

Wem gehört die Stadt?

Ein paar unorthodoxe Gedanken anlässlich des „autofreien Tages 2021“ in Jena

Seit einigen Jahren gibt es ein verstärktes Gerangel darum, wem die Stadt gehört oder besser, im hier gemeinten Sinne, wer die öffentlichen Flächen der Stadt für sich beanspruchen darf: Der Autoverkehr – sowohl der fließende wie auch der ruhende, die Fußgänger und Radfahrer, spielende Kinder, Gäste von Cafés und Gaststätten oder einfach nur die Anwohner einer Straße, die mal gemütlich quatschen wollen?

Derzeit sind unsere Städte für den Autoverkehr optimiert. Spätestens seit den 1950er Jahren gibt es in allen Industrieländern eine Entwicklung hin zu einer „autogerechten Stadt“. Speziell in Deutschland haben große Kriegszerstörungen dazu geführt, dass Städte umgebaut wurden, dass große, breite Straßen entstanden, dass Parkraum geschaffen wurde – häufig auch in Form von Tiefgaragen oder Parkhäusern. Eine „grüne Welle“ wurde auf den Hauptverkehrsstraßen eingerichtet und auf die Geschwindigkeit der Autos hin optimiert.

Bis in die 1990er Jahre, in etlichen Fällen auch bis heute, war der private PKW für viele Menschen das Statussymbol schlechthin, quasi die Verkörperung von Freiheit und Unabhängigkeit und Ausdruck von Wohlstand. Selbst unsere Volkswirtschaft wurde daran gemessen, wie viele Autos zugelassen waren. Inzwischen haben viele Familien einen Zweit- oder sogar einen Drittwagen. Im Ergebnis sind unsere Städte heute regelmäßig verstopft. Einen Parkplatz zu finden gerät mancherorts zu einem Lotteriespiel.

Nüchtern betrachtet, sind Autos jedoch extrem ineffizient: Von den 24 Stunden des Tages stehen sie im Schnitt 23 Stunden irgendwo geparkt. Hinzu kommt, dass etwa die Hälfte aller Fahrten nur über eine Strecke von weniger als 5 Km führt – eine Strecke, die wunderbar auch mit dem öffentlichen Nahverkehr zurückgelegt werden könnte, oder mit einem Fahrrad, gerade auch, wenn dieses ein E-Bike ist. Und die Krönung der Ineffizienz ist es dann noch, wenn in dem Auto nur eine einzige Person sitzt und das Auto zu allem Überfluss dann noch eines der heute ach so beliebten SUVs ist.

Das Experiment von Münster

Und dann ist da noch der Platzbedarf. 1990 wurde dazu in Münster ein Experiment gemacht: Wie viel Platz benötigen 72 Personen wenn sie mit Autos, Fahrrädern oder Bussen unterwegs sind? Ausgangspunkt für den Bedarf an Autos war die durchschnittliche Besetzung mit 1,2 Personen pro Auto, so dass 60 PKW benötigt werden. In Viererreihen aufgestellt benötigten diese PKW 900 qm Fläche. Wären alle PKW hintereinander aufgestellt worden, wäre die Schlange 300 m lang – hätte aber nicht auf das Bild gepasst. Der Bus, in den alle 72 Personen hineingepasst haben, ist nur 12 m lang und benötigte 36 qm Fläche – die Fahrradgruppe nur wenig mehr.



Quelle des Bildes und der Angaben dazu:

<https://www.stadtwerke-muenster.de/blog/verkehr/das-wohl-bekannteste-muenster-foto-der-welt/>

Der Platzbedarf eines PKW hat sich darüber hinaus im Laufe der Zeit auch noch vergrößert. Als Beispiel dafür soll der PKW dienen, der in der Bundesrepublik am meisten verkauft wurde – der Golf. Die Abmessungen des Autos selbst (Netto-Platzbedarf) und mit 55 cm Abstand nach vorn und hinten bzw. 35 cm nach links und rechts (Brutto-Platzbedarf) sind für den Golf I (1976) und den Golf VIII (2019) nachfolgend dargestellt.

(Die Abmessungen der Autos sind der Wikipedia entnommen – bei dem Golf VIII sind mehrere Varianten mit unterschiedlichen Fahrzeuglängen möglich.)

