

meinden die Erhöhungen über die Abfallgebühren an die Bürger weitergaben, stieg beispielsweise in Tübingen der Abfuhrpreis für einen 25-Liter-Eimer um mehr als das Doppelte – von 51 auf 131 Mark pro Jahr.

Der Erbauer der Modellanlage, die Saarberg-Fernwärme GmbH, Tochter des bundeseigenen Saarberg-Konzerns, war schon vor Betriebsbeginn unter Beschuß geraten. Selbst solche Fachleute, die in der Müllkompostierung die „sinnvollste und umweltfreundlichste“ Methode der Abfallbehandlung sehen, kritisierten das Dußlinger Konzept. Danach wird der Müll nicht, wie anderswo, getrennt angeliefert, sondern maschinell sortiert und dann noch mit Klärschlämme vermischt.

„Sehr skeptisch“ gegenüber diesem Verfahren äußerten sich etwa die Kompost-Experten Jürgen Seeberger und Thilo C. Koch, die als „optimales Konzept“ die getrennte Erfassung von Wertstoffen zwecks Kompostierung und Biogas-Produktion propagieren. Schon in ihrem 1984 erschienenen Standardwerk „Ökologische Müllverwertung“ schrieben sie über die Dußlinger Modellanlage, in Fachkreisen bestünden „Zweifel an der Absetzbarkeit“ der Recycling-Produkte wegen „mangelnder Reinheit“. Außerdem sei der „Flächenbedarf für eine ausreichend lange Rottezeit“ nicht erfüllt. Die Anlage lasse „unnötig große Umweltbelastungen“ erwarten.

Selbst den Geschäftsführer Meyer-Knufinke plagten mittlerweile Zweifel am Konzept des Modellversuchs, für das er sich allerdings nicht verantwortlich weiß: „Die Anlage ist geistiges Gut des Umweltbundesamtes.“ Der Betreiberverband kann den Anliegern kaum Hoffnung machen. Meyer-Knufinke: „Bis jetzt gibt uns niemand Brief und Siegel, daß wir morgen oder übermorgen oder noch später Abhilfe schaffen können.“

Über die Konsequenz ist sich der Geschäftsführer im klaren: „Wenn festgestellt wird, daß es so nicht geht, dann müssen wir dichtmachen, dann ist die Suppe gegessen.“

VERKEHR

Trend zur Tram

Großstädte wie Frankfurt und München wollen die letzten Straßenbahnen aufs Abstellgleis schieben – obwohl ein Expertengutachten die Elektrische als ideales Nahverkehrsmittel empfiehlt.

Wenn Gisela Rüdiger, 43, von ihrer Wohnung im Frankfurter Nordend in die Innenstadt fahren muß, ist das für die Hausfrau und Mutter „kein Umstand“. Zur nächsten Straßenbahnhaltestelle sind es „nur wenige Schritte“, und die Fahrt mit der Linie 12 ist „schnell und bequem“.



Straßenbahn in Stuttgart: „Eindeutige wirtschaftliche Vorteile“

Empört ist Frau Rüdiger, ebenso wie viele ihrer Mitbürger, denn auch über Pläne des Frankfurter Magistrats, die Linie 12 im Herbst dieses Jahres zu kappen und langfristig ganz einzustellen. Dann wäre die City für sie nur noch mit Bus, U-Bahn und vielfach „lästigem Umsteigen“ erreichbar, mitunter bei doppelter Fahrzeit.

Mehr als 10 000 Tram-Freunde, darunter Prominente wie Zoo-Professor Bernhard Grzimek, haben bereits Einspruch erhoben. Mit einem Bürgerbegehren „Rettet die Straßenbahn“ wollen die Tram-Anhänger die Stadt zwingen, das Thema erneut zu debattieren. Die „erforderlichen 42 000 Unterschriften“, sagt Reinhart Köstlin, Sprecher eines eigens gegründeten „Arbeitskreises Nahverkehr Frankfurt“ (AKN), seien schon „so gut wie im Kasten“.

