

Zeitschrift: Wechselwirkung : Technik Naturwissenschaft Gesellschaft
Herausgeber: Wechselwirkung
Band: 5 (1983)
Heft: 16

Artikel: Operation geglückt Patient stirbt weiter
Autor: Schneewolf, Rainer
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-652888>

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: 16.02.2026

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

Rainer Schneewolf

Operation gegliickt Patient stirbt weiter

Die Diskussion über den Einsatz von Tausalz auf unseren Straßen hält unvermindert an. Während in Berlin der Salzstopp nun beschlossene Sache ist, wird in Westdeutschland ungehemmt weiter gesalzen. Die Erfahrungen des ersten salzfreien Winters im vergangenen Jahr in Berlin nutzt der Autor, um der Propaganda von einer größeren Gefährdung des Einzelnen im Straßenverkehr ohne Salz den Boden zu entziehen.

Der Autor geht aber noch einen Schritt darüber hinaus, indem er aufzeigt, daß letztlich jeder Winterdienst in der bisherigen Form nur dazu diente, den Individualverkehr auch im Winter zu fördern, und plädiert für eine Verkehrspolitik, die den öffentlichen Verkehrsmitteln das ganze Jahr über den Vorrang gibt.

Salzstopp in Berlin

Seit dem „Jahrhundertwinter“ 1978/79, in Umweltschutzkreisen auch als Pökelwinter apostrophiert, läuft in diesem Land die Winterdienstdiskussion. Rettet die Straßenbäume! fordern die einen. Baum oder Mensch! kommt's von der Gegenseite. Allein in den letzten 15 Jahren setzte die deutsche Salzindustrie mehr als 20 Mio. t Tausalz um, das sind gut 60 kg auf den Meter bundesdeutsche und Berliner Straße. Auf die Bäume wirkte das verheerend, das Umweltbundesamt rechnet mit

durchschnittlich 20.000 salzbedingten „Abgängen“ im Jahr. Wieviel Menschenleben so ein toter Baum retten hilft? Von der Salzbefürworterseite war dazu nichts Konkretes zu hören, und es sieht nicht so aus, als hielte sie das für eine ernsthaft zu klärende Frage. Im Gegenteil, sie hat sich mit Händen und Füßen dagegen gesträubt, hier klüger zu werden. Und so wurde auch der tausalfreie Versuch in Berlin-Kreuzberg 1980/81 sowie die Ausdehnung des Versuchs auf die ganze Stadt im Winter 1981/82 von Kraftfahrverbänden und Springerpresse massiv bekämpft. Es half nichts: Im November 1982 wurde der Salzstop vom Abgeordnetenhaus mit den Stimmen aller vier Fraktionen gesetzlich festgeschrieben. Zeit, rückblickend zu fragen, was da verkehrspolitisch tatsächlich gelaufen ist. Ging es wirklich um Baum und/oder Mensch? Und was hat es den Bürgern und Umweltschutzinitiativen ermöglicht, ihre Ziele gegen die gesammelte Phalanx der Kraftfahrlobby durchzusetzen?

