Zeitschrift: Bauen + Wohnen = Construction + habitation = Building + home : internationale Zeitschrift

Herausgeber: Bauen + Wohnen

Band: 25 (1971)

Heft: 6: Restaurant- und Hotelbauten = Restaurants et hôtels = Restaurants and hotels

Artikel: Massenverkehr und Klassenkampf

Autor: Frank, Hartmut

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-334046

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 14.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Hartmut Frank, Berlin

Massenverkehr und Klassenkampf

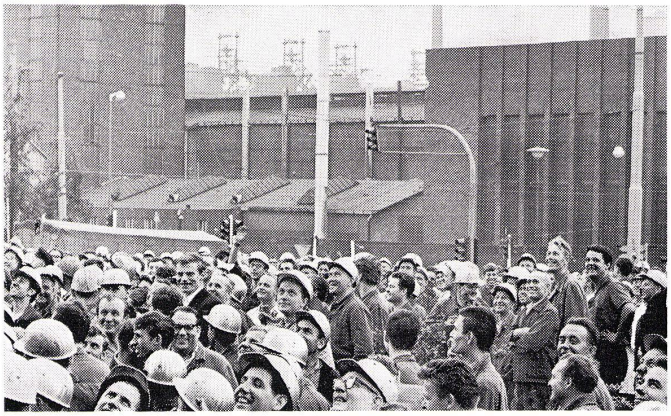
Der bereits im Frühjahr 1970 verfaßte Artikel von Hartmut Frank erhält erst jetzt volle Aktualität. Damals war der Gedanke einer Realisierung des Nulltarifvorschlages bei Demonstrationen noch etwas sehr Fernliegendes, so daß der Hinweis auf den Nutzen seiner Realisierung für die Großindustrie in den Ballungsgebieten ziemlich an den Haaren herbeigezogen zu sein schien.
Inzwischen haben in einigen Orten nicht nur Kommunisten und Jusos, sondern auch etablierte Parteien die Forderung nach einer Sozialisierung der Kosten des öffentlichen Nahverkehrs aufgegriffen. In Basel steht für den Herbst sogar eine Volksabstimmung über die Einführung des Nulltarifs bevor, der man gute Chancen einräumt. Die dortige chemische Industrie zeigt sich interessiert. Bis zum Herbst hofft man dort auch die letzten Aktivisten der Tramblockaden von 1969 abgeurteilt zu haben, so daß deren Vorschläge jetzt den «richtigen Leuten» zu einer «konstruktiven» Durchführung übergeben werden können.
Die Umweltschutzwelle tut ein übriges zur Aktualisierung des Themas: Massenverkehr in den Städten. Alle reden von den externen Effekten des zum Problem gewordenen Individualverkehrs, und nicht nur die Stadtplaner sinnen auf Abhilfe. Die politische Dimension des Problems ist evident geworden. Seine politisch-ökonomische Betrachtung wird somit zu einer längst fälligen Notwendigkeit gerade auch für die «Fachleute», die Architekten und Planer, von denen noch hier und dort Lösungsvorschläge grundlegender Art erwartet werden.

Einleitung

Im Spätsommer 1969 fielen zwei für die Bundesrepublik bis dahin ungewöhnliche Ereignisse zeitlich fast zusammen: die Welle «wilder Streiks» zeigte der großen Koalition die Grenzen ihrer konzertierten Aktion und erinnerte die Gewerkschaften, die den Klassenkampf für im 19. Jahrhundert beendet erklärt hatten, daran, daß die Arbeiter noch immer nicht ganz verlernt haben, ihre Interessen wahrzunehmen. Etwa zur gleichen Zeit wehrten sich in Hannover, Heidelberg und anderen Städten große Teile der Bevölkerung gegen Preissteigerungen bei öffentlichen Verkehrsmitteln. Mit Rote-Punkt-Aktionen, Blockaden der Gleiskörper, Protestversammlungen und größtenteils reformistischen Forderungen wurde jedoch nicht nur die bis dahin verschlafene Diskussion um die Probleme des Massenverkehrs aufgeweckt, sondern auch die Frage nach der gesellschaftsverändernden Wirksamkeit solcher Aktionen gestellt [1].
Die zeitliche Nähe zur ersten großen Streikwelle der westdeutschen Nachkriegsgeschichte, in direkter Folge auf die erste Rezession nach der als Wirtschaftswunder bekannt gewordenen Rekonstruktionsperiode, legt die Vermutung nahe, daß es sich hier nicht um ein verkehrsinternes Problem handeln kann, sondern daß diese spontanen Aktionen nur in ihrer Beziehung zur Produktionssphäre zu erklären und einzuschätzen sind. Die öffentlich gestellte Forderung nach einem Nulltarif veränderte die Verkehrsdiskussion grundlegend. Jetzt rückten erstmals ökonomische Überlegungen in den Vordergrund, wogegen man vorher lediglich alternative Kataloge technischer Maßnahmen sich gegenübergestellt hatte.
Es wurde klar, daß das wesentliche Problem nicht der «öffentliche Verkehr» ist und auch nicht der «Individualverkehr», sondern daß eine offenbar allein an der Maximierung privater Profite orientierte Planung notwendig mit den Interessen der Massen kollidieren muß. Die Forderung nach freier Fahrt zum Arbeitsplatz machte deutlich, daß Nahverkehrsträger, öffentlich oder privat, nicht in einem beliebig substituierbaren Konsumprozeß gewählt werden, sondern daß im Gegenteil der Zwang, die eigene Arbeitskraft zu verkaufen, auch notwendig den Transport von der Wohnung zum Arbeitsplatz bedingt.

