

# Menschengerechter Stadtverkehr?

Autor(en): **Franke, Detlev**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Wechselwirkung : Technik Naturwissenschaft Gesellschaft**

Band (Jahr): **11 (1989)**

Heft 41

PDF erstellt am: **11.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-653143>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Immunologische Empfängnisverhütung ist prinzipiell bei beiden Geschlechtern möglich. Tatsächlich erwies sich der Meer-schweinchchen-Impfstoff gegen Spermien auch bei Männern als wirksam.<sup>2</sup> Bisher ist allerdings nicht richtig verstanden, wie hier die Impfung wirkt.

Mögliche Nebenwirkungen werden jedoch im Hinblick auf einen Einsatz bei Männern als wesentlich schwerwiegender eingeschätzt als bei Frauen.<sup>11</sup> Da es sich bei Spermienantigenen um körpereigene Substanzen von Männern handelt, wird möglicherweise zu Recht befürchtet, daß eine Impfung Autoimmunreaktionen und Entzündungen der Hoden auslöst.

Bei Frauen rechnet man nicht damit, daß Kreuzreaktionen auftreten, eine Vermutung, die bisher nicht überprüft ist. Darüber hinaus haben vergleichbare Gesundheitsrisiken die Entwicklung der HCG-Impfstoffe für Frauen genauso wenig bremsen können, wie die inzwischen nachgewiesenen Gesundheitsschäden den Einsatz von Spiralen und hormonellen Verhütungsmitteln. Deshalb ist es auch wenig wahrscheinlich, daß sich ausgerechnet auf dem Gebiet der immunologischen Kontrazeption eine Entwicklung in Richtung eines Verhütungsmittels für Männer anbahnt.

Jahrzehnte andauernde Geburtenkontrollprogramme haben in vielen sogenannten Dritte-Welt-Ländern nur geringe Resultate gebracht. Die Bevölkerung dort wächst nahezu unvermindert weiter. Dem versucht man mit immer neuen, immer länger wirksamen Verhütungsmitteln entgegenzutreten, die wegen ihres hohen Gesundheitsrisikos in Europa und den USA gar nicht auf dem Markt sind. Die gegenwärtige Praxis des Einsatzes von hormonellen Langzeit-Verhütungsmitteln in Lateinamerika und Indien (Depo-Provera, Net-ÖEN, Norplant)<sup>10, 15</sup> läßt befürchten, daß bei der Forderung nach »sicheren« Verhütungsmitteln keineswegs an die Gesundheit der Anwenderinnen, sondern vielmehr an eine möglichst »effektive« Verhütung gedacht ist, oder, wie Malcolm Potts von der Family Health International, USA, es ausdrückte, an ein »narrensicheres« Produkt.<sup>15</sup> Solche Formulierungen unterstellen, daß Schwangerschaften vor allem eine Folge von »Patientenfehlern« bei der Verhütung sind. Sie verschleiern, daß eine große Kinderzahl bei der armen Bevölkerung vieler Länder auch heute als einzige Altersversicherung erwünscht und notwendig ist.

Eine Verbesserung der sozialen Situation ist in den meisten der hochverschuldeten Länder kaum zu erwarten. Die Weltbank fordert statt dessen von den betroffenen Regierungen ein besseres »Familienplanungs-Management«. Vor diesem Hintergrund könnte ein Verhütungsimpfstoff leichter als irgendein anderes Verhütungsmittel auch ohne die »informierte Zustimmung« (informed consent) einer Frau eingesetzt werden, z. B. in Form einer Kombinationsimpfung.

#### Anmerkungen

- Aitken R.J., Paterson M. (1988) Nature 335: 492 - 493
- Primakoff P. et al. (1988) Nature 335: 543 - 546
- Selesta 45, 7. November 1988
- Birke L. (1988) New Scientist 15: 30
- Jones WR. (1982) Immunological Fertility Regulation, Blackwell Scientific Publ. Oxford
- Talwar GP et al. (1976) Proc. Natl. Acad. Sci. USA 73: 218 - 222
- Nash H. et al. (1980) Fertil Steril 34: 328 - 335
- Halmteier H., Die Zeit 35, 26. August 1988, S. 28
- Gomes dos Reis AR. (1988) Begleitheft 2. Bundeskongreß »Frauen gegen Gen- und Reproduktionstechnologie«, S. 10 - 12
- Ada GL. et al. (1985) Nature 317: 288 - 289
- FAZ, 26. Oktober 1988, S. 33
- El-Roeiy A. et al. (1988) Am. J. Obstet. Gynecol. 158: 596 - 603
- Talwar GP. (1980) Immunology of Contraception, Edward Arnold Publ. London
- Potts M. (1988) in: Jizuka R., Semm K. (eds.) Human Reproduction, Current status / Future prospect, S. 113 - 116

