ECONSTOR
Make Your Publications Visible.

A Service of
ZBW
Leibniz-Informationszentrum Wirtschaft
Leibniz Information Centre for Economics

Hudson, W. L.

Article — Digitized Version

Tägliche Völkerwanderung in Englands Städten: Auf der Suche nach einer Lösung des Nahverkehrsproblems

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Hudson, W. L. (1960) : Tägliche Völkerwanderung in Englands Städten: Auf der Suche nach einer Lösung des Nahverkehrsproblems, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 40, Iss. 7, pp. 401-406

This Version is available at:
https://hdl.handle.net/10419/132997

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

WWW.ECONSTOR.EU

Mitglied der Leibniz-Gemeinschaft

Hingegen bestehen grundsätzlich Pläne für die Erweiterung des Geschäftes durch die Errichtung einer Bedarfsfluggesellschaft. Die AUA würde dadurch dem Beispiel der Deutschen Lufthansa AG (die den Hauptanteil an der „Deutschen Flugdienst GmbH" hat), der Swissair und der Alitalia folgen, die den von ihnen kontrollierten Gesellschaften alle jene Beförderungsaufträge überlassen, die sie auf Grund ihrer Bindungen in der IATA oder wegen fehlender Eignung ihres technischen Apparates nicht selbst ausführen können. Dieses System der planvollen Verteilung der Lufttransportkapazität und ihrer Befriedigung macht offenbar in Europa Schule. Die Linienfluggesellschaften verhindern damit auch, daß sich eine ausländische Konkurrenz auf dem jeweiligen nationalen Markt der bestehenden Nachfrage bemächtigt. Im speziellen Fall der AUA könnte diese so auch von ihren Aufgaben im Dienste des österreichischen Fremdenverkehrs entlastet werden, die besser mit anderem Fluggerät erfüllt werden als den Super Viscount, die jetzt in Dienst sind. Gegenwärtig bestehen in Wien zwei leistungsfähige Bedarfsfluggesellschaften, die unter maßgeblicher Beteiligung der AUA zu einer Gesellschaft zusammengefaßt werden würden. Soweit der vorhandene Flugzeugpark erneuert werden müßte, denkt man bei der AUA an die Anschaffung geeigneter Typen ebenfalls von Vickers Viscount-Maschinen, um den technischen Service vereinheitlichen zu können. Im Rahmen eines solchen Bedarfsflugunternehmens wird auch an den Ausbau des Frachtverkehrs gedacht, vor allem durch die Errichtung eines Zubringerdienstes nach den großen Zentren des interkontinentalen Frachtverkehrs wie Paris, Zürich und Frankfurt.

Die Erwartungen, die man nach dem Abschluß des Staatsvertrages für die zu gründende Fluggesellschaft des neutralen Österreich in das Ostgeschäft, besonders das nach der Sowjetunion, gesetzt hatte, haben sich nicht erfüllt. Der Hauptgrund war, daß infolge der innenpolitischen Schwierigkeiten die Gründung der Gesellschaft und ihre finanzielle Fundierung sich so lange verzögerten, daß inzwischen andere Gesellschaften ihre Abkommen mit der Sowjetunion abschlossen. Die AUA fliegt im Pool mit der sowjetischen Aeroflot zweimal in der Woche über Warschau nach Moskau. Da die UdSSR Überflugrechte nicht gewährt, ist Moskau Endstation, obwohl die Routen über Moskau hinaus besonders interessant wären. Im übrigen ist die steigende sowjetische Kapazität ein gewisser Unsicherheitsfaktor für die westlichen Fluggesellschaften. Inzwischen hat der innerrussische Flugverkehr, der sehr stark begünstigt ist durch die Preispolitik der Regierung, wodurch eine Flugreise bereits billiger ist als eine Eisenbahnfahrkarte in der ersten Klasse, schon eine Dichte erreicht, die der amerikanischen nicht nachsteht, so daß die überschüssige Kapazität der sowjetischen Flugzeugproduktion nach Westeuropa drängt.

Ähnlich wie bei der UdSSR liegen die Verhältnisse bei den anderen europäischen Ostblockstaaten. Bukarest wird von der AUA einmal wöchentlich über Belgrad angeflogen, ebenso Sofia, das als Zwischenstufe für den Kurs Athen—Kairo bzw. Instanbul—Beirut dient. Die Relationen Wien—Prag und Wien—Budapest werden von der AUA überhaupt nicht bedient, sondern nur durch die nationalen Fluggesellschaften beflogen.

