

Vortrag „Weg vom Blech am 7.4.2016 in Koblenz

Blech reden

Für die Diskussion zum Thema sind wir am richtigen Ort. Wie kommt es, dass beim Neubau der Hochschule Koblenz so viele neue Parkplätze gebaut worden sind?...Gedacht ist beim Begriff „Blech“ vor allem an (private) Kraftfahrzeuge. Busse und Bahnen sowie Fahrräder bestehen auch „noch“ aus Blech. Ich befasse mich hauptsächlich mit dem ruhenden Pkw-Blech, denn jedes Auto das fährt, muss irgendwann abgestellt werden. Der ruhende Verkehr entsteht durch die Verflechtung von Stadträumen für Besorgungen, Einkaufen, Dienstfahrten etc. auf der einen Seite und Wohnen, Gäste empfangen etc. auf der anderen Seite.

Ich habe mich etwas mit Koblenz befasst: Koblenz schreit es auf seiner Internetseite regelgerecht heraus: Kommt zu uns mit dem Auto, wir haben für euch alle Platz, egal wo. Der Internetauftritt macht es deutlich. Warum ist das so?

Der Handel konzentriert sich in verschiedenen Bereichen der Altstadt. Der großflächige Handel deckt mit eigenen Garagen einen großen Teil des von ihm erzeugten Parkbedarfs. Aus dem Selbstverständnis heraus kann ein großes Handelshaus nur mit ausreichenden Parkplätzen guten Umsatz erzielen. In dieser Denklogik argumentiert auch die Internetseite der Stadt Koblenz: Da kleine Geschäfte in Einzellagen häufig nicht die gewünschten Stellplätze zur Verfügung stellen können oder wollen, springt die Öffentlichkeit ein. In diesem Fall allerdings gegen Entgelt. Dies ist auch sachgerecht.

Koblenz ist Einpendler- und Kaufstadt. Koblenzer Betriebe benötigen Menschen, die außerhalb wohnen, entweder als Arbeitskräfte oder als Geldbringer. Man erhofft sich die Steigerung lokaler Einkommen und des Steueraufkommens. Die sogenannte Zentralitätskennziffer von Koblenz 2013 zeigt mit 161, dass die Stadt in ihrem Handel sehr stark davon lebt, dass Menschen aus anderen Städten und Gemeinden hier einkaufen (bei 100 entspricht der Handelsumsatz der Kaufkraft der Bewohner). Die Trennung von Wohnen und Arbeiten, die damit verbunden ist, erzeugt Verkehr. Im ländlichen Raum, der Koblenz umgibt, ist der Öffentliche Personennahverkehr nicht stark. Daher fahren die Leute mit dem, meist eigenen, Blech. Konkurrieren Gemeinden miteinander um die Einkaufenden, wird mit öffentlichen Mitteln noch mehr Autoverkehr erzeugt, um die Kaufkraftströme umzulenken.

In der Koblenzer Innenstadt wohnen noch viele Menschen. Diese besitzen weniger Blech als Menschen, die von der Innenstadt weiter entfernt wohnen. Die Dichtekarte der Stadt Koblenz zeigt dies deutlich¹. Dies gilt auch für die hochwertigen Lagen. Obwohl die Innenstadtbewohner selbst wenig Blech besitzen, werden sie durch Pendler- und Einkaufsfahrzeuge am stärksten belastet.

Die Stadt Koblenz hat sich für die Innenstadt für Bewohnerparken entschieden². Der **Bodenpreis** ist ein Indikator für die Attraktivität eines Gebietes. Bewohnerparken ist auch für

¹ http://www.koblenz.de/bilder/Statistik/Statistisches_Jahrbuch/kap02_bev_jb2015.pdf sowie http://www.koblenz.de/bilder/Statistik/Statistisches_Jahrbuch/kap07_ver_jb2015.pdf

