

Führerschein mit 17 – können die Unfallzahlen dadurch gesenkt werden?

Wirth: Es ist richtig, dass wir gerade im Bereich der Jugendlichen zwischen 18 und 24 die Hauptunfallzahlen haben, aber nicht unbedingt bei den 18- bis 20-Jährigen. Ob wir also auf diesem Wege die Unfallzahlen senken können, bleibt abzuwarten. In Belgien hat man bereits vor Jahren gute Erfahrungen mit begleitetem Fahren gemacht, allerdings sind dort auch nicht so Ballungsräume wie bei uns. Man muss sich heute nur mal das Verkehrsaufkommen in unseren Städten angucken und wir rechnen bis 2015 damit, dass sich der Individualverkehr noch um 30 Prozent steigern wird. Als Allheilmittel sehe ich das nicht an, aber wir sollten den Versuch ruhig starten.

Hardt: Wir haben exorbitante Unfallzahlen bei den 18- bis 24-Jährigen, nämlich über 20 Prozent der tödlichen Unfälle und das bei einem Gesamtbevölkerungsanteil von nur rund 8 Prozent. Der Deutsche Verkehrsgerichtstag hat daraufhin Ende Januar beschlossen, einen Probeversuch „Begleitetes Fahren mit 17“ zu fordern. Im letzten Jahr gab es hier zu Lande über 6800 Verkehrstote. Das ist im europäischen Vergleich sehr hoch. Die EU hat nun beschlossen, durch geeignete Maßnahmen darauf hinzuwirken, bis zum Jahr 2010 die Unfallzahlen zu halbieren. Vor diesem Hintergrund unterstütze ich den Versuch.

Rasche: Es gibt konkrete Projekte in anderen Ländern, die belegen, dass die Unfallzahlen um 50 Prozent zurückgegangen sind. Unser Antrag, der dann in einen gemeinsamen Entschließungsantrag gemündet ist, zielte darauf ab, einen Modellversuch in NRW zu starten. Dieser Modellversuch wird zeigen, ob es sinnvoll ist oder nicht. Wenn man in anderen Ländern hierdurch gerade die Unfallzahlen bei den 18- bis 20-Jährigen erheblich reduzieren konnte, dann sollten auch wir jede Möglichkeit nutzen, um das zu tun. Ziel ist es, dass die jungen Leute auf diesem Wege Fahrpraxis sammeln. Dieser Modellversuch müsste selbstverständlich bundesweit laufen.

Keymis: Nach wissenschaftlichen Erkenntnissen ist es so, dass hierdurch die Unfallzahlen erheblich gesenkt werden können. Deshalb haben die Grünen den gemeinsamen Antrag aller Fraktionen im Landtag mitgetragen. Nicht gut fanden wir den Vorschlag, dies zunächst modellhaft für ein Bundesland auszuprobieren. Der Versuch sollte bundesweit

durchgeführt werden. Wir haben natürlich in Deutschland eine spezielle Struktur, erstens, weil wir föderal organisiert sind, zweitens, haben wir das Problem, dass wir sehr starke, unterschiedliche Verkehrsdichten haben. NRW ist ein Land mit täglich rund 10 Millionen Kfz auf den Straßen, das sind so viele wie auf dem gesamten Kontinent Afrika.

Verlässlicher Nahverkehr in NRW – wann hört der Tarif-Dschungel endlich auf?

„Pünktliche Züge sind heute leider die Ausnahme“
Verkehrspolitische Sprecher suchen Wege aus dem drohenden Chaos

Überfüllte Busse und Bahnen, verspätete oder ausgefallene Züge, kilometerlange Autoschlängen – in vielen Ballungsräumen in NRW gehört das längst zum „Alltagsgeschäft“ tausender Pendler. Und das Verkehrsaufkommen in NRW steigt stetig. Über Auswege aus dem drohenden Verkehrschaos und die Einflussmöglichkeiten, die der Landtag hierbei hat, sprach Landtag intern mit den verkehrspolitischen Sprechern der Fraktionen: Gerhard Wirth (SPD), Heinz Hardt (CDU), Christof Rasche (FDP) und Oliver Keymis (GRÜNE).