# Menschengerechter Stadtverkehr?

Seitdem Berlin einen neuen, rot-grünen Senat hat, werden mit diesem auch Hoffnungen verbunden auf einen ökologischen Stadtbau und vor allem einem Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs.

Kaum werden die ersten verkehrspolitischen Vorstellungen jedoch geäußert, wie z. B. den Ausbau von separaten Busspuren voranzutreiben, meldet sich der ADAC mit lautem scheinheiligen Geschrei, indem er dadurch die Sicherheit der Fußgänger bedroht sieht.

Detlev Franke hat sich seit dem Reichsbahnerstreik 1980 aktiv für eine Reintegration der S-Bahn in den öffentlichen Nahverkehr in Berlin eingesetzt. Er zeigt am Beispiel Berlin, welche notwendigen Veränderungen vorgenommen werden müssen, damit der Verkehr in Ballungsgebieten ökologischen und sozialen Gesichtspunkten Rechnung tragen kann. Dabei wird aber auch deutlich, daß gerade in Berlin der Ausbau zur »autogerechten« Stadt ein alles Erbe sozialdemokratischer Politik der sechziger und siebziger Jahre ist.

von Detlev Franke

Untersuchen wir die Verwendung des Begriffs »Verkehr« in unserer Sprache, so werden wir feststellen, daß eine völlige Begriffsbesetzung durch die Automobillobby erfolgt ist: Fast immer ist mit »Verkehr« die Fortbewegung mit Hilfe eines Autos gemeint, und selbst das Wort »Auto« wird nur im Sinne des Individualfahrzeuges benutzt, obwohl auch der städtische Omnibus ein Auto ist. Was in der Umgangssprache mit »Verkehr« gemeint ist, ist der motorisierte Individualverkehr (MIV). Verkehr in der Stadt ist aber mehr: Man versteht darunter die Bewegung von Personen im öffentlichen Raum, egal ob mit oder ohne technische Hilfsmittel. Benutzt man das Wort »Verkehr« in diesem Sinne, so fällt sofort der überproportional hohe Verbrauch des MIV an Energie, Rohstoffen, Boden und nicht zuletzt Geld auf: Selbst im hochmotorisierten West-Berlin werden zwei Drittel aller werktäglichen Wege zu Fuß, mit dem Fahrrad, in Bussen und Bahnen zurückgelegt.<sup>1</sup>

Einen der wichtigsten ökologischen Gesichtspunkte der Verkehrsmittelwahl stellt der Energieverbrauch dar, da eine Reduzierung des Primärenergieverbrauchs das wirksamste Mittel zur

Schadstoffvermeidung ist. Legt man eine Strecke von 6 km als statistischen Durchschnittsweg im Berufsverkehr zugrunde<sup>4</sup> und setzt den Energieverbrauch des Fußgängers oder Radfahrers gleich eins, so liegt er beim Straßenbahnbenutzer bei vier, beim Schnellbahnbenutzer bei sieben, beim Omnibusbenutzer bei neun und beim Alleinfahrer im Pkw bei 77! Dabei wurde angenommen, daß der Fahrstrom der Bahnen einem thermischen Kraftwerk entstammt.<sup>2</sup>

