

Für mehr Rücksicht und freie Wege!



## Machen Sie das Zuparken teurer, Herr Dobrindt!

**Das Plädoyer mit den Fakten und Argumente  
für das Anheben der Bußgelder für Zuparken  
auf EU-Niveau!**

Herbst 2014

Erstunterzeichner



Initiiert von



## Zusammenfassung - für ein besseres Miteinander im Verkehr

Zuparken nimmt zu, die Ordnungsämter und die Polizei tun zu wenig. Zuparker sorgen dafür, dass Kinder vom Gehweg auf die Straße ausweichen müssen. Sie parken Kreuzungen zu und behindern Müllabfuhr, Feuerwehr und Rettungsdienste. Sie blockieren Bushaltestellen und verursachen Verspätungen. Als Zweite-Reihe-Parker produzieren sie Gefahrenstellen und Staus - und zwingen Radler, Bus- und Autofahrer zu gefährlichen Ausweich-Manövern.

Wenige hartnäckige und rücksichtslose Zuparker gefährden und behindern so die Mobilität der Mehrheit. Und diese Mehrheiten sprechen sich inzwischen deutlich für ein energischeres Vorgehen gegen Zuparker aus.

Denn Zuparken und das gelegentliche Knöllchen für 20 € sind für einige allemal günstiger, als ein Parkticket zu ziehen und sich korrekt zu verhalten. Wenn Falschparker in Deutschland durchschnittlich nur 1,5-mal im Jahr erwischt werden, kostet das Falschparken umgerechnet nur 15 Cent pro Arbeitstag, in keinem Verhältnis zu einem Parkschein von 1,20 € pro Stunde, der Einzelfahrt im ÖPNV für 2,40 € oder Schwarzfahren, dass auf 60 € steigen soll, wenn es der Bundesrat am 28.11.2014 so entscheidet. Darf Zuparken billiger als Schwarzfahren bleiben?

### **Tun Sie was, Herr Dobrindt: Machen Sie das Zuparken teurer!**

- Heben Sie die Bußgelder für das Zuparken auf EU-Niveau an. Deutschland ist Schlusslicht und liegt 75% unterm Durchschnitt. Kein anderes Land lädt mehr zu Rücksichtslosigkeit ein!
- Ermutigen Sie Ihre Bund-Länder-Arbeitsgruppe, die seit August 2014 im vertraulichen Kreise die Anpassung des Bußgeld-Kataloges diskutiert, den Geist von mehr Rücksicht und ein besseres Miteinander klar und deutlich in die Überarbeitung einfließen zu lassen.
- Nutzen Sie die Gelegenheit: Machen Sie nicht nur Schwarzfahren, sondern nun auch Zuparken teurer: 80 € fürs Parken auf Rad- und Gehwegen, 100 € für Zweite-Reihe-Parken und 130 € für Zuparken eines Behindertenparkplatzes.
- Führen Sie einen Punkt für notorische Zuparker ein, denn Zuparken gefährdet und behindert andere und darf kein Kavaliersdelikt bleiben.

Für ein besseres Miteinander im täglichen Verkehr: Die Gerechtigkeit gegenüber der rücksichtsvollen Mehrheit erfordert es, die rücksichtslose Minderheit zur Kasse zu bitten.

Wir stärken Ihnen und Ihrer Arbeitsgruppe den Rücken, diese Vorschläge zur Anhebung der Bußgelder für das Zuparken in ihre abschließenden Empfehlungen aufzunehmen.

**Korrigieren Sie bitte Ihren Bußgeld-Katalog, Herr Dobrindt, damit rücksichtsvolles Verhalten, umweltfreundliche Mobilität, und Sicherheit im Straßenverkehr zum Maß der Dinge werden.**

## Erstunterzeichner dieser Petition

Autofrei leben e.v., Heiko Bruns, Vereinsvorsitzender

Behinderten-Sportverband Berlin e.V., Stefan Schenck, Vize-Präsident

Berliner Kurier, Hans-Peter Buschheuer, Chefredakteur

Best-Sabel-Hochschule, Prof. Dr. Ines Carstensen, Professur für Nachhaltiges Management und erweiterter Vorstand, Futouris e.V., Die Nachhaltigkeitsinitiative der dt. Tourismuswirtschaft

BetterTaxi, Dr. Niels Beisinghoff, Geschäftsführer

Bundesverband Selbsthilfe Körperbehinderter e.V., Peter Reichert, Pressesprecher

Doppelstern – Agentur für digitale Zukunft GmbH, Peter Schink, Geschäftsführer

Stefan Lieb, Bundesgeschäftsführer, Fachverband Fußverkehr FUSS e.V.

Initiative clevere Städte, Heinrich Strößenreuther, Initiator

InnoZ Innovationszentrum für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel, Prof. Dr. Knie, Geschäftsführer

Jörg Sommer, Vorsitzender des Vorstandes, Deutsche Umweltstiftung

Metronom Eisenbahngesellschaft mbH, Jan Görnemann, Geschäftsführer

mundraub, Terra Concordia gUG Deutschland, Kai Gildhorn, Geschäftsführer

Prof. Dr. Angelika Zahrnt, Ehrenvorsitzende, Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. (BUND)

Shippies GmbH, Dirk Busshart, Geschäftsführer

Thomas Krautscheid, Leiter Verkehr, Vertrieb und Umwelt, quotas GmbH

Velogista eG (i.Gr.), Martin Seißler, Vorstand

Urban-e GmbH, Frank Müller, Geschäftsführer

### Warum Zuparken ein Problem ist

„Ich habe Angst, wenn ich durch die Radfahrerhöhle Oranienstraße in Berlin radle. Und ich bin erleichtert, wenn ich endlich den Moritz-Platz erreicht habe.“ So denken viele Radfahrer, wenn sie durch die Oranienstraße fahren. Rechts und links ein absolutes Halteverbot, eine Ladezone für autofahrende Kunden und den Lieferverkehr. Weil sich niemand dran hält, parken DHL, UPS und andere Lastwagen in zweiter Reihe. Zwei Buslinien im Fünf-Minuten-Takt vervollständigen die Radfahrerhöhle. Und dazu noch gestresste, überreagierende Autofahrer. „Kann ich dem Auto- und Lkw-Verkehr vor und hinter mir trauen“, so die Sorge vieler Radlerinnen.



Abb.: Tägliche Situationen und Ängste in der „Radfahrerhöhle“ Oranienstraße, Berlin-Kreuzberg

Zuparker gefährden Fußgänger, Rollstuhlfahrer, Radfahrer, aber auch Autofahrer, wenn diese in zweiter Reihe stehen oder die Rad- und Gehwege zuparken. Die Schwächeren müssen ausweichen, gefährden sich beim Schulterblick, durch den Gegen-Verkehr. Das ist keinem Verkehrsteilnehmer zumutbar – auch Kindern, Jugendlichen und unserer alternden Bevölkerung nicht. Zweite-Reihe-Parker verursachen Staus, weil sie die nutzbare Verkehrsfläche halbieren. Zweite-Reihe-, Bus-Spur- und Bushaltestellen-Parker verschlechtern die Pünktlichkeit der Busse, man verpasst seinen Anschluss und schimpft. Fahrgäste mit Kinderwagen, Rollstuhl oder Rollator kommen nicht in den Bus, weil dieser nicht bis direkt an den Bordstein heranfahren können. Die Attraktivität von Bus und Bahn sinkt.

Rettungssanitäter und Feuerwehr-Leute sind gestresst, weil sie zum Einsatz nicht durchkommen. So verstreichen wertvolle Minuten, in denen Leben gerettet oder Brandschäden verringert werden können. Lkw- und Müllwagenfahrern stinkt die zugeparkte Ecke oder Straße, weil sie ihren Dienstplan nicht schaffen.

Nicht nur für Radfahrer, sondern für alle Verkehrsteilnehmer, die sich korrekt nach den gemeinsamen Regeln verhalten, ist Zuparken ein Ärgernis. Grund genug, Zahlen und Ursachen zu betrachten.

