

Landeshauptstadt Dresden  
Frau Bürgermeisterin Eva Jähnigen  
Beigeordnete für Umwelt und Kommunalwirtschaft  
Postfach 12 00 20  
01001 Dresden

26. Januar 2018

## **Stellungnahme zum Entwurf eines neuen Luftreinhalteplans der Landeshauptstadt Dresden**

Sehr geehrte Frau Bürgermeisterin,

die Landeshauptstadt Dresden hat unter Federführung des Umweltdezernats den Entwurf eines neuen Luftreinhalteplanes vorgelegt, mit dem die seitens europäischen Rechts geforderten Grenzwerte in Bezug auf Feinstäube und Stickoxide zuverlässig eingehalten werden sollen. Um das absolute „worst-case“-Szenario der innerstädtischen Fahrverbote zu verhindern, welche einen erheblichen Eingriff in die Mobilität von Einwohnern, Besuchern und Wirtschaftsverkehr der Stadt bedeuten würden, enthält der Plan eine Vielzahl von Maßnahmen, die zu einer messbaren Reduktion der Emissionen führen sollten – der Maßnahmenschwerpunkt liegt dabei auf dem Straßenverkehr, der derzeit bis zu 70 Prozent der Emissionen in die Luft verursachen soll.

Die Industrie- und Handelskammer Dresden und die Handwerkskammer Dresden unterstützen Luftreinhaltemaßnahmen der Stadt Dresden als solches und begrüßen die Entscheidung, anstelle von Fahrverbotsmaßnahmen einen weitreichenden, methodisch fundierten und vielfältigen Maßnahmenkatalog zu Grunde zu legen. Der lebendige, vielfältige Dresdner Einzelhandel, Handwerker, die Reparaturen und Baumaßnahmen ausführen und Dienstleister, wie beispielsweise Taxis, werden auch in Zukunft darauf angewiesen sein, dass man als motorisierter Individualverkehr problemlos in die Innenstadt gelangen kann.

### **Aktuelle Situation des Wirtschaftsverkehrs in der Stadt Dresden**

Die verkehrsplanerische Entwicklung der letzten Jahre, die in der Umsetzung tendenziell den motorisierten Individualverkehr innerhalb des 26-er Ringes erschwert – und sich auch im Entwurf des Luftreinhalteplans widerspiegelt – trifft Privatpersonen und den Wirtschaftsverkehr. Im Dienstleistungsbereich und im Handwerk ist es schwierig, ja teilweise sogar unmöglich, Warenanlieferungen durchzuführen oder die Erbringungsorte von Dienst- bzw. handwerklichen Leistungen in der Innenstadt ohne die Verletzung von Park- und Zufahrtsanordnungen zu erreichen.

Die Innenstadt muss für Dienstleister aller Branchen gut erreichbar sein. Die Industrie- und Handelskammer Dresden und die Handwerkskammer Dresden fordern deshalb ein einfaches, effizientes Ausnahmegenehmigungssystem für in der Innenstadt tätige Dienstleistungserbringer und bringen sich gerne in die konkrete Ausgestaltung des Systems mit ein.

### **Maßnahmenpaket Luftreinhaltung aus Sicht der Wirtschaft**

Die Industrie- und Handelskammer Dresden und die Handwerkskammer Dresden haben das im Luftreinhalteplan entwickelte Maßnahmenpaket mit Blick auf die Auswirkungen auf den Wirtschaftsverkehr ausgewertet und daraus im folgenden Abschnitt Bewertungen und weitergehende Forderungen entwickelt.

Grundsätzlich sollte jedoch zuerst hervorgehoben werden, dass aus Sicht der Wirtschaft der städtische Luftreinhalteplan ohne eine Untersetzung mit konkreten Kostenschätzungen, Finanzierungs- und Zeitplänen zur Umsetzung der Maßnahmen sowie der Einbeziehung aller involvierten städtischen Einrichtungen und betroffenen kommunalen Partner keine nachhaltige Wirkung zeigen kann. Die Planungen, die Finanzierung und die zeitliche Priorisierung müssen berücksichtigen, dass die Konzepte nur dann, wenn die Maßnahmen sinnvoll ineinander greifen, tatsächlich zu einer luft- und verkehrstechnischen Verbesserung führen werden. Maßnahmen, die Auswirkungen auf andere Maßnahmenggebiete haben, dürfen deshalb nicht alleine stehen. Planungszuverlässigkeit ist darüber hinaus für die konsequente Nutzung von Fördermöglichkeiten unabdingbar; so konnten beispielsweise seitens der Dresdner Verkehrsbetriebe in der Vergangenheit Fördermittel nicht abgerufen werden, weil es noch an einer gerichtsfesten öffentlichen Planung fehlt.