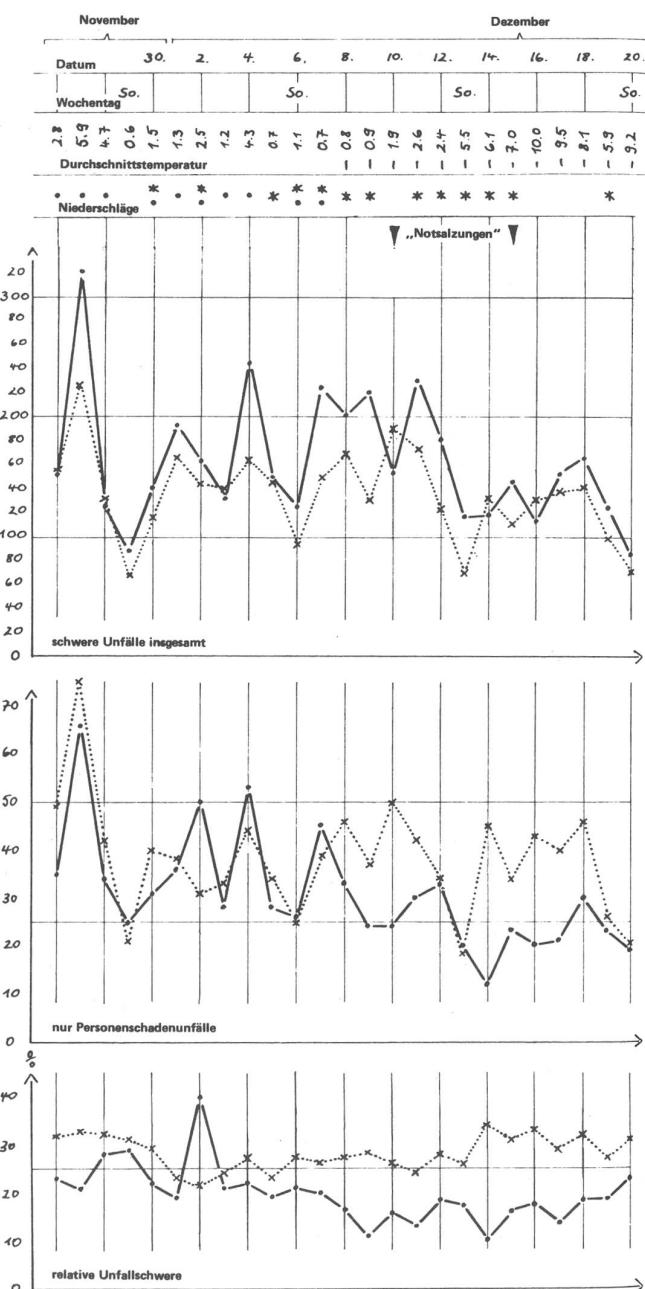
Mit Salz auf freien Straßen

Der bisherige Straßenwinterdienst zielt nicht auf die körperliche Unversehrtheit der Verkehrsteilnehmer ab, sondern auf die Aufrechterhaltung des hohen Attraktivitätsgefälles zwischen individuellem Kraftverkehr auf der einen und öffentlichem Personennahverkehr auf der anderen Seite.

Ein Interesse der Salzbefürworter an konkreten Daten zum Einfluß von Winter und Winterdienst auf das Unfallgeschehen und insbesondere auf Unfälle mit Personenschaden ist in der Regel nicht erkennbar. Erkennbar dagegen ist ein nachdrückliches bis aggressives Desinteresse an solchen Daten.

Ausdruck dieses Desinteresses ist z.B. der Umstand, daß in der Bundesrepublik rund 20 Jahre lang gesalzen wurde, ohne daß die verkehrliche Wirkung von Salz jemals wirklich überprüft worden wäre. Als dann in Berlin der Druck aus Bevölkerung und Bürgerinitiativen gegen das Salz immer stärker wurde und sich auch Verwaltung und Parlament auf den Weg weg vom Salz machten, initiierte der ADAC einen Mischsalzversuch (auf den ausgerechnet das Umweltbundesamt hereinfiel, indem es die wissenschaftliche Leitung übernahm). Der bald darauf in Kreuzberg gestartete Versuch des Senats, ganz ohne Chemie auszukommen, wurde dagegen von den Kraftfahrverbänden einschließlich der städtischen Verkehrsbetriebe heftig bekämpft. Und auch die positiven Ergebnisse des Versuchs (weniger und vor allem weniger schwere Unfälle als im gesalzenen Vergleichsgebiet) konnten die Kraftfahrlobby nicht beeindrucken: Sie forderten weiter und unvermindert Salz.

Besonders markant wird das Desinteresse am Unfallgeschehen und seinen Ursachen dort, wo Interesse vorgegeben und dabei mit unbewiesenen oder falschen Behauptungen gearbeitet wird. So pries der ADAC Berlin im Oktober 1980 in einer Presseerklärung zur Verhinderung des Kreuzbergers Versuchs das Salz als Garant des öffentlichen Wohls, da ohne seinen Einsatz die Sicherheit des öffentlichen Personennahverkehrs, die Sicherheitstätigkeit der Polizei, die Fahrbereitschaft der Krankenwagen und des ärztlichen Notfalldienstes in Gefahr seien. Alle genannten Einrichtungen hatten dann in Kreuzberg nicht mehr Probleme als in vergleichbaren Vorwintern auch. In der gleichen Presseerklärung behauptete der ADAC eine hohe Unfallrate auf glatten (d.h. nur abstumpfend gestreuten) Straßen gegenüber salzgestreuten (also nichtglatten), mußte aber auf schriftliche Nachfrage bekennen: „Untersuchungen über die unterschiedliche Unfallrate bei granulat- oder salzgestreuten Straßen gibt es nur über Außerortsstraßen. Diese Untersuchungen sind jedoch aufgrund ihres Alters heute