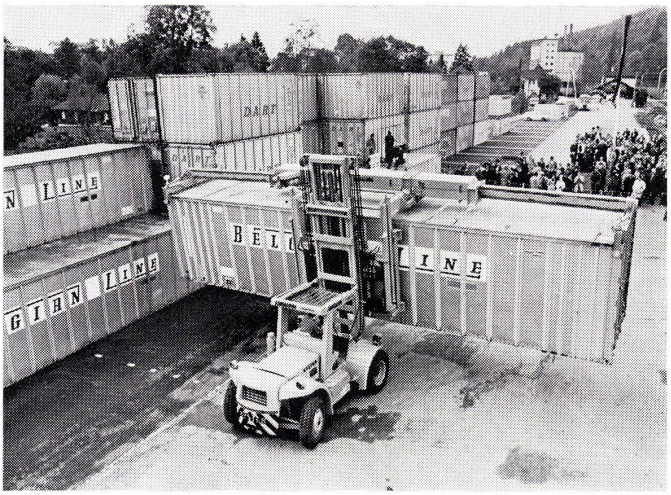
Verkehrsarten

Alle in der bürgerlichen Ökonomie üblichen Aufteilungen der Erscheinungsformen des Verkehrs – insbesondere des Personenverkehrs – in grundsätzlich separate Phänotypen dienen letztlich nur der Verschleierung des Zusammenhanges dieses Sektors mit dem gesamten Reproduktionsprozeß einer arbeitsteiligen Gesellschaft und seiner Funktion im Zirkulationsprozeß des Kapitals: in der Kapitalverwertung der spätkapitalistischen Gesellschaft.
Grundsätzlich unterscheidet man Personen- und Güterverkehr. Der Personenverkehr wird dann nach den unterschiedlichen Bestimmungszielen weiter in Berufs-, Einkaufs-, Freizeitverkehr und ähnliches unterteilt. Diese Unterteilungen stellen in sich eine Hierarchisierung dar, in der dem Güterverkehr naturgemäß das größte Interesse entgegengebracht wird – das ist für die bürgerliche Ökonomie auch durchaus verständlich, da seine Bedeutung für die kleine Zirkulation nicht zu übersehen ist.
Die Distribution und der Austausch der Produkte auf dem Markt sind die Voraussetzung für die Realisation des in den Waren enthaltenen Mehrwerts. Für das in Produkte verwandelte Kapital besteht der Zwang, vor allem die Zeit für die Distribution zu verringern, denn von der zur Distribution notwendigen Zeit hängt die Zirkulationszeit des Kapitals in großem Umfang ab. Die Senkung der Dauer der Kapitalbindung in den Waren, die Senkung der Distributionszeit vor allem und der damit verbundenen Kosten, das heißt also auch der Zirkulationskosten, vermindert die Kosten der Kapitalverwertung überhaupt [2].
Diesem Ziel, der Verringerung der Zirkulationskosten, wie Marx sagt, der «Vernichtung des Raumes durch die Zeit» [3], hat die Verkehrsplanung generell zu dienen. Der Entwicklungsstandard der Transportindustrie wird somit direkte Voraussetzung zur Aufrechterhaltung einer jeweiligen Profitrate.
Die weiteren Unterscheidungen des Personenverkehrs berühren die Ziele der Kapitalverwertung mehr indirekt, sie deuten den Zusammenhang dieser «Verkehrsarten» mit der großen Zirkulation des gesellschaftlichen Gesamtkapitals an und verschleiern diesen Zusammenhang zugleich durch ihre losgelöste Betrachtungsweise.
Aber gerade diese große Zirkulation und die ihr immanenten Notwendigkeiten der physischen Reproduktion – so der Zwang für die Arbeiterklasse, die eigene Arbeitskraft verkaufen und selbst erhalten zu müssen – sind letztlich die Voraussetzungen für die diversen Phänotypen des Verkehrs. Aus diesem Grunde können die umfangreichsten Untersuchungen und empirischen Studien der bürgerlichen Verkehrsökonomen üb r die Motivation der Verkehrsteilnehmer in den einzelnen Verkehrsarten immer nur eines zutage bringen: die außerordentlich geringe «Nachfrageelastizität» in den einzelnen separierten Bereichen des Verkehrs [4].
Wird das Produkt der Transportindustrie individuell konsumiert, handelt es sich also um den Transport von Menschen, so erscheinen die Transportkosten einerseits als Reproduktionskosten der Arbeitskraft (Freizeitverkehr, Einkaufsverkehr), andererseits als Kosten für den Transport der Ware Arbeitskraft vom Ort ihrer Reproduktion zum Ort ihrer produktiven Anwendung (Berufsverkehr), die für das Kapital von größerer Bedeutung sind als die ersteren Kosten. Hier wird ein Widerspruch offensichtlich, denn der Transport zum Ort der produktiven Anwendung verteuert die Ware Arbeitskraft, ohne daß sie dadurch ausbeutungsfähiger würde: Ihr Tauschwert am Arbeitsplatz liegt höher als ihr Gebrauchswert, den sie am Ort der Reproduktion hat. Letzterer wird allein durch die Reproduktionskosten ausgedrückt, dagegen setzen Kosten, die nur aus der Formverwandlung der Ware entspringen, das heißt am Inhalt nichts ändern, dem allgemeinen Gesetz der Zirkulationskosten zufolge dieser Ware keinen Wert hinzu, so daß das in diesen Kosten ausgelegte Kapital zu den unrentierlichen Kosten der kapitalistischen Produktion gehört, die aus dem Mehrprodukt ersetzt werden müssen, das heißt einen Abzug vom Mehrwert bilden [5, 6].
Die individuelle Konsumtion von Personenverkehrsleistungen erweist sich folglich so lange als für das Kapital unproblematisch, als sie nicht das Beschaffungsproblem der Ware Arbeitskraft berührt. Aus seiner Sicht bleibt der Freizeitverkehr wie jede andere individuelle Konsumtion auch eine Quelle des Profits, wogegen der Berufsverkehr



Streik bei Krupp in Bochum 1966.

Sitzstreik gegen Trampreiserhöhung in Basel. Nach deutschem Vorbild werden Autofahrer gebeten, an Tramhaltestellen wartende Fahrgäste mitzunehmen.



Der erste Container-Bahnhof der Schweiz. Die genormten Großtransportbehälter werden von der Straße auf die Schienen umgeladen.

als letztlich unrentierliche Kosten, nämlich als Transportkosten für die Ware Arbeitskraft, unangenehm in Erscheinung treten kann, da dieselben direkt die Produktionskosten erhöhen, also fixes und nicht variables Kapitel darstellen, wenn sie nicht abgewälzt werden können. Deshalb zielt die Argumentation der Kapitalisten selbstverständlich darauf ab, die Kosten für die Fahrt zum Arbeitsplatz als «notwendige Konsumausgaben» jedes einzelnen Arbeiters zu deklarieren; wogegen die bürgerliche Ökonomie in Abhandlungen über das Pendlerproblem durchaus zugibt, daß diese Kosten grundsätzlich Produktionskosten darstellen:

«Jede Vergrößerung der Pendelwanderung, aber auch jede Verteuerung des Pendelverkehrs bedeutet ... eine Senkung der Produktivität der Wirtschaft ... (denn) die Produktionskosten steigen mit steigenden Pendelkosten, ohne daß sich von vornherein die Produktionsmenge erhöht» [7].

Der Klassencharakter der bürgerlichen Wissenschaft zeigt sich dabei deutlich: Auf der allgemeinen Ebene anerkannte Zusammenhänge werden im Herrschaftsinteresse auf einer speziellen Ebene wieder verschleiert, die Produktionskosten, die aus der Zulieferung der besonderen Ware Arbeitskraft entstehen, werden stilisiert zu dem frei substituierbaren «Konsum» des einzelnen Arbeiters unter den Gesetzen eines Äquivalente tauschenden Marktes. Der aus den Produktionsverhältnissen resultierende Zwang für den Arbeiter, seine Arbeitskraft zu verkaufen, konstituiert somit das Transportsystem für die Ware Arbeitskraft, das von dem Käufer dieser Ware, dem Kapitalisten, neben seinen sonstigen Produktionseinrichtungen geschaffen werden muß.

Metro von Tokio. Die Pendler werden buchstäblich wie Sardinen verpackt.

Die auf den Arbeiter überwälzbaren Kosten für dieses System sind in ihrer Höhe durch den Teil seines Lohnes begrenzt, der ihm nach Abzug der Transportkosten für seine sonstigen Reproduktionsbedürfnisse übrigbleibt. Steigt dieser Anteil nun erheblich, so verringern sich die Reproduktionsmöglichkeiten des Arbeiters (1969 wurden in der Bundesrepublik durchschnittlich etwa 5% des Lohnes für Fahrtkosten aufgewendet).

