

**DNN Top-Klicks**

1. Dank Infinitus-Effekt - Dresden zu Kriminalitätshochburg gestempelt
2. Stadt schließt Asylbewerber-Hotel
3. Kilometerlanger Stau nach Auffahrunfall auf Autobahn 4
4. Zoo Dresden züchtet Gänsegeier - Auswilderung geplant
5. Robotron entwickelt wieder Hardware

Stand: gestern, 18 Uhr

## Vortrag über Moskau im Zweiten Weltkrieg

Der russische Historiker Sergej Żuravlëv spricht heute, 19.30 Uhr, über Moskau und die Moskauer in den Jahren des Zweiten Weltkriegs. Die Veranstaltung findet in der Unterkirche der Dresdner Frauenkirche am Neumarkt statt.

Sergej Żuravlëv, stellvertretender Direktor des Instituts für russische Geschichte der Akademie der Wissenschaften Russlands (IRI RAS). Die Abendveranstaltung wird gemeinsam moderiert von Dr. Justus H. Ulbricht vom Dresdner Geschichtsverein und Frank Richter von der Stiftung Frauenkirche.

Der Vortrag „Moskau und die Moskauer in den Jahren des Zweiten Weltkriegs“ ist Teil der Reihe „Städte im Krieg – Städte für den Frieden“, zu der die Gesellschaft zur Förderung der Frauenkirche Dresden gemeinsam mit dem Dresdner Geschichtsverein einlädt. Die Veranstaltung steht allen Interessierten bei freiem Eintritt offen.

## KURZ GEMELDET

### Forum zur Bedeutung der Festung Königstein

In der Unterkirche der Dresdner Frauenkirche findet am Donnerstag, 26. April, um 19.30 Uhr, ein Forum zur Bedeutung der Festung Königstein in der Geschichte Sachsens statt. Über die fast 800-jährige Geschichte der Wehrfestung in der Sächsischen Schweiz informiert die Museumspädagogin Maria Pretzschner von der Festung Königstein. Der Eintritt ist frei, um eine Spende wird gebeten.

### Gemälde von Landesbischof Jochen Bohl

Jochen Bohl, 2004 bis zu seinem Ruhestand 2015 evangelisch-lutherischer Landesbischof in Sachsen, ist wie seine sieben Vorgänger nun auch in einem Gemälde verewigt worden. Erstmals gezeigt wird das Bild von Slawomir Elsnar am 9. Mai, 18 Uhr in der Dresdner Dreikönigskirche (Haus der Kirche), Hauptstr. 23. Die Porträts der früheren Bischöfe hängen im Landeskirchenamt in der Dresdner Südvorstadt, Lukasstr. 6. Jochen Bohl war achtundzwanzigstes Mitglied der Landesregierung. Der erste war Ludwig Ihmels von 1922 bis 1933. Seit 2015 steht Carsten Rentzing an der Spitze der Landeskirche.

## DRESDNER NEUESTE NACHRICHTEN

### Impressum

Herausgeber: Verlag Dresdner Nachrichten GmbH & Co. KG  
Dr.-Külz-Ring 12, 01067 Dresden  
Postanschrift: Postfach 120 019, 01001 Dresden,  
Telefon: 0351-8075-0  
Internet: www.dnn.de

### Chefredakteur:

Dirk Birgel (Telefon: 8075-210)

**Stellvertreter:** Karla Tolksdorf, verantwortlich für Dresden und Region (Telefon: 8075-220, e-Mail: lokales@dnn.de), Bernd Hempelmann (Telefon: 8075-300)

**Newsroom:** Barbara Stock, Holger Grütsch (Telefon: 8075-234/-235/-180, e-Mail: cv@dnn.de), **Kultur:** Kerstin Laibe (Telefon: 8075-282/-280, e-Mail: kultur@dnn.de), **Sport:** Jochen Leimert, Stefan Schramm (Telefon: 8075-262/-261, e-Mail: sport@dnn.de)