Berliner Straßenverkehrsunfälle nach Tagen in der Winterperiode Ende 1981 (durchgezogene Kurven). Alle Angaben in der Kopfleiste (Datum, Witterung – ein Punkt bedeutet Regen, ein Stern Schnee –, „Notsalzungen“) beziehen sich auf diesen Zeitraum. „Schwere Unfälle“ sind solche mit Personenschaden oder einem Sachschaden von 1000 DM und mehr bei einem der Beteiligten. Die „relative Unfallschwere“ gibt den Anteil der Personenschadenunfälle an den schweren Unfällen wieder. Um einen Vergleich mit den Vorjahren zu ermöglichen, wurden die Unfälle, die sich an den entsprechenden Werk- und Sonntagen der Jahre 1978 bis 1980 ereigneten, gemittelt und als gepunktete Kurven dargestellt. In den drei Vergleichszeiträumen gab es insgesamt nur sechs Tage mit erheblicher Winterglätte. Der Vergleich betrifft also einen schneefallreichen und weitgehend salzfreien Dezember 1981 und bei nahe schneefreie Vordezember. Markantestes Ergebnis: Mit Wintereinbruch am 8.12.81 (Beginn der Frostperiode) sinken die Personenschadenunfälle erheblich unter das Dezemberübliche, und die relative Unfallschwere, Indikator für gefahrene Geschwindigkeiten, wird außergewöhnlich niedrig. Die Zahl der schweren Unfälle, am Anfang der Schne- und Frostperiode relativ hoch, sinkt nach einigen Tagen in normale Bereiche, die Personenschadenunfälle bleiben sehr niedrig.

nicht mehr verwertbar.“

Solche gezielten Fehlleistungen sind nicht auf den ADAC beschränkt. Springers BERLINER MORGENPOST klagte Ende Dezember 1981 den Berliner Umweltseminar an, mit dem Salzstopp „den sicherlich wichtigen Umweltschutz so offensichtlich über den Schutz der körperlichen Unversehrtheit“ zu stellen. Der Dezember 1981 war der verunglückten ärmste Berliner Dezember seit 1959. Im gleichen Monat wandte sich der Automobilclub von Deutschland bundesweit gegen Winterdienstexperimente in vielen Städten und Gemeinden, deren Bilanz „zahlreiche Unfälle mit verletzten und getöteten Verkehrsteilnehmern“ seien. Weniger Verunglückte als in der Presseerklärung vorausgegangenen Woche hatte es innerorts in der Bundesrepublik zuletzt in der ersten Märzwoche 1981 gegeben. Den Münchener Polizeipräsidenten packte im Februar 1982 die Wut angesichts des „ökologischen Wahnsinns“ der Münchener Streusalzeinsparungen. Diese hätten „mehrere Tote und Hunderte schwere Verletzungen“ gebracht. Im Dezember 1981 und Januar 1982 hatte es in München insgesamt 172 Schwerverletzte und Tote gegeben, das waren 25 Prozent weniger als im gleichen Zeitraum des Vorwinters und 46 Prozent weniger als im Monatsdurchschnitt des Jahres 1981.

Um Mißverständnissen vorzubeugen: Bei diesen Beispielen geht es mir nicht darum, gesunkene Verunglücktenzahlen einer geänderten Winterdiensttechnik zuzuschreiben, und so auch aus verkehrlichen Gründen für die Umstellung auf abstumpfende Mittel zu plädieren. An dieser Stelle geht es allein um den Nachweis, daß in den Zielvorstellungen, die dem bisherigen Winterdienst zugrundeliegen, körperliche Unversehrtheit keine Rolle spielt.

