



NRW-CDU legt umfassendes Verkehrskonzept vor

Die Verkehrsprobleme Nordrhein-Westfalens sind lösbar

Sicherlich haben wir noch nicht jene US-amerikanischen Verhältnisse, indem wir die Strecke zum Nachbarn schräg gegenüber mit dem Auto zurücklegen, statt auf die eigenen Füße zu vertrauen. Doch immerhin ist heute bereits jeder vierte mit einem Kfz zurückgelegte Weg kürzer als ein Kilometer, jeder zweite unter drei Kilometer. Wenn das Auto nicht gerade auf dem Parkplatz steht, dann steht es im Stau — möchten jene Millionen Autofahrer meinen, die sich in der Blechlawine nur zentimeterweise voranschleichen können. Daß es so nicht mehr weitergehen kann, wissen alle, die auf ein Verkehrsmittel angewiesen sind. Übervolle Busse, Autoschlangen vor allem zu den Stoßzeiten, dichte Flugkorridore auf der einen Seite und auf der anderen nicht ausgelastete Züge einer Bundesbahn, die praktisch pleite ist — das sind einige der alarmierenden Anzeichen. Wie es statt dessen weitergehen könnte, das untersuchte eine Arbeitsgruppe der nordrhein-westfälischen Landes-CDU in monatelanger Kleinarbeit. Anfang Dezember präsentierten Generalsekretär Herbert Reul und der verkehrspolitische Sprecher der Landtagsfraktion, Heinz Hardt, die Ergebnisse und Schlußfolgerungen dieses Verkehrskonzeptes. Hier einige ihrer Forderungen:

Die wichtigsten Verbindungen von Schienen- und Straßenverkehr sowie Binnenschifffahrt müssen, wo nötig, schleunigst neu- bzw. ausgebaut werden.

Die CDU begrüßt den umfassenden Bundesverkehrswegeplan 1992, fordert aber zusätzliche Maßnahmen. Das betrifft den Ausbau weiterer Schienenstrecken ebenso wie den von besonders wichtigen Bundesfernstraßen. In gleicher Weise ist ein neuer Verkehrswegeplan nötig, der die besondere Struktur des Landes berücksichtigt.

Eine Verlagerung des Verkehrs auf Schiene und Schifffahrt entlastet die Bundesfernstraßen.

Ein Netz von Güterverkehrszentren ist rasch an jenen Standorten aufzubauen, die Straße, Schiene, Wasser und Luft mit-

einander verknüpfen. Beim Personenverkehr kann die Bahn durch den Einsatz des Hochgeschwindigkeitszuges ICE und der Magnetschnellbahn Transrapid von Bonn über Düsseldorf und Ruhrgebiet in Richtung Hamburg und Berlin attraktiver werden und auch Kurzstreckenflüge ersetzen.

NRW benötigt ein bedarfsgerechtes Luftverkehrskonzept.

Das größte wirtschaftliche Ballungsgebiet Europas ist mehr als andere Regionen auf den Luftverkehr angewiesen, wenn die positive Entwicklung des wirtschaftlichen Strukturwandels gefestigt und weiter gefördert werden soll. Internationale Airports müssen ausgebaut werden. Sie sollen untereinander und mit den regionalen Flughäfen, die für den jeweiligen Landesteil strukturpolitische Bedeutung haben und gefördert werden müssen,

Im Dezember 1992

Liebe UiD-Leserinnen und -Leser,

1992 war ein Jahr, in dem wir Deutsche national und international mit vielen neuen Problemstellungen konfrontiert wurden und schwierige Antworten geben mußten. Viele große Herausforderungen haben wir erfolgreich gemeistert, und dennoch bleibt ein Unbehagen zurück.

Bedrücken muß es jeden von uns, daß es der Völkergemeinschaft nicht gelungen ist, den Massenmord im ehemaligen Jugoslawien zu beenden. Bedrücken muß es uns auch, daß im Inland die Radikalität zunimmt und noch immer Fragen der Asylpolitik rechtsradikalen Volksverhetzern als angebliche Rechtfertigung für gewalttätige Übergriffe dienen.

Wir sind gemeinsam aufgerufen, entschieden gegen diese Gewalt vorzugehen.

Als NRW-CDU können wir mit Zuversicht in das neue Jahr gehen. Wir haben uns rechtzeitig dem Asylthema gestellt und hier klare Positionen formuliert. Wir haben mit unserem Antrag dafür gesorgt, daß die Finanzierung der deutschen Einheit ein zentrales Thema auf dem Bundesparteitag war und hierzu klare Beschlüsse gefaßt wurden.