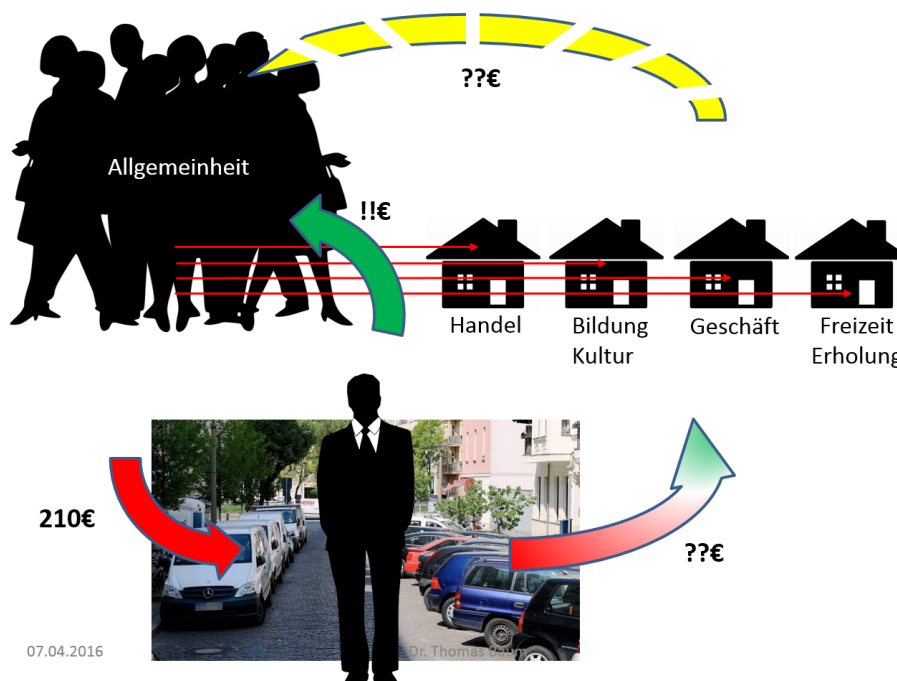
² http://www.rhein-zeitung.de/region/lokales/koblenz_artikel,-Parkplaetze-in-Koblenz-sind-rar-Die-Strasse-gehört-allen-arid,1099619.html

die hochwertigen Lagen gegeben³. Es werden hier somit hohe Einkommen mit Pkw-Besitz subventioniert, weil auch hier durch Bewohner kostenfrei geparkt werden kann (die Gebühr für den Bewohnerparkausweis dient nur zur Finanzierung des Verwaltungsaufwands der Ausweisausstellung).

Was kostet eigentlich ein Straßenraumparkplatz? Die Summe der Investitionskosten einer mittleren Stadtstraße kann überschlägig pro Jahr und Quadratmeter mit gut 10,00 € angenommen werden, die Summe der Unterhaltungskosten bei ca. 2,50€. Die Allgemeinkosten für die Straße, also die Summe von Investitions- und Unterhaltungskosten liegen damit pro Jahr und Quadratmeter bei geschätzten 12,50 €.

Wird der Stellplatz hinsichtlich der Einhaltung der Verkehrsregeln überwacht, sind für einen Straßenstellplatz für eine einmalige Begehung am Tag überschlägig 35 € pro Jahr erforderlich. Je nach Umfang der Regelübertretungen sind für Rechtsverfolgung noch höhere Kosten zu veranschlagen. Die Kosten entstehen durch die eigentliche Überwachung, die Personalorganisation, die Datenerfassung und -verarbeitung sowie die Bearbeitung der Verwarnungs- und Bußbescheide, die Verfolgung sowie Kassenführung, für die Sozialräume und letztlich auch für Gerichtsverfahren und Vollstreckung. Den Kosten stehen gegebenenfalls Einnahmen aus Verwarn- und Bußgeldern sowie aus Parkgebühren gegenüber. Die Überwachung der Einhaltung von Verkehrsregeln im ruhenden Verkehr auf öffentlichen Flächen kostet die Allgemeinheit in der Regel mehr, als die Parkraumbewirtschaftung und Bußgeldeinnahmen einbringen. Insgesamt kostet somit ein Stellplatz in einer Straße ohne Überwachung die Allgemeinheit ca. 135€, mit Überwachung zweimal am Tag ca. 210€ pro Jahr.

