verbindungen, Verbesserung der Tageszeitlage von bestehenden Verbindungen und Einrichtungen echter Tagesrand- und Mittagsverbindungen.

2. Bisher haben nur etwa 12 Regionalflughäfen einen Ausbauzustand erreicht, der eine Bedienung im Linienluftverkehr gestattet, unter anderem in NRW Münster/Osnabrück und Siegerland.

Es besteht ein starker Bedarf nach kurzen grenzüberschreitenden Flugverbindungen, so zum Beispiel nach Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen, Brüssel Luxemburg, Straßburg, Basel, Paris, Salzburg, Klagenfurt, Kopenhagen. Malmö, Göteborg und Oslo.

Die Entwicklung neuer Streckennetzmodelle ist in Vorbereitung. Ein Teil wird in diesem Jahr versuchsweise eröffnet. Mit der Analyse geeigneter Flugzeugtypen und der Berechnung der Wirtschaftlichkeit der einzelnen Streckennetzmodelle ist begonnen worden. Die Frage der notwendigen Ausbaumaßnahmen in der Bodenorganisation bei den Regionalflughäfen, vor allen Dingen die Ausrüstung mit Flugsicherungsanlagen und -geräten, wird zur Zeit beraten.

FDP: Regionalluftverkehr koordinieren

Zur Verbindung wirtschaftlich miteinander verflochtener Regionen und zum Anschluß der nicht im Einzugsbereich der großen Verkehrsflughäfen liegenden Regionen an das internationale Fluglinniennetz sollte in Ergänzung des Lufthansa-Inlandnetzes ein Netz regionaler Fluglinien aufgebaut werden. Ausgehend von dem bereits bestehenden Angebot im Regionalluftverkehr sind stufenweise solche regionalen Fluglinien neu einzurichten, die eine eindeutige Leistungsüberlegenheit gegenüber dem Bodenverkehr aufweisen und damit ein nach Beendigung der Aufbauphase die Kosten des Flugbetriebes deckendes Verkehrsaufkommen erwarten lassen.

Es wäre kurzsichtig, den innerdeutschen Luftverkehr dort zu forcieren, wo die Verkehrsanbindung von Großflughäfen mit anderen Mitteln schneller, billiger, bequemer, umfassender und umweltgerechter erfolgen kann wie etwa durch den Bau von modernen Hochleistungsbahnsystemen.

Beim Aufbau neuer regionaler Fluglinien könnten eventuelle Betriebsverluste ggf. durch wirtschaftliche Förderungsmaßnahmen der öffentlichen Hand ausgeglichen werden. Über die Aufbauphase einer Strecke hinaus sollten Zuwendungen der öffentlichen Hand jedoch nur dann erfolgen, wenn das gesamtwirtschaftliche Interesse der durch die wirtschaftlich geförderte Strecke bedienten Region dies rechtfertigt.

Zur bedarfsgerechten und wirtschaftlichen Gestaltung des regionalen Fluglinienverkehrs ist eine weitgehende Kooperation seiner Träger, das heißt, der Regionalfluggesellschaften untereinander und mit der Deutschen Lufthansa AG, und eine ebenso weitgehende Koordination der öffentlichen Interessen, d. h. der Interessen der Regionen, der Länder und des Bundes, erforderlich. Die Bildung der Kommission „Binnenländischer Luftverkehr" beim Bundesminister für Verkehr wird daher begrüßt.

Porträt der Woche

Hans-Günther Toetemeyer (SPD)

So unwahrscheinlich es für viele CDU-Politiker im Landtag klingen mag, befragt nach einer politischen Alternative zu seiner Mitgliedschaft in der SPD antwortet Hans-Günther Toetemeyer: „Früher vielleicht einmal der linke Flügel der CDU." Denn im Gegensatz zu heute war für den 1930 in Keetmanshoop/Südafrika geborenen Toetemeyer die SPD durchaus nicht immer selbstverständliche politische Heimat. Die SPD vor dem Godesberger Programm kam für ihn nicht in Frage, weil sie seiner Meinung nach zu religionsfeindlich war.

