HANS-HEINRICH BASS

Verkehrspolitik unter dem Druck der Straße

Die Dortmunder Fahrpreisunruhen von 1971

Im März 1971 kam es in Dortmund zu einem mehrwöchigen Protest gegen eine dreißigprozentige Erhöhung der Fahrpreise im Nahverkehr. Zahlreiche, vorwiegend junge Menschen versuchten, mit allabendlichen Blockaden des Straßenbahnverkehrs und der Organisation eines kostenlosen Mitnahmedienstes für Fremde in Privatautos den städtischen Eigenbetrieb zur Rücknahme der Preiserhöhungen und zu einem niedrigen Einheitstarif zu bewegen. Zum Symbol ihrer Aktion hatten sie sich – wie zwei Jahre zuvor bei den Transportpreisunruhen in Hannover – einen »Roten Punkt« gewählt.

1. Facetten des Protestes

Der Dortmunder Protest hatte verschiedene Facetten. Vordergründig war die Aktion ein Konsumentenprotest, einer in einer langen Reihe von Auseinandersetzungen um einen "gerechten Preis" für die Befriedigung eines Grundbedürfnisses. Es handelte sich bei dem Dortmunder Protest aber auch um einen Test der Grenzen, innerhalb derer in der Bonner Republik öffentliche Aktionen von organisierten Kommunisten möglich waren. Die Ereignisse waren, drittens, ein Jugendprotest – ein provinzielles "Achtundsechzig" in einer Stadt, in der die Universität gerade erst ihren Betrieb aufgenommen hatte. Und schließlich war es ein Konflikt um die Art der Mobilität in der Stadt der Zukunft, Vorschein ökologischen Verantwortungsbewusstseins kommender Jahrzehnte.

Abb. 1a und 1b: Straßenbahnblockade und »Auto-Bahnhof«. Fotos: Klaus Rose.





(1) Im Jahr 1971 befand sich die deutsche Wirtschaft noch im Nachkriegsboom, der erst durch die Ölkrise abbrach. Die Arbeitslosenquote lag unter einem Prozent, dem geringsten Wert in der Geschichte Westdeutschlands. Aber trotz der »Wirtschaftswunderjahre« war Westdeutschland erst ansatzweise eine »Wohlstandsgesellschaft«. Für Nahrungsmittel musste noch knapp ein Fünftel des durchschnittlichen Haushaltseinkommens ausgegeben werden (2008: etwa ein Zehntel).¹ Weil Arbeiten, Einkaufen und Wohnen zunehmend räumlich getrennt wurden, wie es dem Städtebauideal der Nachkriegszeit entsprach, war inzwischen auch Nahraummobilität zu einem Grundbedürfnis geworden und »in den Ballungsräumen einer arbeitenden Bevölkerung [...] ebenso wichtig wie Brot und Obdach«². Das eigene Auto war noch keine Selbstverständlichkeit. Daher war für viele der Fahrpreis für Bahnen und Busse von erstrangiger Bedeutung: »Rigorose Anhebungen des Fahrscheinpreises bringen das mühsam kalkulierte Budget der Familien zum Kippen. Kriegs- und

Arbeitsversehrte [...] sind in besonderer Weise vom neuen Tarif betroffen.«3

- (2) Die Bonner Republik war 1971 kein Untertanenstaat mehr. Man lebte im »Jahr Zwei« der sozialdemokratischen Epoche. Gustav Heinemann hatte noch als Justizminister nach den Osterunruhen 1968 klargestellt: »Zu den Grundrechten gehört auch das Recht zu demonstrieren, um öffentliche Meinung zu mobilisieren.«⁴ Auch den organisierten Kommunisten hatte ein liberalerer Staat einen größeren Spielraum gewährt. Im Zuge der Entspannungspolitik war bereits 1968 das zwölf Jahre alte KPD-Verbot faktisch gefallen. Die in personeller Kontinuität neu gegründete Deutsche Kommunistische Partei (DKP) sollte in der Bonner Republik zwar ebenso einflusslos bleiben wie konkurrierende linke Kleinstgruppen – das aber war 1971 noch nicht abzusehen. Im Gegenteil: Im »Heißen Herbst« des Jahres 1969 hatten insbesondere die Stahlarbeiter im Ruhrgebiet in einer ungewöhnlichen Militanz ihren Anteil am Wirtschaftsaufschwung eingefordert. Dies ließ bei den einen die Hoffnung, bei den anderen die Befürchtung aufkommen, dass Kommunisten eine gesellschaftliche Basis in der zahlenmäßig noch sehr bedeutenden Arbeiterschaft finden könnten. Noch war der darauf präventiv gerichtete »Radikalenerlass« nicht bundesweit eingeführt. So gab es zwischen dem 28. Oktober 1969 (Brandts Regierungserklärung) und dem 28. Januar 1972 (bundesweiter Radikalenerlass) ein »window of opportunity« für eine organisierte Artikulation radikal-linker Ideen.
- (3) Die »anti-autoritäre« Studentenrevolte von 1967/68, die mit dem »Muff der Tausend Jahre« auch den »Muff der 50er Jahre« hinwegzuwehen versucht hatte, vermochte es, ein Fenster zu öffnen; aber die frische Luft war noch nicht in allen Winkeln der Bonner Republik spürbar. Die kulturelle Botschaft eine repressionsfreiere Gesellschaft durch den Verzicht auf überflüssige Konventionen zu antizipieren war keineswegs überall angekommen, im Gegenteil: »bürgerliche« Umgangsformen und »schickliche Kleidung« waren fast überall noch Schlüssel für gesellschaftliche Anerkennung. Der 1971 noch »unvollendete« Zustand »unserer kleinen deutschen Kulturrevolution« (Gert Koenen, 2001) lässt sich an einer Umfrage ablesen: »Den Autofahrern wurden Zeichnungen von einem Soldaten, einem Mädchen [im Minirock], einem jungen Mann mit Gitarre und einem Langhaarigen-Paar

Nahrungsmittel ›kosten‹ immer weniger Arbeitszeit, http://www.agrarheute.com/arbeit-lebensmittel [11.2.2010].

² Josef Reding, »Roter Punkt und der Nahverkehr«, in: Welt der Arbeit, Nr. 15, 9.4.1971, S. 9.

³ Ebd

^{4 »}Sonst schlafen uns die Füße ein. Urteile über Gewaltanwendung«, Der Spiegel, Nr. 17/1968, 13.5.1968, S. 46.

gezeigt: Gefragt wurde, ob sie diese Anhalter« mitnehmen würden. Es würden mitnehmen: keinen 53 %, den Soldaten 32 %, das Mädchen 21 %, den jungen Mann mit Gitarre 15 %, das Langhaarigen-Paar 6 %.«⁵ Vor diesem Hintergrund war das Vorgehen der in Dortmund Protestierenden, Autofahrer zum kostenlosen Mitnehmen von verhinderten Straßenbahnnutzern zu bewegen, durchaus ein Wagnis: Das Fahren »per Anhalter« war für viele junge Menschen in den 1970er Jahren zwar keinesfalls außergewöhnlich – es war aber auch kein in der Mehrheit der Gesellschaft akzeptiertes Verhalten. Der Dortmunder Protest beinhaltete also auch einen gegen konventionelle Normen gerichteten Jugendprotest – allerdings so zahm, dass in der öffentlichen Wahrnehmung die »Höflichkeit« der Dortmunder Jugendlichen immer wieder lobend herausgestellt werden konnte.

