

SWR2 Leben

## **Wem gehört die Parklücke? Stehende Autos im öffentlichen Raum**

Von Vera Pache

Sendung vom: 24.02.22, 15.05 Uhr

Redaktion: Nadja Odeh

Regie: Vera Pache

Produktion: SWR 2022

SWR2 können Sie auch im **SWR2 Webradio** unter [www.SWR2.de](http://www.SWR2.de) und auf Mobilgeräten in der **SWR2 App** hören – oder als **Podcast** nachhören:

---

**Bitte beachten Sie:**

Das Manuskript ist ausschließlich zum persönlichen, privaten Gebrauch bestimmt. Jede weitere Vervielfältigung und Verbreitung bedarf der ausdrücklichen Genehmigung des Urhebers bzw. des SWR.

---

### **Die SWR2 App für Android und iOS**

Hören Sie das SWR2 Programm, wann und wo Sie wollen. Jederzeit live oder zeitversetzt, online oder offline. Alle Sendung stehen mindestens sieben Tage lang zum Nachhören bereit. Nutzen Sie die neuen Funktionen der SWR2 App: abonnieren, offline hören, stöbern, meistgehört, Themenbereiche, Empfehlungen, Entdeckungen ...

Kostenlos herunterladen: [www.swr2.de/app](http://www.swr2.de/app)

## *Atom Verkehr / Musik*

### **O-Ton 01 Andrea**

Ich stehe manchmal an der Straße und schaue nach links und nach rechts und überlege: Wo könnte es denn stehen? Das ist für manche Menschen vielleicht auch ein bisschen merkwürdig. Aber unterm Strich finde ich es immer.

### **Erzählerin**

Das ist Andrea, eine Freundin. Sie hat ein Auto und kennt die tägliche Parkplatzsuche – vor allem abends, nach der Arbeit.

An diesem Tag ist es kalt und regnerisch in Konstanz. Mit dem Auto braucht Andrea fünf Minuten für den Weg ins Büro. Mit dem Fahrrad sind es ungefähr 15 und zu Fuß 45.

### **O-Ton 02 Andrea**

Da muss man Zeit haben, und vor allem muss das Wetter schön sein.

### **Erzählerin**

Sie überquert auf einer vierspurigen Brücke den Rhein, hält an zwei Ampeln und schon ist sie in der Innenstadt.

### **O-Ton 03 Andrea (im fahrenden Auto)**

Das ist hier meine fast tägliche Strecke. Und ich habe früher ganz oft vergessen, wo ich mein Auto geparkt habe. **Autorin:** Wirklich? **Andrea:** Ja, das ist total schwierig. Ich wohne in der Altstadt, und da sind Parkplätze sowieso Mangelware. Und ab und an parkst Du an skurrilen Orten und Straßen, die Du sonst nicht so auf dem Schirm hast. Und da habe ich mir jetzt eine Taktik zurechtgelegt. Ich fahre immer dieselbe Strecke ab. Und irgendwo auf dieser Strecke muss das Auto stehen.

## *Musikakzent*

### **O-Ton 04 Finkenberger**

Ein Auto braucht ungefähr so viel Fläche wie in etwa 10 Fahrräder – also ein Stellplatz, ein reiner Stellplatz.

### **Erzählerin**

Isabell Maria Finkenberger ist freie Stadtplanerin. Außerdem ist sie Professorin an der FH Aachen. Sie unterrichtet dort Grundlagen der Stadtplanung, urbane Transformation und innovative Prozess-Gestaltung.

### **O-Ton 05 Finkenberger**

Man könnte auch sagen, wenn man sich Berlin beispielsweise anschaut: Es sind im Berliner Stadtgebiet zehnmal mehr Flächen fürs Parkieren vorgesehen als für Spielplätze.

### **Erzählerin**

Und dennoch gibt es in den meisten Innenstädten nicht genug Parkplätze: Auf der Suche nach einer Lücke kurven wir zusätzliche Runden um den Block.

