

Gedanken zur Nutzung privater PKW in Städten

die Ausgangssituation

Ein kurzer Blick auf unsere heutigen Städte genügt, um zu erkennen, dass der private Autoverkehr das menschliche Leben hier enorm beeinträchtigt. Im Ergebnis sind unsere Städte oft deutlich weniger lebenswert als sie es sein könnten und sollten.

mögliche Gegenmaßnahmen

Die meisten Mobilitätsbedürfnisse von Menschen in Städten können durch einen guten öffentlichen Nahverkehr und durch alternative private Verkehrsmittel wie Fahrräder und Roller gewährleistet werden. Diese Verkehrsmittel beeinträchtigen menschliches Leben in hochverdichteten Räumen weitaus weniger als private PKWs dies tun - aus diesem Grund sind sie in modern verwalteten Städten auf dem Vormarsch. Über diese Möglichkeiten soll jedoch an anderer Stelle gesprochen werden - hier soll es nur um den Umgang mit privaten PKW in unseren Städten und stadtnahen Gebieten gehen. Dabei ist es uns wichtig, private PKW nicht zu verbieten oder gar zu verteufeln 😊, sondern Wege zu diskutieren, wie sie zum Vorteil aller intelligenter genutzt werden können.

Ursachen und Zusammenhänge

Einige fortschrittliche Städte haben in diesem Zusammenhang eine überraschende Entdeckung gemacht: Es ist **nicht** nötig, das Autofahren in der Innenstadt zu **verbieten**. Es genügt stattdessen, das **Parken an den Straßenrändern zu verbieten** und als Ersatz Parkplätze in zentrumsnahen Parkhäusern anzubieten. Persönlich kennen wir diese Vorgehensweise zum Beispiel aus Trondheim/Norwegen. Dort können Autos wie bisher in die Innenstadt fahren - zum Beispiel zu Lieferzwecken oder um eine Person zum Arzt zu bringen. Sie dürfen dort jedoch nicht am Straßenrand parken. Diese Regelung hat zu einer enormen Abnahme des Autoverkehrs und zu einer Zunahme der vom Menschen nutzbaren Fläche geführt. Eine Stadt, die als Fußgänger und Fahrradfahrer richtig viel Spaß macht.

der Stellplatzschlüssel

Auch in Deutschland gibt es Bestrebungen, dem Parken am Straßenrand entgegenzuwirken. Eine gängige Methode hierfür ist es, Neubauten in Stadtnähe nur noch zu genehmigen, wenn für die erstellten Wohnungen eine vorgeschriebene Anzahl von PKW-Abstellplätzen erstellt wird. Auf den ersten Blick scheint das zu funktionieren - bei genauerem Hinsehen erkennt man jedoch eine ganze Reihe von schwerwiegenden Schwächen dieser Vorgehensweise:

- oft werden diese Stellplätze als Tiefgarage realisiert - ein solcher Stellplatz kostet daher etwa 35.000.- €. Wenn man die Finanzierung eines solchen Stellplatzes auf eine Wohnungsmiete umlegt, dann steigt hierdurch die Monatsmiete jeder Wohnung um etwa 200.- €. **Angesichts des großen Mangels an bezahlbarem Wohnraum ist dies ein völlig unangemessener Betrag.**
- eine große Schwäche des Stellplatzschlüssels ist, dass er nicht berücksichtigt, wie viele Autos eine im Projekt wohnende Partei **tatsächlich** besitzt. Jeder Wohnungsbesitzer muss die gleiche Zahl an Stellplätzen bauen - egal ob er drei Autos hat oder gar keines. Sogar Menschen, die wegen Alter oder Krankheit nicht mehr Auto fahren **können**, werden gezwungen, viel Geld für den Bau eines Stellplatzes auszugeben. Geld, das sie vielleicht gar nicht haben
- Des Weiteren entsteht durch dieses Gießkannenprinzip eher ein **Anreiz**, auch weiterhin ein privates Auto in der Stadt zu nutzen ("Jetzt musste ich schon diesen schweineteuren Stellplatz bezahlen - jetzt nutze ich ihn auch!") als dass ein Anreiz entsteht, auf ein privates Auto zu verzichten.

Erforderlich ist ein Wechsel vom "Gießkannenprinzip" zum "Verursacherprinzip". Ein mögliches Verursacherprinzip lautet: "Das Parken am Straßenrand ist verboten und wer ein Auto parken will, muss selbst für einen Parkplatz sorgen."