(4) Westdeutschlands Innenstädte waren in den 1950er Jahren automobil-zentriert wiederaufgebaut worden. »Jeder Deutsche soll den Anspruch haben, sich einen eigenen Wagen zu kaufen. Deshalb wollen wir ihm auch die Straßen dafür bauen«, hatte Helmut Schmidt, der spätere Bundeskanzler, als Verkehrsexperte der SPD Anfang der 1960er Jahre propagiert.⁶ Die Kraftwagendichte hatte sich innerhalb eines Jahrzehnts mehr als verdoppelt. Die Grenzen der Automobilisierung in den Innenstädten waren bereits erkennbar und erste Kritik an der »Auto-Ideologie«⁷ wurde laut. Heute hat Dortmund unter den zehn größten deutschen Städten den höchsten Pkw-Besatz.⁸ Der vorliegende Beitrag will daher auch einen Moment in der lokalen Verkehrsgeschichte erhellen, als die Weichen für diese Entwicklung vielleicht hätten umgelegt werden können. Denn die Protestierenden von 1971 waren Pioniere eines Gedankens, der heute zum verkehrspolitischen Common Sense gehört: dem öffentlichen Nahverkehr Vorrang zu gewähren. Sogar den Nulltarif halte heute, so jüngst »Der Spiegel«, »jeder Professor in Deutschland [...] theoretisch für eine gute Idee«⁹.

2. Akteure und Konzepte

Hintergrund der Fahrpreiserhöhungen waren die leeren Kassen der Verkehrsbetriebe. In Dortmund waren für den Personennahverkehr mit Bussen und Bahnen die Stadtwerke zuständig – ein städtischer Eigenbetrieb. Der Nahverkehrsbetrieb war in Dortmund, wie auch anderenorts, nicht kostendeckend. Die Stadtwerke bezifferten 1971 das jährliche Einnahmendefizit auf 47 Mio. DM; davon sollten 20 Prozent über eine Fahrpreiserhöhung (der ersten seit 1966) gedeckt werden, der Rest über städtische Subventionen. 10 Nach Ansicht der Stadtwerke waren alle Rationalisierungsmöglichkeiten bereits ausgeschöpft, vor allem durch eine Reduktion der Belegschaft und durch Einschränkungen bei Reparaturen und Neuanschaffungen. 11 Die im Städtevergleich hohen Verluste der Dortmunder Verkehrsbetriebe wurden mit der großen Ausdehnung des Verkehrsgebietes bei teilweise dünner Besiedelung begründet, was in der verkehrsschwachen Zeit zu einer Unterauslastung der Busse führe. Allerdings gab es auch den Verdacht, dass unseriöses Ausgabeverhalten (wie

- 5 »Jeder zweite beklebt die Scheiben. Einzel-Ergebnisse der Spiegel-Umfrage ›Der Deutsche und sein Auto«, Der Spiegel, Nr. 53/1971, 27.12.1971, S. 48–49.
- 6 Zitiert in: »Mehr Straßen, weniger Wohlfahrt«, Der Spiegel, Nr. 14/1978, 3.4.1978, S. 49.
- 7 Ruhr-Nachrichten (RN), Nr. 52, 3.3.1971.
- 8 Eurostat, Urban Audit, http://epp.eurostat.ec.europa.eu [10.10.2012].
- 9 »Nahverkehr. Schokolade für alle«, Der Spiegel, Nr. 16/2012, 16.4.2012, S. 32.
- 10 Westfälische Rundschau (WR), Nr. 58, 10.3.1971.
- 11 WR, Nr. 70, 24.3.1971.

die Organisation von Vergnügungsreisen für leitende Mitarbeiter)¹² ebenso zum Defizit beitrugen wie unangemessen hohe Managergehälter.¹³

Die organisierten Akteure im Dortmunder Konflikt lassen sich fünf Clustern zuordnen: (1) das sozialdemokratische Lager bestehend aus SPD, Management des städtischen Eigenbetriebs und sozialdemokratisch-gewerkschaftlichem »Arbeitskreis Nahverkehr«, (2) die CDU als parlamentarische Opposition (neben der FDP) sowie ihre Jugend- und Vorfeldorganisationen, (3) die DKP und die ihr nahestehenden Gruppen, insbesondere ihre Jugendorganisation SDAJ (Sozialistische Deutsche Arbeiter-Jugend), die als Motor der »Aktion Roter Punkt« angesehen werden können, (4) die maoistische KPD/ML, der im Gegensatz zu ihrer moskau-orientierten Konkurrenz eine Verbindung zu den unorganisierten Protestteilnehmern kaum gelang, sowie (5) die in unterschiedlicher politischer Couleur in Dortmund vertretene Presse – die »öffentliche Meinung«.

(1) Während Stadtwerkemanagement und Stadtverwaltung die operative Komponente sozialdemokratischer Verkehrspolitik vertraten, war der »Arbeitskreis (AK) Nahverkehr« für die konzeptionelle Komponente zuständig. In diesem Arbeitskreis war die SPD nicht Mitglied, seine Teilnehmer waren ihr aber meist eng verbunden: die Dortmunder Gliederungen des Deutschen Gewerkschaftsbundes (DGB) und der Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (ÖTV) sowie der Betriebsrat der Stadtwerke, die Jungsozialisten (Jusos) sowie der Jugendring. Ein Anliegen des AK Nahverkehr war die Stärkung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) gegenüber der »Auto-Ideologie«, die zur Zerstörung der »City-Funktion« und einer zunehmenden Luftverschmutzung in den Innenstädten führe. 14 Instrumentell dafür sollte der Wegfall der Besteuerung der Nahverkehrsbetriebe sein sowie die Verlustabdeckung durch den Landes- und Bundeshaushalt. Langfristig wollte man den Pkw-Verkehr in den Innenstädten vermeiden durch ein attraktives öffentliches Transportangebot mit rascher Zugfolge, bequemer Beförderung und hoher Geschwindigkeit durch Nahverkehrssonderspuren. Die Beförderung im ÖPNV sollte mittelfristig zu einem Einheitstarif und langfristig zum Nulltarif erfolgen. Diese Ziele waren fast identisch mit denen der Protestbewegung gegen die Fahrpreiserhöhung. Von dieser distanzierte er sich jedoch mit der Begründung, dass »die Schuld für die Preisentwicklung nicht bei der Stadt liegt.«15

Innerhalb des AK Nahverkehr fällt die schwankende Haltung der Jusos auf. Gleich zu Beginn der Unruhen verurteilten sie Blockade-Aktionen. 16 Drei Wochen später erklärte sich die »Arbeitsgemeinschaft Westfalenhalle« mit der Aktion in einer Resolution solidarisch. 17 Nach dem Ende der Unruhen wiederum erklärte der Landesverband der Jungsozialisten, er sei »davon überrascht worden, wie leicht es den Kommunisten gelingt, Protestaktionen an sich zu reißen [...]. [Jedoch] werden die Jungsozialisten [...] weiterhin für billige Straßenbahn- und Bustarife streiten. «18 Zum Verständnis dieser Positionswechsel muss wohl der innerparteiliche Druck auf die Jusos berücksichtigt werden, nicht mit Kommunisten zusammenzuarbeiten (siehe auch Abb. 2). 19

- 12 »Hohlspiegel«, in: Der Spiegel, Nr. 25/1970, 15.6.1970, S. 160.
- 13 Werner Groß, Dukatenscheißer und Dukatenfresser!, Dortmund o. J. [März 1971].
- 14 RN, Nr. 52, 3.3.1971, WR, Nr. 52, 3.3.1971.
- 15 WR, Nr. 70, 24.3.1971.
- 16 Westdeutsche Allgemeine Zeitung (WAZ), Nr. 52, 3.3.1971.
- 17 WR, Nr. 73, 27.3.1971.
- 18 WAZ, Nr. 82, 7.4.1971.
- Werkehr. Demonstrationen. Gebotener Nachdruck«, in: Der Spiegel, Nr. 16/1971, 12.4.1971,
 S. 41.