### **Verkehrliche Infrastruktur**

Die geplanten Maßnahmen zur Verbesserung der verkehrlichen Infrastruktur, dazu gehören

- der Aufbau und die Ertüchtigung eines attraktiven Radwegenetzes,
- die Verstetigung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) auf den Hauptverkehrsstraßen,
- neue Straßenbahnstrecken mit separatem Gleisbett,
- ein verbessertes Lichtsignalanlagen-Management (LSA)
- sowie die Verlegung von Bundesstraßen,

sind aus Sicht der Wirtschaft im Grundsatz positiv zu sehen. Allerdings wird erst aufgrund eines konkreten Planes zur Umsetzung eine abschließende Bewertung möglich sein. Die angestrebte geringere Verkehrsdichte in der Stadt würde den notwendigen Wirtschaftsverkehren aus Industrie, Dienstleistung und Handwerk grundsätzlich entgegenkommen.

Verbesserte Verkehrs- und Parkinformationen, Lieferzonen- und Baustellenmanagement würden auch mit Hinblick auf die Verkehrsinfrastruktur Erleichterungen schaffen.

## **Parkraumbewirtschaftung**

Die Innenstadt verliert zurzeit durch hohe Neubautätigkeit und Lückenschlüsse etliche Parkflächen. Es besteht aus Sicht der Wirtschaft die Gefahr, dass diese rasante Reduzierung des Parkraumangebotes durch Bautätigkeit (zu großen Teilen auch auf ehemaligen Parkflächen) das Verkehrsaufkommen maßgeblich erhöht. Die Stadt muss deshalb dafür Sorge tragen, dass ein bedarfsangepasstes Parkraumangebot entsteht. Gebührenstaffelungen, Lenkungskonzepte und Digitalisierung in der Fahrzeugführung können dem Risiko eines allein durch die Parkplatzsuche verursachten erhöhten Verkehrsaufkommens zusätzlich entgegenwirken und gerade in Innenstädten durch eine Reduzierung des Parksuchverkehrs das Verkehrsaufkommen insgesamt deutlich reduzieren. So konnte der Einsatz eines kombinierten Sensorsystems/Leitsystems der Firma Siemens in San Francisco den innerstädtischen Parkplatzsuchverkehr seit 2010 um 43 Prozent verringern.

## **Geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen**

Geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen, wie die Ausweitung der Geschwindigkeitsüberwachung an (unter Luftreinhaltegesichtspunkten) kritischen Punkten, wie zum Beispiel an der Bergstraße stadtauswärts oder an der Bautzener Straße, müssen mit Maßnahmen, die den Verkehrsfluss verbessern, etwa durch ein besseres Lichtsignalanlagen-Management, einhergehen.

## **Förderung des Radverkehrs**

Mit einer zügig vorangetriebenen, funktionalen und weitgehend von Auto- und Fußverkehr entkoppelten Umsetzung und Verbesserung des Radwegenetzes, das auch die Außenbezirke gut an das Zentrum anbindet, kann aus Sicht der Wirtschaft eine wesentliche Entlastung in Bezug auf die Luftreinhaltung erreicht werden.

## **Erweiterung des ÖPNV-Angebots**

Auf die steigende Nachfrage im Bereich des ÖPNV sollte mit zusätzlichen Angeboten im Ballungsraum Dresden reagiert werden und die dichte Vernetzung der Verkehrsträger an zentralen Mobilitätspunkten, beispielsweise durch Fahrrad- sowie Park & Ride-Stellplätze noch weiter verbessert werden. Kurze Taktzeiten und attraktive Ticketangebote sind dabei Grundvoraussetzung für ein multimodales Mobilitätsverhalten. Darüber hinaus könnte eine Erweiterung von Service- und Abrechnungsangeboten, wie zum Beispiel der Online-Ticketkauf über eine App, realisiert werden. Aus Sicht der Wirtschaft werden Pendler- oder Besucherparkplätze am Stadtrand auf weniger Interesse stoßen als im Umfeld des 26er-Ringes gelegene Parkplätze mit gutem Anschluss an den ÖPNV. Damit könnte eine klare Preisstaffelung mit definierten Parkraumzonen verbunden werden, die gerade für den Nutzer von außerhalb klar gekennzeichnet sein sollte (z. B. „günstig parken“ P3/„parken mit Fahrschein“ P2/„Stadtzentrum“ P1).

