

Die CDU-Gewinne in Berlin und die Abkehr der SPD von der rot-grün-roten Koalition sind nur ein erster Schritt. Doch schon jetzt zeigt sich, wie wenig das grüne „Großstadt-Milieu“ mit den Grundaufgaben einer großen Stadt zu tun haben will. (Doppelessay „Grün verliert“, Teil I)

Wenn Grün verliert, gewinnt die Stadt

Gerd Held, 22. Februar 2023

Bei der Betrachtung der Ergebnisse der Wahlen in Berlin ist man zunächst geneigt, die SPD als große Verliererin anzusehen. Sie verlor von den 26 Direktmandaten, die sie bei der (ungültigen) Wahl 2021 gewonnen hatte, sage und schreibe 22. Die Grünen verloren nur 3 ihrer bisherigen 23 Direktmandate. Aber ihre Mandate liegen alle in den Wahlkreisen der Kernstadt, in denen sie auch vorher stark waren. Der Wahlsieger CDU, der seine Direktmandate von 21 auf 48 steigerte, gewann diese im gesamten übrigen Raum Berlins, der an Fläche und Bevölkerung die Kernstadt deutlich übertrifft. So bildet das grüne Votum eine Art Insel inmitten eines schwarzen Groß-Berlin. Für die Grünen ist diese räumliche Begrenzung ihrer Mehrheiten auf ein Klein-Berlin eine folgenreichere Niederlage als es die großen Verluste für die Sozialdemokratie sind. Denn man muss die Begrenzung an dem kolossalen Anspruch der Grünen messen.

Sie waren angetreten als die Zukunftspartei, die vorgab, die richtungweisende Vision für eine „große Transformation“ Berlins zu haben und zu verkörpern. Und diese Vision sollte für die Gesamtstadt gelten, das heißt für die sehr große Fläche des Berliner Stadtgebietes, das sich von anderen Metropolen wie zum Beispiel Paris, dessen Bürgermeister nur über einen Bruchteil der Großraumbevölkerung regiert, deutlich unterscheidet. Nun ist dieser Großanspruch der Grünen von den Berlinern deutlich geschrumpft worden. Nur knapp 280.000 Bürger (von 2.431.772 Wahlberechtigten) haben der grünen Zukunft ihre Stimme gegeben. Und räumlich ist dies Votum weitgehend auf einen engen, besonders gut ausgestatteten Binnenraum der Stadt beschränkt. Die Erfolge der Grünen in diesem Binnenraum sind also Pyrrhussiege: Das Wahlergebnis lässt die Tatsache, dass die Grünen eine Partei der Bessergestellten sind, noch deutlicher hervortreten. Von der Schwäche der SPD haben die Grünen nicht profitieren können. Die große Wählerbewegung fand ganz ohne sie statt. Die Wähler hatten andere Sorgen. Die räumliche Konzentration der Grün-Votums auf das Stadtinnere ist im Grunde eine Kapitulation vor den viel größeren Herausforderungen der Gesamtstadt. Und „Grün“ steht jetzt für einen Schonraum, in dem man sich gemütlich verbarrikadieren kann.

Die Volkspartei SPD muss nun erkennen, wie verheerend ihr strategisches Bündnis mit den Grünen für sie war. Die Grünen haben die Sozialdemokraten in eine Politik gelockt, die sie in weiten Teilen der Stadt nicht mehr wählbar machte. Die grüne Stadtpolitik macht einen Großteil der Stadtbevölkerung zu Verlierern, und so machte sie auch die Volkspartei SPD zur Verliererin. Sie wurde von den Grünen hingehalten, gelähmt, blockiert – so, wie die tragenden Gesellschaftsschichten des „grünen Zukunftsprojekts“ die Lebensformen der Mehrheit der

Berliner Bürger mit Gleichgültigkeit und Geringschätzung behandeln. Insofern ist es konsequent und richtig, wenn sich die SPD jetzt diesem grünen Sog zu entziehen versucht.

Erst die Stadt, dann die Parteien

Am Tag nach der Wahl stand in der Berliner Zeitung, die alles andere als ein „rechtes“ Blatt ist, ein Leitartikel von Moritz Eichhorn unter dem Titel „Der Anfang vom Ende“. Dort konnte man lesen:

„...auch wenn es keinen Wechsel gibt, ist diese Wahl doch der Beginn des Endes von Rot-Grün-Rot. Denn die Probleme beim Bauen, Wohnen, im Verkehr, bei der Bildung und der Sicherheit, deretwegen die Regierungsparteien abgestraft wurden, werden nicht kleiner. Ganz im Gegenteil: Es wird schlimmer werden. Es wird auch mit Enteignungen weniger Wohnraum geben, die Verkehrssituation wird dank Straßensperrungen chaotischer werden, die Sicherheitslage wird sich nicht bessern. Noch immer stand kein einziger Sylvester-Randalierer vor Gericht, geschweige denn, dass einer verurteilt wurde. Die Regierungsparteien haben kein Rezept gegen den Bildungs-Gau, den knappen Wohnraum und die Gewalt. Es sind ja gerade die Entscheidungen aus 20 Jahren SPD, Grünen und Linken, die uns genau dorthin geführt haben, wo wir uns jetzt befinden.“ (Berliner Zeitung vom 13.2.2023)