Die ständige Zunahme der Pendelwanderungen läßt kaum ein Sinken dieser Transportkosten erwarten. Durch die Funktionsentflechtung der Städte und Agglomerationen, die das erklärte Ziel der Raumordnungspolitik aller Industriestaaten ist, wachsen die Pendelzeiten rapide. Das Anwachsen der Pendelzeiten sowie die ständige Verschlechterung der Massenverkehrsmittel durch die Zunahme des sogenannten Individualverkehrs verlängern die Dauer des Normalarbeitstages von 8 Stunden in solchem Maße, daß die durch ihn garantierten physischen Reproduktionsmöglichkeiten des Arbeiters erheblich verringert werden [8]. Die Aussichten dieser Entwicklung sind durchaus nicht im Sinne des Kapitals, das dadurch die Produktivkraft des einzelnen Arbeiters direkt gefährdet sieht. Die Höhe der Pendelkosten ist zu Zeiten der Vollbeschäftigung ein erhebliches Beschaffungsproblem beim Kauf der Ware Arbeitskraft. Diese Probleme können unter Umständen Großbetriebe zwingen, eigene Berufsverkehrssysteme aufzubauen, zum Beispiel Werkbusse einzusetzen.

Grundsätzlich wird jedoch eine solche Maßnahme von seiten des Kapitals als Zusatzbelastung aufgefaßt, für die wie für andere sogenannte unrentierliche Kosten der Staat aufzukommen hat. Der Staat deckt diese Kosten entweder durch Einnahmeverzicht (Abzugsfähigkeit der Fahrtkosten von der Einkommenssteuer) oder durch Subventionen an öffentliche Verkehrsunternehmungen, durch erhöhte Straßenbauausgaben und ähnliches.

Die Bedeutung des Transportwesens für die Reproduktion der Ware Arbeitskraft spiegelt sich in derartigen staatlichen Eingriffen wider. Es werden selbst Planungen möglich, die vordergründig allein den Reproduktionsbedürfnissen der Massen dienen. Sie werden aber nur dann durchgeführt, wenn sie im Interesse des Kapitals sind, das heißt, Reproduktionsbedürfnisse werden nur in dem Maße befriedigt, wie es zur Aufrechterhaltung der jeweiligen Ausbeutungsstandards notwendig scheint.

Wird diese Grenze nicht beachtet, bricht der Widerspruch zwischen dem einzelnen Kapitalisten und dem Staat auf – ein Widerspruch, der im Verkehrswesen schon allzu offen liegt, wo durch die zunehmende Arbeitsteilung ständig wachsende Verkehrsbedürfnisse zur Aufrechterhaltung der Produktion befriedigt werden müssen, aber die dazu notwendigen Investitionen auf lange Sicht nicht ohne noch ernstere Kapitalverwertungsschwierigkeiten in anderen Bereichen der Wirtschaft aufgebracht werden können.

Volkswagenidee

Einen wesentlichen Impuls hat das Ausmaß der Pendelwanderungen durch die Motorisierung, durch die Entwicklung des Personenwagens zum individuellen Massentransportmittel, erfahren. Diese immer noch wachsende Bedeutung des sogenannten Individualverkehrs, der Ersatz der Schiene durch die Straße, stellt zugleich eine immense Verteuerung des Pendelverkehrs insgesamt dar.

Gleichzeitig steht die ständig wachsende Bedeutung des Personenwagens für den Massenverkehr in keinem Verhältnis zu seinem Gebrauchswert, wenn man zum Beispiel an seine transporttechnische Rationalität und Ökonomie denkt. Daß sein Gebrauchswert allerdings dem der meisten anderen öffentlichen Verkehrsmittel – speziell für die mittleren Entfernungen – in mancher Hinsicht überlegen ist, steht außer Frage, jedoch erklärt diese Überlegenheit bei weitem nicht die außerordentliche Diskrepanz in der Wertschätzung dieses Transportmittels gegenüber anderen bei der Bevölkerung der kapitalistischen Industriestaaten.

«Der Personenwagen ist kein Verkehrsmittel im Sinne transporttechnischer Rationalität und Ökonomie. Der Personenwagen ist das Vehikel der klassenindifferenten Persönlichkeitskultur, das individuelle Verkehrsmittel par excellence» [9].

Man glaubte mit der Unterstützung des Personenwagens gegenüber den Massenverkehrsmitteln zwei Fliegen mit einer Klappe schlagen zu können. Einmal sollte ähnlich wie durch die Eigenheimideologie und wie durch das Volksaktienmanöver bei den besitzlosen Massen Besitz- und damit Mittelstandsideologie erzeugt werden, damit sie den Gedanken einer echten Besitzverteilung endlich aus dem Kopf verlören, zum anderen wurde durch die Förderung des Personenwagenbesitzes, der in der magischen Zahl des Motorisierungsgrades noch immer als Maß des Wohlstandes populär ist, eine ungeheure Industrie aufgeblasen, die in nie geahntem Ausmaße zur Abschöpfung des Surplus geeignet ist.

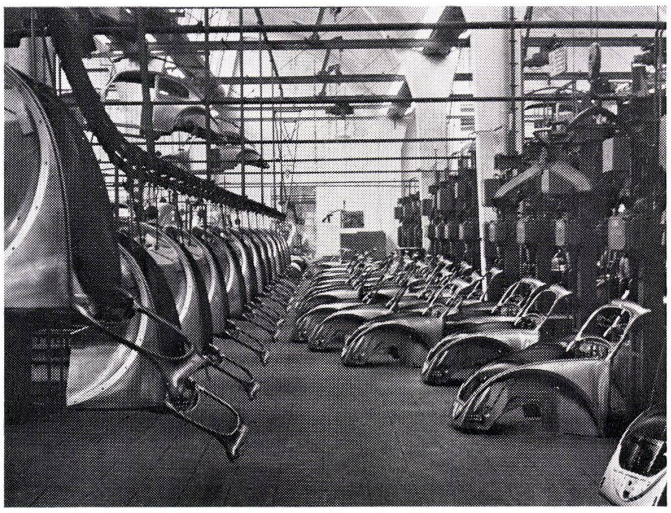
Daß gerade das Auto zum Mittel solcher Konfliktvermeidungsstrategie wurde, ist nicht zufällig, sondern fällt mit dem Interesse der Fraktionen des Kapitals, die in der Automobil- und der Mineralölindustrie engagiert sind, zusammen. Ihrem Marketing ist der Aufstieg des Personenwagens zum zur Zeit wichtigsten Objekt privater Profitinteressen im Verkehrssektor zu verdanken. Erst die Weiterentwicklung des Flugzeugs zum echten Massenverkehrsmittel beginnt dem Personenwagen diese Stellung streitig zu machen.

