

„Erst der Mensch und dann das Auto!“ Dieser Satz ist ein Zitat aus der mündlichen Urteilsbegründung des Oberverwaltungsgerichtes Berlin. Erstmals sind Betroffene gegen den weiteren Ausbau der Stadtautobahn Berlin juristisch vorgegangen und der Bebauungsplan wurde für nichtig erklärt. Über ihre Arbeit in einer Bürgerinitiative berichten Mitarbeiterinnen.

Schöneberg ist der zweitdichtbesiedelste Bezirk in Berlin. Er hat nur 3 % Grünfläche zur Verfügung, dafür aber 35 % Verkehrsfläche anzubieten.

In diesem Innenstadtbezirk sollte schon vor Jahren die bereits begonnene Stadtautobahn Westtangente weitergebaut werden. Diese Autobahn, die sich mit einer durchschnittlichen Breite von 26 m noch weitere 18 km durch die Stadt fressen soll, zerschneidet nicht nur in Schöneberg gewachsene Stadtstrukturen. Sie zerstört Naherholungsgebiete, vernichtet z.B. in Tiergarten, Rehberge und im Tegeler Forst wertvollen Baumbestand und hat Lärm, Abgase, weiteren Autoverkehr und den Abriss unzähliger Wohnungen zur Folge. Für diejenigen, die in wenigen Metern Abstand zur Autobahn wohnen bleiben, bedeutet es eine unzumutbare Beeinträchtigung ihres Wohnens. In Berlin gibt es bereits eine 31 km lange Stadtautobahn und wie in kaum einer anderen Stadt ein dichtes, schnellstraßenähnliches Hauptstraßennetz. Ein Autofahrer hat – abgesehen vielleicht von einigen Unannehmlichkeiten bei der Parkplatzsuche – allen Grund sich wohlfühlen. Wie aber fühlen sich Nichtautofahrer in einer Großstadt? Wie ergeht es denjenigen, die auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen sind, die sich zu Fuß oder mit dem Fahrrad fortbewegen wollen oder müssen? Ihr Bewegungsspielraum wird in dem Maße eingeschränkt, wie dem Auto Platz geschaffen wird – das zeigen Straßenverbreiterungen vor unserer Haustür, zeigt die Umnutzung von zahlreichen Bürgersteigen und Radwegen zu Parkplätzen. Kindern wird ihr Eroberungsfeld eingeschränkt, ältere Menschen verlassen ihr Wohnquartier kaum noch, weil sie den Autoverkehr fürchten, Fußgänger und Radfahrer schweben in ständiger Gefahr und werden auf immer kleiner werdendem Straßenraum abgedrängt.

### Verkehrsbedürfnis – was ist das?

Tiefbauverwaltung, Industrie und Autolobby vermitteln oft den Eindruck, als breche der Autoverkehr schicksalhaft und daher unabwendbar über uns herein. Als gäbe es bei allen Menschen so etwas wie ein „angeborenes“ Bedürfnis, sich mit dem Auto fortzubewegen.

Doch so ist das keineswegs. Eine falsche Verkehrspolitik hat jahrzehntelang das Auto in der Planung bevorzugt und so

# Damit wir nicht unter



Cherusker-Park Schöneberg  
Vorher

zu einer Stadtentwicklung und Raumordnung beigetragen, die Wege mit dem Auto nötig machen. So entstanden und entstehen noch immer Stadtrand siedlungen ohne Arbeitsplätze, ohne Anschluß an öffentliche Verkehrsmittel. Einkaufsmöglichkeiten in der nächsten Umgebung verschwinden zugunsten eines drive-in-Supermarktes auf der grünen Wiese. Es entstehen immer größere Entfernungen zwischen den einzelnen Lebensbereichen – Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und Freizeit.

So mußte in den letzten Jahren in Berlin ständig mehr Zeit für die Wege zur Arbeit aufgewendet werden, obwohl in diesem Zeitraum Straßen ausgebaut, Autobahnen fertiggestellt und schnellere Autos hergestellt wurden.

### Lärm, Luftverschmutzung, Energie

In einer Großstadt wie Berlin sind Folgen des Autoverkehrs für jeden spürbar.