Der Schrei nach Salz

Der Protest gegen „unzureichende“ Winterdienstmaßnahmen ist in der Regel dann am größten, wenn die relative Unfallschwere (bemessen nach dem Anteil der Personenschadenunfälle an den Gesamtunfällen) am geringsten ist, das heißt meist: wenn die Verunglücktenzahlen besonders niedrig liegen.

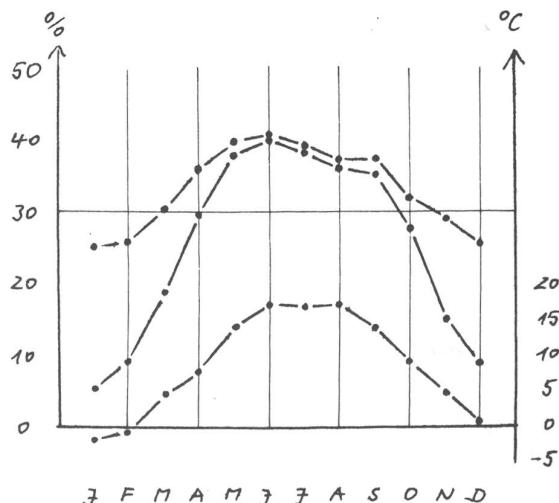
Der obige Abschnitt liefert bereits einige Beispiele dafür. Geraeude spannend wird es, wenn man sich den Verlauf des Unfallgeschehens im weitgehend salzfreien Berliner Winter 1981/82 daraufhin ansieht, wann hier am massivsten nach Salz verlangt wurde. Laut Senatsbeschuß sollte bis auf Avus, Stadtautobahn und ein paar Kilometer Bundesstraße (in Außenbezirken) die ganze Stadt salzfrei bleiben. Das wurde im Prinzip auch durchgehalten, bis auf drei sogenannte „Notsalzungen“, die sich der Senat unter massivem Druck der Kraftfahrlobby abringen ließ. Diese „Notsalzungen“ fanden auf insgesamt fünf Prozent des Straßennetzes und einigen Hauptstraßenkreuzungen statt.

Glatte Straßen gab es in Berlin im Winter 1981/82 im wesentlichen zwischen dem 8. Dezember und dem 7. Januar. In jenen Wochen gab es drei Tage mit extrem niedriger relativer Unfallschwere, und an genau diesen drei Tagen wurde für den folgenden eine „Notsalzung“ beschlossen! Die Zahl der Personenschadenunfälle lag an den drei Beschußtagen zwischen 12 und 29 (Jahresdurchschnitt 1981: 37,4), und bei der zweiten „Notsalzung“ hatte am Beschußtag die Zahl der schweren Unfälle mit 118 sogar unter dem Jahresdurchschnitt (126,4) gelegen. Weniger Personenschadenunfälle als an jenem Tag hatte es an einem Werktag in Berlin zuletzt am 15.2.1979, also fast drei Jahre zurück, gegeben. Da sage noch einer, beim Salzen ginge es um die körperliche Unversehrtheit von Menschen!

Eine niedrige relative Unfallschwere im Zusammenhang mit winterlichen Straßenverhältnissen ist Anzeichen für niedrige Fahrgeschwindigkeit und damit für eine verringerte Attraktivität des individuellen Kraftverkehrs. Diese drückt sich aus in einer stärkeren Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel. Salz soll die gewohnten Relationen wiederherstellen.

Was unter Schnee und Eis auf jeden Fall leidet, ist die Leistungsfähigkeit des Straßenverkehrs, gemessen nach Zahl und Geschwindigkeit der Fahrzeuge. Hiervon betroffen ist vor allem der individuelle Kraftverkehr, der durch Winterglätte aus erheblich höheren Fahr- und Reisegeschwindigkeiten heruntergebremst wird als etwa die städtischen Busse. So sank an winterglatten Werktagen des Winters 1980/81 die Reisegeschwindigkeit des Individualverkehrs im salzfreien Kreuzberg um 24 Prozent und im gesalztenen Schöneberg um 21 Prozent, während die Busse in beiden Gebieten lediglich um drei Prozent langsamer fuhren als sonst. Bei extremer Glätte dürften die Verschiebungen zugunsten der Busse noch größer sein. Die niedrige relative Unfallschwere an solchen Tagen dürfte zum wesentlichen Teil aus einem stark erhöhten Aufmerksamkeitsgrad und aus niedrigen Fahrgeschwindigkeiten resultieren, die aber immer noch hoch genug sind, um für zahlreiche Blechschäden zu sorgen.