«Wenn man bedenkt, daß die Automobilindustrie nicht nur die Fabriken umfaßt, die ihr den Namen gaben, sondern auch Motorhersteller, Betriebe für Aufbauten, Anhänger, Container usw., aber auch Hersteller von Teilen und Zubehör und andere, lebt gegenwärtig in der Bundesrepublik jeder neunte vom Automobil» [10].

In den wichtigsten Industriestaaten stellt die Automobilindustrie mit ihren zahlreichen Zulieferbetrieben mittlerweile den mächtigsten Industriezweig dar. Diese Bedeutung für die Industriestaaten wird noch verstärkt, wenn man die zusätzliche Verflechtung von Automobilindustrie und Bauindustrie berücksichtigt. Die Kombination von privater Produktion der Transportmittel mit öffentlicher Planung und Finanzierung der komplementären Infrastruktur hat sich als wesentlich profitabler erwiesen als die private Finanzierung beider Teile, wie zum Beispiel beim Eisenbahnbau im 19. Jahrhundert.

Sowohl die Höhe der für Infrastruktureinrichtungen notwendigen Investitionen als auch die Länge der Planungszeiten und die vielfältig tangierten anderen Profitinteressen – nicht zuletzt die des Grundeigentums – ließen gerade den Bau von Verkehrswegen selbst in den Blütezeiten des Kapitalismus noch weitgehend als «Gemeinschaftsaufgabe» bestehen. Die Erfordernisse des Krisenmanagements des heutigen Monopolkapitalismus lassen einen direkten Zugriff des Kapitals in diesem Bereich nur noch in Ausnahmefällen zu. Diese Einschränkung gilt allerdings nur für den direkten Zugriff. Indirekt hat gerade die Automobil- und die Mineralölindustrie eine Vielzahl von Eingriffs- und Manipulationsmöglichkeiten.

Wesentliches Instrument ihres Drucks auf die öffentlichen Haushalte zur Forcierung des Straßenbaus ist die Ausrufung des Verkehrsnotstandes. Dabei wird die Überproduktion von Automobilen in eine Unterproduktion von Verkehrsraum umgedeutet. Shell- und Esso-Verkehrsprognosen malen düstere Zukunftsbilder, die Automobilindustrie fordert die Einrichtung von Sondervermögen zum Straßenbau, die allein von den Verkehrsbenutzern verwaltet werden sollen, während man gleichzeitig den Kampf des «Individualverkehrs» mit dem nur noch zuckenden «öffentlichen Verkehr» als gottgewolltes Naturereignis schildert. Die Verkehrskrise selbst wird so zum machtvollen Instrument in der Hand der zur Zeit einflußreichsten monopolistischen Kapitalfraktionen. «Der Verband der Automobilhersteller fordert, erkennbare Engpässe vordringlich zu beseitigen und die Entscheidungen der Straßenbaupolitik stärker durch Ana-



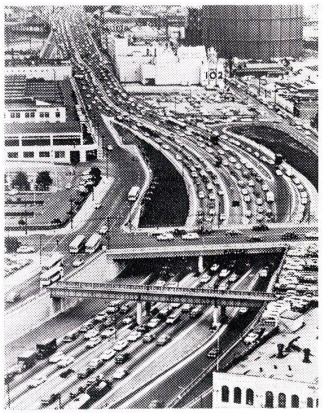
Fließbandgefertigtes Individualtransportmittel ...

lysen und Vorausschätzungen der regionalen Verkehrsströme abzusichern» [11].
«Eine besondere Schwierigkeit bei der Verkehrsplanung im Hinblick auf eine optimale Siedlungsstruktur ergibt sich aus dem Zusammenwirken von individuellem Nahverkehr und öffentlichem Nahverkehr. So entzieht sich das Anwachsen des individuellen Nahverkehrs weitgehend der Beeinflussung durch Planungsmaßnahmen, wobei insbesondere zu beachten ist, daß die Anpassung des Angebots an die Nachfrage in individuelle Verkehrsleistungen durch Verbesserung der Verkehrswege und Parkflächen diese Nachfrage überhaupt erst zu stimulieren vermag» [12].
Vorausschätzungen werden hier zu unbeeinflußbaren Planungsgrundlagen, deren Verwendung dann quasi gottgewollt den Profit derer garantiert, die doch eben erst so selbstlos auf das Dilemma des Verkehrs hingewiesen haben.
«Die Behauptung von der Krise wird bleiben als immanenter Bestandteil der Automobilspekulation wie der Grundstücksmangel im Bauwesen; nach der Terminologie des Warenverkehrs ausgedrückt, ihr Beschaffungsproblem. Dies verrät die eigentümliche Koinzidenz der kommerziellen Blüte einer Ware mit der vorgeblichen Notlage ihrer Zirkulation» [13].

Maßnahmen

Inzwischen ist einigen Leuten angst geworden, sie wittern Gefahren neuer Art. «Heute (sind) bereits 60% der Personenwagenerwerber Arbeitnehmer ... (ihr) Anteil wird noch weiter ansteigen. Aber werden sich diese Personenwagenbesitzer – sie haben ihr Auto oft unter großen Opfern erworben und verzichten auf sonstige schöne Dinge und unterwerfen sich Einschränkungen –, wenn sie künftig nicht mehr oder nur noch mit großen Erschwernissen fahren können, nicht als die Getäuschten, die Betrogenen fühlen? Ein Millionenheer von Unzufriedenen, von Verärgerten ist zu erwarten» [14].

... und sein Land, Staatshaushalte und Gesundheit verschleißender Verkehr.



