

„Schleichen statt Leichen“

Entnervt von Unfällen, Lärm und Abgasen, machen Bundesbürger in West- und Ostdeutschland gegen die Verkehrsflut mobil. Anlieger blockieren immer häufiger Stra-

ßen und legen ganze Stadtviertel lahm. Umweltorganisationen prophezeien „eine neue Dimension des Protests“ gegen den ungehemmten Ausbau der Straßen.

Der Landwirt Karl-Heinrich Kohl, 30, aus dem hessischen Gilserberg holte seinen neuen Traktor aus dem Schuppen, rollte gemächlich die Landstraße entlang und postierte sich neben einigen Dutzend anderen Schleppern mitten auf der Kreuzung: Die Landleute machten kurzerhand ihre Dorfdurchfahrt dicht.

Autofahrer schimpften, Lastwagen hupten – in der Landgemeinde (822 Einwohner) zwischen Kassel und Marburg bildete sich im Nu ein Stau nach Großstadt-Art. Die nordhessischen Bauern aber hielten mit ihren Frauen seelenruhig ein Kaffeekränzchen auf der Fahrbahn ab. Fast zwei Stunden lang ließen sie kein einziges Fahrzeug die Ortschaft passieren.

Das Landvolk demonstrierte nicht gegen die Brüsseler Agrar-Politik und auch nicht für mehr Bonner Subventionen. Anlaß für die bäuerliche Blockade vor wenigen Wochen war ein näherliegendes Problem: der lebensgefährliche Verkehr auf der Gilserberger Hauptstraße.

Über diese Rennbahn, die Bundesstraße 3, brausen stündlich bis zu 1000 Autos mitten durch die kleine Hochlandgemeinde. Am Tage können sich Kinder und alte Leute kaum mehr über die Straße wagen, nachts werden die Dorfbewohner vom Lärm einer endlosen Lkw-Karawane wach gehalten.

Alle paar Wochen muß die Freiwillige Feuerwehr des Ortes anrücken, weil sich mal wieder ein schwerer Unfall ereignet hat. Auf einem 20 Kilometer langen Teilstück der Landstraße gab es allein seit Anfang letzten Jahres 7 Tote und 26 Verletzte.

„Das halten die Menschen hier nicht mehr aus“, sagt Hildegard Damm, 30, von der „Bürgerinitiative Verkehrsberuhigung Gilserberg“. Der Verein, nach der Dorfkirmes im vergangenen Jahr gegründet, zählt mittlerweile 200 Mitglieder – fast ein Viertel der Einwohnerschaft.

Was die Dörfler in ihren Forderungskatalog geschrieben haben, klingt wie der Protestkanon von verkehrsgeplagten Großstädtern: Sie verlangen ein Nachtfahrverbot für Lastwagen, die den Kurs über die Dörfer als Schleichweg benutzen, um die Autobahn zwischen Kassel und Frankfurt abzukürzen. Au-



Blockierende Bürger in Gilserberg: „Das halten die Menschen nicht mehr aus“

ßerdem sollen Fußgängerquerungen geschaffen, die überaus breite Durchgangsstraße verengt und eine weiträumige Tempo-30-Zone in der Gemeinde eingerichtet werden.

Ganz ähnliche Forderungen, ganz ähnliche Protestformen wie in Gilserberg gibt es mittlerweile allerorten in Deutschland. Aufgebrachte Bewohner lassen es neuerdings nicht mehr bei Protestbriefen und Parlamentseingaben, sie sperren entschlossen die Straßen.

Entnervt vom Lärm und Gestank, den die Autos produzieren, verbittert über die vielen Unfallopfer und enttäuscht von den Politikern, haben immer mehr Bürger begonnen, auf eigene

Faust zu bremsen, was sie „Autowahn“ nennen. „Eine Hemmschwelle, den fließenden Verkehr durch Protestaktionen zu stoppen, gibt es nicht mehr“, sagt Bernd Herzog-Schlagk, 43, vom Berliner Arbeitskreis Verkehr und Umwelt („Umkehr“), Dachorganisation von 3000 bundesdeutschen Verkehrsinitiativen.

Die Proteste zielen auf Straßen, die innerörtlich vielfach zu Todesmeilen geworden sind – wie die Hamburger Stressemannstraße, eine Hauptverkehrsader, wo binnen sechs Wochen zwei Kinder von Schwerlastern überrollt wurden.

In der Hansestadt legen, pünktlich nach Dienstschluß, seit Wochen ständig Anwohner die Todesroute still. „Not-



Kinder im Autoverkehr: „Das Schlachtfeld Straße entschärfen“

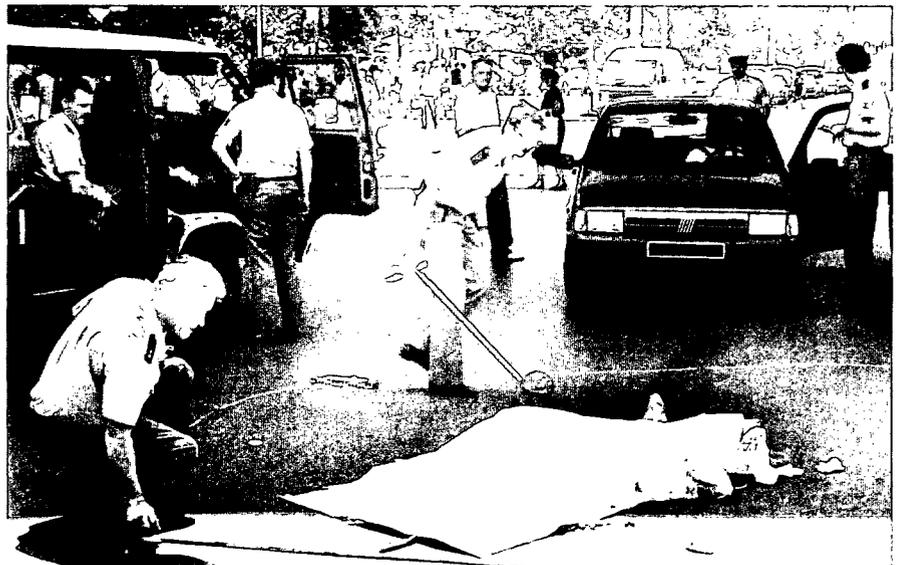
falls“, sagt ein Familienvater entschlossen, „stehe ich hier Tag und Nacht, denn ohne unsere Proteste würden die Politiker nie umdenken.“

