

Aus Paris **Rudolf Balmer**

Es war relativ knapp. Mit 54,55 Prozent haben sich die Pariser Wahlberechtigten am Sonntag gegen schwere Geländewagen ausgesprochen, die meist mit der Abkürzung SUV für „Sport Utility Vehicle“ bezeichnet werden. Zumindest lautete die Frage auf den Plakaten, mit denen die rot-grüne Stadtregierung in allen Quartieren die Bürger*innen zur Abstimmung aufgerufen hatte: „Für oder gegen SUVs in Paris?“ Tatsächlich ging es aber dabei nicht ums Prinzip oder Fahrverbote, sondern lediglich um höhere Parkgebühren für die großen Gefährte in der Stadt.

In den 38 Wahllokalen wurden die Bürger*innen informiert, dass die steigenden Parkkosten Verbrennerautos, die mehr als 1,6 Tonnen wiegen, und Elektroautos mit mehr als 2 Tonnen auferlegt würden. Die Gebühren sollen sich verdreifachen. Beispielsweise 18 statt 6 Euro pro Stunde im Kern der Hauptstadt. Um sich dazu zu äußern, lagen zwei Zettel aus, einer pro und einer kontra.

Es wurde im Vorfeld der Befragung mit einer deutlichen Mehrheit für die als Abschreckung gedachten und massiv erhöhten Gebühren gerechnet. Doch offenbar gelang es auch den Klubs der Besitzer von SUVs, ihre Anhänger zu mobilisieren, um sich gegen eine Maßnahme zu wehren, die sie als ungerecht betrachten. Insgesamt beteiligten sich auch nur 5,68 Prozent der Wähler*innen, was ein Zeichen dafür ist, dass es der großen Mehrheit der 1,3 Millionen abstimmungsberechtigten Hauptstadtbewohner ziemlich wurst ist, was im Rathaus für oder gegen die SUVs beschlossen wird. Die Volksbefragung hatte ohnehin nur eine konsultative Bedeutung, das heißt, sie ist juristisch nicht bindend.

Die sozialistische Bürgermeisterin Anne Hidalgo hat somit zwar auf dem Papier eine Zustimmung, die sie als Votum für ihre Verkehrspolitik verkaufen kann. Doch das geringe Interesse der Wähler*innen schwächt dessen Wert stark ein. Immerhin gelang es Hidalgo, eine symbolische Maßnahme einem breiteren Publikum bekannt zu machen und diesem eine Gelegenheit zu bieten, persönlich Stellung zu beziehen.

Schwerer Stand für SUVs in Paris: Teilnehmer*innen einer Klimademo in Paris im Jahr 2019
Foto: Lionel Préau/riva press/laif



Schlanke Mehrheit gegen breite Autos

In Paris soll das Parken für Besucher*innen mit schweren Autos zukünftig dreimal so teuer sein. An der Bürgerbefragung zu dem Thema nahmen allerdings nur knapp sechs Prozent der Wahlberechtigten teil

Anzumerken ist auch, dass die in den zwanzig Arrondissements von Paris wohnenden SUV-Eigentümer*innen von der neuen Gebührenordnung verschont bleiben. Auch Firmenwagen sowie Fahrzeuge von Fahrer*innen mit Behinderung bleiben ausgenommen. Die Ausnahme für die Hauptstadtbürger*innen, die zugleich die Wählerschaft von Hidalgo bilden, könnte aber zu einem späteren Zeitpunkt aufgehoben werden. Das ist in der Zuständigkeit der verkehrspolitisch sehr aktiven linken Stadtregierung.

Die Quartierbewohner*innen von der als Restriktion oder Ab-

schreckung gedachten Maßnahme auszunehmen könnte zudem unplausibel sein. Es stellt sich die Frage, wozu ausgerechnet Leute, die mitten in einer Metropole wie Paris leben, einen Geländewagen brauchen. Umgekehrt müssen die „Auswärtigen“ nun mehr blechen, obwohl sie weit außerhalb der Stadt auf dem Land wohnen, wo die Wege tatsächlich mit einem Vierradantrieb leichter zu befahren sind. Möglich ist, dass dieser Widerspruch viele Stimmberechtigte dazu veranlasste, auf den Urnengang, der lediglich der Bekräftigung einer längst beschlossenen Politik diene, zu verzichten.