Wirth: Ich habe den Wunschtraum, dass jeder von uns eine Plastikkarte in der Tasche hat mit der wir in einen Bus, einen Zug oder auch ins Auto steigen und über Satellitensystem erfasst werden. Das heißt, dass alle Verkehrsträger nach dem Best-Price-System abgerechnet werden, ähnlich wie beim Handy. Dann stellt sich diese Frage überhaupt nicht mehr. Ich bin sicher, dass das irgendwann kommen wird. Bis dahin muss natürlich noch einiges



Gerhard Wirth (SPD)

überbrückt werden. Wir diskutieren ewig schon über das Thema NRW-Preis. Es scheitert

leider immer an den verschiedenen Zweckverbänden. Wir haben neun Aufgabenträger in NRW mit unterschiedlichen Preisstrukturen. Wir haben darauf reagiert und die so genannte Managementgesellschaft gegründet mit dem Ziel, dass die Zweckverbände mit dem Land zusammenkommen um einheitliche Tarifstrukturen zu erarbeiten. Aus meiner Sicht sollte das bereits morgen kommen, nur die Strukturen und die Bürokratie, die dahinter stecken, verhindern so etwas leider. Das ist für den Bürger sehr unbefriedigend.

Hardt: Es gibt in NRW neun verschiedene Verbundräume und Probleme treten an den Verbundgrenzen auf. Da muss noch einiges verbessert werden, weil es vernünftige Übergangstarife letztlich noch nicht gibt. Wenn zudem die Pendlerpauschale halbiert wird oder wegfällt, ist der Anreiz für den Einzelnen da, wieder auf das Auto umzusteigen, weil das auch mit Blick auf die lokale Mobilität billiger sein kann. Deshalb kommt es mir darauf an, die Übergänge für die mobilen Pendler sinnvoller zu gestalten und zu Tarifen zu kommen, die den öffentlichen Nahverkehr weiterhin attraktiv halten. Derzeit ist das Tarifgefüge sehr unterschiedlich. Das Land sollte zusammen mit den kommunal organisierten Verkehrsverbänden an besseren Übergangstarifen arbeiten und die diesbezüglichen Initiativen der Verbände stärken.

Rasche: Im Moment ist der Fahrplan ein reines Chaos. Verspätungen bis zu 60 Minuten werden zur Normalität, pünktliche Züge zur absoluten Ausnahme. Es fließen in den Schienenverkehr jährlich 700 Millionen Euro Landesmittel. Und da muss die Gegenleistung ein verlässlicher Fahrplan sein. Wenn dieser nicht kommt, müssen wir Gelder reduzieren oder zurückfordern. Ein weiterer Punkt ist: Neun Verkehrsverbände in NRW sind zuviel. Statt diese zu reduzieren, hat die Landesregierung den Ausweg über die so genannte



Managementgesellschaft gesucht. Die Verhandlungen laufen jetzt schon seit gut einem Jahr und sind immer noch nicht zu Ende geführt. Ein einheitliches Preissystem, landesweite Konzepte und Standards wären mit weniger Verkehrsverbänden und einfachen Strukturen leichter umzusetzen, die außerdem für wesentliche Einsparungen sorgen würden.



Oliver Keymis (GRÜNE)

Keymis: Wenn es nach den Grünen gehen würde, wäre das längst so. Wir wollen das Mobilitätshemmnis der Verbundgrenzen bei Bussen und Bahnen beseitigen. Wir

setzen das zum Teil übrigens um. Zumindest innerhalb der Verbünde gibt es bereits die so genannten Schoko-Tickets für Kinder und Jugendliche. Im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) gibt es das Bären-Ticket für Leute ab 60. Allerdings sind die neun Zweckverbände, die das zu organisieren haben, einfach noch nicht so homogen, auch was diesen Teil der Organisation betrifft. Da machen wir Druck so gut wir können. Auch der Verkehrsminister tut das. Es ist eine alte Forderung der Grünen, diese Zweckverbände zusammenzuführen. Das haben wir übrigens auch im „Düsseldorfer Signal“ vereinbart.

Was für einen Einfluss hat der Verkehrsausschuss überhaupt auf die Mobilität in NRW und kann er durch gezielte Förderung zu besseren Verkehrswegen beitragen?

