

Kostenloser ÖPNV als Lösung gegen zu hohe Stickoxid-Konzentration?

Gratis ÖPNV

Im Verkehrsclub Deutschland (VCD), Kreisverband Tübingen, hat man mit Erstaunen den Vorstoß der Bundesregierung, bundesweit einen kostenlosen ÖPNV einführen zu wollen, zur Kenntnis genommen. Was jedoch in dem Brief nach Brüssel auf den ersten Blick revolutionär erscheinen mag, wirkt auf den zweiten Blick ernüchternd: Der Gratis-ÖPNV soll lediglich in fünf Städten mit erhöhten Stickoxid-Werten getestet werden. Und am Tag nach der Ankündigung war auch nur noch von einem zeitlich befristeten Angebot die Rede.

Für Frank Heuser, den Vorsitzenden des VCD-Kreisverbands Tübingen, wird der plötzliche Tatendrang jedoch verständlich, wenn man berücksichtigt, dass die EU der Bundesrepublik Deutschland wegen den seit Jahren zu hohen Stickoxid-Belastungen in vielen Städten mit Strafzahlungen ab März 2018 drohe. Dies für den Fall, dass bis dahin keine wirksamen Maßnahmen ergriffen worden sind.

Dabei sei, so Heuser, die wirksamste Methode zur Senkung der Schadstoffe in den Städten seit langem bekannt: weniger Autos, besserer ÖPNV – und die Autos, die wirklich fahren müssen, zum Zeitpunkt der Herstellung mit der besten zur Verfügung stehenden Abgasreinigung ausstatten, ohne betrügerische Abschaltvorrichtungen. Die Einführung der blauen Plakette könne da helfen. Die aber scheue die Bundesregierung „wie der Teufel das Weihwasser“, wie Walter Heim, ebenfalls VCD-Vorstandsmitglied, ergänzt. Denn die Automobil-Lobby stemme sich mit aller Macht gegen Fahrverbote und ersticke jeden Versuch, technisch aufwändige Nachrüstungen auf Kosten der Hersteller durchsetzen zu wollen, im Keim. Dabei würden Fahrverbote unmittelbar ihre Wirkung entfalten, weil die Schadstoffwerte sofort spürbar sinken würden und in der Folge auch die mit der Luftverschmutzung in Zusammenhang stehenden Krankheits- und Todesfälle.

Die Autoindustrie müsse daher gezwungen werden, Fahrzeuge, die jünger als 10 Jahre sind, kostenlos auf den Stand der Technik zu bringen. Andernfalls würde die Autoindustrie durch den Verkauf von Neuwagen auch noch für das kriminelle Untergraben des Umweltschutzes belohnt werden. Um Fahrverbote werde man aber dennoch nicht herumkommen.

In Berlin ist man deshalb auf die Idee gekommen, stattdessen einen kostenlosen ÖPNV „als Trostpflaster“ anzubieten. Aber wäre das tatsächlich ein Gewinn für Tübingen? „Bereits jetzt sind Busse und Bahnen zu den Stoßzeiten bis zur Kapazitätsgrenze abgefüllt“, so Heim. Pendler, die mit dem Zug aus dem Steinlach- oder Ammertal kommen, würden das zur Genüge kennen: Hier seien bereits gegenteilige Bewegungen



festzustellen, indem sich frustrierte Bahnfahrer abwenden und wieder aufs Auto umsteigen. Vor diesem Hintergrund stellt Heim die Logik eines Gratis-ÖPNV grundsätzlich in Frage: „Und dann sollen noch mehr Pendler in die brechend vollen Züge - wie soll das gehen?“ Ein kostenloser TüBus allein würde im Übrigen nur begrenzt zur Entlastung beitragen, denn „unser Hauptproblem beim Verkehr sind die Tausende von Einpendlern, die jeden Morgen mit dem Pkw nach Tübingen kommen“, ergänzt Heuser.

Stattdessen hilft nach Ansicht des VCD längerfristig nur eine Qualitätsoffensive im ÖPNV. „Mehr Kapazitäten, dichter Takt und möglichst umsteigefreie Fahrbeziehungen sind wichtiger, als ein Gratis-Angebot“, führt Heim weiter aus. Um genau dies zu gewährleisten, sei die Regionalstadtbahn mit Innenstadtbahn geradezu prädestiniert, denn damit könnten etwa Pendler direkt aus ihren Wohnorten im Landkreis zu ihren Arbeitsplätzen auf dem Schnarrenberg gelangen. Allerdings sei die Stadtbahn nur schrittweise über einen längeren Zeitraum realisierbar. Deshalb muss nach Heuser zur Erreichung niedrigerer Schadstoff-Konzentrationen der Grundsatz gelten: „Kurzfristig Fahrverbote, so schnell wie möglich besserer ÖPNV!“

Ganz abgesehen davon sei nach Auffassung des VCD die Finanzierung des Gratis-ÖPNV völlig unklar. Deshalb würden sich die Kommunen und Länder bereits mit Vehemenz dagegen wehren, die zusätzlichen Kosten aufgebürdet zu bekommen. Das Verursacherprinzip würde bedeuten, dass die Autoindustrie sich an einer Qualitätsoffensive für den ÖPNV zu beteiligen habe, und zwar bundesweit und nicht nur in fünf Städten.

Der VCD bewertet es positiv, dass der Tübinger Gemeinderat unabhängig vom Vorstoß der Bundesregierung beschlossen hat, den TüBus samstags kostenlos zur Verfügung zu stellen. Da der bereits laufende Versuch mit 20 Monaten, während der Sanierung des Parkhauses Nonnenhaus, lang genug sei, könne man dadurch feststellen, welche Verkehrsteilnehmer auf den Bus umsteigen - Fußgänger, Radfahrer oder Autofahrer - und ob wirklich der Preis oder nicht doch die Qualität des Angebots für die Verkehrsmittelwahl entscheidend sei.