## *Atmo Blinker/Abbiegen*

### **O-Ton 06 Andrea**

Dann geht es hier in meine Straße...Da ist schon alles vollgeparkt – abends ist das noch schlimmer als tagsüber.

### **Erzählerin**

Andrea hat einen Anwohner-Parkausweis.

### **O-Ton 07 Andrea**

Die Straße, wo wir gerade durchfahren, da darfst Du den ganzen Tag stehen. In der Straße, in die wir jetzt links einbiegen, darfst Du nur von 18 bis 9 Uhr stehen, was ich total Schade finde. Ich sehe den Grund nicht wirklich, aber so ist es.

### **Erzählerin**

Wenn sie weiß, dass sie am nächsten Tag Homeoffice macht oder ausschlafen möchte, muss Andrea genau darauf achten, wo sie ihr Auto abstellt – oder einen Strafzettel in Kauf nehmen.

### **O-Ton 08 Andrea**

Ich glaube, letztes Jahr habe ich 100 Euro für Strafzettel ausgegeben.

### **Erzählerin**

Der Komfort des Autofahrens hat seinen Preis. Und manchmal kostet es nicht nur Geld, sondern auch viel Zeit.

### **O-Ton 09 Andrea**

Hier ist auch keiner... Ich glaube das Längste, was ich mal gesucht habe, war fast eine Dreiviertelstunde. Und da verdirbt es selbst mir ein bisschen die Laune. Weil, dass ich ein bisschen suchen muss – ist klar. Ich habe ein Auto, müsste nicht sein, ich hab's trotzdem. Dann muss ich damit leben. Aber eine Dreiviertelstunde ist schon anstrengend. Da darf man keine Anschlusstermine haben.

### **Erzählerin**

Heute hat Andrea noch eine Verabredung. Und sie hat Glück.

*Atmo Fahren / Vera: Wenn der Smart da noch ein bisschen rücken würde... Andrea: Da ist einer!*

### **Erzählerin**

Eine Parklücke, in die das kleine Auto genau reinpasst.

### **O-Ton 10 Andrea**

Parken mit Andrea! **Autorin:** Parken mit Andrea. Würdest Du sagen, das ging heute schnell oder geht so? **Andrea:** Das ging heute relativ flott. **Autorin:** Würdest Du Dir manchmal mehr Parkplätze wünschen? Oder findest Du es okay, dass es so reglementiert ist – und möglicherweise auch weniger wird? **Andrea:** Ich finde es besser, wenn es auf die Dauer weniger wird. Ich fände es schön, wenn auf ein paar Parkplätzen mal ein Baum steht. Dass die Straßen grüner werden. Klar, ich habe ein Auto, aber es müssen nicht noch mehr Grünflächen und Dinge platt gemacht werden, nur damit die Menschen bequem in die Stadt kommen. ... Es ist okay, und meinetwegen können es weniger werden.

## *Atmo Tür und Schloss*

### **Erzählerin**

Laut einer Studie steht ein Auto die meiste Zeit rum: Durchschnittlich 95 Prozent der Zeit ist es ungenutzt. Nur 5 Prozent des Tages fährt es.

## *hupendes Auto*

### **Erzählerin**

Natürlich parken nicht alle Autofahrerinnen am Straßenrand. Manche haben eigene Garagen oder einen Parkplatz, für den sie Miete zahlen.

### **O-Ton 11 Finkenberger**

Aber viele der Stellplätze sind nun mal im öffentlichen Raum verortet und privatisieren eine Fläche, die eigentlich der Allgemeinheit zugutekommen sollte.

### **Erzählerin**

Im Gegensatz zum privaten Raum, gehört der öffentliche Raum uns allen. Dazu gehören Parks, Plätze und Straßen.

### **O-Ton 12 Finkenberger**

Also öffentlicher Raum ist im Besitz der öffentlichen Hand, sprich im Besitz der Kommune oder der Stadt. Und die ist dafür zuständig, dann den öffentlichen Raum zu gestalten, diesen zu warten, zu putzen, aufzupassen, dass die Oberflächen alle gut funktionieren, dass das Abwasser gut abfließt. Und die Stadt ist beispielsweise auch für die Sicherheit zuständig – wir haben das Ordnungsamt, wir haben die Polizei.