Abb. 2: A[dalbert] Wiemers, »Spiel nicht mit den Schmuddelkindern«, in: Welt der Arbeit, Nr. 12/1971, 19.3.1971, S. 14.

Auch die Gewerkschaften verhielten sich gegenüber den Straßenprotesten ambivalent. Einerseits war der DGB eine tragende Säule des AK Nahverkehr. Es gab aber auch das unmittelbare Interesse seiner Mitglieder an einer Reduktion der Fahrpreise. So



erklärte der DGB, »er trete für die Forderungen ein, das Nahverkehrsproblem baldmöglichst zu lösen. Die Mehrzahl der DGB-Mitglieder sehe ein, daß die Stadt dazu nicht in der Lage sei, doch sie erwarte ein sichtbares Zeichen.«²⁰ Die Gewerkschaftszeitung »Welt der Arbeit« allerdings bot dem Schriftsteller Josef Reding Raum für eine prononcierte Verteidigung der Proteste: »Ein großflächiger Verkehrsverbund mit einheitlichem Niedrig- oder Nulltarif wäre die Lösung des Nahverkehrsproblems der Städte. Dem Menschen in den Ballungsräumen muß eine preismäßig erschwingliche Transportmöglichkeit als Grundrecht zugestanden werden. Darüber hat man sich Gedanken zu machen und nicht darüber, wie man Proteste gegen überhöhte Fahrpreise abwürgt.«²¹

- (2) Das verkehrspolitische Konzept der in Stadt, Land und Bund oppositionellen CDU²² erscheint wenig konsistent: Einerseits wurde ein effizienter ÖPNV als einziges Mittel gegen einen drohenden Verkehrskollaps gesehen. Zugleich aber sollten die allgemeinen Beförderungstarife auf ein kostendeckendes Niveau angehoben werden. Grundlagen für ein funktionierendes Verkehrssystem seien städtebaulich durch Wohnverdichtung und organisatorisch durch größere Verkehrsverbünde zu schaffen, hinzukommen sollte ein Verzicht auf die Besteuerung des ÖPNV (Mineralölsteuer, Mehrwertsteuer). Als Akteur im sozialen Protest trat die parlamentarische Opposition über die Aktion »Fahr mit dem Nachbarn« auf, in der sich ihre Jugendorganisation, die Junge Union (JU), und die ihr nahestehenden Jungen Christlichen Arbeitnehmer (CAJ) sowie die Junge Arbeitnehmerschaft (CA) zusammengeschlossen hatten. Dieses Bündnis setzte sich allerdings auch für »sozialgerechte Fahrpreise« ein sowie für eine Verbundfahrkarte und die Teilübernahme städtischer Verkehrsbetriebe durch Bund und Land.²³
- (3) Die DKP nahm in dem Transportpreiskonflikt drei verschiedene Rollen wahr. Um sich im parlamentarischen System etablieren zu können, grenzte sie sich, erstens, von anderen Parteien durch radikalere Forderungen ab. Um ihre Existenz als Partei nicht aufs Spiel zu setzen, musste sie sich aber, zweitens, anderen Organisationen gegenüber als anschlussfähig erweisen. Diese Anschlussfähigkeit suchte die DKP vor allem gegenüber der regierenden SPD zu beweisen, mit der sie die Forderung teilte, »daß Bund und Land [...] den Nahverkehr aus der Misere retten müssen, und dies über eine gerechte Verteilung der Steuermittel.«²⁴ Die Vorstellung lief darauf hinaus, »ein Gesetz [zu erlassen], wonach alle Kaufhäuser und Großbetriebe mit 500 Beschäftigten oder über zehn Millionen DM Umsatz zu einer Umlage an den Straßenbahnkosten verpflichtet werden und dafür ein Einheitstarif wirk-

²⁰ WR, Nr. 71, 25.3.1971.

²¹ Josef Reding, »Roter Punkt und der Nahverkehr«, in: Welt der Arbeit, Nr. 15, 9.4.1971, S. 9.

²² G. Lemmer, Straßenbahn braucht Steuerhilfe, Gastkommentar in: WAZ, Nr. 54, 5.3.1971.

²³ M. Moufang, Leserbrief, in: RN, Nr. 55, 6.3.1971, sowie ein Foto der Transparente der Demonstrationsteilnehmer in RN, Nr. 51, 2,3.1971.

²⁴ WR, Nr. 70, 24.3.1971.

sam werden kann.«²⁵ Die dritte Rolle der DKP war, im Ost-West-Konflikt die Interessen des Ostens wahrzunehmen. Daher verknüpfte sie die Forderung nach einer Rücknahme der Fahrpreiserhöhung mit der Forderung nach »einer echten Friedenspolitik durch die Bundesregierung« und einer dadurch möglichen »radikalen Kürzung der Rüstungsausgaben«.²⁶ Dadurch sollten andere Aufgaben finanzierbar werden.

- (4) Aus der maoistischen KPD/ML traten zwei Fraktionen im Dortmunder Fahrpreiskonflikt auf: die Gruppe »Zentralkomitee« mit der Zeitung »Roter Morgen« und der Jugendorganisation »Rote Garde« sowie (seltener) die in Bochum beheimatete Gruppe »Zentralbüro« mit der Zeitung »Rote Fahne«. Beide Gruppen interpretierten den Konflikt um die Fahrpreiserhöhung im Rahmen eines Verteilungskonfliktes zwischen den sich durch die kapitalistische Produktionsweise ergebenden Klassen. Als Organisation erkennbar beteiligte sich die KPD/ML erst am dritten Tag an den Protesten² und danach, wohl auf Grund ihrer geringen Anhängerzahl, auch nur sporadisch² (zwischenzeitlich war diese Organisation allerdings an Fahrpreisprotesten in anderen Ruhrgebietsstädten beteiligt). Da sie (anders als DKP und SDAJ) mit roten Fahnen und eigenen Transparenten auftrat, versuchten DKP-Anhänger, die Konkurrenz aus der Öffentlichkeit zu verdrängen: »Transparente und Fahnen [wurden] ent- und zerrissen«.²9
- (5) Die drei lokalen Tageszeitungen die SPD-nahe »Westfälische Rundschau« (WR), die CDU-nahen »Ruhr-Nachrichten« (RN) sowie die (links-)liberale »Westdeutsche Allgemeine Zeitung« (WAZ) nahmen zu den Ereignissen unterschiedliche Positionen ein: Die WAZ stand von Anfang an auf Seiten der Demonstranten und kommentiert schon die Ereignisse des ersten Protesttages als »berechtigte[n] Protest« gegen eine »unzumutbare Tarifanhebung« und als »Weckruf«.³0 Auch später äußerte sie sich positiv, etwa wenn sie von einem »Protest mit Charme und Freundlichkeit«³1 spricht. Demgegenüber stellen die »Ruhr-Nachrichten« die Illegalität und die vermutete kommunistische Lenkung der Proteste in den Vordergrund.

3. Chronologie

Drei Phasen lassen sich bei den Dortmunder Transportpreisunruhen unterscheiden: (1) von den spontanen Anfängen zur Institutionalisierung, (2) eine Phase der zunehmenden Breitenwirkung bei gleichzeitigen Verhandlungen und (3) die Implosion.

