



## Autofrei

**M**ein Weg ins Büro führt über die Bundesallee und den Ku'damm, auch am Bahnhof Zoo vorbei. Die sechsspürigen Straßen bis dahin sind Autoland. Mit meinem Fahrrad bin ich hier gerade so geduldet, nicht unbedingt beachtet. Hier werden die Regeln von den großen Jungs gemacht, die mir mit ihren leistungsstarken Motoren wie moderne Raubritter erscheinen. Diesen Herren in ihren Festungen gehört das Territorium, sie lassen sich von keinem etwas sagen. Fußgänger und Fahrradfahrer gehören ja auch wirklich nicht auf die Straße. Von einer Hauswand zur gegenüberliegenden wird dem Auto drei Viertel der Fläche zugemessen, den Rest teilen sich die anderen.

Dazu fahre ich vorbei an einer endlosen Kette von parkenden Autos. Stoßstange an Stoßstange. Und jeden Augenblick kann jemand die Tür aufreißen, ohne mich zu sehen. Radfahren in Berlin ist wie eine Wildwasser-Kajak-Fahrt auf der Ötztaler Ache. Nur die Furchtlosen kommen mit Glück ans Ziel. Aber wer hat eigentlich entschieden, dass Autos einfach so am Straßenrand abgestellt werden können? Der Parkstreifen ist in der Regel so breit wie der Bürgersteig inklusive Radweg. Wie kann das heute noch akzeptiert werden? Ein Anwohnerparkausweis kostet in Berlin 10,20 Euro. Im Jahr. Das ist für einen zehn Quadratmeter großen Parkplatz neun Cent pro Quadratmeter Monatsmiete. Wer legt sowas fest? Die Autoindustrie? Allein der Verwaltungsaufwand ist höher.

Puh, die Luft ist stickig, riecht eklig und ist giftig. Gefahr im Verzug. Berlin hat ja bereits den Verkehrsnotstand ausgerufen. Autos erzeugen einen besonders unangenehmen Lärm: spontan und aggressiv. Ein Pkw-Fahrer in seinem Gehäuse nimmt das nicht so wahr. Denn er ist akustisch entkoppelt, entfernt von seiner Umgebung. Schöne Gebäude, interessante Menschen, großzügige Räume, bemerkenswerte Tiere und Pflanzen huschen an ihm vorbei, ohne wahrgenommen zu werden. Alles geht ja so schnell. Ah, rote Ampel, abbremsen, auf das Fahrzeug vorne achten, was kommt von hinten?!

Vor dem Bahnhof Zoo befindet sich kein großzügiger öffentlicher Platz mit hochgewachsenen Bäumen. Auch kein lebendiges Quartier mit vielen interessanten Menschen. Hier fahre ich über einen riesigen Parkplatz. Für den legendären Bahnhofsvorplatz fällt Berlin nichts Besseres ein als eine Asphaltwüste für 200 oberirdische Pkw-Stellplätze.

Ist das tatsächlich die Stadt, die wir uns wünschen? Die uns ein gutes, gesundes und ausgewogenes Leben ermöglicht? Können wir uns damit zufriedengeben? Wollen wir das so akzeptieren? Über eine leichte Rampe fahre ich weiter am Zoo vorbei, der strenge Geruch der Ziegen und Elefanten weht über den Zaun. Dann biege ich über die Schleuseninsel in den Tiergarten ein. Und lasse endlich die Autostadt hinter mir.

Der Kontrast könnte kaum größer sein. Die Luft wird schlagartig frischer, ein Sandweg ersetzt das Kopfsteinpflaster, der

**ZUR PERSON Eike Becker** leitet seit Dezember 1999 mit Helge Schmidt gemeinsam das Büro Eike Becker\_Architekten in Berlin.

Internationale Projekte und Preise bestätigen seitdem den Rang unter den erfolgreichen Architekturbüros in Europa. Eike Becker\_Architekten arbeiten an den Schnittstellen von Architektur und Stadtplanung mit innovativen Materialien und sozialer Verantwortung.

Verkehrslärm wird gedämpft, ich gleite scheinbar schwerelos vorbei an jahrzehntealten Laubbäumen, Wildblumenwiesen, klaren Bächen und Seen, dichtem Schilfufer und blühenden Rhododendren. Durch die Blätter der Eichen fällt warmes Sonnenlicht, die feuchte, kühle Waldluft tut mir gut, ich atme tief durch, bemerke Vogelkästen, umkurve hier und da den druckvollen Strahl der Bewässerungsanlagen, freue mich über den Blick in die Bellevueallee auf das Bundespräsidialamt, höre Blaumeisen, Amseln, Kleiber, Drosseln, sehe Buchfinken und Stare, die gerade ihre Nester bauen. In mir breitet sich das Gefühl von Glück und Ruhe aus. Das Erlebnis der prallen, saten Natur weckt in mir vermutlich jahrmillionen alte Gefühle, appelliert an ein genetisches Programm, das vielen Lebewesen gemeinsam ist.