### Druck und Mantelinhalt:

Leipzigischer Verlags- und Druckereigesellschaft mbH & Co. KG  
Hausanschrift: Peterssteinweg 19, 04107 Leipzig,  
Tel. 0341 2181-0, Fax 0341 2181-1640  
Chefredakteur: Jan Emendorfer  
Stellvertreter: André Böhmer, Olaf Majer

Die DNN erscheint in Zusammenarbeit mit **RedaktionsNetzwerk Deutschland (RND)**.  
Chefredakteur: Wolfgang Büchner

Mitglieder der Chefredaktion: Rüdiger Ditz, Marco Fenske, Matthias Koch  
Newsroom-Leitung: Stefanie Gollasch, Jörg Kallmeyer

**Hauptstadtbüro Berlin:** Chefkorrespondent: Dieter Wonka  
**Nachrichtenteam:** dpa, apf, sid, epd

**Geschäftsführer:** Björn Steiger, Adrian Schimpf  
**Verlags- und Anzeigenleitung:** Armin Stroeve  
**Vertriebsleitung:** Mario Knappe

**Anzeigentelefon:** 8075-145, **Anzeigen-Fax:** 8075-149  
**Vertriebservice:** 0800/8075-800 (gebührenfrei)

Die Auflage ist VW-geprüft. Im Abonnement ist das Wochenmagazin „prisma“ enthalten.  
Es gilt die **Anzeigenpreisliste** Nr. 19 vom 11.2018.  
Monatlicher Bezugspreis bei Lieferung durch Zusteller für die gedruckte Zeitung 32,10 EUR (einschl. Zustellkosten und 7% = 2,10 EUR Mehrwertsteuer) oder durch die Post 38,20 EUR (einschl. Portoanteil und 7% = 2,50 EUR Mehrwertsteuer). Zusätzlicher monatlicher Bezugspreis für das E-Paper und den Online-Zugang zu den bezahlpflichtigen Inhalten auf dnn.de 1,50 EUR (einschl. 19% = 0,24 EUR Mehrwertsteuer).

Für Kündigungen von Abonnements gilt eine Frist von 6 Wochen zum Quartalsende.

Für unversandt eingesandtes Material keine Gewähr. Die Redaktion behält sich bei der Veröffentlichung von Zuschriften das Recht sinwährender Kürzungen vor.  
Bei Nichterscheinen ohne Verschulden des Verlages bzw. durch höhere Gewalt bzw. Streik oder Aussperrung besteht kein Entschädigungsanspruch.

Die Zeitung ist in all ihren Teilen urheberrechtlich geschützt. Sie darf ohne vorherige Zustimmung durch den Verlag weder ganz noch teilweise vervielfältigt oder verbreitet werden. Dies gilt auch für die Aufnahme in elektronische Datenbanken und die Vervielfältigung auf Datenträgern. Die Rechte für die Nutzung von Artikeln für elektronische Presspiegel erhalten Sie über die Presse-Monitor Deutschland GmbH & Co. KG, Telefon: 030/28 49 30 oder www.presse-monitor.de.

Für die Herstellung der Dresdner Neuesten Nachrichten wird Recycling-Papier verwendet.



Die Mess-Station für Luftschadstoffe auf der Bergstraße in Dresden wollte niemand auf seinem Grundstück haben.

Foto: Archiv/Dietrich Flechtner

## Luftmess-Station kommt auf den Prüfstand

Der Standort der umstrittenen Luftmessstation auf der Bergstraße wird unter die Lupe genommen. Das gehört zu einem Prüfauftrag, den die Verkehrsminister jetzt beschlossen haben. Im Streit um mögliche Fahrverbote für Dieselaautos wegen zu hoher Stickoxidwerte sollen die Mess-Stationen deutschlandweit überprüft werden.

Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer (CSU) hat Zweifel, „ob in Madrid, Brüssel, Marseille oder Rom die Schadstoffbelastung genauso exakt gemessen wird wie in deutschen Städten“. Deutschland sei zu Millionenzahlungen aus Steuermitteln verpflichtet, wenn es die Stickoxidgrenzwerte weiter überschreitet. Eine Prüfung der EU-Kommission hat jedoch keine Mängel entdeckt. Laut einem „Spiegel“-Bericht liefern die Geräte bundesweit verlässliche Ergebnisse.

Daher darf sich niemand zu große Hoffnungen machen, dass sich am Standort der Mess-Station auf der Bergstraße etwas ändern wird. Die Anlage steht unmittelbar am Straßenrand, weil sie niemand auf dem Grundstück haben wollte. Dort ist schon ein Blitzer eingerichtet worden, um die Werte zu regulieren.

Zuständig für die Anlage ist das Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie (LfULG). Behördensprecherin Karin Bernhardt erklärte gestern, bei der Anlage an der Bergstraße würden die gesetzlichen Bestimmungen und die EU-Vorschriften eingehalten. Die neue Prüfung habe daher „aus jetziger Sicht vermutlich keine“ Auswirkungen auf den Standort.

I. Pleil

# Närrisches Treiben

Verkehrsprofessor Matthias Klingner spricht sich in DNN-Gastbeitrag für unabhängiges Gutachten zu Luftschadstoffen aus

VON PROF. MATTHIAS KLINGNER

Umweltzonen, Geschwindigkeitsbeschränkungen, Dieselfahrverbote, Hardwarerüstung – steter Tropfen mag den Stein höhlen, aber nicht die Tatsachen aus der Welt schaffen, dass damit weder die Luftqualität verbessert noch dem vermeintlichen Gesundheitsrisiko für die Bevölkerung wirksam begegnet wird.

Sehr weise sollen die Bewohner der Stadt Lale ursprünglich gewesen sein, die uns aus Kindertagen durch ihre Narretei, den Metaphern der täglichen Rede Wort für Wort zu folgen, als Schildbürger in Erinnerung geblieben sind. Wenn in Sachsen die Dichter und Denker nicht so schnell kollektiver Kritik anheimfallen würden, wäre die Lust groß, eine Fortsetzung des Lalenbuches zu schreiben.

Hanebüchene Geschichten zu „Wie die Lalen ihr Geld samt Kutschen verbrennen“ oder „Sterben wie die Fliegen, die Lalen trichtern den Schwachsinn ein“ würden leicht aus der Feder fließen. Auch über den Wind, den die Lalen machen, um ihre Mühle zu betreiben, oder den Disput, ob der Wolf nach Schilda gehöre, ließe sich trefflich philosophieren.

Lustig ist es nicht

Doch so lustig ist die Welt leider nicht und in Zeiten tiefer gesellschaftlicher Spannungen ist das Spiel mit dreizehn Millionen Dieselfahrzeugen, die man willkürlich der Schrottpresse überantwortet, mehr als leichtfertig. Dass die erfolgreichste Branche der deutschen Industrie die Schlinge nicht erkannt hat, die sich langsam, aber stetig zuzieht, und nun den reuigen Pennäler abgibt, der beim Schmullen erwisch wurde, ist in Zeiten drohender Handelskriege eher ein Trauerspiel.

Gestern die Fahrzeuge der Händler und Handwerker in den Umweltzonen, heute die dieselbetriebenen Autos und

Unser Gastautor Prof. Matthias Klingner ist Leiter des Fraunhofer-Instituts für Verkehrs- und Infrastruktursysteme (IVI). Die Einrichtung mit mehr als 100 Wissenschaftlern befasst sich in der verkehrsbezogenen Forschung und Entwicklung mit den Bereichen Verkehrsplanung und Verkehrsökologie, Verkehrsinformation, Fahrzeug-, Antriebs- und Sensortechnik sowie Verkehrstelematik, Information und Kommunikation bis hin zu den Gebieten Disposition und Logistik.