Diese Argumentation hat System. Die unter großen Opfern erzeugte Automobilkrise erfordert erhöhte Opfer, sie vorgeblich zu lösen, genauer gesagt: sie zu perpetuieren. Und prompt fordert der gleiche Autor auch zwei Seiten später, daß hier nur der Straßenbau helfen kann, die totale Entflechtung des Verkehrs. «... dann kann die grundsätzliche Lösung des gesamten Verkehrsproblems nur lauten: In den Innenstädten die wichtigsten Verkehrsstraßen mit den noch möglichen Erweiterungen weitgehend dem Kraftfahrzeug überlassen und die Straßenbahn aus den Engpässen herausnehmen» [15].
Der städtebauliche Maßnahmenkatalog, den diese Leute vorschlagen, lindert die augenblicklichen Engpässe des Verkehrs und schafft neuen durch die «Entflechtung», zuerst nur der Verkehrsströme, dann auch der städtischen Funktionen. Die erste Forderung ist gewöhnlich Sanierung und bauliche Auflockerung der Innenstädte. «In Neubau- und Sanierungsgebieten werden sich im allgemeinen Hoch- oder auch Tiefstraßen und ihre Anschlüsse gut eingliedern lassen. Vor allem in Sanierungsgebieten können Straßenzüge in einer zweiten Ebene sogar zu einer städtebaulichen Verbesserung führen. In diesem Falle ist eine gleichzeitige verkehrliche und städtebauliche Sanierung des Gebietes anzustreben» [16].
Die «verkehrlichen Akzente» bestimmen auch die zweite Forderung, «die Bebauung der Stadterweiterungsgebiete im Sinne einer gegliederten, durchlüfteten und durchgrünten Stadt» [17].
Die dritte noch mehr Verkehr produzierende Maßnahme ist dann der Vorschlag des Baus von Trabantenstädten, denn «die durch die Arbeitsteilung in der modernen Wirtschaft ermöglichte Trennung der Funktionen hat ständig wachsende, vielfältige Verkehrsbeziehungen zur Folge gehabt» [18].
Nicht die Arbeitsteilung und damit die Funktionsteilung werden hier als Ursache des Dilemmas erkannt, sondern im Gegenteil, sie werden als das Heilmittel angeboten. Der Gegensatz von Stadt und Land wird auf den Verkehr reduziert und konsequent durch den Verkehr überwunden, von Verkehrskrise zu Verkehrskrise ad infinitum.
Der Anteil der Verkehrsausgaben am Sozialprodukt bewegt sich mittlerweile zwischen 15 und 20%. Deshalb fürchten weisere Verkehrsstrategen um die Realisierungsmöglichkeiten all der schönen technischen Ausbauvorschläge für das Straßennetz. Das Wirtschaftswachstum und damit Steuerwachstum, das durch diese Baumaßnahmen noch induziert werden könnte, würde kaum mehr ausreichen, die Haushaltsdefizite, die ihre Finanzierung verursacht hat, zu decken. Die Folge wäre eine Inflation, von der einseitig nur Automobil- und Bauindustrie profitieren könnten.
Aber wie soll man den Arbeitern die Autos wieder wegnehmen, wo sie ihrer für ihre Bewußtseinstransformation so nötig bedürfen und wo sie ihre Bequemlichkeit inzwischen kennengelernt haben? Zur Lösung dieses Dilemmas hat man noch kein Patentrezept gefunden. Jedoch das Ziel ist klar definiert: Die Motorisierungstrends sollen aus wirtschaftlichen Gründen aufrechterhalten, aber gleichzeitig soll der Verkehr eingeschränkt werden, um ebenfalls aus gesamtwirtschaftlichen Gründen eine weitere Expansion des Straßenbaus vermeiden zu können. Die Leute sollen also zwar Autos kaufen, aber mit ihnen nicht so viel 'rumfahren.
Da bekanntlich der Berufsverkehr die «Verkehrsspitzen» produziert, muß er zuerst eingeschränkt werden. Eine Emnid-Umfrage (September/Oktober 1964) [19] ergab, daß in der Bundesrepublik 78% aller Autobesitzer mit ihrem Wagen zur Arbeit fahren, 65% mit der ausdrücklichen Begründung, daß sie dazu durch die schlechten Verkehrsverhältnisse im öffentlichen Berufsverkehr gezwungen seien.
Der üblichste Vorschlag, gegen die Verkehrsspitzen anzugehen, ist organisatorischer Natur. Man appelliert an die Betriebe, ihre Arbeitszeit so zu staffeln, daß nicht alle Arbeiter zur gleichen Zeit nach Hause fahren. Da gerade erst die zeitliche Parallelität der Geschäfts- und Betriebszeiten ein effektives Zusammenarbeiten ermöglicht, wird ein solcher Appell wohl notwendig bei den Unternehmern auf taube Ohren stoßen.
Ebenfalls organisatorisch, nämlich «raumordnerisch», ist der Vorschlag, Betriebe mit vielen Arbeitskräften zu dezentralisieren. Zumindest sollen sie so angesiedelt werden, daß die Verkehrsströme nicht mehr die Innenstädte durchqueren müssen, sondern diese nur noch an der Peripherie berühren.
Einer effektiven «Raumordnungspolitik» sind im Kapitalismus enge Grenzen gesetzt; sie stößt allüberall auf die Schranke des privaten Bodenbesitzes und der dazugehörigen mittelständischen Interessenverbände. Eine weitere Schranke ist in dem Unvermögen der Planer zu sehen, jemals andere als im Interesse der Monopole liegende Planungsmaßnahmen durchzuführen. «Es wäre müßig und unsinnig, nun vom Städteplaner eine Änderung der durchs Automobil stimulierten städtischen Unordnung zu verlangen, weil die erforderlich gewordene Änderung nicht allein durch städtebauliche Maßnahmen, sondern nur durch politische Änderung der Produktions- und Transportverhältnisse erzielt werden kann» [20]. So können alle ihre Dezentralisierungs- oder anderen Ordnungsmaßnahmen letztlich nie mehr erreichen, als die aus jetzigen Produktionsverhältnissen resultierenden Klassengegensätze und Dilemmata zu perpetuieren oder hin und her zu schieben. Kurzfristig erfolgversprechender als die «Raumordnung» scheint da schon die «Entindividualisierung des Berufsverkehrs», denn die hiervon Betroffenen scheinen nicht über die organisatorische Kraft zu verfügen, sich gegen solche Maßnahmen wirksam zur Wehr zu setzen – zumindest nicht zum gegenwärtigen Zeitpunkt.
Diese «Entindividualisierung» wird durch eine Verknappung oder Verteuerung des Parkraumes vorbereitet. Diese Verelendungsstrategie gegenüber Autobenützern in Innenstädten überläßt den Bau von Parkplätzen einfach der Zuständigkeit der «privaten Initiative». «Die Auffassung von einem uneingeschränkten Nutzungsrecht an den öffentlichen Straßen für den ruhenden Verkehr ist mit den heutigen Verhältnissen und erst recht mit der zu erwartenden weiteren starken Zunahme der Zahl der Kraftfahrzeuge nicht zu vereinbaren» [21]. Deshalb sollen diejenigen, die sich ihr Auto sowieso kaum leisten können, gezwungen werden, es als erste wieder zu Hause zu lassen.
Damit sie aber nicht auf die Idee kommen, ihr Auto vielleicht zu verkaufen, verknappt man die Parkplätze nur in den Innenstädten und in der Nähe der Arbeitsplätze. Am Rand des Kerngebietes legt man großzügige Parkplätze an. Der Autobesitzer fährt dann von seiner Wohnung in der Trabantenstadt «individuell» bis zu dem Parkplatz an der U-Bahn-Endstation und steigt dort in die kollektiven Massenverkehrsmittel um, die ihn zu seinem Arbeitsplatz transportieren. Dieses sogenannte Park-and-ride-System ist die bisher pfiffigste Lösung für die oben aufgestellte Zieldefinition. Es stößt allerdings auf heftigsten Widerspruch bei den Händlern der Innenstädte, die den individuellen Einkaufsverkehr beschränkt sehen und die die Konkurrenz der Supermärkte neben den Stadtrandparkplätzen fürchten.
Die als Ergänzungsstrategie erwünschte Verteuerung des Autos durch eine Erhöhung der Automobil- oder der Benzinsteuer bei gleichzeitiger Streichung des bisher möglichen für Autobesitzer günstigen Steuerabzuges für die Fahrtkosten zum Arbeitsplatz wurde in der Bundesrepublik bisher von der Automobilindustrie und den Ölgesellschaften wirksam verhindert; obwohl solche Vorschläge regelmäßig dann auftauchen, wenn zur nächsten Wahl noch viel Zeit bleibt.
Sinnvoll und zumutbar wäre eine solche Maßnahme nur nach einer Sanierung der öffentlichen Verkehrsbetriebe, einem Ausbau ihrer Netze und einer Verbesserung ihrer Trans-