Tägliche Völkerwanderung in Englands Städten

Auf der Suche nach einer Lösung des Nahverkehrsproblems

W. L. Hudson, London

Die meisten Londoner werden die Frage, wo sie am Abend des 1. Februars gewesen seien, ohne Zögern mit den Worten beantworten: „Im Verkehrschaos". Der Tag ist nicht zu vergessen. Das Fahrpersonal der Untergrundbahn war zum großen Teil der Parole, einen 24stündigen Proteststreik zu unternehmen, gefolgt. Auf einigen Linien fuhr manchmal ein Zug, aber auch das Funktionieren dieses Rumpfverkehrs war Glücksache. Das Chaos war auf der Untergrundbahn selbst und natürlich auch bei allen übrigen Verkehrsmitteln unbeschreiblich. Es ist gut, den 1. Februar 1960 fest im Gedächtnis zu behalten, heißt es in der Verwaltung der öffentlichen Londoner Verkehrsmittel, denn der Kampf, der sich an jenem Tage um die Beförderung von der Arbeitsstätte nach Hause abspielte, wird im Jahre 1965 kein Ausnahmezustand sein, sondern die tägliche Routine.

Der Grund für diese apathische Einstellung bei der „London Transport", der öffentlichen Verkehrsverwaltung, erklärt sich aus der Tatsache, daß der Londoner um jeden Preis sein Eigenheim in den Vororten und Vorstädten haben möchte, aber nirgends anders arbeiten will als im Zentrum der Stadt. Entfernungen von 50 km und mehr scheut er nicht. Zum anderen ist die Ratlosigkeit der Verkehrsverwaltung darauf zurückzuführen, daß das ihr übergeordnete Verkehrsministerium bisher ebensowenig eine Patentlösung für die Probleme des Nahverkehrs und Pendelverkehrs gefunden hat wie Stadtplaner, Architekten oder andere Stellen und Einzelpersonen. Die Suche nach dieser Lösung dauert an. Verkehrsfachleute aus England bereisen alle Großstädte der Welt, befragen die Behörden und die Bevölkerung. Aber von einem Feldzugsplan gegen das drohende Dauerchaos hat man noch nichts gehört, und alle bisherigen Versuche, wenigstens die ärgsten Übel zu beseitigen, sind ergebnislos verlaufen. Bleibt die Situation wirklich hoffnungslos, ist die verzweifelte Voraussage der Londoner Verkehrsverwaltung für 1965 oder womöglich noch früher berechtigt und richtig? Mit dieser Frage

beschäftigt sich ganz England. Der Nahverkehr ist nicht nur in London kaum mehr zu bewältigen. Das Problem stellt sich zwar im Bereich von Groß-London mit seinen 9,5 Mill. Einwohnern in seinen größten Proportionen dar, aber im übrigen Lande — in Städten wie Birmingham, Leeds, Liverpool, Manchester, Glasgow und auch in kleineren Sädten — ist das Bild und sind die Aussichten auf Lösung des Problems proportional dieselben: überall sind die öffentlichen Verkehrsmittel am Ende ihrer Kapazität und darüber hinaus die Straßen so verstopft, daß ein stärkerer Einsatz von privaten Beförderungsmitteln vom Auto bis zum Fahrrad nicht mehr möglich ist.

VERKEHRSANTEILE UND VÖLKERWANDERUNG

Vor einigen Wochen wurde in allen englischen Kinos ein Film über den Verkehr in Los Angeles vorgeführt. Die Bilder und die Beschreibungen aus dieser „Autostadt", wo 94% aller Verkehrsteilnehmer im eigenen Auto fahren und nur 6% öffentliche Verkehrsmittel benutzen, erregte allgemeines Aufsehen. Wenn auch dieser Zustand im alten Erdteil Europa niemals erreicht werden wird und vielleicht nicht einmal erstrebenswert erscheint, so sehnen sich doch alle Behörden und alle Menschen zumindest in London nach einer Entwicklung in dieser Richtung — wenn auch nicht nach Nachahmung des zahlenmäßigen Extrems von Los Angeles in der neuen Welt. In London ist das Verhältnis genau umgekehrt: 94% aller Verkehrsteilnehmer sind auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen, und nur die restlichen 6% bewegen sich im eigenen Auto, mit dem eigenen Motorrad, Moped und Fahrrad oder können die täglichen Entfernungen zwischen Wohnung, Arbeitsstätte, Schule und Einkaufszentrum zu Fuß zurücklegen. Es ist jedoch nicht so, daß die 94% der täglichen Pendler die Vorortbahn, Untergrundbahn oder den Bus benutzen, weil sie kein eigenes Fahrzeug besitzen. Seit 1951 ist der Bestand an Personenwagen in England von 2,3 Mill. auf 4,8 Mill. angewachsen. Es kommt heute ein Auto auf je 11 Bewohner der britischen Inseln. Hinzu kommen etwas mehr als 2 Mill. Motorräder und Mopeds. Dies ist der Landesdurchschnitt. Auf den Groß-Londoner Raum, wo rund ein Fünftel der Bevölkerung wohnt und arbeitet, kommt sogar mehr als ein Fünftel des Bestandes an privaten Fahrzeugen.

