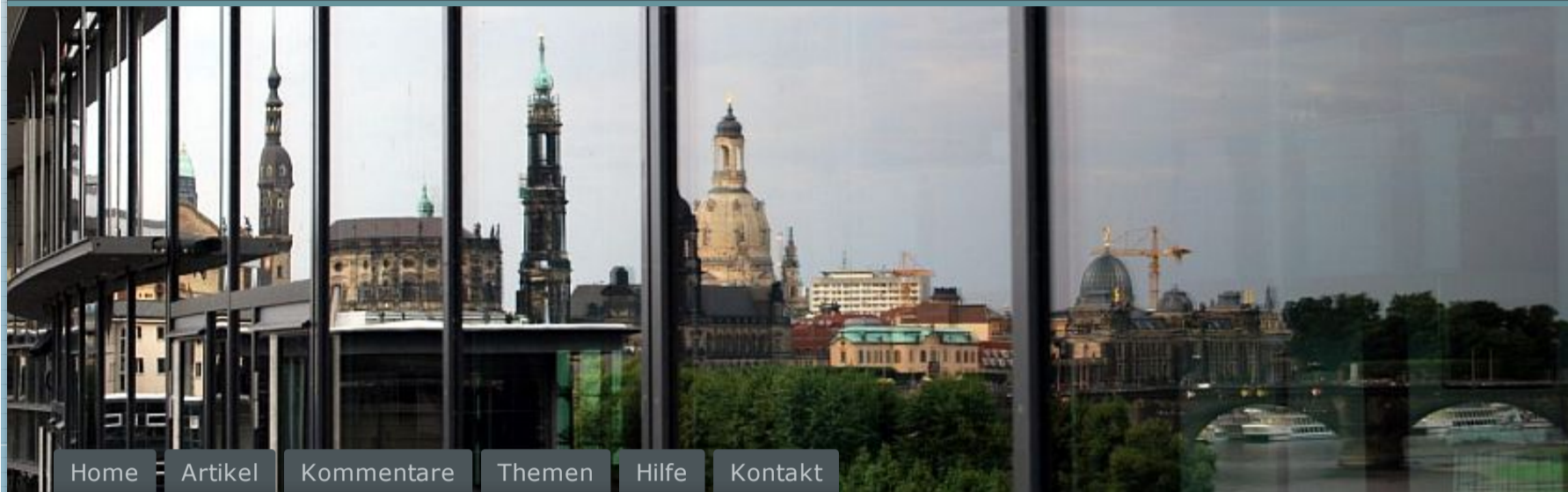


# Quo vadis, Dresden?

Forum für Stadtentwicklung und Kommunalpolitik



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

VERKEHR

ÄLTERE – ARTIKEL – NEUERE

ARCHIV

## Das Ende der Schonzeit

Samstag, 11. Juni 2011

VON EDUARD ZETERA

Ab dem heutigen Datum sind alle Mitgliedsstaaten der EU (und damit auch ihre Kommunen) verpflichtet, die Einhaltung der Grenzwerte für Feinstaub zu gewährleisten – und zwar ausnahmslos: die Übergangsfristen sind abgelaufen. In einer [Pressemitteilung der Deutschen Umwelthilfe](#) heißt es dazu:

Im Grundsatz besteht seit Jahren Einigkeit: Die Belastung unserer Ballungsräume mit Feinstaub (PM<sub>10</sub>) und Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) ist das mit Abstand schwerwiegendste Luftreinhalteproblem in Deutschland und anderen EU-Mitgliedstaaten. Nun macht die EU-Kommission ernst. An diesem Freitag endet für PM<sub>10</sub> die Schonzeit, in der Brüssel trotz regelmäßiger Grenzwertüberschreitungen auf Sanktionen verzichtete, sofern die Mitgliedstaaten – bzw. die betroffenen Kommunen – bestimmte Anstrengungen zur Absenkung der überhöhten Schadstoffbelastungen vorweisen konnten. Wegen der Verfehlung der Luftqualitätsanforderungen auch in vielen deutschen Ballungszentren und der nun aus Richtung EU drohenden empfindlichen Strafzahlungen fordern der Verkehrsclub Deutschland (VCD), der Naturschutzbund NABU, der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) und die Deutsche Umwelthilfe (DUH) entschlossenes Handeln der Verantwortlichen auf allen politischen Ebenen.

Die Umweltverbände stehen mit ihrer Einschätzung, dass die Einrichtung von Umweltzonen das wirksamste Mittel zur Reduzierung der Feinstaubbelastung in Großstädten darstellt, nicht allein. [Das Umweltbundesamt antwortet](#) z.B. auf die Frage „Was bringt die Umweltzone an Feinstaubreduktion?“:

Aus heutiger Sicht sind bis zu zehn Prozent Verminderung der PM<sub>10</sub>-Jahresbelastung und etwa 25 Überschreitungstage pro Jahr weniger möglich.