City-Zubringerdienst des TCS in Zürich. Kein Parkplatzsuchen mehr in der Innenstadt.

portqualität. Andernfalls würde sie nur zu einer Verschlechterung des Lebensstandards großer Bevölkerungsteile führen.
An die Möglichkeiten, für den Auto-Berufsverkehr in den Ballungsgebieten durch großzügige Verbesserungen des öffentlichen Verkehrs eine Substitutionsmöglichkeit zu schaffen, wird jedoch nur sehr widerwillig gedacht. Der wesentliche Grund dafür liegt wohl in der Schwierigkeit für die bürgerlichen Planer, für den öffentlichen Verkehr das «exclusion principle» aufzugeben – nach dem jeder für jede Leistung, die er in Anspruch nimmt, im Ausmaß seiner Benutzung bezahlen muß – zugunsten einer Anerkennung dieser Einrichtungen als Einrichtungen der öffentlich finanzierten Sozialfürsorge.
Sie sind Gefangene einer Ideologie, die Waren nur nach Tauschwert messen kann. Am liebsten wäre es diesen Leuten, wenn sie auch die Benutzung der Straßen als «knappe Wirtschaftsgüter» von Bezahlung abhängig machen könnten. Vorschläge dafür sind nicht selten; so schlägt zum Beispiel das Vehicle-metering-System vor, in jedem Auto eine Art Fahrtenschreiber anzubringen, der in bestimmten Stadtgebieten über elektronische Impulse in Gang gesetzt wird und so Menge oder Dauer der Benutzung dieses Gebietes mißt, für die dann hinterher bestimmte Gebühren zu entrichten sind. Die Benutzungsgebühren für Autobahnen und Brücken in einigen Ländern sind erste zaghafte Versuche in dieser Richtung. Mit der stärkeren Durchsetzung der Vorstellungen des geplanten Kapitalismus geraten die Anhänger solcher Kommerzialisierungsvorschläge zusehends ins Hintertreffen. Ihr mühsames Umdenken ist in der Diskussion um die Eigenwirtschaftlichkeit öffentlicher Verkehrsbetriebe ablesbar. Die finanzielle Unmöglichkeit, «autogerecht» zu planen – zumindest nicht «in dieser Generation» –, wird allmählich allen klar, so «bleibt uns ... nichts anderes übrig – ob es uns nun gefällt oder nicht –, als den öffentlichen Verkehr zu fördern» [22].
Es bleibt kein Ausweg; die Tariferhöhungen erwiesen sich als Sackgasse, die nur zu einem beschleunigten Fahrgastschwund führte. Die Verkehrsbetriebe sind sanierungsreif.
Angesichts der Grenzen der Straßenbaukapazitäten wagt jetzt niemand zu behaupten, Unterstützungen an die Verkehrsbetriebe führten dazu, «wachstumsnotwendige Umstrukturierungen zu verhindern» [23], und ließen «sich deshalb nur in Ausnahmefällen rechtfertigen», denn hier handelt es sich um keine Ausnahme, sondern um einen Regelfall für das Versagen eben dieses Laisser-faire in der Strukturplanung.
Jetzt, da die Auswirkungen der Unzulänglichkeiten in der Verkehrsplanung andere Wirtschaftsbereiche ernsthaft in Mitleidenschaft zu ziehen drohen, ist man bereit, Ballast abzuwerfen. «Dabei muß eine Fessel fallen, die leider in geradezu bedrückender Weise den optimalen Ausbau vor allem der Massenverkehrsmittel hemmte: die zu enge Bindung an die Forderung, daß der zu errichtende Verkehrsweg betriebswirtschaftlich rentabel oder zumindest kostendeckend sein muß» [24].

Straßenzoll in Mailand.

«Die ... wirtschaftlichen Gesichtspunkte (müssen) jedoch im Rahmen einer Gesamtwirtschaftlichkeit des ganzen Stadtverkehrs betrachtet werden; sie erhalten damit andere Gewichte» [25]. Oder der ehemalige Frankfurter Verkehrsdezernent und jetzige Oberbürgermeister Walter Möller: «Die Rentabilität der Verkehrsbetriebe (kann) nicht mehr für das Unternehmen isoliert beurteilt werden, sondern muß im Gesamtzusammenhang von volkswirtschaftlichem Nutzen und den Aufgaben einer gesunden Raumordnung gesehen werden» [26].