Das sind bemerkenswerte Sätze. Das Berliner Wahlergebnis (und neuere Wahlergebnisse in anderen großen Städten) signalisieren einen tieferen Stimmungswechsel. Die seit der Jahrtausendwende dominierenden Zukunftsvisionen verlieren an Zugkraft. Die Vision „ökologische und soziale Stadt“, die auf den ersten Blick alles zu bieten schien, was Politik in großen Städten sein kann, hat ihre Bannkraft verloren. Die Wähler haben gemerkt, dass eine solche „ganzheitliche Vision“ nicht im Geringsten garantiert, dass die Stadt dann auch funktioniert. Und Berlin ist das krasse Beispiel: In dieser Stadt können die elementarsten Funktionen (Termine für Personalpapiere, Führungszeugnisse, Eheschließungen, KFZ-Anmeldungen; die Sicherheit im öffentlichen Raum; der Verkehrsfluss auf den großen Verbindungsachsen; die Lernergebnisse der Schulen) immer weniger gewährleistet werden. Zwischen den Stadt-Visionen, die in bestimmten sozialen Milieus und dem Regionalsender RBB gepflegt werden, und dem realen Berlin gibt es heute einen tiefen Bruch.

In der Berlin-Wahl hat sich dabei nicht nur eine vage „Angst“ oder „Wut“ geäußert. Nein, hier wurde ein Urteil über den Zustand der Stadt gesprochen. Dies Urteil steht nun im Raum, für die ganze kommende Legislatur-Periode. Jede Regierungskoalition wird daran gemessen werden, ob es ihr gefällt oder nicht. Und auch den Massen-Medien wird es nicht gelingen, dies Urteil aus dem Gedächtnis der Berliner zu löschen. Es gibt den guten Grundsatz „Erst das Land und dann die Partei“. Er sollte auch so verstanden werden, dass der Wähler kein bloßer Parteigänger ist, sondern bei den Wahlen eine gewisse Idee des Landes - hier: der Stadt - vor Augen hat, die seinen Erfahrungen und Interessen entspricht. „Interesse“ muss nicht nur den eigenen Geldbeutel bedeuten; es enthält immer auch eine Idee des Ganzen der Stadt.

„Die Stadt muss funktionieren“

Die Tatsache, dass die CDU erhebliche Stimmgewinne zu verzeichnen hat, liegt nicht an einer bestimmten Parteisicht, zu der andere Parteien nicht fähig wären. Eher hat die CDU mit ihrem Leitmotiv „Die Stadt muss funktionieren“ einen elementaren konstruktiven Anspruch erhoben, und die Stadt zum sachlichen Maßstab der Politik gemacht. Der Satz mag wie eine Selbstverständlichkeit klingen, aber so ist die Lage in Berlin eben nicht. Damit hat die CDU

einen Nerv der Berliner getroffen. Auch vieler Berliner, die die CDU nicht wählen wollten und eventuell auch aus Verdruss und Resignation der Wahl fernblieben. Im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg betrug die Wahlbeteiligung nur 50%. Der Satz „Die Stadt soll funktionieren“ trifft die verschiedensten und teilweise schon langjährigen Erfahrungen der Berliner: Man will nicht auf endlosen Warteschleifen verwiesen werden, wenn man im zuständigen Amt dringend einen Termin braucht. Wenn man eine neue Wohnung braucht, will man nicht vom Zufall, von der Zugehörigkeit zu bestimmten Klientelgruppen oder von „Beziehungen“ abhängen. Man will nicht hilflos in irgendeiner Straßenblockade festsitzen oder im Notfall um das rechtzeitige Eintreffen von Notarzt oder Feuerwehr bangen müssen. Man will nicht vor der Gewalt im öffentlichen Nahverkehr oder in Parks Angst haben müssen, und nach Anbruch der Dunkelheit von vielen öffentlichen Orten praktisch ausgeschlossen sein. Und während die Berliner feststellen, dass in ihrer Stadt die elementarsten, eigentlich schon vor langer Zeit erungenen Standards nicht mehr gewährleistet sind, hören sie ständig von allen möglichen wohlklingenden, außergewöhnlichen und aufwendigen „Projekten“. Vor diesem Hintergrund hat der Satz „Die Stadt muss funktionieren“ seine besondere Sprengkraft bekommen. Er ist der Anspruch, der nach dieser Wahl sozusagen auf alle Mauern geschrieben steht.

Die Leistung der modernen Stadt-Maschine

Betrachtet man das Funktionieren und Nicht-Funktionieren der Großstadt näher, ist das meistens nicht einfach eine Frage von mehr oder weniger Personal. In den meisten Fällen geht es um das sachgerechte Funktionieren und um sachliche Bestände in Gestalt verschiedener Infrastrukturen. Eine moderne Großstadt ist eine ungeheure Anhäufung von solchen Infrastrukturen. Die Versorgung mit Energie muss ständig und ohne Unterbrechung gewährleistet sein, ein Ausfall, eine ständige Unzuverlässigkeit würde die Gesamtleistung der Stadt stark herabsetzen. Gleiches gilt für die Versorgung und Klärung von Wasser. Und für die Entsorgung und Wiederverwendung von Müll, für die Pflege des öffentlichen Raums. Das Verkehrssystem muss für eine große Bevölkerung und ein relativ weites Einzugsgebiet Pünktlichkeit garantieren. Der Zeitverlust beim Zusammenarbeiten wäre sonst immens. Große Veranstaltungen wären nicht mehr zu bewältigen. Feuerwehr und Rettungswagen brauchen eine flächendeckende Verteilung in der ganzen Stadt. Und das gilt natürlich für die Polizeikräfte und den Schutz vor Gewalt und Raub.

