

In dieser Woche wird vor dem Bundesverwaltungsgericht der Weiterbau der Berliner Stadtautobahn A 100 verhandelt. Höchste Zeit, dass Diejenigen Gehör finden, die in der größten deutschen Metropole auf Tempo angewiesen sind.

Das schnelle Berlin

15.November 2012, Gerd Held

Michael Zenker (43) ist selbstständiger Zimmermeister und legt mit seinem Transporter im Jahr 24000 km zurück, das sind 15% seiner täglichen Arbeitszeit. Es gibt im Moment viel Arbeit, vor allem Dachsanierungen. „Meine Baustellen liegen überall in Berlin oder Brandenburg,“ sagt er, „das Handwerk, das nur den eigenen Kiez bedient, gibt es kaum noch.“ Wenn er morgens von seiner Wohnung am Prenzlauer Berg aufbricht, geht es zuerst zu seinem Lager in Britz und dann zum Kunden. Ein täglicher Dreiecksverkehr also. Den Standort für das Lager hat er gewählt, als er viele Kunden im Berlin Südwesten hatte, aber sein Markt ist gewandert und er kann mit Wohnung und Lager nicht immer wieder umziehen. Also müssen die Aufträge mit mehr Fahrkilometern bearbeitet werden und da wird dann die Pünktlichkeit ein ganz wichtiges und zerbrechliches Gut. Michael Zenker ist über jeden Tag froh, an dem die Fahrerei einmal ohne größere Hindernisse und Zwischenfälle abgeht. Seine Grundempfehlung an die Verkehrspolitik: „Man soll uns das Leben nicht immer komplizierter machen.“

Das könnte auch Klaus Wohnig (46) unterschreiben. Er fährt für einen ambulanten Pflegedienst mit dem Stammgebiet Neukölln/Kreuzberg. Seine Touren reichen bis nach Charlottenberg und Steglitz hinein. Bei einer Runde mit 6 Patienten sitzt er 1,5 – 2 Stunden im Auto, „es gibt auch Runden mit 10 Patienten und an manchen Tagen sind zusätzlich Einkäufe zu erledigen. 20-30% unserer Arbeitszeit sind Fahrzeit.“ Umsteigen auf Bus oder Bahn? Unvorstellbar, das würde 4-5 Stunden mehr Zeit kosten. Die Verkehrssituation ist nicht durchgängig schlecht, aber doch häufig grenzwertig. „Morgens im Berufsverkehr kann es schon mal 45 Minuten von Kreuzberg nach Charlottenburg dauern“. Die Patienten sind sehr auf ein pünktliches Eintreffen ihres Pflegedienstes angewiesen. „Manche haben Verständnis für unsere Probleme, manche auch nicht.“ Es kommt vor, dass Leistungen verschoben werden, damit bei Zeitverlusten auf der Straße die Tour überhaupt geschafft wird. „Der Pfleger will gute Arbeit machen, aber er muss immer schon an den nächsten Patienten denken.“ Auf eine weitere Ausdehnung von Tempo 30 ist Klaus Wohnig deshalb sehr schlecht zu sprechen. „Wenn alle langsamer fahren, würden die Anfahrtkosten höher und man müsste mehr Pflegeautos auf die Straße bringen. Dann würde alles noch voller.“

Geschwindigkeit ist nicht alles, aber ohne Tempo wären die langsameren Momente des Lebens gar nicht möglich. Das ist eigentlich eine einfache Logik und doch gibt es heutzutage die verbrei-

tete Vorstellung, auf unseren Straßen würde eine sinnlose Hast herrschen. In seiner Geschichte „Momo“ erfand der Kinderbuchautor Michael Ende die bösen „Zeitdiebe“ - Männer in grauen Anzügen, die mit ihren Minutenkalkulationen den großzügigen Zeitvorrat des Lebens kaputt machten. Sind unsere Zimmermeister und Pflegedienstfahrer also Zeitdiebe, wenn sie möglichst kurze Fahrzeiten wünschen? Nein, es ist umgekehrt. Ein zäher Verkehr raubt ihnen – und ihren Kunden – wertvolle Zeit. Schnelligkeit kann ein Gebot der Sorgfalt sein. Ohne sie käme man weder zur Arbeit noch zum Leben. Der Momo-Traum von einer Zeit, die man sich einfach nur nehmen muss, verkennt ihre fundamentale Knappheit. Wer entschleunigen will, muss erstmal beschleunigen. Dabei kommt man um motorisierte Verkehrsmittel nicht herum. Es ist keine Marotte, dass Michael Zenker und Klaus Wohnig ihr Auto wie ihren Augapfel hüten.