Golf I – 1979

Nettofläche			Bruttofläche (Parkplatzbedarf)		
Länge	Breite	Fläche	Länge	Breite	Fläche
3,705 m	1,610 m	6 qm	4,805 m	2,310 m	11 qm

Golf VIII – 2019 (verschiedene Längen möglich)

Nettofläche			Bruttofläche (Parkplatzbedarf)		
Länge (kurz)	Breite	Fläche	Länge	Breite	Fläche
4,264 m	1,789 m	7,2 qm	5,364 m	2,489 m	13,4 qm
Länge (lang)	Breite	Fläche	Länge	Breite	Fläche
4,644 m	1,789 m	8,3 qm	5,744 m	2,489 m	14,3 qm

Die Größe eines Parkplatzes für einen PKW Golf ist also von 11 qm im Jahr 1979 auf rund 14 qm im Jahr 2019 angewachsen. Diese Fläche ist vergleichbar mit der Fläche eines Kinderzimmers.

Was kostet uns das eigentlich?

Die Frage soll am unmittelbaren Beispiel von Jena etwas genauer betrachtet werden. In der Innenstadt und in ausgewählten Wohngebieten benötigen Anwohner einen sogenannten Bewohnerparkausweis um ihren PKW auf öffentlichen Straßen zu parken. Die Gebühren für diesen Bewohnerparkausweis betragen derzeit für ein Jahr 31,00 Euro. In einigen Wohngebieten wird ein solcher Bewohnerparkausweis nicht benötigt – in diesen Fällen ist das Parken gratis und kostet gar nichts.

Wäre die Fläche ein Kinderzimmer, dann müsste dafür in den meisten Fällen wahrscheinlich Miete bezahlt werden. Laut dem Bericht „Wohnstadt Jena“ des Fachdienstes Stadtentwicklung von 2020 beträgt die durchschnittliche Miete für Wohnraum im Bestand 5,83 € und für Neuvermietungen 6,46 € je Quadratmeter. Der Mittelwert davon als hier verwendete Rechengröße beträgt somit 6,15 €. Mit diesen Angaben können die Kosten verglichen werden:

Kosten	jährlich	monatlich
Bewohnerparkausweis	31,00 €	2,58 €
Golf I (11 qm)	811,80 €	67,65 €
Golf VIII (14 qm)	1.033,20 €	86,10 €

Offiziell gibt es in der Bundesrepublik kein Recht auf einen Pkw Parkplatz, schon gar nicht auf einen kostenlosen. Tatsächlich jedoch gehen wir als Autofahrer gewohnheitsmäßig ganz selbstverständlich genau davon aus. Nun soll sicherlich nicht die Miete für einen Parkplatz mit der Miete für eine Wohnung verglichen werden, das wäre wohl nicht seriös. Vielleicht aber wäre der Vergleich mit einer Abo-Karte für den öffentlichen Nahverkehr gerechtfertigt – so kostet das Jahres-Abo für den städtischen Nahverkehr in Wien beispielweise 365,00 €. Das wäre doch mal ein realistischer Ansatz für einen Stellplatz eines privaten PKW auf städtischem Grund.

Wenn diese Einnahmen dem Jenaer Nahverkehr direkt zugute kämen, könnte dessen Angebot so verbessert und gleichzeitig verbilligt werden, dass vermutlich weniger Menschen einen privaten PKW nutzen würden und damit weniger Parkraum beansprucht würde. Was wäre dann der Effekt? – Nun zum Beispiel deutlich mehr Platz für Fußgänger und Radfahrer, die sich dann nicht mehr so sehr ins Gehege kämen, Platz für regensichere Stellplätze fürs Fahrrad, Platz für mögliche Flaniermeilen, für Begegnungen, Cafés, Märkte, Grünflächen, Spielplätze, ...

Und wer dann doch einmal ein Auto braucht? – Carsharing machts möglich – in Jena Teilauto – sogar mit der freien Auswahl für kleinen oder großen PKW, Transporter, Kleinbus, ...

Und zu guter Letzt: Gut für unser aller Klima wäre eine solche Entwicklung ebenfalls.

Wenn Sie sich für Fragen im Zusammenhang mit der Klimakrise, mit der zukünftigen Energieversorgung, mit Verkehr, Ernährung, zukünftiger Lebensqualität, kurz mit der Gestaltung des zukünftigen Lebens und Arbeitens in Jena interessieren, dann kommen Sie doch einfach mal zu den Treffen des Runden Tisches für Klima und Umwelt Jena.

Infos dazu unter <https://klima-tisch-jena.de/>