

Verkehrsinfrastruktur an der Belastungsgrenze? - Die Sicht des Landes Nordrhein-Westfalen -

VON STAATSSSEKRETÄR DR. HEINZ NEHRLING

Das Thema, über das ich referiere, „Verkehrsinfrastruktur an der Belastungsgrenze?“, ist in die Frageform gekleidet; diese Form schließt gemeinhin ein, daß die Antwort nicht determiniert ist.

Aber sie ist unmißverständlich gegeben. Die Erfahrung zeigt jedermann, daß die Verkehrsinfrastruktur - wählt man den Zeitpunkt nur ungünstig genug - in fast allen Bereichen die Grenze ihrer Belastbarkeit erfährt und ihr - sowie der Umwelt - noch weit mehr zugemutet wird. Das Transportsystem ist in dem Maße empfindlicher geworden, wie sich die Abläufe massenhaft, also in großer Zahl, mit höherer Geschwindigkeit und eng aufeinander abgestimmt abspielen - die sich fortpflanzende IC-Verspätung oder die Verspätungen im Luftverkehr mögen als Beispiel dafür stehen, wie lokal begrenzte Ursachen weitreichende Auswirkungen haben.

Natürlich wird die Verkehrsinfrastruktur nicht 24 Stunden am Tag und über das ganze Jahr grenzbelastungsnah beansprucht, weil nicht alle Menschen ständig „unterwegs“ sein können oder wollen. Aber der Straßengüterfernverkehr weicht seit langem auf die Nachtstunden aus - wie immer mehr Ferienreisende beim Start in den Urlaub auch.

Daß die Bundesbahn Strecken im ländlichen Raum mit chronischer Unterbelegung stilllegen will, ändert nichts an der Tatsache, daß die Hauptabfuhrstrecken der Bahn zum Teil überlastet sind. Die Überlastungen treffen auch auf einzelnen Strecken den Eisenbahn-Güterverkehr, der angetreten ist, die verlorenen Anteile am Gesamtgüterverkehrsaufkommen wetzumachen, die ihm aus der Schrumpfung der Montantransporte entstanden sind. Warteschlangen als fühlbares Zeichen der Überlastung treten häufiger und über längere Intervalle auf - trotz gestaffelter Arbeitszeit und entzerrter Ferientermine. Mehr oder weniger ausgeprägt treten die Stauungen bei allen Verkehrsträgern auf, nicht immer sichtbar, aber stets spürbar: im Straßennetz der Städte, im Fernstraßennetz, im Eisenbahn- und Luftverkehr, selbst im westdeutschen Kanalnetz.

Es könnte nun gefolgert werden, die öffentliche Hand, der die Schaffung und Vorhaltung der Infrastruktur obliegt, habe den Wettlauf zwischen Nachfrage und Angebot verloren. Aber die Bedarfsdeckung im Verkehrswegeinfrastrukturbereich ist eben nicht nur eine Frage der Finanzierung, so schwierig sie sich auch gestalten mag. Wegeinfrastruktur stellt hohe Raumansprüche, und der Raum ist eine Ressource, die nicht vermehrbar ist, es sei denn, die Infrastruktur wird in das Erdinnere verlegt, was zwar für den öffentlichen Perso-

Dr. Heinz Nehrling
Staatssekretär des
Ministers für Stadtentwicklung, Wohnen
und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen
Breite Straße 31
4000 Düsseldorf 1

nennahverkehr der Großstädte seit Jahrzehnten ein kostspieliges, aber probates Mittel ist, nicht aber für die Distanzen des Schienen- und Straßen-Personenfernverkehrs geeignet ist.

Es ist unbestritten, daß die Ausstattung mit Verkehrsinfrastruktureinrichtungen notwendige Voraussetzung ist für die Wirtschaftskraft eines Raumes. Ihr Standard bestimmt wesentlich seine Lagegunst und damit die Wettbewerbsfähigkeit. Die Verkehrsinfrastruktur sollte grundsätzlich die nachgefragten Relationen nicht nur quantitativ, sondern auch qualitativ abdecken, d. h. die Mobilität von Personen, Gütern und Informationen sollte mit minimalem Zeit- und Kostenaufwand möglich sein. Der Faktor Zeit gewinnt in dem Maße an Bedeutung, wie menschliche Arbeitskraft und die Produkte einer hochentwickelten Volkswirtschaft wertvoller werden.