Von ganz wenigen Ausnahmen abgesehen, sind im vergangenen Jahrzehnt weder die städtischen Straßen verbreitert worden oder Straßenbrücken und Straßentunnels entstanden noch sind neue Zufahrt- und Ausfallstraßen hinzugekommen. Die Straßen sind verstopft, die Suche nach Parkplatz ist hoffnungslos. Niemand — außer offenbar der öffentlichen Verkehrsverwaltung — wagt vorauszusagen, wie es 1965 damit bestellt sein wird. Eines steht jedoch fest: kein Ministerium, keine Behörde und keine Privatperson erwartet, daß sich das Verhältnis von 94% Benutzer öffentlicher Verkehrsmittel zu 6% Benutzer privater Verkehrsmittel in absehbarer Zukunft ändern wird. Es ist schlechthin eine Unmöglichkeit, in London und den anderen Großstädten auf den britischen Inseln mehr Privatautos als jetzt im täglichen Nahverkehr einzusetzen. In der Theorie bestehen Pläne für doppelstöckige Straßen, unterirdische Parkplätze in gewaltigem Ausmaß und vieles mehr — aber nur in der Theorie. Noch rührt sich in der Praxis nichts. Und selbst wenn man heute zu konkreten Beschlüssen käme, würden entsprechenden Bauten zur Abwendung des Chaos im Nahverkehr Jahre oder Jahrzehnte in Anspruch nehmen müssen.

Der tägliche Pendel- und Nahverkehr in London ist eine wahre Völkerwanderung. Nicht viel weniger als 1,5 Mill. Menschen strömen jeden Morgen in die Innenstadt und jeden Abend wieder in die Vororte und Vorstädte zurück. Auf die Untergrundbahn kommen 500 000, auf die Vorortbahn 475 000, auf den Bus 350 000. Der Rest bewegt sich — im durchschnittlichen Tempo von 11 km je Stunde — im eigenen Auto, Moped oder Motorrad. Von je 5 Privatautos befördert nur eins mehr als eine Person. Rund gerechnet kommen von den Außenbezirken her jeden Morgen 100 000 Privatautos in die Innenstadt, das heißt einen Komplex von knapp 10 qkm, wo es natürlich von Lastwagen und Autobussen wimmelt.

Für den Weg von und zu den Arbeitsstätten entfallen in London (Zentrum und Groß-London außerhalb des Zentrums) folgende Anteile auf die einzelnen Verkehrsmittel (in %):

Verkehrsmittel	Stadtzentrum	Groß-London
Öffentliche Verkehrsmittel	91	61
Privatautos	3	5
Motorrad und Moped	1	3
Fahrrad	2	15
Zu Fuß	3	16

Im gesamten Bereich von Groß-London sind die prozentualen Anteile des Verkehrzwecks folgende:

Verkehrsmittel	Arbeit	Schule	Einkauf	Theater Kino usw.	Sport	Anderes
öffentliche:						
Autobus	51	8	11	5	2	23
Untergrundbahn	71	6	3	3	1	16
Vorortbahn	79	4	2	1	2	12
private:						
Autos	43	3	8	3	2	41
Motorrad u. Moped	65	2	5	2	2	24
Fahrrad	73	8	6	—	1	12

DIE ÖFFENTLICHEN VERKEHRSMITTEL

Die Londoner Untergrundbahn ist das wichtigste, verläßlichste und auch sicherste öffentliche Verkehrsmittel. Dank des vollautomatischen Signalsystems hat es in der fast siebzigjährigen Geschichte der Londoner „U-Bahn" kein Verkehrsunglück mit tödlichem Ausgang für einen Fahrgast gegeben. Das Untergrundbahnnetz einschließlich der oberirdischen Strecken im äußeren Stadtbereich umfaßt annähernd 500 km auf 6 verschiedenen, im Stadtzentrum über- und untereinander geführten Linien. Das rollende Material besteht aus 4 050 Wagen mit je 44 Sitzplätzen und Stehraum für weitere 100 Personen. Die Zuglänge beträgt 8 Wagen während der Hauptverkehrszeiten, in den übrigen Stunden 4 — 6. Die Zugdichte beträgt bis zu 48 Zügen pro Stunde auf jeder Linie und in jeder Richtung. Im vergangenen Jahr legten 693 Mill. Menschen über 5,3 Mrd. Personenkilometer zurück. Zwischen 7 Uhr und 10 Uhr morgens und ebenfalls zwischen 16 Uhr und 19 Uhr am Nachmittag bzw.

Abend befördern die Londoner Untergrundbahn jeweils durchschnittlich 472 600 Personen, die Vorortbahn 375 000 und die Autobusse 237 000 Personen täglich. In der einen Stunde zwischen 8.30 Uhr und 9.30 Uhr bzw. 17 Uhr und 18 Uhr sind es in der Untergrundbahn 297 000, in der Vorortbahn 239 000 und in Autobussen 118 000 Personen.

