

Umweltamt
Landeshauptstadt Dresden
Postfach 12 00 20
01001 Dresden

Entwurf des Luftreinhalteplans für die Landeshauptstadt Dresden 2017

Stellungnahme

Sehr geehrter Herr Hilbert,

die BUND Regionalgruppe Dresden bedankt sich für das Einräumen des Mitspracherechts entsprechend § 47 Abs. 5 BImSchG. Nach gründlicher Prüfung der uns zugesandten Unterlagen aus natur- und umweltschutzfachlicher sowie -rechtlicher Sicht nehmen wir wie folgt Stellung:

Der BUND begrüßt das Engagement der Landeshauptstadt ihrer rechtlichen Verpflichtung, der Einhaltung von Stickoxid- und Feinstaubgrenzwerten, nachzukommen. Die geplanten Maßnahmen sehen, unter der Annahme, dass die entsprechende Modellierung zutrifft, vor, dass bis 2020 nur noch zwischen 80 und 109 Dresdner Bürger*innen von Grenzwertüberschreitungen an ihrer Wohnstätte betroffen sind. Es ist für den BUND fraglich, warum die Planung nicht vorsieht, dass es im Stadtgebiet bis 2020 keinerlei von gesundheitsschädlichen Grenzwertüberschreitungen Betroffene mehr gibt. Da nun die Beteiligung der Öffentlichkeit schon in das Jahr 2018 fällt, möchten wir auf die Dringlichkeit der Umsetzung der Maßnahmen hinweisen, um die Zahl der von Grenzwertüberschreitungen Betroffenen möglichst gering zu halten. Des Weiteren möchten wir an dieser Stelle darauf aufmerksam machen, dass die EU-Grenzwerte für NO₂ und PM₁₀ als Minimalstandards dienen sollten. Insbesondere für NO₂ sollte aufgrund der Auswirkungen auf die Vegetation ein deutliches Unterschreiten des gesetzlichen Grenzwertes die Zielstellung sein. Ebenso gilt für den PM₁₀-24-Stunden-Grenzwert, dass die WHO zwar ebenfalls 50 µg/m³ als Tagesgrenzwert festsetzt, diesen aber für drei statt 35 Überschreitungstage pro Jahr als gesundheitlich unbedenklich berechnet hat.

Den ursachenbezogenen Ansatz in Bezug auf Feinstaub und Stickoxide, der durch fünf Handlungsfelder umgesetzt werden soll, halten wir für sinnvoll. Insbesondere einen

Handlungsschwerpunkt auf die Verringerung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) zu legen, ist eine nachvollziehbare und aus unserer Sicht richtige Entscheidung. Dass die Einrichtung einer Umweltzone im LRP 2017 nicht mehr diskutiert wird, finden wir verwunderlich, auch wenn uns nachvollziehbar ist, dass angesichts der deutlichen Überschreitungen der angegebenen Werte durch die EURO 4, 5 und 6 PKW, die Wirksamkeit einer solchen ohnehin fraglich scheint. In der nächsten Modellierung der Luftschadstoffbelastungen möchten wir Sie bitten, mit den aktuellen Werten aus der HBEFA 3.3 zu rechnen. Die Versicherung, die jetzige Modellierung sei sehr konservativ gehalten und es hätte entsprechende Anpassungsmaßnahmen gegeben, glauben wir Ihnen selbstverständlich, ist aber für uns nicht nachvollziehbar.

Handlungsfeld Absenkung MIV-Verkehrsaufkommen in der Innenstadt

Die Maßnahme M1 halten wir für sehr sinnvoll und unterstützen das Vorhaben die Parkgebühren in der Innenstadt anzuheben. Wir würden uns dabei wünschen, dass als untere Grenze für die Parkgebühren das beschriebene ehemalige Verhältnis zu den Tickets des ÖPNV angenommen wird. Außerdem ist insbesondere bei dieser Maßnahme eine schnelle Umsetzung geboten, da sie zu den wenigen Maßnahmen zählt, bei denen eine unmittelbare Wirkung abzusehen ist. Die Maßnahmen M2, M3, M4, M5 und M6 halten wir ebenfalls für angebracht, möchten jedoch darauf hinweisen, dass die Umsetzung dieser Maßnahmen einen ungewissen zeitlichen Horizont hat. Vor diesem Hintergrund möchten wir auf die turnusmäßige Überprüfung verweisen und vorschlagen, Zieltermine für diese und auch andere Maßnahmen festzusetzen.