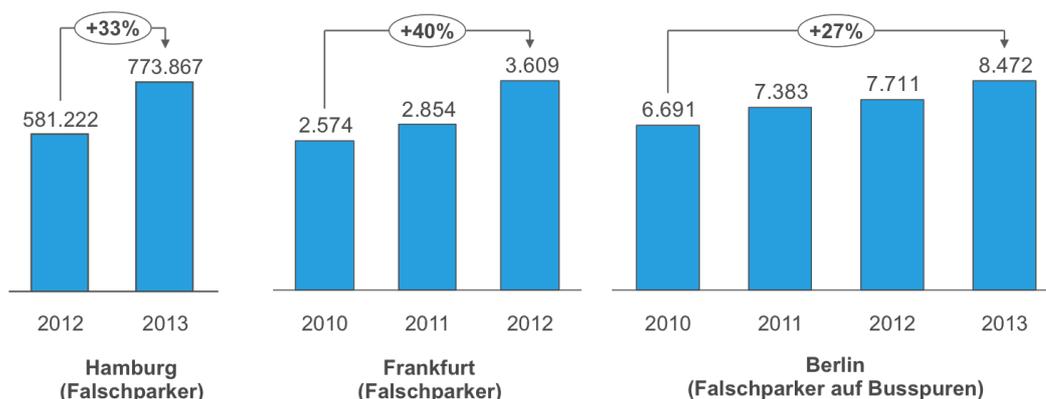


Abb.: Anstieg Falschparker in deutschen Großstädten<sup>1</sup>

Städte wie Frankfurt, Hamburg und Berlin belegen, dass Falschparker zunimmt. Dafür kann es mehrere Ursachen geben: Die Grenzen des Wachstums sind erreicht - bei der Anzahl der Pkws und Lkws in unseren Städten und bei der Ausweitung der Straßenverkehrsflächen<sup>2</sup> zulasten von Fußgängern, Radfahrern und Bus- und Bahn-Fahrgästen. Aber auch die Bußgeld-Höhe spielt eine bedeutende Rolle. Denn erst, wenn es im Geldbeutel weh tut, so der Volksmund, setzt das Nachdenken ein. Dieser Frage wollen wir nachgehen.

## Plädoyer für einen Bußgeld-Katalog, der Rücksicht einfordert

Dieses Plädoyer nennt Zahlen, zitiert Meinungsumfragen, beleuchtet die Hintergründe, erlaubt Vergleiche und kommt zu der Schlussfolgerung, dass die Bußgelder auf EU-Niveau angehoben werden müssen. Das vorliegende Plädoyer basiert auf einigen Fakten zur Zuparker-Situation. Zu folgenden Fragestellungen wurde recherchiert:

- Wie entwickelt sich die Zuparker-Problematik?
- Wie empfindet die Bevölkerung heute die Zuparker-Situation?
- Wie steht Deutschland im Vergleich zu anderen EU-Ländern da?
- Welche Fakten rechtfertigen ein Anheben des Bußgeldes?
- Was wäre eine akzeptable Höhe für ein Bußgeld?

Im Winter 2013 haben wir diverse europäische Botschaften angeschrieben mit der Bitte, uns die Bußgeldhöhen für das Parken auf Radwegen, Gehwegen, in zweiter Reihe und Behindertenparkplätzen zu nennen. Ergänzend haben wir im Internet recherchiert nach Umfragen rund um die letzte Anpassung der Bußgelder sowie zu der Nutzungsbereitschaft der Falschparker-App Wegeheld. Die Ergebnisse dieser Recherchen sind hier jeweils mit Quellenangaben ausgewertet.

Seit August 2014 diskutiert eine Bund-Länder-Arbeitsgruppe im vertraulichen Kreise über die Überprüfung und Anpassung der Bußgeldkatalog-Verordnung<sup>3</sup>. Es ist vermutlich zu erwarten, dass die Missachtung der Verkehrsregeln von Pkws, Lkws und Kraftfahrzeugen aller Art durch übertrieben niedrige Bußgelder als Kavaliersdelikt weiter toleriert werden wird.

<sup>1</sup> Siehe Morgenpost (2013), Berliner Zeitung (2013) und Stadt Frankfurt am Main (2012)

<sup>2</sup> Siehe Flächengerechtigkeitsreport „Wem gehört die Stadt?“ / Agentur für clevere Städte (2014c)

<sup>3</sup> Siehe BMVI (2014)

Dieses Plädoyer soll nicht nur bei der Einordnung helfen, sondern ist auch ein klares Statement für eine deutliche Erhöhung der Bußgelder. Wir möchten eine öffentliche Diskussion darüber, dass unser Bußgeldkatalog den Geist von Rücksicht, einem guten Miteinander, umweltfreundlicher Mobilität und Sicherheit sich in der Höhe der Bußgelder deutlicher widerspiegeln soll.

## Die Menschen sind unzufrieden mit der Zuparker-Situation

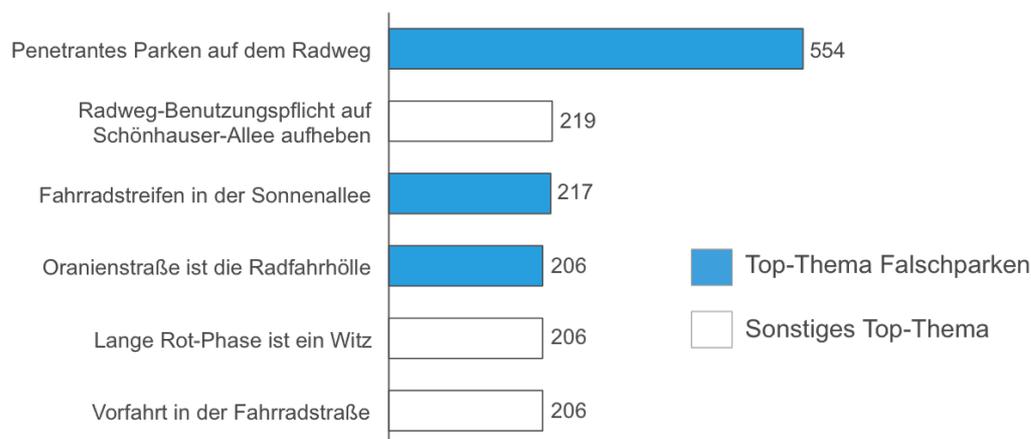


Abb.: Dialog Radsicherheit Berlin: Falschparken auf Radwegen ist das Top-Thema

Im Herbst 2013 hat die Stadt Berlin eine Online-Umfrage gestartet zur Radsicherheit in Berlin. Das Top-Thema mit 554 Bewertungen ist das Thema „Penetrantes Parken auf dem Radweg“, unter den Top 6 Einträgen ist zur Hälfte das Thema Parken auf dem Radweg/-streifen genannt: Falschparken ist das dominierende Problem der Radsicherheit in Berlin aus Nutzersicht.<sup>4</sup>

Im Umfeld der letzten Anhebung der Bußgelder für Falschparken ist viel politisch diskutiert worden. In diesem Zeitraum gab es auch eine Reihe an Umfragen von unterschiedlichsten Institutionen und Medien. Die Ergebnisse zeigen ein klares Meinungsbild:

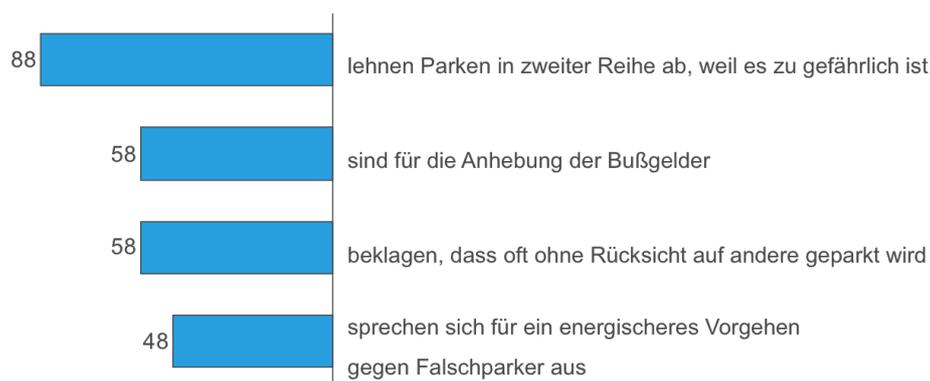


Abb.: Meinungen zum Falschparken und zum Anheben der Bußgelder<sup>5</sup>

Die Mehrheiten beschwerten sich über das Falschparken anderer und fordern die Anhebung der Bußgelder und ein energischeres Vorgehen gegen Zuparker.