## Ökologische und soziale Anforderungen an städtische Verkehrsmittel

Was den Verbrauch an Energie und Rohstoffen für die Herstellung und Unterhaltung eines Verkehrsmittels im Verhältnis zur erzeugten kinetischen Energie angeht, so ist letzteres beim Fahrrad und bei den elektrischen Bahnen aufgrund ihrer hohen Nutzungsdauer am günstigsten, schon beim Omnibus wird es relativ ungünstig (Die Lebensdauer eines Dieselmotors liegt bei maximal 14 Jahren), und der Pkw fährt kaum ein Drittel der Energie ein, die für Herstellung und Verschrottung benötigt werden.<sup>3</sup> Betrachtet man schließlich den im Hinblick auf das Problem der Bodenversiegelung bedeutsamen Flächenverbrauch der Verkehrsmittel und setzt wiederum den Flächenverbrauch des Fußgängers gleich eins, so liegt der Verbrauch des Straßenbahnbenutzers bei 2,25, des Omnibusbenutzers bei vier, des Schnellbahnbenutzers bei 9,38 und des Pkw-Fahrers bei 73,67, ausgehend von einer Besetzungsdichte von 1,5 Personen/Fahrzeug. Beim Alleinfahrer ist der Flächenverbrauch noch höher!<sup>2</sup> Zu den Vergleichszahlen ist noch anzumerken, daß der Wert für die Straßenbahn den Fall der Gleisführung im öffentlichen Straßenraum betrifft, was heute noch in verkehrsberuhigten Bereichen sinnvoll sein kann. Die Straßenbahn auf eigenem Gleiskörper und der Bus auf einer Sonderspur entsprechen hinsichtlich des Flächenverbrauchs der Schnellbahn.

Die Betrachtung des Flächenverbrauchs impliziert die Untersuchung der Folgen der Verkehrsmittelwahl für das Sozialgefüge einer Stadt. Hier soll nur der Aspekt der Urbanität herausgegriffen werden. Zu den herausragenden Qualitäten, die die Stadt vor allen anderen Siedlungsformen auszeichnen, zählen die Vielfalt und Beliebigkeit der Kontaktmöglichkeiten, das vielfältige Angebot an Arbeitsplätzen und Ausbildungsstätten, der Kontrast und die gegenseitige Bedingtheit von öffentlichem und privatem Leben.<sup>4</sup>



Nach Mitscherlich wird die Stadt erlebt als »zur Gemeinschaft zwingende und zugleich individuelle Freiheit spendende und garantierende Umwelt«.<sup>5</sup>

Diese Idealvorstellung von der Stadt ist nur realisierbar, wenn dem nichtmotorisierten Verkehr und dem öffentlichen Nahverkehr Vorrang vor dem MIV gewährt wird, weil der MIV durch seinen enormen Flächenbedarf eine Kette von Monofunktionalisierungsprozessen im Stadtgebiet zum Ablauen bringt: primär durch die Umwidmung weiter Gebiete zu Verkehrsflächen, sekundär durch Abwanderung der Wohnbevölkerung aus den Kernbereichen, Konzentration im Einzelhandel, Zentralisierung kommunaler Einrichtungen etc., tertiär in der Folge durch Schaffung weiteren (Auto-)Verkehrs und damit stetiges In-Gang-Halten des Flächenraffes.

Während so der MIV die Isolierung des Stadtbewohners, sei es als Einzelfahrer in der Blechzelle oder im Wohnhütte vor dem Fernsehapparat, beschleunigt und die öffentlichen Räume zu sozialen Problemzonen werden läßt (Anstieg der Straßensicherheit), dient eine Förderung des Fahrrad- und Fußgänger- sowie des öffentlichen Verkehrs dem Erhalt der für den Fortbestand urbaner Lebensart so wichtigen kommunalen Öffentlichkeit.

Dabei wird der öffentliche Verkehr durchaus als res publica wahrgenommen, und ein Teil der Identifikation des Stadtbewohners mit seinem Gemeinwesen erfolgt über die öffentlichen Verkehrsmittel. Man stelle sich Berlin ohne S-Bahn, London ohne rote Doppeldeckerbusse, München ohne weißblaue Tram vor! Der öffentliche Nahverkehr muß leicht zugänglich sein, präsent im Stadtbild, schneller und bequemer als der stauanfällige MIV und dem Benutzer ein Fahrerlebnis vermitteln.

Aufgrund dieser Forderungen kann ein reines Bussystem ebenso wenig als Hauptverkehrsträger in Betracht gezogen werden wie ein System Bus/Schnellbahn mit häufigem Umsteigezwang. Das öffentliche Verkehrsmittel, das den vorhin genannten Forderungen am stärksten entspricht, ist die Straßenbahn. Durch Vorrangschaltungen an Ampeln und eigene Bahnkörper kann sie bei besserer Zugänglichkeit die Reisegeschwindigkeit einer U-Bahn erreichen, sie kann Fußgängerzonen und verkehrsberuhigte Straßen mitbenutzen, und sie ist sogar in Grünanlagen durch sogenannte Rasenbahnkörper integrierbar.

