3786 22.09.1928 Sa

1

J. - Massenbetrieb oder Individualismus im Verkehr
- Trambahnbetrieb in der Großstraße



Die Lokomotive war eine schöne Erfindung. Sie kam zur rechten Zeit in die Welt, als die Menschheit grade anfing, sozial und kollektiv zu empfinden und für Massenbetrieb reif war.

Die Lokomotive war zu massig, zu unhandlich, um dem Bedürfnis des Einzelnen nach Abschließung vom Verkehr der Massen entgegenzukommen. Aber man konnte hinter ihr einen ganzen Querschnitt durch die Gesellschaft zusammenfassen. Wo einst Mann für Mann, höchstens Postkutsche für Postkutsche über die Landstraßen gedöst war, rollte jetzt ein menschlicher Mikrokosmos über Schienen, die für alle und für die Masse gemeinsam da waren und kein Ausbrechen gestatteten.

Das dauerte ein halbes Jahrhundert und darüber. Dann kam im Hoch und Nieder der Geistesgeschichte wieder eine Welle von Individualismus.

Man fing an, von dem Massenkoller zu genesen, den Wert der Einzelpersönlichkeit wieder höher einzuschätzen. Man empfand es immer mehr als schnöde Einbutterung, daß man mit Peter und Paul zusammengepfercht durchs Leben gefrachtet würde. Diesem Urinstinkt verdankte erst das Fahrrad seine Popularität. Wie stolz trugen wir damals unsere dunkelbelockten Häupter, wenn wir über die damals achl noch wie staubigen Straßen den Rhein entlang strampelten, unabhängig von der Eisenbahn, oder durch die französische Provinz, wo wir bald die kleinen Wirtshäuschen mit den leckeren gebratenen Hähnchen und der würzigen Gibelotte de lapins — samt dem dazu gehörigen Gemüse, natürlich! — entdeckten und an keiner gemeinsamen Table d'hôte zu sitzen brauchten, wenn wir nicht wollten.

Dies Bedürfnis nach Selbständigkeit in der Beförderung, nach Loslösung und Unabhängigkeit von der Masse, durch das Fahrrad geweckt, suchte weitere Befriedigung und fand sie in der phänomenalen Entwicklung des Automobils.

Die materiellen Zusammenhänge, in denen es steht, liegen auf der Hand. Den psychologischen nachzugehen ist verlockend. Da es schließlich allgemein als eine Art Oechsle-Waage für den Gehalt an gesellschaftlicher Geltung aufgefaßt wird, ist es für das Individuum bezeichnend, ob und wann es ein Auto anschafft bezw. abschafft. Man protzt schließlich mit Autos, wie mit Grabkreuzen, mit dem Unterschied, daß man nicht beliebig viel Grabkreuze aufstellen und sie nicht verhökern kann, wenn sie einem nicht mehr gefallen.

Wir scheinen in eine Periode einzutreten, wo jene Individualismuswelle im Verkehr einige Massenverkehrsmittel zu überschwemmen droht. Dazu gehören die elektrischen Straßenbahnen. Es werden immer mehr Städte genannt, in denen sie abgeschafft und durch Autobuslinien ersetzt werden. Sie sind zu starr, zu unelastisch, sie können nicht ausweichen. Da liegt es: Sie können nicht ausweichen. Und ausweichen ist im Verkehr die Parole.

Der Konflikt besteht bei uns seit drei oder vier Tagen in der Großstraße. Seit dort der Trambahnbetrieb zweigleisig ist, besteht keine Möglichkeit mehr, ein Automobil fünf Minuten auf der Straße stehen zu lassen. Das ist schlimm, schlimmer, als es zuerst schien. Man hat den Ausweg gefunden, auf dem Aldringerplatz einen Wagenpark mit einem bezahlten Aufseher einzurichten. Was wird dann aber aus den vielversprechenden Bebauungsplänen?

Die Idee, durch die Großstraße ein Doppelgeleise für die Elektrische zu legen, stammt wohl noch aus der Zeit vor dem gewaltigen Aufschwung des Automobils. Das heißt also aus der Zeit, wo der Einzelne vor dem, was man Allgemeinheit nannte, zurückzustehen hatte.

Heute sind wir so weit, daß es sich fragt, ob nicht mehr Menschen und mehr Güter — diese ganz sicherl — an dem Auto-, als an dem Tram-Verkehr durch die Großstraße interessiert sind. Es sieht ja allerdings noch stark nach Allgemeinheit aus, wenn in der Schobermeß-Zeit ein elektrischer Wagen am andern vollbesetzt daherrollt, aber das sind schließlich Spitzenphänomene.

Wir müssen uns an den Gedanken gewöhnen, daß dem Auto heute mindestens dieselben Rechte zustehen, wie dem Fußgänger. In den Stadtstraßen, wohlverstanden, denn draußen hat sich das Auto längst über den Fußgänger hinweggesetzt.

Samedi 22.9.1928