Die Vorortbahn ist südlich der Themse, wo die Stadt und die Vororte am dichtesten bevölkert sind, aber das Untergrundbahnnetz weniger stark ausgebaut ist als in den anderen Himmelsrichtungen, für ganze Legionen von Büro- und Fabrikarbeitern das einzige öffentliche Verkehrsmittel — abgesehen natürlich von Autobussen. Diese sind jedoch wichtiger im Zubringerverkehr von und zur Eisenbahn oder Untergrundbahn als für Fahrten auf Entfernungen von mehr als 5 oder 6 km, außerdem gibt es für den Autobus nur im Anschluß an die Untergrund- oder Vorortbahn Zeitkarten; und es gibt in London auch keine verbilligten Umsteigekarten, Zehnerkarten oder dergleichen. Ebenso wie die Untergrundbahn kann die Vorortbahn bei den gegenwärtigen bautechnischen Gegebenheiten nicht noch mehr Personen während der Hauptverkehrszeiten befördern. Die Kapazität ist übervoll ausgenutzt. Weder eine dichtere Zugfolge noch eine Vermehrung der Wagenzahl pro Zug ist möglich. Enger können die Menschen nicht in die Wagen hineingestopft und hineingestoßen werden. Die Zustände auf der Vorortbahn sind seit Vollendung der Elektrifizierung im Nahverkehrsnetz besser geworden, was jedoch zum Leidwesen aller Verkehrsteilnehmer nicht bedeutet, daß sie anders als chaotisch bezeichnet werden können.

An Omnibussen hat die Londoner Verkehrsverwaltung 6 965 Doppeldecker mit 61 Sitzplätzen und — aber nur zu Hauptverkehrszeiten — 5 Stehplätzen sowie 1 536 doppelstöckige Oberleitungs-Busse und 400 einstöckige Expreßbusse im Einsatz. Die Straßenbahn ist in London bald nach dem Kriege völlig abgeschafft worden, und sie verschwindet jetzt auch in den größeren Provinzstädten allmählich. In London werden auch die Obusse im Laufe weiterer Jahre völlig durch Autobusse ersetzt werden, weil jedes an eine Leitung gebundene Fahrzeug den übrigen Verkehr zu stark hemmt; überdies müssen die Fahrzeuge sich im Dikkicht des Verkehrs überholen können. Dies erscheint unumgänglich, da in London jedes fünfzehnte Fahrzeug auf der Straße ein Autobus ist. Die erwähnte Zahl von 350 000 Omnibusbenutzern am Tage bezieht sich nur auf den unmittelbaren An- und Abmarsch zur und von der Arbeitsstätte. Alles in allem befördern Londons Busse täglich 2,5 Mill. Fahrgäste; davon die Hälfte auf Kurzstrecken bis zu 1,5 km.

So sonderbar es klingen mag, Londons Busverkehr ist von 1950 bis 1960 um nicht weniger als 37% zurückgegangen. (Der Untergrundbahnverkehr ging

übrigens auch, aber nur um 2% zurück.) Dies resultiert vor allem daraus, daß die Fahrzeuge in den verkehrsschwachen Stunden ungenügend ausgenutzt waren und teils noch immer sind. Dieser Leerlauf verursachte der Verkehrsverwaltung Millionenverluste, die sie wenigstens zum Teil durch die Außerdienststellung von etwa 1000 Bussen und auch sonst weniger dichten Busverkehr wettmacht. Hinzu kommen Schwierigkeiten, wie für alle öffentlichen Verkehrsmittel, bei den Arbeitsbedingungen für das 80 000 Mann starke Personal der Londoner Verkehrsverwaltung. Gewerkschaftliche Forderungen, wie zum Beispiel Schichtbeginn und Schichtende so nahe wie möglich am Wohnort des jeweiligen Fahrpersonals, bieten bei den ungeheuren Entfernungen innerhalb des Raums von Groß-London unüberwindliche Schwierigkeiten. Zudem zahlt die Londoner Verkehrsverwaltung im Vergleich zu Fabrikbetrieben nicht eben attraktive Löhne — mit dem Ergebnis, daß besonders für die Bemannung der Busse einige Tausend Fahrer und Schaffner fehlen (trotz der Einstellung von mehreren Tausend Kolonial-Engländern).

Die verhältnismäßig wenig günstigen Arbeitsbedingungen für das Personal tragen sehr wesentlich dazu bei, das Gesamtproblem „Verkehrsballung" und „Nahverkehr" zu erschweren. Diese Tatsache wird auch von der Londoner Verkehrsverwaltung nicht in Abrede gestellt.