Diesen Grundsätzen steht der Wandel in den Wertvorstellungen gegenüber, der sich in den letzten eineinhalb Jahrzehnten formuliert und formiert hat. Die Erkenntnis von der Endlichkeit der Ressourcen spart die Verkehrspolitik nicht aus. Die vielfältigen geistigen Strömungen und schmerzlichen Ereignisse, die zu diesem Wertewandel geführt haben, sollen hier nicht untersucht werden. Fest steht, daß die Zeiten vorbei sind, in denen ein riesiger, aufgestauter Nachholbedarf nur hinsichtlich der quantitativen Bewältigung ein Problem darstellte. Raum, Luft, Wasser und Energie sind nicht unbegrenzt verfügbar, und je dichter ein Land besiedelt ist, und das trifft in Europa für die Bundesrepublik, in der Bundesrepublik für das Land Nordrhein-Westfalen in besonderem Maße zu, desto größer ist die auferlegte Beschränkung.

Es ist in diesem Zusammenhang auf das Phänomen der menschlichen Mobilität einzugehen, die ja ursächlich ist für die Problematik. Über eine relativ lange Zeitreihe beobachtet, beträgt das einer Person im Rahmen ihres täglichen Aktivitätsmusters zur Verfügung stehende durchschnittliche Mobilitäts-Zeitbudget ziemlich genau eine Stunde. Das ist der Zeitwert, den die Durchschnittsperson der Ortsveränderung zuliebe durchschnittlich aufwendet – offenbar eine Art Naturkonstante des Menschen, die auch in anderen Kultur- und Wirtschaftsräumen erkennbar ist. Mit Spannung wird auf die Ergebnisse der im nächsten Jahr anlaufenden dritten Erhebung über das Verkehrsverhalten der Bevölkerung, der „KON-TIV“, gewartet. Welchen Einfluß werden vermehrte Freizeit, steigendes frei verfügbares Einkommen, die Vermehrung der Haushalte, der höhere Anteil von Arbeitsplätzen im Dienstleistungssektor, die gestiegene Teilzeitarbeit, die wachsende Pkw-Verfügbarkeit älterer Menschen auf das Mobilitätsverhalten der Gesellschaft haben?

Mit zunehmender Geschwindigkeit der Verkehrsmittel wächst der Mobilitätsradius, das Mobilitäts-Wegebudget, und mit ihm die Länge der in Anspruch genommenen Verkehrsinfrastruktur. Das gilt auch für den Luftverkehr, denn die Flugreise gründet sich auf der Start- und Landebahn-Infrastruktur, ist eingebettet in die Flugsicherungsinfrastruktur und beginnt und endet mit der Inanspruchnahme von Straßen- oder Schieneninfrastruktur.

Verschiedentlich wurde die Meinung vertreten, die Telekommunikation könne den physischen Verkehr in weiten Bereichen ersetzen. Das hat sich nicht bestätigt. Im Gegenteil: Durch das in der Telekommunikation liegende Rationalisierungspotential, zu bezeichnen als Logistik des Personenverkehrs, wird die Mobilität eher gesteigert. Zum Beispiel hat das Telefon, eine frühe Form der Telekommunikation, zwar gewisse Fahrten oder Wege substituiert, aber eine viel größere Zahl erzeugt.

Die Entwicklung im Güterverkehr verläuft ähnlich. Die Prognosen für das Jahr 2000 weisen weitere Zuwächse auf. Lagerkosten werden substituiert durch Transportkosten. In gleichem Maße wird z. B. vom Staat erwartet, daß er das Kanalsystem durch kostspieligen Ausbau der vergrößerten Transporteinheiten anpaßt. Die „just in time“-Anlieferung, die aus Wettbewerbsgründen von der nachfragenden Wirtschaft präferiert wird, nimmt die Verkehrsinfrastruktur stark in Anspruch. Auch die Tendenz, die Zahl der Distributionszentren zu verringern mit der Folge steigender Transportweiten, schlägt auf die Straßeninfrastruktur zurück. Die Häufigkeit von Lieferungen in kleinen Mengen führt zu überproportionalem Einsatz von Fahrzeugen. Eine Fülle von Express- und Kurierdiensten ist entstanden, und der Express-Charakter wird oftmals auch öffentlich deutlich durch das eilige Halten mit Warnblinkern in der zweiten Parkreihe.