Tempo gehört zur Wirtschaftsleistung

„Das Handwerk kann nicht auf öffentliche Verkehrsmittel oder das Fahrrad umsteigen“, sagt Daniel Jander von der Pressestelle der Berliner Handwerkskammer. 17000 der 30000 Mitgliedsbetriebe sind besonders stark auf Kraftfahrzeuge angewiesen, bei 80% sind es Kleintransporter bis 2,8t. Sie dienen, angesichts immer aufwendigerer Werkzeuge und Materialien als fahrende Werkstatt und Lager. Zugleich sind die Einsatzorte immer weiter verteilt. Wer sich spezialisiert, muss den Einzugsbereich vergrößern. „Das Handwerk ist heute viel abhängiger von einem flüssigen Straßenverkehr. Deshalb warnen wir vor weiteren Verlangsamungen.“ Daniel Jander ist froh, dass in Berlin zum 1. November ein vereinfachter „Handwerksparkausweis“ für Gebiete mit Parkraumbewirtschaftung eingeführt wird. Er kann eine ganze Reihe von Gewerben aufzählen, für die Schnelligkeit und Pünktlichkeit wichtig sind: Auf größeren Baustellen müssen strikt bestimmte Zeitfenster eingehalten werden, um den Gesamtablauf nicht durcheinander zu bringen. Aber auch der private Hausbesitzer, der sich extra frei nimmt, muss sich darauf verlassen können, dass der Dachdecker pünktlich kommt. Ein besonders wichtiges Rädchen im Großstadtgetriebe sind die sogenannten SHK-Handwerker: Sanitär, Heizung, Klima – da muss bei Ausfällen schnell reagiert werden, sonst können unter Umständen immense Schäden eintreten. Auch das Elektro-Handwerk hat heute hochmobile Schnelldienste, die dafür sorgen müssen, dass die Berliner Stadtmaschine reibungslos läuft.

Es ist vor allem die Zunahme von Dienstleistungen, die ein neues Tempobewusstsein mit sich bringt. Natürlich musste auch früher schnell gearbeitet werden, aber das geschah überwiegend im Innern von Fabrikhallen, Kaufhäusern und Großbüros. Heute haben sich viele Arbeitsgänge zu eigenen Diensten entwickelt, die sich von Einsatzort zu Einsatzort bewegen. Diese „Externalisierung“ führt dazu, dass viele Gewerbe und Berufe in wachsenden Umfang mobil sein müssen. Das

Gesundheitswesen zum Beispiel, mit ihren Kurierdiensten für Arzneimittel, Dentallabor-Produkten, Blutkonserven, mit ihren Rettungsdiensten, ärztlichen Bereitschaftsdiensten und dem Großbereich der ambulanten Pflege. Aber auch im Bereich „Essen und Trinken“, wo das Catering, der Getränkeotdienst, der Bio-Bringeservice und viele andere Geschäftsideen am Start sind, wird die Qualität der Lieferung wesentlich durch die Fahrzeit beeinflusst. Der Klassiker ist natürlich der Pizza-Service. Die Firma Joey's Pizza ist mit bundesweit 5000 Mitarbeitern und täglich 32000 ausgelieferten Gerichten eine der Branchen-Großen in Deutschland. „Eine Joey's Pizza soll spätestens 30 Minuten nach der Bestellung beim Kunden sein“, erklärt Katja Latuske von der Marketing-Abteilung, „Von dieser Vorgabe hängen Zuschnitt und Auswahl des Liefergebiets ab“. Im Durchschnitt wird ein Drittel der Zeit für die Zubereitung von Pizza oder Salat aufgewendet und zwei Drittel für den Weg zum Kunden. Auch bei den Beschäftigten sind zwei Drittel als Fahrer beschäftigt. Die Situation im Straßenverkehr ist für das Unternehmen existenziell. Es steht vor einer Raum-Zeit-Zwickmühle: Das Liefergebiet muss groß genug sein, damit der Kundenkreis das Geschäft tragen kann, und es muss doch so klein gehalten werden, das jede Pizza knusprig beim Kunden ankommt.

Ein weiterer Großtrend kommt hinzu. Viele Menschen wählen eine Wohnung am Stadtrand, weil sie die grüne Umgebung wünschen. Oder weil sie den teuren Mieten der Innenstadt ausweichen wollen. Beiden Faktoren dehnen die großen Städte aus und diese Ausdehnung muss durch mehr Verkehr bewältigt werden. In Deutschland folgert manche Verkehrsprognose, dass sich aus dem demographischen Wandel ein Rückgang der Verkehrsbewegungen ergibt. Doch damit wird unterschätzt, dass die heutigen Lebensgewohnheiten auch neuen Verkehr erzeugen und so die Rückgänge mehr als ausgeglichen werden. Die Statistiken sind da stur: Menschen und Güter legen immer mehr Kilometer zurück und zwei Drittel der Kilometerleistung wird motorisiert erbracht. In Berlin sind es, sehr grob gerechnet, an jedem Tag 100 Millionen Kilometer, die von Menschen und Gütern motorisiert mit privaten und öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden. Eine gewaltige Zahl. Wenn man eine allgemeine Durchschnittsgeschwindigkeit von 25 km/h ansetzt, werden für diese tägliche Fahrleistung 4 Millionen Stunden aufgewendet. Würde die Geschwindigkeit nur um 1 km/h sinken, wäre ein Mehraufwand von 166000 Stunden fällig – jeden Tag. Es ist daher alles andere als gleichgültig, wie schnell oder langsam die Berliner Straßen (und Schienen) sind.