Reduzierte Geschwindigkeiten, erhöhtes Blechschadenrisiko und notwendig höhere Aufmerksamkeitsgrade lassen die sonst zu langsam, zu teuren und zu unbequemen öffentlichen Verkehrsmittel relativ schneller, billiger und bequemer werden, ihr Nutzungsgrad nimmt zu, die Leistungsfähigkeit des Gesamtverkehrs wird stärker auf Bus und v.a. die witterungsunabhängige (-re U-, S-, Straßen-) Bahn verlagert. Das entlastet zwar den verbleibenden Individualverkehr, der dank der Umsteiger mehr Platz hat und deshalb auch ein bisschen schneller sein kann als bei höherer Verkehrsdichte, aber der herrschenden Verkehrskonzeption läuft dieser Zustand ganz und gar zu wider, und da gilt Salz bei den Verfechtern des bisherigen Winterdienstes als das Mittel, die Dinge wieder ins Lot zu bringen. Dorthin gelangen sie auch in erstaunlich kurzer Zeit (mit wie ohne Salz), wie die Fahrgastzählungen der Berliner Verkehrsbetriebe im Winter 1981/82 ergaben. Sind die Straßen wieder halbwegs passabel, kehren die Umsteiger in die eigenen Gefährte zurück, das Weltbild hängt wieder gerade.



Unfallschwere nach Monaten für die Jahre 1978 bis 1981 in Berlin/West.
Obere Kurve: Mittlere relative Unfallschwere (= Anteil der Personenschadenunfälle an den schweren Unfällen).

Mittlere Kurve: Anteil der verunglückten (verletzten oder getöteten) Zweiradfahrer an den Verunglückten insgesamt.
Untere Kurve: Durchschnittstemperaturen.

Unfälle nicht nur bei Eis und Schnee

Eine hohe relative Unfallschwere und hohe Verunglücktenzahlen hingegen bedeuten keine Attraktivitätseinbuße des individuellen Kraftverkehrs gegenüber dem öffentlichen Verkehr. Die Witterungsbedingungen entsprechender Tage stellen daher auch kein verkehrspolitisches Problem dar und verschwinden für das öffentliche Bewußtsein gänzlich in der pauschalen Jahresbilanz.

So ist es bezeichnend, daß es zwar eine Winterdiskussion, nicht aber eine Diskussion für den Sommer gibt, obwohl dort weit-aus mehr Menschen verunglücken. Allein: Dort trifft es nicht so sehr die Autofahrer. Den Grad der Unfallschwere bestimmt hier am auffälligsten die Zusammensetzung der Verunglückten: Mit den Außentemperaturen steigt der Anteil der Zweiradfahrer am Verkehr, und ihre hohe Verletzlichkeit schlägt sich in einem hohen Verunglücktenanteil und damit auch in der mittleren Unfallschwere nieder.

