

Stellungnahme zum Entwurf des Luftreinhalteplans der Landeshauptstadt Dresden

1. Einführung

Die VCD Ortsgruppe Dresden begrüßt die Fortschreibung des Luftreinhalteplans aus dem Jahr 2011 und hält die zeitnahe Umsetzung der Maßnahmen für einen wesentlichen Bestandteil auf dem Weg zu mehr Lebensqualität in der Landeshauptstadt Dresden.

Insbesondere unterstützen wir die Zielstellung des Luftreinhalteplanes (LRP) den Anteil des Umweltverbundes am Modal Split zulasten des motorisierten Individualverkehrs (MIV) zu erhöhen. Im LRP stehen aus unserer Sicht zwei zentrale Maßnahmen adäquat an erster Stelle: Die Parkraumbewirtschaftung (M1) und die Änderungen der Stellplatzsatzung (M2). Beide Maßnahmen tragen aufgrund des Push/Pull Charakters maßgeblich zur Verkehrsverlagerung zum Umweltverbund bei. Auch der Ausbau der multimodalen Verknüpfung durch Förderung der P+R-Stellplätze und der Einrichtung von Mobilitätspunkten (M4 +M5) begrüßt der VCD.

Kritik und Anregungen sieht der VCD in drei wesentlichen Punkten, die im Folgenden einzeln ausgeführt werden:

- Die **Verstetigung des Verkehrsflusses** stellt nur bedingt eine wirksame Maßnahme zur Reduktion der verkehrsbedingten Emissionen im Straßenverkehr dar. Nur unter der Voraussetzung, dass der Verkehr flüssiger läuft aber nicht schneller wird, können solche Maßnahme die Emissionen reduzieren. Läuft der Verkehr aber schneller, steigt langfristig der Anteil des MIV am Modal Split.
- Die **Datengrundlage** auf Basis der drei Messstationen im öffentlichen Raum sowie dem entsprechenden Modell ist ausreichend. Maßgabe und im Interesse der Bürger sollte es jedoch sein, die Datengrundlage langfristig zu verbessern um ein möglichst genaues Abbild der tatsächlichen Schadstoffbelastung zu erhalten. Der VCD hat dazu die unten aufgeführten Vorschläge.
- Der **Lieferverkehr im Bereich der Paketzustellungen** stellt einen wesentlichen Anteil der verkehrsbedingten Emissionen. Die Branche birgt ein hohes Innovationspotenzial. Im LRP soll daher eine Maßnahme explizit für den Zustellverkehr aufgenommen werden. Die Vorschläge des VCD finden Sie am Ende des Textes.

2. Die Verstetigung des Verkehrsflusses

Der LRP beinhaltet eine Grundannahme, die in der Verkehrswissenschaft sehr skeptisch betrachtet wird. Eine Verstetigung des Verkehrsflusses senke demnach die Schadstoffemissionen des MIV, da weniger energieintensive Anfahrvorgänge erforderlich werden. Der Effizienzgewinn hat allerdings eine Schattenseite, denn eine Verstetigung des Verkehrsflusses durch grüne Wellen oder einer „intelligenten“ Verkehrssteuerung hat meist auch eine Beschleunigung des Verkehrs zur Folge. Die Wege mit dem Auto können schneller zurückgelegt werden und Autofahren wird de facto attraktiver. Mehr Menschen entscheiden sich öfter für das Auto, die Nachfrage steigt langfristig und der Verkehr nimmt zu. Die argumentierten Kraftstoffeinsparungen werden durch die Attraktivierung des Autofahrens z.T.

wieder kompensiert. Diese Ergebnisse werden in den Handlungsempfehlungen der Professur für Verkehrsökologie zur kommunalen Luftreinhaltung im Verkehrsbereich beschrieben [1].

Kalkuliert man diesen Rebound-Effekt ein, können durch geeignete Zusatzmaßnahmen die Emissionen dennoch langfristig gesenkt werden. Die Zusatzmaßnahmen müssen darauf abzielen, den Verkehr zwar flüssiger zu machen aber nicht schneller, sodass der langfristige Nachfrageeffekt ausbleibt. [2]. Andernfalls erweisen sich Maßnahmen zur Verstetigung des Verkehrsflusses sogar als kontraproduktiv und emissionserhöhend. Eine naheliegende Maßnahme wäre z.B. die Einführung einer grünen Welle für Tempo 30.