In jedem Jahr gibt es mehrere Male Smogalarm, d.h. unsere Luft hat dann eine gesundheitsschädigende Konzentration an Giftstoffen erreicht. Herz- und Kreislaufkranke sind an solchen Tagen besonders gefährdet. (1952 starben in London während einer Smogkatastrophe 4.000 Menschen). Smogalarmpläne sind unzureichend ausgearbeitet und z. T. noch nicht einmal rechtsverbindlich. Erschreckend ist die Tatsache, daß bei der Verbrennung von 50 l Benzin ebensoviel Sauerstoff in Anspruch genommen wird, wie ein Mensch in einem Jahr zum Leben braucht.

80 % des Lärms entstehen durch Straßenverkehr. Während laute Geburts-

tagsfeiern und Hundegebell nach 22 Uhr geahndet werden können, sind zur Bekämpfung des Straßenlärms keine Maßnahmen vorgesehen. Richtwert und Grenzwerte sind so hoch angesetzt, daß der in den Städten auftretende Straßenlärm offiziell als vertretbar bezeichnet werden darf. Wenn man sich auch scheinbar an die Autobahn vor der Haustür gewöhnt, so ist längst erwiesen, daß der Organismus den ständigen Schallpegel wahrnimmt und mit Nervosität, Schlafstörungen und vegetativen Beschwerden reagiert.

Wie eng Verkehrspolitik und Energiepolitik zusammenhängen, zeigt folgendes Beispiel: in den USA werden 42 % der gesamten Energie für die Herstellung, Betreibung und Vernichtung (z.B. Verschrottung, Lagerung etc.) von Verkehrsmitteln verwendet. In der Bundesrepublik werden heute rund 20 % der Gesamtenergie für Verkehr aufgewendet, davon allein 80 %, um die 25 Millionen Autos in Gang zu halten. Die Bürgerinitiativen treten ein für einen grundsätzlichen Wandel der Verkehrs- und Stadtplanung und fordern eine Reduzierung des Autoverkehrs zugunsten der nichtmotorisierten Aktivitäten in einer Stadt. Die Nutznießer dieser neuen Verkehrspolitik sollen diejenigen sein, die in der bisherigen Planung unter den Tisch ge-

fallen sind – es sind die gleichen Bevölkerungsgruppen, die auch in anderen Bereichen mit schwerwiegenden Benachteiligungen zu kämpfen haben.

- die Kinder und Jugendlichen
- die älteren Bürger
- die Behinderten
- die Nichterwerbstätigen

# die Räder kommen...



Nachher

- die in ihrer großen Mehrzahl nicht über ein Auto verfügenden Frauen
- insgesamt die Gruppe der Nichtmotorisierten, der Fußgänger und Radfahrer.

## Wir sind kein „Volk von Autofahrern“!

Nur 29 % aller Bürger und nur 60 % aller Haushalte haben ein Auto. Von diesen Autos wird jedoch knapp die Hälfte (40 %) werktags von dem „erwerbstätigen Haushaltsvorstand“ (meistens der Mann) beansprucht und steht somit den Familienmitgliedern nicht zur Verfügung.

Doch selbst wenn das Auto vor der Tür stünde, es könnten nur wenige Hausfrauen benutzen: nur 35 % der Frauen, jedoch 77 % der Männer haben einen Führerschein. Die Kinder und Jugendlichen sind in dieser Rechnung ohnehin nicht enthalten. Sie benutzen Verkehrsmittel, die in der heutigen Planung „vergessen“ werden: den öffentlichen Nahverkehr, das Fahrrad oder sie gehen zu Fuß. Ein großer Teil der Bevölkerung ist also nicht motorisiert. Warum werden ihre Interessen dann so erschreckend wenig in der Planung berücksichtigt?

Ein wichtiger Grund dafür ist u.a. sicher, daß diejenigen, die planen, in der Regel Männer zwischen 30 und 60, Angestellte und Beamte sind, fast ausschließlich Autofahrer und dementsprechend autoorientiert. Sie müssen keine Kinderwagen in Busse zwängen und U-Bahn-Treppen runtertragen, sie vermissen keine Radwege in der Innenstadt. Unter ihnen ist kaum jemand,

der mit seinem Rollstuhl an den Bordsteinkanten scheitert und der wegen seiner altersbedingten Gehbehinderung die grüne Ampelphase niemals schafft. Kinder, Fußgänger, Radfahrer, alte Menschen haben keine so machtvolle Lobby, wie das Heer der autofahrenden Planer und Politiker. Im Berliner Abgeordnetenhaus z.B. kommen von den rund 140 Abgeordneten nur etwa 20 nicht mit dem Auto zu den Sitzungen. Wäre der Anteil der Autobesitzer an der Bevölkerung repräsentativ im Parlament vertreten, so kämen etwa 105 Abgeordnete von 140 zu Fuß oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln.

