

Panorama v. 12.09.2019

Straßenkampf: Autos raus aus der Stadt?

Anmoderation

Anja Reschke:

Man kann weiter drum rumreden, aber seien wir ehrlich: Die Zeit des Privatautos in den Städten ist vorbei. Wer die Augen aufmacht, kann jeden Tag sehen, wie sich viel zu viel Verkehr durch viel zu enge Straßen wälzt, es gibt keine Parkplätze und ewig Stau. Wer als Radfahrer oder Fußgänger unterwegs ist, muss immer Angst haben, umgefahren zu werden. Und wer den Klimaforschern zuhört, weiß auch, dass der CO2 Schub in der Atmosphäre Folgen hat. Es gibt also, wenn man vernünftig wäre, eigentlich keinen Grund mehr auf Privatautos in Städten zu setzen. Auf der Internationalen Automobil Ausstellung ist gerade das letzte Aufbäumen dieser sterbenden Branche zu beobachten. Fast schon verzweifelt versucht man den alten Glanz noch einmal aufzupolieren, als wäre das Fest noch in vollem Gange. Da will man sich doch nicht die Stimmung verderben lassen. Autos raus aus der Stadt – ist das bloß so ein grüner Irrsinn? Oder unausweichlich? Johannes Edelhoff und Annette Kammerer sind auf die Straße gegangen.

Die Stadt ist zur Kampfzone geworden. Busse, Fahrräder, Autos haben immer weniger Platz und dazwischen auch noch Zweite Reihe-Parker.

O-Töne

Panorama: „Hier darf man gar nicht parken. Warum parken Sie hier?“

„Ich fahr in zwei Minuten wieder weg.“

„Ich hatte einfach keine Zeit, ich hatte einfach keine Zeit einen Parkplatz zu suchen.“

„Ich muss hier manchmal auf der zweiten Spur stehen. Wie hier ist mit Parkplätzen ein bisschen schwierig.“

Warum kommen so viele überhaupt mit dem Auto in die Stadt? Parken ist oft gratis. Und wer nichts findet, parkt halt dort, wo Platz ist. Das Ordnungsamt Berlin-Kreuzberg führt einen Dauerkampf gegen Falschparker.

O-Töne:

Jacqueline Mätzkow, Ordnungsamt Berlin-Kreuzberg:

„Das Problem ist hier, dass es täglich so aussieht. Hier fährt der ÖPNV, der wird behindert, der kann nicht ranfahren, weil teilweise stehen die Fahrzeuge bis vorne zur Kreuzung.“

Panorama: „Zweimal die Woche machen Sie das und das ist zweimal die Woche schlimm?“

Jacqueline Mätzkow, Ordnungsamt Berlin-Kreuzberg: „Schlimm, sehr schlimm.“

Falschparken kostet meist nur 10 bis 30 Euro. Und obwohl hier gerade ein anderes Auto abgeschleppt wird, parken schon wieder die nächsten hier falsch.

O-Töne:

„Fahrräder, U-Bahn und Bus fahren wir nicht.“

Panorama: „Warum denn nicht?“

„Das ist für uns unangenehm.“

Panorama: „Dann parkt ihr ja sozusagen auch gerade falsch“.

„Falschparken ist doch egal. 25 Euro, 30 Euro. Das ist doch nicht viel. Ich werde doch nicht extra eine ganze Runde machen für einen Parkplatz um hier reinzugehen.“

Panorama: „Also 25 Euro reicht nicht als Strafe?“

„Nein, ist nix. Ist nix, nein.“

Man hätte es irgendwie ahnen können. Gerade 10 Minuten nach dem Interview findet das Ordnungsamt den Smart.

O-Ton:

„Danke, Danke. Abgeschleppt. Weg. Was kostet mich jetzt dieser Spaß. Ok jetzt bin ich sauer. Kamera aus. Was kostet der Spaß? Kann ich jetzt zahlen?“

Etwa 250 Euro müssen die beiden zahlen. Und 6 andere auch. Doch an der automobilen Überfüllung in der Stadt wird das nichts ändern.

O-Ton

Jörg Haacker, Ordnungsamt Berlin-Kreuzberg:

„Nur ein Stich ins Wespennetz. Nur ein kleiner Akzent gesetzt, haben sie ja gesehen an der Kreuzung Adalbertstraße/Oranienstraße. Eine Seite setzen wir um, die Bushaltestelle ist frei, auf der anderen Seite von der Kreuzung stehen die Fahrzeuge wieder da.“

Für Autos soll es unbequemer werden in der Stadt, das will inzwischen sogar die autofreundliche CSU. Erster Schritt: Wer etwa so falsch parkt soll jetzt 100 Euro zahlen. Die Grünen gehen sogar noch weiter. Sie wollen möglichst viele Autos aus der Stadt verdrängen. Zuständig für die städtische Mobilität ist der grüne Bundestagsabgeordnete Stefan Gelbhaar.