(1) Von den spontanen Anfängen zur Institutionalisierung

Sowohl der AK Nahverkehr als auch die Aktion »Fahr mit dem Nachbarn« und die DKP hatten sich zu Beginn des Jahres 1971 zu den bevorstehenden Preiserhöhungen geäußert. Die DKP forderte auf Flugblättern, auf denen bereits der »Rote Punkt« als Symbol gezeigt

²⁵ WR, Nr. 77, 1.4.1971.

²⁶ Undatiertes Flugblatt (4.1.1971?) der DKP.

²⁷ RN, Nr. 53, 4.3.1971.

²⁸ WR, Nr. 55, 6.3.1971, WR, Nr. 64, 17.3.1971.

²⁹ RN, Nr. 53, 4.3.1971.

³⁰ WAZ, Nr. 51, 2.3.1971.

³¹ WAZ, Nr. 55, 6.3.1971.

wurde, zu »massenhafte[m] Protest« auf.³² Schon zu diesem Zeitpunkt hatte aber auch die NRW-Landesregierung keinen Zweifel daran gelassen, dass sie den normalen Fahrbetrieb aufrecht halten wollte und erklärt, öffentliche Verkehrsbetriebe »vor Angriffen und Störungen [zu] schützen«.³³

Ironischerweise war es am Montag, dem 1. März 1971, als die Fahrpreiserhöhung in Kraft trat, allein das christdemokratische Jugendbündnis, das öffentlich protestierte. Ab 17 Uhr fand eine von der Jungen Union angemeldete Demonstration statt, an der etwa 80 Personen teilnahmen.³⁴ Zentrale Forderung war die Senkung der Fahrpreise. Zugleich wurde ein alternatives Transportangebot in Form von Auto-Fahrgemeinschaften propagiert (»Fahr mit dem Nachbarn«). Offenbar erst auf der Demonstration entstand die Idee, Straßenbahngleise zu blockieren und Autofahrer an Ort und Stelle zur Mitnahme von Fahrgästen aufzufordern. Dabei wurden die Demonstranten von etwa 200 bis 300 (vorwiegend jugendlichen) Passanten spontan unterstützt. Da die Polizei von dieser Entwicklung überrascht war, kam der innerstädtische Straßenbahnverkehr sofort zum Erliegen. Es kam auch zu »tätliche[n] Auseinandersetzungen zwischen Demonstranten und Passanten«, zu »Prügeleien, bei denen die Polizei einschritt«³⁵ sowie zum Einsatz von Polizeigewalt gegen Demonstranten – vor allem gegen solche des christdemokratischen Bündnisses, denn diese waren die einzigen, die Plakate mitgebracht hatten und dadurch als »Rädelsführer« erkennbar waren. Neun Personen wurden vorläufig festgenommen.³⁶ Tatsächlich aber war es wohl die für viele soziale Proteste typische »Menge«, die hier in Erscheinung trat: die »protestierende Jugend« bzw. »Jugendliche, deren politische Herkunft nicht auszumachen war«.³⁷ Zusätzlich hatten einzelne Akteure an dieser Demonstration teilgenommen, die sich »den ersten Demonstranten gegenüber als Kommunisten ausgegeben« hätten. 38 Obwohl von der Dynamik der Situation überrascht, forderten sie zu weiteren Aktionen am nächsten Tag auf.³⁹ Erkennbar traten am Folgetag das AK Roter Punkt und als in diesem führende Kraft die SDAJ hervor. 40 Ansonsten sprach die Presse weiterhin von »meist jugendliche[n] Demonstranten«, denen sich »einzelne Passanten an[schlossen]«.41

Der Reiz einer Blockade der Straßenbahnen bestand darin, dass sich Protestierende von einer funktionierenden Straßenbahn zu einem strategischen günstigen Ort fahren lassen konnten, ausstiegen und dann die Straßenbahngleise dort blockierten. Zugleich mit den Blockaden organisierten die Protestierenden »Auto-Bahnhöfe« für einen »Schienenersatzverkehr«: »An Autofahrer wurden in großen Mengen ›Rote Punkte« verteilt« – als Zeichen der Mitnahmebereitschaft sollten diese Zettel hinter der Windschutzscheibe abgelegt werden.

Während die Ordnungsmacht am zweiten und dritten Protesttag wohl angewiesen war, »den Schlagstock nicht zu gebrauchen«⁴², änderte sich dies am vierten Protesttag: »Die Polizeibeamten [...] versuchten von Anfang an, die blockierten Straßenbahnen freizukämpfen.

- 32 Undatiertes Flugblatt (4.1.1971?) der DKP.
- 33 WAZ, Nr. 51, 2.3.1971.
- 34 WR, Nr. 51, 2.3.1971.
- 35 Ebd.; RN, Nr. 51, 2.3.1971.
- 36 RN, Nr. 52, 3.3.1971.
- 37 WAZ, Nr. 51, 2.3.1971.
- 38 RN, Nr. 51, 2.3.1971.
- 39 WAZ, Nr. 51, 2.3.1971.
- 40 RN, Nr. 51, 2.3.1971, WAZ, Nr. 52, 3.3.1971.
- 41 WAZ, Nr. 52, 3.3.1971.
- 42 RN, Nr. 52, 3.3.1971.

Mehrmals kam es in der Innenstadt zu tätlichen Auseinandersetzungen«, »erstmals setzte die Polizei Beamte ein, die mit Schutzhelm und Visier ausgerüstet waren«.⁴³ In der Folge kam es dann auch zu »zahlreiche[n] Festnahmen«.⁴⁴ Allerdings ging diese Taktik der Polizei nicht auf, denn trotzdem stieg die Zahl der Teilnehmer an den Straßenaktionen von Tag zu Tag. Die Polizei wechselte daher ihre Taktik erneut und »hielt sich [...] bewusst zurück«.⁴⁵

So wurde der Protest fortgesetzt – bei jedem Wetter und mit stetig wachsenden Teilnehmerzahlen (siehe Abb. 3 und 4), pünktlich ab 17 Uhr, am Samstag bereits ab 14 Uhr, sonntags nie. Die Bevölkerung nahm gegenüber den Protesten eine durchaus wohlwollende Haltung ein. Nur am ersten Tag der Unruhen war es auch zu negativen Reaktionen gekommen: Autofahrer »beschimpften die vorwiegend jungen Demonstranten in ausfallender Weise«, und verhinderte Straßenbahnnutzer »[forderten kurz vor 22 Uhr] die Straßenbahnfahrer auf [...]: »Durchfahren und totfahren«.46 Im weiteren Verlauf der Unruhen ist von solchen Reaktionen keine Rede mehr. Vielmehr hieß es: »Die Reaktionen der Passanten waren unterschiedlich, aber viele sympathisierten mit den Demonstranten« und »amüsiert, zum Teil, aber doch mit offensichtlicher Sympathie nahmen es die meisten Dortmunder zur Kenntnis.«47 Bemerkenswert ist, wie sich die Kommentare in der unabhängigen Presse zum Protest äußerten: Es handele sich um »ein[en] Protest mit Charme und Freundlichkeit«. Herausgestellt wurden das Verhalten an den Auto-Bahnhöfen (»Freundlicher Protest: alten Leuten wurde vorrangig geholfen«) und der »höfliche« Umgangston: Die »Aktion Roter Punkt sammelt Pluspunkte«.48