<sup>4</sup> Siehe SenStadtUm (2014) zum Radsicherheitsdialog S. 49 und Tabelle im Anhang S. 56

<sup>5</sup> Siehe Agentur für clevere Städte (2014a)

## Die Kampagne zur Falschparker-App Wegeheld

Die Initiative clevere Städte hat im März 2014 den Flächenkonflikt um städtische Verkehrsflächen zum Kern einer Medien-Kampagne gemacht: Sie hat die Falschparker-App Wegeheld ins Netz gestellt: Mit der Wegeheld-App können diese „Kavaliersdelikte“ auf eine Übersichtskarte oder in die sozialen Medien gepostet und die zuständige Behörde online über das regelwidrige Verhalten informiert werden. Zuparken wurde damit zugespitzt auf die Frage, ob das ordnungswidrige Parken auf Rad- und Gehwegen, an Bushaltestellen und auf Behindertenparkplätzen, in Feuerwehruzufahrten oder Halteverbotszonen nicht ein anmaßendes Anneignen von Verkehrsflächen durch Wenige auf Kosten vieler ist.<sup>6</sup>



Abb.: Medienresonanz auf die Falschparker-Kampagne<sup>7</sup>

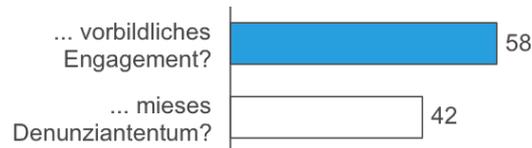
Durch die Einführung dieser App hat sich die öffentliche Diskussion um Falschparken gedreht. Über Falschparken wird inzwischen nicht mehr als zu tolerierendes Kavaliersdelikt berichtet, sondern als Ärgernis für die Allgemeinheit. Fast alle überregionalen Medien haben über diesen Blame-und-Shame-Ansatz zur Verbesserung der Zuparker-Situation berichtet. Sie zeigen damit auch, dass Zuparken ein Ärgernis ist und die Verantwortlichen in den Ordnungsämtern, bei der Polizei oder in den Parlamenten zu wenig dagegen tun.

Bei Online-Umfragen und in Online-Kommentaren zu der Wegeheld-App sprachen sich deshalb auch Mehrheiten für eine Veränderung der Situation durch bürgerliches Engagement mit Hilfe der Wegeheld-App aus:

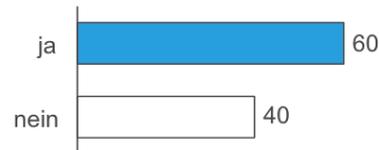
<sup>6</sup> Siehe [www.wegeheld.org](http://www.wegeheld.org): Die kostenlose App wurde mehr als 30.000 Mal heruntergeladen (Stand Sept. 2014).

<sup>7</sup> Siehe Medienspiegel Agentur für clevere Städte (2014b)

**ARD-Umfrage:**  
Verkehrssünder anprangern  
übers Internet:  
Ist das ...



**Umfrage Berliner Kurier:**  
Falschparker anzeigen –  
finden Sie das richtig?



**Umfrage Kieler Nachrichten:**  
Falschparker mit einer App  
verpetzen: Finden Sie das  
richtig?

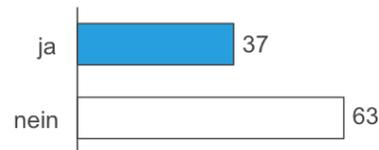


Abb.: Umfrageergebnisse zum Einsatz der Falschparker-App Wegeheld<sup>8</sup>

Offensichtlich sind breitere Bevölkerungsschichten – ob als Eltern, als Kraftfahrer, als Fußgänger, Radfahrer oder Busfahrgäste – unzufrieden mit der Situation. Als Zwischenergebnis bleibt deshalb festzuhalten:

- Zuparken nimmt zu
- Zuparken auf dem Radweg wird als das größte Sicherheitsproblem wahrgenommen
- Die Bevölkerung ist unzufrieden und erwartet ein energischeres Vorgehen
- Selbst der Einsatz der als „Petzer-App“ verunglimpften Wegeheld-App wird von Mehrheiten befürwortet

## Warum Zuparken teurer werden muss

Kann es also sein, dass es institutionelle Defizite der drei demokratischen Elemente der Gewaltenteilung gibt? Schauen Legislative, Exekutive und Judikative zu oft zu und überlassen es den schwächeren Verkehrsteilnehmern, diesen Flächen- und damit Parkkonflikt auszutragen?

Die Exekutive, also Polizei und Ordnungsämter, haben hier in nahezu allen Interviews ähnlich geantwortet: Sie würden die App ablehnen, da sie eine große Welle an Beschwerden befürchten. Im Klartext: Die Probleme sind bekannt, aber es wird nichts unternommen und weggeschaut. Gleichzeitig beklagen sie sich über zu wenig Personal, in Summe also eine zu geringe Kontrolldichte.

In der Oranienstraße in Berlin – bekannt als „Radfahrer-Hölle Berlin“ (siehe oben) – sieht man regelmäßig parkende Autos im absoluten Halteverbot der Ladezone, aber keine Politessen, dafür stündlich bestimmt drei vorbeifahrende Polizei-Autos, die die Situation offensichtlich dulden. Damit weiß jeder: „Ich darf hier parken, die Polizei macht ja nichts“.

Kontrolldruck, Erwischtwerden-Wahrscheinlichkeit und Bußgeld-Höhe sind die Erfolgsfaktoren für ein rücksichtsvolleres und besseres Verhalten. Da die Ämter, wie fast alle Ordnungsämter in den Medieninterviews äußerten, nicht genügend Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für diese Regelüberwachung hätten, ist damit der entscheidende Hebel die Bußgeld-Höhe. In der

<sup>8</sup> Siehe ARD Panorama (2014), Berliner Kurier (2014) und Kieler Nachrichten (2014)

Verantwortung steht damit die Legislative, den Bußgeld-Katalog anzupassen, um das millionenfache Gefährden und Blockieren von anderen Verkehrsteilnehmern zu verringern.

Diese grundsätzliche Logik bestätigt der bayrische Innen- und Verkehrsminister Joachim Herrmann: „Die Botschaft ist klar: Schwarzfahren darf sich nicht lohnen“, so Herrmann. Das bayerische Kabinett hat am 21.10.2014 eine Bundesratsinitiative zur Anhebung des erhöhten Beförderungsentgeltes beim Schwarzfahren im öffentlichen Personenverkehr auf den Weg gebracht. Mit der kräftigen Anhebung um 50 Prozent von 40 auf 60 Euro möchte Bayerns Innen- und Verkehrsminister Joachim Herrmann die steigende Zahl an Schwarzfahrer besser abschrecken.<sup>9</sup> Am 28.11.2014 steht diese Beschlussvorlage auf der Tagesordnung des Bundesrates zum Beschluss.<sup>10</sup> Festzuhalten bleiben deshalb zwei Dinge: Eine Abschreckungswirkung muss hoch genug sein. Eine kräftige Anhebung um 50 Prozent ist auch kein Problem. Das lässt hoffen, dass sich relevante Kräfte der gleichen Argumentationslogik bei dem Thema Zuparken nicht entziehen können.

Für das regelwidrige Parken auf Rad- und Gehwegen können die Ordnungsämter zurzeit folgende Bußgelder verhängen:<sup>11</sup>

- 20 € für Parken auf dem Gehweg
- 20 € für Parken auf dem Radweg
- 20 € für Parken in zweiter Reihe inkl. Behinderung (15€ + 5€)
- 35 € für Parken auf einem gekennzeichneten Schwerbehindertenparkplatz
- 10 € zusätzlich bei Behinderung oder länger als drei Stunden
- 5 € zusätzlich bei Behinderung und länger als drei Stunden

Mit Blick auf die Legislative wollen wir deshalb folgende Frage beantworten:

- Ist das Strafmaß hoch genug, um rücksichtsvolles Verhalten zu fördern?

