

Zum Ludwigsplatz bitte.

Im Halbstundentakt drängen sich sämtliche Straubinger Stadtbuslinien durch das Stetthaimer-Tor zu ihren Haltestellen auf den Ludwigsplatz.

Bisher galt der Ort aufgrund seiner Zentralität als alternativlos, um den Stadt-ÖPNV für die Straubinger Bevölkerung so attraktiv wie möglich zu halten.

Doch wiegen das enorme Verkehrsaufkommen und das Ausmaß der Luftverunreinigung während diesen Stoßzeiten den Vorteil, welchen man sich davon verspricht, tatsächlich auf?

[von Alexander Franz] "Luftverschmutzung - EU-Kommission bestellt Umweltministerin Hendriks ein" Unter diesem Titel veröffentlichte das Handelsblatt am Dienstag, den 30. Januar 2018 einen Artikel, wonach EU-Umweltkommissar Karmenu Vella aufgrund des jahrelangen Streits Wegen der zu hohen Luftverunreinigung in deutschen Innenstädten Bundesumweltministerin Hendriks vorgeladen hat.

Die Forderung aus Brüssel lautet: Nun endlich verbindliche Maßnahmen vorzulegen, die zu einer deutlichen Minderung gesundheitsschädigender Schadstoffe in der Atemluft führen.

Wegen der teils sehr hohen Luftverunreinigungen in mindestens 20 Ballungsräumen hat die EU-Kommission längst ein Vertragsverletzungsverfahren gegen Deutschland eingeleitet. Gelingt es den deutschen Städten auch in absehbarer Zeit nicht, die EU-weit geltenden Richtlinien zur Luftreinhaltung einzuhalten, droht nun eine Klage vor dem Europäischen Gerichtshof.

Soviel vorerst zu diesem Artikel.

Am Montag, den 5. Februar 2018 treffen sich nun die Damen und Herren des Straubinger Stadtrat zu einer Sondersitzung, um über die zentrale Umsteigestelle der Stadtbuslinien am Ludwigsplatz zu beraten. Eine Frage, die sich zumindest mir bei diesem Thema zuallererst aufdrängt, lautet folgendermaßen: Wie hoch ist am- und bei der Einfahrt zum Ludwigsplatz die Konzentration an Luftschadstoffen, die von den Stadtbuslinien im Verbund mit dem ohnehin schon hohen Verkehrsaufkommen des motorisierten Straßenverkehrs freigesetzt wird? Bei insgesamt sechs Stadtbuslinien sind das immerhin zwölf große dieselbetriebene Omnibusse, welche das untere Tor während des regulären Stadtbusbetriebes im Halbstundentakt passieren.

Außerdem würde mich noch interessieren, ob es nur der äußersten Umsichtigkeit der Busfahrer, oder es schlicht und ergreifend dem Glück zu verdanken war, dass bisher kein Fußgänger und Radfahrer zu größerem Schaden kam, wenn diese mintgrünen Lindwürmer an der Wendeschleife am Ludwigsplatz aus Platzmangel teils am Fußgängerstreifen nahe den Häuserfassaden entlangfahren müssen, oder sich in beiden Fahrtrichtungen durch das Nadelöhr des unteren Tores zwängen. Den Zeitdruck der fahrplanmäßigen Taktung ständig im Hinterkopf.

Denn nicht nur die wahrscheinlich viel zu hohe Luftverunreinigung, sondern auch die beengten Platzverhältnisse tragen nicht gerade zu einer Harmonisierung der Aufenthaltsqualität am Straubinger Ludwigsplatz bei.

Ob nun das Ausmaß der Abgasbelastung in der Straubinger Innenstadt aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens zu einem ernsthaften Problem herangewachsen ist, mit dem sich demnächst vielleicht auch die Justiz beschäftigen könnte, würden sich mit dem Installieren entsprechender Messstellen jegliche Zweifel aus dem Weg räumen lassen.

Zum Beispiel durch ein unabhängiges Prüflabor der Deutschen Umwelthilfe (DUH), dem Emissions-Kontroll-Institut.

Im Idealfall könnte sich die Stadt Straubing von dieser Umwelt- und Verbraucherschutzorganisation die gesundheitliche Unbedenklichkeit der Atemluft im und um den Stadtkern herum bescheinigen lassen.

Würden die Messergebnisse zur Bestimmung der Schadstoff-Konzentration in der Atemluft jedoch ein nicht wünschenswertes Resultat zu Tage fördern, könnte dies sogar darauf hinauslaufen, dass aufgrund dessen nicht nur die derzeitige zentrale Stadtbus-Umsteigestelle am Ludwigsplatz zur Disposition steht, sondern tiefgreifendere Maßnahmen nötig werden.

Eines steht laut des eingangs erwähnten Artikel jedenfalls fest.