Als Ergebnis der hier vorgenommenen Betrachtungen stellt sich heraus, daß neben Fußgänger- und Fahrradverkehr unter ökologischen und sozialen Gesichtspunkten der Hauptträger des städti-

schen Nahverkehrs die Straßenbahn sein müßte. In den größten Städten des kapitalistischen Deutschland ist die Situation jedoch so: Nur Köln baut konsequent die Straßenbahn aus, in München ist die Existenz der Tram gefährdet, in Hamburg fuhr 1978 die letzte Straßenbahn, und in West-Berlin war 1967 Schluß. Besonders schienenfeindlich war dabei die Verkehrspolitik in West-Berlin. Da Entwicklungen in dieser Stadt häufig als exemplarisch für Entwicklungen in der BRD angesehen werden, soll West-Berlin als Fallbeispiel näher untersucht werden.

### **Freie Fahrt in die Sackgasse Sozialdemokratische Verkehrspolitik in West-Berlin 1953 – 1980**

Zwar besaß West-Berlin 1953 nur ein relativ kleines U-Bahnnetz, aber die S-Bahn funktionierte noch auf allen Strecken, und 40% des dichten Straßenbahnnetzes lagen auf eigenem Bahnkörper. Insgesamt besaß damit West-Berlin ca. 297 km vom Individualverkehr unabhängige Schienentrassen. 1987 umfaßte das Schienennahverkehrsnetz der Stadt ca. 180 km. Zusätzlich sind einige Kilometer Busspuren vorhanden, deren Erweiterungen nur gegen große Widerstände möglich sind. Trotz Milliardeninvestitionen in den U-Bahnbau ist die Qualität des öffentlichen Nahverkehrs ständig gesunken. Wie kam es zu dieser Entwicklung?

In den 50er Jahren entwickelte sich Los Angeles zum Mekka der Berliner Verkehrsplaner. Von dort bezog man in West-Berlin das Modell der »autogerechten« Stadt.

Von der Fläche der Stadt Los Angeles wurden 1974 22% vom Autoverkehr genutzt. Noch ein Vierteljahrhundert davor betrieb die private Firma Pacific Electric ein 1800 km umfassendes Netz von Überlandstraßenbahnen, überwiegend auf eigenen Gleistrassen. Smog war in Los Angeles unbekannt. 1940 kaufte eine neugegründete Firma, Pacific City Lines, den Betrieb auf und begann sofort mit der Umstellung des Netzes auf General-Motors-Omnibusse. Pacific City Lines war eine Tochtergesellschaft von National City Lines, einem Unternehmen, das in den gesamten Vereinigten Staaten elektrische Bahnen aufkaufte und auf Autobusbetrieb umstellte. Hauptgesellschafter des Unternehmens waren – es liegt nahe – General Motors, Firestone und Standard Oil of California. Bis 1949 hatte General Motors über 100 elektrische Bahnen vom Markt verdrängt.<sup>6</sup>

Im »Schaufenster des freien Westens« war ein solches direktes Vorgehen nicht möglich, denn die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) waren ein kommunales Unternehmen, und die S-Bahn wurde von der DDR-Reichsbahn unter Aufsicht der vier Siegermächte betrieben. Am leichtesten war noch der Zugriff auf die BVG. Seit 1949 war die BVG in Folge der in West-Berlin durchgeführten Währungsreform in einen West- und einen Ostbetrieb gespalten. Noch aber fuhren Straßenbahnen über die Sektorengrenze (bei der U-Bahn funktionierte der grenzüberschreitende Verkehr bis zum Mauerbau reibungslos), und an eine einseitige Umstellung des Westnetzes der Straßenbahn auf Autobusbetrieb war in der Zeit der Wiedervereinigungssonntagsreden nicht zu denken.