Auch in anderen westdeutschen Städten postieren sich mittlerweile beinahe täglich Mütter mit ihren Kindern auf irgendeiner Durchgangsstraße, um wirksamere Geschwindigkeitskontrollen und Tempo-30-Zonen zu erstreiten – „Schleichen statt Leichen“, lautet ihr Motto. In Ostdeutschland machen ebenfalls schon Eltern gegen die Raser mobil; so erzwangen etwa im brandenburgischen Cottbus aufgebrachte Familien im September per Straßenblockade die Installation einer Fußgängerampel in der Nähe einer Schule.

Meist löst, wie in Hamburg, ein schwerer Verkehrsunfall die Proteste aus. Oft wollen sich Bürger auch verlorengegangene Lebensräume zurückerobern – sie verlangen, nicht ohne Sprachwitz, „die Wiedervereinigung der beiden Straßenseiten“.

So spielten auf der Bundesstraße 27 zwischen Göttingen und Eschwege kürzlich Kinder Seilhüpfen, und Jugendliche sausten mit Skateboards über den Asphalt. Eine örtliche Umweltgruppe hatte die Bewohner des hessischen Städtchens Bad Sooden-Allendorf aufgefordert, „alles das zu machen, was Sie schon immer mal auf der B 27 tun wollten – außer natürlich Auto fahren“.

In Frankfurt pinselten Bewohner Zebrastrifen auf den Teer, in München wurden nachts durch Wohnviertel ra-



Verkehrsoffer Fußgänger (im Osten Berlins): „Die Knautschzone ist die Nase“

sende Autos mit Blumentöpfen beworfen. In Hamburg zogen am vergangenen Donnerstag Bürger mit Laternen und Kerzen auf die Straße, zur Rush-hour legten die Hanseaten an etwa 20 Kreuzungen die Hauptverkehrsadern ihrer City still – „freies Blockieren für freie Bürger“, juxten Alternative.

„Da artikuliert sich die Wohnbevölkerung“, weiß der hessische Minister für Landesentwicklung Jörg Jordan (SPD), „die den stark angewachsenen Schwerlast- und Pkw-Verkehr auf den Straßen zunehmend als Belastung empfindet.“

Derlei Blockaden, schwante der Gasfuß-Gazette *Auto Bild* schon vor Wochen, seien „erst der Anfang“, es drohe weit Schlimmeres: „Das Auto wird zum Feindbild.“

Tatsächlich deutet vieles darauf hin, daß die Verkehrspolitik neben dem Zuwandererproblem zum beherrschenden Konfliktthema der neunziger Jahre wird. Experten wie der Geschäftsführer des Münchner Verkehrsforschungsinstituts Socialdata Werner Brög, 47, erwarten „ganz massive Auseinandersetzungen“ um das Automobil. Schon jetzt re-

gistrieren die Verkehrsinitiativen, früher ein überschaubarer Kreis von unermüdeten Umweltbewegten und versprengten Weltverbesserern, einen ungeheuren Boom. Der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) prophezeit, die Politiker müßten „mit einer neuen Dimension des Protestes“ rechnen. Den Berliner „Umkehr“-Arbeitskreis kontaktierten binnen eines Jahres rund 1000 neue Bürgergruppen: „Die Leute rennen uns hier die Bude ein“, berichtet Herzog-Schlagk.

Auf einem Kongreß in Frankfurt kündigten letzten Monat 450 Bürgerinitiativler aus Ost- und Westdeutschland an, sie würden demnächst in „zahlreichen Städten und Gemeinden“ vor den Verwaltungsgerichten gegen übermäßige Luftverschmutzung durch Autoabgase klagen. Ärztgruppen fordern Tempolimits und andere Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung, um, so der Hamburger Mediziner Peter Bernhardt, „das Schlachtfeld Straße“ zu entschärfen.

Kaum ein westdeutsches Stadtparlament, in dem Parkhausplanungen und Straßenerweiterungen nicht ein hochempfindliches Reizthema sind, kaum eine Gemeinde, in der sich Anwohner nicht über rasende Rüpel und lärmende Laster beklagen. In zahllosen Ortsdurchfahrten in der Provinz müssen Überlandreisende schon ein Spalier von Protestplakaten passieren.

Während sich aufbegehrende Anwohner früher von Politikern oft mit vagen Versprechungen abspesen ließen, beobachten Behör-

denvertreter bei den Betroffenen nun eine bislang unbekannte Hartnäckigkeit. „Unsere Beruhigungsspielen wirken nicht mehr“, berichtet Heiner Monheim, 45, vom nordrhein-westfälischen Ministerium für Stadtentwicklung und Verkehr.

Auch in Ostdeutschland, wo sich Hunderttausende nach der Wende schnell ein West-Auto angeschafft haben, wächst der Frust: Viele Bürger füh-

len sich von der neuen Verkehrslawine überrollt.