### **Erzählerin**

Mit dem öffentlichen Raum sind also Kosten verbunden, die am Ende wir alle tragen. Dazu gehört auch der Platz, der von parkenden Autos eingenommen wird.

### **O-Ton 13 Finkenberger**

Ich habe wieder mal eine Statistik gefunden, wo es heißt, dass die Bereitstellungskosten für einen bewirtschafteten Stellplatz am Straßenrand in Berlin – das kann woanders anders sein – ca. 220 Euro pro Jahr kosten. Das heißt, die Stadt bezahlt 220 Euro jedes Jahr, um diesen Stellplatz bereitzustellen. Und dann ist die Frage: Wer nutzt den Stellplatz? Nutzen den ganz viele Menschen als öffentlich gestalteten Raum oder nutzt ihn eine Person, die die Blechkiste da abstellt?

## *Musik einsetzen*

### **Erzählerin**

„Agora Verkehrswende“ ist ein Thinktank, der dazu beitragen will, dass weniger Autos auf unseren Straßen fahren. Der Thinktank hat ein Papier veröffentlicht, in dem er Fakten zum Parken zusammengetragen hat. Zum Beispiel, dass Parktickets in deutschen Innenstädten vergleichsweise günstig sind: In Braunschweig kostet ein Parkschein 1,80 Euro pro Stunde. In München 2,50 Euro. In Amsterdam hingegen ist es viel teurer. Die Stadt verlangt 7,50 Euro pro Stunde.

### **O-Ton 14 Finkenberger**

Also ich wohne zum Beispiel in der Stadt Köln. Da gibt es Teilbereiche, die Anwohnerparken haben, große Teile haben das nicht und da kann jeder parken. Da gibt es überhaupt keine Parkraumbewirtschaftung. Das heißt, die Stadt zahlt also das Geld, aber bekommt gar nichts dafür. Das kostet gar nichts.

*Musikakzent*

### **Erzählerin**

In Deutschland wird außerdem mit sehr unterschiedlichem Maß gemessen, wenn man zum Beispiel das Falschparken und das Schwarzfahren vergleicht. Die Bußen für Parksünder wurden gerade etwas angehoben, bleiben aber verhältnismäßig gering. Eine Person, die länger als eine Stunde auf einem Geh- oder Radweg parkt und dadurch auch noch einen Unfall verursacht, bekommt einen Strafzettel von über 100 Euro. Das Ganze ist eine Ordnungswidrigkeit.

Eine Person, die hingegen ohne gültiges Ticket mit der Straßenbahn fährt, zahlt 60 Euro. Anders als das Falschparken ist Schwarzfahren eine Straftat. Wenn Schwarzfahrende ihr Bußgeld nicht bezahlen oder wenn sie mehrfach erwischt werden, droht ihnen eine Freiheitsstrafe von bis zu einem Jahr.

*Musikende*

### **O-Ton 15 Finkenberger**

Wir haben eine kleine Herausforderung in Deutschland: Das ist die Automobil-Lobby. Wir produzieren sehr, sehr viele Autos und die haben unfassbar viel Macht. Das hat man an dem VW-Skandal gesehen, dass es keine Konsequenzen hatte und so weiter...

### **Erzählerin**

Wir sind auch das einzige Land in Europa, das keine Geschwindigkeitsbegrenzung auf Autobahnen hat.

### **O-Ton Finkenberger**

Und das hat sicherlich sehr viel mit der Lobby zu tun und mit dem vermeintlichen Individualismus von Einzelpersonen und dem Glauben, sie hätten ein Recht darauf, zugunsten oder auf Kosten des Gemeinwohls zu agieren.

*Atmo Kutsche und Menschen*

### **Erzählerin**

Autos haben unseren öffentlichen Raum nachhaltig verändert. Um 1900 gab es noch kaum Autos. Die Straßen gehörten Fußgängern und Karren.