Doch auch im Winter gibt es, von Unfallschwere und Verunglücktenzahlen her gesehen, Schlimmeres als Tage mit Winterglätte. Sucht man für die Monate November bis März der Winter 1978/79 bis 1981/82 die 20 Tage mit den meisten Personenschadenunfällen heraus, dann sind 17 davon reine Regentage ohne jede Winterglätte. Den Rekord hält mit 106 Personenschadenunfällen (4 Toten, 23 Schwer- und 105 Leichtverletzten bei 282 schweren Unfällen insgesamt) der 1.12.1978. Springers MORGENPOST meldete am nächsten Tag Regennässe und diesiges Wetter als Ursache für eine Unfallserie, die ein Todesopfer und mehrere Schwerverletzte gefordert habe, und gab die Bitte der Polizei an die Autofahrer um erhöhte Aufmerksamkeit weiter. Der bürgerliche TAGESSPIEGEL brachte lediglich ein paar einzelne Unfälle. Beide Meldungen weisen darauf hin, daß bereits die Polizeipressestelle keinen Anlaß sah, das Geschehen als besonders dramatisch anzusehen. Den Rang zwei nimmt der 15.12.78 mit 71 Personenschadenunfällen (ein Toter, 17 Schwer- und 63 Leichtverletzte) ein. Die MORGENPOST meldet einen Fußgängerunfall und warnt ansonsten, es ist Samstag, die Autofahrer: „Am Wochenende muß an verschiedenen Punkten im gesamten Stadtgebiet mit gefährlicher Straßenglätte gerechnet werden.“ Auch der TAGESSPIEGEL bringt nur den einen Fußgängerunfall, mehr hat die Polizei offenbar nicht an die Presse gegeben. Der 27.11.81 mit 66 Personenschadenunfällen (drei Tote, 15 Schwer-, 68 Leichtverletzte bei 321 schweren Unfällen) nimmt den siebten Rang ein. In der MORGENPOST heißt es am folgenden Tag: „Regennässe nach einer Schönwetterperiode führte in der Nacht zum Freitag zu einer Unfallserie, allerdings spielte auch Alkohol am Steuer eine Rolle.“ Ein paar Einzelunfälle werden aufgeführt, keine Zahlen, die auf das Ausmaß der Unfallserie hingewiesen hätten. Der TAGESSPIEGEL läßt die Witterung ganz unerwähnt und bringt außer dem Titel „Nach Unfall Staus auf Stadtring“ den Untertitel „Auch DDR-Bus fuhr auf – Reihe von weiteren Unglücken“. Es folgt eine Reihe von Einzelunfallmeldungen.

Aus den wenigen Beispielen wird wohl ersichtlich, wie undrastisch von Polizei und Presse Tage gesehen werden, die zwar außerordentlich viele Verunglückte fordern, ansonsten aber den Individualverkehr ungehindert rollen lassen. Auch hohe Sachschadenzahlen schrecken nicht und werden, wie die Zahl der Verunglückten, erst gar nicht registriert. Ganz anders an den Tagen mit Winterglätte. Hier hat die Polizeipressestelle die von ihr registrierten genauen Unfallzahlen auf Abruf parat, die Presse kann sich bedienen, und tut dies meist korrekt, von den Boulevardzeitungen abgesehen, die die Polizeizahlen je nach Stimmung mit einem Chaos-Faktor zwischen zwei und drei multiplizieren. Tage mit Winterglätte sind die einzigen im



Zwischen diesen beiden Fotos liegen 24 Stunden. Noch am Mittwoch hatten sich die Autoschlüsse über den vereisten Hohenzollerndamm gequält (oben). In der Nacht zu Donnerstag wurde Salz gestreut. Deshalb hatten die Autos gestern auf dem Kudamm (unten) wieder freie Fahrt.



Aus: Bildzeitung Berlin vom 11.12.1981.
Der Witz: Der Kurfürstendamm wurde an diesem Tag nicht gesalzen.

Jahr, wo der Leser diesen Unfallzahlenservice bekommt. Mit anderen Worten: Der Straßenverkehr wird nicht dann als kritisch angesehen, wenn es viele Verunglückte oder auch nur viele Sachschäden gibt, sondern dann, wenn die Witterungslage die Fahrgeschwindigkeiten nach unten zwingt. Dem entspricht auch das Wahlverhalten zwischen PKW und öffentlichen Verkehrsmitteln: An Regentagen ist zumindest bei den Berliner Verkehrsbetrieben keinerlei Trend zu erhöhter Bus- oder U-Bahn-Benutzung zu registrieren (bei Smog im übrigen auch nicht).

Salz oder Granulat ist nicht die Frage

Lag dem bisherigen Straßenwinterdienst die Annahme zu grunde, Salz wäre ein unerlässliches Mittel zur schnellen Wiederherstellung der Leistungsfähigkeit des Individualverkehrs, dann zeigen die Berliner Erfahrungen, daß die Wahl zwischen Salz und mechanisch abstumpfenden Mitteln die Leistungsfähigkeit und damit auch das Attraktivitätsgefälle zwischen individuellem und öffentlichem Kraftverkehr nicht wesentlich be-

röhrt. Welche Straßenverhältnisse in der Stadt herrschen, bestimmt der Winter, nicht das Streumittel. Die politische Funktion des Tausalzstopps ist daher nur im Gesamtkontext der Stadtentwicklung beurteilbar und bekommt aus dieser Perspektive – zumindest in Berlin – den Charakter einer ökologischen Alibi-Veranstaltung.