Dies würde deutliche Anreize zur Nutzung alternativer Konzepte bieten. Eines dieser Konzepte ist die gemeinschaftliche Nutzung von Fahrzeugen. Im Folgenden soll ein solches Modell beschrieben werden, das wir als Baugenossenschaft in unseren Projekten nutzen werden. Dieses Modell soll für alle Arten von Nutzern (intensive Nutzer, nur gelegentliche Nutzung, gar keine Nutzung) attraktiv sein und es soll vor allem auch der Kommune garantieren, dass die Bewohner des Projektes nicht **doch** private PKW besitzen und diese am Straßenrand parken.

unser genossenschaftliches Mobilitätskonzept:

(wie bereits erwähnt: Der öffentliche Verkehr hat eine große Bedeutung - über ihn sprechen wir jedoch an dieser Stelle nicht).

Inzwischen ist es wohl gesellschaftlicher Konsens, dass wir dem für uns so selbstverständlich gewordenen verschwenderischen Umgang mit Ressourcen entgegensteuern müssen, um unsere Erde nicht unbewohnbar zu machen. Ein wichtiger Schritt in diese Richtung ist, dass nicht mehr jeder einzelne alles "besitzen" muss, um es dann nutzen zu können, sondern dass stattdessen manche Dinge gemeinsam genutzt werden.

- Alle im Projekt wohnenden Genossenschaftler teilen sich eine für alle Mobilitätsbedürfnisse ausreichende Zahl von Fahrzeugen. Solche Fahrzeuge sind: PKW, Motorroller, Lastenräder, alle vorzugsweise mit Elektro-Antrieb.
- Diese Fahrzeuge werden nicht "nach außen" vermietet, sondern werden nur von den im Projekt wohnenden Genossenschaftlern genutzt.
- Die Höhe des Nutzungsentgelts ist kostendeckend - es ist also kein Geschäftsmodell.
- Alle Bewohner des Projekts bezahlen eine Jahrespauschale, mit der eine noch zu definierende Menge an Frei-Kilometern abgegolten ist. Dies macht es wenig attraktiv, zusätzlich zur Nutzung des Fahrzeugpools private Fahrzeuge zu besitzen. Wer gar keine gemeinschaftlichen Fahrzeuge nutzt, erhält dieses Geld zurück.
- Für Personen, die (zum Beispiel aus beruflichen Gründen) einen PKW sehr intensiv nutzen gibt es sogenannte "schwarze Fahrzeuge", die fest einer Person zugeordnet sind. Ein schwarzes Fahrzeug kann vom Benutzer "freigegeben" werden, wenn es explizit nicht benötigt wird. Alle anderen Fahrzeuge sind "weiße Fahrzeuge", die für alle frei sind und explizit reserviert bzw. verwendet werden, wenn sie jemand braucht.
- Wir gehen davon aus, dass für etwa 50 Wohnungen nicht mehr als etwa 10 PKW benötigt werden.

dieses Modell hat viele Vorteile:

- es ist wesentlich effektiver und billiger, statt 50 PKW nur 10 PKW zu betreiben. Diese deutliche Kostenersparnis kommt jedem einzelnen Nutzer zugute - auch dem intensiven Nutzer eines schwarzen Autos, der durch die zeitweise Freigabe des Fahrzeugs seine Kosten reduzieren kann.
- die hohen Kosten für das Bauen von Parkplätzen in städtischen Gebieten können so deutlich verringert werden. Wohnen wird hierdurch deutlich bezahlbarer.
- die angesprochene Schonung unserer Ressourcen und unserer Umwelt ist beträchtlich und sollte uns allen am Herzen liegen
- jeder Teilnehmer am Fahrzeug-Pool erfährt eine höhere Sicherheit dadurch, dass bei Defekten an einem Fahrzeug stattdessen ein anderes verwendet werden kann
- es kann ein "passendes" Fahrzeug verwendet werden - der Kleinwagen für die Fahrt alleine in die Stadt und der VW-Bus für die Reise mit vielen Personen.

Fazit

Das geschilderte Mobilitätskonzept hat eine so große Zahl von Vorteilen für **alle** Beteiligten (Nutzer, Umwelt, Gesellschaft), dass man sich wundert, warum es solche Konzepte kaum gibt. Dies liegt vermutlich daran, dass "Wohnbau" in Deutschland in erster Linie als "private Angelegenheit" betrachtet wird. Dies bedeutet: Es werden entweder Eigentumswohnungen gebaut oder Mietwohnungen, die als Geschäftsmodell vermietet werden. In beiden Fällen gibt es keine "projektinterne Betreiberorganisation". Eine solche von allen Bewohnern mitgetragene selbstorganisierte Betreiberorganisation, verbunden mit einem starken Zusammengehörigkeitsgefühl und Vertrauen der Bewohner, ist jedoch eine notwendige Voraussetzung zur Realisierung eines solchen Modells. Mögliche selbstorganisierte Betreiber sind: Ein starker Hausverein, ein Miethäusersyndikat oder eine Genossenschaft.

Auch hier sehen wir also, dass die grassierende "Verprivatisierung - verbunden mit Privatbesitz" unserer Gesellschaft in manchen Bereichen nicht guttut.

Lasst uns gegensteuern!