

Quo vadis, Dresden?

Forum für Stadtentwicklung und Kommunalpolitik



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

[TERMINE · VERKEHR](#)

[ÄLTERE – ARTIKEL – NEUERE](#)

[ARCHIV](#)

Dresden als Modellstadt für Elektromobilität?

Donnerstag, 19. Mai 2011

VON EDUARD ZETERA

Die bündnisgrüne Stadtratsfraktion veranstaltet am **23.05.2011** im **World Trade Center** auf der Freiburger Straße eine [Informations- und Fachkonferenz zum Thema Elektromobilität](#). Ab **17:00** Uhr können E-Mobile auch praktisch getestet werden.

Das macht schon einmal neugierig, nicht? Wir dürfen mit unserem neuen Elektroauto gleich mal eine Runde um den Block kurven? Mitnichten: Hier werden falsche Erwartungen geweckt.

E-Mobile nach heutigem Entwicklungsstand dürfen nicht im entferntesten als Ersatz für das Auto „traditioneller Bauart“ (mit Verbrennungsmotor) gelten. Das gilt gleichermaßen für ihren Preis wie für ihren Gebrauchswert. Auch der Spiegel machte dieser Tage in [einem Beitrag zum Thema](#) erneut darauf aufmerksam, dass es rund um die Elektromobilität von ungeklärten Fragen nur so wimmelt. Kurzum: Selbst die Grünen setzen hinter den Titel ihrer eigenen Veranstaltung – so wie in der Überschrift dieses Artikels – ein Fragezeichen. Dafür haben sie gute Gründe.

Man mag es der grünen Folklore zurechnen, wenn innovative Technologien wie die Elektromobile als Lösung für unsere Probleme verkauft werden. Sieht man einmal darüber hinweg, wie der Strom in die Steckdose kommt, aus der wir unsere E-Mobile betanken sollen, könnten sie theoretisch geeignet sein, [unsere Dresdner Emissionsprobleme](#) zu lösen. Praktisch sind sie es nicht. Insofern ist es zwar nicht verwunderlich, aber eben auch fragwürdig, dass unser Bürgermeister Dirk Hilbert bei dieser Veranstaltung sein Podium bekommt. Offensichtlich versucht er, die Ökopartei auf dem Grünstreifen zu überholen – ohne sie einzuholen, denn das Klientel seiner Partei schwärmt bis heute für das 3-Liter-Auto (und meint damit stets den Hubraum, nicht den Verbrauch).

Selbst wenn man Dirk Hilbert kein taktisches Kalkül unterstellt, und glaubt, dass er durch das von ihm bekleidete Amt geläutert wurde, bleibt ihm doch der Vorwurf der Planlosigkeit nicht erspart. Denn festzuhalten ist: Es gibt kein Konzept, nach dem Auto-Mobilität in der gewohnten Form und im aktuellen Umfang in Dresden längerfristig aufrechtzuerhalten wäre. Das ist die schlechte Nachricht.

Monat

ODER

Text suchen

ODER

Schlagw ort

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](#)

Die gute Nachricht lautet, dass die Entwicklung von Speichermedien für Elektroenergie in den letzten Jahren zumindest soweit vorangekommen ist, dass sie bei Fahrzeugen mit Hybridantrieben zur Zwischenspeicherung von Bremsenergie dienen können. Besonders effektiv sind sie in Fahrzeugen, welche im ständigen Stop-and-go-Betrieb laufen. Das gilt z.B. für [Transporter von Kurierdiensten](#), die an jeder dritten Tür halten. Das gilt aber auch für Busse im ÖPNV. Insofern stellen die DVB auf der o.g. Veranstaltung mit ihrem „[Hybridbus Solaris](#)“ wohl etwas vor, das am ehesten dem entspricht, was man in Dresden unter Elektromobilität verstehen darf. Mehr aber auch nicht.

Dieser Artikel wurde zuletzt am 19.05.2011 aktualisiert.

