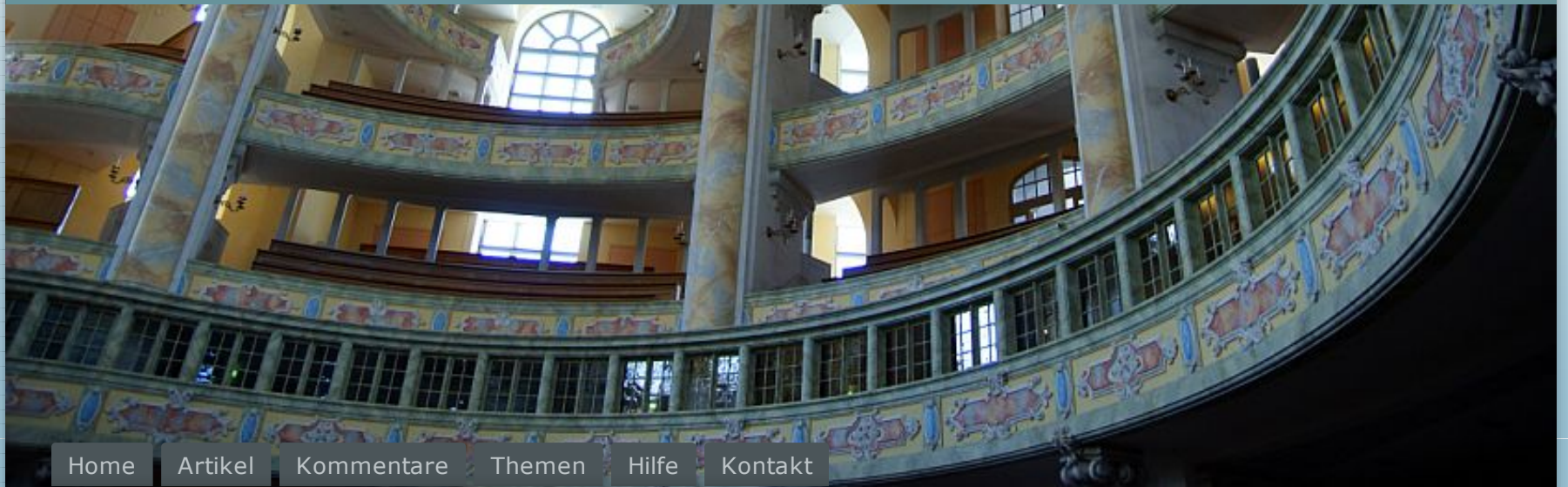


# Quo vadis, Dresden?

Forum für Stadtentwicklung und Kommunalpolitik



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

UMWELT

ÄLTERE – ARTIKEL – NEUERE

ARCHIV

## Dicke Luft?

Donnerstag, 28. April 2011

VON EDUARD ZETERA

Stellen Sie sich vor, Sie stehen, – sagen wir, an einem Dienstag – um 8 Uhr morgens mitten auf dem Pirnaischen Platz ... und um Sie herum: Ruhe. Bewegung herrscht allein auf den Straßenbahngleisen. Ab und zu passiert ein Bus oder ein Lieferwagen den Platz. Ansonsten sind nur Radfahrer auf den Fahrbahnen unterwegs, ihr gelegentliches Klingeln zerreißt die ohrenbetäubende Stille.

Diese Vorstellung macht Ihnen Angst? Gut möglich. Aber warum eigentlich? Verkehr verbindet sich für Sie vielleicht mit Mobilität, Bewegung; Bewegung mit Wirtschaft; Wirtschaft mit Einkommen, mit Wohlstand. So einfach wird der *Verkehr* – die meisten denken dabei zuerst an „MIV“ (motorisierten Individualverkehr) – zur elementaren Voraussetzung für unseren *Wohlstand* und damit unverzichtbar. Aber ist er das? Er ist es nicht. Aus verschiedenen Gründen:

- Grundlage für unseren Wohlstand ist *Mobilität*. Menschen müssen beweglich sein, um zusammen leben und zusammen arbeiten zu können.
- Der MIV ist nur eine Form der Mobilität. Genau genommen ist er die energieaufwändigste und damit die teuerste Art, Mobilität zu erreichen. Gleiches gilt für die erforderliche Infrastruktur.
- Der MIV verursacht erhebliche Luftverschmutzungen, welche nicht nur unangenehm, sondern auch gesundheitsschädlich sind.
- Es gibt andere Formen der Mobilität, welche bei ähnlicher Leistungsfähigkeit weniger Nachteile haben. Der ÖPNV ist nur eine davon.