Der hohe Blutzoll, den die Ostdeutschen für ihre PS-Freiheit zahlen mußten, hat sie schnell ernüchert. Rund 200 Kinder und fast 3000 Erwachsene sind im vergangenen Jahr auf ostdeutschen Straßen gestorben – so viele Verkehrstote gab es in den beschaulichen Trabi-Zeiten binnen zwei Jahren nicht.

„Es gibt einen Meinungsumschwung in der Bevölkerung“, beobachtet Socialdata-Geschäftsführer Brög, der im Auftrag von zahlreichen Kommunalverwaltungen und öffentlichen Nahverkehrsbetrieben die Stimmung unter Stadtwohnern in Ost- und Westdeutschland erkundet: „Die Leute sind es jetzt mehrheitlich leid, daß kaum etwas geschieht, um die Verkehrsflut in ihren Wohnorten einzudämmen.“

Die hohen Unfallrisiken sowie die gravierenden Lärm- und Abgasbelastungen, die nach Expertenschätzungen etwa 18 Millionen Land- und Stadtbewohner bis zur Schmerzgrenze peinigen, dürften von den Politikern nicht länger „heruntergekehrt werden“, warnt der Meinungsforscher. Sonst werde sich die zunehmende Verdrossenheit bald „in einer unglaublichen Aggression entladen“.

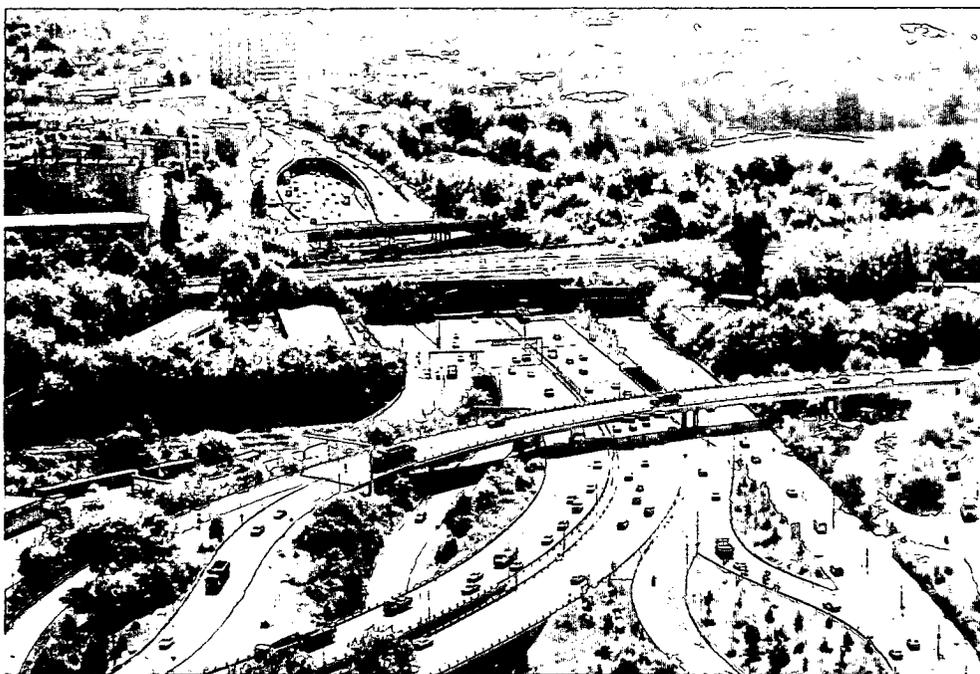
Dennoch sieht es nicht so aus, als bahne sich in der Bonner Verkehrspolitik eine Wende an. Zwar haben Kommunalverantwortliche vielerorts begonnen, in den Stadtzentren Parkplätze abzubauen, Busspuren einzurichten und, etwa in Lübeck und Aachen, sogar ihre Citys vorübergehend zu sperren, um so dem Auto Zug um Zug in den Innenstädten den Boden zu entziehen. Solcherlei Bemühungen aber sind „nur Flickwerk“, weiß der Düsseldorfer Ministerialrat Monheim, „solange die gesetzlichen Rahmenbedingungen in Bonn nicht geändert werden“.

Der Kurs des zuständigen Bundesministers Günther Krause (CDU) ist jedoch nicht auf Verkehrsberuhigung angelegt. Der Ober-Ossi im Bonner Kabinett, der bekennt, er fahre „viel zu gern Auto, um das Auto zu verteufern“, weigert sich hartnäckig, ein Tempolimit auf den Autobahnen einzuführen, obgleich nach einer Umfrage aus seinem Hause eine Mehrheit der Bürger dies befürwortet. Zudem will Krause den Straßenbau mit seinen Beschleunigungsgesetzen noch forcieren – vor allem in Ostdeutschland, aber nicht nur dort.

Damit werden, ungewollt, wohl auch die Auseinandersetzungen um Straßenbau und



Verkehrsminister Krause
„Ich fahre viel zu gern Auto“



Landschaftszerstörung durch Schnellstraßen (in Berlin): „Akt des Vandalismus“

Autoverkehr beschleunigt: Der Aufstand gegen das Auto hat etwa in Hamburg schon begonnen.

Die Hansestadt, mit rund 15 000 Verkehrsverletzten im letzten Jahr bundesweit führend in der Unfallstatistik, wird seit Ende August von einer bislang beispiellosen Protestwelle heimgesucht – ausgelöst durch den Tod der kleinen Nicola Seher, 9.

Das Mädchen hatte mit seinem Fahrrad am 27. August die Hamburger Streseemannstraße überqueren wollen. Ein Lastwagen aus Dresden, der bei Rot über die Ampel donnerte, riß das Kind mit sich. Nicola war auf der Stelle tot.