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

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

Schlagworte: [Stadtrat](#)

KOMMENTARE ABONNIEREN

2 Kommentare zu diesem Artikel

Über den Unsinn von E- und anderen Autos

SPD-Chef Gabriel erklärte, Baden-Württemberg brauche nicht weniger, sondern mehr Autos, "nämlich umweltfreundlichere" – ein Satz, über den sich Logikseminare kaputt lachen werden.

Aus einem Interview der "Zeit" mit Prof. H. Knoflacher, Verkehrswissenschaftler:

ZEIT: Wie steht es um die viel beschworene Freiheit des Autofahrers?

Knoflacher: Das ist eine rein virtuelle Freiheit, die über die Werbung verkauft wird. Gezeigt wird eine leere Landstraße in wunderschöner Umgebung, auf der ein einziges Auto herumsaust. Würde die Realität des Verkehrs mit Staus gezeigt werden, wäre kein Mensch so dumm, ein Auto zu kaufen.

ZEIT: Autos verkaufen sich nach wie vor sehr gut.

Knoflacher: Ja, weil Autofahrer auch noch eine andere Art von Freiheit genießen, eine Rechtsfreiheit. Im Gegensatz zu allen anderen Menschen dürfen sie die Umwelt straffrei verlärmern, verunreinigen und die öffentliche Sicherheit gefährden. Ein randalierender Betrunkener wird wegen Lärmbelästigung verhaftet, Autofahrer, die zu allen Tages- und Nachtzeiten unsere Häuser beschallen, werden akzeptiert. Würde ich als Fußgänger mit einer Dose krebserregende Substanzen versprühen, wäre das gesetzeswidrig. Tausende Autofahrer tun das täglich ungehindert und verkürzen die Lebenszeit von uns allen um durchschnittlich zwölf Jahre.

ZEIT: Der Autofahrer ist ein Killer?

Knoflacher: Ja, aber nicht aus böser Absicht. Das Auto versetzt uns in ein Raum-Zeit-Gefüge der Verantwortungslosigkeit, das wir weder begreifen noch bewältigen können. Und es hat eine starke Lobby: Die Autoindustrie, die Bauindustrie, auch die Banken, die Kredite zum Autokauf vergeben, achten tunlichst darauf, dass derartige Studien wie die gerade erwähnte von der Weltgesundheitsorganisation WHO nicht veröffentlicht werden.

ZEIT: Schon Teenager träumen von Autos.

Knoflacher: Weil sie durch das Mitfahren jahrelange Unfreiheit erfahren haben. Ein Kind wird durch das Auto in seiner Mobilität radikal eingeschränkt. Es darf nicht zur oder über die Straße gehen, darf nicht überall spielen, wird stundenlang in das enge Heck eines Autos gesperrt und auch noch festgeschnallt. Klar, dass Teenager es kaum erwarten können, ihre Freiheit mit

Hochwasser-Brunch

„Dresden kann keine Brücken“

SCHLAGWORTE

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

dem Führerschein und einem eigenen Auto wiederzuerlangen.

ZEIT: Denken Sie, dass Autos Kriege verursachen?

Knoflacher: Hundertprozentig! Und dabei muss man gar nicht in den Irak blicken. Auch bei uns ist permanent Krieg. In Österreich werden jeden Tag auf der Straße zwei Menschen umgebracht. Der Verkehr fügt jedes Jahr 40.000 Menschen physische Schäden zu. Und da sind jene, die laut WHO infolge der Abgase sterben, noch gar nicht eingerechnet.

... schrieb René Wolf am Montag, dem 23.05.2011, um 09:18 Uhr.

In einer aktuellen Studie mit dem Titel "**Elektromobilität: Sinkende Kosten sind conditio sine qua non**" setzt sich die Deutsche Bank Research wohlwollend, aber durchaus kritisch mit dem batteriegetriebenen Auto auseinander. Dabei werden gängige Hoffnungen und Vorurteile gleich reihenweise ausgeräumt.

Was kann man daraus für Dresden herauslesen? Für diejenigen, welche glauben (machen wollen), die Elektromobilität wäre die Lösung unserer lokalen Emissionsprobleme, wird sie sich im besten Fall als Hirngespinnst erweisen.

... schrieb Eduard Zetera am Freitag, dem 16.09.2011, um 12:32 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