„RUSH HOUR"

Der englische Begriff „rush hour" ist zutreffender als das deutsche Wort „Hauptverkehrszeit". „Rush" drückt dem Begriffe nach alles zusammen aus: Eile, Gedränge, Hasten, Stoßen, Aufregung, Unbequemlichkeit. Dies ist jedoch wiederum nicht mißzudeuten: Trotz allem herrscht fast immer die sprichwörtliche Verkehrsdisziplin des Engländers, besonders beim Warten in den Menschenschlangen an jeder Bushaltestelle oder am Fahrkartenschalter der Untergrund- und Vorortbahn. Auch wird die von den Gewerkschaften erzwungene Vorschrift, wonach auf den Bussen nur während der „rush hours" gestanden werden darf — und auch dann nur höchstens fünf Personen —, vom Verkehrsteilnehmer mit geradezu bewunderungswürdiger Disziplin und Geduld ertragen. Dies steht nicht im Widerspruch zu „Gedränge, Eile, Aufregung" — der Londoner Verkehrsteilnehmer ist verärgert und böse. Aber er frißt das alles still in sich hinein. Nur ganz selten wird geschimpft, und noch seltener kommt es zu Schlägereien — aber solche Fälle kommen dennoch manchmal vor.

Streng genommen ist die „rush hour" in Londons Innenstadt nur eine „rush Viertelstunde", und zwar von 8.45 bis 9 Uhr früh und 17.30 bis 17.45 Uhr nachmittags. Die Busse verkehren im Abstand von Sekunden und Zentimetern, und man kann sich gar nicht vorstellen, daß der Verkehr vor den Einschränkungen im Buseinsatz noch dichter war. In jeder dieser beiden Viertelstunden befördern die Untergrundbahn 90 800 Personen, die Vorortbahn 70 100 und die Busse 32 400. Zwischen 17 und 18 Uhr schluckt die U-Bahnstation Oxford Circus 55 000 Menschen, wobei die Polizei alle zwei Minuten die Zugänge auf 30 bis 40 Sekunden sperren muß. Morgens zwischen 8.30 und 9.30 Uhr bietet sich das gleiche Bild, das gleiche Chaos, der gleiche Massenansturm einer Völkerwanderung in die Tiefe oder an die Oberfläche. Die U-Bahnhöfe Piccadilly und Bank, Tottenham Court Road, Leicester Square, Strand, Moorgate und einige andere kommen an den Rekord von Oxford Circus fast heran. In diesen Ziffern sind die Menschen, die sich nur unterirdisch bewegen, das heißt von einer Linie in eine andere umsteigen, nicht einmal eingerechnet.

An das Fahrpersonal werden in diesem Gewühl die denkbar größten und schwierigsten, ja hier und da gefährlichsten Anforderungen gestellt. Daß die Männer und Frauen am Schalter, an den Rolltreppen, in den Fahrstühlen und auf den Bahnsteigen ab und zu die Nerven verlieren und die primitivsten Regeln der Höflichkeit vergessen, kann man ihnen eigentlich nicht übelnehmen. Das gleiche gilt für die Busfahrer in dem schier unbeschreiblichen Verkehrsgewühl und die Schaffner bei der Abfertigung des trotz aller Disziplin nicht immer sehr geduldigen Publikums. Dennoch ist es nicht abzuleugnen, daß beide Teile — Verkehrsteilnehmer und Verkehrsangestellte — zermürbt sind. Die Belegschaften sind — zu Recht oder Unrecht, das sei hier nicht zur Debatte gestellt — verärgert über ihre Lohntarife, die Bedingungen für ihren zeitlichen und örtlichen Einsatz und die Fülle der öffentlichen Verkehrsmittel, die ihnen buchstäblich jede Atempause nimmt. Das Publikum ist verärgert darüber, daß die Londoner Verkehrsbehörde der Aufgabe, den Nahverkehr zu bewältigen, ganz einfach nicht mehr gerecht werden kann. So hat die Verkehrsverwaltung besonders im Busverkehr Hunderttausende von „Kunden" verloren. Wo man früher jede kleine Strecke fuhr, laufen die Menschen jetzt zu Fuß. Das Anstellen, das Stoßen und Drängen — es geht ganz einfach nicht mehr. Und hier schiebt die Verkehrsverwaltung den Gewerkschaften die Schuld zu, wobei wir wiederum nicht auf Berechtigung oder Nichtberechtigung dieses Vorwurfs eingehen wollen. Zu oft seit dem Kriege hat es Streiks öffentlicher Verkehrsbetriebe gegeben, zu oft war das Publikum infolgedessen einem völligen Chaos im Verkehr ausgesetzt — vielleicht sind auch die Fahrpreise allzu oft erhöht worden. Alles zusammen hat zu einem Verlust an Kurzstrecken-Fahrgästen besonders für die Busse, deren Rückgrat die Kurzstrecke ist, geführt, der von der Verkehrsverwaltung als katastrophal bezeichnet wird. So wurden trotz stärkster Verkehrsballung weniger öffentliche Verkehrsmittel eingesetzt.