### **O-Ton 16 Finkenberger**

Und damals haben die Straßen natürlich auch eine ganz andere Bedeutung gehabt. Man hat auf den Straßen gehandelt. Das waren eigentlich kommunikative Orte und die waren absolut notwendig, um sein Gewerbe auszuüben oder Handel zu betreiben. Irgendwann kamen dann die Fahrräder dazu und die Pferdekutschen, mit denen man sich fortbewegt hat.

## **Erzählerin**

1906 fuhren 10.000 Autos auf unseren Straßen.

## **O-Ton 17 Finkenberger**

Die ersten waren gar nicht das Problem, aber als die Autos zum Massenprodukt wurden,... – ich kenne in Deutschland den VW-Käfer. Das war ein relativ günstiges Auto. Es wurde politisch auch dafür gesorgt, dass sich jeder auch so ein Auto mehr oder weniger leisten konnte.

*Musik*

## **Erzählerin**

Der VW-Käfer wurde zum Symbol für das Wirtschaftswunder in der westdeutschen Nachkriegszeit. Am 5. August 1955 wurde die Produktion des eine-millionsten Käfers gefeiert. Und während immer mehr Autos auf den Straßen fuhren, änderte sich auch die Stadtplanung. Es entstand das Leitbild der autogerechten Stadt.

## **O-Ton 18 Finkenberger**

Die autogerechte Stadt bedeutet, dass eigentlich das Auto und die schnelle Fortbewegung mit dem Auto im Vordergrund steht und alles andere sich unterordnet. Das heißt aber auch, dass Straßen eben nicht mehr diese Räume waren, wo man sich getroffen hat und sich ausgetauscht hat und Handel betrieben hat, sondern die wurden zu so einer Art Funktions-Fläche, wo eigentlich dann auch nur noch gefahren werden konnte. Weil ja – wenn man in der Geschwindigkeit auch unterwegs war – alles andere sehr gefährlich wäre. Das heißt, diese Straßen wurden dann teilweise auch zu trennenden Elementen.

*Atmo Verkehr*

## **Erzählerin**

In der Nachkriegsmoderne wachsen die Städte und das Auto steht oben in der Hierarchie auf der Straße. Und es entwickelt sich auch ein neues Idealbild des Wohnens:

## **O-Ton 19 Finkenberger**

Es gibt die sogenannte Suburbanisierung. Das heißt, es wurden sehr viele Flächen außerhalb der Kernstadt erschlossen, um Einfamilienhaus-Gebiete zu errichten. Die waren meistens sehr schlecht an den öffentlichen Nahverkehr angebunden. Das heißt, die Leute haben eigentlich ein Auto gebraucht, um ihr Einfamilienhaus draußen zu erreichen. Das war das Narrativ des Lebens im Grünen. Ist natürlich ein bisschen blöd, weil man davor zwei Stunden im Stau steht, um dahin zu kommen. Aber sei's drum. Diese Idee vom Einfamilienhaus ist noch sehr stark in den Köpfen der Menschen drin.

*Atmo Straße*

## **Erzählerin**

Und heute? Am 1. Januar 2021 waren in Deutschland rund 60 Millionen Kraftfahrzeuge angemeldet. Den größten Teil machen Pkw aus. Mit der Zeit sind die

Autos auch größer geworden. Sie tragen dazu bei, dass der Straßenverkehr für Fußgängerinnen und Fahrradfahrer unübersichtlicher und gefährlicher geworden ist. Und sie brauchen einfach sehr viel Platz – vor allem zum Parken.

*Atmo Straße kurz stehen / in Musik übergehen*

### **O-Ton 20 Schwarz**

Jedes Mal, wenn man vor die Haustür tritt, ist man erschlagen von dieser Autolawine.

### **Erzählerin**

Christoph Schwarz ist Filmemacher und Klimaaktivist. Er lebt in Wien am sogenannten Gürtel, an einer vierspurigen Stadtautobahn. Schon lange wünschte er sich ein Beet, um frische Kräuter anzupflanzen.

