

A N T R A G

Interfraktionell

Fraktion DIE LINKE, Bündnis 90/DIE GRÜNEN

Gegenstand:

Dresdner Weg 2.0: Saubere Luft - ohne Fahrverbote

Beschlussvorschlag:

Die Landeshauptstadt Dresden bekennt sich zu dem Ziel, ein nachhaltiges und dauerhaftes Einhalten der Luftschadstoffgrenzwerte auch ohne Fahrverbote zu gewährleisten. Hierzu bekennt sich die Landeshauptstadt Dresden, die Förderung von innovativen und ökologischen Verkehrsformen unverzüglich zu intensivieren. Die Landeshauptstadt Dresden versteht diesen Prozess als eine gemeinschaftliche Aufgabe von Kommune, Land und Bund.

Hierzu wird der Oberbürgermeister beauftragt,

1. in Gespräche mit der Bundes- und Staatsregierung – respektive deren Ministerien - einzutreten, um an der Ausgestaltung von Förderprogrammen für „emissionsarmen Verkehr“ (z. B. Masterplan GreenCity) mitzuwirken. In diesen Gesprächen soll auch die grundsätzliche Bereitschaft der Landeshauptstadt Dresden zur Teilnahme an allen Förderprogrammen zum Ausdruck gebracht werden.
2. mit dem Freistaat Sachsen in Gespräche einzutreten, damit sich dieser an der Komplementärfinanzierung von Bundesförderprogrammen beteiligt.
3. eine Teilnahme an sämtlichen Förderprogrammen zu “emissionsarmem Verkehr” zu prüfen und im Fall einer Teilnahme den finanziellen Eigenanteil haushalterisch bzw. durch Umschichtung kurzfristig zu sichern.
4. Gespräche mit den (lokalen) Anbietern von sauberer Mobilität/Energie – z. B. DVB AG/VVO, DREWAG, Car-/Bike-Sharing, Anbietern von Elektromobilität - zu führen, um möglichst schnell effektive Elemente zur schadstoffarmen Mobilität zu implementieren.
5. Gespräche mit den Umlandgemeinden zu führen, mit welchen Mitteln der interkommunale Verkehr umweltgerechter gestaltet werden kann.

6. die Landeshauptstadt Dresden als Modellstadt für einen (verstärkt) aus Bundes-/Landesmitteln finanzierten ÖPNV anzuzeigen. In diesem Zusammenhang ist mit DVB AG/VVO die Implementierung bzw. der Ausbau von Teilkomponenten (z. B. Sozialticket, Jobticket, Schülerticket, Senienticket, ...) auf ihre finanziellen Auswirkungen und Fahrgastpotenziale hin zu untersuchen.

7. die Potenziale der Digitalisierung – z. B. Verkehrsleitung, Home-Office, Seamless Mobility – ebenfalls verstärkt zu nutzen. Hierbei ist jedoch dem Datenschutz eine hohe Priorität zuzuweisen. Insbesondere Systeme oder Teilkomponenten, die personenbezogene Daten kommerziell verwerten bzw. die Daten zu anderen als der primären Aufgabe bestimmten Zwecken verwenden, sollen nicht in Betracht gezogen werden.

Beratungsfolge

Plandatum

Ältestenrat		nicht öffentlich	beratend
Dienstberatung des Oberbürgermeisters		nicht öffentlich	beratend
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Verkehr und Liegenschaften		nicht öffentlich	1. Lesung
Ausschuss für Umwelt und Kommunalwirtschaft (Eigenbetrieb Friedhofs- und Bestattungswesen sowie Eigenbetrieb Stadtentwässerung)		nicht öffentlich	beratend
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Verkehr und Liegenschaften		nicht öffentlich	beratend (federführend)
Stadtrat		öffentlich	beschließend

Begründung:

Die Landeshauptstadt Dresden ist aus mehreren Gründen prädestiniert, die Einhaltung der Luftschadstoffgrenzwerte auch ohne Einführung von (partiellen) Kfz-Fahrverboten zu erreichen. Dies liegt vor allem in günstigen Ausgangsbedingungen begründet, welche eine Vielzahl von kurzfristig umsetzbaren Maßnahmen ermöglichen. Beispiele hierfür sind:

- Dresden verfügt über ein entwickeltes ÖPNV-Netz, welches durch kurzfristig umsetzbare Maßnahmen wie z. B. Takt-Verdichtung und der Hinzufügung einzelner Netzkomponenten (z. B. Linienverlängerungen, Quartierbusse) einen erheblichen Attraktivitätszuwachs erreichen kann.