Kreislauf des Geldes beim Straßenraumparken mit Gebühren

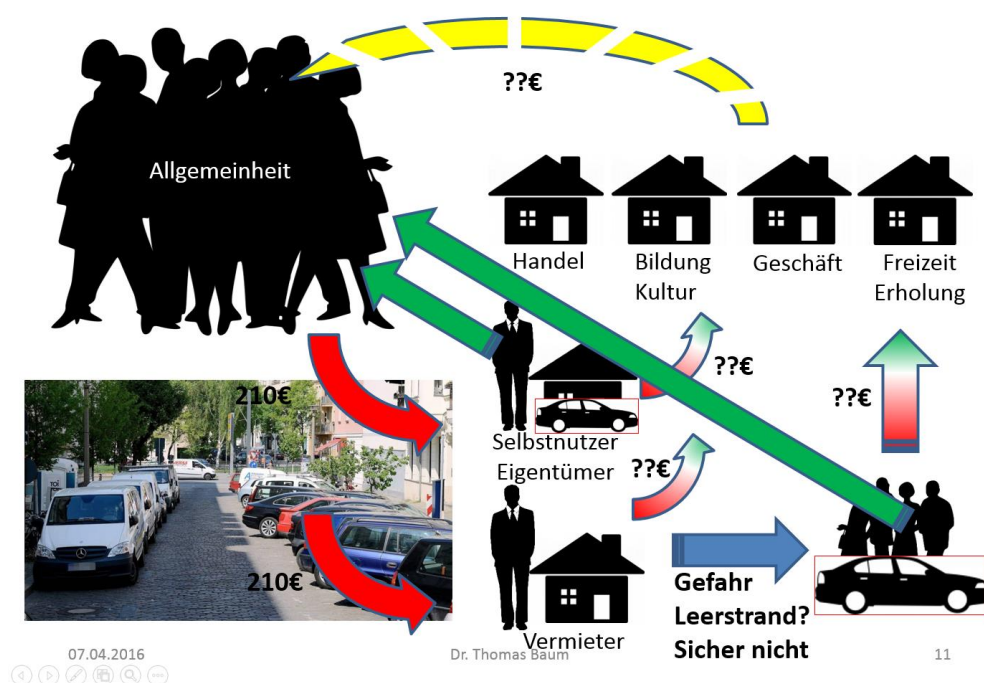


Warum gibt es überhaupt Straßenraumparken? Die Allgemeinheit bezahlt den Straßenparkplatz als Investition dafür, dass dort jemand als Besucher, Kunde, Bildungsbeflissener, Erho-

³ <http://www.geoportal.rlp.de/portal/karten.html?WMC=2506>

lungssuchender oder Geschäftsreisender parkt. Dieser trägt direkt durch Geldausgabe oder indirekt durch Erhöhung der Standortattraktivität von Wohnen und Handel zum kommunalen Einkommen bei. Hierdurch erwartet die Kommune Gewerbe - und Lohnsteuereinnahmen. Die Refinanzierung ist aber nicht gesichert. Bewirtschaftet die Kommune die öffentlichen Stellplätze mittels Bezahlpflicht, gibt es einen sofortigen Rückfluss zumindest eines Teils der Kosten. Die Unsicherheit hinsichtlich der wirtschaftlichen Wirkung des öffentlichen Stellplatzes sinkt. Unterstützt die Kommune private Hauseigentümer und -mieter durch das kostenlose Bewohnerparken auf öffentlichen Straßen, wird die Unsicherheit des Rückflusses noch einmal verstärkt, weil die Attraktivität des Standorts ohne private Investition für autobesitzende Mieter verbessert wird.

Kreislauf des Geldes beim kostenpflichtigen Bewohnerparken



Was wäre, wenn das Bewohnerparken kostenpflichtig wäre, wenn es also kein Bewohnerparken gäbe? Menschen mit Auto müssten entweder Garagen oder Parkplätze bauen oder sich dort einmieten. Positiv ist es für Bewohner ohne Auto. Davon gibt es bei gutem ÖPNV-Angebot, guter Ausbildung von Radwegen und anderer Rad-Infrastruktur sicher genug. Das derzeitige Preisangebot für Garagenplätze in der Koblenzer Innenstadt liegt zwischen 90 und 150 € pro Monat.

Damit kommen wir schon zu der Frage, wie nun das Blech in den Straßen reduziert werden kann. Die Parkraumplanung sollte sich nach dem Grundsatz ausrichten, dass umweltfreundliche Mobilität, also mit keinem oder nur wenig eigenem Blech, gefördert wird. Hierzu einige **Denkansätze**:

- Auslaufen des Bewohnerparkens. Es gibt ausreichend viele Wohnungsnachfrager, die kein Auto mehr benötigen. Car-Sharing wird hierdurch gestärkt, die nicht automobilen Klasse hat eine gleichberechtigte Chance auf dem Wohnungsmarkt. Gleichzeitig wird der Straßenraum entweder entlastet oder aber die Einnahmesituation der Kommune verbessert sich. Nachfrager mit Auto beleben das Geschäft der privaten Stellplatzvermietung.