Genaue Zahlen, wie viele Autos überhaupt betroffen sein könnten, gibt es vorerst nicht. Bekannt sind die Daten, die eine tendenzielle Zunahme der SUV-Käufe im Vergleich zu „normalen“ Pkws in ganz Frankreich belegen. Aufgrund des Gewichts als einziges Kriterium wären laut der Wirtschaftsberatungsfirma AAA Daten in der Hauptstadtregion fast 900.000 immatrikulierte Fahrzeuge und in Paris etwas mehr als 130.000 Fahrzeuge betroffen. Doch nur etwa die Hälfte dieser nach Gewichtsklassen erfassten Fahrzeuge sind tatsächlich SUVs. Klarheit gibt es wohl erst im Herbst: Im September soll die

neue Parkgebühr ausgearbeitet sein und in Kraft treten. Der Politologe Paul Cebille vom Umfrageinstitut IFOP kriti-

Die neue erhöhte Parkgebühr für die SUVs soll bis September ausgearbeitet und in Kraft sein

siert am Montag in *Le Figaro* die Bürgerbefragung sehr schärf. Die Fragestellung der Abstimmung sei alles andere als klar

gewesen. Die „unzureichende und konfuse Information“ erkläre auch, „die schwache Beteiligung, die noch unter derjenigen der Befragung zu den E-Scootern im vergangenen Jahr liegt, die auf 7 Prozent kam“. Für ihn ist diese Konsultation „das Paradebeispiel dessen, was in Sachen lokaler Demokratie nicht gemacht werden sollte“.

Auch andere Städte in Frankreich wie Grenoble und Lyon versuchen bereits, mit erhöhten Parktarifen dicken Autos das Leben schwerer zu machen. Ob die Erhöhung der Parkkosten dafür ein effizientes Instrument ist, kann erst eine Zwischenbilanz in ein paar Monaten zeigen.

autos in der stadt

„Wir hängen am Bild der autogerechten Stadt“

Deutsche Kommunen haben es aus rechtlichen Gründen schwer, Parken zu verteuern. Doch es gibt Spielraum, sagt Expertin Anke Borcherding

Interview **Nanja Boenisch**

taz: Frau Borcherding, was bringt es, Parkgebühren für SUVs zu erhöhen?

Anke Borcherding: Wenn jemand sehr viel öffentlichen Raum zum Parken seines privaten SUV in Anspruch nehmen will, das Parken aber teurer ist, bringt das der Kommune höhere Einnahmen. Langfristig ist dann mehr Geld da – also dafür, den öffentlichen Raum anders zu nutzen als fürs Parken. Höhere Parkgebühren allein werden aber nicht das Problem lösen, dass es zu viele Fahrzeuge gibt.

Warum sind parkende Autos im öffentlichen Raum ein Problem?

Der öffentliche Raum in Städten ist sehr begrenzt. Durch das Parken verschwinden wir diesen Raum letztendlich sinnlos, im großen Stil. Wir verderben unsere städtische Umwelt. Fahrzeuge stehen im Schnitt 23 Stunden am Tag nur rum.

Wie könnten wir den Raum besser nutzen?

In Zeiten der Klimakrise könnten wir vor allem Flächen entsiegeln. Man kann Bäume pflanzen

oder Beete anlegen. Es könnten Radwege auf Straßen entstehen, die jetzt von Autos zugeparkt werden. Eine gemeinschaftliche, klimaschonende Nutzung ist allemal besser als eine versiegelte Fläche mit schweren, sinnlosen Fahrzeugen.

Wie sinnvoll ist es, vor allem SUVs an den Kragen zu gehen?

Große und schwere Fahrzeuge mit hohem Kraftstoffverbrauch fressen alle Fortschritte auf, die die Autoindustrie erzielt, wenn sie es schafft, etwas weniger klimaschädliche Fahrzeuge zu bauen. Deshalb hat sich die Umweltbilanz im Verkehr noch nicht gebessert. Bei den Fahrzeugen anzusetzen, die das größte Problem darstellen, den meisten Platz verbrauchen und die Umwelt so stark belasten, macht auf jeden Fall Sinn. Und: Die Zulassungszahlen dieser Autos steigen die ganze Zeit, dadurch wird der öffentliche Raum noch stärker umkämpft.

