

# 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

Es verbleibt noch ein nennenswerter Einflussfaktor, durch den sich die Lage entspannen könnte: Das Wetter. In regenreichen Jahren wie 2004 und 2007 (vgl. LRP 2011, S. 28) sahen insb. die Feinstaub-Werte bundesweit besser aus. Zumindest für Dresden scheint das Jahr 2011 hingegen kein gutes zu werden, denn bereits bis April wurden an 29 von 35 zulässigen Tagen die Grenzwerte überschritten. Also herrscht jenseits des Wetters:

## Das Prinzip Hoffnung

Die bislang tatsächlich ergriffenen Maßnahmen zeugen eher von Hilflosigkeit:

- Bürgermeister Dirk Hilbert will bis 2015 die Anzahl der Jobtickets auf 23.000 verdreifachen (verglichen mit dem aktuellen Wert). Das klingt nur so lange beachtlich, bis man diese Zahl zu den 198.639 PKW ins Verhältnis setzt, welche 2008 in Dresden zugelassen waren (LRP 2011, S. 38).
- Seit Anfang 2009 ist die Rede davon, dass Dresden eine Modellregion für Elektromobilität werden soll. Inzwischen ist zumindest hier der Durchbruch geschafft: Die SZ verkündet in einem ganzseitigen Sonderbericht am 14.04.2011: „Für das Umweltamt soll ein Elektro-Auto angeschafft werden.“
- Ähnlich wird es den wirren Ideen von Stadtrat Hans Joachim Brauns ergehen: Von seinen Plänen zur Stadtbegrünung (der Großen Garten soll über die St. Petersburger Straße bis zur Goldenen Pforte ausgedehnt werden) werden wohl ein paar Pelargonienkübel übrig bleiben, um die die Skater kurven.

Das Vorgehen der Stadt belegt noch in anderer Hinsicht ihre Hilflosigkeit, wenn nicht gar ihre Unfähigkeit: Für Dresden zeichnen sich tiefgreifende Veränderungen ab – nicht erst seit dem LRP 2008, schon weit vor 2005 waren problematische Messwerte aktenkundig. Wer das zur Kenntnis nehmen wollte, konnte es längst tun. Diese Veränderungen werden die Lebensumstände aller Bürger erfassen. Statt die Menschen aber auf diesen Weg mitzunehmen, versteht man unter Bürgerbeteiligung die öffentliche Auslage eines 170seitigen Luftreinhalteplans, dessen Lektüre nicht nur eine natur- oder ingenieurwissenschaftliche Ausbildung, sondern darüber hinaus eine gehörige Portion Leidensfähigkeit erfordert. Ein solches Vorgehen ist geradezu dreist und nach S21 kann man es als undemokratisch wie nur irgend möglich bezeichnen.

ODER



ODER

ODER

### 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](#)

Das Verhalten der politischen Parteien ist nicht weniger fragwürdig, denn im Zweifel wäre es ihre Aufgabe, den Kauderwelsch der Verwaltung in die Sprache der Bürger zu übersetzen. Hat sich da einer hervorgetan?

Zumindest bei den sog. bürgerlichen Parteien ist dahingehend ein gewisser Unwille zumindest verständlich, denn sie dürfen derzeit zusehen, wie die von ihnen bislang verfolgte automobilfixierte Stadtentwicklung geradewegs ins Fiasko führt. Die (gern als öko-fundamentalistischer Schlachtruf diffamierte) Regel: „Wer Straßen sät, wird Verkehr ernten.“ gilt auch in Dresden. Sie ist sogar auf Brücken anwendbar, wie die SZ kürzlich feststellte. Die sog. bürgerlichen Parteien setzen bis heute der automobilen Abstinenz Ostdeutschlands bewusst ein „Freie Fahrt für freie Bürger!“ entgegen. Dresden wird so eines Tages bekannt dafür sein, dass hier das Konzept der autogerechten Stadt aus den 60er und 70er Jahren des vergangenen Jahrhunderts bis zum bitteren Ende gelebt wurde. Der Wähler honorierte das bislang, wurde ihm auf diese Weise doch die unangenehme Einsicht erspart, dass solcherart Verkehr auf lange Sicht weder gesund noch finanzierbar ist. Dass aber eine derart von Ideologie statt Sachverstand geleitete Politik kein gutes Ende nimmt, sollte zumindest in Ostdeutschland die wenigsten überraschen.

So wurden die Weichen gestellt, der Zug (d.h. der Verkehr) rollt ordentlich und lässt sich so einfach nicht mehr bremsen. Bis er 2012 gegen den Prellbock fährt: Dresden wird eine Umweltzone bekommen. Wer den Luftreinhalteplan liest, kann zu keinem anderen Schluss kommen. Dass dann die Probleme behoben sind, darf dennoch getrost bezweifelt werden, denn der Verkehr wird damit nicht geringer, er wird schlicht verdrängt. Es ist nur eine Frage der Zeit, bis betroffene Bürger selbst Messungen erzwingen und die amtlichen Rechenkunststückchen und den lokalpolitischen Aktionismus ins Leere laufen lassen. Der Luftreinhalteplan selbst liefert alle Hinweise, die man braucht, um gezielt die Orte mit den größten Schadstoffbelastungen zu identifizieren. Simple Messungen werden zeigen, wo Dresden angelangt ist: am Ende einer Sackgasse.

Was dann? Fahrverbote? Die Drohung zumindest steht im Raum, denn Dresden muss im Falle einer anhaltenden Überschreitung der Grenzwerte empfindliche Strafen zahlen – Summen, welche sich auch das wohlhabende Dresden nicht annähernd leisten kann.

Aber was wiederum wäre eigentlich schlimm an einer solchen Entwicklung? Dresden hat eine ausgezeichnete ÖPNV-Infrastruktur und hervorragende Pläne, diese weiter zu entwickeln. Der Radverkehr erhält deutlich mehr Freiraum. Die Stadt wird ruhiger und sauberer, lebenswerter. Es gibt genügend intelligente Konzepte, die Mobilität und Lebensqualität in einer Stadt besser in Einklang miteinander bringen, als wir das heute tun. Man muss sie nur umsetzen. Es gibt keinen Grund anzunehmen, dass Dresden das nicht auch schafft. Schon heute existieren 44 [Umweltzonen in Deutschland](#), darunter in Städten wie Stuttgart, München, Frankfurt/Main, Hannover, Köln, Berlin und Leipzig, teilweise bereits seit 2008. Von keinem dieser Orte ist bekannt, dass mit der Einrichtung einer Umweltzone ihr Niedergang besiegelt wurde. Vielmehr sind sich die Fachleute einig, dass dadurch vielfältige positive Entwicklungen ausgelöst wurden.

Schauen wir doch auf die Kernenergie: Noch vor wenigen Wochen wurde energisch bestritten, dass Kernkraftwerke abgeschaltet werden könnten. Und heute? Inzwischen begrüßt sogar der BDI den Innovationsschub, welcher davon für die Entwicklung regenerativer Energien ausgeht. Und auch ohne Fukushima hat sich in Deutschland die Windkraft von einer spinnerten Idee zum Exportschlager gewandelt – weitaus schneller, als es selbst Optimisten erwarteten.

Selbst vermeintlich Udenkbares liegt also sehr wohl im Bereich des Möglichen. Auch im Verkehr. Auch in Dresden. Einzig ärgerlich bleibt, dass wir uns den Weg dahin unnötig schwer gemacht haben.

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

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](#)

Hochwasser-Brunch

„Dresden kann keine Brücken“

## SCHLAGWORTE



## 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 Schlote, 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