Diese Einschätzung gibt keine Individualmeinung oder eine politisch oder ideologisch verzerrte Auffassung wieder, sondern weithin akzeptierte Tatsachen. Diese Erkenntnisse sind Allgemeingut; vielleicht nicht überall in Dresden. Daraus leiten sich gesetzliche Vorgaben ab, die dafür sorgen sollen, dass die Luft nicht über ein gewisses, vertretbares Maß hinaus mit Schadstoffen belastet wird.

In Dresden wiederum ist das gesunde Maß seit langem und erheblich überschritten. Daher erstellte die Stadtverwaltung 2008 einen Luftreinhalteplan (im folgenden kurz

Monat

ODER

Text suchen



ODER

Schlagwort

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](#)

„LRP 2008“: [.pdf-Datei, 4.578 kB](#)). Anfang des Jahres wurde einen aktualisierter Luftreinhalteplan für die Zeit ab 2011 („LRP 2011“: [.pdf-Datei, 5.973 kB](#)) vorgestellt und die Bürger um Stellungnahmen dazu gebeten. Den eher dünnen Beiträgen der Tagespresse nach ging es um die Einführung einer Umweltzone oder deren Verhinderung, aber beides wäre noch nicht so richtig klar, weil man wisse ja noch nicht ...

So entstand zunächst der Eindruck, dass eine ernsthafte Beschäftigung mit dem Thema nicht lohnt. Das jedoch ist ein großer Irrtum, wie sich inzwischen abzeichnet. Tatsächlich wird sich Dresden auf dramatische Veränderungen im Straßenverkehr einstellen müssen. Warum das so ist und warum die größten Umstellungen gerade auf den Straßenverkehr zukommen, ist dem Luftreinhalteplan zu entnehmen. Allerdings handelt es sich um ein sehr umfangreiches Dokument und um einen komplexen Sachverhalt. Daher will dieser Artikel einige zentrale Aussagen des Luftreinhalteplans erklären und aufzeigen, dass einige davon zumindest fragwürdig sind. Gleichwohl sind die angestrebten Ziele zu begrüßen, der Weg dahin wird aber alles andere als einfach – gerade in Dresden.

Aber der Reihe nach:

## Worum es geht

Erst einmal geht es um „NO<sub>2</sub>“ (LRP 2008, S. 12):

Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) ist ein Reizgas mit oxidierenden Eigenschaften. Es wird primär über Verbrennungsprozesse, zum geringen Teil direkt, überwiegend aber durch chemische Umwandlungsprozesse freigesetzt.

Erhöhte NO<sub>2</sub>-Konzentrationen können zu Atemwegsbeschwerden führen. Bei längerer Einwirkung höherer Konzentrationen kann es zu chronischer Bronchitis oder auch zu einer Erhöhung der Empfindlichkeit gegenüber Atemwegsinfektionen kommen.

Es geht daneben um „NO<sub>x</sub>“ ([Wikipedia](#)):

Stickoxide, Nitrose Gase oder Stickstoffoxide sind Sammelbezeichnungen für die gasförmigen Oxide des Stickstoffs. Sie werden auch mit NO<sub>x</sub> abgekürzt, da es auf Grund der vielen Oxidationsstufen des Stickstoffs mehrere Stickstoff-Sauerstoff-Verbindungen gibt. ... Mit Ausnahme des Lachgases verhalten sie sich gegenüber Wasser (beispielsweise in der Atmosphäre) als Säurebildner. Unter anderem wegen dieser Säurebildung (auf den Schleimhäuten) wirken sie reizend und giftig. Damit zogen sie ... schon frühzeitig eine umweltpolitische Aufmerksamkeit auf sich.

Schließlich geht es um „PM<sub>10</sub>“ (LRP 2008, S. 12):

PM<sub>10</sub> (sog. Feinstaub) besteht aus festen Bestandteilen der Luft, die kleiner als ein Zehntel der Dicke eines menschlichen Haares sind. Sie entstehen z.B. durch Verbrennungsprozesse, bei mechanischem Abrieb von Reifen und Straßenbelag oder durch Aufwirblung (primäre Partikel). Sie können aber auch sekundär aus gasförmigen Vorläuferstoffen gebildet werden. ... Die Partikel gelangen durch Nase und Mund in die Lunge, wo sie je nach Größe bis in die Hauptbronchien oder Lungenbläschen transportiert werden können. Der Zusammenhang zwischen erhöhten Feinstaubkonzentrationen und Atemwegserkrankungen, Herz-Kreislaufbeschwerden, Lungenkrebskrankungen und erhöhter Sterblichkeit ist durch verschiedene epidemiologische Studien inzwischen belegt.