Ein kleiner Unterschied führte im Januar 1953 aber doch zur betrieblichen Trennung des Straßenbahnnetzes: Die BVG (West) ließ auf ihren Gleisen keine Straßenbahnfahrerinnen zu. Als die BVG (Ost) nun Züge unter weiblicher Führung gen Westen fahren ließ, schickte man die Bahnen kurzerhand in den Osten zurück. Der gemeinsame Straßenbahnverkehr wurde aufgegeben. Der Weg für die Umgestaltung des Westnetzes war frei. Im August 1953 faßte

der Verwaltungsrat der (West-)BVG den Beschluß, von der ursprünglich geplanten Modernisierung des Wagenparks der Straßenbahn abzusehen und statt dessen neue Omnibusse zu kaufen. Die Straßenbahnen sollten durch Busse und U-Bahnen ersetzt werden, wobei allerdings in den seltensten Fällen der Ersatz durch die U-Bahn direkt auf die Einstellung der Straßenbahnlinie folgen sollte: Zwischen der Einstellung der Straßenbahn und der Eröffnung der U-Bahn lagen oft mehr als zehn Jahre. Während leistungsfähige eigene Gleiskörper der Straßenbahn zu Parkplätzen wurden, steckten die »flexiblen« Omnibusse bald im Stau, der von den inzwischen zum Pkw abgewanderten ehemaligen Straßenbahnfahrern verursacht wurde. Wie in den USA machte die Umstellung des Schienenverkehrs auf Autobusbetrieb den Weg frei für die Massenmotorisierung, der durch gigantische Schnellstraßenbauvorhaben Rechnung getragen werden sollte.

Die sozialdemokratische Stadtregierung strebte die nivellierte Mittelstandsgesellschaft an. So hieß es in einer Broschüre des Bausenators aus dem Jahre 1957: »Der Arbeiter ist ein Kleinbürger, der Großbürger längst ein Bürger geworden – eine Gesellschaft der klassenlosen Mitte ist im Werden.« In dieser Gesellschaft ist der Fußgänger offenbar überflüssig. »Wenn man eines Morgens, nichts Böses ahnend, seinen Fuß auf die Straße setzen will – dann ist sie weg. Zum Trost erblickt das mißtrauisch suchende Auge etwas später eine neue, viel breitere, viel geradere Straße. Irgendwo reißt sie ihren Rachen auf, speit einen Tunnel aus und verschluckt Autos wie Sternschnuppen. Und die Fußgänger? Mit unverbesserlichen Neandertalern kann sich die neue Straße nicht abgeben. Wer ein Ziel hat, soll im Auto sitzen, und wer keines hat, ist ein Spaziergänger und gehört schleunigst in den nächsten Park.«<sup>7</sup>

Die besondere politische Situation West-Berlins ermöglichte sogar eine Abtrennung wichtiger Schnellbahnlinien vom Stadtverkehrsnetz, ein Vorgehen, das in Europa einzigartig blieb: Nach dem Mauerbau am 13. August 1961 riefen DGB und ÖTV zum Boykott der von der DDR betriebenen S-Bahn auf. Als Ziel des Boykotts wurde die drastische Verminderung der Deviseneinnahmen der DDR genannt. Tatsächlich war aber der S-Bahn-Verkehr schon damals defizitär, zumal die Deutsche Reichsbahn ihre West-Berliner Mitarbeiter auch in DM (West) bezahlen mußte. Zu einer Einschränkung der damals gebührenpflichtigen Fahrten mit dem Pkw über die Transitautobahnen – tatsächlich eine bedeutende Devisenquelle der DDR – rief niemand auf. Der propagandistische und moralische Druck trieb Hunderttausende ehemaliger S-Bahnfahrergäste in parallel dazu eingerichtete Autobuslinien, was für Bewohner der Außenbezirke häufig Fahrzeitverlängerungen über 100% bedeutete. Der Anstieg der Motorisierungsziffern in den sechziger Jahren belegt, wem der Boykott nützte.

Den Schaden trug der öffentliche Nahverkehr West-Berlins, und zwar hauptsächlich der Verkehr der stadteigenen BVG. Hätte die Straßenbahn noch am ehesten S-Bahnverkehr übernehmen und eine vom Individualverkehr unabhängige Anbindung der neu entstehenden Trabantenstädte an das U-Bahnnetz schaffen können, wurde die bisherige Stilllegungspolitik unverdrossen weitergeführt. Statt wie ursprünglich geplant 1970 fuhr bereits 1967 die letzte Straßenbahn – der Ersatz durch die U-Bahn erfolgte erst 1984.<sup>8</sup> Die SPD-Senate unter Willy Brandt, Heinrich Albertz, Klaus Schütz und schließlich Dietrich Stobbe setzten auf das Stadtautobahnssystem.