VERSUCHE ZUR LÖSUNG DES PROBLEMS

An Versuchen, dem Verkehrschaos beizukommen und die Gefahr eines noch größeren Chaos in naher Zukunft abzuwenden, hat es weder in London noch in anderen Städten Englands während der letzten Jahre gefehlt. Aber ein Erfolg ist nicht festzustellen. Die Absicht z. B. kleinere und im Verkehr entsprechend wendigere Autobusse einzusetzen, ist aufgegeben worden, ehe sie auch nur versuchsweise verwirklicht wurde. Der kleine Bus, womöglich mit Einmann-Bedienung, würde sich in London mit seinem Millionen-Verkehrspublikum nicht bewähren.

Der einzig konstruktive Plan, der in den letzten Jahren erwähnt und propagiert worden ist, fordert „gestaffelte Arbeitszeiten" in Büros und Fabriken. Nur ein Zehntel der 2 500 großen und mittelgroßen Betriebe mit nur 32 000 Arbeitern und Angestellten im Londoner Stadtzentrum haben sich bereit erklärt, den Beginn der Arbeitszeit um auch nur 15 Minuten früher oder später zu legen, und entsprechend etwas früher oder später als zur „rush-Viertelstunde" zu schließen. Es hat sich ergeben, daß die große Mehrzahl der Angestellten und Arbeiter — und die Chefs nicht ausgeschlossen — nicht früher als 7 Uhr morgens aufstehen und nicht später als 19 Uhr nach Hause kommen möchten. Außerdem wollen oder können die meisten Geschäftsbetriebe nicht zu Zeiten arbeiten, in denen zum Beispiel die Postämter nicht geöffnet sind, Lieferanten und Kunden nicht in ihren Büros anzutreffen sind usw.

Auch die Gesundheitsbehörden haben sich eingeschaltet. Sie haben grausige und dennoch sicher objektivsachlich richtige Statistiken über gesundheitliche Nachteile und Schäden der Verkehrsteilnehmer durch das Fahren in rush hours in der Eisenbahn, Untergrundbahn und im Bus veröffentlicht. Jeder Mensch weiß und spürt es am eigenen Leibe, daß er körperlich in Mitleidenschaft gezogen wird. Dabei darf nicht vergessen werden, daß die durchschnittliche Fahrzeit des Londoners für den Weg zwischen Wohnung und Arbeitsplatz 45 bis 50 Minuten in jeder Richtung beträgt. Und die Distanzen und dementsprechend die Fahrzeiten werden immer länger: erstens wächst die Stadt immer weiter nach außen in allen vier Himmelsrichtungen, zweitens sind Löhne und Gehälter in der Londoner Innenstadt — in jenen zehn Quadratkilometern — trotz des teuren Fahrgeldes nach wie vor attraktiver als in den Vororten und Vorstädten. Siedlungsgenossenschaften und Bausparkassen können nicht helfen. Wer ein Eigenheim will — und das will praktisch jeder Engländer mit Familie —, für den ist Raum nur weit vom Stadtinnern entfernt, von Jahr zu Jahr weiter. Auch die Eisenbahn hat übrigens kein Land mehr, um alle Vorortstrecken auf vier Schienenstränge zu verdoppeln, geschweige denn die Bahnhöfe für den Fern- oder Nahverkehr so zu verlegen, daß ein Innenstadt-Pendelverkehr zwischen Kopfstation und Arbeitsplatznähe per Bus oder Untergrundbahn fortfallen könnte.

An Versuchen hat es nicht gefehlt, noch größere Autobusse einzusetzen, den Vorortverkehr der Eisenbahn durch Elektrifizierung oder den Einsatz von langen Dieselzügen u. a. zu beschleunigen. Auch sind diese Versuche besonders in den letzten drei Jahren praktisch durchgeführt worden. Aber die Verkehrsballungen sind nur stärker und chaotischer geworden durch das Wachstum der Bevölkerung im Groß-Londoner Raum und die geographische Ausdehnung dieses Raumes, durch den Mehreinsatz von Privatwagen, durch den stärkeren Lastwagenverkehr, und — nicht zuletzt — dadurch, daß weniger öffentliche Verkehrsmittel seitens der Londoner Verkehrsverwaltung eingesetzt wurden.