Mit der Herstellung des europäischen Binnenmarktes ab 1993 werden die Probleme, die der Straßengüterverkehr bei der Straßeninfrastruktur auslöst, größer. Dabei ist nicht so sehr die beim liberalen Szenario, also die bei freier Preisbildung, Aufhebung quantitativer Beschränkungen, Steuerharmonisierung, abgeschätzte Zunahme von täglich 3 400 Lkw-Fahrten das Entscheidende. Bedrohlich sind vielmehr die EG-Forderungen nach immer größeren, breiteren Lastzügen, nach höheren Achslasten, durch die die Straßen zerstört werden und zu volkswirtschaftlichen Schäden führen. Der Umfang wird erst richtig deutlich durch die Angabe, daß ein 40-Tonnen-Lastzug das bis zu Zwanzigtausendfache an Straßenerhaltung kostet wie ein Pkw. Die auf die öffentlichen Haushalte zukommenden Erhaltungsinvestitionen werden dadurch noch stärker steigen. Durch die Erhöhung des zulässigen Gesamtgewichts für Lastzüge von 38 auf 40 Tonnen und der Höchstlast der Antriebsachse von 10 auf 11 Tonnen werden sich in den 90er Jahren nach der Schätzung einer Arbeitsgruppe der Bundesländer und der Bundesregierung Mehrkosten für die Erhaltung der Bundesfernstraßen von jährlich ca. 300 Millionen DM ergeben. Die aus Gründen der Harmonisierung begrüßenswerte Einführung einer Schwerverkehrsgebühr liefert allerdings keinen nennenswerten Beitrag zur Deckung der Wegekosten, da sie bezüglich der nationalen Fahrzeuge einnahme-neutral wirkt.

Es ist zu konstatieren: der Verkehr wächst stetig, und die Zuwächse konzentrieren sich wesentlich auf den Verkehrsträger Straße, der kaum geeignet ist, den Bedarf durch Ausweitung des Infrastrukturangebotes zu decken.

Knapp ist auch der Luftraum. Er war 1987 mit 2,24 Millionen Flugbewegungen über der Bundesrepublik, davon 1 Million militärische Flüge, belastet. Bei den Flughäfen Frankfurt, München und Düsseldorf ist das Erreichen der Belastungsgrenze absehbar, und der Neubau von München II wird für überschaubare Zeiten der einzige Neubau eines internationalen Verkehrsflughafens in der Bundesrepublik bleiben.

Welche Möglichkeiten bestehen, um angesichts der überall erkennbaren Kapazitätsprobleme dem wichtigen Produktionsfaktor Verkehr die ihm zukommende Rolle zu sichern?

Denkbar sind folgende drei Lösungsansätze:

- Ausbau der Infrastruktur,
- Vermeidung der Überlastung durch ordnungspolitische Maßnahmen,
- Leistungssteigerung der vorhandenen Infrastruktur durch den Einsatz von Hochtechnologie.

Die ausschließliche Anwendung nur eines der Lösungsansätze verbietet sich aus jeweils unterschiedlichen Gründen: aus dem Mangel an Raum, aus dem erklärten Ziel der Liberalisierung des Verkehrsmarktes und aus der Schwierigkeit, in der erforderlichen kurzen Zeit die notwendige Hochtechnologie zu finanzieren und zu installieren. Eine Lösung wird nur in der Kombination der drei Ansätze mit unterschiedlichem Gewicht zu finden sein.

Eine nennenswerte Ausweitung der Straßeninfrastruktur ist aus den erwähnten Gründen nicht möglich. Ihr Umfang ist in Bedarfsplänen festgelegt. Neubauten dienen der Netzergänzung, um den Verkehrswert bereits bestehender Netzteile zu erhöhen, wobei die ökologischen Erfordernisse zu beachten sind. Am Beispiel der A 44 mit der Rheinquerung und dem Anschluß des Rhein-Ruhr-Flughafens Düsseldorf wird deutlich, daß das Land Nordrhein-Westfalen bestrebt ist, verkehrliche und ökologische Belange zu berücksichtigen, was seinen Preis hat.

