

## Autofrei ist sexy

Die 20er Jahre waren goldene Zeiten für die Berliner. Nie zuvor bewegten sie sich so leicht und schnell durch die Stadt – und benutzten dabei fast ausschließlich Bus und Bahn. Mittlerweile prägen Autos das Stadtbild. Das muss nicht so bleiben, findet Umwelt-Aktivist Felix Creutzig

Schon jetzt bereitet es oft viel Vergnügen, mit dem Fahrrad durch den Kiez zu kreuzen. In Prenzl'berg und Mitte fahren Eltern stolz ihre Kleinkinder in stabilen Transportfahrrädern herum. Die bequemste Art einzukaufen ist der Fußweg um die Ecke zum türkischen Bäcker. Fast zu jeder Tageszeit kann jeder Flecken Berlins mit der BVG erreicht werden. Der Berliner hat sein Auto nicht nötig, um sich gut zu fühlen.

Klar: Autofahren macht auch Spaß. Vor allem, wenn die Straßen leer und die Natur weit ist. Doch der Alltag entspricht nicht dieser in der Werbung vorgelebten Utopie. Be-

rufungsverkehr ist stockend und anstrengend. Darüber hinaus: Autofahren kostet auch. Allein die monatlichen Unterhaltskosten betragen mehr als ein BVG-Monatsticket.

Das Autofahren ist teuer, und steigende Ölpreise lassen die Kosten weiter steigen.

Doch nicht nur der Autofahrer, alle Stadtbewohner sind betroffen. Feinstaub führt zu Atemwegserkrankungen, Verkehrslärm ist Hauptverursacher von Stress, 70 Prozent der Bevölkerung fühlen sich durch den Straßenverkehr belästigt. Das Risiko eines Verkehrsunfalls ist tausendfach höher, als

von einem Terroranschlag getroffen zu werden. Autos nehmen den größten Teil der Verkehrsfläche ein und lassen Fußgängern mancherorts nur enge Bürgersteige über. Wer es ökonomisch will: Vier Milliarden Euro kostet all dies die Berliner jedes Jahr.

Berlin gewinnt durch weniger Autoverkehr. Berlin ist eine Stadt, die immer unterwegs ist. Doch das hat nichts mit dem Auto zu tun. Mehr als die Hälfte aller Berliner ist schon jetzt ohne Auto mobil. Gerade diese Mehrheit profitiert am meisten, wenn auch andere auf das Fahrrad oder die BVG umsteigen. Die Lebensqualität ist gerade dann hoch, wenn städtische Umgebung auch Lebensraum ist. Lebensraum zum Atmen, zum Bewegen, zum Wohlfühlen. Übrigens, aber das nur nebenbei: Weniger Autoverkehr ist auch mehr Klimaschutz. Selbst viele Autofahrer denken, dass sie auch

auf ihr Auto verzichten könnten – wären nur noch etwas mehr Alternativen geboten.

Was sind also die Instrumente für ein noch lebenswerteres Berlin? Das Ziel „autofrei“ ist kein Wert an sich. Das Auto ist jedoch für die oben genannten negativen Folgen sogenannter externer Kosten verantwortlich. Pragmatisch betrachtet geht es also nur darum, diese externen Kosten zu internalisieren: Der Verursacher soll zahlen, nicht aber der Steuerzahler oder Stadtbewohner.

Der Berliner Senat führt zum Jahresanfang eine Umweltzone ein, weil die Feinstaubbelastung mancherorts über den erträglichen Grenzwerten liegt. Damit kommt der Senat der EU nach, die Maßnahmen gegen die Feinstaubbelastung und den Verkehrslärm einfordert. Die neue Umweltzone erreicht durch Verbote, dass die größten

# Stadt, Land, Luft

Anfang des nächsten Jahres führt der Senat eine Umweltzone ein. Innerhalb des S-Bahn-Rings dürfen dann nur noch Autos fahren, die strenge Abgasnormen erfüllen. So soll die Belastung durch Feinstaub gesenkt werden. Den Gegnern des motorisierten Individualverkehrs ist das zu wenig. Um die private Nutzung von Automobilen weiter einzudämmen, verlangen sie eine Citymaut nach Londoner Vorbild. Sollen Berliner Autofahrer künftig einen Wegzoll bezahlen, um durch die Innenstadt fahren zu dürfen? Hier lesen Sie, was dafür spricht und was dagegen