- Einrichtung einer grundsätzlichen Bewirtschaftungszone für die Innenstadt: Grundsätzlich zeitliche Beschränkung der Parkdauer auf öffentlichen Flächen. Hierdurch wird zum einen das Stellplatzangebot für Besucher und Geschäftsreisende erhöht, zum anderen privates dauerhaftes Abstellen reduziert. Über den möglichen Effekt einer Veränderung des Mobilitätsverhaltens kann nur spekuliert werden. Ziel ist es, das Straßenraumparken nach und nach zu reduzieren.
- Werben für die Gleichberechtigung von Autobesitzenden und Nicht-Autobesitzenden im städtischen Denken. Es ist nicht unbedingt so, dass nicht autobesitzende Menschen weniger Konsum mit sich bringen, als autobesitzende. Und wenn das in Koblenz so sein sollte, kann auch dagegen etwas getan werden. Selbst Münster, das deutlich weniger den Pkw-Besitz fördert, hat eine Zentralitätskennziffer von 133,7 (Wfm Münster für 2014). Im Koblenzer Stadtrat ist die Fraktion des Handels und des Gewerbes parteiübergreifend die größte Gruppe, die zudem die meisten Selbstständigen enthält. Auch diese Gruppe muss von Alternativen im Handelsansatz überzeugt werden.
- Mehr Verkehrskontrolle für Fuß- und Radwege: Fuß- und Radwege werden häufig illegal zugeparkt. Wird nicht nachhaltig kontrolliert, kann hier von einer Duldung gesprochen werden. Hierdurch wird die Verkehrsqualität für Fußgänger und Radfahrer, und damit auch für den ÖPNV, weil man zu den Haltestellen hinkommen muss, ebenfalls beeinträchtigt. Wenn das Verkehrsmittel Fuß und Rad gleichberechtigt sein soll, muss hier mehr auf die Einhaltung der Verkehrsqualität geachtet werden.
- Umsetzen der Mindestbreiten von Fußwegen: 2,5 m. Dies ist möglich, dann werden Fahrbahnen eingeengt. Regelungen mit gekipptem Parken sind abzubauen, wenn das Mindestmaß nicht vorhanden ist. Hierfür sind einfache und nicht sehr teure Lösungen vorhanden. Die Koblenzer Politik setzt dagegen derzeit noch auf eine Reduzierung von Fußgängerflächen zugunsten des Parkens. Dies lässt sich gut an folgendem Veröffentlichungstext erkennen: „Güls: Parken auf Gehweg wird nun legalisiert Anlieger der Servatiusstraße müssen bald keine Knöllchen mehr fürchten - Schnelles Handeln von Ortsvorsteher Schmidt (SPD) Jahrelang hatte es keinen gestört, dass in der Gülser Servatiusstraße notgedrungen und wegen Platzmangels auf dem Bürgersteig geparkt wurde. Dass sich nun ein Bürger beschwert hat, wird diesem nicht viel nützen: Denn nun wird das Parken dort legalisiert. In der Gülser Servatiusstraße wird in einem besonders engen Teilbereich das Parken auf dem Bürgersteig künftig erlaubt sein.“⁴ Die Wortwahl ist interessant. So parkt der gebeutelte Autobesitzer „notgedrungen“ regelwidrig. Angemessen wäre: Er möchte nicht größere Entfernungen zu Fuß gehen und beeinträchtigt lieber die Lebensqualität seiner Mitmenschen.
- private Straßenraumnutzung, etwa für Dauerparken und Bewohnerparken ist grundsätzlich kostenpflichtig. Durch das Instrument der Straßensondernutzungserlaubnis ist dies bereits im Prinzip geregelt. Auch in der geänderten Gebührensatzung der Stadt Koblenz ist das private dauerhafte Abstellen noch nicht als Sondernutzung geregelt, solange das Fahrzeug gemeldet ist. Allerdings könnte nach dem Wortlaut auch das private dauerhafte Abstellen von Fahrzeugen kostenpflichtig sein, denn: „Darüber hinaus werden öffentliche Straßen, Wege und Plätze jedoch auch zu anderen so genannten verkehrsfremden Zwecken benutzt. Beispielhaft können hier die

⁴ <http://www.spd-koblenz.de/index.php?nr=10289&menu=1>, recherchiert zuletzt 16.6.2016

Außenbewirtung, Warenauslagen, Werbung, Durchführung von Veranstaltungen oder auch das Aufstellen von Wertstoffcontainern oder Baugerüsten genannt werden. Diese Form der Inanspruchnahme des öffentlichen Straßenraums wird als Sondernutzung bezeichnet. (...) Nach § 41 Abs. 1 Satz 1 LStrG bedarf der Gebrauch der Straße **über den Gemeingebrauch hinaus** (=Sondernutzung) der Erlaubnis der Straßenbaubehörde⁵.“ Und die Benutzung als privater Dauerparkplatz ist eine Nutzung über den Gemeingebrauch hinaus, zumindest in moralischer Hinsicht.