Verkehrsstreik

Die bisher üblichen schamhaften Subventionen für den öffentlichen Verkehr reichten nicht, um wenigstens die Beförderungsanzahl einigermaßen konstant zu halten. Statt dessen versuchte man nur die Subventionen einigermaßen konstant zu halten, indem man die Tarife anhob und das Personal verringerte.
Diese Politik hat in der sich ausbreitenden, bereits dargestellten Forderung, wenigstens den Berufsverkehr wieder zu kollektivieren, ihr Ende gefunden. Die dazu notwendigen Maßnahmen lassen jedoch noch auf sich warten. Wirkliche Verbesserungen hinsichtlich Fahrkomforts, Pünktlichkeit und Fahrplandichte, Streckenführung und ähnlichen sind kaum irgendwo versucht worden.
Da aber die Verkehrsplaner vor dem Zwang stehen, die Fahrgastzahlen zu steigern, um ihrem Straßen- und Parkplatzbaudilemma entgegenwirken zu können, kündigen einige von ihnen ganz vorsichtig die Erwägung des «Nulltarifs» an, dem doch von den sogenannten Pragmatikern so heftig widersprochen wurde, als er von Demonstranten in Hannover, Heidelberg, Bremen und Saarbrükken gefordert wurde.
«Die öffentlichen Verkehrsmittel zur kostenlosen Benutzung freizugeben wäre jedenfalls erheblich besser, als ohne genügende Vorbereitung die sowieso zu engen Ballungsräume zu zwingen, mit den steigenden Verkehrsströmen fertig zu werden» [27]. Selbst in die Tagespresse ist diese Erkenntnis schon gedrungen: «Nach Meinung der Verkehrsexperten ist der Nulltarif vor allem an den Ballungsgebieten in Sicht ... Auf Jahre hin werden die Aufwendungen für den Fahrscheinbetrieb im Nahverkehr in keinem Verhältnis mehr zu den Einnahmen stehen, und zum anderen sind auch die Ziele der Raumordnung und der Stadtentwicklung für den Nulltarif mitentscheidend ... Doch bis dahin ist noch ein langer Weg zurückzulegen, voraussichtlich nicht vor 1980» [28].
Den ersten Anlauf auf diesem Weg haben die CDU- und die SPD-Fraktion der Limburger Stadtverordnetenversammlung unternommen, mit ihrer Aufforderung an die zuständigen Ausschüsse, «den Stadtlinienverkehr auf der Basis eines 'Nulltarifs' neu zu ordnen» («Frankfurter Rundschau» vom 8. April 1970).
Noch werden solche Vorschläge von den meisten Fachleuten empört zurückgewiesen. Walter Labs, der Geschäftsführer des Vereins öffentlicher Verkehrsbetriebe, meint: «Was nichts kostet, taugt auch nichts!» [29].
Hinter solchen schrulligen Äußerungen steht die Angst vor weiteren Forderungen, die von den Lohnabhängigen gestellt werden könnten, wenn ihnen einmal in diesem Bereich der Konsumsphäre Zugeständnisse gemacht worden sind. Sie könnten Zusammenhänge begreifen oder auf Zusammenhänge hingewiesen werden, die das Funktionieren und die Notwendigkeit der Lohn-Preis-Spirale in Frage stellen könnten. Der von den Gewerkschaften über langfristige Tarifverträge und konzertierte Aktion kanalisierte Lohnkampf der Arbeiter könnte durch zusätzliche Forderungen nach niedrigen Mieten, billigen Grundnahrungsmitteln und ähnlichem wieder verschärft werden.
Diese Sorge ist ein wichtiger Grund für die Politiker, hier einem möglichen Bewußtwerdungsprozeß der Arbeiter entgegenzuwirken und durch die rechtzeitige Einführung von Maßnahmen, wie zum Beispiel nichtkostendeckenden Tarifen für öffentliche Verkehrsmittel oder gar dem Nulltarif, ein Bild vom fürsorglichen Sozialstaat zu entwickeln, der einzig und allein das Wohl seiner Bürger im Sinn hat. Setzen solche Maßnahmen rechtzeitig ein und ohne vorherigen Druck der Massen, so eignen sie sich hervorragend dazu, den kapitalistischen Staat als Dienstleistungsbetrieb des Kapitals zu kaschieren.
Ganz anders, wenn solche Maßnahmen nachträglich zur Pazifizierung einer deutlich klassenkämpferischen Situation dienen. Dann ist es nicht der sorgende Vater Staat, der hier handelt, sondern für alle Betroffenen sichtbar der Staat als Anwalt des Kapitals, der große Anstrengungen unternehmen muß, um den lästigen Konflikt nachträglich zu kanalisieren. Und ein Verkehrsstreik ist ein äußerst lästiger Konfliktfall.
«Die Bedingungen der Straßenbahnblockaden unterscheiden sich grundsätzlich von anderen Aktionen der Konsumsphäre. Die Fahrpreiserhöhungen der Straßenbahn trifft die Individuen nicht vereinzelt zu verschiedener Zeit und an verschiedenem Ort; schon deshalb ist der Widerstand leichter organisierbar. Dieser Widerstand muß notwendig auf der Straße stattfinden und ist als Widerstand auf der Straße viel leichter legitimierbar als etwa Protestaktionen gegen die Erhöhung der Butterpreise. Sind aber die ökonomischen Kampfmittel (wirksamer Boykott) und politischer Protest (Straßendemonstration) aufeinander angewiesen und voneinander abhängig, so sind auch die unmittelbaren Kampfziele (Fahrpreisreduktion) viel leichter mit dem Klassenkampf im Betrieb zu vermitteln als bei anderen Aktionen in der Konsumsphäre, weil dem Straßenbahnverkehr schlechterdings nichts Luxuriöses anhängt und jedem klar ist, daß er die Straßenbahn bloß benutzt, weil er zur Arbeit muß und weil er ohne Arbeit nicht leben kann. Deshalb ist sehr leicht klarzumachen, daß für die Straßenbahn diejenigen zu zahlen haben, die von der Arbeit profitieren, die Kapitalisten ...» [30].
Eine konzertierte Aktion aller Agenten des Staates, nicht nur der Polizei, sondern insbesondere auch der Planungsbehörden, der Gewerkschaften und der «staatstragenden» Presse, wird notwendig, bei den Massen diese Einsicht zu verhin-

Sitzstreik in Basel, 1969. Die Vorschläge der nun vor Gericht gestellten Demonstranten wurden von den Parteien aufgegriffen. Eine Volksabstimmung steht im Herbst 1971 bevor.

dern, die Einsicht nämlich, daß sich in der Verkehrsmisere der Grundwiderspruch der kapitalistischen Produktionsweise, der Widerspruch zwischen Lohnarbeit und Kapital, manifestiert. Diesem Widerspruch in seiner unverhüllten Form sind die Massen täglich am Arbeitsplatz ausgesetzt, und die Erkenntnis, daß erst seine Beseitigung den Weg frei macht zur wirksamen Bekämpfung aller von ihm abhängigen Nebenwidersprüche – zu denen auch das Verkehrsproblem gehört –, hätte, in organisierte Form gebracht, die Kraft, das herrschende System zerplatzen zu lassen.

Ein Verkehrsstreik muß folglich von den Herrschenden, da er nicht rechtzeitig erkannt und umgangen werden konnte, von allen gesamtgesellschaftlichen Implikationen isoliert und auf ökonomistische Probleme reduziert werden. Dazu dienen dann die öffentliche Diskussion der finanziellen Lage und der betriebswirtschaftlichen Situation des jeweiligen Verkehrsbetriebs sowie das Feilschen der Gewerkschaften und der etablierten Parteien um die Höhe der notwendigen Subventionen. Gleichzeitig hat die Presse die Aufgabe der «Entideologisierung»: Aus antikapitalistischem Klassenkampf muß eine Aktion «Gemeinsinn» werden. Die «Bild-Zeitung» erkennt in Hannover den «Widerspruch zwischen antikapitalistischer Argumentation und auf den kapitalistischen Alltag ausgerichtetem Rote-Punkt-Verkehr» [31] und druckt gerade noch rechtzeitig selbst rote Punkte für die Windschutzscheiben der Autos ihrer Leser.

Der Rote-Punkt-Verkehr sorgte dort für die Aufrechterhaltung der Produktion und Forderungen wie «Freie Fahrt zum Arbeitsplatz» und «Zahlt die Straßenbahn aus Unternehmerprofiten» blieben losgelöste Parolen, die um so leichter aufgefangen werden konnten, als keine klassenbewußte Organisation die notwendigen Bezüge zwischen Konsumtionssphäre und Produktionssphäre herzustellen in der Lage war. Das Fehlen einer sozialistischen Strategie machte die Hoffnung zunichte, in diesen Aktionen Perspektiven gesamtgesellschaftlicher Veränderungen zu erkennen, die auch eine wirksame Veränderung der Verkehrsmisere möglich hätte erscheinen lassen. So konnten lediglich in Selbsthilfeaktionen Andeutungen von solidarischen Verhaltensformen und eine Ahnung von der tatsächlichen Macht der Massen, Veränderungen herbeizuführen, wiedererkannt werden.

Die Studenten und Schüler, die die Aktionen in Hannover, Heidelberg und andernorts vorbereiteten und ursprünglich allein durchführten, waren weder theoretisch noch organisatorisch auf den von ihnen provozierten Solidarisierungsprozeß vorbereitet.