Am fünften Protesttag gelang es den Protestierenden, auch die Fans der Borussia Dortmund zu mobilisieren, die auf dem Weg zu einem Fußballspiel waren. ⁴⁹ Ebenso gelang es, weitere Organisationen zur Unterstützung zu bewegen – etwa die Dortmunder FDP, die sich nicht nur für eine Deeskalation aussprach (»gegen den Einsatz von Wasserwerfern« ⁵⁰), sondern sich sogar offen auf die Seite der Protestierenden stellte. Auch die evangelische Kirche »äußert die Bitte, die Lage noch einmal zu überprüfen und die alten Fahrpreise so lange zu belassen. Gleichzeitig werden alle Autofahrer gebeten, sich an der Aktion roter Punkt zu beteiligen. « ⁵¹ Nur die christdemokratischen Organisationen wollten nach dem spektakulären Auftakt mit den Geistern, die sie aus der Flasche gelassen hatten, nichts mehr zu tun haben. ⁵²

Die DKP und das von ihr dominierte Aktionsbündnis, das mittlerweile aus 13 Organisationen bestand – meist Vorfeldorganisationen der DKP (wie die SDAJ) oder von ihr beeinflusste Gruppen (wie einem Initiativkreis des Leibniz-Gymnasiums) – agierte als Organisator für den Druck der Flugblätter und der Roten Punkte, bei der Bereitstellung von Megaphonen und bei der Einladung von Polit-Sängern. Allerdings konnten auch die professioneller werdende Organisation und die breiter werdende Front der Protestierenden die Entscheidungsträger nicht zum Einlenken bewegen. Als »Hardliner« zeigte sich insbe-

⁴³ WAZ, Nr. 54, 5.3.1971; RN, Nr. 54, 5.3.1971.

⁴⁴ RN, Nr. 54, 5.3.1971.

⁴⁵ WAZ, Nr. 55, 6.3.1971.

⁴⁶ WAZ, Nr. 51, 2.3.1971.

⁴⁷ RN, Nr. 52, 3.3.1971; WAZ, Nr. 53, 4.3.1971.

⁴⁸ Alle Zitate aus WAZ, Nr. 55, 6.3.1971.

⁴⁹ WAZ, Nr. 55, 6.3.1971.

⁵⁰ Ebd.

⁵¹ Ebd.

⁵² RN, Nr. 53, 4.3.1971; WAZ, Nr. 56, 8.3.1971.

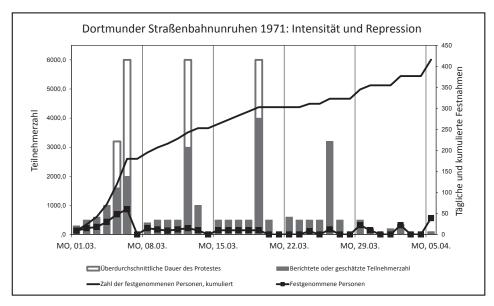


Abb. 3: Teilnehmerzahlen und Festgenommene bei den Dortmunder Straßenbahnunruhen März/April 1971. Quelle: Eigene Darstellung auf Basis von Zeitungsberichten; teilweise eigene Schätzungen.

sondere Günther Samtlebe, der Vorsitzende der Dortmunder SPD-Ratsfraktion: »Es bleibt beim Beschluß über die Fahrpreiserhöhungen! 53

Höhepunkt der Proteste war der 6. März 1971, ein Samstag. Nur der erste Samstag im Monat war in den 1970er Jahren »verkaufsoffen«; die Käufer strömten dann ganztägig in die Innenstadt. Aber bereits ab 9.30 Uhr kam es zu Blockaden und Auto-Bahnhöfen; es war »der längste Tag: fast zwölf Stunden lang legten die meist jugendlichen Demonstranten den Straßenbahnverkehr in der Innenstadt lahm«. ⁵⁴ Es war zugleich auch der Tag der größten Militanz: Die Demonstranten »besetzten Straßenbahnzüge, blockierten Mannschaftswagen der Polizei, und erstmals flogen auch Eier und Tomaten. «⁵⁵

(2) Verbreiterung und Verhandlungen

In der zweiten Protestwoche waren die »Unruhen« bereits vielfach als »neue Normalität« akzeptiert: Demonstrationen »gehören [...] schon zum Dortmunder Alltag. Nur bis 17 Uhr ist in dieser sonst so ordnungsliebenden Stadt die Welt noch in Ordnung. Dann gilt kein Fahrplan mehr.«⁵⁶ Zwar war die Spontaneität der ersten Tage dahin, aber der Mut der Demonstranten war ungebrochen, zumal die öffentliche Meinung weiterhin ganz auf der Seite der Protestierenden stand: »Fahrgäste, die nach Hause wollten, blieben geduldig, bis sie mitgenommen wurden.«⁵⁷ Etwa 30.000 Unterschriften wurden für die Rücknahme der

⁵³ WAZ, Nr. 55, 6.3.1971.

⁵⁴ WAZ, Nr. 56, 8.3.1971.

⁵⁵ Ebd.

⁵⁶ WAZ, Nr. 61, 13.3.1971.

⁵⁷ WR, Nr. 59, 11.3.1971.

Fahrpreiserhöhung gesammelt.⁵⁸ Ab dem zehnten Protesttag setzten die Stadtwerke Busse an Stelle der Straßenbahnen ein,⁵⁹ andererseits ergriffen die Proteste auch die Dortmunder Vororte.⁶⁰ Hinzu kommt ein neuer Zeitrahmen der Proteste, um die Belegschaften der Industriebetriebe einzubeziehen. So blockierten »etwa 70 Studenten« bereits um 4.30 eine Haltestelle.⁶¹

Tatsächlich gelang es der Rote-Punkt-Aktion zunehmend, Belegschaften der Großbetriebe einzubeziehen. Die traditionelle Verankerung der KPD und in ihrer Nachfolge der DKP in der Vertrauensleuteschaft der Dortmunder Westfalenhütte dürfte als Katalysator gewirkt haben. Am 6. März demonstrierten bereits 150 Vertrauensmänner und Arbeiter der Hoesch AG, am 12. März bekundeten 2.000 Hüttenmänner ihre Solidarität, am 17. März demonstrierten 200 Hoesch-Vertrauensleute des Werkes Westfalenhütte, am 18. März verlangte eine Mitgliederversammlung der Industriegewerkschaft Bergbau und Energie, "die Rücknahme der Fahrpreise auf ein erträgliches Maß«, am 22. März demonstrierten 180 Angehörige der Hoesch-Werke und am 26. März setzten sich Bergleute der Zeche Minister Stein an die Spitze eines Demonstrationszuges. Hinzu kamen Schreiben an die Presse, etwa ein Brief mit hunderten Unterschriften von Belegschaftsmitgliedern der Hauptwerkstätten Fürst Hardenberg "gegen die unsozialen und ungerechten Fahrpreiserhöhungen der Dortmunder Stadtwerke«. Belegschaftsmitglieder der Firma Rheinstahl Union protestierten ebenfalls in einem Brief gegen die Fahrpreiserhöhungen und erklärten: "wir werden hundertprozentig die Aktion "Roter Punkt" unterstützen«. 65

Die breite Unterstützung kommentiert die »Westfälische Rundschau«: »Der Zorn über die drastische Anhebung der Straßenbahntarife, der gestern auch in einer Versammlung von Hoesch-Hüttenleuten eine tragende Rolle spielte, hält an. [...] Der Ärger ist allgemein.«⁶⁶ Damit erreichte der Protest jetzt eine neue Dimension: Das AK Roter Punkt wurde als Verhandlungspartner der Stadt akzeptiert – zunächst in einem »Informationsgespräch« am 9. März zwischen sechs Mitgliedern des AK Roter Punkt und dem Dortmunder Oberbürgermeister Sondermann sowie weiteren Mitgliedern der Stadtverwaltung. Der AK Roter Punkt macht in diesen Verhandlungen den Vorschlag einer sechsmonatigen Aussetzung der Fahrpreiserhöhung mit dem Ziel, in dieser Zeit Verhandlungen mit Land und Bund über