Ich habe mich vor allem mit den Randbedingungen für das Vorhandensein von Kraftfahrblech im Straßenraum befasst. Entscheidend ist das Selbstverständnis der Bevölkerung und damit des Rates der Stadt Koblenz über das Wesen und die Form von Mobilität. Dieses Selbstverständnis führt dann dazu, dass die Stadt z.B. gut mit Anlagen für den Radverkehr ausgestattet ist. Und schließlich ist auch die zahlenmäßige Teilnahme am ÖPNV mit ein Argument für weitere Investitionen und Angebotsausweitungen in diesem Verkehrszweig.

Nun abschließend noch zu den im Vorfeld zur Veranstaltung aufgeworfenen allgemeinen Fragen zur Mobilität im städtischen Kontext:

Verhindert der motorisierte Individualverkehr in den Innenstädten die Aufenthaltsqualität, die sie so dringend brauchen? Zum Teil, insbesondere im Bereich der Hauptverkehrsstraßen. In den Nebenstraßen ist das Problem eher die Straßengestaltung und die straßenverkehrsrechtliche Anordnung. Man könnte ohne weiteres alle Straßen mit weniger als 300 m Fahrstrecke zur Hauptverkehrsstraße hin als Verkehrsberuhigten Bereich umgestalten und anordnen.

Nimmt der motorisierte Individualverkehr den Menschen im wahrsten Sinne des Wortes die Luft zum Atmen? Nein, die Emissionen der Kfz-Flotte nehmen weiter ab, durch die Elektromobilität wird in mittlerer Zukunft weitere Entlastung entstehen.

Werden die als wichtige Versorgungsadern gebauten Magistralen nicht eher als Durchtrennungen denn als Verbindungen empfunden? Ja, unbedingt, gerade in Koblenz sind die Durchschneidungen sehr deutlich spürbar.

Bleibt die autofreie Innenstadt nur eine nicht umzusetzende Vision? Autofreie Bereiche auf größeren Flächen sind nur sinnvoll, wenn tatsächlich auch im allgemeinen weniger Auto gefahren wird. Sonst ist der Preis ein größer dimensioniertes Straßennetz in der Umgebung, da die Verdrängung aufgefangen werden muss. Auch die Fußgängerzonen sind mit verantwortlich dafür, dass darum herum breitere Straßen gebaut worden sind.

Sind Versuche und mutige Verkehrskonzepte mit einem ganz anderen Denkansatz als dem der Detailnachbesserung gescheitert? Verkehrskonzepte können keine Verhaltensänderung leisten. Hier ist die Zivilgesellschaft und mit ihr die Politik gefordert. Durch Veränderung der Randbedingungen, wie hier dargestellt, kann unterstützend und vor allem mit hoher Außenwirksamkeit eingegriffen werden. Kurzfristige Umbauten in größerem Stil sind nicht finanzierbar.

Benötigen wir für unsere Innenstädte nicht ganzheitliche Konzepte? Nein. Die Erarbeitung „ganzheitlicher Konzepte“ dauert, wenn man den bürgerschaftlichen Prozess einbezieht, viel zu lange, in der Zeit ändern sich die Bedingungen von außen schneller. Ganzheitliche Kon-

⁵ https://www.koblenz.de/verwaltung_politik/k31_ii_son_startseite.html

Koblenz, 7.4.2016

zepte fordern heißt auf einen Lösungsweg verzichten. Es kommt auf eine nachhaltige einvernehmliche Grundhaltung von Politik und Gesellschaft an, wie Herr Hoorn aus Maastricht berichten kann.

Wie sehen sie (die ganzheitlichen Konzepte) aus? Aufgabe der Förderung des Pkw-Besitzes auf allen Ebenen. Orientierung der Stadtgesellschaft auf die Menschen ohne Berücksichtigung des Mobilitätsmittels. Rückbau von Kapazitäten für den fließenden und ruhenden motorisierten Verkehr.

Welche Rolle kann der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) hierbei spielen? Es sollte stärker die Vernetzung der Verkehrsmittel mit dem ÖPNV als Rückgrat ausgebaut werden. Jede Haltestelle ist ein Umsteigepunkt mit Rad- und Fußwegen dahin. Maßgeblich ist allerdings eine nachhaltige Verlässlichkeit

Für die Textfassung angepasstes Manuskript des Vortrags vom 7.4.2016

Herzogenrath, 16.6.2016

gez. Thomas Baum