Es geht also um Dinge in unserer Atemluft, die da wohl besser nicht drin sein sollten. Auch herrscht Klarheit darüber, woher sie kommen. So erklärt sich, dass die Gleichsetzung von „Luftreinhalteplan“ und „Umweltzone“ durchaus ihre Begründung hat (LRP 2011, S. 90):

Hochwasser-Brunch

„Dresden kann keine Brücken“

### SCHLAGWORTE

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

Der Kfz-Verkehr ist entsprechend der Analyse der Immissionssituation der wesentliche Verursacher der gegenwärtigen Grenzwertüberschreitungen. Etwa 74% der NO<sub>x</sub>-Gesamtemissionen und ca. 85% der PM<sub>10</sub>-Gesamtemissionen in Dresden sind auf den Kfz-Verkehr zurückzuführen.

Nach § 47 Abs. 4 BImSchG sind die Maßnahmen zur Luftreinhalte-/Aktionsplanung „entsprechend des Verursacheranteils unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit gegen alle Emittenten zu richten, die zum Überschreiten der Immissionswerte in einem Untersuchungsgebiet im Sinne des § 44 Abs. 2 BImSchG zu sonstigen schädlichen Umwelteinwirkungen beitragen.“

Die Untersuchungen des Landesamtes für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie zur Immissionssituation für Feinstaub sowie Stickstoffdioxid im Gebiet der LH Dresden haben verdeutlicht, dass der Straßenverkehr im lokalen Bereich das größte Minderungspotenzial besitzt.

Die Maßnahmenplanung ist deshalb in erster Linie auf den Straßenverkehr ausgerichtet.

Wie problematisch diese Bestandteile unserer Atemluft tatsächlich sind, darüber sind die Meinungen freilich geteilt. Gewisse Verdienste hat sich der ADAC erworben, wenn es darum geht, Zweifel an der Schädlichkeit von Feinstäuben und der Wirksamkeit von Umweltzonen zu streuen. Entsprechende Argumente werden dankbar aufgegriffen und halten sich tapfer in der Medienlandschaft, auch wenn sie jeglicher sachlichen Grundlage entbehren. So vermeldet das Helmholtz Zentrum München – Deutsches Forschungszentrum für Gesundheit und Umwelt am 27.07.2009: „[10 Monate Umweltzone in München – Relative Feinstaubbelastung nimmt ab.](#)“ Der gemeinsame Arbeitsausschuss „Feinstäube“ der Gesellschaft für Chemische Technik und Biotechnologie, der Gesellschaft Deutscher Chemiker und der Kommission Reinhaltung der Luft im VDI informiert in einer Pressemitteilung vom 22.06.2009 mit dem Titel: „[Feinstaub: Wissenschaftler halten Umweltzonen für sinnvoll](#)“ über [eine Stellungnahme](#), in welcher es heißt:

Die Experten aus dem Arbeitsausschuss „Feinstäube“ weisen daher darauf hin, dass Stellungnahmen wie das ADAC-Gutachten, das den Beitrag des Verkehrs zu Partikelbelastung, insbesondere für das Beispiel der Stadt Berlin negiert (Möller, 2008; ADAC, 2008), nicht im Einklang mit den Beobachtungen stehen und einer wissenschaftlichen Grundlage entbehren.

Es ist also überhaupt nicht erforderlich, den ADAC in dieser Angelegenheit ernst zu nehmen, vielmehr ist da ein wenig Mitgefühl angezeigt: Die Anerkennung solcher Tatsachen käme für den ADAC einer Selbstverleugung gleich. Dafür bezahlen seine Mitglieder ihre Beiträge nicht, also kann der Verband das schlicht nicht leisten.

Und noch etwas erschließt sich, jenseits des mehr oder minder wissenschaftlichen Diskurses, bereits dem normalen Menschenverstand: Wer noch Anfang des Jahres den Verzehr von Hühnerfleisch aus Sorge um dessen Dioxinbelastung verweigerte – Schon vergessen? –, den sollte die Luftverschmutzung genauso wenig ungerührt lassen. Der Wohlstandsmüll richtet Schaden in unserem Körper an, dabei ist es unerheblich, ob er durch die Nase oder den Mund hinein gelangt.