In Deutschland gibt es Städte, die Parken teurer machen wollen und damit scheitert sind. Frankfurt am Main hat im vergangenen Jahr geprüft, ob besonders

schwere Autos mehr zahlen könnten. Das war wegen rechtlicher Bedenken schnell wieder vom Tisch. Freiburg ist vor dem Bundesverwaltungsgericht mit einer sozialen Staffelung der Parkgebühren gescheitert. Wie ist die rechtliche Lage in Deutschland?

Der Autoverkehr genießt in Deutschland durch die Straßenverkehrsordnung einen rechtlichen Vorrang. Wenn eine Kommune auf Grundlage der Straßenverkehrsordnung etwas ändern möchte, muss sie nachweisen, dass dort eine Gefahr besteht und es zum Beispiel Unfälle mit Personenschäden gab. Das grenzt die Handlungsspielräume für die Kommunen extrem ein. Nach dem Vorstoß in Freiburg hat das Gericht nicht geurteilt, dass die Parkgebühren insgesamt nicht erhöht werden dürfen. Sondern dass die Stadt das falsche rechtliche Instrument gewählt hat. Sie hätte eine Satzung erlassen müssen. Für die Kommunen ist das tatsächlich eine Heidenarbeit. Wenn sie etwas anderes durchsetzen wollen als Autostraßen und Parkplätze, müssen sie sich juristisch sehr gut

beraten lassen. Sie haben immer Angst, dass eine Bürgerin klagt, vor Gericht recht bekommt und dann die ganze Arbeit umsonst war. Davon schrecken viele Kommunen zu rück. Wenn eine Gemeinde aber politisch und personell gut aufgestellt ist und, wie die Bürgermeisterin in Paris, etwas verändern möchte, gibt es schon Spielraum.

Der grüne Oberbürgermeister in Hannover, Belit Onay, liebt ärgelt zum Beispiel auch mit höheren Preisen fürs Parken von SUVs. Braucht es nur genug Motivation seitens der Politiker:innen?

Das ist die Voraussetzung. Die Privilegien der Autofahrenden anzuknabbern ist immer ein politischer Kraftakt und mit extrem viel Gegenwind verbunden.

Wie könnte eine Reform auf Bundesebene aussehen, die den Kommunen rechtlich mehr Spielraum geben würde?

Die geplante Reform der Straßenverkehrsordnung hat der Bundesrat im vergangenen November leider kassiert. Mit ihr hätte es mehr Möglichkeiten gegeben. Wir hängen immer noch an dem Bild der auto-

gerechten Stadt, obwohl wir eine umweltgerechte Stadt brauchen. Das Scheitern der Novelle zeigt, wie schwierig das ist. Aber auch im bestehenden rechtlichen Rahmen haben Kommunen Möglichkeiten.

Zum Beispiel?

Die Regeln für die Parkraumbewirtschaftung erlauben Kommunen eigentlich, allgemein viel höhere Parkgebühren zu nehmen. In Berlin fehlt dafür bisher jedoch die Voraussetzung. Es gibt aber weitere Möglichkeiten: So hat der Bezirk Berlin-Mitte gerade aus einer Straße eine Schulstraße gemacht. Dafür mussten Parkplätze wegfallen. Anwohnende wollten den Abbau der Parkplätze nicht hinnehmen und haben geklagt. Dann wurde aber richtigerweise beschiedigt, dass es keinen Anspruch auf Parkplätze im öffentlichen Raum gibt. Der Bezirk hat die Pläne für die Schulstraße im Amtsblatt veröffentlicht, dann musste er eine Widerspruchsfrist abwarten. Wenn man dieses Verfahren überstanden hat, ist man rechtssicher. Das ist organisatorisch aufwendig, aber eine Möglichkeit, Dinge zu verändern.



Anke Borcherding ist wissenschaftliche Mitarbeiterin in der Forschungsgruppe Digitale Mobilität des Wissenschaftszentrums Berlin für Sozialforschung.