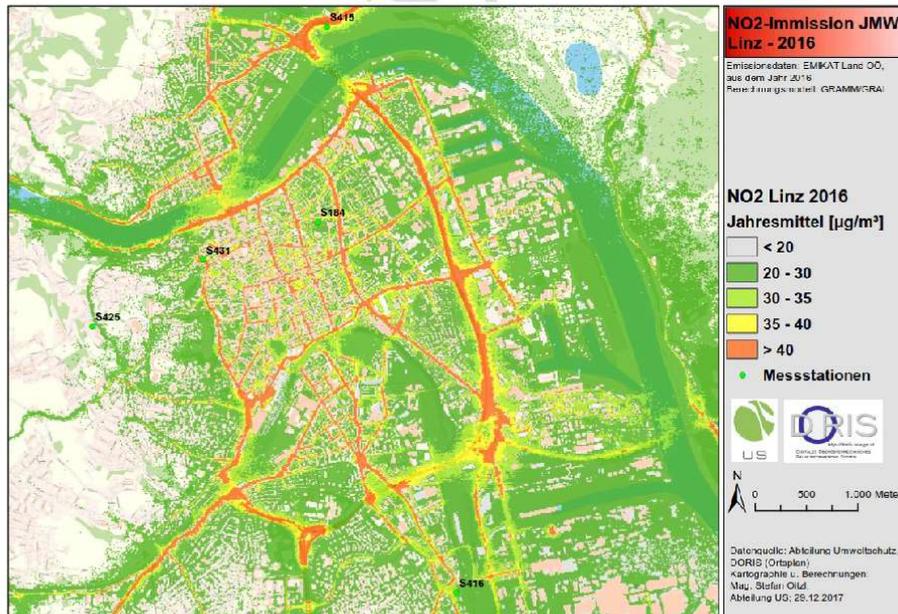
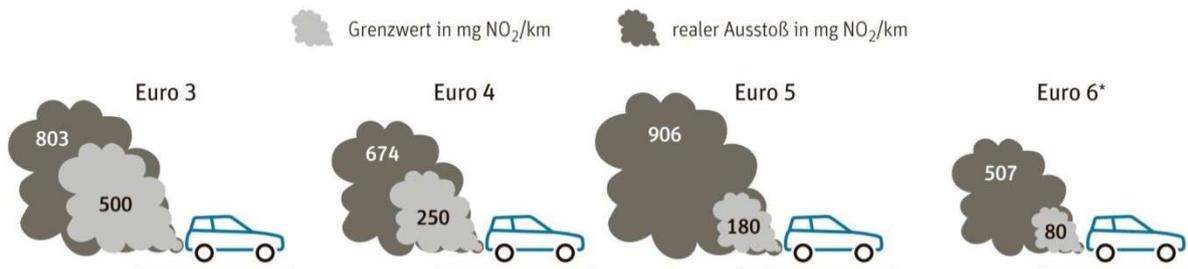


Abbildung 4: Modellierte NO<sub>2</sub>-Belastung (NO<sub>2</sub>-Immissionskataster) in Linz für das Berechnungsjahr 2016  
(Quelle: Amt der Oberösterreichischen Landesregierung).

Das Softwareupdate bei Dieselfahrzeugen führt im Realbetrieb bei weitem nicht zur Einhaltung der angegebenen Abgaswerte, auch wird das Softwareupdate bei den betroffenen VW Modellen nur bei 15-33° Außentemperatur aktiviert („Thermofenster“)  
(Siehe dazu <https://derstandard.at/2000090372322/Wie-Euro-5-Dieselfahrzeuge-Mensch-und-Umwelt-belasten> , <https://derstandard.at/2000090299954/Euro-5-Diesel-mit-abnorm-hohen-Realmissionen> und <https://www.sueddeutsche.de/auto/abgasskandal-der-diesel-wird-zum-teuren-nischenprodukt-1.3595433-3> )

### Reale Abgasemissionen von Diesel-Pkw im Vergleich zu deren Grenzwerten verschiedener Schadstoffklassen, gemittelt über alle Straßenkategorien und Temperaturen



\*vor Einführung der Real Driving Emissions, RDE | Quelle: HBEFA 3.3 | DER STANDARD

Es ist somit der unter 4.1.1. des Programmentwurfs angeführte Satz „Würden Diesel KFZ Emissionen entsprechen der Typprüfung im Realbetrieb verursachen“ als realitätsfern oder bewusst irreführend zu sehen.

Auch das unter 4.1.2. angeführte Vorgehen gegen Abgasmanipulationen wird nicht näher ausgeführt. Wie und in welcher Form sind hier Kontrollen geplant?

