

Einschränkung auch des Kurzzeitparkens wird nicht zu umgehen sein. Die Stadt ganz vom Individualverkehr freizumachen, scheint mir nicht möglich zu sein.

Zur Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs als des eigentlichen Trägers des innerstädtischen Verkehrs scheint mit dringend notwendig:

1. Der verstärkte Ausbau eines kreuzungsfreien, öffentlichen Nahverkehrssystems (S- und Stadtbahnen). Verstärkte Finanzaufweisungen für diesen Ausbau.
2. Gewährung bzw. Verstärkung der Investitionen der öffentlichen Hand zur Verbesserung der Anlagen und zur Beschaffung von Fahrzeugen und sonstigen Betriebsmitteln.
3. Steuerliche Erleichterungen und Abgeltung gemeinschaftlicher Leistungen.

Diese Maßnahmen werden wesentlich dazu beitragen, mit der drohenden Blechlawine in unseren Städten fertig zu werden und zu zwar nicht autogerechten, aber verkehrsgerechten Städten zu kommen.

F.D.P.: Individualverkehr und öffentlicher Nahverkehr müssen sich ergänzen

Zu diesem Thema erklärt der verkehrspolitische Sprecher der F.D.P.-Fraktion, Eberhard Wilde:

Die Verkehrsmisere speziell unserer Innenstädte ist nur durch den teilweisen Verzicht auf den privaten Pkw und die Benutzung öffentlicher Massenverkehrsmittel vor allem in den Hauptverkehrszeiten lösbar.

Der Wandel in den Verkehrsgewohnheiten kann nicht durch Verbote oder einschneidende Abgaben und Gebühren erzwungen werden, solange nicht ein Bündel von Maßnahmen und nicht nur Einzelaktionen für ein bedarfsgerechtes Beförderungsangebot mit öffentlichen Verkehrsmitteln bereitgestellt wird. Administrative Maßnahmen allein sind nach Auffassung der F.D.P.-Fraktion kein geeignetes Mittel, das Verhalten der Verkehrsteilnehmer zu beeinflussen. Die Bereitschaft von Autofahrern, Massenverkehrsmittel zu benutzen, hängt wesentlich von der Bequemlichkeit, Schnelligkeit und Frequenz dieser Verkehrsmittel ab. Ein Faktor von erheblichem Gewicht ist die Parkmöglichkeit vor der Stadt für den Berufsverkehr (park and ride) und die Parkmöglichkeit für den Einkaufs- und Freizeitverkehr (park and go).

Um Stauungen und Geruchs- und Lärmbelastungen zu vermeiden, ist es weiterhin notwendig, den Durchgangsverkehr um die Stadt herumzuführen, die City von Dauerparkern freizuhalten und die Verkehrsspitzen durch Maßnahmen wie gleitende Arbeitszeit, gestaffelten Schulanfang und auch flexiblere Öffnungszeiten der Geschäfte abzubauen.

Das Automobil hat unsere Gesellschaft geprägt und dem einzelnen eine große Mobilität verliehen, die nicht eingeschränkt werden darf. Das Verkehrsproblem unserer Städte ist nicht im Gegeneinander, sondern nur durch Koordination und Kooperation zwischen Individualverkehr und öffentlichem Verkehr zu lösen.

Porträt der Woche

Er muß schon ein paarmal Bochum sagen, bevor man mit Sicherheit behaupten darf, daß seine Wiege nicht weit vom Pütt gestanden hat. Im längeren, temperamentvollen Dialog offenbart sich dann jedoch mühelos auch in der Artikulation, woraus Friedhelm Simelka, Landtagsabgeordneter seit 1966, in seiner Haltung nie ein Hehl macht: er ist ein waschechter Sohn des Ruhrgebiets. Mit ausgiebiger Erfahrung in den Industrien, die seine Heimat und ihre Menschen prägten, und mit dem Mitgliedsbuch nicht nur der Gewerkschaft Erziehung und Wissenschaft, sondern auch der IG Metall. Sein Vater, den er mit 14 Jahren durch ein Grubenunglück verlor, war Steiger. Er selbst arbeitete während des Studiums zum Diplom-Handelslehrer und -Kaufmann als Stahlwerker und brachte es unter Tage bis zum Gedingeschlepper.