Was heißt „schnell“ in einer Stadt?

Schnelligkeit ist ein hohes Gut, doch was heißt eigentlich „schnell“? Nicht nur die Spitzengeschwindigkeit gibt den Ausschlag, sondern auch die Gleichmäßigkeit der Bewegung. „Auf die

Flüssigkeit des Verkehrs kommt es an“, sagt Professor Dietrich Henckel vom Institut für Stadt- und Regionalplanung der TU Berlin, „Wenn eine hohe Geschwindigkeit immer wieder durch Bremsen unterbrochen wird, kann das am Ende mehr Zeit und Nerven kosten. Es zwingt auch zu größeren Abständen zwischen Fahrzeugen und das führt zu mehr Staus.“ Aber natürlich gilt immer noch das Grundgesetz der Strömungsphysik, nach dem die schnellere Leitung mehr Elemente bewältigt. Eine breitere, gerade Straße mit wenig Einmündungen, Ampeln, Baustellen oder Tempo-30-Deckelungen bewegt eine Fahrzeugzahl, die woanders schon zum Stau führt. Bei der Schnelligkeit kommt es also auf das richtige Mittelmaß an - auf ein hohes Niveau, das aber noch Stetigkeit erlaubt. Nicht beliebig langsam, sondern kontrollierbar schnell. „Zügigkeit“ ist das Schlüsselwort.

Es ist deshalb irreführend, sich die Schnelligkeit der modernen Großstadt nach dem Vorbild der Feuerwehr vorzustellen, die mit Blaulicht und Sirenen durch die Stadt jagen muss, um Menschenleben zu retten. Sie ist nur ein Extrem. Die Gesamtgeschwindigkeit einer Stadt wird viel stärker durch andere Taktgeber bestimmt: Zum Beispiel durch die beruflichen Vielfahrer und durch die mobilen Dienste. Ausschlaggebend sind auch nicht die Sonderspuren und die Nebenstraßen, sondern die Hauptverkehrsstraßen. Das kann Ardavan Ershad (68) bestätigen. Er hat lange Jahre in Berlin Taxi gefahren und auch Taxifahrer ausgebildet. „Als professioneller Fahrer bist Du nicht immer am Drängeln“, sagt er. „Dein Wagen muss im Verkehr mitlaufen“. Bei seinen Fahrgästen hat er beobachtet, dass nur 10% es extrem eilig haben und „unter Strom stehen“. Die anderen Kunden sind gelassener. Doch wenn das Taxi in langsamen Kolonnen steckt, wächst auch bei ihnen die Anspannung. Es kommt eben auf die richtige Mitte beim Tempo an und da sind 50 km/h seit langem ein solides Zivilisationsmaß. Dazu hat sich heute auch das Tempo-30-Maß eingebürgert - auf Nebenstraßen.

Einen Sinn für Geschwindigkeit gibt es auch bei den Fußgängern. Der Schritt, den die berufstätigen Berliner frühmorgens auf dem Weg zur Arbeit gehen, ist viel schneller als der Schritt, den man am späteren Morgen vor den Läden im Kiez antrifft. Aber der professionelle Fußgänger hastet nicht atemlos durch die Straßen, sein Vorbild ist nicht „Lola rennt“. Er hat seinen zielbewussten Schritt und ärgert sich, wenn herumstehende Leute den ganzen Bürgersteig versperren. Er zählt auch darauf, dass auf den S-Bahn-Rolltreppen die Langsamen die linke Seite für die Eiligen freilassen - auch das ist ein metropolitanes Zivilisationsmaß, das dem Zugereisten mit knappem, bisweilen ruppigem Ton beigebracht wird. Und auch dieser Ton hat mit Geschwindigkeit zu tun: Schon vor 100 Jahren hat der Kulturphilosoph Georg Simmel beobachtet, wie die deutsche Sprache in Berlin kürzer und prägnanter wurde.

