

lerinitiative bundesweit „für eine menschliche Zukunft“ organisieren will. Seit Monaten arbeitet der Münchner Diplomingenieur Karl Assmann gemeinsam mit dem Münchner Bauforum, einem Verein „zur Urbanisierung der Stadt“, an der Konstruktion eines umweltfreundlichen Tretautos für den Stadtverkehr, das unter der Schirmherrschaft der FDP „durch die ganze Bundesrepublik rollen soll, um für eine saubere Umwelt zu demonstrieren“ (Gunter Murzin, Geschäftsführer der Wählerinitiative).

Flach: „Laß die ruhig murksen.“

BERLIN

Rieseln lassen

Seit der Berlin-Vereinbarung gehen die Gespräche zwischen West-Berliner Senat und DDR-Unterhändlern auf allen Gebieten weiter. Neuestes Projekt: West-Berliner Müll soll in der DDR eingelagert werden.

Berlins Bürgermeister Klaus Schütz sprach ein Wort zum Sonntag: „Das Viermächteabkommen über Berlin“, so verkündete er am vorletzten Sonnabend per Regional-Mattscheibe, habe seine „Bewährungsprobe bestanden“.

In den ersten 75 Tagen seit Inkrafttreten der Berlin-Vereinbarungen vom 4. Juni haben sich laut Schütz „Entwicklungen vollzogen, die auch die optimistischsten Beobachter der Berliner Situation nicht vorausgeahnt haben“. Und was sich in dieser zweiten Hälfte 1972 entwickelte, schien nach zehn Jahren einbetonierte Halbstadt-Existenz in der Tat kaum vorstellbar:

Die Mauer, dieses „mittelalterliche Bauwerk“ (Schütz), öffnete sich seit Juni für fast eine Million West-Städter, die zum erstenmal seit 1952 wieder in die DDR und zum erstenmal seit 1961 wieder nach Ost-Berlin fahren konnten — abgesehen von den kurzfristigen Passierschein-Vereinbarungen zwischen 1963 und 1966. Seit der Berlin-Transit durch Ost-West-Verträge geregelt wird, gibt es auf den Zufahrtswegen keine Wartezeiten und keine Schikanen mehr.

Der Autoverkehr von und nach West-Berlin nahm um zwei Drittel zu. Im Monat Juli zum Beispiel zählten die DDR-Grenzer 150 000 West-Wagen mehr als im gleichen Monat vorigen Jahres. Dafür blieben viele Plätze in den Maschinen der West-Berliner Linienflug-Monopolisten British European Airways (BEA), Pan American Airways (Pan Am) und Air France leer. Im Vergleich zum Juli 1971 ging die Passagierzahl der Service-armen, aber subventionierten Berlin-Liner um 15 Prozent zurück.

Die Postler in West und Ost hingegen gerieten seit dem Ost-West-Akkord von Berlin in den Aufwind: Nach 20

leitungslosen Jahren können nun die Lichtenfelder im Westen wieder mit den Lichtenbergern im Osten telefonieren (handvermittelte Stadtgespräche pro Tag: 8000), und die Ost-Berliner können ihre West-Freunde gar direkt anklingeln, über Vorwahl 849. Von West-Berlin gibt es erste Durchwahlverbindungen in den Bezirk Potsdam, denen alsbald Kontakte mit den Bezirken Frankfurt/Oder und Magdeburg folgen sollen.

Neue Kommunikation allerorten: den kleinen DDR-Mann an der Strippe, den großen am Verhandlungstisch — so soll, geht es nach den Schöneberger Ratsherren, der „eingeleitete Prozeß“ (Schütz) der Entspannung irgendwann, doch möglichst bald in ein geregeltes kommunales Nebeneinander münden. Themen liefert der Gesamtberliner Alltag gleich im Dutzend:

▷ „die volle Eingliederung des (Ost-Berlins Reichsbahn anvertrauten)



Korridor nach Steinstücken: Bewährungsprobe bestanden?

S-Bahn-Netzes“ in den West-Berliner Binnenverkehr (Wirtschaftssenator Karl König):

- ▷ Kooperation mit der Reichsbahn beim projektierten Bau zweier Groß-Bahnhöfe für Personenverkehr (mit zwölf Bahnsteigen) und zentralen Güterumschlag;
- ▷ weitere Grenzkorrekturen, Gebiets-tausch- oder Entschädigungsfragen.

Künftiges Nebeneinander, das haben die West-Unterhändler längst erfahren, wird sich freilich auch in Zukunft nur mit harter West-Mark erhandeln lassen — doch letztlich zum Vorteil der West-Kommune. So kam die West-Hälfte erst jüngst gegen 31 Millionen Mark in den Besitz von 8,5 Hektar verkehrstechnisch wichtigen City-Grundes am Potsdamer Platz und für vier Millionen zu einem Korridor in die West-Exklave Steinstücken. Auch darf West-Berlin schon seit Jahr und Tag 80 Pro-

zent seiner Abwässer gegen zehn Millionen Mark jährlich auf Ost-Berliner Rieselfelder rieseln lassen.

Seit April verhandeln im beiderseitigen Staatsauftrag die Ost-Berliner „Gesellschaft für Ausfuhr und Einfuhr von Bergbauerzeugnissen mbH“ und die „Berlin Consult GmbH“ (West) über weitere Abraum-Abfuhr — „über die Verbringung“, so der West-Berliner Senatsdirektor Dieter Schwäbl, „aller Abfallstoffe aus West-Berlin in die DDR“. Ziel ist ein Vertrag, der die West-Berliner Ringsum-Nachbarn bei Zahlung von West-Mark zur Lagerung des West-Mülls auf DDR-Gelände verpflichtet.

Und Eile tut not. Denn mittlerweile wächst den West-Berlinern der Müll an den Hals. Die vorhandenen Müllgroßkippen, so in Lübars oder Wannsee, haben in spätestens drei Jahren die Kapazitätsgrenze erreicht; die Müll-Verbrennungsanlage in Ruhleben, obwohl

Europas größte, reicht allein nicht aus. Pro Jahr aber fallen laut Senatsabfallbericht in der Zwei-Millionen-Gemeinde 4,8 Millionen Kubikmeter Restschutt, Lehm und Müll, dazu noch an die zwei Millionen Kubikmeter anderer Abfallstoffe an.

Nachteile sollen den DDR-Bürgern durch den West-Müll nicht entstehen. Schon bald nach Verhandlungsbeginn stellte denn auch die Ost-„Berliner Zeitung“ klar: „Die Verbringung der West-Berliner Abfallstoffe wird so erfolgen, daß keine Umweltverschmutzung eintritt.“

Weiterreichende Expertenwünsche, wie etwa der Bau einer Müllverbrennungsanlage im Osten, das Einspeisen der Heizenergie in ein Kraftwerk und Lieferung des so erzeugten Stroms wieder nach dem Westen, sind laut Senat „nicht Inhalt der Gespräche“.

Senatsdirektor Schwäbl gleichwohl optimistisch: „Zukunftsmusik“.