Wir haben unsere Darstellungen mit einer apathischen Bemerkung der Londoner Verkehrsverwaltung begonnen. Zur Rechtfertigung dieser Stelle muß jedoch gesagt werden, daß sie auch konstruktive Vorschläge an die Regierung gerichtet hat: vor allem den Bau zumindest einer neuen Untergrundbahnlinie, die einige der verkehrsreichsten Bahnhöfe um Tausende und Zehntausende von Fahrgästen pro Stunde entlasten würde. Es scheint aber an den Kosten zu scheitern. Der Bau einer „Tube" — einer unterirdischen U-Bahnstrecke — kostet 2 Mill. £ pro Meile (zu 1,65 km); Jahrzehnte müßten vergehen, ehe diese Investition lohnen könnte — wenn überhaupt. Entweder müßte der Staat die Kosten selbst tragen, was einer Zusatzlast des Steuerzahlers gleichkommen würde, oder aber die Fahrpreise auf U-Bahn und Autobus müßten um 20% bis 25% heraufgesetzt werden. Der Steuerzahler begleicht ohnehin so oder so den Verlust der Londoner Verkehrsverwaltung; der Verkehrsteilnehmer entrichtet ohnehin Fahrpreise, die als nicht eben billig gelten können. Die Planung wenigstens einer neuen Untergrundbahnlinie für London ist über das Reißbrett nicht hinausgekommen, obschon dieser Bau zweifellos zur Lösung des Fragenkomplexes „Nahverkehr" viel beitragen würde.

Doppelstöckige Straßen? Gestaffelte Arbeitszeiten? Ersteres liegt in weiter Zukunft, und die bisherige Erfahrung hat gezeigt, daß gestaffelte Arbeitszeiten wahrscheinlich nicht viel bessern würden und auf jeden Fall freiwillig nicht eingeführt werden können. Nicht einmal in den Ministerien, die mit gutem Beispiel vorangehen sollten, ist dies möglich gewesen. Auch Beamte sind Menschen, die sich offenbar lieber in der rush-Viertelstunde in der Eisenbahn, Untergrundbahn und im Bus quetschen lassen, als „überdurchschnittlich" früh aufzustehen oder spät nach Hause zu kommen.

In Wirklichkeit bleiben nur zwei Dinge, die vielleicht durchführbar sind und geschehen müssen. Vor allem mindestens eine neue Untergrundbahnlinie zu Lasten des Steuerzahlers. Das andere ist die planmäßige Verlegung von technischen, industriellen und kaufmännischen Betrieben aus der Innenstadt unter Zurücklassung eines Verwaltungsbüros. Der Engländer hat jedoch eine Abscheu vor Zwangsmaßnahmen, wie etwa „Zuzugsgenehmigung" oder „Abzugsbefehl" und dergleichen. Für die Industrie gibt es zwar ein Standortgesetz, aber es spielt in die Problemstellung des Nahverkehrs in Groß-London nicht hinein: für etwa zusätzliche Fabriken ist in London ohnehin kein Platz. Und das Standortgesetz kann nur Niederlassung unterbinden, nicht auch Abzug vorschreiben. Eine Verlegung von Betrieben aus der Londoner Innenstadt heraus kann nur auf freiwilliger Grundlage vor sich gehen. Staat und Behörden tun ihr Bestes, um etwas derartiges zu propagieren, statt die tägliche Völkerwanderung von Büro- und Fabrikarbeitern, statt das schier permanente Pendeln zwischen Heim und Arbeitsplatz und Arbeitsplatz und Heim unter denkbar schlechten Bedingungen, starker Beeinträchtigung der Gesundheit, hohem Zeitaufwand und viel Kosten hinzunehmen.

So lange der Engländer „im Grünen" wohnen will — im Eigenheim — und solange die 10 qkm der Londoner Innenstadt das Attraktivste für den Broterwerb bleiben, solange wird das Problem „Nahverkehr" für London ungelöst sein — auch mit einer neuen Untergrundbahnlinie, die früher oder später gebaut werden muß, einerlei wer die Rechnung begleicht, auch mit doppelstöckigen Straßen, Brücken und Tunnels. Die britische Staatsbahn hat zum Beispiel vor kurzem einen großen Verwaltungskomplex aus London heraus verlegt. Es werden und müssen andere Großbetriebe folgen. Das Verkehrschaos vom 1. Februar 1960 zum Dauerzustand zu machen, ist unmöglich. Das Problem „Nahverkehr" wird in London aus dem Zwang der Notwendigkeit her gelöst werden, so groß die Schwierigkeiten auch heute erscheinen.