Während die AKN-Aktion „immer mehr Zulauf“ („Frankfurter Rundschau“) registriert, spitzt sich ein ähnlicher Straßenbahnstreit in München sogar zum „Top-Thema des Jahres 1986“ zu („Süddeutsche Zeitung“): Dort haben gut 100 000 Fahrgäste gegen den Beschluß der örtlichen Verkehrsgesellschaft protestiert, den Tram-Verkehr Ende des Jahres einzuschränken und schließlich ganz aufzugeben.

Entflammt ist die jähle Bürgerliebe zur Elektrischen in einem denkwürdigen Abschnitt der Verkehrsgeschichte, in dem das Schicksal dieses Verkehrsmittels politisch schon besiegelt schien.

Die Glanzzeiten der Straßenbahn, die 1879 erstmals von Werner von Siemens auf der Berliner Gewerbeausstellung vorgeführt wurde und zwei Jahre später Premiere auf der ersten Berliner Linie hatte, sind längst vorüber. Seit den dreißiger Jahren, als in 170 deutschen Städ-



Pro-Straßenbahn-Plakette
„So gut wie im Kasten“

ten und Gemeinden rund 16 500 Fahrzeuge rollten, wurde die Straßenbahn Zug um Zug abgeschoben. Gerade ein knappes Dutzend westdeutscher Kommunen setzt derzeit noch vorrangig auf die Tram.

Dabei haben die Straßenbahn-Fans eine Fülle guter Argumente. In München wie in Frankfurt etwa verweisen sie auf den „außerordentlichen Fahrkomfort“ (Köstlin): kein lästiges Treppensteigen in U-Bahn-Schächten, in die sich abends ohnehin viele nicht trauten, kein Hin-und-her-Gerucke in anfahrenenden und abbremsenden Bussen, die selten pünktlich seien.

Statt dessen, schwärmt Köstlin, rausche die Tram auf mitunter eigener Spur vorbei an allen Staus, und auf vielen Strecken biete sie den Fahrgästen sogar einen rollenden Schaufensterbummel.

Gewichtigere Gründe können die Bürgerinitiativen neuerdings der Expertise eines hochkarätigen Gremiums von Ver-

kehrswissenschaftlern und Unternehmensberatern entnehmen, das ebenfalls für die Elektrische plädiert. Verblüffen- des Fazit: Ausgerechnet die schon als altmodisch abgeschriebene Straßenbahn zeige aus umfassender „gesamtwirtschaftlicher Sicht“ im Vergleich mit Bus und U-Bahn „eindeutige Vorteile“.

Das im Auftrag der Stadt München gefertigte und von Verkehrspolitikern als sensationell empfundene sogenannte Heimerl-Gutachten – benannt nach dem Kommissionsvorsitzenden Professor Gerhard Heimerl, Direktor des Verkehrswissenschaftlichen Instituts an der Universität Stuttgart – räumt auf mit der Ansicht, die Straßenbahn sei überflüssig.

Dieser Ruf hängt der Tram seit den fünfziger Jahren an, als die kommunalpolitischen Verfechter einer autogerechten, schienenfreien Innenstadt in ihren Verkehrsleitplänen kaum Platz vorsahen für das technische Fossil aus der Grünzeit.

Im Bemühen um Weltstadtniveau stürzten sich nicht nur Millionenstädte wie München, Hamburg und Berlin in den kostspieligen und langwierigen U-Bahn-Bau. Selbst Nürnberg und Hannover mußten ihre Underground haben. Anderswo sollte zumindest der Omnibus, das große Auto des kleinen Mannes, Fortschritt und Flexibilität signalisieren.