Wie im Programmwurf angeführt sind „die Emissionen dominiert von Euro 4+5 PKWs“ , wodurch das als „letztes wirksames Mittel“ angeführte Fahrverbot für Diesel PKW Euro 2+3 und LWK der Klasse Euro III wahrscheinlich nicht den gewünschten Effekt zeigen wird.

Abbildung 7 zeigt die NO<sub>x</sub>-Emissionsanteile verschiedener Fahrzeugkategorien auf der B 139 bei der Station Römerberg im Jahr 2016. Die Emissionen werden dominiert von Euro 4 und 5 Diesel-PKW, gefolgt von Euro V SNF und Euro 3 Diesel-PKW.

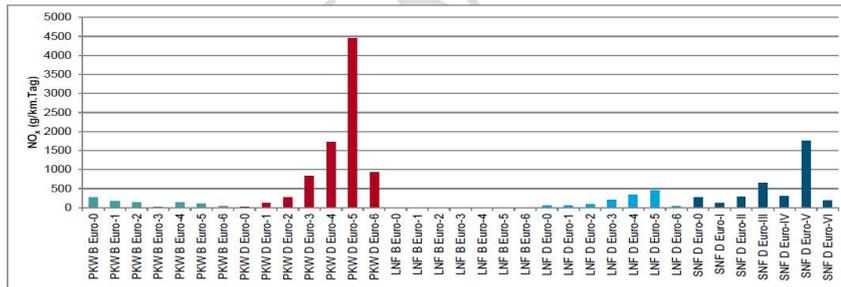


Abbildung 7.: Anteile der verschiedenen Fahrzeugkategorien an den NO<sub>x</sub>-Emissionen am Römerberg im Jahr 2016 gemäß HBEFA 3.3 (zugrunde liegender DTV: PKW: Personenkraftwagen 20.000; LNF: Leichte Nutzfahrzeuge 2.000; SNF: Schwere Nutzfahrzeuge 750).

Der unter 4.2.1. und von der Politik häufig thematisierte weitere Ausbau des öffentlichen Verkehrs, Stichwort 2.Schienenachse, Mühlkreisbahn, etc. ist bisher nicht über ein Planungs- bzw Sondierungsniveau hinausgekommen, konkrete Zeitpläne zur Umsetzung liegen nicht vor.

Betreffend des unter 2.1.4. und insbesondere 4.1.6 angeführten Ausbaus der Rad und Fußinfrastruktur ist folgendes zu ergänzen:

Lt OÖN Artikel vom 21.12.2018 habe lt Stadtrat Hein das Radfahrbudget 2018 insgesamt 370.200 Euro betragen. Dies entspricht umgerechnet 1,82 Euro pro Einwohner und ist im Städtevergleich dramatisch zu niedrig. Auch das Radfahrbudget des Landes OÖ ist mit knapp über 1(!)Euro deutlich unterdotiert.

Das im Artikel angeführte teuerste Projekt, die Verbindung Hafenstraße - Petzoldstraße um knapp 200.000 Euro (und somit die Hälfte des Budgets) dient nicht der Förderung des Radverkehrs sondern ist ein Umbau des bestehenden Radweges aufgrund der in Bau befindlichen neuen Eisenbahnbrücke bzw ASFINAG Bypass Brücken.



Situation Kreuzung Petzoldstrasse Hafenstrasse am 27.12.2018

Vor allem aber wurden im Bereich der betroffenen Messstelle Römerberg keine Maßnahmen zur Attraktivierung des Radverkehrs gesetzt, Radfahren in der soeben sanierten

Kapuzinerstr-Hopfengasse- Sandgasse- bzw. Waldeggstraße ist aufgrund der fehlenden Radinfrastruktur lebensgefährlich.

( <https://www.nachrichten.at/oberoesterreich/linz/Hein-Das-Fahrrad-muss-zu-einer-echten-Alternative-zum-Auto-werden;art66,3085882>)

Abbildung 8: NO<sub>2</sub>-Immissionen Linz-Römerberg



Quelle: Land OÖ, Abteilung Umweltschutz

Die Darstellung der Verteilung von NO<sub>2</sub> lässt erkennen, dass es nicht nur im Bereich des Römerbergtunnels zu Grenzwert-Überschreitungen beim JMW kommt; auch weisen beispielsweise die Waldeggstraße und verkehrlich ähnlich gelagerte Straßen hohe Belastungswerte auf. Die Messstelle Linz-Römerberg kann daher als repräsentativ für die NO<sub>2</sub>-Belastung in Linz Zentrum angesehen werden.

