



Feierabendverkehr in der Südstraße: Die Hauptverkehrsader gehört zu den stark belasteten Straßen der Heilbronner Innenstadt.

Foto/Archiv: Andreas Veigel

Sauberere Autos alleine reichen nicht

HEILBRONN *Um die Luftverschmutzung zu senken, soll die wachsende Mobilität nicht nur auf den Individualverkehr entfallen*

Von unserer Redakteurin
Bärbel Kistner

Kommen 2019 Fahrverbote für Diesel? Heilbronn liegt deutschlandweit auf Platz zehn der Städte mit den höchsten Stickoxidwerten. Um Luftschadstoffe und Luftreinhaltung ging es beim siebten Nachhaltigkeitsdialog der Lokalen Agenda 21. Als informative und lebhaft diskussionsrunde unter der Moderation von *Stimme*-Redakteur Carsten Friese zeigte der Abend, wie sehr das Thema die Gemüter bewegt.

Thomas Bergunde von der Lokalen Agenda in Heilbronn geht es nicht um Schuldzuweisung, aber er fordert von den Bürgern eine kritische Sicht auf ihr Mobilitätsverhalten – und von der Kommune ein aktives Mitwirken an der Luftreinhaltung in Form von Unterstützung durch Mobilitätskonzepte und einen verbesserten ÖPNV.

Grenzwert Umweltingenieur Matthias Rau lässt vor 50 Zuhörern im Heinrich-Fries-Haus keinen Zweifel,



Geballte Information und lebhaft diskussion: (v.l.) Umweltexperte Matthias Rau, Amtsleiterin Christiane Ehrhardt, Thomas Bergunde (Lokale Agenda). Foto: Kunz

dass Autos beim Thema Luftbelastung zu Recht im Fokus stehen. In Baden-Württemberg seien 46 Prozent der Stickoxide auf den Straßenverkehr zurückzuführen – ein Durchschnittswert. An der Weinsberger Straße in Heilbronn sind es sogar 65 Prozent.

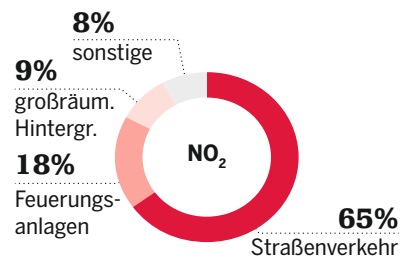
Dort steht die offizielle Messstation, und seit Jahren, so Rau, wird der Grenzwert für Stickoxid von 40 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft überschritten. Im Durchschnitt wurde an der Hauptdurchgangsstraße in diesem Jahr 52 bis 53 Mikrogramm gemessen, mit Spitzenwerten

je nach Wetterlage von 120 Mikrogramm. Grenzwertüberschreitungen gebe es aber nicht nur an der Weinsberger Straße, sondern an vielen Punkten an den meistbefahrenen Strecken im Stadtgebiet, ergänzt Bergunde und verweist auf die möglichen Folgen für die Gesundheit der Bürger.

Konsequenz Dass die Stickoxidwerte gegenüber 2005 leicht gesunken sind, gibt für den Experten Rau keinen Anlass, auf weitere Maßnahmen zu verzichten, weil man irgendwann unter den Grenzwert rutsche.

Stickstoffdioxid

Weinsberger Straße, Heilbronn



HSt-Grafik, Quelle: Ingenieurbüro Matthias Rau

„Mit 39,5 Mikrogramm ist aber noch nichts in Ordnung.“ Für Rau werden es sauberere Autos alleine nicht richten: „Wir brauchen die Transformation von der autogerechten zur nachhaltigen Stadt.“ Eine Konsequenz sei, das Auto öfter stehen zu lassen. Rau sieht auch bei Heilbronn das „typische Problem mittelgroßer Städte“: Das ÖPNV-Angebot ist unzureichend, auch deshalb sei der Anteil des motorisierten Individualverkehrs so hoch. Städte wie Heilbronn müssten etwa durch höhere Taktung mehr Spaß am Busfahren machen.

„Wir können und wollen das Auto nicht verteufeln“, sagt Christiane Ehrhardt, Leiterin des Amtes für Straßenwesen. Gleichzeitig entwickelt Heilbronn ein Mobilitätskonzept – um für das steigende Bedürfnis nach Mobilität Alternativen zu bieten: nicht Restriktionen für Autofahrer, sondern Angebote, auf das Auto zu verzichten. Ohne die Bereitschaft zur Veränderung passiere zu wenig. „Heilbronn braucht Maßnahmen fürs Gesamtklima, nicht nur für die Weinsberger Straße.“ Dazu gehört, dass Betriebe die Fahrten der Mitarbeiter zur Arbeit besser managen, zudem eine neue Logistik für Paketzustellung in der Innenstadt, eine umweltsensitive Verkehrssteuerung und ein Radschnellweg von Bad Friedrichshall bis Horkheim.

Lebensqualität Im Publikum gehen die Meinungen deutlich auseinander. Für einige reichen die Pläne der Stadt nicht weit genug. Für sie bringt eine Stadt mit weniger Autos mehr Lebensqualität. Für andere gilt, Maßnahmen gegen Autos gefährden Arbeitsplätze.