

Ein überholter Streit

Hans-Ulrich Brandt zu Sinn und Unsinn von Umweltzonen Die Debatte um Fahrverbotszonen in unseren Innenstädten ist von Anfang an ideologisch geführt worden, wie leider oft bei Umweltthemen. Und so ist es kein Wunder, dass auch die Frage nach der Wirksamkeit dieser restriktiven und bürokratisch aufwendigen Maßnahme die Diskutanten ebenfalls in zwei Lager spaltet. Hier die Befürworter, die die Einführung für sinnvoll und die positiven Auswirkungen für messbar halten. Dort die Gegner, die wissenschaftliche Studien mit Gegenstudien beantworten und so belegt sehen wollen, dass Umweltzonen rein gar nichts bringen, wenn es um die Schadstoffbelastung der Luft in Innenstädten geht.

Aber aller Ideologie zum Trotz: Ob nun Umweltzonen oder LKW-Fahrverbote, ob Umgehungsstraßen oder intelligente Verkehrsleitsysteme - die Zukunft des Autos entscheidet sich nicht in den Städten, im Gegenteil. Schon jetzt ist nämlich zu beobachten, dass immer mehr Menschen, die in der City leben und arbeiten, ein eigenes Auto nur noch als Belastung empfinden. Zu teuer im Unterhalt, zu selten in Gebrauch, von der zeitraubenden Parkplatzsuche ganz zu schweigen. Um mobil zu sein, reicht immer mehr Menschen auch der gelegentliche Einsatz eines gemieteten Autos - ein Trend, der jetzt erst richtig ins Laufen kommt. 2005 waren es 76000 Menschen, die sich 2600 Autos teilten. Anfang dieses Jahres, so meldet der Bundesverband Carsharing, sind es bereits 190000 Nutzer, etwa 5000 Autos sind inzwischen bei 130 Anbietern angemeldet. Bereits in den nächsten zehn Jahren halten Experten es für möglich, dass die Zahl der Carsharing-Nutzer die Fünf-Millionen-Marke überschreiten wird.

Und die Angebote werden immer attraktiver. Nicht nur, dass mit dem dichter werdenden Netz der Verleihfirmen die Kunden immer unkomplizierter und bedarfsgerechter an ihre Autos kommen, es werden inzwischen auch regelrechte Mobilitätspakete geplant beziehungsweise schon angeboten. Für Städter lassen sie kaum noch Wünsche offen. Ein Blick in die niedersächsische Landeshauptstadt zeigt es: Das Angebot HANNOVERmobil bietet zusätzlich zur Nutzung als Abo-Card für den öffentlichen Nahverkehr für weniger als zehn Euro im Monat auch Carsharing, eine kostenlose BahnCard und einen Spartarif für Fahrten mit dem Taxi an. Wozu da noch ein eigenes Auto?

hans-ulrich.brandt@weser-kurier.de

© Copyright Bremer Tageszeitungen AG Ausgabe: Verdener Nachrichten Seite: 2 Datum: 28.12.2011