Klingner hatte in einem DNN-Interview den bisherigen Umgang mit Luftschadstoffen wie Feinstaub und Stickoxiden scharf kritisiert. „Technisch ist das

morgen den Rest der Fahrzeugflotte – es wird schwer werden, diesem über Jahrzehnte in Szene gesetzten Kreuzzug gegen das Automobil mit Vernunft zu begegnen.

Das mag Ende der Neunziger Jahre noch anders gewesen sein, als in Hessen, Rheinland-Pfalz, Baden-Württemberg und im Saarland aufgrund von hohen Ozonkonzentrationen die ersten Fahrverbote verhängt wurden.

Nicht nur die Wirkungslosigkeit dieser Maßnahmen wurde öffentlich diskutiert, sondern auch die wissenschaftliche Erkenntnis, dass mikrobiologische Vorgänge im Waldboden mehr als das Sechsfache der verkehrsbedingten Stickoxidemissionen des Verkehrs erzeugen, die als Vorläufersubstanzen unter Einwirkung von Sonnenstrahlung das Ozon bilden.

### Ozonreiche Waldluft

Die Werbung unserer Großeltern für „Erholung in ozonreicher Waldluft“ fand damals eine späte Erklärung und in

## Zur Person



Prof. Matthias Klingner Fraunhofer Institut IVI

ziemlicher Schwachsinn“, sagte er. Da nur ein geringer Teil der Feinstaubbelastung der Luft aus dem Verkehr komme, sollten die Grenzwerte für die Mikro-Partikel in der Luft gelockert werden. Dann könnten über die Veränderung der Dieselmotoren der Stickoxid-Ausstoß gesenkt und Fahrverbote vermieden werden.

Die Umweltbehörden in Stadt, Land und Bund wiesen diese Argumentation zurück. Die technische Analyse sei richtig, Klingner ziehe aber die falschen Schlüsse. Es gehe um die Gesundheit der Menschen. Für Partikel und Stickstoffdioxide gelte grundsätzlich ein Minimierungsgebot, hieß es beim Bundesumweltamt.

I. Pleil

Deutschland wurde das Ozongesetz zu den Akten gelegt, obwohl die EU noch heute eisen an diesen Grenzwerten festhält, die in waldreicher Gegend Jahr für Jahr mehrfach überschritten werden.

Wie das Ozon ist auch der Feinstaub, der seit Millionen Jahren die Wolkenbildung stimuliert, ein ganz natürliches Phänomen der unteren Erdatmosphärenschicht.

### Faszinierender Blutregen

Wenn in diesen Tagen die Zeitungen fasziniert über den Blutregen in Mitteleuropa berichten – ein Wetterereignis, das Millionen Tonnen Saharastaub verursachen – wird uns anschaulich vor Augen geführt, wie marginal verkehrsbedingte Feinstaubemissionen im Vergleich zu natürlichen Staubquellen ausfallen.

Doch heute ist Vorsicht geboten, solche Erkenntnisse öffentlich zu äußern. Denn wer will dafür verantwortlich zeigen, dass der Mutigste der Sieben Schwaben im Schutz europäischer Gesetze und

deutscher Gerichtsbarkeit sowie im Angesicht begeisterter Presse nicht nur tapfer ein Dieselfahrverbotschild dem erschrockenen Hasen entgegenreckt, sondern auch noch das Verbot zum Betreten der Felder, Wälder und Auen oder die Bannwelle wider den Kerzenqualm und die Weirrauchverpestung aus dem Köcher zieht. Aber das mag eine andere Geschichte sein, die nicht ins Land der Lalen gehört und die auch wenig zur Lösung der derzeitigen Probleme beiträgt.