Dazu haben wir die Bußgeld-Höhen in anderen EU-Ländern und Deutschland recherchiert. Wir haben die Botschaften diverser europäischer Länder angeschrieben mit der Bitte, uns die Bußgeld-Höhen für diese vier Delikte zu nennen. Das waren u.a. der Fahrradländer Niederlande und Dänemark, der wohlhabenden Schweiz, Schweden und Österreich sowie die Mittelmeer-Länder Spanien, Italien und Griechenland. Von weiteren Ländern kamen keine Antworten zurück bzw. diese waren von der Methodik nicht vergleichbar. Beispielsweise werden in Finnland die Bußgelder dem Einkommen angepasst, so dass es hier schon zu Zahlungen zwischen 35.000 – 170.000 Euro in Spitzenfällen kam. In Summe aber reichen bereits diese Daten, um einen ersten guten Vergleichsmaßstab zu haben, und sind damit die Grundlage der folgenden Auswertungen.

---

<sup>9</sup> Siehe Bayrische Staatskanzlei (2014)

<sup>10</sup> Siehe Bundesrat (2014)

<sup>11</sup> Siehe Bundesministerium für Justiz und Verbraucherschutz (2013) Bußgeldkatalog-Verordnung BKatV

## Bußgelder im EU-Vergleich: Deutschland ist das Schlusslicht und liegt um 75% unter dem Durchschnitt dieser EU-Länder

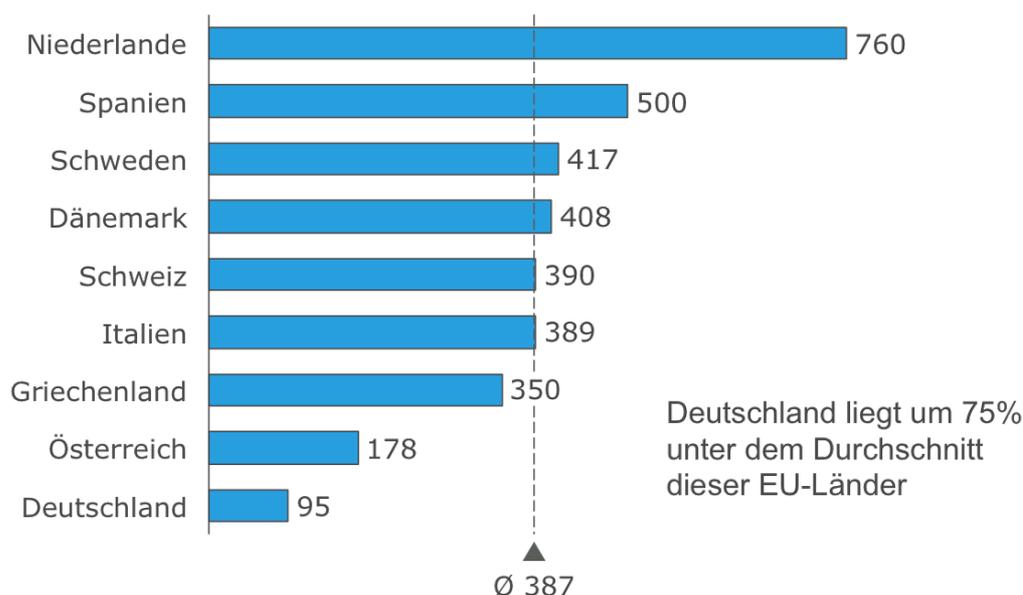


Abb.: Vergleich der Gesamthöhe der Bußgelder der vier Falschpark-Delikte Parken auf dem Rad-/Gehweg, in zweiter Reihe und auf dem Behinderten-Parkplatz

Deutschland ist Schlusslicht bei den verglichenen EU-Ländern. In Summe liegt Deutschland um 75% unter dem Durchschnitt. Während in den meisten Ländern die Summe der vier Delikte bei 400 Euro liegt, kosten diese vier Bußgelder in Deutschland 95 Euro. Kein anderes Land schützt die Mehrheit der sich korrekt verhaltenden Verkehrsteilnehmer weniger vor den sich nicht korrekt verhaltenden Kraftfahrzeugführern. Eine Ursachenanalyse war nicht Gegenstand unserer Untersuchung.

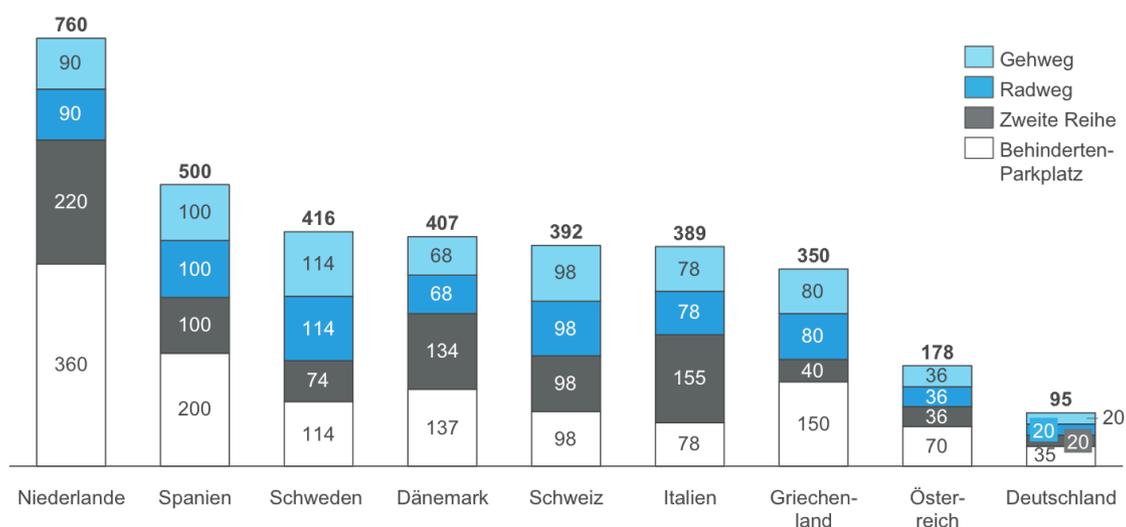


Abb.: Detaildarstellung der Bußgelder in den anderen EU-Ländern / Angaben in Euro.

Parken auf dem Behinderten-Parkplatz ist in allen Ländern doppelt so teuer wie in Deutschland, in den Niederlanden sogar um den Faktor 10 höher. Auch das Parken auf dem Rad- und Gehweg ist mit der Ausnahme von Österreich in allen anderen Ländern mehr als dreimal so

teuer. Auffällig ist auch das Ahnden des Parkens in zweiter Reihe – Niederlande, Dänemark und Italien zeigen mit deren Bußgeldhöhe deutlich, dass sowohl die Gefährdung als auch die Blockade des fließenden Verkehrs spürbar geahndet wird.

In diesen Zahlen sind bislang die Einkommensverhältnisse nicht mit einbezogen: Bezieht man beispielsweise das durchschnittliche monatliche Pro-Kopf-Netto-Haushaltseinkommen mit ein, vergrößert sich der Abstand noch deutlicher. Spanien und Griechenland liegen fast um den Faktor 10 über der Größenordnung, die beim deutschen Durchschnitts-Geldbeutel ankommt. Auch diese Zahlen zeigen, dass auch in Bezug auf das Einkommen die „Bußwirkung“ des Bußgelds in anderen Ländern erzieherischer als in Deutschland gehandhabt wird.

