

den Verkehrsbetrieben bereits heute praktiziert und ist vertretbar. Wer wenig fährt, verlangt die Vorhaltung des gesamten Verkehrsbetriebs und erzeugt daher pro Fahrt mehr Kosten als derjenige, der ständig fährt. Eine Bezuschussung der Berufszeitkarten ist stets billiger als der sonst notwendige Straßenausbau für den Spitzenverkehr an wenigen Stunden des Tages. Nach einer neuesten Repräsentativumfrage sind 75 Prozent der Bundesbürger der Meinung, daß der öffentliche Nahverkehr der Allgemeinheit nutzt und deshalb teilweise aus Steuermitteln zu finanzieren ist.

### F.D.P.: Öffentlichen Personennahverkehr attraktiver machen

Die F.D.P.-Abgeordnete Mechthild von Alemann erklärt:

Die Verantwortlichen der Städte sind sich in der Auffassung einig, daß das festzustellende Übermaß an Individualverkehr, insbesondere an Berufspendlerverkehr, durch geeignete Maßnahmen nachhaltig eingeschränkt werden muß. Lediglich hinsichtlich des Zeitraumes und des Ausmaßes der Zurückdrängung des Pkw-Verkehrs aus den Stadtkernen bestehen Nuancen. Wenn der Individualverkehr in den Innenstädten aus Gründen der Erhaltung der Lebensqualität und der Stadtplanung in Grenzen gehalten werden muß, so muß dem Bürger ein hinsichtlich des Preises des Fahrttaktes, der Geschwindigkeit und der Bequemlichkeit attraktives Ersatzverkehrsmittel angeboten werden. Erhaltung und Verbesserung der Lebensqualität in den Städten sind eine gesellschaftlich zentrale Aufgabe.

Sicher ist, daß die Verkehrsunternehmen aus eigener Kraft nicht in der Lage sind, neben den Betriebskosten jene Investitionskosten aufzubringen, die ein verbessertes Leistungsangebot erst möglich machen. Eine Subventionierung stellt also keinen Luxus dar.

Die Verkehrsbetriebe als Wirtschaftsbetriebe sind an einer Herabsetzung der Betriebskosten interessiert. Daher haben sie vor Jahren eine Rabattierung bei Zeit- und Sammelkarten eingeführt. Die Vorteile liegen nicht nur in einer Reduzierung der administrativen Kosten der Verkehrsbetriebe, sie bieten einen weiteren Anreiz für den regelmäßig fahrenden Fahrgast, die öffentlichen Verkehrsmittel zu benutzen.

Ein erheblicher Teil der Bevölkerung – Schüler, Auszubildende, Schwerbeschädigte – sind daher auf die Benutzung öffentlicher Nahverkehrsmittel angewiesen. Diese Sozialtarife dürfen nicht zu Lasten der Verkehrsbetriebe gehen, sondern ihre Festlegung und Abgeltung liegt in der Verantwortung der politischen Instanzen.

In diesem Zusammenhang begrüßen die Freien Demokraten das kürzlich im Bundestag verabschiedete Änderungsgesetz zum Personenbeförderungsgesetz. Erst dieses Gesetz wird den berechtigten Ansprüchen der Betriebe auf Ausgleich der gemeinwirtschaftlichen Leistungen, wenn auch zunächst nur im Schüler- und Auszubildendenverkehr gerecht. Das Land NW hat diese Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen schon seit Jahren im Vorgriff auf eine bundeseinheitliche Regelung durchgeführt.

## Porträt der Woche



Karl Heinz Nolzen (SPD)

*Die Bergsteigerleidenschaft hat dem Sozialdemokraten Karl Heinz Nolzen in seiner Heimatstadt Hagen sicher nicht ohne Grund den Spitznamen „Luis Trenker von Hagen“ eingebracht. Volkstümlichkeit liegt ihm offenbar, dem Pragmatiker aus der märkischen Stadt, aber sicher nicht Volkstümelndes. Er kann die Herkunft aus einem Arbeiterelternhaus mit langjähriger sozialdemokratischer Tradition nicht verleugnen. Der westfälische Dialekt mit Ruhrgebiets-Zungenschlag verrät zumindest ständigen Kontakt zur Basis, die der Geschäftsführer der Arbeiterwohlfahrt trotz eines völlig ausgebuchten Arbeitstages immer wieder sucht.*

*Wer von seinen Parlamentskollegen geht denn heute noch von Haustür zu Haustür, um allmonatlich den Beitrag von Parteimitgliedern zu kassieren? Für Karl Heinz Nolzen ist dies eine Selbstverständlichkeit, weil er „den Finger ständig am Puls der Bürger halten will, um ihre Sorgen und Nöte zu erfahren“. Für Nolzen zählt im politischen Engagement, was heute vielfach vermißt wird: Überzeugter Christ zu sein, für den das „S“ im Namen seiner Partei herausragende Bedeutung hat. Sozial zu sein heißt für den gelernten Kaufmann, der vor 25 Jahren in die SPD eintrat, „mitfühlen und schrittweise bestehende Mißstände abbauen“. Offenbar ist ihm das in seinem Wahlkreis gelungen: Bei der Landtagswahl schenkten ihm im Mai vorigen Jahres 56 Prozent der Wähler ihr Vertrauen.*

*Die schwierigste Aufgabe in seinem Leben bewältigte er im Jahre 1968, als der damalige Angestellte der Klöckner-Werke in Hagen für 3500 Arbeitnehmer, die entlassen wur-*

*den, einen Sozialplan ausarbeitete. Dieser damals im Montanbereich richtungweisende Sozialplan schloß Härten aus und eröffnete zahlreichen Entlassenen neue Arbeitsplätze.*

*Die „Sozialpolitik der kleinen Schritte“ verwirklicht der Abgeordnete nicht nur als stellvertretender Vorsitzender im Landtagsausschuß für Gesundheit und Soziales, sondern vor allem auch in der Heimatstadt, wo er als Chef von 200 hauptamtlich Beschäftigten der Arbeiterwohlfahrt „vor Ort“ Dienst für die Schwachen der Gesellschaft tut. Die Verwirklichung und Kontrolle von Sozialgesetzen, die er im Düsseldorfer Parlament mit beschließt, sind bei ihm in guten Händen. Ob im Altenkrankenhaus, in den 13 Kindergärten oder 27 Altenbegegnungsstätten der AWO, überall sieht er die Aufgabe auf dem „sozial-caritativen“ Feld.*

*Vorstellungen für die parlamentarische Arbeit der nächsten Jahre hat er natürlich in diesem Bereich entwickelt. Für Karl Heinz Nolzen steht fest, daß bei Schließungen kleinerer Krankenhäuser diese Einrichtungen neuen Aufgaben, wie Altersheimen oder Sozialstationen, zugeführt werden müßten. Dies wäre ein weiterer Knoten im Netz der Sozialfürsorge, an dem der Parlamentarier seit Jahren unauffällig, aber strebsam knüpft. Kein Wunder, daß ihm wenig Freizeit bleibt. Die nutzt er, und da macht er wiederum seinem Spitznamen alle Ehre, zu Spaziergängen oder Bergtouren mit seiner Frau und dem Dackel.*

Martin O. Schmuck