Die S-Bahnanlagen sollten geschliffen werden, »um dort umweltfreundlich eine Autobahn zu planieren«, so ein Senatgutachter noch 1978. Für den Straßenbau wurden 1970 in West-Berlin mehr als doppelt so viele Mittel verwendet wie für die öffentlichen

Verkehrsmittel, wobei aber Förderung des öffentlichen Nahverkehrs U-Bahnbau hieß, und daran verdienten dieselben Unternehmen, die sich auch im Straßenbau engagierten. Die Liste der an den namhaften Tiefbauunternehmen beteiligten Unternehmen liest sich wie ein Gotha der Großindustrie und Hochfinanz: Deutsche Bank, Commerzbank, Wehrhahn, Oppenheim, RWE...<sup>9</sup> Mitte der siebziger Jahre entstanden die ersten Bürgerinitiativen gegen Stadtautobahnprojekte. Gleichzeitig wurde auch das Thema »Reintegration der S-Bahn in das Netz des Nahverkehrs« von anti-kommunistischen Tabus befreit. (Der Vorsitzende einer Schienenverkehrsinitiative erzählte dem Autor, daß sein Vorschlag eines Verkehrsverbundes mit der S-Bahn zunächst mit der Drohung quittiert wurde, ihn aus der SPD auszuschließen!) Die städtische SPD-Führung ließ sich auch durch den Reichsbahnerstreik von 1980, der zur Stilllegung der wichtigsten S-Bahnstrecken führte, nicht zur Umkehr von ihrer bisherigen Politik bewegen. Und doch entwickelte die Verkehrspolitik eine Dynamik, die den SPD-Senat zu Fall brachte: Autobahnplanungen hatten insbesondere im Bezirk Kreuzberg zum Verfall ganzer Wohnviertel geführt. Die Erschütterungen des politischen Gefüges durch die Hausbesetzer bewirkten nicht nur den Zusammenbruch des SPD-Senats, sondern auch der Konzeption der autogerechten Stadt.

### Auf den Schienen des High-Tech-Kapitalismus

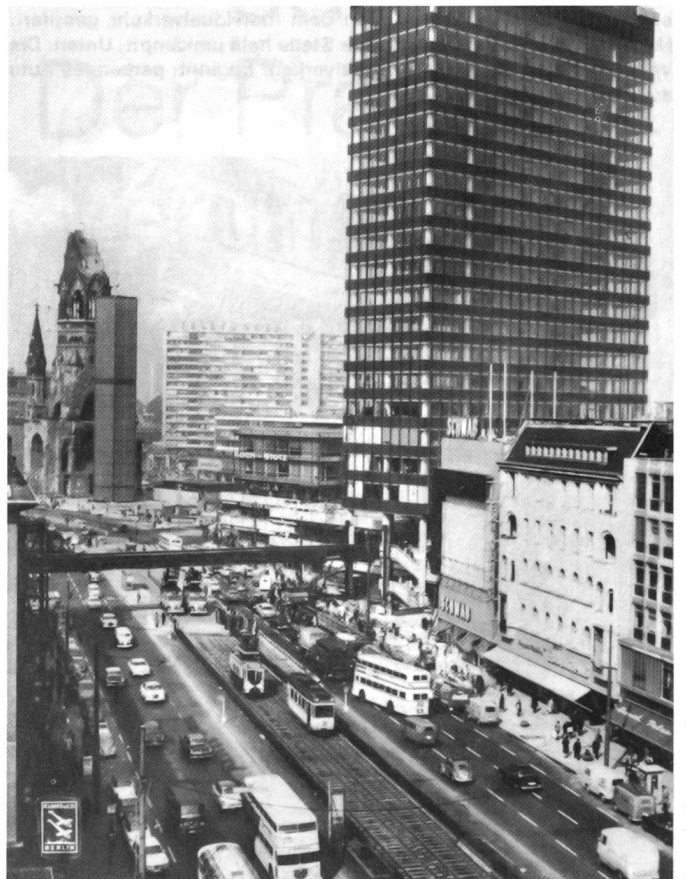
Die S-Bahn fährt in West-Berlin wieder, die Fahrgastzahlen steigen, die Technik der Bahn soll den Sprung aus den zwanziger Jahren mitten hinein in die neunziger Jahre schaffen. Und dies alles geschah unter einem konservativen Senat. Die Entwicklung ist nicht singulär: Allenthalben wurden in den USA in der Ära Reagan städtische Schienenwege modernisiert oder neu angelegt, in Kalifornien fahren wieder Straßenbahnen. Zum Renommiersanierungsprojekt des Thatcherismus, dem Yuppiequartier Docklands, gehört eine automatische Schnellbahn, die die Docklands in fünf Minuten mit dem Londoner Bankenviertel verbindet.