### **O-Ton 21 Schwarz**

Ich habe das immer überhaupt nicht verstanden, wie man im Supermarkt abgepackte Kräuter kaufen geht, wenn man doch eigentlich ganz leicht so etwas selbst anbauen könnte.

### **Erzählerin**

Also begann der Filmemacher nach Möglichkeiten zu recherchieren, wie er in der Stadt einen kleinen Garten anlegen könnte.

### **O-Ton 22 Schwarz**

Und dann habe ich ein bisschen recherchiert, ob man sich denn nicht vielleicht ein Hochbeet in den Parkraum stellen kann, also Parkspuren für Autos zweckentfremden, um ein Hochbeet hinzustellen. Und da hat sich herausgestellt, dass das eventuell möglich sein könnte. Aber es war ganz klar, es ist ein bürokratischer Riesenaufwand.

### **Erzählerin**

Christoph Schwarz hat dann ein bisschen hin und her überlegt, ob es sich nicht irgendwie anders realisieren lässt.

### **O-Ton 23 Schwarz**

Und dann bin ich auf die Idee gekommen, dass man dasselbe innerhalb von 20 Minuten realisieren könnte, wenn man unter diesem Beet ein Auto drunter hat, also im Idealfall ein Cabrio, gefüllt mit Erde, wo Kräuter rauswachsen.

*Musik einsetzen*

### **Erzählerin**

Das einzige was Christoph Schwarz für seine Idee braucht, ist ein Cabrio, das in seinem Bezirk angemeldet ist.

### **O-Ton 24 Schwarz**

Ein Parkpickerl heißt das... Also eine Parkberechtigung. Das ist ein Aufwand von einer halben Stunde. Und schon hat man ein Hochbeet im öffentlichen Raum.

### **Erzählerin**

Ein Parkpickerl kostet etwa 10 Euro im Monat.

### **O-Ton 25 Schwarz**

Das ist aus meiner Sicht wahnsinnig günstig, wenn man sich vorstellt. Das sind bis zu zehn Quadratmeter, die hier privatisiert werden. Wenn man das mit den galoppierenden Wohnungspreisen in europäischen Großstädten vergleicht, dann ist das einfach verschenkter Raum.

*Musikakzent*

### **Erzählerin**

Also fängt Christoph Schwarz im Sommer 2021 an, nach gebrauchten Cabrios zu suchen.

### **O-Ton 26 Schwarz**

Und dann hat sich über meine Schwester über eine Bekannte einfach herausgestellt, dass da ein Cabrio eh schon seit einigen Jahren ungenutzt herumsteht. Und das musste eigentlich nur ein bisschen überholt – und eben angemeldet werden.

### **Erzählerin**

Christoph Schwarz macht das alles nicht alleine, sondern zusammen mit Freunden und Nachbarinnen. Um das Cabrio nicht zu beschädigen, bauen sie zunächst eine Holzkonstruktion, dann kleiden sie es mit Teichfolie aus.

### **O-Ton 27 Schwarz**

Dann haben wir Erde, die verschenkt wurde, abgeholt. Das war auch eine wirklich schöne Situation, wo man eben im Internet herausfindet: ‚Ah, da verschenkt jemand Erde. Gut, dann fahren wir hin und holen die ab.‘ Und sind mit dem Cabrio hingefahren, haben das dann vor Ort reingeschaufelt. Und das war wirklich ein Hingucker und hat uns auch eine große Freude gemacht.

### **Erzählerin**

Es ist ihm wichtig, für das Projekt nicht viel Geld auszugeben. Darum setzt er auf die Gratis-Erde. Und auch bei den Kräutern fragt er in der Nachbarschaft und bei Freundinnen und Bekannten nach.