Wie dem auch sei: Auch in der EU sieht man die Probleme und reagiert entsprechend (LRP 2008, S. 6):

Der Rat der Europäischen Union hat 1996 die Luftqualitätsrahmenrichtlinie 1996/62/EG verabschiedet. ... Die Bundesrepublik Deutschland hat die Vorgaben des EU-Rechts im Jahr 2002 in nationales Recht umgesetzt. ... Diese [die Bundes-Immissionsschutzverordnung] enthält die genauen Immissionsgrenzwerte für Schadstoffe in der Luft. Werden Grenzwerte überschritten ... hat die zuständige Behörde ... einen Luftreinhalte- oder Aktionsplan zu erstellen.

Das war 1996. Im Jahr 2005 wurden in Dresden die Grenzwerte nachweislich wiederholt überschritten. In der Folge erstellte die Stadt im Jahr 2008 ihren ersten Luftreinhalteplan. Da sich die Grenzwertüberschreitungen über die Jahre 2006 bis 2009 fortsetzten, musste Dresden den Luftreinhalteplan nun fortschreiben.

Lesen Sie weiter auf Seite: [1](#) [2](#) [3](#) [4](#) [nächste](#) »

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: [Stadtentwicklung](#) [Stadtrat](#) [Stadtverwaltung](#)

KOMMENTARE ABONNIEREN

## Ein Kommentar zu diesem Artikel

Sehr interessant\_

In Deutschland ist DRESDEN laut der WHO-Statistik die Stadt mit der größten Luftverschmutzung!!!!

SPIEGEL  
27.09.2011

Globale Umweltverschmutzung  
Dicke Luft bringt Millionen Menschen den Tod

Die Luftqualität in Ballungsgebieten weltweit ist katastrophal – Städte im Iran, Pakistan und Indien stehen ganz oben in der Negativ-Statistik. Rund zwei Millionen Menschen sterben jährlich an verdreckter Luft. Auch in Deutschland werden die Richtwerte der Weltgesundheitsorganisation überschritten.

Qualmende Schloten, gelbgrauer Dunst, Straßen voller Autos: Weltweit ersticken große Metropolen förmlich an den Schadstoffen in der Luft. Emissionen aus Industrieanlagen und Kraftwerken, Autoabgase, mit Kohle und Holz befeuerte Kochstellen, schwelende Müllberge gehören zu den größten Quellen der Staub- und Rußpartikel.

Die Folgen sind dramatisch: Jedes Jahr sterben insgesamt rund zwei Millionen Menschen an den Folgen verunreinigter Luft, schätzen Experten der Weltgesundheitsorganisation WHO. In der Rangliste der Metropolen mit der dreckigsten Luft, die am Montag veröffentlicht wurde, stehen Städte im Iran, in Pakistan und Indien ganz oben. Auch die Hauptstadt der Mongolei findet sich weit vorne. Am saubersten ist dagegen die Luft – auch bedingt durch geringere Bevölkerungsdichte und günstigere Windverhältnisse – in Städten Kanadas und der USA.

Die 10 schmutzigsten Städte der Welt  
Land Stadt PM10 [ $\mu\text{g}/\text{m}^3/\text{Jahr}$ ] Jahr der Datenerhebung

Iran Ahwaz 372 2009  
Mongolei Ulaanbaatar 279 2008  
Iran Sanandaj 254 2009  
Indien Ludhiana 251 2008  
Pakistan Quetta 251 2003-2004  
Iran Kermanshah 229 2009  
Pakistan Peshawar 219 2003-2004  
Botswana Gaborone 216 2005  
Iran Yasouj 215 2009  
Indien Kanpur 209 2008

Quelle: WHO. Angegeben ist der Grad der Luftverschmutzung anhand der jährlich durchschnittlich ausgestoßenen Partikelmenge (mit einer Größe von 10 Mikrometern oder weniger) in Mikrogramm pro Kubikmeter.



In Deutschland ist DRESDEN laut der WHO-Statistik die Stadt mit der größten Luftverschmutzung: 2008 wurden dort durchschnittlich 31 Mikrogramm Partikel pro Kubikmeter Luft gemessen. Insgesamt 59 deutsche Städte werden in der Statistik geführt, in Wolfsburg war die Luft demnach am saubersten. Mit einer Menge von 17 Mikrogramm Partikel pro Kubikmeter Luft kam die Stadt auf Rang 327 der WHO-Liste. Die sauberste Stadt weltweit ist Whitehorse in Kanada mit drei Mikrogramm. Gemessen wurden nur Partikel mit einer Größe von 10 Mikrometern oder weniger.