Im Vorbeifahren fällt mein Blick auf einen betenden Prediger, einen zurückgelassenen Schlafsack, ein Liebespaar auf einer Parkbank, zwei Freundinnen mit gleicher Sonnenbrille, eine Mutter mit Kopftuch und Tochter und viele tausende Radfahrer. In meinem Auto hätte ich die nicht wahrgenommen, ja, ich wäre diesen Menschen vermutlich nie begegnet.

Mein Umweg durch den Tiergarten führt zu zehn Minuten längerer Wegstrecke und 45 Minuten zusätzlicher purer Lebensfreude am Tag. Nicht jeder Arbeitsweg kann heute durch Parks und entlang Gärten führen. Klar.

Aber warum ändern wir das nicht?

Warum machen wir nicht die ganze Stadt zum Park? Was hindert uns daran, den Tiergarten in die ganze Stadt hinaus zu erweitern und den Park vor jede Haustür zu bringen? Geht nicht? Da stehen ja die Autos? Da sind ja die Straßen, auf denen die Pkws fahren? Klar. Aber ist das so gut? Haben Sie sich schon mal darüber Gedanken gemacht, warum das Leben in der Stadt für die meisten so anstrengend ist? Und warum so viele den Eindruck haben, nicht das zu bekommen, was ihnen eigentlich zusteht? Könnte das zum Beispiel an den etwa 50 Stunden liegen, die durchschnittlich jeder jährlich im Stau verbringt? Mehr als eine Arbeitswoche Frust und Längeweile, die Berufspendler, Tagesausflügler, Zum-Supermarktfahrer, Die-Kinder-von-der-Schule-Abholer – kurz: alle Pkw-Fahrer – nervt. So viel vergeudete Lebenszeit.

Ja, die Autostadt ist dreckig, laut und giftig. Sie verbraucht riesige Bodenflächen und Unsummen fossiler Energie. Und ist für Kinder, Alte und überhaupt Menschen ziemlich lebensgefähr-

lich. Das kann so nicht bleiben. Die Städter brauchen bessere Städte. Städte, die nicht für Autos gemacht sind, sondern für Menschen.

Also, wie sieht die Stadt für Menschen – und Tiere – aus, wenn die Autos draußen bleiben? Wenn die Innenstädte autofrei werden? In Berlin z. B. betrifft das den Bereich innerhalb des S-Bahn-Rings, ein Zehntel des Stadtgebietes, in dem fast ein Drittel der Berliner wohnt. So groß ist das gar nicht. Mit dem Fahrrad braucht man von einer Seite zur anderen nicht länger als 45 Minuten.

Wie die autofreie Stadt geht, wissen wir schon.

Wenn die Pkws und Parkplätze Schritt für Schritt aus der Innenstadt entfernt sind, werden richtig viele Flächen frei.

22 Prozent von Berlin sind Verkehrsflächen.

Die können dann für Gemeinschaftsgärten, für Skateparks, zum Boulespielen, für Radwege, für Wohnungen, für Kultur und Sport viel besser genutzt werden.

Alle sollen die Möglichkeit haben, sich zu bewegen. Aber durch Einfamilienhaus-siedlungen an den Stadträndern und Massentourismus wächst der Bedarf an unsinniger, leidvoller Mobilität und erzeugt dann immer mehr ökologische Probleme und Gesundheitsbelastungen. Dem lässt sich nicht durch leistungsstärkere Autos und immer noch mehr Straßen und Parkplätze Abhilfe schaffen. Sondern nur durch weniger Bewegung, digital unterstützte Kommunikation und den Umstieg

auf soziale Verkehrsmittel. Die städtische Mobilität der Zukunft ist im Wesentlichen ein digital verknüpftes Netzwerk aus Fahrrädern, Pedelecs, Ruf- und Linienbussen, Trams, S- und U-Bahnen, Regional- und Fernbahnen.

Ich habe da ein paar Ideen, was man mit dem Geld machen sollte, das nicht zur Stützung der Autoindustrie verwendet wird: die Radwegenetze ausbauen, auch für Lastenräder und Kinderanhänger. Die Attraktivität der Innenstädte für Fußgänger erhöhen, Parkplätze und Straßen zurückbauen, emissionsfreie Busse kaufen, Rufbussysteme aufbauen, mehr Komfort im ÖPNV schaffen und Bäume pflanzen.

Das geht nicht? Ist zu radikal? Über Jahre bin ich die 5,4 Kilometer zu meinem Büro jeden Tag mit dem Auto gefahren, häufig durch den Tiergartentunnel. Unter dem Tiergarten durch. Ohne auch nur eine Stieleiche, eine Bachstelze oder eine Tai-Chi-Gruppe gesehen zu haben. Wie dumm von mir. «

Die Stadt sollte für Menschen sein, nicht für Autos. Die Autostadt ist dreckig und laut. Ein paar Gedanken darüber, wie Stadt aussehen könnte, wenn Autos tatsächlich draußen blieben.