Das alles sind Aufgaben, die ständig erfüllt werden müssen und für die es auch Reservekapazitäten geben muss. Eine große Stadt kann man nicht auf der Basis von „Einzelstudien“ und „Projekten“ betreiben. Der Zustand der Infrastrukturen ist der kritische Maßstab, auch wenn sie oft wenig sichtbar sind und in den Medien selten vorkommen. Erst wenn es Ausfälle gibt, wird ihre immense Bedeutung plötzlich spürbar. Bei Infrastrukturen zählt nicht eine einmalige Maximalleistung, sondern ein gehobenes, breites Niveau, das auch bei verschiedenen und wechselnden Anforderungen der Menschen und Veränderungen der Umweltbedingungen aufrechterhalten werden muss. Als Maßstab der Infrastrukturen ist daher „Tragfähigkeit“ wichtiger als „Output“. Auch diese Tragfähigkeit ist ein striktes Effizienzkriterium. Auch hier geht es um Wertschöpfung, nur eben anders als bei einem Produktionsbetrieb. Auch eine moderne Großstadt ist eine „Maschine“. Aber sie dient nicht direkt zum Herstellen einzelner Güter und Dienste, sondern zum Tragen einer Vielfalt von Betrieben, Einrichtungen und Haushalten.

Die Verdrängung der Fachleute aus der Führung der Stadt

Wenn man diesen Maßstab anlegt, und dann anschaut, welche Vorstellung von „Urbanität“ das Berlin-Bild der letzten Jahre und Jahrzehnte dominiert, wird eine riesige Lücke sichtbar: Die Infrastrukturen kamen in diesem Berlin-Bild eigentlich gar nicht mehr vor. Ihre vermittelnde Rolle verschwand in einem Modell, das in „das Soziale“ einerseits und „das Ökologische“ andererseits zerfällt. Man hört und liest immer, dass Berlin so „vielfältig“ sei. Und dann herrscht Schweigen – so als ob sich die Vielfalt von selber tragen würde. Dass eine Stadt nur leben kann, wenn sie Mensch und Natur in einem Dritten zusammenbringt, das produktiv und tragfähig ist, haben die tonangebenden politisch-medialen Milieus unserer Gegenwart völlig aus den Augen verloren. So auch in Berlin. Die deutsche Hauptstadt zehrt immer noch von den großen technischen Leistungen und Investitionen, die sie in länger zurückliegenden Jahrzehnten erbracht hat. In jenen Zeiten fanden Infrastrukturaufgaben und die Fachleute, die sie lösen konnten, Aufmerksamkeit und Respekt. Das heutige Gerede von „arm, aber sexy“, von der „Fahrrad-Hauptstadt Berlin“, von hoch subventionierten „start ups“ zeigt eine fundamentale Verschiebung bei den gesellschaftlichen Milieus, die die Entwicklung Berlins prägen. Die praktische Wissenschaft und Ingenieurkunst haben ihren Einfluss weitgehend verloren. Gewiss sind die Fachleute, die in einem bestimmten Bereich ein präzises und erprobtes Fachwissen haben, noch da. Aber dies Fachwissen ist fundamental entwertet, wenn eine „ganz neue“ Zukunft ausgerufen wird – von einer Führungsschicht, die nur in spekulativen und emotionalen „Erzählungen“ zu glänzen weiß.

In einem Leitartikel, der gleichfalls in der „Berliner Zeitung“ (14.2.2023) erschienen ist, findet, spricht Harry Nutt von den „mittleren Ebenen der Kompetenz“ in der Berliner Stadtverwaltung, die „weitgehend entmündigt“ worden seien – was er der SPD unter dem Regierenden Bürgermeister Wowereit ankreidet, aber nicht nur ihr. „Ein Wandel muss her“ steht über dem Leitartikel. Der Autor plädiert ganz offensichtlich für eine strukturelle Rückbesinnung in der Regierungsweise der Stadt.

Eine große Korrektur, die nur schrittweise durchzusetzen ist

In den letzten Jahrzehnten sind in Berlin wichtige Errungenschaften und Fähigkeiten einer Großstadt verloren gegangen. Die große Stadt Berlin ist dadurch kleiner geworden – sie hat sich sozial und räumlich verengt. Diese Entwicklung hat sich so weit verfestigt, dass sie nicht in einem großen „Ruck“ korrigiert werden kann, sondern nur in einem allmählichen Prozess, bei dem kleine Schritte und Verschiebungen wertvoll sind – wenn sie erste fühlbare Verbesserungen bringen und wenn sie den Bürgern Orientierungspunkte für die weitere Entwicklung der Gesamtstadt bieten.