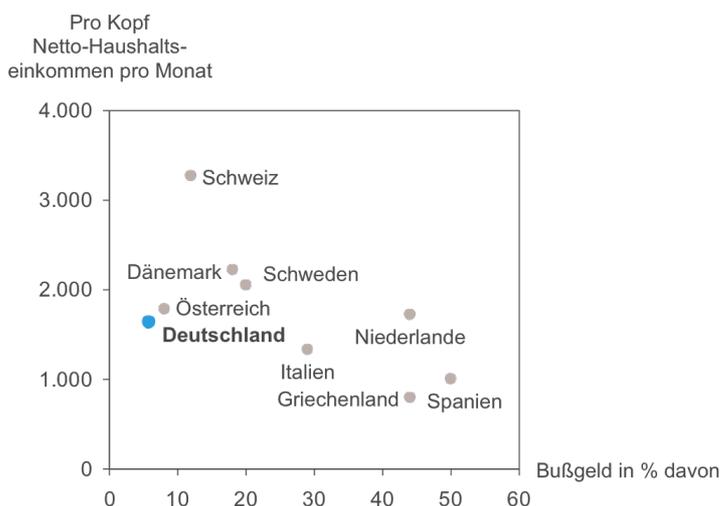


Abb.: Wie viel Prozent vom monatlichen Pro-Kopf-Netto-Haushalts-Einkommen machen die vier Bußgelder aus? <sup>12</sup>

Finnland ist da ein Beispiel, dass offenbar eine sozial ausgewogene Regelung hat. 170.000 Euro Bußgeld musste ein reicher finnischer Manager zahlen, weil er mit 80 km/h statt 40 km/h erwischt wurde, denn in Finnland werden Bußgelder einkommensabhängig verhängt: Der Präsident des Nokia-Unternehmens musste 35.000 Euro wegen einer roten Ampel zahlen, ein weiterer Internet-Millionär 80.000 Euro<sup>13</sup>. Bei diesen Beispielen wird klar, wie gering die 20 Euro Bußgeld für Zuparker in Deutschland insbesondere gegenüber den reicheren Einkommensbeziehern sind. Wir empfehlen deshalb auch, Finnlands Beispiel folgen und auch in Deutschland die Einkommensabhängigkeit von Bußgeldern prüfen. Für Arme und Reiche muss ein Bußgeld gleichermaßen zu besserem Verhalten führen: Es muss erzieherisch wirken können – zugeschnitten auf jeden Geldbeutel.

## Vorschlag für eine Harmonisierung auf EU-Niveau

Abschließend vergleichen wir die jeweiligen deutschen Werte mit den Durchschnittswerten aller Länder sowie mit dem Durchschnitt der drei höchsten Länder, der Top-Länder. Das sind die Eckwerte, um einen guten Vergleichsmaßstab für ein abschließendes Plädoyer zu erhalten.

<sup>12</sup> Siehe Eurostat (2014) Pro-Kopf-Haushaltsnettoeinkommen: Einkommen jedes Haushaltsmitglieds = Summe aller Einkommen eines Haushaltes geteilt durch Anzahl Haushaltsmitglieder

<sup>13</sup> Siehe Spiegel (2004)

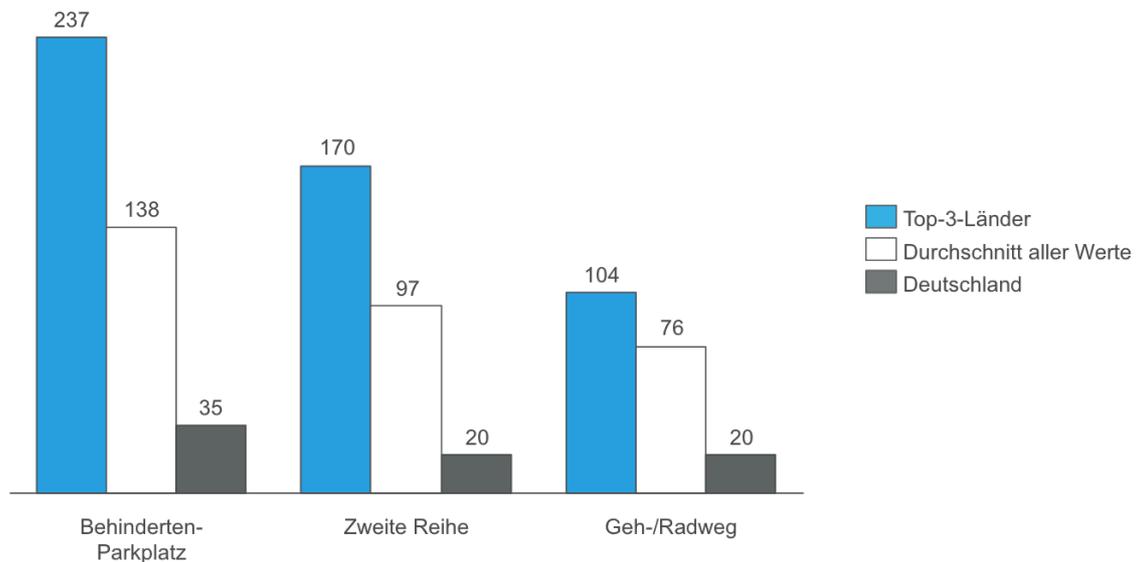


Abb.: Vergleich der Bußgelder in Deutschland jeweils zum Durchschnittswert der EU-Länder sowie zu dem Durchschnitt der drei höchsten Werte / Angaben in Euro

Insbesondere beim Parken auf dem Behinderten-Parkplatz ist der Abstand eklatant – sowohl zum Durchschnitt als auch zu den drei Top-Ländern. Das gleiche Bild zeigt sich beim Parken in zweiter Reihe – auch hier gehen alle anderen Länder konsequenter gegen diejenigen vor, die andere gefährden oder behindern. Auch das Parken auf Rad- und Gehwegen zeigt den gleichen Abstand. Unser Vorschlag ist, die Bußgelder auf die Durchschnittswerte dieser EU-Länder anzuheben und damit einen weiteren Schritt Richtung harmonisierter Verkehrsgesetzgebung in der EU zu gehen.

Zusammenfassend plädieren wir daher für folgende neue Bußgelder:

- **Anhebung mindestens auf EU-Niveau**
- **Jeweils 80 Euro für Parken auf dem Geh- oder Radweg**
- **100 Euro für Parken in zweiter Reihe**
- **130 Euro für Parken auf einem Behindertenparkplatz**

Dann wäre Deutschland wieder auf EU-Niveau und könnte wirkungsvoll mit der bestehenden Personaldecke von Polizei und Ordnungsamt für das Einhalten von Sicherheit, der sinnvollen Verkehrsregeln und der gegenseitigen Rücksicht im Verkehr sorgen.

## Warum die Bußgelder vergleichsweise zu niedrig sind

Wenn denn Einigkeit darüber herrscht, dass Zuparken weiter verboten bleibt und sich etwas ändern soll, dann muss etwas getan werden. Möglich sind eine höhere Kontrollquote mit mehr Politessen und Ordnungsamtsmitarbeitern, millionenschwere PR-Kampagnen, die an mehr Rücksicht appellieren, oder höhere Bußgelder.

- Eine höhere Kontrollquote: Fast alle Ordnungsämter sagten vor laufender Kamera oder in den Zitaten zur Falschparker-App, dass sie mit ihrer Personaldecke dem Problem nicht Herr werden könnten. Sie sagen, dass sie eine Riesenwelle an Arbeit auf sich zu

kommen sehen: Das zeigt, dass sie vor der Situation des massenhaften Zuparkens kapitulieren. Eine Ausweitung ihrer Personaldecke schließen alle aus.

- PR-Kampagnen: PR-Kampagnen gibt es bereits viele zu diesem Ärgernis. Ob für mehr Rücksicht geworben wird, die ADFC-/BUND-Kampagne Radspuren frei oder das Medienecho zur Falschparker-App Wegeheld – gelöst haben sie das Problem nicht.
- Als letzte Option bleibt damit nur die Anhebung der Bußgelder.

Gegner einer solchen Anpassung würden argumentieren, dass es unsozial sei, ungerecht und letztlich nur „Abzocke“. Die „kleinen Leute“ könnten sich das Autofahren nicht mehr leisten. Diese Aussage ist falsch, denn korrekt verhalten kann sich jeder, unabhängig vom Einkommen und sofort. Dieser Argumentation zu folgen, hieße, dass Autofahren mit dem Recht einherginge, sich falsch zu verhalten. Das Unrechtsbewusstsein hat sich inzwischen so verschoben, dass diejenigen angeschimpft und bedroht werden, die Zuparker konkret ansprechen und um ein korrektes Verhalten bitten.

Als Vergleichsmaßstab lassen sich die Kosten für „korrektes“ Verhalten im Verkehr heranziehen. Fakt ist, dass Schwarzfahren heute schon mit 40 Euro bestraft wird - und am 28.11.2014 die Anhebung auf 60 Euro im Bundesrat beschlossen werden soll<sup>14</sup>. Die durchschnittliche Tageskarte für das Parken im Parkhaus kostet 12,08 Euro, eine durchschnittliche Einzelfahrkarte im ÖPNV liegt bei 2,40 Euro, die durchschnittliche Stunde Parken bei 1,26 Euro.

