

Das 1x1 der Umweltfreundlichkeit im Verkehr

Viele Städte in Deutschland, Europa und der ganzen Welt, versuchen zukunftsfähige Lösungen für die Abwicklung des Verkehrs und der damit verbundenen Schadstoffproblematik zu finden. Gleichzeitig sollen die Innenstädte attraktiver werden, Einzelhandelsstandorte gestärkt und die Lebensqualität verbessert werden. Osnabrück macht da keine Ausnahme, wie die Neumarkt-Debatte zeigt.

Von einigen Parteien und Lobbygruppen kommt der regelmäßige Hinweis, der Verkehr müsse möglichst direkt und flüssig geführt werden. Dann gäbe es weniger Stau und Schadstoffausstoß, was mehr Umweltfreundlichkeit bedeute. Auch im Osnabrücker Kommunalwahlkampf wird das großflächig plakatiert. Abgesehen davon, dass nur ein Teil der Weg sinnvollerweise über den Neumarkt führen könnte und bei weitem nicht jeder Pendler diesen überqueren muss, ist diese Gleichung blanke Theorie. In der Praxis ist diese simple Rechnung längst widerlegt.

Damit sie überhaupt aufgehen könnte, dürfte die Anzahl der Fahrzeuge nicht zu nehmen. Das tut sie aber bundesweit und auch in Stadt und Landkreis Osnabrück. Allein von 2007 bis 2014 wurden fast 10.000 mehr Fahrzeuge in Osnabrück zugelassen.

Die Fahrzeuge dürften auch nicht mehr fahren. Verkehrsteilnehmer verhalten sich aber insofern meistens rational, als das sie gute Angebote auch annehmen. Wenn also der PKW vor der Tür steht und der Weg frei ist, wird die Strecke auch mit dem PKW zurückgelegt und wenn der LKW zügig durch die Stadt kommt, wird er die Abkürzung auch nutzen wollen. Es ist seit langem bekannt, dass Straßenausbau und Straßenneubau mehr Verkehr nach sich ziehen.

Beide Faktoren werden also dazu führen, dass das Verkehrssystem früher oder später erneut an seine Grenzen stößt. Die häufigste Stauursache ist zu viel Verkehr auf der Straße. Unfälle und Baustellen tun gelegentlich ihr Übriges dazu. Was also machen, wenn es wieder eng wird? Straßen neu bauen wie eine Westumgehung oder einen Mittleren Ring? Parallelstraßen für den Verkehr ausbauen? Die Katharinenstraße als Alternative für die überlasteten Martinistraße und Lotter Straße? Auch freie Fahrt durch die Kleine Domsfreiheit und die Große Straße würde den Wall entlasten. Das dieses niemand ernsthaft fordert zeigt, dass der „Frei Fahrt“-Gedanke für eine Stadt wie Osnabrück völlig untauglich ist.

Angenommen die beschriebene Zunahme von Fahrzeugmenge und Fahrleistung würde nicht eintreten und wir würden lediglich den Ist-Zustand halten können. Klimaschutz und massive Grenzwertüberschreitungen bei Stickoxiden erzwingen aber eine massive Reduktion des Verkehrs. Wenn der Neumarkt für PKW befahrbar bleibt, haben wir sofort wieder ein Stickoxidproblem. Der Masterplan Klimaschutz verlangt eine Reduktion der CO₂-Emissionen im Verkehr um mind. 50 % bis 2050. Der Hinweis auf zunehmende Elektromobilität kann bei den aktuellen Verkaufszahlen nicht ernsthaft ein Lösungsvorschlag für die nächste Zeit sein.

Bürgerinnen und Bürger der Stadt beklagen zu Recht die Belastungen durch den Verkehr und fordern die Nutzbarkeit des öffentlichen Raums auch für andere Zwecke als nur zum Fahren und Parken ein. Natürlich gibt es in der Stadt große Unterschiede zwischen völlig ruhigen Wohngebieten mit Spielstraßen und Wohnen am Wall und an den Einfallstraßen. Wer aber Belastungen über die Stadt verteilen will, wird sie insgesamt nur erhöhen.

Umweltfreundlich im Verkehr ist und bleibt der Umweltverbund mit Bus, Fahrrad und zu Fuß gehen. Diese Angebote müssen wir stärken und PKW Fahrten vermeiden und verlagern. Wer anderes als umweltfreundlich darzustellen versucht, nimmt Klimaschutz, Luftreinhaltung, Stadtentwicklung und die Menschen nicht ernst. Es gibt kein weiter so in der Verkehrspolitik der letzten 70 Jahre. Die Wende wird Zeit brauchen und manche Menschen verunsichern. Aber nur so ist die Zukunft für Osnabrück gestaltbar!

gez. Jens Meier
verkehrspolitischer Sprecher GRÜNEN-Ratsfraktion