

Unsere Städte sind in der Regel auf den Autoverkehr ausgerichtet. Dass es auch anders geht und man umsteuern kann, zeigen Städte wie Amsterdam und Kopenhagen. So wurden in Amsterdam Straßen und Parkplätze zurück gebaut, um den Raum für Autos zu verringern und Platz vor allem für Fahrräder zu schaffen. Busse und Taxen werden auf Elektromotoren umgestellt. Es gibt eine Car-Sharing-Flotte mit Elektro-Smarts. Für Elektroautos wurden schon über 1000 Ladestationen geschaffen. Ab 2040 soll kein Auto mit Verbrennungsmotor in Amsterdam fahren. Die Fotos geben einen Eindruck davon, was alles möglich ist.

Essen als die „Grüne Hauptstadt“ Europas 2017 hat hingegen eine Wende in der Verkehrspolitik bisher verschlafen und nutzt auch das „Grüne Hauptstadt“-Jahr nicht für ein Umsteuern. Das bedeutet weiterhin trotz Umweltzone die Verpestung der Luft mit Feinstaub und Stickoxyden und einen hohen CO²-Ausstoß aus den Auspuffen der Autos. Oberbürgermeister Kufen sagte, dass Essen aus der Haut der Autostadt nicht so einfach heraus kommt.

Dieser Leserbrief sieht darin eine Zwischenbilanz der „Grünen Hauptstadt“ und bringt es auf den Punkt: „Eine Bankrotterklärung“.

Hier sind Fotos der Autostadt Essen. Die Alfredstraße und die Bocholder Straße. Die Bocholder Straße gehört zum Fahrradhaupttroutennetz I. „Zielsetzung dieses Haupttroutennetzes ist es, Radfahrern zusammenhängende und sichere Verbindungen innerhalb des Stadtgebietes zu schaffen“, heißt es in der amtlichen Fahrradkarte. Die Bocholder Straße hat viel Autoverkehr und besitzt nicht mal einen Radweg. Wie soll man da sicher Rad fahren?

Inzwischen ist definitiv bekannt, dass VW, AUDI, Porsche und Mercedes mit einer Software die Einhaltung vorgeschriebener Grenzwerte für den Ausstoß von Stickoxyd bei Diesel-PKW's vorgetäuscht haben. Im Straßenverkehr stoßen diese Dieselfahrzeuge ein Vielfaches der zulässigen Menge aus. Man kann annehmen, dass das auch bei anderen Fahrzeugen aus dem VW-Konzern, also Seat und Skoda der Fall ist und dass auch alle anderen Hersteller ähnliche Praktiken benutzt haben. Kurz vor Beginn der Verkehrsministerkonferenz im April hatte das Umweltbundesamt neue Daten zu Diesel-Abgasen vorgelegt. Demnach stoßen selbst die modernen Euro-6-Diesel sechsmal so viel gesundheitsschädliches Stickoxid aus wie erlaubt.

Pro Kilometer darf ein Dieselmotor eigentlich nur 80 Milligramm Stickoxid ausstoßen, tatsächlich hat das Bundesumweltamt aber 507 Milligramm gemessen. Der hohe Stickoxyd-Gehalt der Luft in den Städten führt zu Erkrankungen und Todesfällen.

Offensichtlich haben die deutschen Autohersteller seit 20 Jahren ein regelrechtes Kartell gebildet, um den Abgasbetrug abzusprechen und zu organisieren. Der Spiegel enthüllt das jetzt, hat aber vor 21 Jahren das Abgaszentrum der Deutschen Automobilindustrie euphorisch begrüßt. Und das Kartellamt hatte dagegen auch nichts einzuwenden. Diese kriminellen Machenschaften für die Steigerung des Profits auf Kosten der Gesundheit der Bevölkerung müssen verfolgt und bestraft werden.

Von der Autoherstellern ist zu verlangen, dass sie diese Dieselfahrzeuge umrüsten oder zurück nehmen. Das ist nicht mit einer geänderten Software getan, wie VW den Eindruck erweckt. Sondern die Nachrüstung der Diesel-PKW's mit einem Katalysator auf Harnstoffbasis ist notwendig. Fast jeder 2. PKW der etwa 46 Millionen PKW's in Deutschland ist ein Diesel.

Der Autoverkehr in den Städten ist gesundheitsschädlich.