Das schnelle Berlin hat viele Facetten. Es besteht aus vielen verschiedenen Geschwindigkeiten, die alle ihren spezifischen Platz haben. Nicht ein einziger monotoner Takt hämmert durch die Stadt, sondern ein aus den verschiedensten Takten zusammengesetzter, immer wieder wechselnder Rhythmus. Wer an ihm teilhaben will, muss sich auch in die Nöte eines anderen Verkehrsteil-

nehmers hineinversetzen können. Wer auf vierspurigen Straßen beschleunigt, kann trotzdem das Tempo 30 auf Nebenstraßen schätzen. Wer an den notorischen Ausfällen der S-Bahn leidet, müsste sich auch in die Nöte des staugeplagten Autofahrers hineinversetzen können. Das schnelle Berlin könnte ein großes Bündnis sein. Aber so ist es nicht.

Verkehrspolitik ohne metropolitanen Maß

Eine kleine Szene im Hansaviertel, Montagmorgen um kurz vor acht. Über die vierspurige Lessingstraße, eine wichtige Verbindungsstraße zwischen Charlottenburg und Moabit, schiebt sich der morgentliche Berufsverkehr mit Tempo 30. Es gibt ein Tempo-Limit auf der Straße, mit gutem Grund, denn hier liegt die Hansa-Grundschule. Sehr viele Schüler müssen die Straße hier an einer Fußgängerampel überqueren. Aber warum hat man die Tempo 30-Zone auch im weiteren Straßenverlauf über die Lessingbrücke hinaus bis zur Querung Alt-Moabit verlängert? „Früher gab es das Tempo 30 nur hier vor der Schule“, bestätigt der Polizeibeamte, der aufpasst, dass die Erstklässler sicher über die Straße kommen. „Aber dann wurde die 30er Zone auf einmal verlängert. Ohne Bürgerinformation, beinahe über Nacht.“

Das ist nur ein Detail, aber solche Details gibt es zuhauf. Sie verraten, dass in der Verkehrspolitik der größten deutschen Metropole nicht nur Vernunft, sondern auch Ideologie am Werk ist. Der wachsende Missmut der Berliner ist daher mehr als das normale Großstadt-Murren. Sie haben den Eindruck, dass ihnen unnötig das Leben schwer gemacht wird. In den kritischen Stellungnahmen der Wirtschaftsverbände schwingt der Verdacht mit, dass das Verkehrsthema von der Politik völlig unterschätzt wird. Dafür gibt es handfeste Indizien: Die Grundsanierung wichtiger Verbindungsstraßen geht nur träge voran, für die Verlängerung der Stadtautobahn A 100 gibt es keine sichere Regierungsmehrheit, während zugleich die Idee einer weiteren Ausdehnung der Tempo-30-Zonen im Raum steht. Was noch mehr beunruhigt, ist die Ablenkung der öffentlichen Aufmerksamkeit auf Sonderthemen. Das Stadtmarketing lebt schon in der „E-Mobil-Hauptstadt“ oder „Fahrrad-Metropole“, ohne dass das Kosten- und Leistungsproblem solcher Träger auch nur ansatzweise gelöst wäre. Wenn man hinzunimmt, wie fahrlässig die Berliner Politik mit dem Neubau des Flughafens und – seit Jahren - mit der maroden S-Bahn umgegangen ist, drängt sich noch ein anderer Verdacht auf: der Verdacht, dass die Politik überhaupt das Bewusstsein für die Zeitknappheiten einer Metropole verloren hat. Das schnelle Berlin existiert für sie gar nicht mehr.

Wenn die deutsche Hauptstadt offen, vielfältig und bezahlbar bleiben will, muss sie ein Verkehrssystem entwickeln, das seiner Weiträumigkeit entspricht. Es muss ein schnelles und tragfähiges System sein, und dazu bilden seine breiten Straßen – neben seinen Bahnlinien – eine gute Voraus-

setzung. „Es fährt sich eigentlich gut Taxi in Berlin“, sagt der Taxifahrer Ershad, wenn er an die großzügig bemessenen Verkehrsadern denkt.

In den 20er Jahren des vorigen Jahrhunderts erlebten diese Adern ihre erste Bewährungsprobe. Sie waren die nötige Ergänzung des ins Umland erweiterten „Groß-Berlin“. Die großen Straßen vermittelte auch ein neues, faszinierendes Stadtgefühl, wie es anderswo in Deutschland nicht zu finden war. In unserer Zeit muss eine zukunftsfähige Metropole nicht überall autogerecht sein, aber sie muss einige schnelle Achsen haben, die zigtausende Bewegungen effizient bündeln und bewältigen können. Berlin braucht wieder Tempobewusstsein, dann kann es auch den Einschnitt ertragen, den der Weiterbau der A 100 zweifellos bedeutet.

(Manuskript vom 15.11.2012, erschienen als Reportage in den Tageszeitungen DIE WELT und BERLINER MORGENPOST am 26.11.2012)