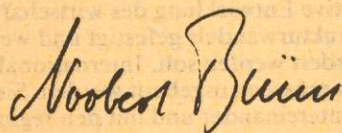
Wir haben auf unserem Landesparteitag als erste Partei in Nordrhein-Westfalen ein geschlossenes Bildungskonzept entwickelt. Als erster CDU-Landesverband haben wir im November ein modernes, umfassendes Verkehrskonzept vorgelegt. Schließlich haben wir die Landesregierung offensiv auf ihre Versäumnisse im Bereich der inneren Sicherheit und bei der Novellierung der Kommunalverfassung hingewiesen.

Es ist uns gelungen, in der Öffentlichkeit ein Stück Nachdenklichkeit über die Handlungsunfähigkeit der Landesregierung und die Verfälschungen der SPD in Nordrhein-Westfalen zu erzeugen. Nach jüngsten Umfragen hat die SPD keine absolute Mehrheit mehr in Nordrhein-Westfalen. Das ist schon etwas, aber keinesfalls genug. Wir haben also gemeinsam im kommenden Jahr noch viel zu tun.

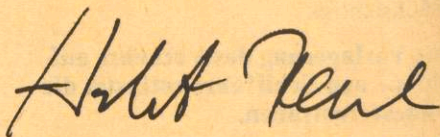
Alles in allem kann man feststellen, daß es sich lohnt hat, intensiv zu arbeiten, hat in der Sache zu argumentieren und gemeinsam aufzutreten. Auf diesem Wege wollen wir 1993 fortfahren.

Ihnen und Ihrer Familie wünschen wir einige ruhige Feiertage, ein gesegnetes Weihnachtsfest und ein glückliches und gesundes neues Jahr 1993.

Mit freundlichen Grüßen

Handwritten signature of Norbert Blüm in black ink.

Norbert Blüm

Handwritten signature of Herbert Reul in black ink.

Herbert Reul

kooperieren. Bei alledem sind Maßnahmen für die Anrainer zur Reduzierung der Lärmreduzierung zu ergreifen.

Verkehrsinvestitionen sind auf neuen Wegen zu finanzieren.

Eine allgemeine Autobahngebühr für Pkw lehnt die CDU ab. Statt dessen favorisiert sie ein Konzessionsmodell für kostenintensive Neu- und Ausbauten von Autobahnen: Der Bund verantwortet die Planung, in einer Ausschreibung erhält der Mindestfordernde den Zuschlag. Dieser baut und finanziert die Maßnahme. Nach Fertigstellung und Zahlung der vereinbarten Teilbeträge durch den Bund wird dieser Eigentümer.

Für die Finanzierung der riesigen Haushaltslücken bei Bussen und Bahnen schlägt die CDU NRW eine Erhöhung der Mineralölsteuer um 20 Pfennig vor. Davon sollten neun Pfennig über mindestens 10 Jahre hinweg in die Sanierung der deutschen Eisenbahnen fließen, die möglichst rasch zu privatisieren sind, um weiteren Defiziten vorzubeugen. Jedoch ist die Aufspaltung in drei Gesellschaften für Fahrweg, Güter- und Personenverkehr nur möglich, wenn die Finanzierung der Altschulden in Höhe von ca. 60 Mrd. DM gesichert ist. Die verbleibenden 10 bis 11 Pfennig der Mineralölsteueranhebung sollte dem ÖPNV zugute kommen, denn auch er arbeitet längst nicht kostendeckend. 1991 betrug der Deckungsgrad in den westlichen Bundesländern ca. 60%, in den neuen Ländern ca. 35%.

Umweltschonende Verkehrstechnologien sind nachhaltig zu fördern und einzusetzen.

Verkehr und Ökologie schließen nicht einander aus. Hierzu zählt neben dem ÖPNV das „Öko-Auto“ mit seinem umweltschonenden Antrieb (Solar/Wasserstoff usw.). Diese Fahrzeuge sollten recyclingfähig sein. Pilotprojekte zum

Einsatz solcher Autos müssen stärker von Bund und Land gefördert werden, um das vorhandene technologische Potential zur Marktreife zu führen. Die Umwandlung der Kfz-Steuer in eine verbrauchsabhängige Kfz-Steuer kann diese Betonung auf die Ökologie begleiten. Und: Lastwagen müssen ökologische Mindeststandards zur Begrenzung von Energieverbrauch und Lärmmissionen einhalten. Ferner: Höchstgeschwindigkeiten und Gefahrguttransporte sind rigoros zu überwachen.

Nur durch individuelle Lösungen lassen sich die Verkehrsprobleme im ländlichen Raum . . .