Die Streseemannstraße ist eine der hochgefährlichen Hamburger Einfallsschneisen: Mehr als 50 000 Autos, darunter 6000 Lkw, rollen täglich auf vier Spuren durch die enge Häuserschlucht. Die Fahrzeuge blasen den Anwohnern so viel giftige Abgase in die Wohnzimmer, daß 1990 nach Messungen der Umweltbehörde die Stickoxid-Grenzwerte an 168 Tagen überschritten wurden. Autofahrer verursachten hier allein seit Anfang letzten Jahres 410 Unfälle mit 209 Verletzten.

Wenige Wochen nach Nicolas Tod wurde, nur drei Ampeln weiter, ein achtjähriger Junge von einem Laster erfaßt. Der kleine Skelzan Bajrami liegt seither mit schweren Hirnverletzungen im Krankenhaus, sein BMX-Rad hatte unter der Wucht des Lkw eine zehn Meter lange Rille in den Asphalt gefräst.

Die Unfallopfer, den Krach und auch die Abgase hatten die Anlieger, zumeist Arbeiter, Rentner und Studenten, lange Zeit stoisch hingenommen. Nach dem Unfall von Nicola aber war alles anders. Kaum hatte sich die Nachricht in dem Viertel herumgesprochen, fanden sich Nachbarn an der Unfallstelle ein. Sie brachten Blumen und Kerzen – und blieben bis zum nächsten Morgen einfach auf der Todesmeile stehen.

Das ging jeden Nachmittag so, die Polizei schritt zunächst nicht ein. „Wir können doch nicht“, bekannte der zuständige Hamburger Innenstaatsrat Dirk Reimers, „gegen die moralische Mehrheit der Stadt räumen – wenn es sie denn gibt.“

Wie ein Flächenbrand breiteten sich bald im gesamten Hamburger Verkehrsnetz die Blockaden aus – Motto: „Die Streseemannstraße ist überall.“ Und die Hanseaten führten den behördlichen Stadtplanern sogar vor, wie einfach es ist, selbst eine Millionenmetropole mit täglich 250 000 Pendlern einen Nachmittag lang in eine autoarme Stadt zu verwandeln.

Da genügte, Ende September, die bloße Ankündigung von Massenblockaden – schon stiegen Tausende von Auto-



Verkehrsblockade nach Unfall*: „Streseemannstraße ist überall“

fahren auf Busse und Bahnen um, und auch die Trucker hatten plötzlich Zeit, eine Umgehungsroute anzusteuern. Während Hamburger Straßen „so leer gefegt wie in den Zeiten der Ölkrise“ (*Süddeutsche Zeitung*) wirkten, verzeichneten Busse, U- und S-Bahnen einen Kundenansturm wie selten zuvor. Am Donnerstag vergangener Woche legten Blockierer erneut die City lahm.

Was sich in Hamburg ereignet, ist jederzeit andernorts möglich. „Die großen Städte in der Bundesrepublik stehen praktisch alle am Rande des großen Verkehrskollapses“, warnt der Münchener Oberbürgermeister Georg Kronawitter (SPD).

Endlos stauen sich die Blechkarossen, allerorten lärmt, stinkt und giftet es – und ständig kracht es irgendwo. Das zehrt an den Nerven und schafft Aggressionen.

„Ich hätte Lust, Nägel auf die Straße zu streuen“, beschreibt ein Münchner seine Stimmung. „Manchmal“, sagt eine Berlinerin zornig, „könnte ich wahllos um mich herum den Autos die Scheinwerfer zertreten.“

Radfahrer, denen ein parkender Wagen den Weg versperrt, knicken schon mal klammheimlich eine Radio-Antenne ab, Fußgänger drohen vorbeiflitzenden Autofahrern mit dem Regenschirm, Pkw-Besitzer bemerken immer öfter,



Kontrahenten Autofahrer, Fußgänger: „Nägel auf die Straße streuen“

* In Hamburg, nach dem Tod von Nicola Seher.

daß die schöne Metallic-Lackierung ihres Fahrzeugs häßliche Kratzer aufweist – in vielen Kommunen schwelt längst ein gefährlicher Kleinkrieg.

Daß sich Fußgänger und Radfahrer zu wehren beginnen, ist nicht verwunderlich. Als schwächste Verkehrsteilnehmer sind sie den blechummantelten Autofahrern zumeist schutzlos ausgeliefert – ihre „Knautschzone ist die Nase“, sagt der Verkehrsforscher Monheim. Zwei Drittel der etwa 3300 innerörtlichen Verkehrstopfer des letzten Jahres starben als Fußgänger oder Radfahrer, oft traf es ältere Leute oder Kinder.

Daß viele Wagenlenker in Wallung geraten, ist ebenfalls erklärlich. Wie viele PS sie sich auch leisten, seinen eigentlichen Zweck, die Fortbewegung, erfüllt ihr Automobil immer seltener.

desrepublik gemeldet – und es werden immer mehr.

Hinzu kommen zahllose ausländische Schwerlasten, die Deutschland durchqueren. Ursache des Brummi-Booms ist – neben der Unfähigkeit der Bahn, den Güterfernverkehr kostengünstig und flexibel abzuwickeln – ein neues Geschäftskonzept, das mehr und mehr Firmen übernehmen: der sogenannte „Just-in-Time-Service“, die Lieferung von Waren „gerade zur rechten Zeit“.

Mit diesem aus Japan importierten Transportsystem sparen sich die Betriebe teure Lagerkosten. Sie halten sperrige Güter wie Schaumstoffsitze oder Schrankelemente nicht mehr auf dem eigenen Werksgelände vor, sondern ordern die Teile beim Zulieferer pünktlich zur geplanten Weiterverarbeitung. So wurden die Firmenlager,

ger Umwelt- und Prognoseinstitut hat kürzlich vorgerechnet, daß jedes Auto in Deutschland jährlich mit 6000 Mark vom Staat subventioniert wird. Allein für die medizinische Behandlung der Unfallopfer müssen im Jahr etwa 60 Milliarden Mark zugeschossen werden, die von der Haftpflichtversicherung der Kfz-Halter nicht abgedeckt sind. Diese Summe entspricht ungefähr den zusammenaddierten Etats der Bundesländer Hessen und Niedersachsen.