Bei den sehr hohen Investitionskosten und nicht bzw. kaum ausgeweiteten Straßenbauhaushalten muß vor allem an die Substanzerhaltung gedacht werden, damit wir nicht in einen kettenreaktionsartigen Substanzverfall mit Folgen für die Leistungsfähigkeit geraten. Da ein Straßensystem ein funktional gegliedertes Ganzes ist, gilt diese leistungserhaltende Vorsorgepflicht für alle Straßenkategorien.

Die Straßeninfrastruktur hat indes noch latente Reserven. Sie können mobilisiert werden durch Einführung von Verkehrsinformations- und -lenkungssystemen; Hochtechnologie also als raumsparendes Element. Durch Abbau der Spitzengeschwindigkeiten, ohne die eine kleine Schar besonders Eiliger nicht auszukommen glaubt, kann der Verkehrsfluß verstetigt werden; der dabei eintretende positive Effekt auf das Unfallgeschehen ist dabei noch höher zu bewerten, als die leistungssteigernde Wirkung. Deshalb sind wir auch für Tempo 130 auf Autobahnen. Am Beispiel des Kölner Autobahnringes zeigt sich das sehr deutlich: nach Einführung der Geschwindigkeitsbegrenzung auf 100 km pro Stunde hat die Zahl der schweren Unfälle um 20 % abgenommen, die Belastung ist um 15 % gestiegen. Im übrigen Autobahnnetz des Landes ist die Zahl der Verletzten um 27 % gestiegen.

Das Hauptziel der Verkehrspolitik des Landes Nordrhein-Westfalen muß der besonderen Herausforderung entsprechen, die hohen Mobilitätsbedürfnisse so sicher *und* umweltgerecht wie möglich zu erfüllen. Das Land räumt dabei den Maßnahmen, die den Modal Split zugunsten umweltschonender Verkehrsmittel verändern, die größte Wirksamkeit ein gegen die Überlastung der Verkehrsinfrastruktur.

An dieser Stelle weitet sich das Thema fast zwangsläufig: Neben dem Untersuchungsgegenstand „Belastungsgrenze der Verkehrsinfrastruktur“ tritt drängend das Problem „Belastungsgrenze des Menschen“.

Bei fast allen Maßnahmen der Verkehrsinfrastruktur müssen die Wirkungen dieses immer enger werdenden Geflechts auf den Menschen, auf seinen Lebensraum, berücksichtigt werden. Daraus leiten sich einige Einzelziele ab.

Ein Ziel ist: Ausbau und Nutzungsbegünstigung öffentlicher Verkehrsmittel als Alternative zum Individualverkehr. Dazu gehört der weitere Ausbau des Schnellbahnnetzes in den Ballungsräumen des Landes, ferner die Beschleunigung und Bevorrechtigung des Straßenbahn- und Busverkehrs - wiederum ein Anwendungsgebiet der Hochtechnologie mit kapazitäts-

steigernder Wirkung. Um die Vorzüge des jeweiligen Verkehrsmittels nutzen zu können, gehören Park- and Ride- sowie Bike- and Ride-Plätze zum integrierenden Bestandteil der Strecken.

Der Ausbau des Schnellbahnsystems in den Ballungsräumen Rhein-Ruhr und Rhein-Sieg begann 1968 praktisch aus dem Nichts. Das höchstverdichtete Ballungsgebiet Europas hatte kein Nahverkehrs-Schienensystem. Die Bewohner des Rhein-Ruhr-Raumes waren fast ein volles Jahrhundert von der Verkehrsentwicklung ausgegrenzt worden. An diesen verkehrspolitischen „Untaten“ der damals Mächtigen haben wir bis heute zu leiden. Bund und Land bemühen sich gemeinsam, das hundertjährige Vakuum auszufüllen. Bis 1987 sind von Bund und Land für das S-Bahn-Netz 2,8 Mrd. DM eingesetzt worden. Die Investitionen für die netzergänzende kommunale Stadtbahn betrug im gleichen Zeitraum 7,7 Mrd. DM. Bis 1995 werden im Rahmen des Ausbauplanes weitere 7,5 Mrd. DM benötigt. Erst dann wird man von einem wirklichen Schienen-Nahverkehrssystem sprechen können.