Insgesamt wurden Daten aus 1100 Städten in 91 Ländern ausgewählt. Allerdings: Viele der Zahlen sind schon mehrere Jahre alt, und seitdem dürfte die Belastung insbesondere in Schwellenländern noch zugenommen haben. Denn bisher hat sich eine Regel stets bewahrt: Wächst die Wirtschaft, steigt auch die Menge der Emissionen. Am WHO-Ranking ist das allerdings nicht abzulesen.

Die schmutzigsten Städte Deutschlands

Stadt PM10 [ $\mu\text{g}/\text{m}^3/\text{Jahr}$ ]

Dresden 31

Weimar, Cottbus, Düsseldorf je 29

Stuttgart, Leipzig, Reutlingen je 28

Essen, Regensburg, Gelsenkirchen, Münster, Frankfurt je 27

München, Bremen, Berlin, Wuppertal, Mühlheim a.R. je 26

Augsburg, Erfurt, Duisburg, Potsdam je 25

Quelle: WHO. Angegeben ist der Grad der Luftverschmutzung anhand der 2008 durchschnittlich ausgestoßenen Partikelmenge (mit einer Größe von 10 Mikrometern oder weniger) in Mikrogramm pro Kubikmeter.

Schon vor Jahren hatte die WHO Richtlinien zur Begrenzung der Luftverschmutzung in Städten herausgegeben. Sie werden aber weltweit kaum eingehalten. Die Empfehlung liegt bei höchstens 20 Mikrogramm Partikel pro Kubikmeter im Jahresdurchschnitt. In vielen Städten werde aber ein Wert von 200 Mikrogramm überschritten, schreibt die WHO in ihrem Bericht.

Feinstaub wirkt sich insbesondere schädlich auf die Atemwege aus: Seit langem werden die schädlichen Abgase mit Atemwegserkrankungen wie Asthma in Verbindung gebracht. In den vergangenen Jahren wurden auch Zusammenhänge zwischen der Luftverschmutzung und einer Reihe anderer Krankheiten festgestellt, darunter Herz-Kreislauf-Erkrankungen und Brustkrebs.

Wie hoch das Risiko für bestimmte Erkrankungen ist, hängt nicht nur von der Partikelmenge ab, auch die Zusammensetzung der Luftverschmutzung spielt eine Rolle. Je nach Metropole kommen unterschiedliche Mengen schädlicher Verbindungen vor, darunter Kohlenmonoxid, Schwefeldioxid, Stickoxide, Rußpartikel sowie Kohlenstoffverbindungen, die etwa bei der Verbrennung von fossilen Brennstoffen freigesetzt werden.

2010 hatten Forscher der Max-Planck-Gesellschaft zusammen mit Kollegen vom Indian Institute of Technology in Roorkee eine ähnliche Tabelle erstellt: Sie zeigt, an welchen Orten die Menschen die am stärksten belastete Luft einatmen. Demnach ist das Gesundheitsrisiko in den Megastädten der Entwicklungsländer größer als in den Metropolen der Industrienationen. Allerdings handelt es sich bei den Berechnungen der Forscher um ein Modell. Zudem werden auch hier wöchentliche oder monatliche Schwankungen der Schadstoffkonzentrationen nicht berücksichtigt.

Auch die WHO geht für ihre Statistik lediglich von Jahresdurchschnittswerten aus. Doch selbst wenn die Zahlen keine absolut sicheren Werte wiedergeben, fällt das Fazit des WHO-Berichts klar aus: Im Jahr 2008, aus dem die meisten der jetzt veröffentlichten Statistiken stammen, seien schätzungsweise 1,3 Millionen Stadtbewohner vorzeitig aufgrund von Luftverschmutzung gestorben. Eingerechnet ist darin lediglich die Verschmutzung der Außenluft in den Metropolen. Wären die strengen WHO-Richtwerte angewandt worden, hätten fast 1,1 Millionen Todesfälle verhindert werden können, schreibt die Organisation.

cib/dpa/dapd

<http://www.spiegel.de/wissenschaft/mensch/0,1518,788562,00.html>

... schrieb Faust am Mittwoch, dem 28.09.2011, um 06:46 Uhr.

„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](#)