

Allein statt schlechter Luft?

EU-Abgasrichtlinie setzt Verkehrsdiskussion in Frankfurt in Gang

Vom 23. 04. 2004

FRANKFURT Dicke Luft, verstopfte Straßen. Eine EU-Richtlinie hat ab 2005 Konsequenzen für die Frankfurter Verkehrsplanung. Die Einführung einer City-Maut oder die Sperrung von Fahrstreifen werden in der Stadt am Main bereits diskutiert.

Von Kurier-Redakteur Jorg Hamm

300 000 Menschen pendeln täglich nach Frankfurt, zwei Drittel davon mit dem Auto. Die Fahrzeuge sorgen für Abgase, vor allem die Lastwagen. Zwar beträgt ihr Anteil am innerstädtischen Verkehr nur zehn Prozent, doch 40 Prozent der Abgase kommen aus den Auspuffrohren der Brummis. An einer Messstelle an der Friedberger Landstraße wird seit Jahren die Belastung gemessen, bisher ohne Folgen. Das wird sich 2005 ändern. Dann tritt eine EU-Richtlinie zum Immissionsschutz in Kraft. Sie schreibt ab dem Jahr 2005 (Feinstaub) und ab dem Jahr 2010 (Stickstoffdioxid) für die ganze Europäische Union neue Grenzwerte bei der Schadstoffbelastung der Luft fest. Die Werte, die in Frankfurt gemessen werden, liegen deutlich drüber.

Die Frankfurter Politiker lösen das Problem bisher durch Aussitzen. Planungsdezernent Edwin Schwarz hält die EU-Richtlinie für "überzogen". Die Werte seien "unrealistisch". Dabei vergisst der Dezernent, dass EU-Recht einklagbar ist. Was deutsche Politiker von EU-Gesetzen halten, interessiert die Juristen in Brüssel nicht. Der Gesetzgeber, also die Bundesregierung, ist gezwungen, die EU-Richtlinie umzusetzen. Über die Konsequenzen gab es bei einer Veranstaltung im Bürgerhaus des Frankfurter Südbahnhofs, an der Verkehrsexperten und Vertreter der Industrie teilnahmen, eine rege Diskussion.

Dem Straßenverkehr geht's an den Kragen. Darin waren sich alle Beteiligten einig. Entweder es kommt - nach dem Londoner Vorbild - eine City-Maut oder die Stadt muss Fahrstreifen für den Öffentlichen Nahverkehr ausweisen und für private Autos und Lastwagen sperren.

Die Zuhörer erfuhren: Eine Maut gibt es nicht nur in London, sondern auch in Lissabon, einigen skandinavischen Städten und in der Schweiz. Und: Der öffentliche Personennahverkehr in der Region ist nicht gut genug. So kritisierte etwa Christian Behrendt vom Fahrgastverband "Pro Bahn & Bus", dass immer nur über den Ausbau von Straßen, aber so gut wie nie über den Ausbau von Schienenverbindungen geredet werde. "Man müsste mal die Interessen der Fahrgäste berücksichtigen." Diese wollten möglichst rasch zum Arbeitsplatz kommen. Aber von den meisten Städten gibt es nur sehr wenige Schnellverbindungen in die Mainstadt. Für Expresszüge müsste es eigene Gleise geben, forderte Behrendt. Der Grund für die Misere: Frankfurt habe ein "miserables Verhältnis zu den Städten im Umland".

Markus Liechti von der Gesellschaft European Federation for Transport & Environment wies darauf hin, dass vor allem Kinder und Ältere unter der schlechten Luft in den Städten litten. Atemwegserkrankungen, Heuschnupfen und Asthma seien oft die Folge. Nach Schätzungen von Experten verursachen diese Krankheiten ein Drittel der Gesundheitskosten.

Auch volkswirtschaftlich sei der tägliche Stau auf den Zufahrtsstraßen von Frankfurt Unsinn, wie Heiner Monheim von der Universität Trier meinte. "Autoverkehr ist der chaotischste Verkehr, den es gibt. Statt ihn - volkswirtschaftlich sinnvoll - fließen zu lassen, akzeptiert man die kommunistische Version des ständigen Schlangestehens." Die Gesetze der Marktwirtschaft gelten hier nicht. Der Stau verursache hohe Kosten und sei nicht wirtschaftlich. Deshalb müsse der Verkehr über den Preis geregelt werden. Dazu gehöre

etwa die Verknappung von Parkraum. "Wer bei neuen Hochhäusern Tiefgaragen anlegen lässt, fördert den Stau", so der Experte, der zehn Jahre lang im nordrhein-westfälischen Verkehrsministerium arbeitete.

Peter Niere von der Industrie- und Handelskammer Frankfurt hatte dem wenig entgegen zu setzen. Er verwies nur darauf, dass die Einzelhändler wenig Verständnis dafür hätten, wenn künftig weniger Bürger zum Einkaufen in die City kommen würden. "Am Main-Taunus-Zentrum wird nämlich keine Maut verlangt", so Niere.

Doch mit der Maut hielt sich das Podium nicht lange auf. Es gehe schlicht darum, Frankfurt für die Bürger attraktiver zu machen. Der vergangene Sommer habe gezeigt, wie gern die Menschen im Freien säßen. Deswegen müsse man ihnen denn Lebensraum Stadt zurückgeben. Auf großen Straßen sollten daher wieder Alleen angelegt werden. "Der Platz für Autos muss reduziert, dafür Rad- und Fußwege gefördert werden", sagte etwa Markus Liechti. Und rief aus: "Macht die Städte attraktiver."

Übrigens: Die Schadstoffe sind kein Frankfurter Problem. Auch die Werte, die an der Messstation an der Ecke Erster Ring / Rheinstraße in Wiesbaden gemessen werden, liegen deutlich über den Grenzwerten der EU.

Wiesbadener Kurier online, 23. April 2004