Die Umweltwissenschaftler, die Lärmschäden und Luftverschmutzungsfolgen, Straßenbaukosten und Flächenverzehr in ihre Öko-Bilanz einbezogen haben, beziffern die Negativauswirkungen des Kraftverkehrs auf 250 Milliarden Mark im Jahr. An autobezogenen Steuern kassiert der Fiskus jedoch jährlich etwa 40 Milliarden Mark – macht, alles in allem, einen Verlust von 210 Milliarden Mark pro Jahr.

Auch die Energiebilanz eines durchschnittlichen Autos ist mehr als dürftig. Zwar sind die buntlackierten Blechlimousinen außen herum nach neuester Mode und Technik windkanalschnittig gestylt. Ihr Innenleben aber ist, trotz Turbolader, Vierventilköpfen und elektronischer Einspritzpumpe, nicht besonders produktiv: Nur 20 Prozent des Spritverbrauchs werden in Bewegung umgesetzt, das entspricht etwa dem Wirkungsgrad der uralten Braunkohlekraftwerke in der ehemaligen DDR.

Dafür machen die Auspuffrohre mächtig Wind. Rund 140 Millionen Tonnen Kohlendioxid und etwa zwei Millionen Tonnen Stickoxide, doppelt soviel NOx, wie die gesamte westdeutsche Industrie emittiert, werden da pro Jahr herausgeblasen – das Auto ist, trotz Katalysator, mit Abstand der schlimmste Luftverschmutzer.

Den Blechkästen entweichen unter anderem krebserzeugende Dioxine und Benzole sowie giftige Schwermetalle wie Blei und Cadmium. Nach Untersuchungen aus Nordrhein-Westfalen hat sich um viele Hauptverkehrsadern längst ein Gürtel gefährlicher Altlasten gelegt.

In Familien, die an verkehrsreichen Straßen wohnen, häufen sich Allergien und Atemwegserkrankungen. Oftmals haben die Kinder, wie Untersuchungen aus Köln belegen, auch einen erhöhten Benzolgehalt im Blut. Sie sind mithin einem stärkeren Leukämierisiko ausgesetzt als ihre Altersgenossen in der Provinz.

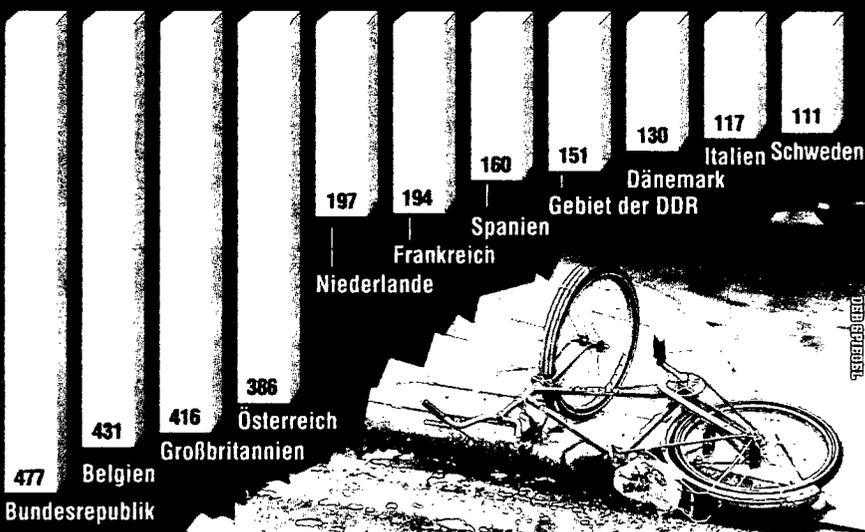
Die Autos machen nicht nur krank. Für deutsche Kinder sind Verkehrsunfälle auch die häufigste Todesursache. Seit vielen Jahrzehnten ist das Risiko für kleine Leute unter 15, im Straßenverkehr zu verunglücken, in der Bundesrepublik höher als irgendwo sonst

TRAURIGER REKORD

Verkehrsunfälle mit Kindern in Ländern Westeuropas und der ehemaligen DDR

Angaben: 1989 Verunglückte pro 100 000 Kinder unter 15 Jahren

Quelle: Statistisches Bundesamt



Ob in den Ortschaften oder auf den Autobahnen – das Fahrzeug ist zum Stehzeug reduziert.

Was Wunder: Von 1970 bis 1990 hat sich die Anzahl der Autos in der Bundesrepublik verdoppelt. Mit 31 Millionen privaten Pkw war schon die Alt-Bundesrepublik eines der am dichtesten motorisierten Länder der Welt. Mitbedingt durch den Wegfall der innerdeutschen Grenze, den Nachholbedarf der Ostdeutschen und das seither rapide angewachsene Heer der Berufspendler, hat sich das Verkehrsaufkommen mittlerweile vielerorts bis zur Unerträglichkeit vermehrt: Auf jedem Kilometer Straße drängeln sich, statistisch gesehen, 72 Autos.