O-Ton

Stefan Gelbhaar, Grüne, Sprecher für städtische Mobilität:

„Das Auto hat viele negative Wirkung Es nimmt am meisten Platz weg. Es führt zu vielen Staus. Ist übrigens auch eins der Unfallverursacher Nummer eins.“

Unfälle. Und Tote. Wie etwa am vergangenen Wochenende in Berlin Mitte. Ein SUV ist außer Kontrolle geraten und hat vier Menschen getötet. Jetzt fordern viele SUVs und Autos raus aus der Stadt. Wie soll das gehen? Gelbhaar setzt auf schmerzhaft Eingriffe, die das Radfahren schöner machen sollen, das Autofahren aber umso nerviger. Parkplätze zum Beispiel – die meisten hier sollen ganz verschwinden.

O-Töne

Stefan Gelbhaar, Grüne, Sprecher für städtische Mobilität: „Hier haben keine Autos zu stehen, hier muss konsequent abgeschleppt werden. Man macht hier einen Radstreifen hin, dann muss man es halt abtrennen und sichern. So genannte Bikelanes. Das kann Blumenkübel die Straße runter sein oder es können auch Poller sein. Ich persönlich stehe mehr auf Blumenkübel.“

Panorama: „Aber das heißt in so einer Straße, alle Parkplätze weg?“

Stefan Gelbhaar, Grüne, Sprecher für städtische Mobilität: „In so einer Straße wäre das sinnvoll.“

Parkplätze weg und die, die übrig bleiben, sollen richtig teuer werden.

O-Ton

Stefan Gelbhaar, Grüne, Sprecher für städtische Mobilität:

„Jeder weiß, dass er für seine Wohnung Geld bezahlen muss und die Mietpreise viel zu hoch, und fürs Auto ist irgendwie das Gefühl, das kann man überall auch kostenlos abstellen. Das ist irre, dass wir Geld dafür bezahlen müssen wo wir wohnen, aber kein Geld dafür bezahlen irgendwelche Gegenstände in der Öffentlichkeit abzustellen.“

Die Parkgebühren sollen in Bus, Bahn und Fahrradnetz investiert werden. Aber machen da die Autofahrer mit?

O-Töne

Panorama: „Bei den Grünen ist ja zum Beispiel auch das Ziel, dass alle Stellplätze in der ganzen Stadt Geld kosten sollen.“

Autofahrerin: „Das geht nicht!“

Panorama: „Warum?“

Autofahrerin: „Ich meine, Deutschland lebt vom Automobil und da muss man eine ganz andere Alternative her. So drastisch geht es nicht.“

Autofahrer: „Ich finde es Quatsch, dass wir uns hier quasi ins Mittelalter zurückversetzen lassen wollen und alle aufs Fahrrad oder besten zu Fuß gehen. In den USA fahren sie alle die dicken Trucks mit 25 Liter.“

Deutschland ist Autofahrerland – noch. Aber wenn wir das Klima retten wollen – kann es so nicht weitergehen, sind sich Verkehrsforscher sicher. Als erstes müsse das Privat-Auto aus der Stadt verschwinden, so Professor Knie, der immerhin die Grünen berät, die SPD und auch die CDU.

O-Ton

Prof. Andreas Knie, Verkehrsforscher:

„Wir wollen es obsolet machen. Es ist überflüssig. Es wird in den Städten gar nicht mehr notwendig sein, ein eigenes Auto zu haben und es wird völlig abstrus sein. Und diese Menschen, die immer noch selber fahren wollen, die können dann zum Nürburgring fahren an den Hockenheimring fahren, da können die fahren, kuppeln, schalten so wie man es früher so kannte. Denen wird auch weiter Genüge getan, aber in der Stadt wird man schon in wenigen Jahrzehnten als völlig absurd ansehen, ein eigenes Auto zu haben, was einfach vor der Tür stand. Das werden wir nicht mehr. Das ist die Zukunft wird das gar nicht mehr erlauben so zu denken.“

Für Mirko George ist so eine Zukunft unvorstellbar. Er wohnt am Rand von Hamburg, hat ein Haus, ein Kind, drei Autos. Die nächste Bahnstation ist 4 Kilometer weg. Er fährt mit dem Auto zur Arbeit, weil er mit dem Bus 50 Minuten bräuchte.

O-Töne

Mirco George, Pendler nach Hamburg: „Denn so bin ich morgens eine viertel Stunde maximal 20 Minuten, die ich bräuchte. Und Nachmittags bin ich irgendwas zwischen 20 und 30 Minuten wieder zurück. Auf den Rückweg hole ich den Zwerg noch aus der Kita ab, von daher ist das auch ganz angenehm den Wagen zu haben.“

Panorama: „Das heißt, in Ihrem Lebensmodell sind sie quasi ans Auto gebunden.“

Mirco George, Pendler nach Hamburg: „Das ist so. Von der Zeit wie ich losfahre, fahren Busse nur im 20-Minuten-Takt. Und das ist schon ein Unterschied, ob ich um fünf Uhr aufstehe oder um halb fünf.“

70 Prozent der Deutschen pendeln mit dem Auto zur Arbeit. Hinzu kommt: Autofahren bedeutet für viele nicht nur Freiheit, sondern auch Komfort.