Auch die Bundesregierung teilt diese Auffassung. In Ihren [Antworten auf eine Kleine Anfrage](#) heißt es u.a.:

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](#)

## SCHLAGWORTE

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

Aus den Berichten der LAI [Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz] geht hervor, dass Umweltzonen einen positiven Effekt auf die Luftqualität haben: Sie bewirken sowohl einen Rückgang der Feinstaubbelastung, insbesondere der sehr gesundheitsschädlichen Rußpartikel, als auch der Stickstoffoxidbelastung. ... In seinen Berichten hat die LAI festgestellt, dass die Wirkung der Umweltzonen mit Fahrverboten für Fahrzeuge der schlechtesten Schadstoffgruppe auf die Immissionsbelastungen bei Feinstaub (PM<sub>10</sub>) und bei NO<sub>2</sub> bis zu 10 Prozent betragen kann.

Wohl gemerkt: Hier ist *nur* die Rede von den Grenzwerten für Feinstaub und nicht von NO<sub>x</sub>, dessen Emission noch stärker mit dem Straßenverkehr in Verbindung steht als der Feinstaub. Und: Es herrscht lediglich Einigkeit darüber, dass eine Umweltzone wirksam ist. Ob mit ihrer Einrichtung – welche **Dresden mit seinem Luftreinhalteplan** gern umgehen möchte – ein ausreichender Effekt erzielt wird, steht auf einem ganz anderen Blatt. Handlungsbedarf besteht jedenfalls, denn:

Die Deutsche Umwelthilfe werde systematisch juristisch gegen Städte und Bundesländer vorgehen, die ihren Bürgerinnen und Bürgern das Recht auf saubere Luft vorenthalten.

Wer wollte ihr das verdenken?

Dieser Artikel wurde zuletzt am 11.06.2011 aktualisiert.

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

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

## KOMMENTARE ABONNIEREN

## 4 Kommentare zu diesem Artikel

Ich finde, dass dieses Thema nicht so einfach ist, denn eigentlich herrscht gerade *keine Einigkeit* darüber, was die Wirksamkeit von Umweltzonen betrifft. Einerseits scheint es erwiesen zu sein, dass KFZ die Hauptverursacher gesundheitsschädlicher Feinstäube sind und dass Menschen höhere Krankheitsraten haben, je näher sie an stark befahrenen Straßen wohnen (siehe dazu folgende Studie des Helmholtz Zentrum München <http://goo.gl/QTXTh> ). Ich finde es auch gut, dass die EU nun festgelegt hat, dass ausgleichende Maßnahmen zu geschehen haben. Das bekannte Problem ist aber, dass die Autofahrer mit in Umweltzonen nicht zugelassenen älteren KFZ einfach außen um diese Zone herum fahren (müssen). Da wie in vielen anderen Städten auch in Dresden in der Innenstadt gar nicht so viele Leute wohnen, würden diese alten KFZ nun durch die bewohnteren Außenbezirke fahren und ihre Schadstoffe dort verteilen. Nebenbei müssten sie dann auch noch längere Strecken (durch bewohnte Gebiete) fahren, wodurch insgesamt mehr Kraftstoff verbraucht wird und somit noch mehr Feinstaub und andere Schadstoffe abgegeben werden.

Deshalb ist die Idee mit dem Dresdner Luftreinhalteplan, durch andere ausgleichende Maßnahmen eine solche Umweltzone vermeiden zu können, vielleicht ausnahmsweise einmal gar nicht so verkehrt. Ich als Radfahrer freue mich schon darauf, wenn im Zuge dieser Maßnahmen das Blaue Wunder für den Autoverkehr wieder nur zweispurig wird und zusätzliche Radspuren angelegt werden.

... schrieb [Frank](#) am Sonntag, dem 12.06.2011, um 21:06 Uhr.

@Frank:

Sie schrieben: "Ich als Radfahrer freue mich schon darauf, wenn im Zuge dieser Maßnahmen das Blaue Wunder für den Autoverkehr wieder nur zweispurig wird und zusätzliche Radspuren angelegt werden."

...und sich der Verkehr (inklusive Busse) bis Pillnitz und Weißig stauen wird. – Das haben Sie vergessen zu schreiben

... schrieb Redox65 am Mittwoch, dem 15.06.2011, um 14:54 Uhr.