Sowohl Dringlichkeit als auch Perspektive sprechen dafür, dass die CDU konstruktiv eine Koalition für einen Wechsel in der Stadtregierung sucht. Die Tatsache, dass CDU und SPD sich zu Koalitionsverhandlungen entschlossen haben, ist ein gutes Zeichen. Es ist eine Chance, dass sich die Berliner Politik weg von den großen „Stadtvisionen“ und hin zur Stadtrealität bewegt. Allerdings sollten CDU und SPD den Bürgern diese Koalition erklären: Sie ist eine Pflichtkoalition angesichts der prekären Lage Berlins. Es geht darum, eine weitere Verwahrlosung der Stadt aufzuhalten und ein elementares Funktionieren der Stadt sicherzustellen. Beide Parteien sollten sich davor hüten, diese Koalition großsprecherisch als „die Hauptstadt-Wende“ oder ähnliches zu verkaufen. Wir stehen erst am Anfang einer Rehabilitation der modernen Großstadt. Eine neue Stadtregierung sollte den Bürgern Zeit geben, um nüchterner und gründlicher über das Bewahren und Verändern in Berlin nachzudenken. Man muss hier ja auch bedenken, dass insgesamt in Deutschland noch die große Erzählung von der „Zeiten-

wende“ regiert. Die großen Städte im Lande müssen einen Großteil dieser Wende-Suppe auslöffeln und werden so in unhaltbare Zustände getrieben - siehe Energiewende, siehe Verkehrswende, siehe Massenmigration.

Eine kämpferische große Koalition?

Grün verliert. Die Entzauberung dieser ganzen Denkrichtung wird sich fortsetzen. Aber man darf nicht erwarten, dass sich die Sozialschichten, die diese Richtung tragen, sich ändern. Man darf auch nicht darauf hoffen, dass sie aus den Städten verschwinden werden. Man muss damit rechnen, auf längere Zeit mit diesen geschworenen Feinden einer für alle Bürger funktionierenden Stadt zu tun zu haben. Schon jetzt ist in Berlin sichtbar, wie die verschiedensten Kräfte alles versuchen, um die Arbeit einer CDU-SPD-Stadtregierung zu lähmen. Sie wollen nicht abwarten und die Regierung erstmal ihre Arbeit aufnehmen lassen. Sie schaffen es nicht, die Bürger einmal selber auf den Gang der Dinge blicken zu lassen, sondern müssen sofort vorgeben, was man von der neuen Stadtregierung zu denken hat. Sie werden auch versuchen, ihre bisherige Politik einfach weiter durchzudrücken und ohne Rücksicht auf neue Mehrheiten in einer Grauzone Fakten zu schaffen. Hier hört meine eine Argumentation, die aufhorchen lässt: Eine andere Koalition als die bisherige sei in Berlin unmöglich, heißt es, weil „die Partei-Basis“ da nicht mitmachen würde. So, so. Eine „Partei-Basis“ soll also ausschlaggebend sein, damit eine Koalition, die nach dem Ergebnis der allgemeinen, gleichen und geheimen Wahlen möglich wäre, doch nicht möglich ist. Die Grünen sind ja sehr findig, wenn es darum geht, sich einen Souverän herbeizureden, der sozusagen „von Natur aus“ ihrer Sache zugeeignet ist. So wird bei grünen Projekten immer die „Zivilgesellschaft“ beschworen, die – im Unterschied zur Gesamtgesellschaft – exakt das träumt, was die Grünen auch träumen. Oder es ist von der „Stadtgesellschaft“ die Rede, die merkwürdigerweise nicht in den Teilen der Stadt wohnt, wo man CDU, FDP oder AFD wählt. Auch Franziska Giffey wird nun wohl aus der „Stadtgesellschaft“ ausgebürgert. Und wenn es zu Straßenblockaden kommt, gibt es den Ehrentitel des „Aktivisten“, für den der gute Zweck alle Mittel heiligt. Man sieht, die Rede von der „Partei-Basis“ ist alles andere als unschuldig. Wer heute ihren Widerstand beschwört, wir morgen mit „sozialen Unruhen“ drohen, wenn eine Koalition von CDU und SPD ihre ersten Maßnahmen trifft.

Eine große Koalition in Berlin wird also kämpfen müssen, aber mit Sorgfalt in der Rede und Beharrungsvermögen in der Sache.



Eine moderne Großstadt funktioniert nur als gut erschlossene Stadtregion.
Deshalb ist die Feindschaft gegen den Autoverkehr und der Angriff
auf den Verbrennungsmotor so kurzsichtig und verheerend.
(Doppelessay „Grün verliert“, Teil II)

Groß-Berlin und Klein-Berlin

Die Wählerbewegung, die das Ende der rot-grün-roten Koalition in Berlin herbeigeführt hat, hat vor allem in den äußeren Bezirken der Stadt stattgefunden. Die Stadtmitte ist nicht mehr ausschlaggebend für die politische Mehrheitsbildung in der Metropole. Das sollte Anlass sein, den Blick auf die Bedeutung dieses Raumes und seinen Beitrag zur Gesamtbilanz Berlins zu richten. Ein solcher Blick zeigt erhebliche Unterschiede zur Innenstadt-Vorstellung von Urbanität: eine produktive Stadt, in der nicht nur fertige Güter verteilt und verbraucht werden, sondern auch die Güter-Herstellung eine Rolle spielt. Eine physische Stadt, in der viel stofflicher Austausch mit der Umwelt stattfindet, auch stoffliche Wiederverwertung wie beim Wasser und beim Müll. Eine offene Stadt, die als Gewerbe- und Wohnstandort ein viel breiteres soziales Spektrum bietet als die exklusive Innenstadt. Und schließlich zeigt dieser Blick auch eine „Stadt der langen Wege“, die oft kreuz und quer durch den Raum führen. Ohne deren zügige und zuverlässige Bewältigung könnte Berlin gar nicht stattfinden.