O-Ton

Mirco George, Pendler nach Hamburg

„Es ist halt so für mich, wenn ich in mein Auto einsteige. Ich setz mich rein, der Sitz ist in der richtigen Position, ich hab meinen Radiosender den ich hören der ist eingestellt, die Lautstärke ist so, wie ich sie haben möchte und alles ist gut.“

Das eigene Auto ist eben auch wie ein zweites zu Hause. Das zeigt sich auch hier auf der Internationalen Automobilausstellung. Viele große, komfortable Autos. Aber in der Stadt sind solche Dickschiffe eher ein Auslaufmodell. Das dämmert selbst den Verantwortlichen hier, etwa Porsche Chef Blume.

O-Ton

Oliver Blume, Vorstandsvorsitzender Porsche:

„Damit stimme ich überein. Ich bewege mich auch gerne in Städten, dass wir nach und nach unsere Städte verändern, dass wir die Innenstädte meinetwegen in Zukunft auch autofrei machen und dann mit intelligenten Lösungen bedienen. Einen Porsche fährt man am besten auf Landstraßen, fährt ihn auf Rennstrecken.“

Die Porsche-Fahrer sind bisher offenbar noch nicht so weit. Denn besonders gut verkaufen sich Porsches in den Großstädten. Auch deshalb setzen Politiker nun auf harte Einschnitte, etwa in Hamburg. Im Stadtteil Ottensen haben die Grünen 46 Prozent bekommen. Mit der CDU, der SPD und der LINKEN haben sie die *Autofreie Zone* eingeführt. Die gilt seit dem 1. September. Und eine grüne Utopie wurde Realität.

O-Ton:

Eva Botzenhart, Grüne, Hamburg Altona:

„Das ist ein großartiger Tag. Festzustellen, dass das, was wir hier umgesetzt haben alle miteinander im Bezirk, die Bezirkspolitik doch auf so große positive Resonanz stößt alle gute Laune haben und sich von dem etwas schlechten Wetter nicht davon abhalten lassen, hier diesen Raum für sich zurückzuerobern.“

Der Eröffnungstag. Ein Fest der Autofeinde aus der Großstadt. Nur Am Rande verhaltene Töne. Von einer die auf das Auto angewiesen ist, weil sie, wie 70 Prozent der Deutschen im Umland und Kleinstädten lebt.

O-Ton

„Ich finde es irre, wenn ich eigentlich ein Auto finanzieren muss und dann immer noch teure Bahnfahrkarten kaufe, das ist irgendwie für normale Familien, für normale Einkommen einfach zu teuer. Es kann nicht sein, dass wenn man weiter außerhalb wohnt, dass sozusagen die Mobilität so teuer wird, dass man sie nicht mehr wuppen kann.“

Für die Grünen ist dies sogar nur ein Kompromiss. Das Verbot gilt bloß zwischen 11 Uhr morgens bis 23 Uhr. Doch auch das ist für manche schlimm genug. Etwa für die Stadtteilapothekerin.

O-Ton

Anette Kaiser-Villnow, Apothekerin Hamburg Altona:

„Wir werden 8 bis 10 Mal am Tag beliefert, das heißt, wenn Sie bis 17 Uhr zu mir kommen, kann ich Ihnen noch bis zum selben Abend garantieren, dass Sie ihre Arzneimittel kriegen, die sie brauchen. Wenn ich nur noch bis morgens um 11 beliefert werden kann, dann kann ich meine Kunden nicht mehr zufrieden stellen. Das ist natürlich eine Katastrophe, dann gehen die in eine andere Apotheke.“

Sie hat jetzt eine Ausnahmegenehmigung beantragt. Laut Bezirk ist die auch in Arbeit, aber leider juristisch kompliziert. Von solchen Lappalien wollen sich die Grünen nicht aufhalten lassen – für sie sind die autofreien Straßen hier erst der Anfang.

O-Töne

Eva Botzenhart, Grüne, Hamburg Altona: „Ich glaube, wenn das jetzt ein Erfolg wird und die Bedenken der Anliegenden und der Gewerbetreibenden erst einmal ausgeräumt sind, dann können wir das ausweiten. So dass wir den Kern von Ottensen komplett autofrei kriegen.“

Panorama: „Wie sehen sie denn das Ziel?“

Eva Botzenhart, Grüne, Hamburg Altona: „Autofreie Städte.“

Das Projekt *Autofrei* zeigt: Ein gutes Ziel bedeutet nicht immer gute Lösungen für alle. Politik auf Kosten der Menschen im Vorort und auf dem Land wird es schwer haben. Doch wie geht es sonst?

Beitrag: Johannes Edelhoff, Annette Kammerer

Kamera: Torsten Lapp, Jan Littelmann, David Diwiak, Martin Hahn

Schnitt: Jan Faltermann

Abmoderation

Anja Reschke:

Wie denken Sie darüber. Wird es in Zukunft noch Privatautos in den Städten geben?

Diskutieren Sie unter panorama.de. Und wenn Sie dachten, Sie wüssten schon alles über SUVs, dann gucken Sie Extra 3, gleich nach den Tagesthemen.