- 58 WAZ, Nr. 73, 27.3.1971.
- 59 WR, Nr. 59, 11.3.1971.
- 60 Ebd.
- 61 RN, Nr. 61, 13.3.1971, WAZ, Nr. 61, 13.3.1971.
- *Der wichtigste sogenannte 'Zielbetrieb' aller politisch arbeitenden Organisationen in Dortmund war Hoesch, vor allem die Westfalenhütte. Das lag sicherlich nicht nur in der Tradition dieses Betriebes begründet, sondern bestimmt auch in den vielfältigen Aktivitäten und Aktionen ihrer Belegschaft, vieler Vertrauensleute und Betriebsräte seit den Septemberstreiks 1969. Es ist nicht von der Hand zu weisen, dass die DKP im Vertrauensleutekörper von Hoesch, in dem sie viele ihrer Mitglieder hatte, sich erfolgreich agitatorisch durchsetzen konnte.« Dietmar Kesten, Dortmund. Zur Geschichte des »Roten Punktes« 1971. Die Aktivitäten linker und anderer gesellschaftlicher Gruppen, http://www.mao-projekt.de/BRD/NRW/ARN/Dortmund_Roter_Punkt.shtml (2004) [20.3.2012].
- 63 Einzelnachweise: RN, Nr. 56, 8.3.1971, WAZ, Nr. 61, 13.3.1971, RN, Nr. 65, 18.3.1971, RN, Nr. 65, 18.3.1971, WR, Nr. 69, 23.3.1971, WAZ, Nr. 73, 27.3.1971.
- 64 WR, Nr. 66, 19.3.1971.
- 65 WR, Nr. 70, 24.3.1971.
- 66 WR, Nr. 65, 18.3.1971.



Abb. 4: Demonstrationszug. Foto: Klaus Rose.

Hilfen für den Nahverkehr zu führen.⁶⁷ Aber der Oberbürgermeister blieb hart: Eine Rücknahme der Tariferhöhungen sei »absolut unmöglich«.⁶⁸

Eine spektakuläre Aufwertung erfuhr der Protest schließlich, als Bundespräsident Gustav Heinemann am Rande eines offiziellen Besuches in Dortmund am 17. März 1971 eine Abordnung des Roten Punktes empfing (siehe Abb. 5): »Der Bürgerpräsident wich dem ›Roten Punkto nicht aus«.69 Die vom SDAJ-Vorsitzenden Kluthe überreichte Petition bat, suaviter in modo, fortiter in re: »Einfluss auf die verantwortlichen Institutionen der Stadt zu nehmen, die sich [...] angeschickt haben, mit Härte und ohne Einsicht die unsozialen Preiserhöhungen durchzusetzen. [...] Wir bitten Sie: Ihren ganzen Einfluss auf die Bundesregierung geltend zu machen, damit den Gemeinden mehr Geld vom Steueraufkommen zur Erfüllung der notwendigen und dringenden Kommunalaufgaben gegeben wird.«⁷⁰ Bundespräsident Heinemann erfüllte die in ihn gesetzten Hoffnungen allerdings nicht und wählte als Antwort eine wenig präsidiale Formulierung: »Als Werner Groß von der DKP den Bundespräsidenten bat, er möge den Oberbürgermeister veranlassen, aus seinem Sonder-Fonds einige Millionen für die Stadtwerke zur Verfügung zu stellen [...] antwortete Heinemann: Hat denn der Oberbürgermeister einen Fonds? Glauben Sie, der Oberbürgermeister hätte einen Dukatenscheißer?««71 Am folgenden Tag empfing auch der nordrhein-westfälische Verkehrsminister Riemer (FDP), »stellvertretend für Ministerpräsident Kühn«, eine Delegation der Dortmunder Aktion Roter Punkt.⁷²

⁶⁷ WR, Nr. 58, 10.3.1971.

⁶⁸ WAZ, Nr. 58, 10.3.1971.

⁶⁹ WAZ, Nr. 65, 18.3.1971.

⁷⁰ Keesten, Dortmund.

⁷¹ RN, Nr. 65, 18.3.1971; siehe auch WR, Nr. 65, 18.3.1971.

⁷² RN, Nr. 65, 18.3.1971.



Abb. 5: Vertreter des »Roten Punktes« überreichen eine Petition an den Bundespräsidenten.
Von links: Bundespräsident Dr. Gustav
Heinemann (SPD), Oberbürgermeister Heinrich
Sondermann (SPD), Hans Kluthe (SDAJ/DKP),
Werner Groß (DKP).
Quelle: Ruhr-Nachrichten, 18. März 1971.
Foto: Merker.

60

Am 19. März 1971 kam es schließlich in Dortmund zu direkten Verhandlungen zwischen dem Vorstandsvorsitzenden der Stadtwerke, Flieger, und den Sozialdemokraten Hermann Heinemann (Stadtverbandsvorsitzender) und Samtlebe sowie dem Pressesprecher und dem stellvertretenden Betriebsratsvorsitzenden der Stadtwerke auf der einen Seite und den Vertretern des Roten Punktes auf der anderen Seite: Kluthe (SDAJ), Hüwell (Jugendvertreter der Westfalenhütte) und Groß (DKP).⁷³ In der Beurteilung der Lage waren sich beide Seiten rasch einig: »Bund und Länder müssen helfen, die kommunalen Verkehrsbetriebe zu sanieren.«⁷⁴ Auch sonst sparte man nicht mit Bekundungen des gegenseitigen Verständnisses. So erklärte der SPD-Fraktionsvorsitzende Samtlebe: »Wir erwarten nicht von Ihnen, daß Sie Ihre Aktion abbrechen. [...] Aber die Straßenbahnblockade sollte aufhören.«⁷⁵ Im Gegenzug distanziert sich der SDAJ-Vorsitzende Kluthe partiell von den Blockaden: »der Rote Punkt organisiere Autobahnhöfe, nicht die Lahmlegung des Verkehrs«.⁷⁶ Samtlebe schloss dann diese Verhandlungen auch mit einem Kompliment: »Sie haben höfliche und kluge Leute dabei.«⁷⁷

Zwei weitere Gespräche zwischen Ordnungspartei und Protestpartei gab es noch: Am 23. März 1971 ein »Informationsgespräch über die Situation des Dortmunder Nahverkehrs« auf Initiative von den Schülermitverwaltungen des Leibniz-Gymnasiums und des Staatlichen Gymnasiums. Teilnehmer waren erneut Samtlebe (an Stelle des eingeladenen Oberbürgermeisters Sondermann), dann Scheer vom AK Nahverkehr, Kluthe vom AK Roter Punkt und Flieger, der Aufsichtsratsvorsitzende der Stadtwerke.⁷⁸ Ein weiteres Gespräch fand zwei Tage später zwischen dem AK Nahverkehr und dem AK Roter Punkt statt. Auch diesmal waren sich beide Seiten erneut einig, dass die Lösung des Problems nicht in Dortmund erzielt werden könne.⁷⁹ Unterschiedliche Positionen bestanden offenbar nur »in der Abschätzung zeitlicher und praktischer Möglichkeiten solcher Hilfeleistungen« durch Land und Bund.⁸⁰ Sowohl der AK Nahverkehr als auch das AK Roter Punkt wollten zudem den Tarifpartnern empfehlen, die Erstattung der Fahrtkosten öffentlicher Verkehrsmittel im Tarifvertrag zu verankern. Allerdings versuchte die DKP erneut, auch die Weltpolitik zu