### **O-Ton 28 Schwarz**

Ein paar Kräuter kamen auch wirklich einfach aus dem Müll, vom Supermarkt um zwei Ecken. Und ich glaube, es war auch wichtig für die Nachbarschaft, dass alle verstanden haben, dass ich keinen grünen Daumen habe, dass ich das eigentlich nicht gut kann, dieses Kräuterbeet zu führen. Und es ging ja auch von Anfang an darum, dass es eine Einladung war an andere Menschen, Nachbarinnen, sich da zu beteiligen. Also es ging eben gerade nicht darum, diesen Raum wieder zu privatisieren und zu sagen: Mein Kräutergarten! Finger weg! Sondern es waren alle herzlich eingeladen mitzuhelfen, mit einzusetzen, mit zu gärtnern und auch mit zu ernten.

### **Erzählerin**

Und so berichten dann Ende August regionale und internationale Medien über das gelbe Cabrio – gefüllt mit Thymian, Oregano, Rosmarin, Blutampfer – und sehr viel Minze.

### **O-Ton 29 Schwarz**

Es sind circa 20 verschiedene Kräuterarten, und die Nachbarschaft ist herzlich eingeladen, eben am Nachhauseweg auch, was mal abzuknicken, abzupflücken und zu verkochen.

### **Erzählerin**

Aber ganz ohne Probleme läuft es dann doch nicht mit dem Kräuterbeet in der Parklücke.

### **O-Ton 30 Schwarz**

Wir hatten relativ bald, nachdem wir begonnen haben, schon einen sogenannten Abschlepp-Bescheid auf der Windschutzscheibe kleben. Das bedeutet eben, dass das Fahrzeug als nicht fahrfähig eingestuft wird und man gebeten wird, es zu entfernen. Dafür hat man dann eine Woche Zeit. Ich habe dann Kontakt mit den Behörden gesucht und erklärt, dass das Auto sehr wohl fahrtüchtig ist. Und wir haben das dann auch bewiesen, haben eben die Erde beim Fahrersitz rausgeschaufelt und es umgeparkt.

### **Erzählerin**

Aber das reicht den Wiener Behörden so nicht.

### **O-Ton 31 Schwarz**

Den Behörden war es wichtig zu zeigen, dass das Auto nicht nur fahrtüchtig sein muss, sondern auch fahrbereit. Das bedeutet, ein Auto muss immerzu fahrbereit sein. Und dieser Prozess, dass man eben den Fahrersitz frei schaufelt – was 30 Minuten dauert – das war für die Behörden viel zu lange.

### **Erzählerin**

Nach einigem Hin und Her, entscheiden Christoph Schwarz und seine Mitstreiter, den Fahrersitz dauerhaft von der Erde zu befreien. Stattdessen steht dort nun ein Kräutertopf, der ganz schnell entfernt werden kann, um sofort mit dem Auto loszufahren.

### **O-Ton 32 Schwarz**

Das heißt aber nicht, dass wir das Auto bewegen müssen. Also wir dürfen ein Jahr an diesem Platz stehen. Aber wir müssen zeigen, wir könnten jederzeit wegfahren.

*Autogeräusche/ Musik rein*

### **Erzählerin**

Für alle, die sich wundern, was es mit diesem fahrbaren Kräuterbeet auf sich hat, steckt ein Schild im Beet, auf dem steht: ‚Wien, Du bist ein Parkplatz!‘ Denn – trotz Augenzwinkern – bleibt die ganze Aktion eben auch eine Kritik daran, dass parkende Autos in unseren Städten so viel Platz bekommen. Platz, der für andere Nutzungen wegfällt.

### **O-Ton 33 Schwarz**

Ich lebe seit zehn Jahren in dieser Gegend und habe in diesen fünf, sechs Wochen, wo eben das Cabriobeet in aller Munde war und wo wir viel gemacht haben, wesentlich mehr Menschen kennengelernt als in den zehn Jahren davor. Also man merkt wirklich, dass Menschen im öffentlichen Raum das Bedürfnis haben, miteinander in Kontakt zu treten, zu sprechen. Und wenn dann plötzlich da ein Auto steht, das aber offensichtlich genau das Gegenteil von dem tut, was ein Auto normalerweise tut, dann ist das natürlich ein idealer Anknüpfungspunkt für Begegnungen, Gespräche, Interaktion. Und das ist genau das, was uns in der Stadt eigentlich fehlt. Diese ländliche Möglichkeit, ins Gespräch zu kommen.