Wer meint, daß die rigorosesten Verfechter der autogerechten Stadt die konservativen Parteien sein müßten, reibt sich verwundert die Augen. Befürchtungen, die Rechtsregierungen hätten den Bau dieser Bahnen aus Sorge um den Schutz der Umwelt gefördert, erweisen sich jedoch als grundlos, es steht das gute alte Profitinteresse dahinter. Zum einen eignen sich Schienenbahnen wie kein anderes Verkehrsmittel zur Computerisierung, zum anderen aber ist die Benutzung elektrischer Schnellbahnen anstelle des Pkw die Voraussetzung für die Revitalisierung der Innenstädte. Was als »Wiederbelebung der Innenstadt« so menschenfreundlich firmiert, ist nichts weiter als eine weitere Drehung an der Spekulationsschraube. In den USA nennt man diesen Vorgang »gentrification«.<sup>6</sup> Innerstädtische Wohnquartiere werden von Terraingesellschaften aufgekauft und zu teuren Eigentumswohnanlagen für Besserverdienende umgewandelt. Finanziere der Terraingesellschaften sind die Großbanken. Ein hoher Wohnstandard in der Innenstadt ist jedoch nur möglich, wenn der Pkw durch platzsparende und weitgehend lärm- und abgasfreie Verkehrsmittel ersetzt wird. Der immense Flächenverbrauch des MIV behindert schließlich die vollständige spekulative Nutzung des innerstädtischen Grund und Bodens. Man rechne einmal nach, wieviel zusätzliche Wohnfläche durch Reduzierung von Straßenflächen entstehen kann und staune über das Ergebnis!

Spekulative Nutzung innerstädtischen Grund und Bodens ist also nur möglich bei einer Teilverlagerung des Verkehrs auf die öf-



Die Straßenbahn verkehrte auf eigenem Bahnkörper durch mehrere Stadtbezirke. 1965 wurde der eigene Bahnkörper nur noch für sporadische Betriebsfahrten genutzt (Bild unten). Der Autobus links unten steckt bereits im Stau.





fentlichen Verkehrsmittel und der Verkehrsberuhigung von Wohnstraßen. Eine ökologisch und sozial erwünschte vollständige Verlagerung des Stadtverkehrs auf die öffentlichen Verkehrsmittel kann jedoch nicht das Ziel der Banken sein, denn dazu ist ihre Beteiligung an Automobil- und Tiefbauunternehmen zu bedeutend. So müssen sie um des Profits willen einander Widersprechendes verlangen. In der Regierungserklärung des Berliner



**Oben: Der Kurfürstendamm Anfang der 50er Jahre. Die eigenen Fahrspuren der Straßenbahn wurden dem Individualverkehr geopfert. Heute sind Busspuren an gleicher Stelle heiß umkämpft. Unten: Die Verdrängung durch den Individualverkehr beginnt: parkendes Auto auf Straßenbahngleisen.**



CDU-Senates von 1985 kam dies in der Formulierung vom »ausgewogenen Miteinander« von motorisiertem Individual- und öffentlichem Personennahverkehr zum Ausdruck.