- 73 WR, Nr. 67, 20.3.1971.
- 74 WAZ, Nr. 67, 20.3.1971.
- 75 WAZ, Nr. 67, 20.3.1971.
- 76 WR, Nr. 67, 20.3.1971.
- 77 WAZ, Nr. 67, 20.3.1971.
- 78 WAZ, Nr. 69, 23.3.1971, WR, Nr. 70, 24.3.1971.
- 79 WR, Nr. 72, 26.3.1971.
- 80 Manfred Eckwert, »Das Patentrezept hat keiner in der Tasche« (Leitartikel), WR, Nr. 73, 27.3.1971.

beeinflussen: »das Geld könne beim Verteidigungsetat eingespart werden. Den Stadtetat will Rot-Punktler Werner Groß unter dem Gesichtspunkt durchforsten, welche Summen er für Luftschutzbauten u. ä. Zwecke enthalte. Sie möchte er dem Nahverkehr zur Verfügung stellen.«⁸¹

Trotz dieser Gespräche gingen die Proteste weiter: »Stärker als je zuvor ist am Ende der Dortmunder dritten Blockadewoche die Front gegen die Fahrpreiserhöhung der Nahverkehrsbetriebe.«⁸² Am 22. März 1971 erreichten die Proteste sogar eine neue Militanz, als 350 Demonstranten die Tribüne des Sitzungssaals des Dortmunder Rathauses besetzten und die Ratssitzung längere Zeit verhinderten. Erstmals weigerte sich hier die Mehrzahl der Demonstranten, der Aktionskomitee-Führung zu folgen und die Tribüne rasch wieder zu räumen.⁸³

Während es bei der Polizei in der ersten Protestphase noch eine äußerliche Aufrüstung (Schutzhelm, Visier) gegeben hatte, gab es während der Phase der Verhandlungen wieder eine Abrüstung auf das »Normalmaß«: »Es kam zwar weiterhin zu Festnahmen, aber nicht zu Handgreiflichkeiten größeren Stils zwischen Polizei und Demonstranten.«84 Die Rolle der Polizei beschränkte sich, neben gelegentlichen Festnahmen und der Beschlagnahme von Megaphonen, darauf, »den stockenden Autoverkehr zu regeln.«⁸⁵ Auch sei »immer häufiger zu beobachten, daß Polizeibeamte mit jungen Leuten zusammenstehen und diskutieren.«86 Eine mäßigende Rolle spielte wohl der Dortmunder Polizeipräsident Riwotzki, 87 der erklärte, »daß sich politische Versäumnisse nicht mit administrativen Maßnahmen, am wenigsten durch die Polizei wettmachen ließen.«88 Inwieweit insbesondere die KPD/ML Objekt polizeilicher Repression war, bedürfte weiterer Untersuchungen; Hinweise darauf gibt es. 89 Im Interesse der Polizei lag es wohl vor allem, Einzelpersonen als »Rädelsführer« für die Straßenbahnblockaden verantwortlich zu machen. 90 Die Staatanwaltschaft wies nach drei Wochen zudem darauf hin, »daß sie die Beteiligung an den Blockadeaktionen im jetzigen Zeitpunkt als straferschwerendes Moment ansehe [...]. Wer [...] immer noch mitmache, könne sich nicht darauf berufen, in Unkenntnis über die Konsequenzen gehandelt zu haben.«91

(3) Implosion

Die Rathausbesetzung stellte nicht nur den Höhepunkt, sondern auch den Abschluss der militanten Phase der Straßenbahnunruhen dar. Was in der vierten Woche folgte, waren einige kleine Demonstrationen und schließlich der Übergang – einer ja maßgeblich von

- 81 WR, Nr. 72, 26.3.1971.
- 82 WAZ, Nr. 67, 20.3.1971.
- 83 WR, Nr. 69, 23.3.1971; WAZ, Nr. 69, 23.3.1971.
- 84 WR, Nr. 59, 11.3.1971.
- 85 WR, Nr. 58, 10.3.1971; WAZ, Nr. 58, 10.3.1971.
- 86 WR, Nr. 59, 11.3.1971.
- 87 Fritz Riwotzki war Widerstandskämpfer gegen die Nazis und als Mitglied der rätekommunistischen »Roten Kämpfer« neun Jahre in Zuchthaus und KZ verbracht worden. Siehe: Horst Delkus, Fritz Riwotzki (1910–1978) Widerstandskämpfer, Polizeipräsident und Freimaurer, in: Heimat Dortmund. Stadtgeschichte in Bildern und Berichten, 2005.
- 88 WAZ, Nr. 73, 27.3.1971.
- 89 M. Kolodziej, »Beobachtungen an einer Straßenecke«, Hellweger Anzeiger, Nr. 61, 13.3.1971, Jugendseite.
- 90 RN, Nr. 61, 13.3.1971.
- 91 WAZ, Nr. 67, 20.3.1971.

Schülern getragenen Aktion! – in die Osterferien. Der letzte Schultag vor den Ferien war der 26. März. So ergab sich das unspektakuläre Ende der Aktion »Roter Punkt« ganz von allein, in einer Implosion. Einige wenige Nachhutgefechte gab es noch: am 30. März 1971, als etwa 100 Demonstranten zu einer Polizeiwache zogen und dort die Freilassung von Festgenommen forderten. Pag ab es nur noch an einer einzigen Haltestelle eine Blockade am 1. April demonstrierten 70 Studenten des Sozialpädagogischen Seminars und der Pädagogischen Hochschule, nachmittags 200 Personen (»meist jugendliche Betriebsangehörige«); es kam nur zur »kurzfristige[n] Lahmlegung des Straßenbahnverkehrs, keine Zwischenfälle«. Pag Eine letzte Aktion gab es am 5. April 1971: »Vermutlich handelte es sich bei den Akteuren um Splittergruppen. Ihr Erfolg war gering. Mehrmals waren Polizeiwagen im Einsatz. Pa So kam es an diesem letzten Tag der Protestaktion noch einmal zu einer außergewöhnlich hohen Zahl an Festnahmen.

Der Dortmunder Protest scheint die Rolle eines Leitprotestes im Ruhrgebiet gespielt zu haben. So kam es am 12. März in Bochum im vorauseilenden Ungehorsam zu einer Demonstration gegen die für das Monatsende geplanten Fahrpreiserhöhungen der Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen AG sowie am Monatsende in Gelsenkirchen (etwa 1000 Demonstranten am 31. März 1971) und in Witten (»schwere Zusammenstöße zwischen Polizei und Demonstranten«, »dort protestierten mehrere Hundert«). April 1971 schließlich demonstrieren Rote-Punkt-Aktivisten aus mehreren Ruhrgebietsstädten gemeinsam vor dem Landtag in Düsseldorf, um »die sofortige finanzielle Hilfe des Landes für die Nahverkehrsbetriebe zu fordern.