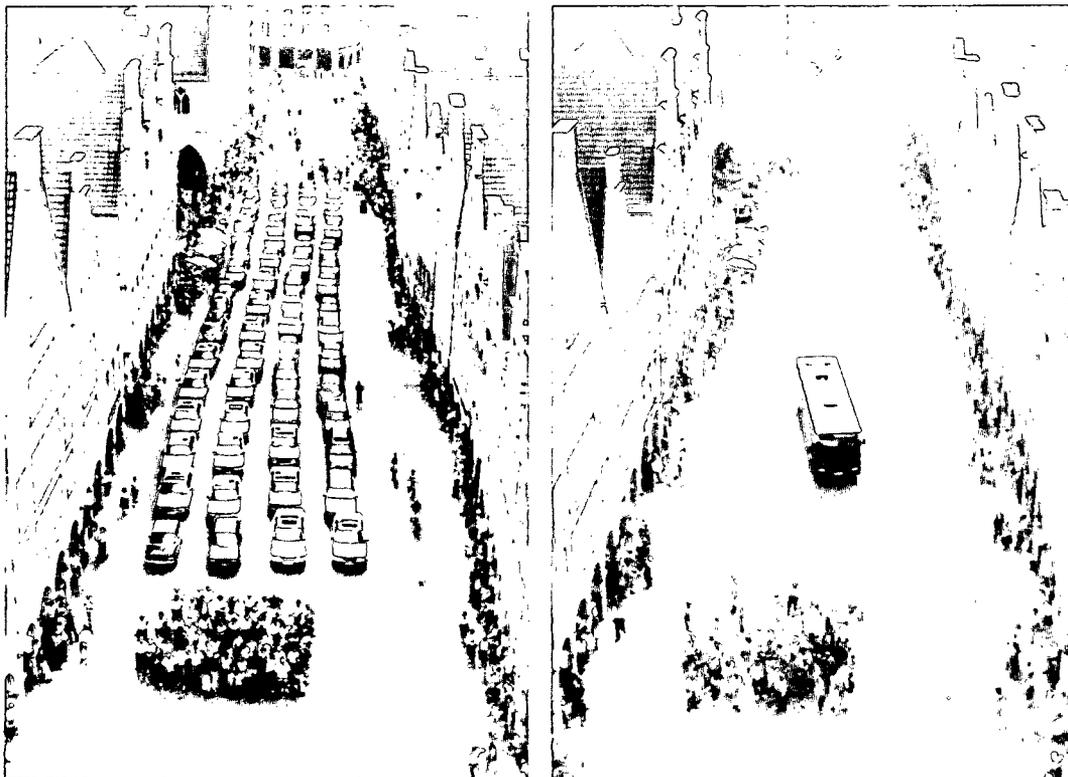
Schlimmer noch wirkt sich das stattliche Bataillon von Lastwagen aus, das ständig über Land rollt. Rund 1,5 Millionen Brummis sind derzeit in der Bun-

Laster für Laster, gleichsam auf die Straße verlegt – auf Kosten der Steuerzahler.

Denn die Aufwendungen der Betriebe für den Brummi-Fernverkehr, etwa in Form der Kraftfahrzeug- oder der Mineralölsteuer, decken nach Expertenschätzungen kaum mehr als zehn Prozent jener Kosten, die jedes Jahr durch die Lkw-Lawine für Straßen- und Ökoschäden anfallen.

Wenn die Spediteure, und damit deren Kundschaft aus der Industrie, diese schätzungsweise 50 Milliarden Mark als zusätzliche Abgaben selber berappen müßten, wären sie wahrscheinlich schnell bereit, ihre Waren per Schiene zu versenden – die Bahn müßte allerdings in der Lage sein, ihre Fahrpläne „just in time“ zu gestalten.

Ähnliche Kostenrelationen ergeben sich beim Pkw-Verkehr. Das Heidelber-



Flächenverbrauch durch Pkw und Stadtbus*: 72 Autos auf jedem Kilometer Straße

in Europa (siehe Grafik Seite 186). In Ost- und Westdeutschland starben vergangenes Jahr 550 Kinder, etwa 50 000 wurden verletzt. Keine Statistik zeigt, wie viele davon ein Leben lang behindert sein werden und wie viele noch immer im Koma liegen – wie etwa die kleine Berlinerin Jessika Dikert, 5.

Am 18. November 1989, Berlin war noch im Maueröffnungsrusch, hatte das Mädchen mit seiner Mutter eine belebte Straße im Stadtteil Wedding überquert, plötzlich war es losgerannt, da krachte es auch schon. Seit diesem Tag liegt Jessika wie leblos im Krankenhaus.

Dem Automobil, Symbol für Wachstum und Wohlstand, ist seit der Nachkriegszeit stets uneingeschränkte Vorfahrt eingeräumt worden, trotz steigender Unfallzahlen. Bund und Länder lieben binnen 40 Jahren 150 000 Kilometer Straßen bauen oder erweitern – eine Strecke, mehr als dreimal so

lang wie der Äquator. Im gleichen Zeitraum reduzierte die Bahn ihr Streckennetz in Westdeutschland um 4000 Kilometer, nur 427 Schienenkilometer wurden überhaupt neu verlegt – und die auch erst in den vergangenen fünf Jahren, für die beiden ICE-Schnellbahnstrecken.

Um die Republik zu motorisieren, wurden Naturreservate zersägt, Dörfer zu Durchfahrtschneisen degradiert und

mehr Chaos erzeugen“, wie der hessische Minister Jordan formuliert.

Ob Baugesetzbuch oder Straßenverkehrsordnung, Steuergesetze oder Gemeindefinanzfonds – das Vorfahrtsrecht für die Autos ist überall festgeschrieben.

Kaufhäuser und Büros müssen in den meisten Innenstädten nach bundesweit gültigen Bestimmungen noch immer Parkraum für Mitarbeiter und

Kunden nachweisen, obgleich die Stellplätze den Verkehr magnetartig in die Citys hineinziehen. Kommunalverantwortlichen mangelt es an Geld, um den öffentlichen Nahverkehr zu fördern, denn nach dem sogenannten Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz des Bundes fließen die Bonner Zuschüsse vor allem für den Straßenbau.