Die Bedeutung des Autoverkehrs

Die folgenden beiden Tabellen sind einer umfangreichen Verkehrs-Untersuchung aus dem Jahr 2009 entnommen, die im Auftrag der Landesregierungen von Berlin und Brandenburg durchgeführt wurde (Titel: „Gesamtverkehrsprognose 2025 für die Länder Berlin und Brandenburg“). Die Tabellen zeigen die Anteile verschiedener Verkehrsmittel im Kernbereich Berlins, im Außenbereich Berlins und in einem weiteren Umland, das durch das gesamte Land Brandenburg gebildet wird. Die erste Tabelle bildet den Ist-Zustand 2006 ab, die zweite eine Prognose für 2025. Die Untersuchung ist also schon etwas älter, aber die heutigen Realzahlen unterscheiden sich nicht viel von dem, was damals für 2025 prognostiziert wurde. Insbesondere nicht beim Autoverkehr.

Anteile an der Verkehrsleistung Stand 2006	Berlin Kernbereich	Berlin Außenbereich	Brandenburg als Umland
Automobil	44,1 %	60,1 %	81,8 %
Bus & Bahn	45,4 %	30,6 %	11,7 %
Fuß & Fahrrad	10,5 %	9,3 %	6,5 %

Anteile an der Verkehrsleistung Prognose 2025	Berlin Kernbereich	Berlin Außenbereich	Brandenburg als Umland
Automobil	39,1 %	54,5 %	75,1 %
Bus & Bahn	47,8 %	32,6 %	15,7 %
Fuß & Fahrrad	14,1 %	12,9 %	9,2 %

Es zeigt sich: Das Automobil hat selbst im Kernbereich Berlins einen Anteil von fast 40%. Im Außenbereich Berlins steigt er auf 54,5 % und im Umland (Land Brandenburg) auf 75 %. Bus und Bahn bewältigen im Kernbereich 47,8%, im Außenbereich 32,6% und im Umland nur 15,7%. Fuß und Fahrrad haben im Kernbereich einen Anteil von 14,1%, im Berlin Außenbereich 12,9% und im Umland Brandenburg 9,2%. Fazit: Nach dieser Zählung und der Prognose, die ein gewisses Wachstum von Bus & Bahn und von Fuß & Fahrrad vorsieht, ist eine Ersetzung des motorisierten Individualverkehrs durch den öffentlichen Personen-Nahverkehr nicht einmal annähernd in Sicht. Das gilt erst recht für eine Ersetzung durch das Fahrrad. Dabei ist ein Punkt wichtig, der oft bei den in den Medien kursierenden Zahlen nicht berücksichtigt wird: In den obigen Tabellen wurde die Messgröße „Verkehrsleistung“ (in Kilometer) zugrunde gelegt, und nicht die Messgröße „Verkehrsaufkommen“, bei der nur die Zahl der Wege erfasst wird. Bei „Verkehrsleistung“ wird also die bewältigte Distanz erfasst – und damit das Entfernungsproblem, dass für die Menschen ganz entscheidend für ihre Wahl des Verkehrsmittels ist. So ergab die Untersuchung des Ist-Zustandes 2006 bei Fuß & Fahrrad bei der Kilometer-Leistung in Berlin (Kernbereich und Außenbereich zusammen) einen Anteil von 10,1%. Wo nur die Wege-Zahl betrachtet wurde, stieg der Anteil von Fuß & Fahrrad auf 39,7% (!). Das ist durchaus logisch, denn dann zählt auch jeder kleine Weg, den man im Laufe eines Tages unternimmt. Aber dadurch kommt die spezifische Leistung des Automobils natürlich zu kurz.

