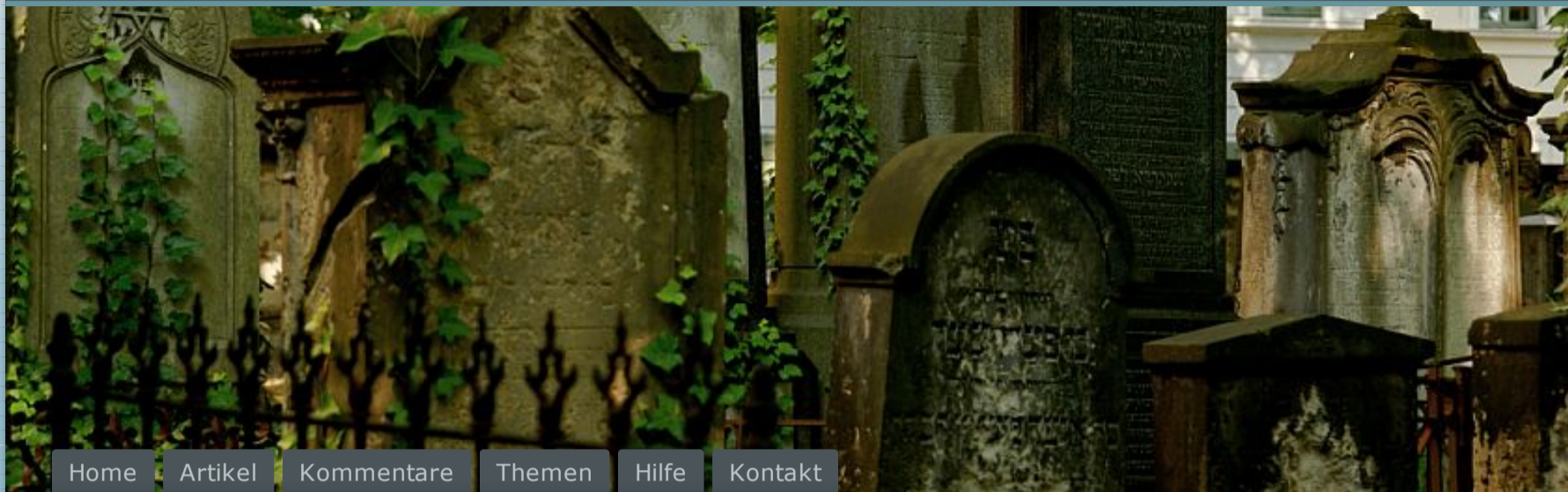


Quo vadis, Dresden?

Forum für Stadtentwicklung und Kommunalpolitik



[Home](#) [Artikel](#) [Kommentare](#) [Themen](#) [Hilfe](#) [Kontakt](#)

VERKEHR

ÄLTERE – ARTIKEL – NEUERE

ARCHIV

Schneller! Schneller?

Sonntag, 12. September 2010

VON JANA KNAUTH

Sven Morlok (FDP und sächs. Wirtschaftsminister) will eine „regelrechte“ vierspurige Königsbrücker Straße, um den Verkehrsfluß und die Luftqualität zu verbessern. Schneller fahren bedeutet weniger Emissionen, meint er. Ein Trugschluß einer [autofixierten Verkehrspolitik](#).

Der motorisierte Individualverkehr (MIV), auch einfach Autoverkehr genannt, ist wieder auf dem Vormarsch. Die Deutschen wollen Autos und zwar am besten die leistungsstärksten und schnellsten (SZ 10.09.2010, „Deutsche fahren auf starke Autos ab“). Mit den neuen Rußpartikelfiltern kann man sein Gewissen beruhigen – man tut was für den Umweltschutz. Leider ist es so einfach nicht. Läßt man mal außer Acht, welche Unmengen an Rohstoffen und Energie zur Herstellung und Entsorgung eines Autos notwendig sind, bleiben immer noch die ganz alltäglichen Probleme, die das Benutzen des Fahrzeugs mit sich bringen.

Seit einiger Zeit geistert eine eigenartige Auffassung durch die Köpfe der Autofahrer: ‚Je schneller ich durch die Stadt fahre, desto weniger Emissionen verursache ich. Fazit: Ich brauche möglichst breite Straßen um schnell durchzukommen – da haben alle ´was davon!‘

In der aktuellen Debatte um den Ausbau der Königsbrücker Straße wird genau dieses Argument vorgebracht und das nicht von irgendjemandem. Erst am Mittwoch (8.9., SZ „Königsbrücker jetzt schon zum Teil vierspurig“) behauptete Sven Morlok, sächsischer Wirtschaftsminister, FDP und sicher auch Autofahrer, daß ein zweispuriger Ausbau dieser Straße „aus verkehrstechnischer Sicht und wegen der Verkehrssicherheit abzulehnen“ sei. Morlok wörtlich: „Eine regelrechte Vierspurigkeit wird durchaus nicht nur den Verkehrsfluß, sondern auch die Luftqualität verbessern.“