Ein weiteres Einzelziel strebt den ökologischen und sozialverträglichen Aus- und Umbau des Verkehrsnetzes an. Es leuchtet ein, daß ein Land, das doppelt so dicht besiedelt ist wie das übrige Bundesgebiet, besondere Probleme hat bei der Realisierung von Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen. Einen Kilometer Verkehrsweg in hochverdichtetem Gebiet zu bauen ist ungleich teurer als in weniger sensiblen Räumen. Die Notwendigkeit, die Menschen zu schützen, die unmittelbar an einer stark belasteten Autobahn wohnen und die nur wenige, kurze Nachtstunden unbelästigt bleiben von Lärm und Abgas, rückt immer stärker in den Vordergrund. Diese Fälle sind häufig im Rhein-Ruhrgebiet. Ein Beginn ist z. B. gemacht bei der A 430 in Bochum. Diese hochbelastete Fernstraße, an die die Bebauung bis zu 5 m heranreicht, ist nachträglich abgedeckt, eingetunnelt worden. Für die angrenzenden Ortsteile hat sich damit auch die städtebauliche Situation verbessert. Finanziert wurde diese Maßnahme überwiegend aus Städtebauförderungsmitteln. Weitere Abdeckungen sind vorgesehen, so in Essen (A 430), Düsseldorf (A 44), Köln (A 57) und Dortmund (B 236).

Entlastend wirkt auch der umweltgerechte Bau von Ortsumgehungen. Im Bundesstraßenbereich sind dafür in Nordrhein-Westfalen im Rahmen des 4. Fünfjahresplanes (1986—1990) 840 Millionen DM vorgesehen. Bei den Landesstraßen sieht der entsprechende Ausbauplan im Zeitraum 1988 bis 1992 für Ortsumgehungen fast 1,2 Mrd. DM vor, das sind 54 % des Gesamtvolumens.

Die Kapazität der Stadtstraßen wird stark beeinflusst vom Standort der Parkhäuser und Tiefgaragen. Liegen sie in oder nahe der Innenstadt, konzentrieren sie starke Verkehre auf sich und schmälern die ohnehin beschränkte Kapazität der Straßen zum Nachteil des Wirtschaftsverkehrs, der auf das Auto angewiesen ist.

Das gewandelte Bewußtsein hat zu einer Renaissance des Fahrradverkehrs geführt. Anders, als es früher nötig war, ist er auf eine Trennung vom motorisierten Verkehr angewiesen, wenn die Sicherheit gewährleistet werden soll. Er braucht also ein Netz, und Netz heißt auch hier die zusammenhängende Infrastruktur.

Für viele Wege wird das Auto nur deshalb benutzt, weil anders die Gefährdung zu groß ist. Insofern wirken Radverkehrsanlagen kapazitätserweiternd über ihren eigenen Infrastrukturanteil hinaus.

Die Landesregierung hat bereits 1978 ein Sonderprogramm zur Förderung des kommunalen Radwegebaues eingerichtet. Seither sind den Gemeinden 280 Mio. DM für den Bau von 1.300 km Radwegen zur Verfügung gestellt worden. Ergänzend dazu tritt die Förderung des Radwegebaues im Rahmen der Straßenbauförderung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz und nach § 5 a Fernstraßengesetz, die seit 1978 250 Mio. DM betrug für 800 km Radwege.

Ein weiteres Teilziel umfaßt die Verlagerung des Fernverkehrs mit Gütern und Personen auf die Schiene. Das verlangt deren Ausbau. Das heutige Streckennetz der Bahn stammt aus der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts, und die Zeit ist reif, es den gestiegenen Ansprüchen hinsichtlich Reisegeschwindigkeit und Komfort anzupassen. Der im Bundesverkehrswegeplan festgelegte Ausbau des Hochgeschwindigkeitsnetzes im Rad/Schiene-System ist begrüßenswert. Bezüglich der wichtigsten Neubaustrecke, Köln-Rhein/Main, hat die Landesregierung sehr nachdrücklich und wiederholt gefordert, daß die Bundesregierung sich nunmehr kurzfristig für eine Trasse, ob rechtsrheinisch oder linksrheinisch, entscheidet. Diese Strecke, die im künftigen ICE-Netz erhebliche Neuverkehre an sich bindet und so den Schlüssel für die angestrebte Substitution darstellt, ist die dringend erforderliche Verbindung des Rhein/Ruhr-Raumes mit den südlichen und südwestlichen Ballungsräumen der Bundesrepublik. Sie bringt im Zusammenwirken mit der Hochgeschwindigkeitsverbindung Köln-Brüssel-Paris/London eine erhebliche Verbesserung der Lagegunst der Industrieregion Nordrhein-Westfalen. Da der Neubau der Strecke Köln-Rhein/Main geraume Zeit dauert, fordert das Land Nordrhein-Westfalen den Ausbau der Strecke Dortmund-Paderborn-Kassel, um über den Ostkorridor Hannover-Würzburg nach Süden anzuschließen - im übrigen auch ein erklärtes Ziel der hessischen und der bayerischen Staatsregierungen.