### Hunderte Zuschriften zu DNN-Interview

Was in Deutschland, insbesondere jedoch der Europäischen Union mit ihren bürokratischen Gesetzgebungsmechanismen fehlt, ist eine unabhängige Institution mit wissenschaftlicher Reputation, die nicht nur die Umweltpolitik kritisch begleitet. Es sollte uns allen zu denken geben, wenn nach einem Interview in der DNN weit über hundert Zuschriften im Institut eingehen, in denen gedankt wird,

das man den Mut aufgebracht habe, die Sinnhaftigkeit der Luftreinhaltegesetze anhand plausibler Erkenntnisse in Frage zu stellen. Sind wir nach achtundzwanzig Jahren wirklich schon wieder da angekommen?

Ein vernünftiger Beitrag, die Brüche in unserer Gesellschaft zu heilen, wäre ein Aussetzen der unsäglichen Diesel-Diskussion für eine Zeit, in der einem Expertenteam, bestehend aus Meteorologen, Informatikern, Medizinern, Fahrzeugingenieuren und Wirtschaftswissenschaftlern Zugang zu den Messdaten aus den Luftmessnetzen, Verkehrs- und Wetterdaten sowie zu allen Studien einschließlich derer, die in der Öffentlichkeit nicht bekannt gemacht wurden, gewährt wird.

### Ein Jahr für fundiertes Gutachten

Etwa ein Jahr sollte ausreichen, um nicht nur der Bundesregierung, sondern auch der Bevölkerung ein fundiertes Gutachten zu den Grenzwerten der geltenden Luftreinhaltegesetze, zu Abgasnormen, zur Wirkung von Luftreinhaltemaßnahmen, zu Möglichkeiten und Grenzen der Abgasnachbehandlung in modernen Motoren, zu den wirtschaftlichen Konsequenzen bis hin zu nachvollziehbaren Abschätzungen der bestehenden Gesundheitsrisiken vorlegen zu können.

Ob die Argumentation dann ausreicht, eine Novellierung der europäischen Luftreinhaltegesetze anzustreben, in der nationalen Umsetzung der Richtlinien repressive Maßnahmen wie Dieselfahrverbote auszuschließen oder die kostspielige Umrüstung von Teilen der Fahrzeugflotten anzuordnen, läge im Ermessensspielraum der Bundesregierung.

Es bleibt die Hoffnung, dass die Einsicht endlich reif ist, dass unsere globalisierte, spannungsgeladene Welt zu fragil ist, um sie mit sich selbstbewahrenden Prophezeiungen schadlos verändern zu können.

## Leuchtend ist der Pfad des Lageristen

VW Dresden und Fraunhofer zeigen vernetztes Lagerleitsystem zur Hannovermesse

Damit Lagerarbeiter doppelt so schnell wie bisher Ersatzteile, Werkzeuge und dergleichen in Regalen finden, haben Fraunhofer- und Volkswagen-Ingenieure in der gläsernen VW-Manufaktur Dresden ein leuchtendes neues Leitsystem „Pick-by-Local-Light“ installiert. Dabei zeigen Leuchtdioden an den Regalen den Suchenden an, wenn sie sich der richtigen Lagerbox nähern. „Erste Tests haben gezeigt, dass Aufträge durch das neue System doppelt so schnell abgearbeitet werden können“, schätzen die Entwickler vom Fraunhofer-Institut für Integrierte Schaltungen (IIS) aus Erlangen ein.

In vielen Depots arbeiten Lagerarbeiter derzeit noch mit Papierlisten voller Strichcodes, die die gewünschten Teile zum Beispiel für die Kollegen am Fließband auflisten. Mittels Handschanner werden diese Codes mit den Regalboxen abgeglichen – wobei dabei immer wieder Lese-Fehler auftreten können.

