

Blitzen für die Umwelt und E-Mobilität für das Gewissen

Zwei Blitzer sind zum großen Ärgernis in Dresden geworden: der „Starenkasten“ auf der Waldschlösschenbrücke und die neue Geschwindigkeitsmessanlage auf der Bergstraße. Beide Blitzer haben gemeinsam, dass sie eine verfehlte Verkehrsideologie in der Stadt offenlegen.

$40\mu\text{g}/\text{m}^3$ - dieser Grenzwert für die Belastung mit Stickstoffoxiden stellt Kommunen vor große Herausforderungen. Derzeit klagt der Abmahnverein „Deutsche Umwelthilfe“ mit überwiegend medialem Wohlwollen gegen Städte und Gemeinden, die diesen Wert nicht einhalten. Auch Dresden lässt sich von dieser angespannten gesellschaftlichen und medialen Stimmung treiben.

Mit der Geschwindigkeitsmessung auf der Bergstraße sollen die Stickstoffoxidemissionen in den Griff bekommen werden. Die Messanlage liefert nämlich Belastungen, die dem Grenzwert sehr nahe kommen. Problematisch sind aber sowohl der Grenzwert als auch der Standort der Anlage.

Die $40\mu\text{g}/\text{m}^3$ NO_x für den Außenluftgrenzwert sind – wie der deutsche Verhandlungsleiter bei der EU zur Festlegung dieser Werte unlängst zugab – willkürlich aus einer Empfehlungsliste der WHO herausgegriffen worden. In den USA gelten für die Außenluft ganz andere Werte, nämlich $100\mu\text{g}/\text{m}^3$. An Arbeitsplätzen gelten übrigens teils 24mal höhere Grenzwerte für Stickoxide, auch in Deutschland. Eine wissenschaftliche Begründung für den Grenzwert existiert somit nicht.

Hinzu kommt, dass Politik und Verwaltung bei der Schadstoffmessung eine unrühmliche Rolle spielen und künstlich überhöhte Schadstoffwerte produzieren. Laut 39. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes darf der Messeinlass nicht in nächster Nähe von Emissionsquellen angebracht werden, um die unmittelbare Einleitung von Emissionen, die nicht mit der Umgebungsluft vermischt sind, zu vermeiden. Bei allen Schadstoffen müssen Messstellen zudem mindestens 25 Meter vom Fahrbahnrand verkehrsreicher Kreuzungen entfernt sein. Selbst die EU fordert: Keine Messung an Orten mit höchster Konzentration. Bei der Messstation auf der Bergmannstraße bestehen konkrete Zweifel, ob die Anlage diesen europäischen Standarts überhaupt genügt. Selbst im Dresdner Luftreinhalteplan heißt es zur Bergstraße sinngemäß:

Die Immissionen werden für Immissionspunkte an der Häuserfront berechnet, der Standort der Messstellen ist jedoch am Fahrbahnrand. Da die Schadstoffkonzentrationen mit zunehmender Entfernung von der Quelle (Fahrbahn) abnehmen, würden an der Häuserfront deutlich niedrigere Konzentrationen gemessen werden.

Auf eine Anfrage der AfD-Fraktion teilte die Umweltbürgermeisterin mit, dass durch das Tempolimit auf der Bergstraße kein konkreter Rückgang der Stickstoffoxide prognostiziert werden könne, sondern nur die Hoffnung bestünde, dass die Gesundheitsbelastungen für die Anwohner durch die Durchsetzung des bestehenden Tempolimits deutlich verringert werden können.

Anstatt unsinnige Grenzwerte abzuschaffen und sich nicht von steuerfinanzierten Abmahnvereinen, wie der Deutschen Umwelthilfe, erpressen zu lassen, werden verkehrliche Maßnahmen initiiert, über deren Wirkung und Wirksamkeit Unklarheit besteht.

Auch beim Thema E-Mobilität zeigt sich dieser realitätsfremde Aktionismus. Dresden fördert mit großen Beträgen den Ausbau der Infrastruktur für Elektro-Autos, vornehmlich begründet durch die Belastungen

der Umwelt durch den Verbrennungsmotor.

Die Schadstoffbelastung hat sich in Dresden in den letzten Jahren drastisch verringert, aufgrund technologischer Verbesserungen auch im Individualverkehr, besonders aber durch die Modernisierung der Fahrzeugflotten im Schwerlastverkehr. Die Dieselseite, die bis vor kurzem noch als besonders umweltfreundlich gepriesen wurde, wird mittlerweile verteuert.

Elektromobilität hat jedoch nicht nur Gewinner, sondern viele Verlierer, weltweit. Die Umweltbilanz von E-Autos ist desaströs. Unter katastrophalen Umwelt- und Arbeitsschutzbedingungen werden in der Dritten Welt seltene Rohstoffe zur Batterieherstellung geschürft, teilweise mit Kinderarbeit. Dies wird mit großer Beharrlichkeit bei der Diskussion um E-Mobilität ausgeblendet.

Verantwortungsbewusste Politik darf sich nicht von Stimmungen treiben, sondern muss sich von Realismus leiten lassen. Der derzeit in Dresden verfolgte Ansatz der Stärkung der E-Mobilität ignoriert sowohl die miserable Akzeptanz des Elektroautos, wie deutlich an den marginalen Neuzulassungen solcher Fahrzeuge ersichtlich ist, als auch die Schattenseiten dieser Antriebsart. Damit zeugt auch dieser Ansatz von einer verfehlten Verkehrsideologie.

Jörg Urban