## Autofahrer sind auch Menschen

Die Feindseligkeit, die Autofahrern entgegenschlägt, trägt hysterische Züge. Statt ihnen mit neuen Abgaben das Leben künstlich schwer zu machen, sollten die Alternativen zum Auto noch attraktiver gestaltet werden, sagt tip-Chefredakteur Heiko Zwirner

Vor ein paar Jahren bekam ein lieber Kollege von seinen Eltern einen fabrikneuen Opel Corsa geschenkt. Da er damals noch in Friedrichshain wohnte, sah die Kiste schon nach ein paar Wochen so aus, als hätte er damit an einem Demolition-Derby teilgenommen: Der Lack war zerkratzt, der Außenspiegel und die Antenne waren abgebrochen, und die Reifen hatten sie ihm auch noch plattgestochen.

Autofahrer hatten es in dieser Stadt schon immer schwer. Inzwischen ist es üblich, sie wie Schwerverbrecher zu behandeln. Auf der Rangliste der unbeliebtesten Zeit-

und Rauchern. Sie gelten als unbelehrbare Egoisten, die ihren persönlichen Komfort rücksichtslos über das Wohl der Allgemeinheit stellen und für den Klimawandel ganz allein verantwortlich sind. Das hat

### CONTRA

zur Folge, dass ein Autofahrer, der seine Karre abends in Kreuzberg abstellt, dankbar sein kann, wenn sie über Nacht nicht abgefackelt wird. In diesem Jahr wurden in Berlin bereits 106 Autos angezündet.

Selbstverständlich sind nur die wenigsten Autogegner so militant, dass sie vor Wut gleich zum Benzinkanister greifen. Und damit wir uns nicht missverstehen: Autofahr-

Wenn man nicht gerade in Alaska, im australischen Outback oder in anderen von öffentlichen Verkehrsmitteln unerschlossenen Regionen lebt, sollte man die Kiste deshalb stehen lassen, wann immer es geht. Hinzu kommt, dass unter Berliner Autofahrern immer wieder eine besondere Form von kognitiver Störung auftritt. Viele von ihnen scheinen nicht in der Lage zu sein, Fußgänger, Radfahrer und Velotaxis als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer wahrzunehmen.

Derlei Defizite Einzelner ändern jedoch nichts daran, dass es auch in dieser Stadt immer wieder Situationen gibt, in denen das Auto als Verkehrsmittel unschlagbar ist. Zum Beispiel, wenn man mit kleinen Kindern unterwegs ist, sperrige Güter wie Getränkeboxen oder Möbelstücke transportieren möchte oder generell nach 20 Uhr, wenn die unzusammenhängende Taktung von

Odyssee macht. Deshalb haben sich viele Berliner dafür entschieden, sich die Vorzüge eines eigenen Autos zu leisten.

Ab Januar wird nun eine Umweltzone dafür sorgen, dass diese Vorzüge innerhalb des S-Bahn-Rings nur noch mit schadstoffarmen Fahrzeugen wahrgenommen werden dürfen. (Ausgenommen sind nur die ollen Einsatzfahrzeuge der Polizei, aber das ist eine andere Geschichte.) Den Gegnern des Individualverkehrs reicht das nicht. Um die Nutzung von PKWs weiter einzudämmen, wollen sie eine Citymaut nach Londoner Vorbild. Seit 2003 müssen Autofahrer dort pro Tag acht Pfund bezahlen, wenn sie in die Innenstadt wollen.

Die Verkehrssituation in Berlin ist jedoch kaum mit London zu vergleichen. Für Bürgermeister Ken Livingstone war die Einführung einer Citymaut die Ultima Ratio, um die engen Straßen seiner Innenstadt vor

# Citymaut | Berlin

Verursacher der Luftverschmutzung aus der Stadt ausgeschlossen werden. Damit werden die Gesundheitsfolgen für die Allgemeinheit gemindert - das ist zu begrüßen. Andererseits ist die Behandlung im weiteren Sinne nicht gerecht und effizient. Die „etwas harmloseren“ Verschmutzer werden überhaupt nicht betroffen, während andere sogar den Gebrauchswert ihres Autos verlieren.

