



2021/25 Inland

<https://www.jungle.world/artikel/2021/25/mobil-ohne-auto>

Autogerechte Stadtplanung ist in Berlin nicht mehr zeitgemäß

Mobil ohne Auto

Von **Marek Winter**

Tiefgreifende soziale und ökonomische Umbrüche machen eine autozentrierte Infrastruktur in den Städten nach und nach obsolet. In Berlin werden Forderungen nach einer Mobilitätswende und dem Ende des Autobahnausbaus lauter.

Am ersten Junisonntag dieses Jahres fand die traditionelle Fahrradsternfahrt des Berliner Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs (ADFC Berlin e. V.) statt. Nach Schätzungen der Veranstalter beteiligten sich 20 000 Menschen. Dabei handelte es sich nicht um einen Massenausflug zum Sommeranfang, sondern um eine der größten regelmäßig stattfindenden verkehrspolitischen Demonstrationen in der Bundesrepublik.

Die im Homeoffice tätigen Bewohnerinnen und Bewohner innerstädtischer Gegenden sind auf ein eigenes Auto nicht mehr angewiesen.

Zwei der Hauptforderungen der Demonstrierenden waren ein Investitionsstopp für die allein auf Kraftfahrzeuge ausgerichtete Verkehrsinfrastruktur und der sukzessive Rückbau von Schnellstraßen und Autobahnen wie der Stadtautobahn A 100 zugunsten klimafreundlicher Verkehrslösungen. Dass dem erhebliche Widerstände entgegenstehen, war am Vortag der Fahrraddemonstration deutlich geworden. Im Rahmen eines bundesweiten Aktionstags für eine soziale und am Klimaschutz orientierte Mobilitätswende hatten 80 Personen den Bauabschnitt 16 besetzt, mit dem die A 100 von der Grenzallee zum Treptower Park ausgebaut, also nach Ostberlin verlängert werden soll. Ein rabiater Polizeieinsatz beendete den Protest.

Die Stadtautobahn, deren Bau Mitte der fünfziger Jahre im Westteil Berlins begann, ist eines der größten und umstrittensten Verkehrsprojekte der Stadt. Ursprünglich wurde sie als innerstädtischer Autobahnring geplant, dieses Vorhaben wurde jedoch mittlerweile aufgegeben. Dass sie nun in den Stadtteil Friedrichshain hinein ausgebaut wird, wirkt anachronistisch, sind die zugrunde liegenden Pläne doch Relikte aus einer Zeit, in der Stadtplanung sich vor allem am Ziel einer »autogerechten« Infrastruktur orientierte. Wohnen, Arbeit und Konsum sollten räumlich getrennt und die dafür jeweils vorgesehenen

Gebiete durch Straßentrassen verbunden werden, um einen ungehinderten Autoverkehr ermöglichen.

Bereits seit Anfang der siebziger Jahre wird diese Form der Stadtplanung wegen ihren negativen sozialen und ökologischen Auswirkungen kritisiert. Seit einiger Zeit wachsen europaweit die Bemühungen, die Ergebnisse »autogerechter« Planung in den Städten praktisch zu überwinden. So sammelt seit April dieses Jahres die Initiative »Volksentscheid Berlin autofrei« Unterschriften für ein Volksbegehren, um im Innenstadtbereich innerhalb des S-Bahnringes den motorisierten Individualverkehr weitgehend einzuschränken. Wenn es gelingt, dafür bis September 20 000 Unterschriften zu sammeln, muss sich das Abgeordnetenhaus mit dieser Forderung befassen. Lehnen die Abgeordneten sie ab, müssten die in einem zweiten Schritt binnen vier Monaten 170 000 Unterschriften gesammelt werden, um 2023 einen Volksentscheid zu erzwingen.

Die Chancen für eine Verkehrswende in Berlin stehen nicht schlecht: Nicht nur Grüne und Linkspartei, die derzeit mitregieren, lehnen den Weiterbau der A 100 mittlerweile ab. Auch beim dritten Koalitionspartner, der den Regierenden Bürgermeister Michael Müller stellenden SPD, wächst die Skepsis. Tino Schopf, der verkehrspolitische Sprecher der SPD-Fraktion im Abgeordnetenhaus, sagte dem *Tagesspiegel*, man habe das Thema noch nicht ausdiskutiert. Noch 2010 hatte der Landesparteiverband der Sozialdemokraten den Weiterbau, den Berliner Unternehmen und Wirtschaftsverbände fordern, unterstützt.

Anfang Juni dieses Jahres beschloss der Senat Maßnahmen für mehr Klimaschutz in Berlin. Demnach soll mittelfristig der Innenstadtbereich für Fahrzeuge mit Benzin- oder Dieselmotor gesperrt und die Null-Emissions-Zone später auf das ganze Stadtgebiet ausgedehnt werden. Dieser zweite Schritt würde dann auch die A 100 betreffen.