Die Kunststoffindustrie in Frankreich

Alfred Frisch, Paris

Die Kunststoffindustrie ist in Frankreich einerseits recht alt, doch andererseits auch recht neu. Im Bezirk von Oyonnax wurden schon im letzten Jahrhundert Zelluloidwaren hergestellt. Auch für Chemiefasern besitzt das Land mit der ersten großen Fabrik dieser Art in der Welt eine lange Tradition. Wie so häufig in Frankreich führte dieser Fortschritt jedoch zu einer zu langen Ruhepause unter Vernachlässigung der modernen Entwicklung, so daß sich der Vorsprung in einen Rückstand verwandelte und die nationale Kunststoffindustrie nach Beendigung des zweiten Weltkriegs international völlig überholt war. Dies galt vor allem für die Herstellung der Rohstoffe aus Kohle und Erdöl. Die verarbeitenden Betriebe, die selten über das Handwerksstadium hinauskamen, mußten eingeführte Rohstoffe verwenden. Sie brachten andererseits nur selten neuartige Gebrauchsgegenstände auf den Markt, da ihnen die Mittel zum Erwerb der erforderlichen Formen und Pressen fehlten. Dann begann ein neuer Start im Zuge der allgemeinen Modernisierung und Expansion der französischen Wirtschaft. Dank der Verbindung mit der internationalen Erdölwirtschaft, die in Frankreich moderne Raffinerien errichtete, widmete man sich der Erdölchemie und anschließend auch, mit überraschender Verspätung, der Kohlenchemie. Als letzte Etappe entsteht jetzt eine Industrie des synthetischen Kautschuks, wofür Frankreich in Form von Erdgas und Raffineriegasen über günstige Rohstoffe verfügt. Die Chemiefasern, die einen eigenen Entwicklungsrhythmus besitzen, sollen in diesem Rahmen nicht behandelt werden, wenn auch unvermeidliche Verflechtungen zwischen der Kunststoffindustrie und den Chemiefasern bestehen, die sich häufig auf gleichartige Grundstoffe stützen.

KONZENTRATION DER ERZEUGER

Strukturell verbleibt ein klarer Unterschied zwischen den Herstellern von Rohstoffen und von Gebrauchsgegenständen, wenn auch für einige Erzeugnisse, besonders wenn sie nicht über das Stadium des Halbzeugs hinausgehen, die chemische Industrie mitunter in die Gruppe der Verarbeiter übergreift. Bemerkenswert ist im Rohstoffbereich die dreifache Verflechtung zwischen Chemie und Erdöl, Privatwirtschaft und staatlichen Unternehmen sowie zwischen französischen und ausländischen Gruppen. Die Initiative zur Herstellung von Kunststoffprodukten ging meistens von den chemischen Großkonzernen Frankreichs aus. Sie benötigten die Mitarbeit von Erdölraffinerien und auch von den verstaatlichten Kohlengruben. Die so entstandenen Gemeinschaftsunternehmen waren dann meistens auf ausländische Lizenzen angewiesen. Die internationale Verflechtung erfolgte lange fast ausschließlich mit amerikanischen Gruppen. Neuerdings ist dank des Gemeinsamen Marktes die Einschaltung deutscher Firmen zu beobachten. Augenblicklich sind fast alle in Frankreich vertretenen internationalen Erdölgesellschaften ebenso wie alle chemischen französischen Großbetriebe an der Herstellung von Kunststoffen beteiligt.

Die Produktionsentwicklung verläuft sehr stürmisch. Die meisten Fabriken entstanden nach 1950 und führen ununterbrochen Ausweitungsprogramme durch. So verdoppelte eine Gemeinschaftsgründung der staatlichen Kohlengruben mit der privaten Chemiefirma Ugine ihre Leistungsfähigkeit in den ersten drei Jahren ihres Bestehens. Sie plant neuerdings eine neue Produktionssteigerung bis 1960 um 50 %. Eines der bedeutendsten Unternehmen der Erdölchemie, die Société Naphtachimie, hatte 1957 ihre Produktionskapazität um 80 % gesteigert und 1958 ein weiteres Ausbauprogramm mit einer Investition von 200 Mill. NF beschlossen. Bis Mitte dieses Jahres wird eine Leistungsfähigkeit von rund 100 000 t Äthylen und Propylen erwartet.

In Anbetracht der hohen Investitionslast und der Unmöglichkeit für den französischen Markt, zwei neue konkurrierende Fabriken entstehen zu lassen, schließen sich häufig die großen Chemiegruppen zur Herstellung von Kunststoffen zusammen. Die Manufacture Normande de Polyéthylène hat Rhône-Poulenc und Kuhlman als Gesellschafter neben der Compagnie Française de Raffinage, die Société de Résines Fluorées Péchiney, Saint-Gobain, Rhône-Poulenc und Ugine, usw. Einen neuen Auftrieb erhielt die französische Kunststoffindustrie durch das Erdgas von Lacq, das einen sehr billigen und günstigen Rohstoff liefert. Die Chemiekonzerne Saint-Gobain, Péchiney und Pierrefitte gründeten mit der Banque de Paris et des Pays-Bas und dem staatlichen Stickstoffunternehmen ONIA die Société Aquitaine-Chimie. Außenseitern ist es nahezu unmöglich, sich neben diesem Kreis der Großunternehmen zu halten. Insgesamt arbeiten etwa 20 Unternehmen in dem Bereich der Kunststofferzeugung. Wer eine Rolle in diesem Industriezweig spielen will, muß