- Die DVB AG bietet (teilweise in Kooperation mit der Landeshauptstadt Dresden und/oder Gewerbe) ein differenziertes Ticketing-Angebot an (z. B. "Job-Ticket", "Sozialticket"). Auf diesen Erfahrungen aufbauend, können kurzfristig zusätzliche Angebote geschaffen und damit ein größerer Kundenkreis erschlossen werden. Denkbar wäre in diesem Zusammenhang die Einführung eines "Senientickets" oder die preisgünstige bzw. kostenlose Beförderung von Kindern und Jugendlichen.

- Die Ansiedlung eines großen Autoherstellers, welcher in der Vergangenheit leider mitursächlich für das Scheitern vergangener Luftreinhaltepläne war, nun aber mit innovativen und umweltschonenden Technologien eine nachhaltige Verbesserung der urbanen Luftqualität anstrebt. Weit über die schon seit langem bestehende Cargo-Tram hinaus können somit in Dresden neue Wege der (Elektro-) Mobilität in Kooperation mit der Stadt bzw. als Pilotprojekte umgesetzt werden.

- Leistungsstarke, kommunale Unternehmen, welche als Partner und Player für “Saubere Luft” agieren können.
- Ein bereits in jüngerer Vergangenheit durch den Stadtrat eingeschlagener (konzeptioneller) Weg hin zu “Saubere Luft” (Radwegkonzept, Elbfähre zwischen Pieschen und Osttragehege, Quartierbus Trachenberge, gesteigerte Haushaltsmittel für Fuß- und Radverkehr, Ausbau Elbe Rad- und Fußweg, etc.). Es gilt nun, diesen Weg konsequent weiter zu beschreiten und finanziell verstärkt zu unterstützen.

Aber auch mittelfristig bietet die Landeshauptstadt Dresden vielversprechende Voraussetzungen, um insbesondere den Anteil an Fuß- und Radverkehr signifikant zu steigern, z. B.:

- Die starke und weiter anhaltende urbane Verdichtung führt zu tendenziell geringeren Distanzen zwischen Quellen und Zielen der Mobilität. Eine städtebauliche Fokussierung auf die Entwicklung von nahräumlichen Wohn-, Arbeits- und Lebensquartieren wird in Dresden den Anteil von Rad- und Fußverkehr am Modal-Split deutlich erhöhen können.
- Sowohl die Fuß- als auch die Radinfrastruktur ist in den vergangenen Jahrzehnten sträflich vernachlässigt worden. Hier besteht ausgesprochen großer Nachholbedarf – und daher auch großes Entwicklungspotenzial für diese Verkehrsarten.

Darüber hinaus ist eine enge Kooperation und Koordination mit dem Umland notwendig, um auch den Pendlerverkehr “sauberer” und “effizienter” gestalten zu können.

Und schließlich wird die Digitalisierung in allen Bereichen zu großen Effizienzsteigerungen führen. Wie die Effekte der Digitalisierung sich konkret ausgestalten werden, ist heute noch nicht exakt vorhersehbar – es ist aber essenziell, den *Prozess* der Digitalisierung *aktiv* mitzugestalten.

Es ist evident, dass solch große Aufgaben und Veränderungen – insbesondere unter der Maßgabe, die Luftreinhaltgrenzwerte *schnellstmöglich* einzuhalten – nicht von einer Kommune allein getragen werden können. Hierzu sind Kooperationen mit Bund und Land notwendig.

Ziel dieses Antrags ist es daher, den “Politischen Willen” der Landeshauptstadt Dresden – sich selbst und gegenüber höheren Stellen – zu artikulieren, dass man in Dresden “Saubere Luft – ohne Fahrverbote” ausdrücklich anstrebt und hierzu aktiv zu der Umsetzung der dazu notwendigen Mittel bereit ist.

André Schollbach
Fraktion DIE LINKE.

Christiane Filius-Jehne
Bündnis 90/DIE GRÜNEN

Thomas Löser
Bündnis 90/DIE GRÜNEN