Die spezifische Leistung des Automobils

Wenn ein Phänomen hartnäckig so ist, wie es ist, sollte man davon ausgehen, dass es dafür gute Gründe gibt. Man sollte also die weiterhin hohen Auto-Anteile nicht auf irgendeinen „Autowahn“ zurückführen, sondern ruhig davon ausgehen, dass da sehr vernünftige Menschen am Werk sind. Im Leistungsspektrum der Verkehrsträger hat das Automobil eine Mittelstellung: Im Vergleich zu Fuß & Fahrrad ist es schneller, belastbarer, geschützter; im Vergleich zum Bus und besonders zur schienengebundenen Bahn ist es kleiner, flexibler, weniger aufwendig. Das bedeutet eine ziemlich breite Abdeckung von Mobilitätsaufgaben, aber auch das Auto ist natürlich kein Alleskönner. In einem Metropolenraum wird man einen beträchtlichen Teil des Verkehrs finden, der durch Bahn & Bus besser bewältigt werden kann, ebenso einen beträchtlichen Teil, der durch das Fahrrad und natürlich zu Fuß geschafft werden kann. Manchmal wird auch eine Kombination von Bahn & Rad eine Lösung sein. Aber es gibt einen beträchtlichen Teil von Mobilitätsanforderungen, bei denen die Einseitigkeiten des Verkehrsmittels Bahn sich als unüberwindbares Hindernis erweisen. Für eine flächenmäßige Erschließung ist der Schienenverkehr im Außenraum von Großstädten und im ländlichen Raum zu aufwendig - nicht nur in Geld gemessen, sondern auch in dem Aufwand an Material und Raum. Auch das Fahrrad hilft nicht weiter, wenn man größere Distanzen schnell überwinden muss oder größere Einkäufe, Werkzeuge, Freizeit-Ausrüstungen zu transportieren hat. Eine Kombination Rad & Bahn hilft auch nicht weiter, wenn die Wartezeit lang oder der Umladeaufwand groß ist. Und was passiert, wenn Wetter- oder Gesundheits-Probleme das Fahrradfahren unmöglich machen, oder wenn die Bahn durch eine Streckenstörung oder einen Streik blockiert ist? Wenn es dann kein Auto gibt, fehlt jede Ausweichmöglichkeit. In den Innenräumen einer Metropole gibt es solche Möglichkeiten, aber im Außenraum geraten die Menschen ohne Auto in eine fundamentale Abhängigkeit. Gewiss liegt die Lösung nicht in einem einzigen Verkehrsmittel, sondern nur in einem ganzen Spektrum von verschiedenen Verkehrs-

trägern. Keinesfalls aber darf das Auto aus dem Spektrum der großen Verkehrsträger wegfallen.

Das Automobil ist als Verkehrsträger aktueller denn je

Die spezifische Leistungsfähigkeit des Autos ist alles andere als „überholt“. Im Außenbereich unserer Großstädte spielen zwei große Faktoren eine Rolle: Zum einen geht es um die Kosten. Die Mieten und Kaufpreise für Wohnungen sind in der Kernstadt immens gestiegen. Um diesen Kosten auszuweichen, ziehen viele Menschen in die Peripherie. Sie nehmen die längeren Wege in Kauf, wenn sie dadurch eine bezahlbare Wohnung finden, eventuell etwas mehr Wohnfläche oder sogar ein Gartenstück für die Vergrößerung der Familie. Das könnte zu mehr Bahnverkehr führen, aber die Orte mit Anschluss für S-Bahn und Regionalbahn sind ihrerseits auch schon relativ teuer. So verteilt sich die Ausweichbewegung noch stärker in die Fläche, wo sich die Bahn und Bus nicht mehr hinterherbauen lassen.

Der zweite Grund für die Bedeutung des Automobils ist die neue Vielfalt der Arbeits- und Lebens-Beziehungen. Denn der „Pendler“, der nur morgens zur Arbeit in die Kernstadt kommt, und abends wieder nach Hause fährt, ist gar nicht mehr das typische Bewegungs-Modell. Die Menschen fahren oft mehrere Stationen an, von denen viele wiederum in der Peripherie liegen. Eine Bewegungskarte heutiger Berufstätiger zeigt oft ein komplexes Kreuz und Quer. Und das gilt auch für die vielfältigen Beziehungen, die die Männer, Frauen, Kinder eines Haushalts haben – zum Einkaufen, zur Schule, für die Gesundheit, für kulturelle und sportliche Aktivitäten, für Ausflüge und Reisen. Auch hier ist aus dem „one to one“ zwischen Wohnung und Arbeit ein „many to many“ geworden, das sich im Laufe der Zeit immer wieder verändert.

Natürlich kann das nicht bedeuten, dass nun alles flexibilisiert wird. Man kann nicht bei jedem Arbeitswechsel eine neue Wohnung suchen. Man kann auch nicht für jeden Weg das hochspezialisierte, beste Verkehrsmittel in Reserve haben. Es muss also in der Vielfalt auch Dinge geben, die verschiedene Aufgaben bewältigen und Kontinuität im Wechsel bieten – sonst gerät man in völlig zerrüttete Zustände. Das Automobil gehört zu diesen Dingen, die vieles können und Kontinuität bieten.

Der weiterhin starke Autoverkehr hat also mit den neuesten Veränderungen der Lebensformen zu tun. Deshalb ist das Auto alles andere als ein Auslaufmodell. Es hat eine große Zukunft vor sich.

Elektro-Autos? Warum nicht einfachere, sparsamere Verbrenner?

