

Die Rendite gehört uns

Die Straße sowieso

Wie würden Sie es finden, wenn jemand seinen Konzertflügel vor sein Haus auf die Straße stellen möchte? Er würde gern, wann immer es ihm passt, darauf spielen, er hätte halt kein Musikzimmer, und wehe, wenn ein Kind mit seiner Schultasche entlangschrammt: Das kostete 2000 Euro Schadenersatz. Laternenparker tun genau das. Für ihr höchst privates Interesse beanspruchen und besetzen sie städtischen Freiraum. Die Stadt muss tendenziell auseinanderrücken, und büßt Dichte, Nähe, Vielfalt, Öffentlichkeit und Erreichbarkeit ein. Und das an der empfindlichsten Stelle: im Erdgeschoss der Stadt, im Wohnzimmer ihrer Öffentlichkeit, das maßgeblich das Bild der Stadt, ihre Identität und Attraktivität mitbestimmt.

Die Größenordnung ist nicht peanuts. Ein Auto braucht samt Platz zum Schutz und Rangieren etwa 25 qm. In einer guten urbanen Umgebung hat statistisch jeder Einwohner kaum mehr als vielleicht 10 Quadratmeter unbebauter Fläche zur Verfügung: dringend notwendig für Grün und Bäume, für Aufenthalt und Kinderspiel, für Erschließung, Anlieferung, Notdienste und für Rad- und Fußgängerverkehr. Dafür gibt es den Rechtsbegriff „Gemeingebrauch“ auf der „öffentlich gewidmeten“ Straße. Er regelt das verträgliche Miteinander und garantiert gleichzeitig den für jedermann bürgerlich gleichberechtigten Zugang auf die Straße. Dieses Recht ist eine der größten kulturellen Errungenschaften einer mehrtausendjährigen europäischen Stadtgeschichte, höchst bedeutsam für Polis und Politik, für Öffentlichkeit und Res publica. Und höchst gefähr-

det durch Übergriffe, wie das Ausgrenzen sozialer Gruppen, das Hausrecht großer Malls, oder *gated communities*, oder eben durch eine zu große Zahl privater Autos. Neben dem „Gemeingebrauch“ gibt es die „Sondernutzung“: Gegen Geld darf der Straßenraum, soweit verträglich, auch privat genutzt werden, z.B. für Gastronomie, Geschäftsauslagen oder Baustellen. Das dauerhafte Abstellen privater Autos in begrenztem Umfang würde sinngemäß dazugehören. Eine recht abenteuerliche Rechtskonstruktion (StVO als Bundesverordnung vor ggf. konkurrierender Gesetzgebung von Ländern oder Kommunen) diktiert aber die Subventionierung der Autobesitzer durch Parken als Gemeingebrauch.

Man kann das Laternenparken ganz gut in Geld umrechnen: In einer wirklich guten urbanen Lage kostet ein Grundstück einschließlich Baukosten ohne weiteres 1600 Euro/qm – ein Parkplatz also 40 000 Euro. Rechnet man Unterhalt, Verzinsung und Abschreibung mit insgesamt 10 Prozent, so ergäben sich 4000 Euro Jahresmiete. Der Laternenparker bedient sich also legal mit 330 Euro pro Monat am Allgemeingut Straße. Das entlarvt übrigens auch Anwohner-Parklizenzen für 40 Euro im Jahr als Wahlgeschenke (nur Anwohner wählen!). Warum eigentlich subventioniert man so gerade die Autofahrer unter den Stadtbürgern? Nicht stattdessen die alte Dame, die lieber eine Lizenz für einen Baum oder eine Bank auf der Straße hätte?

Und weiter gedacht ist das Fahren auf der Straße ähnlich parasitär: Denn Kfz- und Mineralölsteuer

decken gerade mal den laufenden Neubau und Betrieb. Von der Allgemeinheit bezahlt (also subventioniert!) wird der riesige Kapitaldienst für die bestehenden Straßen: Für alle öffentlichen Straßen und Parkplätze liegen Zins und Abschreibung bei etwa 100 Milliarden Euro pro Jahr, wenn man eine ehrliche Rechnung aufmacht, bei der Zinsen und Grundstückspreise marktgerecht und Baukosten nachhaltig kalkuliert sind. (Die „offiziellen“ Kalkulationen berechnen hierfür nämlich in munterer Freibierökonomie völlig willkürliche, viel zu niedrige, staatlich subventionierte Werte.) Das geht in die Größenordnung des Schuldendienstes für die gesamten öffentlichen Schulden. Hinterlistig könnte man argumentieren: Wir haben öffentliche Schulden nur, weil wir das Autosystem aufgebaut haben.