Handlungsfeld intelligente Verkehrssteuerung

Eine Verstetigung des Verkehrs durch ein entsprechendes LSA-Management halten wir für einen prinzipiell guten Ansatz. Jedoch sollte die Maßnahme M8 in Relation zum Handlungsfeld Förderung des Fuß- und Radverkehrs betrachtet werden. Ebenso sehen wir in schnelleren PKW Reisezeiten einen Zielkonflikt zur Attraktivitätssteigerung des Umweltverbundes. Dies soll nicht bedeuten, dass allgemein schnellere Reisezeiten von uns nicht gewünscht seien, jedoch sollten diese im Sinne einer Reduzierung des MIV nicht in einem komparativen Vorteil desselben münden. Wir schlagen deshalb vor, eine intelligente Verkehrssteuerung unter dem Paradigma der Reduzierung des MIV umzusetzen, sodass im Abwägungsfall Verkehrsteilnehmer*innen des Umweltverbundes bevorzugt werden. Insbesondere sei hier auf Maßnahme M10 verwiesen, die wie M8 und M9 dem Straßen- und Tiefbauamt zur Umsetzung aufgegeben ist. Eine Abwägung an dieser Stelle wird diesen Zielkonflikt sicherlich berücksichtigen müssen und in Einzelfällen zugunsten einer Verkehrsform entscheiden müssen. Eine Priorisierung der Maßnahme M10 gegenüber M8 würde daher Klarheit schaffen.

Handlungsfeld Förderung des Fuß- und Radverkehrs

Dieses Handlungsfeld halten wir für besonders wichtig. Wir unterstützen die hier vorgeschlagenen Maßnahmen, würden aber auch eine genauere zeitliche Zielsetzung und, aufgrund der oben beschriebenen entgegenstehenden Maßnahmen, einer Ausgestaltung dieses Handlungsfeldes als verkehrsplanerisches Paradigma begrüßen (im Sinne der letzten beiden Absätze von Maßnahme M10).

Handlungsfeld Mobilitätsmanagement

Die Maßnahmen dieses Handlungsfeldes werden vom BUND inhaltlich unterstützt.

Handlungsfeld Geschwindigkeitsreduzierung auf stadtnahen Autobahnen

Die Maßnahmen dieses Handlungsfeldes werden vom BUND inhaltlich unterstützt. Wir bitten allerdings, sicherzustellen, dass die Maßnahme M14 auch über 2020 hinaus Anwendung findet.

Lokale Maßnahmen

Die Maßnahmen des LRP 2017, die sich auf Immissionshotspots beziehen, halten wir für sehr geeignet, um Grenzwertüberschreitungen schnell für viele Dresdner Bürger*innen zu vermeiden. Besonders deshalb, weil viele der allgemeinen Maßnahmen erst verzögert wirken, sollte die Umsetzung der lokalen Maßnahmen schnell vorangebracht werden. Vor diesem Hintergrund sollte kritisch hinterfragt werden, in welchem Zeitraum die Maßnahme M15 umgesetzt werden kann, da sie schon in den letzten sechs Jahren nicht umgesetzt werden konnte. Die Maßnahme M16 ist zwar sehr geeignet, um langfristig positive Auswirkungen auf die Feinstaub- und Stickoxidbelastung Dresdens zu haben, wird jedoch am Nürnberger-Ei im Planzeitraum kaum zum Tragen kommen. Maßnahme M17 bewerten wir sehr positiv und hoffen, dass sie möglichst schnell umgesetzt werden kann. Es wäre wünschenswert, den Verkehrsversuch in jedem Fall, auch trotz einer modellierten Einhaltung der Grenzwerte im Jahr 2020, durchzuführen, da, wie im Laufe des Textes dargelegt, seitens des BUND Skepsis besteht, dass alle Maßnahmen im Planzeitraum umgesetzt werden können. Besonders sinnvoll wäre es womöglich, die damit einhergehende Emissionsreduktion für den Winter 2018 zu nutzen, da bis dahin andere Maßnahmen wohl noch nicht zu Genüge greifen werden, um Grenzwertüberschreitungen an der Messstation Bergstraße zu vermeiden. Maßnahme M18 halten wir für sehr angemessen und freuen uns über diesen Schritt. Ebenso begrüßen wir es, dass auf der Königsbrücker Straße derzeit abschnittsweise Tempo 30 km/h gilt. Wir würden uns wünschen, dass dieser Sachverhalt auch nach Sanierung der Straße erhalten bleibt.

Wir bitten um Berücksichtigung unserer Anliegen und hoffen, dass der Entwurf des LRP 2017 entsprechende Änderungen erfährt. Bitte benachrichtigen Sie, uns in welcher Weise unseren Anliegen nachgekommen wurde.

Mit freundlichen Grüßen,

BUND Regionalgruppe Dresden, des BUND Sachsen e. V.