Ja, ich weiß. Und es ist noch gar nicht sicher, ob das BW tatsächlich wieder nur 2-spurig wird. Da gibt es durchaus Einwände, denn das Ziel ist ja die Verbesserung der Luftreinheit. Wenn durch die Verengung ein (letztlich durchaus absehbarer) längerer Stau auf Zufahrtsstraßen entsteht, wird durch dort ablaufenden Stop-and-go-Verkehr am Ende ein noch höherer Schadstoffausstoß erzeugt. Im Sinne der Luftreinheit wäre es sinnvoller, dass Verkehr möglichst *gleichmäßig fließt*, also ohne ständiges Beschleunigen und Abbremsen, denn da wird ja die meiste Energie verbraucht.

Aber je mehr ich in den letzten Monaten so darüber nachgedacht habe, finde ich die Vorstellung von Radwegen auf dem BW auch nicht so verkehrt. Außerdem ist zu bedenken:

1. war das BW früher auch schon mal 2-spurig und das ging auch,
2. entstehen Staus auf der Pillnitzer Landstr. eher durch Probleme (z.B. Baustellen) auf dieser Str., woran mehr oder weniger Spuren auf dem BW also gar nichts ändern
3. ist das BW ja in einer Richtung ohnehin schon nur 1-spurig und
4. bezweifle ich, dass wirklich alle dort entlangkommenden KFZ-Benutzer unbedingt Auto fahren *müssen* – ich sehe es ja jeden Tag. Da sitzen häufig gesund und sportlich aussehende einzelne Menschen ohne viel sichtbares Gepäck in den Autos, die laut Nummernschild anscheinend nicht alle bis nach Pirna fahren müssen (warum nehmen die nicht das Fahrrad?)

Ich weiß, dass manche Leute auf ihr Auto angewiesen sind, manche Leute haben auch mal einen Transport vor, der sich mit dem Bus oder dem Rad schlecht bewältigen lässt, aber einige könnten sich diese Frage schon mal stellen, ob es nicht auch anders geht. Manche Leute müssen sich auch die Frage gefallen lassen, warum sie unbedingt an den Stadtrand ziehen mussten, wenn ihre Arbeitsstelle im Zentrum liegt? Natürlich darf man so etwas tun, aber dann muss man sich auch nicht wundern, dass der Weg umständlich ist, wenn doch ein klar erkennbares Nadelöhr (und damit meine ich nicht das BW, sondern Zufahrtswege wie die Pillnitzer Landstr.) dazwischen liegt.

Heute bin ich zufälligerweise selbst mal mit Auto unterwegs und wusste, dass ich deshalb logischerweise mehr Zeit dafür einplanen muss, als für dieselbe Strecke mit Fahrrad. Einfach eher losfahren – dann klappt das auch! Und für den Irrsinn, sich nachmittags den Rückstau über den Schillerplatz anzutun, muss man eben ein Buch mitnehmen 😊 – glücklicherweise muss ich da heute nicht lang ...

... schrieb [Frank](#) am Freitag, dem 17.06.2011, um 10:47 Uhr.

@Frank: Ich schätze die Wirkung der Umweltzone genau so ein wie Sie. Sie löst keine Probleme, sondern verlagert sie nur vom Zentrum an dessen Ränder. Dort jedoch gelten die gleichen Grenzwerte. So kommen wir also nicht weiter. Wie dann? Ohne Reduktion des Verkehrsaufkommens wird es keine Reduktion der Emissionen geben. Die Jobtickets werden einen Beitrag dazu leisten, aber keinen ausreichenden. An die „freiwillige Selbstverpflichtung“ der Gewerbetreibenden glaube ich nicht. Warum sollte Malermeister Klecks seinen alten Transporter ausmustern? Um mit gutem Beispiel voranzugehen? Aus Sorge um Ihre und meine Gesundheit? Wohl kaum. Der kann rechnen, sonst

hätte er kein Geschäft. Solange es nicht lohnt (Abwrackprämie) oder er nicht muss (Fahrverbot), tut er nix.

Wenn das alles nicht reicht, bleiben nur die rabiaten Methoden: Pfortnerampeln oder generelle Fahrverbote. Ich schätze, darauf werden wir uns schon einmal einstellen können. Im nächsten Jahr wissen wir mehr. Bedauerlich ist, dass eine durchdachte Verkehrsentwicklung uns diesen Ärger hätte ersparen können. Dann wäre das ÖPNV- und Radwegenetz längst so attraktiv, dass viele ihr Auto von allein stehen lassen. Aber in Dresden hat einmal mehr Ideologie über Vernunft gesiegt. So werden viele ihr Auto stehen lassen müssen, weil man sie dazu zwingt.

@Redox65: Ja, dazu könnte es kommen. Und vielleicht ist das sogar Absicht. Erst, wenn eine Verbindung oder ein Verkehrsträger nicht mehr attraktiv ist, schauen sich die Leute nach Alternativen um – und fragen sich, ob diese Fahrt zu dieser Zeit unbedingt erforderlich war.

... schrieb Eduard Zetera am Samstag, dem 25.06.2011, um 12:52 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