Alle Maßnahmen, die auf Basis einer Verstetigung des Verkehrsflusses zur Reduktion der Emissionen beitragen sollen, sind kritisch auf den oben genannten Rebound-Effekt zu überprüfen. Ist eine langfristige Nachfrageerhöhung wahrscheinlich, konterkariert diese Maßnahme den LRP. Es sind geeignete Zusatzmaßnahmen hinzuzufügen oder die Maßnahme aus dem LRP herauszunehmen.

3. Verbesserung der Datengrundlage

Die methodische Ausgestaltung des LRP basiert auf drei Messstationen im Stadtgebiet. Die übrigen Straßenzüge mit einem DTV von über 5000 Fzg/Tag werden modelliert. Die Herangehensweise stellt den LRP auf eine nachvollziehbare Datengrundlage. Dennoch halten wir es für zweckmäßig, die Datengrundlage langfristig zu verbessern und geeignete Maßnahmen dafür in den LRP aufzunehmen. Die Widerstände im Stadtrat oder anderen politischen Lagern gegenüber solchen Maßnahmen ist gering. Weiterhin fordern wir die LHD in Vertretung des Umweltamtes dazu auf sich nicht nur mit den Vorgaben der BImSchV zufrieden zu geben, sondern mittels eines tatsächlichen Abbildes der Schadstoffbelastung auf die Bevölkerung die Akzeptanz und Durchsetzungsfähigkeit des LRP zu verbessern.

Die VCD Ortsgruppe Dresden hat drei Vorschläge, wie mit überschaubarem Aufwand die Datengrundlage des LRP verbessert werden kann:

Installation von NO₂-Passivsammlern

Der VCD-Landesverband Bayern hat im Herbst 2017 erstmalig NO₂-Passivsammler der Firma passam ag aus der Schweiz im Feldversuch eingesetzt. Die Messsonden werden bei diesem Verfahren mithilfe eines Schutzbehälters an einer Laterne oder einem Fallrohr befestigt und messen die NO₂ Belastung der Umgebung. Die Sonde wird etwa ein bis vier Wochen am Standort belassen und kann im Anschluss im Labor ausgewertet werden. Wir haben zu dieser Stellungnahme ein Manual des VCD Landesverbandes Bayern beigelegt, in dem Hinweise zur Durchführung aufgeführt werden („VCD-Bayern – Hinweise zum Einsatz von NO₂ Passivsammlern“) sowie ein offizielles Blatt des Herstellers angefügt, auf dem u.a. die Messgenauigkeit bewertet wird („passam ag – Kenndaten zum NO₂-Passivsammler“). Weitere Infos finden sich auf:

<http://www.passam.ch/wp/de/products>

Verwendung mobiler Schadstoffmessgeräte „FLOW“ der Fa. Plume Labs

Das Londoner Start-Up Plume Labs hat ein mobiles Schadstoffmessgerät entwickelt, welches tragbar an einer Handtasche, einem Rucksack oder einem Fahrrad mitgeführt werden kann und dabei die Feinstaub- und Stickoxidbelastung misst. Die Daten werden per App für den einzelnen Nutzer ausgewertet. Weitere Infos finden sich auf:

<https://flow.plumelabs.com/>

Da für einen Einsatz der FLOW-Messgeräte seitens der LHD ein Konzept und eine wissenschaftliche Begleitung zur Generierung verlässlicher Emissionsdaten erforderlich, scheint der Aufwand für diese Methode zunächst hoch und eine Maßnahme im LRP etwas utopisch. Dennoch hält es die VCD Ortsgruppe für möglich eine externe Forschungsk Kooperation ins Leben zu rufen, die einen flächendeckenden Einsatz von FLOW-Messgeräten untersucht.

Verwendung von Feinstaub-Sammlern des OK Lab Stuttgart

Das OK Lab Stuttgart hat einen Sensor analog zum Passivsammler der Fa. passam ag entwickelt, der den Feinstaub der Umgebung misst.

<http://luftdaten.info/>

Der Einsatz an Emissions-Hot-Spots bietet sich für diesen Sensor an. Die notwendige Software ist frei verfügbar und es sind nur wenige und kaum preisintensive Materialien erforderlich. In Stuttgart sind aktuell ca. 300 Stk. dieser Sensoren im Einsatz und speisen den sogenannten Feinstaubradar.

Mit den drei Vorschlägen will die VCD Ortsgruppe Anregungen geben, wie die Datengrundlage für die mögliche nächste Fortführung des LRP verbessert werden kann.