Diese Betrachtung zeigt auch, dass es nicht irgendwelche Luxus-Bedürfnisse sind, die heute das Auto für die meisten Menschen interessant macht. Es ist nicht als Mittel zur Selbstdarstellung gefragt, sondern aus praktischen Gründen – Gründe, die in den Werbespots der großen Autohersteller nicht mehr vorkommen. Für die große Mehrheit der Autofahrer muss ihr Fahrzeug reale Mobilitätsprobleme lösen. Ihnen ist das Preis-Leistungs-Verhältnis wichtig. Auf diese Grundlage wurde das Automobil in der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts zum Massenverkehrsmittel. Durch industrielle Fertigung wurde es für breite gesellschaftliche Schichten erschwinglich. Dazu gehörte die Entwicklung von sparsamen Klein- und Mittelklasse-Wagen – und von entsprechenden Verbrennungs-Motoren. Im Laufe der Jahrzehnte hat diese Wagenklasse hohe Standards bei Haltbarkeit, Sicherheit und Umweltschutz erreicht. Wenn heute noch mehr Umweltschutz verlangt wird, wäre eigentlich naheliegend, an einem

Angebot für einfachere, noch sparsamere Automobile zu arbeiten und einen Umstieg weg von den Wagen in den oberen Fahrzeug-Klassen zu fördern. Damit könnten Energieverbrauch und Emissionen noch einmal signifikant gesenkt werden.

Doch es geschieht etwas ganz Anderes. Mit der Elektrifizierung des Automobils wird der schon bestehende Trend zu immer aufwendigeren, teureren Wagen weiter fortgeschrieben und bis ins Absurde gesteigert. E-Mobile sind gewaltige Fahrzeuge mit hohem Gewicht (nicht zuletzt wegen der großen, schweren, teuren Batterie) und aufwendiger Ausstattung – nur in SUV-Größe lohnt sich die Geldausgabe. In den unteren Fahrzeugklassen ist die E-Technologie gar nicht darstellbar. So wird das Automobil als Massenverkehrsmittel abgeschafft und wird wieder zum Luxus-Gut. Für dies Minderheits-Gut aber wird eine gigantische Lade-Infrastruktur aufgebaut.

Der Angriff auf das Auto schlägt auf das Siedlungssystem durch

Wichtiger noch als die Kritik dieser absurden Entwicklung ist ein Blick auf das, was durch die Abschaffung des Autos als Massenverkehrsmittel bewirkt wird. Dann würde nämlich für einen großen Mobilitäts-Bereich keine Lösung mehr zur Verfügung stehen. Oder nur noch Lösungen mit einem immensen Aufwand an Geld, Zeit und Anstrengung, die nicht lange durchzuhalten wären. Das aber würde auf das gesamte Siedlungssystem unseres Landes durchschlagen: Bekanntlich hat sich im vergangenen Jahrzehnt das Wohnen in der Mitte der Großstädte stark verteuert. Viele Menschen sind diesem Kostendruck ausgewichen und sind in den Außenbereich der großen Stadtregionen (oder in kleinere Städte und ländliche Räume) ausgewichen. Wenn aber nun das Autofahren so teuer wird, dass es für diese Menschen nicht mehr bezahlbar ist, dann wissen sie nicht mehr ein noch aus. Ein Teil von ihnen muss um jeden Preis wieder eine zentralere Wohnung suchen. Oder eine Wohnung nahe an den Haltepunkten der Schnellbahn-Trassen. Die Wohnungsmärkte werden noch enger werden. Es wird zu einer Auseinandersetzung um knappen Wohnraum kommen, von denen die heutigen Verhältnisse nur ein moderates Vorspiel sind. Fällt also das Auto als Massenverkehrsmittel aus, wird eine neue Preiswelle an den Wohnungsmärkten ausgelöst, die man sich gar nicht vorstellen mag.

Das beschlossene Aus für den Verbrennungsmotor wird also nicht nur das Leben „ein bisschen teurer“ machen. Es wird einen großen Teilraum, der für Wohnungen und Arbeitsstätten eine Kostenentlastung bedeutete, brachlegen. Millionen Wohnungen und Arbeitsstätten werden wertlos, weil sie nicht mehr täglich erreichbar sind. Wenn bisher im Zuge der „Energie-wende“ Kraftwerke stillgelegt wurden, war das für die betroffenen Beschäftigten und Orte schon schlimm genug. Aber jetzt werden die Grundfesten der Gesellschaft angetastet. Bisher war es möglich, Freiräume für die eigene Lebensgestaltung zu haben, und dabei spielte die Möglichkeit, den Kosten und dem knappen Raum der Innenstädte „nach außen“ auszuweichen eine wichtige Rolle. Die offene Gesellschaft hatte also im erweiterten Siedlungssystem der Großstädte einen adäquaten Ausdruck gefunden - mit dem Automobil als einem wichtigen Verkehrsmittel. Diese offene Gesellschaft steht jetzt auf dem Spiel.

Die kalte Abwicklung ist schon im Gange

Die Bedrohung ist ernst. In der Feindschaft gegen den Autoverkehr und in der Rücksichtslosigkeit gegenüber der Peripherie ist mehr im Spiel als die Willkür von Politikern. Es ist eine tiefe soziale Verachtung am Werk. Eine gehobene Mittelschicht, die sich im Alleinbesitz von