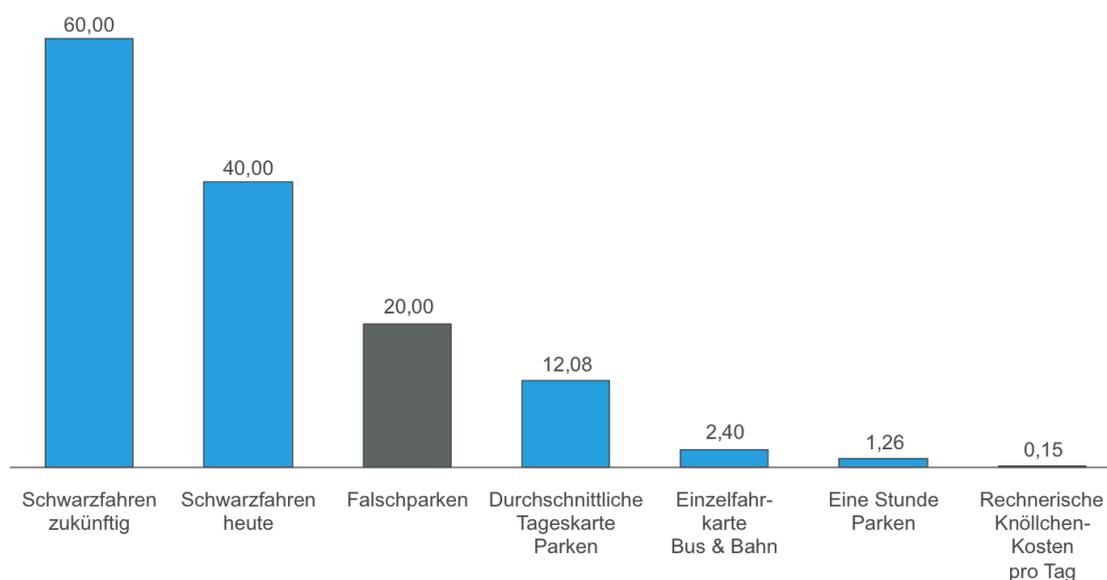


Abb.: Angaben in € für Schwarzfahren, Tageskarte Parken, Einzelfahrkarte Bus und Bahn und Studententicket Parken<sup>15</sup> sowie die rechnerischen täglichen Knöllchen-Kosten<sup>16</sup>

Zuparken ist u.a. ein Problem geworden, weil die Kontrollquote zu niedrig ist. Zu viele Zuparker, zu wenig Personal seitens Polizei und Ordnungsamt, zu selten erwischt heißt übersetzt für den notorischen Zuparker: „Die paar Mal im Jahr, bei denen ich erwischt werde, ist es allemal billiger, als sich an Regeln und Rücksicht zu halten“. Tatsächlich liegen die durchschnittlichen

<sup>14</sup> Siehe VDV (2014)

<sup>15</sup> Siehe Bild (2014) und Busse und Bahnen (2014) zu Schwarzfahren, Hotelreserverung.de (2011) für Parkkosten und Auto.de (2010) für Einzelticket und Blog Ab-in-den-Urlaub (2012)

<sup>16</sup> Kalkulation rechnerische tägliche Knöllchen-Kosten: lt. FAZ (2013) betragen die jährlichen Knöllchenkosten pro gemeldetem Fahrzeug (Durchschnitt über 30 Städte) 32,57 € Euro, bei 220 Arbeitstagen entspricht das dann 15 Cent pro Tag; siehe auch Zeit (2009)

Jahresausgaben für Knöllchen bei 32,57 Euro pro gemeldetem Pkw – rechnerisch wird damit jedes gemeldete Fahrzeug gerade 1,6 mal im Jahr erwischt. Rechnet man diese Quote auf 220 Arbeitstage im Jahr um, ergeben sich daraus durchschnittlich 15 Cent Ausgaben für Zuparken pro Arbeitstag. Damit ist es nicht verwunderlich, dass viele Autofahrer eine quasi rationale Entscheidung treffen und die durchschnittlichen Falschparkkosten riskieren, statt sich ein Parkticket zu ziehen, ins nächste Parkhaus zu fahren oder andere in ihrer Mobilität nicht zu gefährden oder zu blockieren.

Die Bußgelder für Falschparken z.B. an abgelaufenen Parkuhren sind von 1990 bis 2013 gleich geblieben<sup>17</sup>. Gleichzeitig machte die Inflation alles andere teurer – damit verbilligten sich indirekt die Knöllchen-Preise. Im Mai 2014 kam dann die Anhebung um 5 Euro für abgelaufene Parkuhren. Wird der ursprüngliche Preis von 10 Euro um die Inflation fortgeschrieben, ergibt sich daraus für 2014 ein Wert von 15,62 Euro. Das heißt, die letzte Anhebung hat nicht einmal den Inflationseffekt über 23 Jahre behoben – Falschparken ist damit vergleichsweise immer noch billiger als im Jahr 1990. Eine verhaltensbeeinflussende Anhebung bei einer derart niedrigen Kontrollquote ist das nicht. Im Vergleich dazu sind beispielsweise von 2004 – 2011 die Preise im ÖPNV-Verbundverkehr um 29%, die Parkgebühren um 9% gestiegen.<sup>18</sup>

Selbst wenn Zuparken auf 80 bis 130 Euro angehoben werden würde, liegt das kalkulierte tägliche Durchschnittsrisiko immer noch unter dem Preis eines Einzelfahrausweises für Bus und Bahn. Vergleichsweise kann auch diese Anhebung deshalb nicht unsozial sein, sondern maximal eine Angleichung.

## Warum es für Zuparken auch einen Punkt in Flensburg braucht

Meinungsumfragen bestätigen die Aussagen, dass die letzten kleinen Anpassungen nicht wirklich verhaltenswirksamer waren.

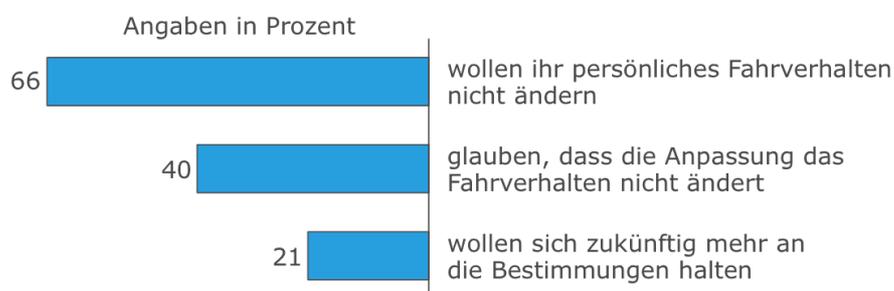


Abb.: Meinungsumfragen zu der Wirkung von Bußgeldanhebungen<sup>19</sup>

Unabhängig, wie stark die Bußgelder angepasst werden, haben schon bei der letzten Anpassung zwei Drittel (66%) der Befragten gesagt, dass sie ihr persönliches Fahrverhalten nicht ändern werden. 40% glauben, dass sich allgemein - also bei den anderen - nichts ändert. Nur 21% gaben an, dass sie sich aufgrund der gestiegenen Bußgelder künftig mehr an die Bestimmungen halten wollen. Im Fazit: Die Anpassung war nicht hoch genug, um eine bekundete Verhaltensänderung zu bewirken. Aus den Sozialwissenschaften ist bekannt, dass Umfragen häufig zu sozial-erwünschten Antworten führen. Wenn man diesen Faktor berücksichtigt, muss eine Anpassung hoch genug sein, um wirksam zu werden.