Kapazitätssteigernde Wirkung hat auch ein verbessertes Angebot an Autoreisezügen, die Ausweitung des Containerverkehrs und der „Rollenden Landstraße“ mit der Steuerung durch Güterverkehrszentren. Da bekanntlich ein enger wechselseitiger Zusammenhang zwischen Güter- und Nachrichtenströmen besteht, gehören - als notwendige Ergänzung der klassischen Wegeinfrastruktur - verkehrssystemübergreifende Telekommunikationseinrichtungen zur optimalen Infrastrukturausstattung einer hochindustrialisierten, arbeitsteiligen Volkswirtschaft.

Der Ausbau des Hochgeschwindigkeitsnetzes entlastet nicht nur die Straßeninfrastruktur, sondern auch den Luftraum. Besonders effizient ist die Anbindung an internationale Verkehrsflughäfen, wie sie in Frankfurt, Zürich, Genf vorhanden, in Paris geplant ist. Das ist vorteilhaft für alle Beteiligten, es entlastet den Luftraum, die Flugsicherung und die Flughäfen.

Für den Fall, daß sich die Bundesregierung für die rechtsrheinische Führung der ICE-Trasse Köln-Frankfurt entscheidet, wird sich die Landesregierung von Nordrhein-Westfalen für die direkte Anbindung des Flughafens Köln/Bonn an diese Strecke einsetzen.

Das vierte Teilziel schließlich verfolgt die umfassende Verkehrsberuhigung in allen Wohngebieten. Dem liegt die Erkenntnis zugrunde, daß Autofahren und Wohnen auf verträgliche Weise miteinander zu verknüpfen sind. Das bedeutet, alle Maßnahmen des Verkehrs und der Stadtentwicklung müssen die Qualität des Wohnens und die Sicherheit auch des schwächeren Verkehrsteilnehmers verbessern.

Es ist zu erinnern an die heute nicht mehr wegzudenkenden Fußgängerzonen in den Innenstädten. Ihre Einrichtung löste anfangs Kritik aus, die Anlieger befürchteten Einbußen. Seit sich die Anlieferung für alle Teile befriedigend geregelt hat, prägt die Fußgängerzone die Qualität der Innenstadt. Hier sind frühe Beispiele gegeben für das Miteinander verschiedener Verkehrsarten und die Rückbesinnung auf das Wesen der Stadt. Ähnlich ist auch die flächenhafte Verkehrsberuhigung in den Wohngebieten zu sehen. Sie stellt vor allem keine Minderung der Kapazität dar, die dort, im Wohngebiet, niemals im Vordergrund steht, aber sie bedeutet Sicherheit, vor allem für Kinder und ältere Mitbürger. Das auf Vorsicht und gegenseitige Rücksichtnahme gründende Verhalten des stärkeren Verkehrsteilnehmers gegenüber dem schwächeren spielt sich auch hier ein. Es ist zu hoffen, daß wir bezüglich der Geschwindigkeit den gleichen, souveränen Umgang mit dem Auto lernen, der die Amerikaner auszeichnet.

Die Erfahrungsberichte der Länder über die Tempo-30-Einführung werden - so hat die Verkehrsministerkonferenz der Länder am 28. Oktober 1988 beschlossen - so rechtzeitig vorgelegt, daß der Bundesminister für Verkehr die erforderliche Verordnung rechtzeitig zum 1. Januar 1990 vorlegen kann.

Zu dem eingangs erwähnten Einsatz von technologischen Neuerungen zur Lösung von Kapazitätsproblemen der Verkehrsinfrastruktur gehört auch die Magnetbahn Transrapid.

Bekanntlich ist die Grenze der Leistungsfähigkeit des Rhein-Ruhr-Flughafens Düsseldorf in absehbarer Zeit erreicht. Der nur 50 km entfernte Flughafen Köln/Bonn hat dagegen weitreichende Kapazitätsreserven dank eines längeren und leistungsfähigeren Start/Landebahn-Systems, das zudem kaum Nachtflugbeschränkungen unterliegt infolge seiner günstigen Lage zu Wohnsiedlungsbereichen.