Die EU-Kommission macht aufgrund der seit Jahren viel zu hohen Luftschadstoffkonzentrationen in deutschen Städten Druck, und scheut auch nicht die Konfrontation mit der Bundesregierung und den Automobilkonzernen.

Die gesundheitliche Fürsorgepflicht gegenüber der in europäischen Metropolen lebenden Bevölkerung muss und wird zukünftig über jeglichen wirtschaftlichen Interessen stehen.

Die Verkehrsinfrastruktur der Stadt Straubing ist meiner Meinung nach für ein umweltschonendes Mobilitätsverhalten im Vergleich zu anderen Städten vorbildhaft, und auch zukünftig sicherlich auf einen guten Weg, dieses Angebot noch breiter auszubauen.

Doch die umweltfreundlichsten Angebote nützen gesamtgesellschaftlich gänzlich wenig, solange diese nur von einer kleinen Minderheit angenommen werden. Selbst dem eingefleischtesten Autofahrer dämmert es mittlerweile, dass sich ein Umbruch, in der Art und Weise, wie Menschen sich künftig fortbewegen werden, eingesetzt hat.

Doch solange Bequemlichkeit immer noch vor verantwortungsbewusst klimafreundlichen Mobilitätsverhalten siegt, wird sich beim Thema Luftreinhaltungsmaßnahmen auch nicht besonders viel ändern.

Das Platzangebot für den motorisierten Individualverkehr entsprechend zu reduzieren, wäre zum Beispiel eine Maßnahme, die sich auf dem Weg zu einer gesünderen Stadtluft relativ schnell und unkompliziert umsetzen ließe.

Halter von überdimensionierten Geländewagenlimousinen würden dadurch zu allererst zum Nachdenken angeregt, ob es denn beim nächsten Autokauf denn unbedingt wieder bullig und protzig sein muss.

Höhere Stellplatzgebühren wären ebenfalls angemessen, sobald Mitmenschen Bequemlichkeit einem knapp zehnmütigen Fußweg vom Hagen ins Straubinger Stadtzentrum oder dem Wechsel auf umweltfreundlichere Verkehrsträger vorziehen.

Dass ein "freundlich erzwungener" Prioritätenwechsel vom Auto hin zu den eigenen Füßen nicht unbedingt mit einem Kaufkraftverlust in der Innenstadt einher gehen muss, dafür ist die klägliche Fahrgast-Auslastung des Pendelbusses seit Jahresbeginn 2017 ein aussagekräftiges Indiz dafür. Straubings guter Wohnstube würde es meiner persönlichen Meinung zufolge jedenfalls gut zu Gesicht stehen, wenn nun auch der Ludwigsplatz mitsamt der Fraunhoferstraße durch eine deutliche Reduzierung des motorisierten Individual- und Stadtbusverkehrs aufgewertet würde.

Sicherlich ist auf diesem Weg dahin noch einiges an Überzeugungsarbeit bei vielen Autofahrern nötig. Die Stadt Straubing wächst kontinuierlich heran und mit ihr auch im selben Maße das Straßenverkehrs- aufkommen mit all seinen unliebsamen Nebenwirkungen.

Denn wenn es einer überschaubaren Stadt wie Straubing schon nicht gelingt, seiner Bevölkerung den bestmöglichen Schutz vor gesundheitsgefährdenden Verkehrsemissionen zu bieten, wie soll das dann in München oder Berlin funktionieren?

Wobei zu erwarten ist, dass sich in einigen größeren Metropolen die Frage bei vielen Autofahrern erst gar nicht mehr stellen wird, ob ein Autostellplatz in der Innenstadt klimafreundlichen Verkehrsträgern vorgezogen werden soll.

Zu der Frage, wohin denn zukünftig die zentrale Stadtbus-Umsteigestelle verlegt werden könnte, würde ich den bereits vorhandenen Omnibushalteplatz zwischen Westtangente und Theater am Hagen favorisieren. Dort wäre zumindest schon mal genügend Platz für die Stadtbuslinien vorhanden. Die Erreichbarkeit des Stadtzentrums zu Fuß liegt bei unter zehn Minuten.

Das Fahrgastaufkommen mit Ziel am Ludwigsplatz könnte mit einem Zwischenhalt auf dem Weg zum Hagen entzehrt werden, so dass die restlichen Fahrgäste dann am Hagen zu den anderen Buslinien umsteigen können.

Um auf dem Weg hin zu einem umweltbewussten Mobilitätsverhalten die ganze Straubinger Bevölkerung mitzunehmen wäre es zumindest eine Überlegung wert, auch Arbeitgeber mittlerer und größerer Unternehmen in Konzepte mit einzubinden ihre Beschäftigten für umweltbewusstes Verkehrsverhalten zu motivieren.

Und dies dann natürlich auch in den örtlichen Pressekanälen entsprechend zu kommunizieren.