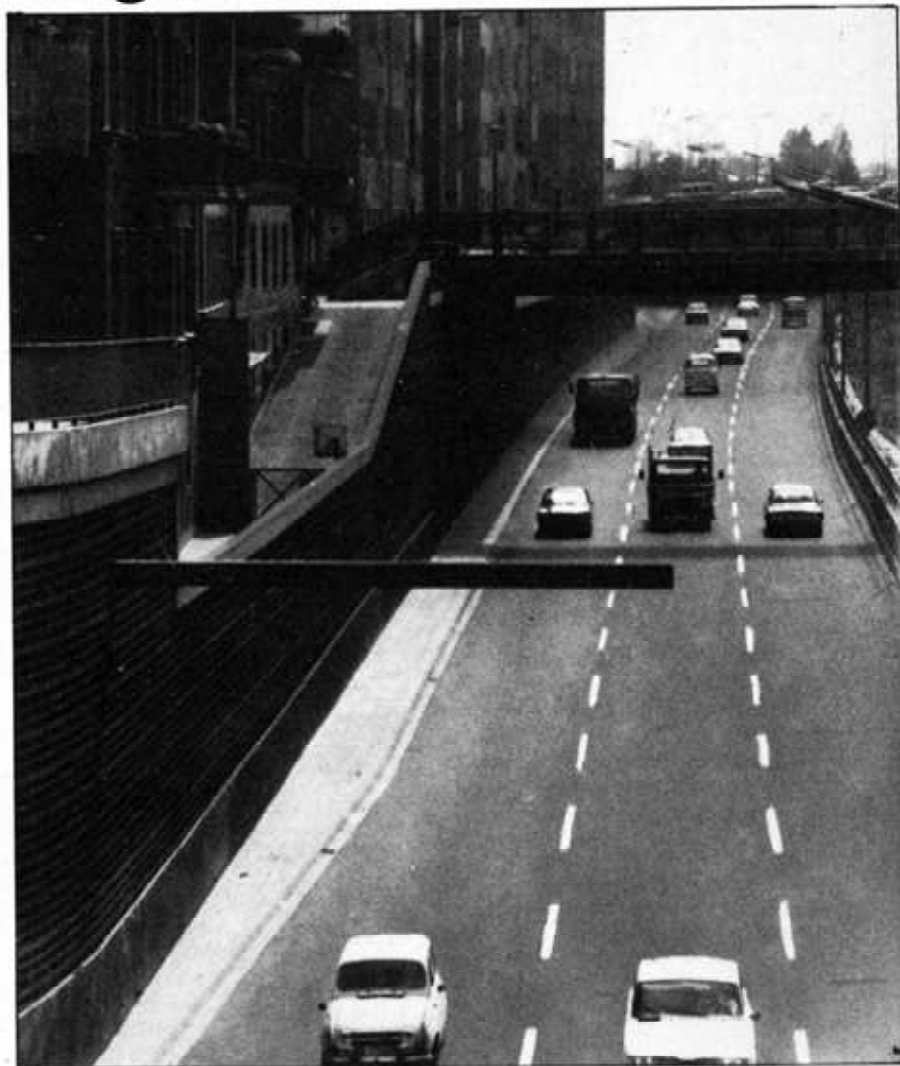
*Elke Kuhne*

## Ein Erfahrungsbericht

Ich bin 30 Jahre alt, von Beruf Technische Assistentin für Chemie und Biologie und arbeite seit 4 1/2 Jahren in der Bürgerinitiative Westtangente mit. Das kam so...

Aufgewachsen auf einem Bauernhof, weit draußen auf dem Lande, kam ich erst als Erwachsene nach Berlin. Leben in der Stadt bedeutete für mich Vergnügen,

## Bürgerinitiative Westtangente



Fotos: Bürgerinitiative Westtangente