*Musik*

### **Erzählerin**

Das Cabriobeet in Wien war weder die erste noch die einzige Aktion, die auf das Problem mit den parkenden Autos aufmerksam macht: Künstlerinnen, Aktivisten und Designer haben sich schon viel einfallen lassen: Holzkonstruktionen, mit denen parkende Autos abgedeckt werden, um darauf zu sitzen. Zelte, die die Form eines Autos haben, um sie in einer Parklücke aufzuschlagen oder Parklücken, die mit Blumenkästen und Sitzgelegenheiten ausgestattet wurden.

Und auch die Lockdowns während der Corona-Pandemie haben dazu beigetragen, dass sich unsere Städte ein bisschen verändern. Plötzlich war weniger Berufsverkehr unterwegs. Und Cafés oder Restaurants nutzten Parkplätze, um mit einer improvisierten Außengastronomie das Geschäft wenigstens noch ein bisschen am Laufen zu halten.

*Atmo Fahrrad/ Klingeln*

### **Erzählerin**

Wenn es darum geht, Fahrradfahrerinnen und Fußgänger zu stärken – und Pkw aus den Städten zurückzudrängen, dann zeigt Amsterdam, wie es gehen kann: Seit 2019 hat die Stadt 1.100 Parkplätze umgewandelt: In Gehwege, Spielplätze, Fahrradstellplätze, Brücken oder Wohnraum.

### **O-Ton 34 Finkenberger**

Das heißt, sie haben direkt diese Flächen umgewidmet und qualifiziert. Und damit kommen die natürlich deutlich mehr Menschen zugute als 1.100 Auto-Inhaberinnen.

*Musik*

### **Erzählerin**

Auch in deutschen Städten tut sich ein bisschen was, zum Beispiel, wenn es um Parkausweise für Anwohnende geht: Autobesitzer zahlen eine Gebühr dafür, dass sie ihr Auto in der Straße in ihrem Viertel abstellen dürfen. Bis 2020 war der Preis für so einen Parkausweis bundesweit festgelegt und auf 30,70 Euro pro Jahr gedeckelt. Seit 2020 gibt es diesen einheitlichen Betrag nicht mehr. Die Länder oder auch die Kommunen dürfen nun selber die Preise bestimmen. Die Stadt Freiburg hat ordentlich erhöht.

### **O-Ton 35 Breiter**

Ich wurde schon auf der Straße darauf angesprochen und wurde beglückwünscht für diese Entscheidung im Gemeinderat, weil man letztendlich auch diese Verkehrswende und das Erreichen der Klimaschutzziele voranbringen möchte, und man das als eines der Werkzeuge sieht.

### **Erzählerin**

Stefan Breiter ist Bürgermeister in Freiburg und unter anderem zuständig für Finanzen, Wirtschaft und für die öffentliche Ordnung.

### **O-Ton 36 Breiter**

Aber es hat natürlich auch sehr heftige Proteste, e-Mails und Beschwerden und Schreiben gegeben, vor allem auch Leserbriefe in der Badischen Zeitung. Ich glaube, für beides gibt es gute Argumente, und es ist nachvollziehbar.

### **Erzählerin**

Im Gemeinderat der Stadt wurde beschlossen, dass die Gebühren deutlich erhöht werden: Fahrzeuge mit einer Länge bis zu 4,20 Meter zahlen nun 240 Euro. Und große Autos, mit einer Überlänge von mehr als 4,70 müssen ab April 480 Euro im Jahr bezahlen.

### **O-Ton 37 Breiter**

Und alle, die dazwischen liegen, die haben einen Jahresgebühren-Wert von 360 Euro im Jahr.

### **Erzählerin**

Für Menschen, die Sozialleistungen erhalten gibt es eine Vergünstigung.