Im neuen System, wie es VW Dresden erprobt, ist ein Bildschirm an der „Lokomotive“, die die Transportzüge durch die Manufaktur zieht. Auf diesem Display sieht der Arbeiter, wo er wieviel Teile zu

holen hat. Zudem können die Lageristen vernetzte Kleider mit Sensorknoten tragen, über die wiederum die vernetzten Lagerboxen erkennen, wenn sich „ihr“ Abholer nähert. Nur dann leuchten die mehrfarbigen Leit-LEDs an den Regalen und zeigen an, wo die gewünschten Teile liegen. Ansonsten sind sie energiesparend ausgeschaltet.



Die VW-Manufaktur Dresden testet das leuchtende Leitsystem „Pick-by-Local-Light“ für Lagerarbeiter. Das PbLL führt den Mitarbeiter visuell durch den Kommissionierungsprozess und zeigt auf einem Display die zu entnehmende Menge an.

Foto: Volkswagen

Dieses System zeigen die Projektpartner nun auf der Hannovermesse. Schon jetzt hat diese zeitsparende Methode laut IIS innerhalb des Volkswagen-Konzerns „hohen Anklang gefunden, so dass inzwischen deutschlandweit Werke, darunter auch das Hauptwerk in Wolfsburg, Interesse am System bekundet haben“.

Heiko Weckbrodt

## Drohne übernimmt die Inventur

Robotron und BMW trainieren schwebende Lageristen

Lager-Inventuren erledigen in Zukunft autonome Drohnen, die dank künstlicher Intelligenz (KI) selbstständig Ersatzteile und andere Gegenstände erkennen, wenn sie durch die Regalreihen schweben. Eine entsprechende Technologie haben nun die Dresdner Softwareschmiede Robotron und der Münchner Autokonzern BMW entwickelt. Das hat Uwe Wieland angekündigt, der bei Robotron den Geschäftsbereich „Industrie“ leitet.

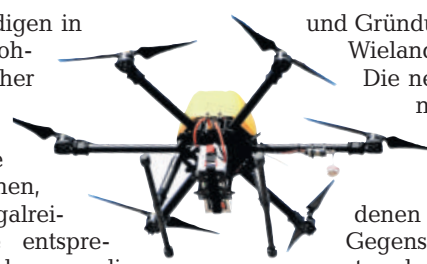
„Auch andere Partner haben Interesse an dieser Technologie“, teilte er mit. Dabei handele es sich zum Beispiel um Leasing- und Mietwagen-Firmen, die zurückgegebene Autos automatisch durch Drohnen auf Schäden untersuchen lassen wollen. Daher planen Robotron und BMW, demnächst ein Unternehmen zu gründen, das diese Inventur-Drohnen weiterentwickelt und vermarktet. Beide Seiten wollen sich jeweils zur Hälfte an diesem Unternehmen beteiligen. Name

und Gründungsdatum stehen laut Wieland aber noch nicht fest.

Die neuronale Objekterkennungs-Technologie dahinter ist den Methoden nachempfunden, mit denen auch der Mensch Gegenstände erkennt und unterscheidet. Die „Unterrichtungs-Lektionen“ für die Drohne hat Robotron entwickelt: Mit diesem System lernt die KI, welches Muster welchem Objekt entspricht.

Das Unternehmen Robotron geht auf das frühere DDR-Computerkombinat zurück, spezialisierte sich nach der Wende aber vor allem auf Datenbanksysteme und Schulungen. Die im Dresdner Gewerbegebiet Coschütz-Gittersee angesiedelte Firma beschäftigt 442 Mitarbeiter und kommt auf knapp 44 Millionen Euro Umsatz. Der Autokonzern BMW hat seinen Hauptsitz in München, beschäftigt weltweit über 120.000 Mitarbeiter und realisiert jährlich knapp 100 Milliarden Euro Umsatz.

H. Weckbrodt  
robotron.de und bmw.de



Flugobjekte dieser Art sollen bald Ersatzteile erkennen können.

Foto: dpa