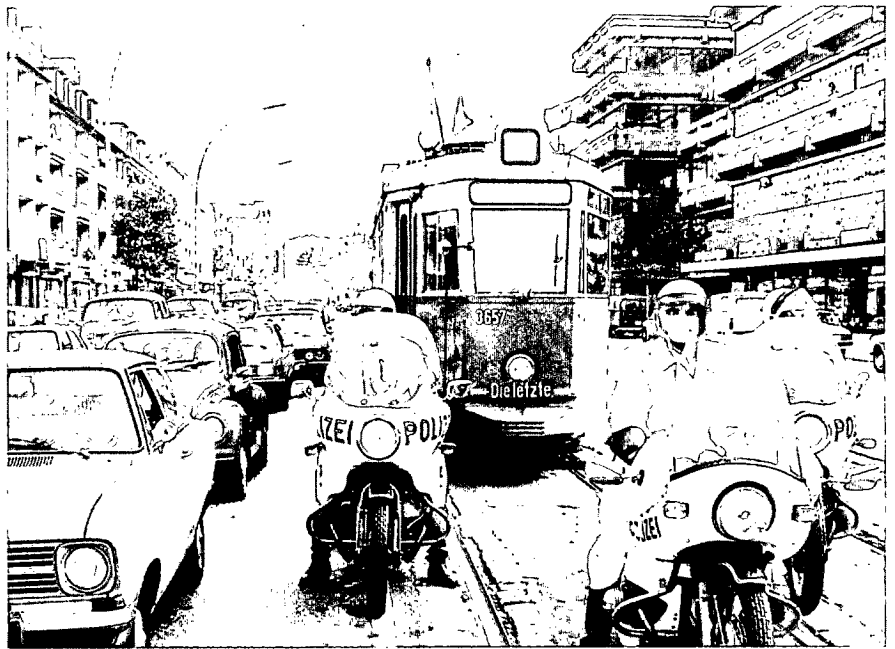
So verschwand die Straßenbahn schließlich aus Städten wie Kiel und Koblenz, Oberhausen und Offenbach, Wiesbaden und Völklingen. In Berlin hat die Bahn seit 1967 ausgeblendet, in Hamburg fuhr die Linie 2 im Herbst 1978 ihre Schlußschleife.

Insgesamt, hat der Verkehrsexperte Eckehard Frenz ausgezählt, sind seit 1948 rund 3000 Schienenkilometer stillgelegt worden, 66 Verkehrsbetriebe gaben die Straßenbahn zwischen 1950 und 1983 auf. In den meisten Fällen wurden, ungeachtet aller Energiespar-Diskussionen, die Strecken rigoros verdieselt. Begründung: mangelnde Rentabilität der Bahn.

Um etwa die Stilllegung der Hamburger Straßenbahn zu rechtfertigen, rechneten die Kaufleute der städtischen Verkehrsgesellschaft vor, daß ein „Personenkilometer“ bei der Tram mitunter um mehr als eine Mark teurer sei als beim Bus – vor allem wegen der Kosten für Bau und Unterhaltung von Straßenbahngleisen und -hochleitungen.

Auch in München kalkulierten die Buchhalter der Verkehrsbetriebe Anfang der achtziger Jahre die Straßenbahn in die roten Zahlen. Gegenüber einem Bussystem, schrieben sie in einem Gutachten, habe die Stadt bei „Erhalt der Straßenbahn“ künftig mit „jährlichen Mehrkosten von rund 20,5 Millionen Mark zu rechnen“; daher sei auf die Bahn langfristig „zu verzichten“.

Erst nach massiven Protesten zufriedener Tram-Fahrer lenkten die Münchner



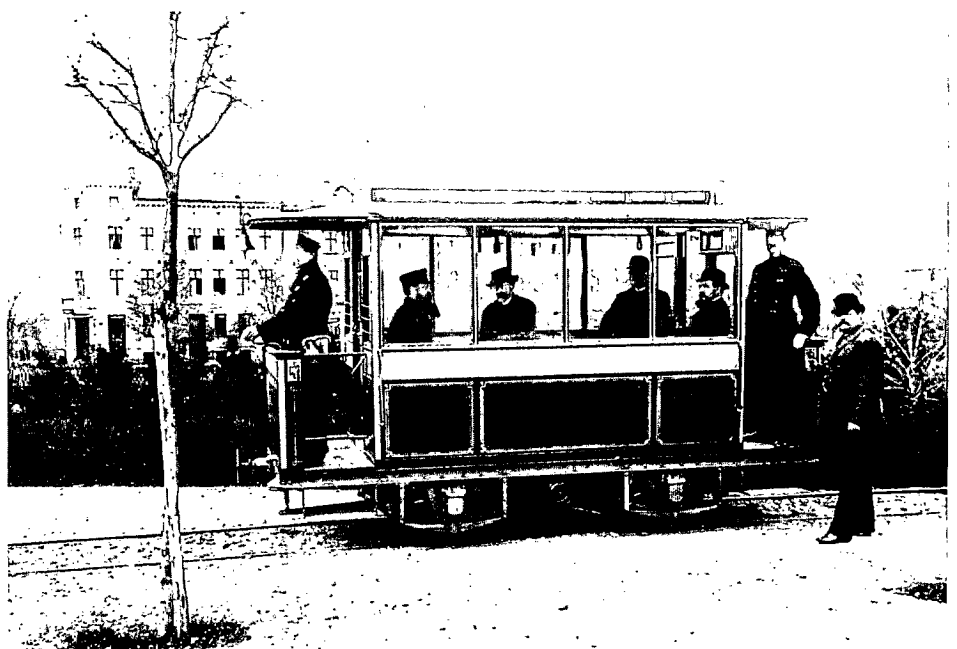
Letzte Straßenbahn in Hamburg 1978: Die Tram auf eigener Trasse ...