### **O-Ton 38 Breiter**

Es hat sehr schnell einen breiten Konsens gegeben, dass man die Anwohner-Parkgebühren anpasst. Heftige Diskussionen hat es allerdings in der Höhe gegeben. Wie weit geht man da? Und da muss man einfach auch Verständnis haben für die unterschiedlichen Positionen der Fraktionen im Gemeinderat. Weil, das geht natürlich auch darum, eine soziale Gerechtigkeit herzustellen. Was machen wir mit einer Familie, die drei Kinder hat und wahrscheinlich ein größeres Fahrzeug hat? Wir bestrafen das ein Stück weit.

### **Erzählerin**

Was ist mit Menschen, die für ihre Arbeit auf ein Auto angewiesen sind? Und dann stellt sich natürlich auch die Frage danach, wie so eine gestaffelte Gebühr ohne großen Aufwand von der Stadt abgerechnet werden kann. An Lösungen werde gearbeitet, sagt der Bürgermeister.

### **O-Ton 39 Breiter**

Die Hauptmotivation war nicht, mehr Gebühren für den städtischen Haushalt zu generieren, sondern verkehrs- und klimapolitische Ziele umsetzen zu können. Wir haben in der Stadt Freiburg tatsächlich eine ambivalente und interessante Situation. Auf der einen Seite haben wir eine starke grüne Denkweise. Es gibt eine ganz starke Mehrheit, die die Green City Freiburg weiter fortentwickeln möchte – vollkommen zu Recht, die Klimaschutzziele letztendlich umzusetzen. Auf der anderen Seite haben

wir das Paradoxon, dass wir eine Rekord-Zulassung an Fahrzeugen haben.

### **Erzählerin**

2011 waren in Freiburg rund 84.000 Pkw angemeldet. Zehn Jahre später sind es ziemlich genau 10.000 Autos mehr.

### **O-Ton 40 Breiter**

Letztendlich ist auch der Wunsch, die Menschen noch mehr in den ÖPNV und noch mehr auf Fuß und Rad zu bewegen und vielleicht auch den einen oder anderen zum Umdenken in den Anwohner-Park-Bezirken zu bewegen, auf ein Auto zu verzichten und es durchaus auch attraktiv zu machen.

### *Musikeinsatz*

### **Erzählerin**

Neben Freiburg hat auch Tübingen inzwischen angekündigt, die Gebühren für das Anwohner-Parken erhöht. Andere Städte diskutieren noch.

### *Musik*

### **O-Ton 41 Schwarz**

Eine Sache fällt mir ein, die ich noch erzählen muss!

### **Erzählerin**

Das ist nochmal Christoph Schwarz, der Aktivist aus Wien.

### **O-Ton 42 Schwarz**

Wir haben jetzt eben trotzdem versucht, eine Genehmigung für ein Hochbeet im öffentlichen Raum zu bekommen, in der Parkspur.

### **Erzählerin**

Die Behörden hatten bei seiner ersten Anfrage nämlich gesagt, dass das eigentlich möglich sein müsste.

### **O-Ton 43 Schwarz**

Dann hab ich da eben ein bisschen recherchiert und dann einen Antrag gestellt. Es ging darum, aus Europaletten ein Beet zu bauen. Und da habe ich dann aber auch wieder eine Ablehnung bekommen, einen Bescheid, der sinngemäß gemeint hat, man würde befürchten, dass eine Genehmigung dann eben zu viele Folgeanträge nach sich ziehen würde. Und deswegen muss man das eben verbieten, was aus unserer Logik eben genau der verkehrte Weg ist. Also man kann nicht irgendetwas verbieten, was vielleicht in Zukunft zu viele Leute ermuntern würde, ein Beet in den öffentlichen Raum zu stellen, was ja genau das ist, was wir uns eigentlich wünschen würden, dass die Menschen eben die Klimakatastrophe ernst nehmen und aktiv selber etwas dagegen tun.

### **Erzählerin**

Christoph Schwarz und seine Mitstreiter haben deswegen Einspruch erhoben.

### **O-Ton 44 Schwarz**

Und da bin ich gespannt, ob wir vielleicht doch die Möglichkeit bekommen, ein Hochbeet in die Parkspur zu stellen.

*Musikende*