Eine Innenstadtmaut bietet da mehr Differenzierung: Hier kann nach Grad der Verschmutzung bezahlt werden. Das ist ökonomisch effizient und hat trotzdem einen sehr positiven Effekt für Mensch und Umwelt. Ähnliche Maßnahmen sind in London und Stockholm sehr positiv angekommen. Für uns bedeutet die Maut: Mit dem eingenommenen Geld wird die BVG billiger, und Westberliner Tramlinien können wiederbelebt werden (vom

Nordbahnhof zum Hauptbahnhof, bei der Kanzlerin vorbei zum Potsdamer Platz): Effektiv wird der Berliner noch mobiler - goldene Zeiten für Berliner Mensch und Luft. ■



**Felix Creutzig gründete zusammen mit Bernhard Knierim die Initiative Berliner Luft, die sich für eine**

**umweltfreundliche Nahverkehrspolitik einsetzt. Das Akronym Luft steht dabei für „Leiser umweltfreundlicher Transport“. Durch Kommunikation mit Interessierten und der lokalen Verwaltung das Bewusstsein für das Thema steigern und konkrete Projekte, von der Fahrradstraße bis zur Innenstadtmaut, voranbringen.**

► [www.berliner-luft.org](http://www.berliner-luft.org)

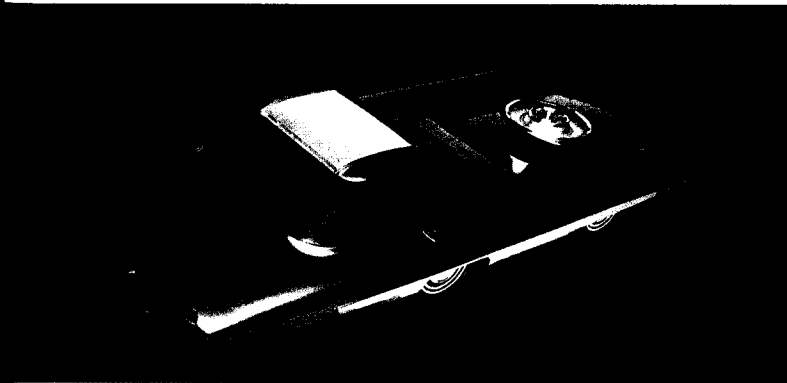


Foto: The Henry Ford, Dearborn/USA

London hat über sieben Millionen Einwohner, und im Einzugsgebiet der Metropole leben noch einmal so viele Menschen. Viele von ihnen pendeln täglich in die Innenstadt. Berlin dagegen ist vom Verkehrskollaps weit entfernt. Hier kommen 300 Autos auf 1000 Einwohner - weniger als in jeder anderen deutschen Stadt. Und da das Einzugsgebiet der Bundeshauptstadt hauptsächlich aus Wiesen und Wäldern besteht, ist auch die Zahl der Pendler überschaubar. In Berlin fließt der Verkehr meist selbst zu Stoßzeiten, Staus gibt es eigentlich nur dank einer völlig unkoordinierten Baustellenplanung, bei Staatsbesuchen oder an Wochenenden, wenn Teile der Innenstadt für Volksfeste und Fanmeilen gesperrt werden. Erhebungen der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung zeigen zudem, dass der Autoverkehr in den letzten Jahren nicht zugenommen hat, sondern weniger geworden ist. Die steigen-

tragen, dass sich der Verkehr in Zukunft noch stärker vom Auto aufs Fahrrad und die öffentlichen Verkehrsmittel verlagert.

Eine weitere finanzielle Belastung der Autofahrer durch eine Citymaut ist einfach unnötig. Stattdessen sollte man alles daran setzen, die Alternativen zum Auto noch attraktiver zu gestalten - zum Beispiel durch den weiteren Ausbau der Radwege und durch eine vernünftige Tarifpolitik bei den öffentlichen Verkehrsmitteln.

PS: Der Kollege hat seinen Corsa übrigens längst verkauft und ist aufs Fahrrad umgestiegen. Aus Friedrichshain ist er weggezogen, weil ihm die Nachbarn auf die Nerven gegangen sind.



**Heiko Zwirner ist Chefredakteur des tip. Ab und zu fährt er einen goldenen Opel Astra, der die Abgas-**