Beim Diesel haben wir den hohen Ausstoß an Stickoxyden. Alle Benzin- oder Dieselfahrzeuge tragen durch die Verbrennung fossiler Brennstoffe zur CO²-Emission bei. Für den Feinstaub sind zwar in hohem Maß Industrie, Kraftwerke und besonders Müllverbrennungsanlagen verantwortlich. Aber auch der Autoverkehr trägt trotz

Katalysatoren zu den hohen Feinstaubwerten in den Städten bei u. a. durch den Abrieb der Reifen.

Deshalb ist ein radikales Umsteuern weg vom Autoverkehr in den Städten notwendig. In Essen sind fast 350.000 KFZ gemeldet.

Ein Radwegesystem ist eine gute Maßnahme, wenn es vernünftig so ausgebaut wird, dass die Menschen ihre Wege im Alltag mit dem Rad bewältigen können. Das ist in Essen längst nicht der Fall, wie die Bocholder Straße zeigt.

Das Radwegenetz in Essen hat zwar Fortschritte gemacht, ist aber weitgehend nur für die Freizeit von Nutzen.

Aber auch ein gutes Radwegenetz kann das allein nicht lösen.

Wir brauchen einen attraktiveren öffentlichen Nahverkehr, der in den Städten emissionsfrei ist. Das heißt neben den Bahnen Busse mit Elektro- oder Wasserstoffantrieb. Das heißt Taxen als Elektroautos und wie in Amsterdam eine Car-Sharing-Flotte mit Elektroautos. Und wir brauchen den Ausbau des ÖPNV und kürzere Taktzeiten der Busse und Bahnen. Und der ÖPNV sollte kostenlos sein, damit das Stehenlassen des PKWs nicht an einem zusätzlichen Fahrpreis scheitert.

Der Rat der Stadt Essen hat sich Ende des letzten Jahres gegen einen massiven Ausbau des ÖPNV entschieden. Beschlossen wurde aus finanziellen Gründen die Variante „Kontinuität“. Die Variante „Kapazitätsausbau“ wurde mit etwa 9 Millionen Euro Mehrkosten im Jahr für nicht finanzierbar gehalten. Mit der Variante „Kontinuität“ soll der gegenwärtige Standard des ÖPNV in Essen aufrecht erhalten werden. Dieser Beschluss ist die Leitlinie für den aktuellen Nahverkehrsplan, der vom Rat im September beschlossen werden soll. Eine richtige Maßnahme im Nahverkehrskonzept ist zwar der Bau einer Tangente, um den Tunnel unter der Innenstadt zu entlasten. Das wird aber zu langsam und zögerlich angegangen und soll mit Einsparungen und Linienstreichungen an anderen Stellen einher gehen. Z. B. soll die Ringlinie 101/106 auf lineare Verbindungen zwischen Stadtteilen reduziert werden. Verschiedene Buslinien sollen ganz gestrichen werden. „Grüne Hauptstadt“ Essen und der ÖPNV in Essen sind wie zwei paar Schuhe, die nicht zueinander passen.

Ein Nulltarif im öffentlichen Nahverkehr gibt den Autofahrern die Möglichkeit, den PKW ohne zusätzliche Kosten bei Fahrten in der Stadt stehen zu lassen. Außerdem können dann besonders die Menschen mit wenig Geld ihre Mobilität verbessern. Die jährliche Erhöhung der Tarife, besonders die zum 1. Januar 2018 angekündigte Erhöhung des Sozialtickets, der Tickets für Schüler und Studenten und des Barentickets sind kontraproduktiv. Für einen Nulltarif im ÖPNV gibt es bereits einige Beispiele, so in Hasselt in Belgien und in Tallin in Estland.

Tallin mit 420.000 Einwohnern kann man durchaus mit Essen vergleichen. Täglich fahren 100.000 Einwohner mit dem ÖPNV.

Nach Einführung des Nulltarifs stieg die Zahl der Passagiere sofort um 6 % und die Zahl der Autofahrten nahm um 15 % ab.

Beide Städte scheiterten jedoch nach Jahren an der Finanzierung.

Das zeigt, dass eine Stadt das Angebot eines kostenlosen ÖPNV nicht alleine lösen kann, sondern dass mit diesem Umdenken auch die Verwendung der Steuern verändert werden muss. Die Städte brauchen einen größeren Anteil an den Steuern, um die Umwelt und das Klima in der Stadt durch den ÖPNV zu verbessern. Es gibt auch Vorschläge, den Nulltarif durch eine Umlage ähnlich wie die Gebühren für das öffentlich-rechtliche Radio und Fernsehen oder durch preiswertere Jahreskarten zu finanzieren.

M. E. Sollte ein kostenloser ÖPNV durch die Zahlung einer Infrastrukturabgabe entsprechend dem Umsatz durch die Unternehmen finanziert werden.