Das Regelwerk wird gerade überarbeitet. Was es bislang angeordnet hat, läßt sich allerorten aus den Unfallstatistiken herauslesen. Insbesondere die quer durch Wohngebiete gezogenen Einfallsschneisen gelten



Besucherandrang bei der Automobilausstellung: „Schwarze Messe“

* Demonstration der Stadt Münster: Alle Insassen der Pkw passen in einen Bus.

heute als Hauptgründe dafür, daß es vielen Kommunen noch nicht gelungen ist, die hohen Unfallraten zu senken. Auf diesen Hauptverkehrsadern ereignen sich nach Expertenschätzungen bundesweit 70 bis 80 Prozent aller innerörtlichen Verkehrsunfälle.

Besonders für ältere Leute und für Kinder sind solche Raserrouen ein kaum überwindliches Hindernis. Nicht wenigen ergeht es wie den Hamburger Kindern Nicola und Skelzen – sie werden sogar auf ampelbewehrten Fußgängerüberwegen überrollt, weil die Signale unübersichtlich oder viel zu kurz geschaltet sind.

Nur allmählich setzt sich nun die Erkenntnis durch, daß entfesselte Mobilität letztlich nichts anderes als Still-

noch Verkaufserfolge gefeiert haben, rechnen bereits mit leicht rückläufigen Zulassungszahlen.

In einigen Städten, so in Berlin, Frankfurt oder Bremen, haben sich bereits sogenannte Car-sharing-Gruppen gegründet: Mit einer Kapitaleinlage von zumeist 1000 Mark teilen sich bis zu 10 Leute ein Gemeinschaftsauto; der Wagen ist jeweils in Fußnähe deponiert, pro Fahrkilometer werden 25 bis 35 Pfennig berechnet.

Ziel der Car-sharing-Gruppen ist, den Wagen nur noch dann zu benutzen, wenn es wirklich notwendig ist, und ansonsten auf Busse und Bahnen umzusteigen.

Die lärmenden Blechlawinen, das bestätigten Umfragen des Münchner Insti-

dem Ausbau der Tramlinien der Vorzug gegeben werden.

Auf die Socialdata-Frage, ob der öffentliche Nahverkehr samt Rad- und Fußwegbau gefördert werden sollte (die Fachleute nennen das Umweltverbund) oder der Bau von Autostraßen, entschieden sich in ost- und westdeutschen Städten stets mehr als zwei Drittel der Bewohner für den Öko-Verbund.

Ein völlig anderes Bild ergab sich allerdings bei der Befragung von Kommunalpolitikern, Stadtplanern und Lokaljournalisten: Stets sprachen sich die Meinungsbildner mehrheitlich für den Straßenbau aus. „Die haben den neuen Trend noch nicht erkannt“, vermutet Socialdata-Chef Brög. Der Verkehrsforscher hat eine Erklärung für den merkwürdigen Gegensatz zwischen den Meinungen von Bürgern und Bürgervertretern gefunden.

Nach seinen Untersuchungen gehören die Kommunalpolitiker zumeist zu der Bevölkerungsgruppe „männlich, 20 bis 59 Jahre alt“. Diese Spezies macht zwar nur etwa ein Viertel der Bundesbürger aus, unter den Autofahrern aber sind die „Männer im besten Alter“ (Brög) mit einem Anteil von 50 Prozent bei weitem am stärksten vertreten.

„Die denken“, sagt der Meinungsforscher, „alle würden soviel Autofahren wie sie.“ Womöglich werden sie umdenken müssen.

In einigen Regionen der Republik ist das eine oder andere Verkehrsvorhaben von Planern und Politikern schon am Widerstand der Bewohner gescheitert. So erzwang eine Initiative in Ulm kürzlich einen sogenannten Bürgerentscheid, eine Spezialität des baden-württembergischen Kommunalrechts, weil die Stadtoberen einen Tunnel mit Tiefgarage durch die City bohren wollten – 87 Prozent der Ulmer entschieden sich dagegen, das Projekt der Planer war damit gescheitert.

In Aachen setzte eine Fußgängerinitiative einen landesweiten Modellversuch zur Prüfung von neuen, sichereren Ampelsystemen durch. Zuvor war ein Kind auf einer Straßenquerung überfahren worden, obgleich das Lichtsignal Grün für Fußgänger zeigte.

Die Aachener Untersuchung, mittlerweile abgeschlossen, ergab, daß Unfallschwerpunkte auf Ampelüberwegen recht einfach entschärft werden können,



Fußgängerfreundliche Ampelanlage (in Hamburg): Mehr Sicherheit mit „Rundum Grün“

stand bewirkt. Schon mußten, in diesem Sommer, die Organisatoren der Internationalen Automobilausstellung in Frankfurt einen dramatisch anmutenden Besucherrückgang registrieren.

Auf der „Schwarzen Messe der automobilen Gesellschaft“, wie der hessische Umweltminister und Grünen-Politiker Joschka Fischer die Autoschau nennt, ließen sich gerade noch drei Viertel der 1,2 Millionen Zuschauer blicken, die 1989 zum „Tanz ums blecherne Kalb“ (Fischer) gekommen waren – und das, obgleich die Ostdeutschen erstmals dabei sein konnten. Automobilkonzerne, die im vergangenen Jahr, bedingt durch die Ost-Nachfrage,

tuts Socialdata in West- und Ostdeutschland, lösen offenbar bei immer mehr Städten eine Trendwende im Denken aus. Nach jüngsten Erhebungen halten beispielsweise in Frankfurt nur noch sieben Prozent der Bewohner die Verkehrsbelastungen für „gut erträglich“. Die große Mehrheit, 93 Prozent, fühlt sich belästigt.