Die Landeshauptstadt Dresden sollte darüber hinaus in Betracht ziehen, zukunftsweisende Projekte, wie die Bahntrassen hin zum Nürnberger Platz, nach Kesselsdorf und nach Weißig, administrativ zu unterstützen.

## **Baumaßnahmen und Maßnahmen zur Verstetigung des Verkehrs**

Die in letzter Zeit erfolgten Sanierungen von Hauptverkehrsstraßen haben leider nicht zur Verstetigung des Verkehrsflusses geführt. Aufgrund wegfallender Fahrspuren, einer teilweise weder im Sinne eines optimalen Verkehrsflusses für alle Verkehrsteilnehmer, noch im Sinne der Teilhabegechtigkeit angepassten Vorrangschaltung für den ÖPNV und Bedarfsampeln für Fußgänger, haben sich die Sanierungsmaßnahmen als Feinstaub begünstigend herausgestellt.

Als Beispiele sind hier die Bautzener Straße, Leipziger Straße und Bodenbacher Straße zu nennen, wo insbesondere in den Hauptverkehrszeiten die Straßenbahn quasi als Pulkführer im Haltestellenrhythmus für ein permanentes Stop-and-Go für den motorisierten Individualverkehr sorgt.

Auch der zu beobachtende Trend in der Innenstadt, Fußgängerverkehr und Straßenverkehr/MIV bei Querungen auch großer, verkehrstarker Straßen, wie der Bundesstraße 170, zu vermischen, ist mit Hinblick auf eine Verstetigung des motorisierten Individualverkehrs kontraproduktiv. Beispiele hierfür sind die bisherigen Querungen durch die Tunnel Pirnaischer Platz und Hauptstraße sowie die Fußgängerbrücke Albertstraße.

Gefordert wird ein smartes LSA-Management für einen schnellen ÖPNV und eine verstetigte Bewegung des MIV auf den MIV-starken Straßen der Stadt (s. M8, M9), welches jedem Verkehrsträger weitgehend gerecht wird.

Bezüglich der Loschwitzer Brücke bestehen unsererseits erhebliche Bedenken zur vorgeschlagenen Einengung der Fahrbahn. Der Großteil des Verkehrs auf dem Blauen Wunder sind Berufspendler aus dem Schönfelder Hochland und dem weiteren Umfeld bis Bischofswerda, deren Ziel der Dresdner Osten ist. Diese über die Waldschlösschenbrücke ableiten zu wollen, würde erhebliche Mehrkilometer und damit Mehremissionen bedeuten. So lange eine attraktive ÖPNV-Anbindung für den Pendlerverkehr nicht gegeben ist, ist eine Fahrbahnverengung an dieser Stelle aus unserer Sicht unglücklich und birgt im Rahmen des Luftreinhalteplans unnötiges Konfliktpotential. Darüber hinaus sollte geprüft werden, inwieweit die Augustusbrücke nach der Sanierung im Rahmen einer Einzelgenehmigung durch Dienstleister genutzt werden kann.

## **Förderung alternativer Antriebstechnologien**

Grundsätzlich sollte geprüft werden, inwieweit die in der Stadt Dresden zum Einsatz kommenden Taxis in Bezug auf umweltfreundliche Antriebstechnologien förderfähig sind. In dieser Hinsicht sollten Taxis als Teil des ÖPNV und nicht des MIV verstanden werden.

## **Emissionen der Industrie**

Industrie- und Kleinf Feuerungsanlagen im sonstigen Gewerbe spielen bei Emissionen von Stickoxiden und Feinstaub nur eine untergeordnete Rolle. Für diesen Bereich hat der Gesetzgeber in der Vergangenheit stetig strengere Anforderungen festgelegt, die zu einem Rückgang der Emissionen geführt haben. Mit der Nachrüstung der Anlagen auf den neuesten Stand der Technik haben die Unternehmen einen erheblichen Beitrag zur Reduzierung der Emissionen geleistet, was mit erheb-

lichen wirtschaftlichen Belastungen verbunden war. Leider werden im Entwurf des Luftreinhalteplans Emissionsdaten aus dem Jahr 2012 herangezogen, obwohl aktuellere Werte vorliegen. Die Kammern regen an, die Unternehmen bei freiwilligen Initiativen zur Reduzierung ihrer Emissionen finanziell und organisatorisch zu unterstützen, um auch hier noch weitere Verbesserungen im Sinne der Luftreinhaltung zu erreichen.