Nicht zuletzt bietet sich für die LHD die Möglichkeit neben der zusätzlichen Emissionsdatenerfassung ein Monitoring Programm aufzusetzen, in dem die subjektive Schadstoffbelastung der Bevölkerung durch Befragungen und Evaluierungen aufgenommen wird. Hierfür sollten vor allem die Betroffenen in den Mittelpunkt gerückt werden, wie z.B. Radfahrer, Fußgänger oder Anwohner an Emissions-Hot-Spots. Solche Befragungen führen langfristig und wiederkehrend aufgesetzt ebenfalls zu einer besseren Akzeptanz und Durchsetzungsfähigkeit des LRP. Gleichzeitig könnte damit auch die Wirksamkeit gefasster Maßnahmen bestätigt werden.

4. Modellprojekt zum Lieferverkehr/Paktzustellung

Wie in allen anderen Großstädten sind in Dresden eine Vielzahl von Zustelldiensten unterwegs. Während Briefe per Rad zugestellt werden, werden Pakete fast ausnahmslos mit Kleintransportern verteilt. Die Kleintransporter sind üblicherweise Dieselfahrzeuge. Im täglichen Rennen um eine möglichst schnelle Zustellung parken die Lieferdienste oft auf Behindertenparkplätzen, in zweiter Reihe oder auf Geh- und Radwegen. Das führt zu einer Vielzahl von Behinderungen und Konflikten mit hohem Gefährdungspotenzial.

Der Zustellverkehr wird in den Daten der verkehrsbedingten Emissionen nicht als eigenständige Kategorie geführt. Je nach verwendeter Fahrzeuggröße des Lieferdienstes zählen die Emissionen zum Schwerverkehr oder zum Individualverkehr. Die Belastungen durch den Zustellverkehr insbesondere durch den Stop&Go-Verkehr gehen im Grundrauschen der Umweltbelastungen der Stadt unter. Durch die Fülle an Belastungen ergibt sich jedoch ein klarer Handlungsdruck. Das anhaltende Wachstum im Onlinehandel wird diesen Trend weiter verstärken. Die VCD Ortsgruppe fordert daher die Aufnahme einer Maßnahme im LRP, die im Ansatz die verkehrsbedingten Emissionen des Zustellverkehrs reduziert.

Ansätze für eine klimaneutrale Stadtlogistik gibt es viele. Beispielsweise durch großzügige Zuweisung von Stellflächen für gemeinsame Packstationen und Mikrodepots oder durch die

Förderung von Lastenrädern für die Haustürzustellung. Die Stadt Hamburg hat z.B. mit dem Zusteller UPS ein Pilotprojekt aufgesetzt, welches lokale Mikrodepots nutzt und anfährt, um von dort die letzte Meile mit einem elektrischen Lastenrad zurückzulegen.

<http://www.hamburg.de/pressearchiv-fhh/4442626/2015-01-28-bwvi-lieferkonzept/>

Zudem könnten die juristischen Möglichkeiten geprüft werden, das Stadtgebiet in einzelne Zustellbezirke aufzuteilen und diese dann auszuschreiben. Mit einer solchen Konzessionsvergabe wäre in einem bestimmten Gebiet nur noch ein Lieferdienst unterwegs. Die Ausschreibung kann wiederum Elemente wie eine gewisse Quote an E-Mobilen bzw. Mikrodepots oder Lastenrädern für den Zustelldienst enthalten. Alle diese Maßnahmen hätten große lokale Wirkungen. Und auch die Lieferdienste stehen alternativen Bedienungsformen und neuen Ansätzen durchaus aufgeschlossen gegenüber.

5. Literatur

- [1.] Becker U., Clarus E., Schmidt W., Winter M. „Stickoxide, Partikel und Kohlendioxid: Grenzwerte, Konflikte und Handlungsmöglichkeiten kommunaler Luftreinhaltung im Verkehrsbereich“, Dresden 27.11.2009, Professur für Verkehrsökologie
- [2.] Randelhoff M. „Anstatt einer Umweltzone: 45 Maßnahmen für bessere Luft in Städten und weniger Emissionen im Verkehr“, 29.11.2012, Blog Zukunft Mobilität, Zugriff am 09.01.2018, URL: <https://www.zukunft-mobilitaet.net/11827/analyse/45-alternativen-zur-umweltzone/>