<sup>17</sup> Siehe Süddeutsche Zeitung (2012) Inflationsrechner (2014) von 1990->2013 von 10€

<sup>18</sup> Siehe Civity Management Consultants (2014)

<sup>19</sup> Siehe dircet line (2013)

Damit die Wirkung nachhaltig anhält, schlagen wir darüber hinaus vor, dass Zuparken im gefährdenden Bereich zusätzlich mit einem Punkt in Flensburg geahndet wird. Ein völliges Ignorieren wird dann unmöglich, spätestens nach achtmal Zuparken erzwingt der Führerscheinentzug zum Nachdenken und zum Perspektivenwechsel. Nach bestandenerm Führerschein gibt es keine jährlichen Überprüfungen: Lernen findet nur dann statt, wenn es kracht und Menschen verletzt oder getötet werden, wenn Bußgelder fällig werden, der Führerschein eingezogen wird oder Medien und das eigenen Umfeld um mehr Regeleinhaltung werben. So bestätigt eine aktuelle Forsa-Umfrage, dass nur jeder Zehnte (12%) alle Verkehrsregeln kennt.<sup>20</sup> Vier Wochen Denkpause wegen eines Führerscheinentzuges oder eine Nachschulung eröffnen die Chancen auf das Wiedererlernen eines rücksichtsvollen Verkehrsstils gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern.

## **Warum der Bußgeld-Katalog insgesamt auf den Prüfstand gehört**

Auch weitere Parkverstöße wären zu diskutieren wie das Parken und Halten auf Haltestellen, Busspuren und Straßenbahngleisen. Mehr als 10 ÖPNV-Unternehmen twittern fast täglich, dass wegen Falschparkern der Betriebsablauf gestört sei und es deshalb zu größeren Verspätungen kommt. Auch Berufskraftfahrer werden in ihrer Arbeit beeinträchtigt wegen Zweite-Reihe-Parkern, zugeparkten Ecken oder inzwischen um 90 Grad geparkte Autos, die das durchkommen z.B. für die Müllabfuhr oder Lastkraftwagen erschwert und verzögert. Auch das Parken auf Feuerwehruzufahrten gefährdet Leben und Hab und Gut.

Ebenfalls sollten andere Regelverstöße wie z.B. das Nicht-Einhalten von 50 km/h in der Stadt mit dem lapidaren Hinweis über Messungenauigkeiten oder das zu enge Schneiden bei den Vorbeifahrten von Kraftfahrzeugen überprüft werden. Auch bei Radfahrern gibt es kritische Themen, wie fehlendes Licht oder das Fahren in die Gegenrichtung. Maßstab muss jedoch immer sein, welche Wucht von welchem Verkehrsteilnehmer ausgeht: Masse mal Geschwindigkeiten, die Gefährdung anderer, die Unfallstatistiken und Best-Practice-Informationen aus anderen Ländern sind die Faktoren, die im Bußgeld-Katalog wiedergespiegelt sein sollten. Ziel müsste sein, den Bußgeld-Katalog so anzupassen, dass er stärker eine erzieherische Wirkung entfalten kann und damit nicht falsches Verhalten zum Kavaliersdelikt stempelt, sondern durch die Höhe der Bußgelder die Idee von gegenseitiger Rücksicht, umweltgerechter Mobilität und Sicherheit widerspiegelt.

Eine solche Anhebung könnten den Kommunen zusätzliche Einnahmen von 1,4 Mrd. Euro verschaffen. Zur Zeit werden bei 43,8 Mio. zugelassenen Pkws<sup>21</sup> und durchschnittliche Bußgeldeinnahmen pro Pkw von 32,57 Euro (siehe oben) rechnerisch 1,43 Mrd. Euro an Bußgeldern für Zuparken eingenommen. Nur mal als Rechenexempel: Wird nun davon ausgegangen, dass das einfache Bußgeld von 20 Euro auf 80 Euro steigt und 50% aller Zuparker-Vorfälle aufgrund des Erziehungseffekts nicht mehr passieren, ergibt sich daraus ein Gesamteinnahmepotenzial von mindestens 2,86 Mrd. € - Gelder, die unserer Kommunen dringend brauchen, um Radwege auszubauen, Schlaglöcher zu flicken oder sonstige kommunale Aufgaben wie Bildung etc. zu finanzieren.

---

<sup>20</sup> Siehe CosmoDirekt (2014)

<sup>21</sup> Siehe Destatis (2014)

## Unsere Vorschläge

### **Zusammenfassendes Plädoyer für einen Bußgeld-Katalog, der umweltfreundliche Mobilität, rücksichtsvolles Verhalten und Sicherheit im Straßenverkehr zum Maß der Dinge macht**

Zuparken darf kein Kavaliersdelikt bleiben!

Das muss sich in der Bemessung der Bußgelder widerspiegeln. Deshalb schlagen wir folgende Anpassungen vor:

- **Jeweils 80 Euro Bußgeld für Parken auf dem Geh- oder Radweg**
- **100 Euro Bußgeld für Parken in zweiter Reihe**
- **130 Euro Bußgeld für Parken auf einem Behindertenparkplatz**
- **Jeweils einen Punkt im Fahreignungsregister für das Parken auf Radspuren, Geh- und Radwegen, in zweiter Reihe und auf Busrouten/-haltestellen**
- **Aufnahme in die Abschlussempfehlungen der Bund-Länder-Arbeitsgruppe zur Überarbeitung der Bußgeld-Katalog-Verordnung**

Auch weitere Elemente des Bußgeld-Katalogs gehören überprüft. Dazu soll dieses Plädoyer einen Anstoß liefern. Die Bußgeld-Katalog-Verordnung (BKatV) muss die Schwachen und die sich korrekt verhaltenden Verkehrsteilnehmer schützen und nicht anders herum. Das Recht des Stärkeren darf nicht der rote Faden des Bußgeld-Katalogs sein. Der Katalog darf keine Einladung zu riskantem und rücksichtslosem Verhalten sein, das andere gefährdet und blockiert.

Eine moderne Gesellschaft braucht wirksame Sanktionen für das Einhalten ihrer Regeln und einen Bußgeld-Katalog, der den Geist von Rücksicht und Respekt untereinander ausdrückt.

**Dafür setzen wir uns ein!**

## Anhang, Quellen und Links

- Agentur für clevere Städte (2014a): Der EU-Knöllchen-Report: Bußgelder für Falschparken im EU-Vergleich; [http://www.wegeheld.org/fileadmin/user\\_upload/presse/140507\\_Der\\_EU-Knoellchen-Report.pdf](http://www.wegeheld.org/fileadmin/user_upload/presse/140507_Der_EU-Knoellchen-Report.pdf); Download vom 20.10.2014
- Agentur für clevere Städte (2014b): Medienspiegel Wegeheld-App; <http://www.wegeheld.org/referenzen.html>; Download vom 20.10.2014
- Agentur für clevere Städte (2014c): Wem gehört die Stadt? Der Flächen-Gerechtigkeits-Report; <http://clevere-staedte.de/flaechen-gerechtigkeits-report-online>; Download vom 20.10.2014
- ARD Panorama (2014): Falschparker verpetzen: Vorbildlich oder Denunziantentum? TV-Beitrag vom 24.07.2014; <http://daserste.ndr.de/panorama/archiv/2014/Falschparker-verpetzen-vorbildlich-oder-Denunziantentum,dashcams100.html>; Download vom 20.10.2014
- Auto.de (2010): 93-Städte-Studie Öffentlicher Nahverkehr in Deutschland, Österreich & Schweiz; 30.11.2010; <http://www.auto.de/magazin/93-staedte-studie-oeffentlicher-nahverkehr-in-deutschland-oesterreich-schweiz/M>; Download vom 20.10.2014
- Bayrische Staatskanzlei (2014): Auto.de (2010): Schwarzfahrer sollen stärker zur Kasse gebeten werden; 21.10.2014; <http://bayrvr.de/2014/10/21/staatskanzlei-schwarzfahrer-sollen-staerker-zur-kasse-gebeten-werden/>; Download vom 17.11.2014
- Berliner Kurier (2014): Falschparker anzeigen: Bin ich ein Petzer oder ein Held?; 01.04.2014; <http://www.berliner-kurier.de/kiez-stadt/falschparker-anzeigen-bin-ich-ein-petzer-oder-ein-held-,7169128,26723148.html>; Download vom 20.10.2014
- Berliner Zeitung (2013): Falschparker bremsen Busse aus; 07.11.2013; Download vom 12.11.13; <http://www.berliner-zeitung.de/berlin/bvg-falschparker-bremsen-busse-aus,10809148,24933578,view,printVersion.html>
- Bild (2014): Bußgelderhöhung: Schwarzfahren soll bald 60 Euro kosten; 28.05.2014; <http://www.bild.de/politik/inland/schwarzfahren/schwarzfahren-soll-bald-60-euro-kosten-36163082.bild.html>; Download vom 20.10.2014
- Blog Ab-in-den-Urlaub (2012): Parkplatz-Studie; 27.08.2012; <http://blog.ab-in-den-urlaub.de/parkplatz-studie-parken-in-innenstaedten-kann-richtig-teuer-werden/5907.html>; Download vom 20.10.2014
- BMVI (2014) / Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur; Pressereferat; Überarbeitung der Bußgeldkatalog-Verordnung (BKatV); Mail Pressereferat an Agentur für clevere Städte, 10.09.2014
- Bundesministeriums der Justiz und für Verbraucherschutz (2013): Bußgeldkatalog-Verordnung – BkatV vom 14.03.2013; [http://www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/bkatv\\_2013/gesamt.pdf](http://www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/bkatv_2013/gesamt.pdf); Download vom 20.20.2014
- Bundesrat (2014): 502/14 Entwurf einer Verordnung zur Änderung der Verordnung über die Allgemeinen Beförderungsbedingungen für den Straßenbahn- und Obusverkehr sowie den Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen sowie zur Änderung der Eisenbahn-Verkehrsordnung; TOP 17; <http://www.bundesrat.de/SharedDocs/TO/928/to-node.html>; Download vom 17.11.2014
- Busse und Bahnen (2014): Höhere Strafen für Schwarzfahrer; 21.07.2014; <http://busse-und-bahnen.nrw.de/news-downloads/aktuelles/detail/2014-07-21-hoehere-straefen-fuer-schwarzfahrer/?orientationGroup=1>; Download vom 20.10.2014
- Civity Management Consultants (2014): Tarifentwicklung und –potentiale im Vergleich; VDV-Jahrestagung; 26.05.2014; <http://www.google.de/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=9&ved=0CFsQFjAI&url=http%3A%2F%2Fwww.vdv.de%2Fjt2014-weigele-sparte-verbuende-26.05.2014.pdf&forced%3Dtrue&ei=TrBEVMrJJi7ygPol4DoBA&usq=AFQjCNGbOXWQ5h0srEvx>