## Chancen für einen menschengerechten Stadtverkehr

Bürgerinitiativen können im Kapitalismus dort erfolgreich sein, wo sie dessen Widersprüche ausnützen können. Für Bürgerinitiativen im Bereich »Verkehr« bedeutet dies, den Widerspruch zwischen dem spekulativen Interesse am Grund und Boden und dem Profitinteresse an der Massenmotorisierung zu nutzen. So war in San Francisco der Bürgerwiderstand gegen den Stadtautobahnbau in den fünfziger und sechziger Jahren so erfolgreich, daß San Francisco heute mit U-, S-, Straßen- und Kabelbahnen, Autobussen und Trolleybussen das am besten funktionierende Nahverkehrssystem der Vereinigten Staaten besitzt. Damit dieses System tatsächlich genutzt wird, ist der Parkraum in der Innenstadt drastisch eingeschränkt worden. Die Fahrpreise sind für bundesrepublikanische Verhältnisse erstaunlich niedrig.<sup>6</sup>

Für Gruppen, die sich verkehrspolitisch engagieren, ergeben sich folgende Forderungen an ein großstädtisches Verkehrssystem: Neue Straßen für den MIV dürfen nicht gebaut, vorhandene müssen zurückgebaut werden. Der Straßenraum ist neu aufzuteilen, und zwar zu gleichen Teilen an Fußgänger, Radfahrer, öffentliche Verkehrsmittel und Privatautos bzw. Lkws. Stadtweit gilt Tempo 30. Der öffentliche Nahverkehr ist flächenhaft zu verbessern. Das bedeutet, dem öffentlichen Verkehrsmittel an Ampeln ein Vorrecht einzuräumen, besondere Gleisstrassen für die Straßenbahn bzw. Sonderspuren für Omnibusse. Auf den U-Bahnbau ist außerhalb der Kerngebiete weitgehend zu verzichten, da der Aufwand in keinem Verhältnis zum verkehrlichen Nutzen steht. Die U-Bahnstrecken lassen sich, wie das Beispiel Rotterdam zeigt, in den Außenbezirken ebenerdig als Schnellstraßenbahnen fortführen. Durch Linienverzweigungen, die im Tunnel nur sehr teuer auszuführen wären, lassen sich größere Flächen umsteigefrei erschließen. Für die Städte West-Berlin und Hamburg böte sich so die Möglichkeit, Qualität im öffentlichen Personennahverkehr wiederzugewinnen, die durch die Abschaffung der Straßenbahn verlorengegangen sind. Übergeordnete Verkehrsbedürfnisse sollen nicht durch Stadtautobahnen, sondern durch die S-Bahn befriedigt werden. Dies gilt insbesondere für West-Berlin, aber auch für Hamburg, wo ein vierter Elbtunnel zur Diskussion steht.

Die wieder steigende Zahl der Toten und Schwerverletzten auf den Straßen zeigt, daß der Kampf für ein menschengerechtes Stadtverkehrssystem letztlich ein Kampf für die Menschenrechte ist. ♦

### Anmerkungen

- <sup>1</sup> Senator für Verkehr und Betriebe: Verkehrliche Neuordnung im zentralen Bereich, Berlin 1986
- <sup>2</sup> Wolfgang Hendlmeier: Gesichtspunkte der Umweltverträglichkeit beim Straßenbahnbetrieb, in: Der Stadtverkehr 1, 1988
- <sup>3</sup> Freimut Duve (Hg.): Verkehr in der Sackgasse – Kritik und Alternativen, Technologie und Politik Nr. 14, Reinbek 1979
- <sup>4</sup> Hans Paul Bahrdt: Humaner Städtebau, Hamburg 1968
- <sup>5</sup> Alexander Mitscherlich: Die Unwirtlichkeit unserer Städte, Frankfurt 1969
- <sup>6</sup> Hans G. Helms: Auf dem Weg zum Schrottplatz, Zum Städtebau in den USA und Kanada, Köln 1984
- <sup>7</sup> zitiert in: Rainer Autzen, Heide Becker u.a.: Stadterneuerung in Berlin, Sanierung und Zerstörung vor und neben der IBA, Berlin 1984
- <sup>8</sup> Michael Grunwald: Die schrittweise Stilllegung des Straßenbahnbetriebs in Berlin (West), in: Berliner Verkehrsblätter 9/10, 1987
- <sup>9</sup> Bürgerinitiative Westtangente: Stadtautobahnen – Ein Schwarzbuch, Berlin 1976