Die Covid-19-Pandemie hat auch in Berlin die Diskussionen über die Zukunft innerstädtischer Mobilität befeuert. Noch nie seit dem Beitritt der DDR zur Bundesrepublik im Jahr 1990 gab es in der Zeit von März bis Juni deutschlandweit weniger Verkehrstote als 2020. Besonders bei PKW-Insassen sowie Fußgängerinnen und Fußgängern sank die Zahl deutlich, was auf die eingeschränkte Mobilität insbesondere während der ersten Pandemiewelle zurückzuführen ist.

Gleichzeitig erhöhte die Pandemie das Bedürfnis nach Mobilität abseits öffentlicher Verkehrsmittel, die viele wegen der Ansteckungsgefahr mieden. In diesem Zusammenhang wurde auch über eine Renaissance des Automobils diskutiert. Vor allem betrifft das aber den Fahrradverkehr: Auf den Straßen Berlins reichte der Platz für Fahrräder nicht mehr aus. Die Zweiradnutzung nahm in der Pandemie um bis zu 25 Prozent zu.

Durch die Einrichtung von sogenannten Pop-up-Fahrradwegen versuchten der Berliner Senat und die Bezirksämter, dem gestiegenen Bedarf zu begegnen. Dass damit grundlegende Probleme des innerstädtischen Verkehrs nicht gelöst werden, wurde Ende Mai in Friedrichshain deutlich. Beim Versuch, einen auf einem Pop-up-Radweg parkenden Transporter zu überholen, wurde dort eine Radfahrerin von einem LKW erfasst und tödlich verletzt. Eine darauffolgende Kundgebung mit mehreren Hundert Menschen zeigte, dass das Thema viele bewegt.

Mit der zögerlichen Abkehr von einer autozentrierten Stadtplanung folgt Berlin, wenn auch als Nachzügler, einem europaweiten Trend. So wurde in den vergangenen Jahren unter anderem in Kopenhagen, Oslo, Wien und Barcelona begonnen, durch Eingriffe in die Verkehrsplanung und den Ausbau der Radwege und des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) den Autoverkehr zurückzudrängen. Selbst Paris, eine Stadt, in der sich noch vor 20 Jahren kaum jemand auf dem Rad in den Verkehr wagte, soll durch Investitionen in entsprechende Infrastruktur zur fahrradfreundlichen Stadt werden.

Diese Veränderungen sind nicht nur auf ein wachsendes Umweltbewusstsein der städtischen Bevölkerungen zurückzuführen, sondern auch auf gravierende ökonomische und soziale Umbrüche. Mit der Deindustrialisierung der europäischen Metropolen und der fortschreitenden Digitalisierung von Arbeit und Konsum wird zumindest in den gentrifizierten Innenstädten die Trennung von Wohnen, Arbeit und Konsum immer mehr obsolet. Die im Homeoffice tätigen Bewohnerinnen und Bewohner dieser Gegenden sind auf ein eigenes Auto nicht mehr angewiesen.

Das Auto war nach dem Zweiten Weltkrieg für Angestellte und Arbeiter ein Statussymbol, sie demonstrierten damit ihre Teilhabe am wachsenden gesamtgesellschaftlichen Reichtum. In Zeiten sinkender Reallöhne und steigender Wohnkosten, gerade in Großstädten, stellt das eigene Kraftfahrzeug jedoch vorrangig eine zusätzliche und oft überflüssige finanzielle Belastung dar.

Die Abkehr von der »autogerechten« Stadt erfordert allerdings erhebliche Investitionen in die Infrastruktur. Analog zu dem seit der Finanzkrise 2008 verstärkt zu beobachtenden Erwerb von Immobilien als Anlageobjekte eröffnet der dadurch entstehende Kapitalbedarf der Kommunen für private Anleger die Möglichkeit, Kapital, das in der Privatwirtschaft nicht mehr gewinnbringend angelegt werden kann, in Form der staatlichen Kreditaufnahme zu investieren. Die urbane Verkehrswende, die der vom Autoverkehr geplagten Bevölkerung der Innenstädte einen Gewinn an Lebensqualität verspricht, ist damit auch Teil der unter dem Schlagwort »Green New Deal« subsumierten Modernisierung des Kapitalismus.

Das erklärt, warum diese in Deutschland langsamer durchgesetzt wird als in anderen europäischen Ländern. Trotz aller Absichtsbekundungen zum Klimaschutz ist die Automobilindustrie noch immer der ökonomisch wichtigste Wirtschaftszweig hierzulande. Sie ist auch deshalb so stark, weil der Absatz ihrer Produkte staatlicherseits nicht nur durch die Bereitstellung einer entsprechenden Infrastruktur, sondern im Krisenfall auch durch direkte Subventionen gestützt wird. Das Ziel, den motorisierten Individualverkehr grundlegend zugunsten von Klimaschutz und städtischer Lebensqualität zu reduzieren, ist damit nicht vereinbar.