Wenn beide Flughäfen bodenseitig verbunden wären durch ein schnelles Verkehrsmittel, würde aus den Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn eine operative Einheit werden, der internationale Großflughafen Nordrhein-Westfalen. Der Gesamtnutzen dieses zusammengefaßten Start/Landebahn-Systems, das gegenüber anderen Großflughäfen nur die Besonderheit weiter auseinander liegender Bahnen aufweist, dieser Gesamtnutzen ist größer als die Summe der Teilnutzen.

Zu beachten ist, daß die Konkurrenz in Form der BENELUX-Flughäfen genügend Raum für weiteres Wachstum hat, insbesondere Amsterdam Schiphol, wo der Bau einer fünften Startbahn erwogen wird.

Belegt ist die starke Affinität zwischen den Außenhandelsumsätzen einer Region und der Zahl ihrer Auslandsflüge. Für die exportorientierten Wirtschaftsregionen des Landes Nordrhein-Westfalen ist ein leistungsstarker internationaler Flughafen gleichbedeutend mit Wirtschaftswachstum. Die Umkehrung gilt ebenfalls: der einsetzende Strukturwandel der Ruhrgebietswirtschaft würde durch Engpässe im Luftverkehr empfindlich gestört.

Daß diese räumliche Verknüpfung auch die Kooperation der Flughafengesellschaften verlangt, versteht sich fast von selbst, und ich bin sicher, daß die eingeleiteten Aktivitäten der Anteilseigner beider Flughäfen bald zu einem Ergebnis führen. Die Landesregierung von Nordrhein-Westfalen hat sich eindeutig für diese administrative Kooperation ausgesprochen; sie setzt sich ebenfalls für den Bau der Magnetbahn Transrapid als Anwendungsstrecke

zur Verbindung beider Flughäfen ein. Die Entscheidung über die Transrapidstrecke liegt bei der Bundesregierung. Die Landesregierung hat auf den Vorteil des Baues gerade dieser Strecke hingewiesen, weil sie das im Aufbau befindliche ICE-Netz der Deutschen Bundesbahn nicht konkurrenziert, was bei anderen in der Diskussion stehenden Transrapid-Strecken der Fall ist. Durch die Magnetbahnverbindung wird der erforderliche Ausbau des Rhein-Ruhr-Flughafens Düsseldorf nicht überflüssig, wie man unschwer aus den Störungen des unlängst eingetretenen Zwischenfalls folgern kann.

An dem Beispiel der Magnetbahnverbindung wird deutlich, daß die Hochtechnologie kapazitätserweiternd wirkt, Potentiale weckt.

Die erwarteten überproportionalen Zuwächse im Luftverkehr – erst recht im Hinblick auf die Deregulierung ab 1993 – stellen das Gesamtsystem mit den Hauptfunktionsträgern Luftverkehrsgesellschaften, Luftraumverwaltung und Flugsicherung, Flughäfen vor schwerwiegende Aufgaben, die sie nur durch den Einsatz von Hochtechnologie lösen können: neue, schnellere Flugsicherungsrechnersysteme, leistungsstärkere Kommunikationssysteme, hochauflösende Radarsysteme.

Es ist keine Frage: Wir können der Forderung, die der Verkehr an uns und unsere Umwelt richtet, nicht ausweichen. Die wirtschaftliche Existenz und das Wohlergehen der Menschen unseres Landes hängt davon ab, wie wir ihr begegnen.

Wir haben die Hilfsmittel dafür:

- Den *Erfindergeist*, der uns den Einsatz elektronischer Steuerungs- und Informationssysteme gestattet,
- das *Nachdenken* darüber, daß nicht alles, was technisch machbar ist, auch gemacht werden muß und
- die *Erkenntnis*, daß weitere Verkehrswegeinfrastruktur nur umweltschonend gestaltet werden darf und verträglich mit den weitreichenden Bedürfnissen des Menschen, die weit mehr umfassen, als das ständige Unterwegssein.

Unser Tun wird künftig auch daran gemessen werden, ob wir uns im rechten Gebrauch dieser Hilfsmittel geübt haben.