tkHNd0cVem-cMw&sig2=sqx1k4FKDQGXLf1aGdGA6g&bvm=bv.77648437,d.bGQ; Download vom 20.10.2014

- CosmoDirekt (2014): 16 Prozent der deutschen Autofahrer meinen, ihre Kenntnisse der Verkehrsregeln auffrischen zu müssen; Forsa-Umfrage, 7.10.2014; <https://www.cosmodirekt.de/veroeffentlichungen/verkehrsregeln-51786/>; Download vom 20.10.2014
- Destatis (2014): Pkw-Bestand; <https://www.destatis.de/DE/ZahlenFakten/Wirtschaftsbereiche/TransportVerkehr/UnternehmenInfrastrukturFahrzeugbestand/Tabellen/Fahrzeugbestand.html>; Download vom 20.10.2014
- Direct line (2013): Umfrage zum neuen Bußgeld-Katalog: Die meisten Deutschen wollen Fahrverhalten nicht ändern; 28.03.2013; <http://newsroom.directline.de/2013/03/28/direct-line-umfrage-zum-neuen-busgeld-katalog-die-meisten-deutschen-wollen-fahrverhalten-nicht-andern/>; Download vom 20.10.2014
- Eurostat / EU (2014): Durchschnittliches und Median-Einkommen nach Haushaltstyp (Quelle: SILC [ilc\_di04]; Aktualisierung vom 9.10.2014; [http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=ilc\\_di04&lang=de](http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=ilc_di04&lang=de); Download vom 20.10.2014 (Medianes Äquivalenzeinkommen ist das Einkommen, was jedem Mitglied eines Haushaltes zukommen würde, siehe <http://de.wikipedia.org/wiki/Äquivalenzeinkommen>)
- FAZ (2013): Neues Kalkül für Autofahrer: Lohnt sich falsches Parken?; 18.01.2013; <http://www.faz.net/aktuell/finanzen/meine-finanzen/neues-kalkuel-fuer-autofahrer-lohnt-sich-falsches-parken-12023310.html>; Download vom 20.10.2014
- Hotelreservierung.de (2011): 106 Städte-Parkhaus-Studie: Bis zu 96 € für ein Tagesticket, 3,40 € für Kurzzeitparken / Wer nicht aufpasst, zahlt kräftig drauf; Vergleich Parkkosten in 240 Parkhäusern; 25.05.2011; <http://medien.unister.de/customs/uploads/2012/01/Presse-hotelreservierung.de-Parkhäuser-Text.pdf>; Download vom 20.10.2014
- Inflationsrechner (2014): Berechnung 1990 -> 2013 von ursprünglich 10 Euro; <http://www.zinsen-berechnen.de/inflationsrechner.php>; Berechnung vom 20.10.2014
- Kieler Nachrichten (2014): Umfrage Falschparker mit einer App verpetzen: Finden Sie das richtig? <http://www.kn-online.de/content/collectedinfo/3726269>; Download vom 20.10.2014
- Morgenpost (2013): Die Falschparker-Hochburgen: Hamburgs großer Knöllchen-Report; 01.11.2013; Download vom 12.11.13; <http://www.mopo.de/nachrichten/die-falschparker-hochburgen-hamburgs-grosser-knoellchenreport,5067140,24880690.html>
- SenStadtUm (2014): Radfahren in Berlin – Abbiegen? Achtung! Sicher über die Kreuzung; Auswertungsbericht zur Öffentlichkeitsbeteiligung; Online-Dialog im Zeitraum 12. November bis 10. Dezember 2013 unter [radsicherheit.berlin.de](http://radsicherheit.berlin.de); [https://radsicherheit.berlin.de/sites/default/files/downloads/Auswertungsbericht\\_Online%20Dialog\\_Radsicherheit%20Berlin.pdf](https://radsicherheit.berlin.de/sites/default/files/downloads/Auswertungsbericht_Online%20Dialog_Radsicherheit%20Berlin.pdf); 16.05.2014; Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt; Download vom 20.10.2014
- Spiegel (2004): Manager in der Radarfalle: Rekordstrafe für finnischen Temposünder; 12.02.2004; <http://www.spiegel.de/wirtschaft/manager-in-der-radarfalle-rekordstrafe-fuer-finnischen-temposuender-a-285984.html>; Download vom 2.11.2014
- Stadt Frankfurt am Main (2012): Stadtpolizeiliche Statistik 2012; März 2013; [http://www.frankfurt.de/sixcms/media.php/738/\\_Stadtpolizeiliche\\_Statistik\\_2012.pdf](http://www.frankfurt.de/sixcms/media.php/738/_Stadtpolizeiliche_Statistik_2012.pdf); Download vom 20.10.2014
- Süddeutsche Zeitung (2012): Pläne von Verkehrsminister Ramsauer: Zuparken soll doppelt so teuer werden; 17.12.2012; <http://www.sueddeutsche.de/auto/plaene-von-verkehrsminister-ramsauer-falschparken-soll-doppelt-so-teuer-werden-1.1552532>; Download vom 20.10.2014
- VDV (2014): Presseinformation VDV begrüßt Initiative des Freistaates Bayern gegen Schwarzfahrer; 22.10.2014; <https://www.vdv.de/pm-141022-ebe.pdf?forced=true>; Download vom 2.11.2014
- Zeit (2009): Deutschlandkarte: Die Stadt der Knöllchen; 18.11.2009; <http://www.zeit.de/2009/48/Deutschlandkarte-48>; Download vom 20.10.2014



# Initiative clevere Städte

## **Impressum / Initiator**

### **Initiative clevere Städte**

Ein Non-Profit-Projekt der  
Agentur für clevere Städte UG (haftungsbeschränkt)  
Heinrich Strößenreuther  
Galvanistraße 10  
D – 10587 Berlin

[www.clevere-staedte.de](http://www.clevere-staedte.de)  
Anfragen bitte an [presse@clevere-staedte.de](mailto:presse@clevere-staedte.de)

**Inhalte, Koordination, Bearbeitung, Redaktion, Layout, Fotos, Satz:**  
Agentur für clevere Städte UG (haftungsbeschränkt)

Berlin, 24. November 2014