Ihre Argumentationen basierten auf der Kritik von Überbauphänomenen wie der Informationsmanipulation durch die Massenmedien und wie der Chancengleichheit in unserem Bildungssystem. Sie suchten die sofortige Befreiung des Individuums vom Konsumterror der «Überflußgesellschaft» und suchten sich in spontanen Aktionen selbst zu verwirklichen. Ihre Ideologie war geprägt von den Theorien der «neuen Linken», von den Schriften Marcuses, Barans, Gortz', Sweezys und der Frankfurter Schule. Sie nahmen das augenblickliche deformierte Klassenbewußtsein der deutschen Arbeiter für eine Einsicht in objektive Gegebenheiten, das heißt, sie wußten den jahrelangen Einfluß der faschistischen und der antikommunistischen Propaganda auf das Bewußtsein der Arbeiter nicht von der objektiven ökonomischen Situation zu trennen, in der diese sich befinden.

Kurz: ihre Aktionen, Programme und Ziele waren klassenindifferent. Sie waren der Disparitätenthese der Frankfurter Schule [32] aufgesessen, die sie glauben machte, gerade die Unzulänglichkeiten im Infrastrukturbereich träfen alle Bevölkerungsgruppen gleichermaßen und es bedürfe nur einer gewissen Optimierung der Information und einer Demokratisierung der Planung, diese Disparitäten zu beseitigen. Diese bessere Information über die tatsächlichen wirtschaftlichen Möglichkeiten unseres Systems sollte durch «Öffentlichkeitsarbeit» erreicht werden (zu der unbedingt auch die hier diskutierten Verkehrsstreiks zu zählen sind); die so aktivierte Basis würde dann «selbsttätig» immer weitergehende Forderungen, immer fundamentalere Reformen durchsetzen, so daß schließlich eines schönen Tages auf demokratische Weise der Sozialismus erreicht sei [33].

Aber die schnell errungenen Erfolge der erwähnten Aktionen waren geringer. Zwar wurden die Fahrpreiserhöhungen zurückgenommen, zwar wurden jetzt öffentlich von «fortschrittlichen» Planern der Nulltarif gefordert und eine Bürgerbeteiligung in der Planung angestrebt, aber die Massen haben sich nicht selbst organisiert, sie stellen keine weitergehenden Forderungen, sie haben die Zusammenhänge nicht erkannt und keine Perspektive für eine gesamtgesellschaftliche Veränderung erhalten; ihre Spontaneität ist wieder der vorhergehenden Lethargie gewichen.

Die an solchen und ähnlichen Aktionen beteiligten Gruppen haben ihre Fehler erkannt und die Notwendigkeit einer besseren Organisation eingesehen, die die für solche Aktionen notwendigen Analysen durchgeführt, Gesamtstrategien und Detailziele definiert, die in der Lage ist, zum Beispiel bei Verkehrsstreiks die günstigen Voraussetzungen für eine Aufklärung und Agitation der Massen aufzunehmen – eine Aufklärung, die die notwendigen Bezüge zwischen Konsumtions- und Produktionssphäre herstellt, nämlich den Bezug zwischen Konsumterror und Ausbeutung im Betrieb, eine Aufklärung, die dem Proletariat Perspektiven im Klassenkampf schafft und ihr hilft, sich für ihre eigenen Ziele zu organisieren, eine Aufklärung, die deutlich macht, daß aller Reformismus in Teilbereichen der kapitalistischen Produktion nur ein Kurieren an Symptomen bedeutet und lediglich zur Perpetuierung der bestehenden Misere beiträgt [34].

Literaturhinweise

[1] Vergleiche Hüfner, Peter, Schütt, «Aktion Roter Punkt», München 1969.

[2] Vergleiche Marx, «Das Kapital» II, MEW 24, Berlin 1969, S. 60.

[3] Marx, «Grundrisse der Kritik der politischen Ökonomie», S. 438, Moskau 1939.

[4] Vergleiche Prigge, «Determinanten der Nachfrage und Ordnungsmöglichkeiten im Personenverkehr», Göttingen 1967.

[5] Vergleiche Marx, «Das Kapital» II, S. 150 ff.

[6] Vergleiche Mandel, «Marxistische Wirtschaftstheorie», S. 207, 211, Frankfurt am Main 1960.

[7] Voigt, «Arbeitsstätte, Wohnstätte, Nahverkehr», S. 191, Hamburg 1968.

[8] Vergleiche «Frankfurter Rundschau» vom 27. Juni 1970, Pendler mit Zwölfstundentag.

[9] Janssen, «Der Personenkraftwagen», Die Sonde, Heft 1, Bonn 1965.

[10] «Frankfurter Rundschau» vom 14. Mai 1970, In der Bundesrepublik lebt gegenwärtig jeder neunte vom Auto.

[11] «Frankfurter Rundschau» vom 29. April 1970, Autoindustrie: Straßenbau in eine Hand.

[12] Voigt, S. 23.

[13] Janssen.

[14] Lambert, «Städtischer Massenverkehr und Kraftfahrzeugverkehr in Zukunft», S. 90, Beiträge zum Generalverkehrsplan, Stuttgart 1963.

[15] Lambert, S. 93.

[16] Drucksache des Deutschen Bundestages, «Bericht der Sachverständigenkommission über eine Untersuchung von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden», S. 157, Bonn/Bad Godesberg 1964.

[17] Lambert, S. 93.

[18] Drucksache des Deutschen Bundestages, S. 29.

[19] Zitiert bei Prigge, S. 21.

[20] Helms, «Die Stadt – Medium der Ausbeutung, historische Perspektiven des Städtebaus», in: Helms/Janssen, (Hrsg.), «Kapitalistischer Städtebau» S. 10, Neuwied/Berlin 1970.

[21] Drucksache des Deutschen Bundestages, S. 130.

[22] Lambert, S. 94.

[23] Nicolaisen, «Regionalpolitisch orientierte Verkehrsplanung im Ballungsraum», S. 25, Göttingen 1968.

[24] Voigt, S. 182.

[25] Drucksache des Deutschen Bundestages, S. 97.

[26] «Nulltarif: Subventionierter Schlendrian?», Der Volkswirt Nr. 1, 13. März 1970, S. 24.

[27] Voigt, S. 201.

[28] Engel, «Nulltarif: Das Auto soll am Stadtrand bleiben», Frankfurter Rundschau vom 21. Mai 1970.

[29] «Nulltarif: Subventionierter Schlendrian?», S. 23.

[30] «Rote-Punkt-Aktion in Heidelberg», Rote Pressekorrespondenz 19 vom 27. Juni 1969, S. 22.

[31] «Rote-Punkt-Aktion in Heidelberg», S. 30.

[32] Offe, «Politische Herrschaft und Klassenstrukturen», Politwissenschaft, Frankfurt am Main 1969.
Offe, «Sachzwang und Entscheidungsspielraum», Stadtbauwelt 38, Berlin 1969.

[33] Faßbinder, «Zur politökonomischen Analyse der Demokratisierung infrastruktureller Planung», unveröffentlichte Diplomarbeit, Technische Universität Berlin, Wintersemester 1969/1970.

[34] Barnbrock, Frank, Große, Hamann, Joeres, Stirnemann, «Zur Analyse der Planung im Spätkapitalismus», unveröffentlichtes Manuskript für die Europäische Kulturstiftung, Amsterdam.