Wirth: Natürlich hat der Verkehrsausschuss bzw. der Landtag Einfluss auf die Mobilität. Beispielsweise haben wir mit der Verwirklichung des Integralen Taktverkehrs II inzwischen rund 100 Millionen Zugkilometer in NRW im Gegensatz zu 78 Millionen im Vorjahr. Gerne würde ich auch mehr Mittel in den Landesstraßenausbau und die – unterhaltung stecken, aber da ist uns leider der finanzielle Riegel vorgeschoben. Ein wichtiges Ziel für die nächsten Jahre ist zudem die Umsetzung des Bundesverkehrswegeplans. Dies ist für NRW besonders wichtig, weil davon viele Autobahnstrecken im Land betroffen sind. Wichtig ist auch,

dass wir weiter unser Luftverkehrskonzept umsetzen und somit die Flughäfen in NRW an Bedeutung gewinnen.

Hardt: Der Verkehrshaushalt des Landes ist im Endeffekt in weiten Teilen an den Bundshaushalt gekoppelt. Dort wurden auch die Sofortprogramme für Autobahnen und Bundesstraßen entwickelt, die aber an die Finanzierung durch die LKW-Maut gebunden sind. Deswegen hängt die Zukunft der Infrastruktur gerade in NRW besonders von der



Heinz Hardt (CDU)

Fotos: Schälte

Maut ab. Wenn diese erst Ostern 2004 kommen sollte, wird das Defizit des Bundes durch die Verspätung 1,5 Milliarden Euro betragen. Dabei handelt es sich um Gelder, die bei den Ländern sofort umgesetzt werden sollten. Das Geld wird nun fehlen und allein 20 Prozent davon – also 300 Millionen Euro – betreffen NRW. Um die Mobilität im ÖPNV zu verbessern hielte ich es für sinnvoll, wenn der Bund 500 Millionen Euro aus dem für die Magnetschwebbahntechnik bereitgestellten Topf herausnähme und diese dem Land NRW für den Bau einer Ring-S-Bahn zur Verfügung stellen würde. Damit könnte ein Projekt angestoßen werden, das sich in einem überschaubaren Zeitraum realisieren ließe – schätzungsweise sechs bis sieben Jahre.

Rasche: Die Verkehrsprognosen bis zum Jahre 2015 sagen beim Lkw-Verkehr eine Steigerung von 65 Prozent voraus,



Christof Rasche (FDP)

beim Pkw-Verkehr von 30 Prozent. Für NRW Haupttrassen in Ost-West-Richtung bedeutet die EU-Osterweiterung sogar 100 Prozent mehr Lkw-Verkehr und 40 Prozent mehr Pkw-Verkehr. Die Prognose beinhaltet zudem eine 100-prozentige Steigerung im Güterverkehr bei Binnenschifffahrt und Bahn.

Beides ist nach derzeitiger Infrastruktur nicht zu bewältigen. NRW gibt für den Neubau und die Sanierung der Landesstraßen noch 50 Prozent des Durchschnitts der 80er-Jahre aus, obwohl der Sanierungsbedarf größer geworden ist, der Verkehr extrem zugenommen hat und auch die Steuereinnahmen im Vergleich zu damals erheblich gestiegen sind. Das ist reinste Mangelverwaltung. Darüber diskutieren wir im Verkehrsausschuss. Gerade in der aktuellen Finanzlage muss sich das Land auf das Notwendige konzentrieren. Aufgrund der gewaltigen Verkehrsprognosen müssen wir die Verkehrswege aller Verkehrsträger ausbauen, ansonsten ist der Wirtschaftsstandort NRW extrem gefährdet.

Keymis: Zunächst einmal ist der Landtag ja der Haushaltsgesetzgeber und der Verkehrsausschuss als ein Ausschuss dieses Hauses ist in der Lage, Vorschläge zu erarbeiten, mit wie viel Geld man welche Verkehrsprojekte fördert. Richtig ist natürlich, dass dann die Handelnden, also die entsprechende Verwaltung auf der Landesebene, auf der Deutsche Bahn AG-Ebene und die einzelnen kommunalen Körperschaften, wieder zusammenkommen müssen. Hier drängt sich der Eindruck auf, dass manches zu lange dauert. In Zukunft wird es für NRW wichtig sein, dass wir das Angebot insbesondere auf der Schiene erheblich verbessern und steigern. Wir wollen das Leistungsangebot im ÖPNV noch deutlich ausbauen, wir streben eine engere Vertaktung der einzelnen Fahrbeziehungen an und wir wollen einen starken Ost-West-Strang im Zuge des Metro-Express. Wichtig ist darüber hinaus, dass wir den Wettbewerb auf der Schiene wesentlich stärker fördern.

Die Gespräche führten Stephanie Hajdamowicz und Axel Bäumer.