Elektronik, GPS und GSM versetzen uns nun endlich in die Lage, die Kosten und Knappheiten am bestehenden Straßennetz dem Verursacher direkt und differenziert zu berechnen, und zwar ohne dass Transferkosten, Datenschutz oder Betriebssicherheit unlösbare Probleme darstellten. Wegen der wertvollen Dichte der Stadt kann endlich der Preis pro Stunde Parken oder pro km Fahrt in der guten urbanen Lage zehnmal teurer sein als in der öden Zersiedelung oder der fernen Peripherie. (Deswegen ist übrigens auch die explodierende Benzinststeuer derzeit so unbefriedigend: in der Stadt immer noch zu gering und auf dem Land viel zu hoch!). Eine allgemeine Straßenmaut und Parkgebühren sind durch das „Verursacherprinzip“ legitimiert; damit muss aber erst einmal der Straßenbestand bezahlt werden, und erst dann, falls die Politik das will, vielleicht die Wünsche der Straßenbauer und der Autolobby.



Frank Vincenz

Offenbar missglückte Suche nach einem Parkplatz in der Stadt (Neißeau, Zentendorfer Straße, 5. April 2011)

Die bestehenden öffentlichen Straßen und Parkplätze gehören nicht einem Kollektiv „Autofahrer“ oder „Autobesitzer“, sondern dem Kollektiv „Allgemeinheit“. Selbst wenn es stimmte, dass sie vor 50 oder 100 Jahren auch aus Autosteuern bezahlt worden wären: Die Erben sind doch nicht die Autofahrer von heute! Zum Einwand, man könne Infrastruktur, Daseinsvorsorge, Lebensnotwendigkeit nicht monetarisieren: Keiner will Bildung, Justiz oder Bundeswehr zu Profit-Centern machen. Aber auch Trinkwasser produzieren und verteilen wir aus gutem Grund und mit gutem Erfolg zu Preisen, die Kosten und Knappheiten erkennbar machen. Das ist eben nicht Turbo-Kapitalismus an der falschen Stelle, sondern ökonomische Rationalität durch Kleinhandel vordergründigster materieller Güter, deren quasi-religiöse Überhöhung endlich entzaubert werden sollte. Gerade beim Auto wären die Basics einer sozial-ökologischen

Marktwirtschaft der beste Garant für wirtschaftliche, soziale und umweltgemäße Prognose, Produktion und Verteilung. Endlich würden die Nutzer ihre Zeche selbst bezahlen und nicht verdeckt, pauschal oder gar nicht. Endlich könnten sie den zukünftigen Investitionsbedarf durch ihre Zahlungsbereitschaft beweisen und nicht über obskure Prognosen einer abhängigen Hohepriesterschaft. Endlich wäre mehr oder weniger Verkehr die Folge freier, individueller Entscheidung der Bürger, und nicht bürokratischer oder kommunistischer Zwangsbeglückung, unter dem Vorwand gerechter Versorgung, aus überhöhten Steuern und Staatsschulden und mit viel zu großen, viel zu teuren Verkehrsanlagen. Und Monika Bütler, Volkswirtschaftsprofessorin in St. Gallen, muss sich nicht mehr wundern, warum sinnloser, unnötiger Stau und nicht Marktpreise den Osterverkehr regeln (wie in der NZZ vom 24. April 2011).

In sich schlüssig wäre ein zeit- und flächendeckendes Road- und Park-Pricing für alle Kraftfahrzeuge, Straßen und Parkplätze, idealerweise auch noch differenziert nach Urbanität und Überlastung. Die Einnahmen stünden selbstverständlich den Eigentümern der Straße zur freien Verfügung in den öffentlichen Haushalten zu. Und wenn die beauftragten Inkasso-Beamten (nämlich die Verkehrsminister) die Mauteinnahmen für ihre Zwecke („Zweckbindung“) verwenden wollten, dann wäre das nichts weiter als der Versuch eines Raubzugs einer einzelnen Interessengruppe am öffentlichen Eigentum. In dem Fall sollte man die Verkehrsressorts auflösen und als Abteilungen in die Finanzministerien eingliedern. Jahrzehnte hat man uns als Bürgern erzählt, wir hätten in Straßen und Parkplätze lohnend investiert. Jetzt wollen wir eine Rendite sehen!

Hans-Henning von Winning