Wissen und Moral glaubt, hat sich in der Mitte unserer Städte gut eingerichtet. Wo es vorher zwischen den verschiedenen Schichten der Gesellschaft ein Mindestmaß an gegenseitigem Interesse gab, gibt es für diese Schicht nur noch sie selbst. Alle anderen Daseinsformen sind nun „überholt“ und „überflüssig“. Selten in der Geschichte hat man eine solche Verbindung von „tonangebend“ und „ignorant“ bei einer sozialen Schicht gesehen. Aber sie ist da. Der gehobene Mittelstand, einst eine sehr respektable Schicht, ist in unserer Gegenwart zu einer Kraft der kalten Abwicklung geworden. Er hat in Deutschland bereits gezeigt, zu welchem Wegsehen er fähig ist, als man mit ein paar „Maßnahmen“ Millionen Existenzen im Osten in den Untergang laufen ließ. Und nun scheint er bereit, das Ganze in einem viel größeren Maßstab durchzuziehen. Wieder gibt es ein paar knappe Maßnahmen „wird verboten“ oder „läuft aus“ – von einem „Europaparlament“, das keinerlei Bindung zur Lebenswirklichkeit in Stadt und Land hat. Welcher Berliner weiß schon von „seinem“ Europa-Abgeordneten, wofür er votiert hat und für welche Konsequenzen in seinem Wahlkreis er einsteht. Mit herablassender Geste „Ist ja bloß ein Motor“ wird die einzig bezahlbare Version des Automobils abgeschafft, und dann sieht man gleichgültig zu, wie die Leute in ganz Europa nicht mehr Aus und Ein wissen.

Groß-Berlin und Klein-Berlin

Aber da liegt auch die strategische Schwäche einer gehobenen Mittelschicht, die ihre Welt als allgemeine Welt durchsetzen will. Sie ist nur in einem sehr kleinen Teil der Wirklichkeit präsent. Selbst in den Großstädten, die angeblich die Träger der grünen Wende-Zukunft sind, bestimmt diese Schicht nur den kleineren Teil des Raums – die privilegierte Stadtmitte. Das reale Leben im Außenbereich der Großstädte und auf dem Land hält diese Schicht gar nicht aus. Es kommt also darauf an, dass sich die Peripherie bewusst wird, dass sie ein eigenes Zukunftsmodell schon darstellt - ganz ohne „Wende“. Und dass sie eine eigene Macht hat, von der die verwöhnte Stadtmitte in vieler Hinsicht abhängig ist.

Wichtig wird dabei sein, dass die Arena, in der die Dinge der großen Städte geregelt werden, erweitert wird. In Berlin gibt es dazu einige gute Voraussetzungen. Das politische Stadtgebiet umfasst 891 Quadratkilometer, und damit auch einen großen Außenbereich. Bei einem regionalen Gesamt-Einzugsgebiet von 6,2 Millionen Menschen wohnen 3,7 Millionen in diesem politischen Stadtgebiet. Zum Vergleich: In Paris regiert die Bürgermeisterin nur über ein Gebiet von 105 Quadratkilometer mit 2,1 Millionen Einwohnern – bei einem Einzugsgebiet von circa 12,5 Millionen Einwohnern. Die Außenbezirke sind also in Berlin politisch-gesellschaftlich viel präsenter als in Paris.

Dies Groß-Berlin ist schon längere Zeit eine Realität, die gute Dienste geleistet hat. Der Begriff geht auf die 1920er Jahre zurück, als Berlin durch Eingemeindungen – begleitet durch erweiterte Infrastrukturen bei Wasser, Energie und Verkehr - zu seiner heutigen Fläche wuchs. Diese „Größe“ hat daher nichts mit dem „Germania“-Wahn des NS-Regimes zu tun, und auch nichts mit dem Babylon-Stadtbild des Films „Metropolis“. Eine andere Entwicklungsdynamik setzte sich geschichtlich durch. Sie führte immer deutlicher zu einer abgestuften, vielgliedrigen Stadt-Landschaft. „Berlin“ stand nun für eine Stadt mit Haupt- und Nebenzentren, mit Haupt- und Nebenachsen des Verkehrs, mit verschiedenen Lebens-Räumen und Verkehrs-Geschwindigkeiten. Und damit stand Berlin keineswegs allein da. Es gab ähnliche Entwicklungen in vielen Großstadt-Regionen dieser Welt. Die Geschichte der Moderne führte also nicht in monotone Betongebirge und Marschkolonnen im Gleichschritt. Eine größere und zugleich gelockerte Ordnung des urbanen Raums zeichnete sich ab. Vor diesem Hintergrund eröffneten

sich am Ende des 20. Jahrhunderts der wiedervereinigten deutschen Hauptstadt neue Möglichkeiten, die Geschichte von Groß-Berlin fortzuschreiben.

Doch die Entwicklung, die Berlin in den beiden vergangenen Dekaden genommen hat, ist vor diesem Hintergrund ein Rückschritt, der die Stadt enger gemacht hat. Der Maßstab, nach dem die Grundentscheidungen für die Stadt getroffen wurden, und der bei der Pflege und Entwicklung der Infrastrukturen angelegt wurde, schrumpfte. Es regierte Klein-Berlin. Und das schien lange Zeit ganz unangefochten zu sein.

Insofern ist das Wahlergebnis vom 12. Februar 2023, mit dem die äußeren Wahlbezirke sich so deutlich zu Wort gemeldet haben, eine positive Überraschung. Sie hat zumindest ein Fenster zu anderen Optionen der Stadtentwicklung geöffnet.

(erschieden am 25.2.2023 und 24.3. in meiner Kolumne bei „Tichys Einblick online“)