Während die oberste Polizeiführung, das nordrhein-westfälischen Innenministerium, zunächst die Deeskalation befürwortet hatte und Innenminister Willi Weyer (FDP) betont hatte: »Wir schlagen doch nicht auf Sitzgruppen ein, die vorübergehend die Schienen blockieren«,98 änderte sich diese Sicht am Ende der Unruhen. Nachdem die CDU-Opposition im Düsseldorfer Landtag auf die kommunistische Unterwanderung der Aktion hingewiesen hatte, forderte Weyer am 30. März 1971 alle Kreispolizeibehörden auf, »mit gebotenen Mitteln unverzüglich einzuschreiten« und erklärte: »die Landesregierung verurteilt die vorwiegend von kommunistischen Organisationen gelenkte Aktion Roter Punkt«, die [...] unter dem Vorwand des Kampfes gegen beabsichtigte Preiserhöhungen einiger Nahverkehrsbetriebe die arbeitende Bevölkerung [...] terrorisiert.«99 Weyer sah jetzt sogar die Systemfrage gestellt: »In Wahrheit geht es den Drahtziehern nicht um die sachlichen Probleme des Nahverkehrs [...] sondern um eine politische Machtprobe mit den demokratischen Kräften unseres Landes«.100

```
92 WR, Nr. 76, 31.3.1971.
```

⁹³ WR, Nr. 77, 1.4.1971.

⁹⁴ WR, Nr. 78, 2.4.1971.

⁹⁵ WR, Nr. 81, 6.4.1971.

⁹⁶ RN, Nr. 61, 13.3.1971; WR, Nr. 77, 1.4.1971.

⁹⁷ WR, Nr. 79, 3.4.1971.

^{98 »}Verkehr. Demonstrationen. Gebotener Nachdruck«, in: Der Spiegel Nr. 16/1971, 12.4.1971, S. 41.

^{99 »}Verkehr. Demonstrationen. Gebotener Nachdruck«, in: Der Spiegel Nr. 16/1971, 12.4.1971, S. 41.

¹⁰⁰ Zitiert in: WR, Nr. 76, 31.3.1971.

4. Kosten und Nutzen

Am I. April 1971 zog die Dortmunder Staatsanwaltschaft eine Bilanz der Proteste aus ihrer Sicht: 319 vorläufige Festnahmen (davon 43 auswärtige Personen). Nach Altersgruppen: 133 Personen sind zwischen 14 und 18 Jahren alt, 77 zwischen 18 und 21 Jahren, 109 über 21 Jahre. 101 Hinzu kamen 35 Festnahmen am 5. April 1971. 102 Einige Tage vor Ende der Unruhen hatte die Staatsanwaltschaft mitgeteilt, dass in zwei Fällen Anklage wegen Nötigung erhoben und gegen acht Erwachsene Strafbefehle beantragt worden seien. 103 Am selben Tag seien drei Strafbefehle in Höhe von 150 bis 400 Mark erlassen worden. 104 Während die beiden DKP/SDAJ-Funktionäre Kluthe und Groß rasch zu Geldstrafen verurteilt wurden, zog sich der Prozess gegen den KPD/ML-Funktionär Dillmann bis in den September 1974 hin. Er wurde vom Landgericht wegen »Nötigung, Widerstands gegen die Staatsgewalt und Rädelsführerschaft« verurteilt. 105

Die direkten Kosten des Protestes bezifferten die Stadtwerke nach zwei Protestwochen auf 250.000 DM (Mindereinnahmen, zusätzliche Lohn- und Gehaltsforderungen für das Personal und geringe Sachschäden). Hochgerechnet auf die Zeit bis zum letzten Protesttag kamen vielleicht 400.000 DM zusammen. Schätzungsweise waren Protestteilnehmer 125.000 Personenstunden auf den Straßen. Rechnet man die Zahl der beteiligten Ordnungskräfte etwa gleich hoch und mit einem Stundensatz von 25 DM, so kommt man hier auf mehr als 3 Mio. DM. Hinzu kamen indirekte Kosten: "Die Straßenbahnblockade in der zweiten Woche blockiert vielfach auch die Umsätze des Einzelhandels. [...] Die Käufer riskieren es kaum noch, am Nachmittag mit der Straßenbahn zum Einkauf in die Innenstadt zu fahren. Daran können auch noch so gut organisierte Autobahnhöfe der Aktion Roter Punkt nichts ändern.«¹⁰⁷

So ist in diesen fünf Protestwochen ein volkswirtschaftlicher Schaden von etwa vier Mio. DM entstanden – so viel wie ein sechsmonatiger Verzicht auf die Fahrpreiserhöhung ausgemacht hätte (das war die Zeit des geforderten Moratoriums). Auf diesem Hintergrund ist das unnachgiebige Verhalten der Dortmunder Entscheidungsträger schwer verständlich. Es wäre angesichts der ähnlichen Ziele von AK Nahverkehr und Rotem Punkt durchaus möglich gewesen, einen anderen Weg zu gehen – und wie bei den Straßenbahnunruhen in Bremen 1968 und Hannover 1969 den Forderungen nachzugeben, um nicht nur den Stadtfrieden zu erhalten, sondern auch um langfristig den Öffentlichen Nahverkehr zu stärken. 108

Die Dortmunder Fahrpreisunruhen wurden jedoch möglicherweise instrumentalisiert in einem Konflikt zwischen verschiedenen politischen Entscheidungsebenen – diese ernüchternde Sicht vertritt »Der Spiegel«: »Nordrhein-Westfalens Straßenbahn- und Busbenutzer sollen ein Defizit von insgesamt 210 Millionen Mark begleichen [...] In dieser Misere kamen

- 101 Berechnet nach Hellweger Anzeiger, Nr. 78, 2.4.1971.
- 102 WR, Nr. 81, 6.4.1971.
- 103 WAZ, Nr. 71, 25.3.1971.
- 104 WR, Nr. 71, 25.3.1971.
- 105 Kesten, Dortmund.
- 106 WR, Nr. 64, 17.3.1971.
- 107 WAZ, Nr. 61, 13.3.1971.
- 108 Vgl. Karl Marten Barfuß/Hartmut Müller/Daniel Tilgner (Hg.), Geschichte der Freien Hansestadt Bremen von 1945 bis 2005, Bd. 1: 1945–1969, Bremen 2008, S. 481–484; Anna Christina Berlit, Notstandskampagne und Rote-Punkt-Aktion. Die Studentenbewegung in Hannover 1967–1969, Bielefeld 2007, S. 125–143.

den verschuldeten Revier-Städten zunächst publikumswirksame Demonstrationen durchaus gelegen – als Druckmittel für Subventionsforderungen gegenüber Bund und Land.«¹⁰⁹ Wenn diese Sicht zutrifft, dann war der wichtigste Nutzen der Straßenbahnblockaden eine beschleunigte Befassung mit den verkehrspolitischen Ideen der kommunalen Entscheidungsträger, insbesondere in ihrer Forderung nach indirekten Subventionen für den Öffentlichen Nahverkehr durch den Verzicht auf dessen Besteuerung sowie einer Rationalisierung des ÖPNV durch einen Verkehrsverbund aller Ruhrgebietsstädte. Die Landesregierung sagte noch im März 1971 die Unterstützung des Dortmunder Nahverkehrs mit 50 Mill. DM als Investitionsbeihilfe zu. Auch wurde eine Untersuchung zur Optimierung der Betriebsund Verkehrsgestaltung in Auftrag gegeben.¹¹⁰ Am 1. Januar 1980 kam es schließlich zur Gründung des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr – wie schon 1971 gefordert.

^{109 »}Verkehr. Demonstrationen. Gebotener Nachdruck«, in: Der Spiegel Nr. 16/1971 vom 12.4.1971, S. 41.

¹¹⁰ WR, Nr. 58, 10.3.1971; WR, Nr. 71, 25.3.1971.