Nach Godesberg, nach der definitiv-programmatischen Absage an den dogmatischen Marxismus, wurde er sozialdemokratisches Mitglied. Aber noch 1963 hatte er es bei Wahlen zum Ortsvereinvorstand als Religionslehrer, der er nach dem Studium der evangelischen Theologie und Geschichte geworden war, schwer. Heute freilich fühlt sich der Christ Toetemeyer nicht mehr als Fremdkörper in der SPD, die Spannungen sind geschichtlich überwunden, Spannungen, deren Ursachen Toetemeyer wohlgemerkt nie bei der SPD, sondern bei der in früheren Jahrzehnten national-konservativen Kirche sah.

Sohn einer bürgerlich-konservativen Beamten- und Kaufmannsfamilie, besucht er ein Gymnasium in der Arbeiter- und Industriestadt Gelsenkirchen. Nach dem Examen entscheidet er sich trotz der Qualifikation als Gymnasiallehrer für die Berufsschule. Die Jahre als Berufsschullehrer 1956–1964 sind der eigentliche Anlaß für Toetemeyer, aktive Politik zu betreiben. Denn die etwa 80 Prozent der jungen Menschen, die die Berufsschule durchlaufen, sind unterprivilegiert. Ihnen (und ebenso ihren Eltern) zu größerer sozialer und bildungsmäßiger Gerechtigkeit zu verhelfen, sieht Toetemeyer als seine zentrale politische Aufgabe an.

Als Toetemeyer 1966 Landtagsabgeordneter wird, gilt sein Hauptinteresse deshalb dem Kulturausschuß, der Arbeit für Lernmittelfreiheit, Transportkostenerstattung und einer größeren Durchlässigkeit der Schulsysteme. Bildungspolitik ist für ihn Sozialpolitik, oder besser: ohne eine gerechte Bildungspolitik für alle bleibt Sozialpolitik nur ein Herumkurieren an Symptomen.

Konkrete Arbeit im Bereich des Möglichen: Zum Beispiel die Initiierung eines „Instituts für politische Bildung" an der Universität Köln mit der Möglichkeit, die Fakultas in Politik zu erwerben. Im Haushaltsplan steht es, realisiert ist es noch nicht. Konkrete Arbeit im Bereich des Möglichen sieht Toetemeyer auch im Petitions- und Rechnungsprüfungsausschuß. Auch hier wieder mit dem Ziel, dem großen Bevölkerungsteil, dem es schwer fällt sich durchzusetzen, zu seinem Recht zu verhelfen. Selbst wenn dies zu einer so unliebsamen Auseinandersetzung wie der mit dem Architekten Schneider-Essleben führt, die schließlich vor Gericht mit einem Vergleich endete.

Es gibt einen von Orientierungslinien abgesteckten Bereich, in dem Toetemeyer sich bewegt: im Positiven ist dies die Bildungspolitik als Hebel zu größerer sozialer Gerechtigkeit und der christliche Glaube, im Negativen die Absage an national-konservatives und marxistisch-dogmatisches Denken. Wenn Toetemeyer allerdings innerhalb dieses so abgesteckten Bereiches einmal eine Position bezogen hat, verfolgt er sie mit Konsequenz. So zum Beispiel sein Kampf für die Gemeinschaftsschule, für die die augenblicklichen Kämpfe Nordirlands ihm ein „blutiges Plädoyer" bieten.

Seit April dieses Jahres ist der Kölner SPD-MdL auch Beigeordneter der Stadt Hagen. Das hat natürlich Konsequenzen. Die Arbeit im Petitions- und Rechnungsprüfungsausschuß wird er niederlegen und für die Gründung einer Universität Hagen, die er „schon seit langem im Blick auf die 80er Jahre" befürwortet, wird er weder im Plenum noch im Kulturausschuß das Wort ergreifen. Die wichtigste Konsequenz: periode wird er sich zwischen Düs-1975 nach Ablauf dieser Legislatur-seldorf und Hagen entscheiden müssen. Mag für ihn selber die Alternative heute noch offen sein, die Voraussage sei gewagt, daß die Entscheidung gegen den Abgeordnetensitz und für die öffentliche Verwaltung ausfallen wird.

Cornelius Bormann