Verkehrsbetriebe ein: Vor der endgültigen Demontage sollten unabhängige Experten ein Urteil über die Straßenbahn abgeben. Die mit der Studie beauftragte Heimerl-Kommission allerdings machte den Verkehrsmanagern eine völlig unerwartete Rechnung auf.

Zwar veranschlagten die Experten für eine Modernisierung des Münchner Wagenparks sowie für einen von ihnen empfohlenen Streckenausbau um 16 Kilometer gut 400 Millionen Mark mehr als für die Bus-Alternative. Diese Mehrausgaben für die Tram würden jedoch, so die Kommission, durch eine dreimal so lange Lebensdauer der Straßenbahn sowie durch geringere Betriebskosten weitgehend aufgehoben.

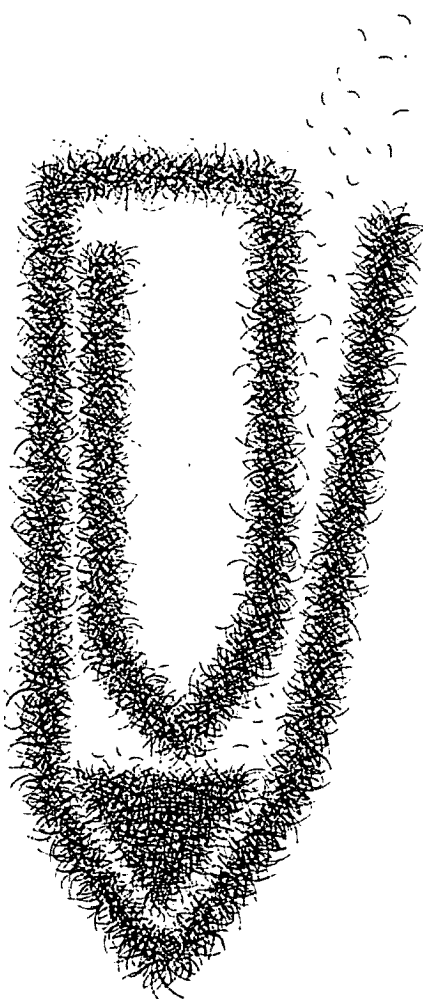
So verbraucht die umweltfreundliche Straßenbahn mit einem 160-Personen-Wagen auf 100 Kilometer nur für etwa 50 Mark Strom, beim stinkenden Gelenk-Bus (Fassungsvermögen 100 Fahrgäste) hingegen schlagen die Treibstoffkosten mit gut 70 Mark zu Buche. Und im Gegensatz zu ihren Vorrechnern kalkulieren Heimerl und Kollegen auch nicht mit sinkenden Fahrgastzahlen bei der Tram – im Gegenteil.

Die Wissenschaftler und Managementberater rechnen damit, daß in eine modernisierte Münchner Tram täglich über 30 000 Personen, vorwiegend Pkw-Fahrer, mehr einsteigen würden als in einen Bus. Ganz nebenbei, ermittelten die Gutachter, blieben der Umwelt



... rauscht vorbei an allen Staus: **Erste Straßenbahn in Berlin 1881**

MLP – alles, was Ihre Zukunft sicherer macht



Was Sie für die Zukunft auf die Seite legen, soll nicht nur auf der Seite liegen. Es soll arbeiten, mehr werden, spätere Jahre sichern. Wir wollen, daß Sie sicher in die Zukunft schauen können.

MLP – mit unserer Erfahrung gehen Sie sicher.