Vergleicht man die Schneefalltagen des fast salzfreien Dezembers 1981 mit den Schneefalltagen der gesalzenen Dezember 1979 und 1980, so bewegen sich Unfallzahlen und Unfallschwere hier wie dort innerhalb gleicher Größenordnungen. Am 13. und 14.12.1979 gab es 292 und 212 schwere Unfälle, davon waren 57 und 28 Unfälle mit Personenschäden, die relative Unfallschwere betrug demnach 20 und 13 Prozent. An den vier Schneefalltagen vom 2. bis 5.12.1980 gab es 276, 220, 237 und 221 schwere Unfälle, davon waren 42, 22, 30 und 40 Unfälle mit Personenschäden, die relative Unfallschwere betrug also 15, 10, 13 und 18 Prozent. An den Schneefalltagen des Dezembers 1981 gab es also weder mehr schwere Unfälle noch mehr Unfälle mit Personenschäden als an vergleichbaren Tagen der Vordezember. Auch die relative Unfallschwere, Indikator für die gefahrenen Geschwindigkeiten, bewegt sich in gleichen Bereichen. Es ging also auch ohne Salz nicht langsamer voran – ein Ergebnis, das schon der Kreuzberger Versuch erbracht hatte. Das Winterdienstgutachten, das im Auftrag der Berliner Stadtreinigung von der „Ingenieurgruppe für Verkehrsplanning“ an der TU Berlin erstellt worden ist, kommt zu dem Ergebnis, daß sich bei extremer Winterglätte keine unterschiedliche Auswirkung von Salz oder Granulat (Kraftwerkschlacke) auf das Verkehrsgeschehen habe erkennen lassen und daß auch die drei „Notsalzungen“, die nach Gutachtermeinung bei normaler Winterglätte stattfanden, nicht den angestrebten verkehrlichen Effekt hatten. Schließlich zeigte sich, daß auch bei Unternullgraden Schnee- und Eisglätte allein unter verkehrlicher Einwirkung zumindest in den Innenbezirken in wenigen Tagen wieder verschwanden, eine Wirkung, die man bisher immer dem Salz zugeschrieben hat. Erheblich greifbarer als der verkehrliche Effekt des Salzstopps ist der ökonomische. Von den rund 10 Millionen Mark jährlichen Schäden durch Korrosion an Straßen- und Brückenbauten wird der Senat einen erheblichen Teil einsparen können, die rund 60 Millionen Mark salzbedingter Rostschäden, die die motorisierten Berliner pro Jahr für ihre Fahrzeuge aufzubringen hatten, dürften ebenfalls stark schrumpfen. Hinzu kommt die Chance von einigen zehntausend Bäumen, nicht wegen Salz einzugehen. Allerdings hat es der Senat nicht für nötig befunden, für die weiterhin in versalzenem Erdreich stehenden Bäume aus den eingesparten Summen irgendwelche Sanierungsmittel bereitzustellen. Die Straßenbaumrettungsaktion Salzstopp wurde allein auf solche Maßnahmen beschränkt, die wenig oder nichts kosteten oder gar mit erheblichen Kosten einsparungen verbunden waren.

Für eine neue Verkehrspolitik

Die Kraftfahrlobby hat sich mittlerweile mit dem Salzstopp eingerichtet, und der ADAC erkannte bundesweit: „Der Trend läßt sich nicht mehr aufhalten: Auch in diesem Winter wird es weniger Streusalz auf unseren Straßen geben. Und das aus gutem Grund.“ (ADAC-motorwelt 11/82.) Da sich außer ökologischen und ökonomischen Kosteneinsparungen und einem nur oberflächlichen Ankratzen der Freie-Fahrt-für-freie-Bürger-Ideologie eigentlich nichts geändert hat, nimmt dieses Einschwenken auf das eh Unvermeidliche nicht wunder. Denn wirklich weh tut der Berliner Senat mit dem geänderten Winterdienst niemandem.