Väterlicherseits aus Masuren — größter Wunsch: „einmal in Masuren wandern!“ —, mütterlicherseits westfälisch, zählt er zu jenem etwas schwerblütigen Menschen, der sich Erfolge gründlich, zuweilen mühsam, erarbeitet. Statt spektakulärer Blitzkarriere absolvierte er die harte „Ochsentour“ der Partei. Hatten blieb ein sensibles Gespür für die Bedürfnisse der Basis, auch jetzt noch, da er wegen Doppelmandatverbots in erster Linie ein Mann des Landtags ist.

Als Mitglied der SJD „Die Falken“ und ehemaliger SDS-Landesvorsitzender hätte der heute Vierzigjährige theoretisch das Zeug zu einem Flügelmann seiner Fraktion. Praktisch gründet sein Erfolg — nicht zuletzt die vom Wissenschafts- und Kulturreport unüberhörbar applaudierte Wahl in das wichtige Amt des Kulturausschussvorsitzenden — neben der fachlichen Qualifikation eher in seinem gesunden Verhältnis zur Mitte, dem Talent zum Ausgleich und einem ausgeprägten Sinn für Solidarität. Kameradschaft, nicht zu verwechseln mit Kumpaneij, ist ein Schlüsselwort zu seinem Selbstverständnis.

Erste Erfahrungen für das, was er halb scherzhaft seinen „Solidaritätskomplex“ nennt, der ihm selbst zu Rivalen ein gutes Verhältnis sichert, sammelte Friedhelm Simelka schon als Gymnasiast. Zunächst allerdings mit einer Panne: als er mit zwölf Jahren zum „Jungvolk“ wollte, erhielt er statt der erwarteten Zustimmung zum erstenmal in seinem Leben ein väterlich-kategorisches Nein und dazu die Darstel-



Friedhelm Simelka (SPD)
Vorsitzender des Kulturausschusses

lung der Vorgänge um 1933 — aus der Sicht eines überzeugten Sozialdemokraten. Simelka junior überlegte: „Vater kennst du, den Hitler haste selbst noch nie gesehen“ und entschied „also laß es!“ Wenige Jahre später und unter völlig anderem Vorzeichen kam es bei den „Falken“ doch noch zum intensiven Gruppenerlebnis. Hier lernte er seine Frau Christel kennen — inzwischen gehören zur Familie noch eine Tochter und ein Sohn —, hier beschloß er nach den starken Eindrücken in der Jugendarbeit, Lehrer zu werden.

Die Absage an den aus wirtschaftlicher Not aufgegebenen Traum vom Studium der Mathematik und Naturwissenschaften, Landtagskollege Professor Brüggemann war bei dem ausgezeichneten Abitur als Referendar mit von der Partie, reut Simelka heute nicht mehr. Als Bildungspolitiker kommt ihm die profunde Kenntnis der Schulpraxis, zu großen Teilen auch der betrieblichen Aus- und Weiterbildung, sehr zugute. Aus dieser Erfahrung wurde er zum grundsätzlichen Befürworter des dualen Systems in der beruflichen Bildung — „vorausgesetzt, in den Betrieben werden konsequente Mitbestimmung, in den Kammern paritätisch besetzte Bildungsausschüsse realisiert.“

Eigene Erfahrung schwingt auch da mit, wo er gegen das „Gießkannenprinzip heutiger Förderung“ zu Felde zieht: „Hier ist die soziale Gerechtigkeit zugunsten der formalen auf der Strecke geblieben!“ Der Ausschussvorsitz gibt ihm neue Möglichkeiten, den Hebel da anzusetzen, wo er Änderungen für nötig und möglich hält. Und dazu zählt für den bei aller Kompromißbereitschaft zähen Verfechter seiner Ansichten quergebte durch alle Bildungsbereiche eine ganze Menge.

Ute Laura Lähnemann