### **Projekte und Unterstützungsmaßnahmen der Wirtschaft**

Von Seiten der Wirtschaft werden die Bemühungen der Landeshauptstadt Dresden im Bereich der Luftreinhaltung konkret unterstützt.

Maßnahmen beinhalten unter anderem

- die weitgehende Umstellung von Fuhrparks auf Leasingmodelle, um den regelmäßigen Austausch mit moderner, emissionsärmerer Antriebstechnik zu ermöglichen,
- die Bewerbung und Inanspruchnahme des DVB-Jobtickets, welches mit einer weiteren Senkung der Unternehmensmindestmitarbeiterzahl, gegebenenfalls auch über Rahmenverträge, den Umstieg auf das Angebot des ÖPNV für Mitarbeiter kleinerer Unternehmen noch attraktiver machen könnte.

Darüber hinaus gibt es Beratungs- und Ausbildungsangebote:

- die Handwerkskammer Dresden bietet das im Rahmen des Schaufensters Elektromobilität entwickelte Fortbildungsangebot „Smart Advisor“ (Berater für Elektromobilität) im Rahmen ihres Bildungsprogramms an,
- die Industrie- und Handelskammer Dresden plant ein Weiterbildungsangebot, welches Unternehmensmitarbeiter zu Mobilitätsberatern weiterbildet, die Unternehmen und Mitarbeiter zu Fragen der nachhaltigen Mobilität beraten sollen.

Darüber hinaus möchten wir die Entwicklung einer gemeinsamen „Last-Mile“-Strategie für Paketlieferdienste anregen. Vorstellbar wären etwa neutrale Paketstationen und überall dort, wo ein Kunden-/Lieferantenkontakt als unverzichtbar angesehen wird, auch neue Arbeitsmittel wie elektrische Kleintransporter oder Lastenpedelecs.

Um eigene Unternehmensinitiativen zur Reduzierung von Emissionen zu unterstützen, möchten wir auf das Projekt Ökoprofit verweisen. Obwohl Ökoprofit in Dresden seit 2007 mit großem Erfolg durchgeführt wurde, scheint es derzeit an politischem Willen zur Fortführung zu fehlen. Die Industrie- und Handelskammer Dresden und die Handwerkskammer Dresden möchten das Projekt nach wie vor unterstützen, wenn die Stadtverwaltung Dresden wieder geeignete Rahmenbedingungen schafft.

## Zukünftige Zusammenarbeit in der Luftreinhalte- und Verkehrsplanung

Die Luftreinhaltung ist ein Zukunftsthema. Städtische Luftreinhaltepläne werden fortgeschrieben und weiterentwickelt, die Datenqualität, Ursachenanalysen und Prognosen der Schadstoffbelastung dabei weiter verbessert werden. Allerdings wird die zuverlässige und zeitige Umsetzung der geplanten Maßnahmen die Städte auch in Zukunft vor Herausforderungen stellen.

Damit verkehrsbedingte Luftverschmutzung nachhaltig reduziert wird, ist mittel- bis langfristig die Reduzierung des innerstädtischen Verkehrsaufkommens notwendig. Eine nachhaltige Raum- und Standortplanung, eine Erweiterung der Verkehrsinfrastrukturen und vorausschauendes Mobilitätsmanagement sind in dieser Hinsicht maßgebliche Erfolgsfaktoren. Im Gegensatz zu Fahrverboten können so auf den jeweiligen städtischen Raum und die verschiedenen Nutzer angepasste Lösungen den Verkehr und die Mobilität in den Städten nachhaltig verbessern.

Die beiden Dresdner Kammern sehen sich als Partner der Stadt Dresden in der Luftreinhaltepolitik und möchten sich auch in Zukunft in politische und planerische Entscheidungsprozesse in diesem Themenbereich einbringen, um zu gewährleisten, dass auch die Interessen der in Dresden ansässigen Unternehmen in weitere Planungen und die konkrete Umsetzung einbezogen werden und so eine in jeder Hinsicht nachhaltige und ausgewogene Luftreinhaltepolitik gestaltet wird. Nur so kann das für den langfristigen Erfolg der Strategien erforderliche Miteinander statt Gegeneinander der unterschiedlichen Interessen und Verkehrsteilnehmer umgesetzt werden.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Andreas Brzezinski  
Hauptgeschäftsführer  
Handwerkskammer Dresden



Thomas Ott  
Stellv. Hauptgeschäftsführer  
Industrie- und Handelskammer Dresden