Die Berliner Kraftfahrer haben den Rostschutzservice Salzstopp zum Nulltarif bekommen, für die Kraftfahrinnungen und die städtischen Verkehrsbetriebe sind weiterhin „Notsalzungen“ vorgesehen, Avus und Stadtautobahn als das Allerheiligste der autofahrenden Nation bleiben ohnehin gesalzen – der Ansprüchlichkeit auf eine autogerechte Stadt wird durchaus Genüge getan, und sei es vom konkreten Effekt her gesehen rein symbolisch. Aber was im Winterdienst nur noch symbolisiert wird, ist in der restlichen Stadtplanung ausgesprochen materiell und expansiv. Das Grün, das man durch den Salzstopp vor den Ansprüchen der Autolobby gerettet hat, wird an anderer Stelle und in weitaus größerem Umfang denselben und noch weiterreichenden Ansprüchen geopfert.

Neue Autobahnen werden gebaut. Eine davon wird durch den Tegeler Forst geschlagen, eine andere, einst Westtangente, jetzt „Parkway“ genannt, würde einen viele Kilometer langen Grüngürtel durch die Stadt zerstören. Auf ein großes, seit Jahrzehnten wild bewachsenes Areal im Süden der Stadt soll ein Güterbahnhof. Nicht nur der ökologische Gewinn des Salzstopps verschwindet hinter diesen Maßnahmen, auch verkehrspolitisch herrscht die Gegenrichtung vor. Neue Autobahnen, Fahrpreiserhöhungen im öffentlichen Nahverkehr, die mittlerweile über die tatsächlichen Kostensteigerungen noch hinausgehen, das Verkommenlassen der S-Bahn, die Ablehnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen diesseits der 50 Stundenkilometer, all das begünstigt den motorisierten Individualverkehr.

Die Berliner Bürgerinitiativen haben den Salzstopp zur Reduzierung vor allem der Unfälle mit Verletzten und zur Rettung der Straßenbäume gefordert. Der Senat wirbt mit dem Salzstopp für seine Umwelt- und Verkehrspolitik. Die Bürgerinitiativen verstanden den Salzstopp als einen der notwendigen Schritte aus der auto- in die menschengerechte Stadt. Verstand der Senat ihn als notwendigen Schritt zur Beibehaltung der herrschenden Verkehrskonzeption? Als eine Konzession an den Umweltschutz, die keine war, weil sie nichts gekostet hat, die im Gegenteil Kosten sparen ließ? Die rechtzeitige Räumung einer Position, die ohnehin langfristig nicht zu halten war? Mußten sich die Regierungen dieser Stadt, die an Umweltfreundlichem sonst so gar nichts vorzuweisen haben, nicht aus purer politischer Klugheit auf den wohlfeilen Salzstopp stürzen? An einem Punkt die Sache von Bürgerinitiativen zur eigenen machen, um ansonsten um so unbekümmter die Geschäfte mit der andern Seite abzuwickeln? Umweltschutz zum Vorzeigen, als werbewirksame Alibi-Veranstaltung? So daß dann der Tausalzstopp letztendlich wieder der Sicherung der autogerechten Stadt und der Aufrechterhaltung des Attraktivitätsgefäßes zwischen individuellem Kraftverkehr und öffentlichen Verkehrsmitteln dient? So sieht es aus.

Das Attraktivitätsgefäß zwischen individuellem und öffentlichem Kraftverkehr kostet Gesundheit, Raum zum Leben, Luft zum Atmen, Ruhe zum Entspannen, bedeutet Landschafts-, Energie- und Materialverschleiß. Diese unausweichlichen Betriebskosten unseres Verkehrssystems lassen sich nur ändern, wenn man das System ändert. Tage mit Schnee und Eis sind offenbar systemwidrig und daher ein Ansatzpunkt für eine konstruktive Subversion des Systems.

Sie helfen, überflüssige Fahrten sein zu lassen, sind bei den nicht überflüssigen Fahrten einer Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel förderlich, senken beim verbleibenden individuellen Kraftverkehr die Fahrgeschwindigkeiten, erhöhen die Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmer, regen zu vermehrter Rücksichtnahme an und dämpfen den Verkehrslärm. Das Problem ist, wie man diese Effekte über die Schnee- und Eistage hinaus und vor allem in den Sommer retten kann. Hier nun weiterzuschreiben, würde einen neuen Artikel bedeuten.