Unerwartet einhellig plädieren Städte in Ost und West nach solchen Untersuchungen für eine Eindämmung der Verkehrsflut. So verlangten 84 Prozent der Wiesbadener, die Autos sollten aus ihrer City ganz verbannt werden. In Leipzig erklärten 95 Prozent der Bewohner, im Falle eines Planungskonflikts zwischen Straße und Schiene solle



Krankmacher Autoabgase: „Unsere Beruhigungspillen wirken nicht mehr“

wenn die Verkehrsplaner den Fußgängern nur ein wenig mehr Zeit einräumen – etwa

- ▷ indem an einer Kreuzung für die Fußgänger auf allen Fahrbahnen gleichzeitig der Weg freigegeben wird („Rundum-Grün“) oder
- ▷ durch Wegfall der weitverbreiteten Regelung, Fahrzeugen das Linksabbiegen zu gestatten, während auf der Querstraße noch das grüne Männchen für die Fußgänger leuchtet.

Die bundesweit gültige „Richtlinie für Lichtsignalanlagen“ (Rilsa), die sich vor allem am freien Fluß des Autoverkehrs orientiert, erlaubt so kurze Ampelintervalle, daß Fußgänger binnen zehn Sekunden eine 18 Meter breite Straße überquert haben müssen. Weil in dem Regelwerk neuartige Systeme wie Rundum-Grün bislang nicht vorgesehen waren, konnten die Städte derlei Lichtsignale bisher nur vereinzelt zu Testzwecken installieren. Das Paragraphenwerk wird gerade geändert – ein Erfolg der Aachener Initiative.

Auch die in Hamburg, Gilserberg und anderswo erhobenen Forderungen nach Nachtfahrverboten für Lkw und generellen Tempo-30-Grenzen auf Hauptverkehrsstraßen berühren Bundesregelungen. Allein in Hessen haben Bürgergruppen in 40 Gemeinden beantragt, die Schwerlast-Kolonnen zumindest über Nacht aus ihren Ortschaften fernzuhalten. Wenn er all diesen Anträgen stattgeben wolle, stöhnt der hessische Verkehrsminister Ernst Welteke (SPD), müsse „der Lkw-Verkehr nachts fast

ganz verboten werden“. Das aber könnte nur sein Bonner Amtskollege Krause verfügen.

Politisch brisanter noch ist die Tempo-30-Forderung. Bereits vor drei Jahren, damals lief gerade ein bundesweiter Modellversuch aus, war zwischen Bund, Ländern und Kommunalverbänden ein heftiger Streit um die generelle Einführung der Schleichgeschwindigkeit in Städten und Gemeinden ausgebrochen. Der Deutsche Städtetag plädierte für ein Regeltempo 30, nur auf Hauptverkehrsstraßen sollten noch, per Ausnahmeregelung, 50 Stundenkilometer erlaubt sein.

Doch der damalige Verkehrsminister Friedrich Zimmermann (CSU) lehnte barsch ab, unterstützt von dem Bonner CDU-Abgeordneten Wolfgang Börnsen: „Wer global Tempo 30 will, der will die Lust am Auto nehmen.“ Ob das Argument noch zieht, wenn, auf Druck von Hunderttausenden, eine neue Tempo-30-Diskussion entbrennt, steht dahin.

Selbst im Osten machen schon zahlreiche Bürgergruppen gegen die Baupläne des „Temposünder Krause“ (*Die Zeit*) mobil. Eine Woche lang radelten beispielsweise, Ende August, Protestler durch den Thüringer Wald. Sie demonstrierten gegen den Krause-Plan, eine vierspurige Schneise durch das Waldgebiet zu schlagen.

In Dresden wehrt sich eine Bürgerinitiative, die binnen kurzem tausend Mitglieder geworben hat, gegen eine geplante Trasse durch das Elbsandsteingebirge und durch Wohngebiete im Süden

der Stadt. Hier wie andernorts hatte Beschleunigungsminister Krause Pläne, die bereits in den dreißiger Jahren gezeichnet worden waren, nahezu unkorrigiert in sein Autobahnprogramm übernommen.

In Leipzig sind Forderungen nach Geschwindigkeitskontrollen und Fußgängerampeln auf Elternversammlungen „ein Dauerbrenner“, wie Schulamtsleiter Wolfgang Tiefensee berichtet. In einer Schulweg-Kommission, die nach Elternprotesten eigens gegründet wurde, kam kürzlich ein rabiater Vorschlag zur Sprache, wie Raser zum Bremsen gezwungen werden könnten: Starke Polizeiverbände sollten in Blitzaktionen die Gebiete um die Schulen abriegeln und jeden Autofahrer kontrollieren. „Warum“, fragte ein Kommissionsmitglied empört, „wird der Bundesgrenzschutz nur geholt, wenn ein Fußballspiel läuft?“

In Hamburg ist die Staatsgewalt statt dessen vollauf damit beschäftigt, gegen Blockierer vorzugehen. Bis zur letzten Woche hatten die Staatsanwälte in der Hansestadt 70 Ermittlungsverfahren gegen Demonstranten eingeleitet. Vorwürfe: Beleidigung und Nötigung.

„Durch regelmäßige Verkehrsblockaden“, so der Hamburger Generalstaatsanwalt Arno Weinert, seien „die Behörden regelrecht gezwungen“ worden, Maßnahmen zu ergreifen – sie hatten beispielsweise in der Stresemannstraße eilig eine Tempo-30-Zone eingerichtet. Jurist Weinert begründet, warum die Justiz solche Aktionen „nicht hinnehmen“ könne: „Das ist Nötigung eines Verfassungsorgans.“