Woher Herr Morlok diese Erkenntnis hat, läßt er uns nicht wissen. Tatsächlich ist genau das Gegenteil der Fall, wie ein [Dokument der TU-Dresden](#), Fakultät Verkehrswissenschaften, Lehrstuhl für Verkehrsökologie belegt. Dipl. Verkehrswirtschaftler Torsten Belter beschreibt in seiner Präsentation, welchen Effekt eine Beschleunigung des MIV auf die Gesamtverkehrssituation hat. Der Ausgangspunkt seiner Betrachtungen ist die Frage, ob aus ökologischer Sicht – nämlich zur Einhaltung der [EU-Luftqualitätsrichtlinie](#) –

Monat

ODER

Text suchen



ODER

Schlagw ort

ODER

Thema

NEUESTE ARTIKEL

[Geordnete Einzelhandelsentwicklung?](#)

[Gedenkfeier für Heidrun Laudel](#)

[Bebauungsplan zum Globus SB-Markt](#)

[Prozessbericht von der WSB-Verhandlung in Leipzig](#)

[Soll ein weiteres Zeugnis der Dresdner Architekturmoderne verschwinden?](#)

[Mündliche Verhandlung am BVerwG zur Waldschlösschenbrücke](#)

[Dresden im Wandel](#)

[Zum Tod von Wolfgang Hänsch](#)

[Machtkalkül statt Realismus?](#)

[Nachruf für Wolfgang Hänsch](#)

[Abschied und Wiederkehr](#)

[Eine alte Lüge und neue Probleme](#)

[Brücke gebaut – Rechtsstaat beschädigt](#)

die bisherigen Maßnahmen zur Beschleunigung des ÖPNV, beispielsweise die Vorrechtsschaltungen an Ampeln, zugunsten eines verstetigten Autoverkehrs aufgegeben werden sollten. Folge dieser Beschleunigung des MIV ist die Verlangsamung des öffentlichen Verkehrs. Es müssen wieder mehr Fahrzeuge eingesetzt werden. Dadurch wird die anfängliche Emissionsreduzierung schon ausgeglichen. Hinzu kommt zusätzlich induzierter Verkehr – weil es nun schneller geht, werden noch mehr Fahrten mit dem Auto erledigt – mit dem schließlich noch mehr Emissionen erzeugt werden.

Sven Morlok denkt auch darin zu kurz: Nicht die Auspuffgase sind das größte Übel, sondern die Partikel die durch Abrieb und Aufwirbelung entstehen. Je schneller das Fahrzeug unterwegs ist, desto mehr entstehen davon.

Will man also tatsächlich etwas zur Verbesserung der Luftqualität in der Stadt tun, kommt man um die Attraktivierung des ÖPNV und die Einschränkung des MIV nicht herum. Weniger Auto- und mehr öffentlicher Verkehr benötigen weniger Straßenraum, die sich langsamer bewegenden Autos verursachen weniger Unfälle und sind nicht mehr so laut. Fast wie nebenbei attraktiviert man so die öffentlichen Stadträume für die umweltfreundlichen Verkehrsteilnehmer – Fußgänger und Radfahrer – macht man die Stadt lebenswerter.

Diese Ansätze sind nicht neu und finden sich bereits zu Beginn der 1990-er Jahre in der „Denkschrift zum künftigen Städtebau und Stadtverkehr in Dresden“ (1991), verfaßt von renommierten Stadtplanern aus ganz Deutschland und der Schweiz:

„Das vorhandene Straßen-Brückennetz ist für den notwendigen Kfz-Verkehr ausreichend.

Erhöhte Mobilität und verbesserte Erreichbarkeit wird heute durch massive Förderung des ÖPNV, des Fußgänger- und Radverkehrs bei gleichzeitigem Rückbau der Hauptverkehrsstraßen erzielt. Damit wird genau das gewonnen, was die Dresdner heute schon haben: zweistreifige, gepflasterte Alleen mit breiten Gehpromenaden und Straßenbahn in Mittellage. Auf einen vierstreifigen, nutzungsunfreundlichen und umweltbelastenden Ausbau von Hauptverkehrsstraßen ist zu verzichten.“

Obwohl diese Prinzipien auch im [Leitbild Innenstadt](#) von 2008 fortgeschrieben wurden, konnten sie sich bisher nicht durchsetzen – die Autolobby war stärker.

Dieser Artikel wurde zuletzt am 21.10.2012 aktualisiert.

Sie können [den Artikel als .pdf-Datei speichern ...](#)

Gern können Sie auch [diesen Artikel weiterempfehlen ...](#)

Schlagworte: [DresdensErben](#) [KönigsbrückerStraße](#) [Stadtentwicklung](#)

Hochwasser-Brunch
„Dresden kann keine
Brücken“

SCHLAGWORTE

13.Februar Albertbrücke Aufgelesen
BautznerStraße Bürgerbegehren
Datenschutz Demokratie
Denkmalschutz
DresdensErben Elbhang
Elbtunnel Elbwiesen
Hochwasserschutz
KieswerkSöbriegen Kulturpalast
KönigsbrückerStraße
Landesregierung Landtag
Musikmetropole NetzwerkStadtforen
Neumarkt Parkschießung
Stadtbild
Stadtentwicklung Stadtrat
Stadtverwaltung
Waldschlößchenbrücke
Welterbe

„Quo vadis, Dresden?“ arbeitet mit WordPress.

Das Design basiert auf dem Theme „Ocean Mist“ von Ed Merritt.

(cc) 2010-2016 Verein „Bürgerbegehren Tunnelalternative am Waldschlößchen e.V.“ · Kontakt