Zahlreiche lärm- und abgasgeplagte Anwohner von Kommunen im ländlichen Raum fordern seit Jahren Umgehungsstraßen, ohne daß aber die Planungen nennenswert vorankommen. Dabei ist die Verkehrssituation vielfach wegen des Durchgangsverkehrs nicht mehr tragbar. Neue Ortsumgehungen sind also nicht zu vermeiden, will man mehr Verkehrssicherheit, kürzere Fahrzeiten sowie eine höhere Wohn- und Aufenthaltsqualität in den Orten gewährleisten. Sie sparen Energie und mindern den Schadstoffausstoß. Dazu müssen die Mittel für den Landesstraßenbau langfristig diesen Erfordernissen angepaßt werden.

Mehr noch als in Ballungsgebieten läßt der ÖPNV als Verbindung der weit verstreuten Gemeinden und Ortschaften der ländlichen Räume zu wünschen übrig. Dort ist die Bildung von Verkehrsverbänden zu fördern. Linienkonzessionen sollten nach marktwirtschaftlichen Prinzipien im Wettbewerb vergeben werden.

. . . und in Ballungsgebieten lösen.

Einseitige Konzepte der Vergangenheit haben den Verkehrsinfarkt in den Städten nicht verhindern können. Doch der Individualverkehr ist nicht grundsätzlich aus

der City zu verdrängen, denn vielfach ist der Bürger auf den Pkw angewiesen. Auch werden die Güter des täglichen Bedarfs vorrangig über die Straße angeliefert. Es muß jedoch gelingen, die Innenstädte in einer gemeinsamen Aktion von Bund, Ländern und Kommunen autoärmer zu machen, z. B. durch attraktive und leistungsstarke ÖPNV-Verbindungen in die Stadt hinein. Der Autofahrer sollte durch moderne zentrale Verkehrsleitetechniken rechtzeitig „abgefangen“ und auf Busse und Bahnen umgelenkt werden, was wiederum neue und gut angebundene Park-and-Ride-Anlagen am Stadtrand erfordert. Das alles steht und fällt mit der Akzeptanz des ÖPNV. Er muß attraktiver werden, angefangen von einer Vorfahrt im Straßenverkehr über fahrgastgerechte Fahrzeuge bis hin zu wettergeschützten und gut erreichbaren Haltestellen. Sammeltaxen und Rufbusse können zu einer weiteren Verbesserung beitragen.

Eine Entzerrung des Individualverkehrs zu den Hauptzeiten läßt sich auch durch einen halbjährlich wechselnden Arbeitsbeginn und eine stärkere, aber zeitlich gestaffelte Parkraumbewirtschaftung erreichen.

Der Fahrrad- und Fußgängerverkehr muß attraktiver werden.

Immer noch tragen Radfahrer ein achtfach höheres Risiko, im Straßenverkehr verletzt oder getötet zu werden. Das liegt teilweise am unzulänglichen Ausbau des Radwegenetzes. Es ist auszubauen, allerdings ohne daß dies zu Lasten der Fußgänger geht. Dieser ist ohnehin schon benachteiligt genug, muß er wegen des

Kfz-Verkehrs vielfach aufwendige Umwege und Wartezeiten an Ampeln in Kauf nehmen. Abhilfe könnten z. B. Vorrangschaltungen für Fußgänger schaffen. Gegen Wind und Wetter vermögen Arkaden zu schützen, private Gepäckdienste in der City könnten nicht nur das Gekaufte aufbewahren, sondern auch nach Hause liefern.

Maßnahmen zur höheren Verkehrssicherheit sind zu forcieren.

Trotz rückläufiger Unfallzahlen steht der entscheidende Durchbruch bei der Verkehrssicherheit noch aus. Nach 38 Jahren der Steigerung sind zwar die Unfallzahlen in NRW seit 1988 rückläufig. Doch auch wenn die 1410 Verkehrstoten von 1991 die niedrigste Zhl seit 1950 sind, so bleibt der Straßenverkehr die Hauptunfallursache. Das kann nicht akzeptiert werden. Rund 96 % aller Unfälle sind auf Fehlverhalten zurückzuführen, zumeist auf zu hohe Geschwindigkeit. Zwei von drei Unfällen geschehen innerorts. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit schlägt die Landes-CDU folgendes vor: Erstens muß die Aufklärungsarbeit intensiviert werden, sei es nun im Kindergarten, in Schulen, Fahrschulen oder Medien. Zweitens sind an neuralgischen Punkten — u. a. in der Nähe von Schulen — die Geschwindigkeiten permanent zu überwachen. Drittens will die CDU NRW eine Geschwindigkeitsregelung, die individuell dem jeweiligen Wetter angepaßt wird. Solche technischen Anlagen können die Unfallzahlen eher senken als ein generelles Tempolimit, denn auch eine niedrige Geschwindigkeit ist manchmal schon zu schnell. ■