Zusammenfassend ist somit durch die im Programm von 2011 und durch die Überarbeitung von 2018 vorgeschlagenen Maßnahmen keine wirksame und zeitnahe Reduktion der NO<sub>2</sub> Belastung im Linzer Stadtgebiet zu erwarten.

Zu diesem Schluss kam auch die Initiativprüfung des Landesrechnungshofes vom 20.2.2018: (<http://www2.landoberoesterreich.gv.at/internet/tgbeilagen/Beilage%205087/2018%20-%20Landesrechnungshofbericht%20-%20Initiativpr%C3%BCfung.pdf?id=13494&n=5087&j=2018>)

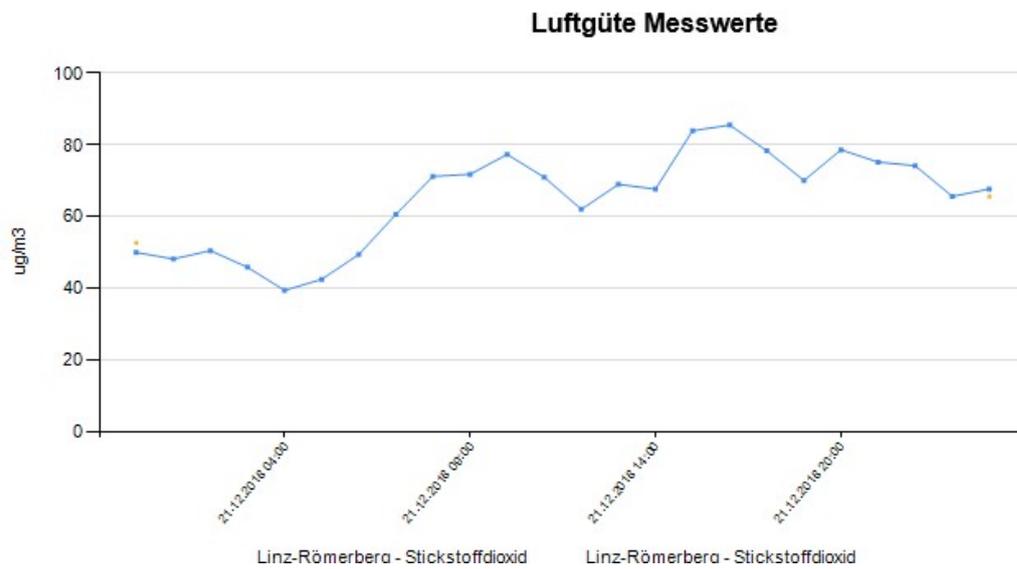
In diesem Bericht wird neben der „fehlenden Bewusstseinsbildung der Bevölkerung für die Themen Luftgüte, Verkehr und gesundheitliche Folgen und der negativen Darstellung im Zusammenhang mit Verboten“ auch auf die „extremen Gesundheitskosten von 5 Mrd./Jahr und die knapp 8200 vorzeitigen Todesfälle hingewiesen. Es sei hier „ein umfassender Handlungsbedarf betreffend das Stadtgebiet Linz gegeben und rasch wirksame Maßnahmen zu setzen...“ Es würden keine „ausreichend wirksamen Maßnahmen zu Reduktion der No<sub>2</sub> Werte getroffen“. Wie auch die Umweltschutzabteilung des Landes OÖ und das Umwelt-Bundesamt wird deshalb im Bericht „alternativlos“ ein emissionsabhängiges Fahrverbot in den betroffenen Gebieten in Linz empfohlen.

Es sind deshalb entgegen dem vorliegenden Programmwurf gemäß §9a IG-L zeitnah(!) wirksame Maßnahmen zur Reduktion des NO<sub>2</sub> verursachenden PKW und LKW Verkehrs im Stadtgebiet zu setzen.

Hierzu zählt neben einem effektiven Ausbau der Radinfrastruktur auch ein Begrenzen des motorisierten Individualverkehrs im innerstädtischen Bereich.

Denn wie in der Stellungnahme des zuständigen Landesrates Anschöber zum Rechnungshofbericht angeführt waren „die augenfälligsten Verbesserungen Großteils auf die Maßnahmen der Industrie zurückzuführen“

Die „dramatische Verbesserung der Luftqualität auch in Linz“ kann angesichts der aktuellen NO<sub>2</sub> Werte (Messstelle Römerberg vom 21.12.2018) nicht nachvollzogen werden...



Anmerkung: NO<sub>2</sub> Werte Messstelle Römerberg vom 21.12.2018