Marschollek, Lautenschläger und Partner
Aktiengesellschaft
Versicherungsmakler

Im Breitenspiel 9
6900 Heidelberg
Tel. (0 62 21) 30 80



durch das Umsteigen auf die Straßenbahn jährlich 1817 Tonnen Kohlenmonoxid, 142 Tonnen Kohlenwasserstoffe, 96 Tonnen Stickoxide und 14,8 Tonnen Schwefeloxide erspart.

Die Überlegenheit einer modernen Straßenbahn bestätigen jene zehn Städte, die einer Erhebung des „Verbandes öffentlicher Verkehrsbetriebe“ zufolge in den letzten Jahren entgegen dem Trend vor allem ihr Straßennetz konsequent ausgebaut haben**.

Die Straßenbahn, lobt etwa der Werkleiter der Karlsruher Verkehrsbetriebe, Dieter Ludwig, sei mittlerweile „ein unverzichtbares Strukturelement unserer Stadt“, die ohne Tram „undenkbar“ sei. In Karlsruhe nahm nach einem Ausbau der Tram-Strecken und der Umstellung von Bus auf Bahn das Beförderungsaufkommen auf manchen Linien um bis zu 80 Prozent zu.

Selbst im Auto- und U-Bahn-fixierten New York wird geprüft, ob die vor rund 40 Jahren abgeschaffte Elektrische nicht zumindest teilweise wieder eingeführt werden soll. Ähnliche Pläne werden in London, Straßburg und Paris diskutiert.

Ermutigt durch das jüngste Verkehrsgutachten, hoffen überzeugte Straßenbahner wie der Frankfurter Köstlin, daß auf „das historische Heimerl-Werk“ nun die „längst fällige Wende im Nahverkehr“ folgt, ein neuer Trend zur Tram.

Immerhin stehen die Chancen nicht schlecht, daß die Straßenbahn in München und Frankfurt überlebt. In München, wo bis Ende des Jahres über Sein oder Nichtsein der Elektrischen entschieden werden soll, hat Dietmar Kesse, Chef der SPD-Mehrheitsfraktion im Rathaus, bereits zugesichert: „Die Tram hat bei uns Zukunft.“ Und auch in



Protest gegen Straßenbahn-Stillegung*: Der Zug ist noch nicht abgefahren

Anders allerdings als es in den sogenannten autogerechten Städten der fünfziger und sechziger Jahre üblich war, hat in Orten wie Karlsruhe heute die Straßenbahn Vorfahrt. Auf ihren separat geführten Gleisen sind die geräumigen Waggons, elektronisch gesteuert, stets etliche Minuten schneller als Busse oder Privatwagen.

In manchen Städten haben die wiederentdeckten Vorteile der Tram, so Experte Heimerl, schon „Ansätze einer Renaissance der Straßenbahn“ bewirkt. Köln will statt Bussen vermehrt Straßenbahnen einsetzen. Düsseldorf hat letztes Jahr ein 130 Millionen Mark teures Nahverkehrsprogramm mit dem Schwerpunkt Straßenbahnausbau verabschiedet.

Frankfurt sind die Anhänger der Elektrischen sicher, daß für sie der Zug noch nicht abgefahren ist.

Zwar hält der Frankfurter Verkehrsverbund am Generalverkehrsplan des Magistrats fest, der langfristig ausschließlich auf Bus und U-Bahn setzt. Nur so, belehrt der christdemokratische Oberbürgermeister und Verkehrsverband-Aufsichtsrat Walter Wallmann die Kritiker, sei der „Erlebnisraum der Innenstadt zu erhöhen“.

Doch wenn die Straßenbahn-Zukunft nach erfolgreichem Bürgerbegehren erst erneut im Stadtparlament diskutiert werden müsse, glaubt AKN-Sprecher Köstlin, werde der Magistrat seine Anti-Tram-Haltung „gegen Sachverstand und Volkes Stimme“ kaum durchhalten können.

„Gegen die Elektrische“, meint Köstlin, „bleibt der Wallmann auf der Strecke.“

* Von Jungsozialisten in Frankfurt.

** Augsburg, Bremen, Braunschweig, Darmstadt, Freiburg, Karlsruhe, Kassel, Krefeld, Mainz und Würzburg.