

nach verkehrspolitischen Erwägungen.

2. Durch die Errichtung von Park-and-Ride-Systemen an Schnellbahnstationen im Umland oder durch Zubringerbusse von diesen Punkten zu den Arbeitsplätzen sind die Dauerparker aus den Stadtzentren zu verbannen.
3. Im Ausbau befindliche Stadtbahnlinien müssen durch Inbetriebnahme fertiger Teilstrecken einen Verkehrswert erhalten.
4. Das Verkehrspotential der Taxen muß tariflich und organisatorisch in den Verkehrsbund mit einbezogen werden.

Dem Autofahrer, der die Innenstädte anfährt, um die dortigen Dienstleistungen oder Kommunikationsmöglichkeiten in Anspruch zu nehmen, ist, solange kein voll ausgebautes ÖPNV-System vorhanden ist, als Kurzparker eine Chance zu geben.

Bei allen Maßnahmen ist stets zu berücksichtigen, daß die Attraktivität der vorhandenen Stadtzentren ausgebaut und nicht durch eine Verlagerung vorhandener Funktionen auf die grüne Wiese mit einer autogerechten Anbindung vermindert wird.

### F.D.P.: Keine radikalen Lösungen

Für die F.D.P.-Fraktion erklärt der Abgeordnete Eberhard Wilde:

Die Motorisierung hat sowohl Mobilität in Freiheit für den einzelnen als auch Probleme für die Gesamtheit hervorgeufen.

Durch die starke Verdichtung von Arbeitsplätzen in den Innenstädten ist die Lösung der City-Verkehrsprobleme vordringlich geworden. Neue verkehrspolitische Konzeptionen haben dem insoweit Rechnung getragen, als nicht mehr die „autogerechte“ Stadt propagiert wird, sondern die menschenfreundlichere Überlegung überwiegt, daß sich der Verkehr der Stadt anzupassen habe. Konkret heißt dies: Abkehr vom Alleinanspruch des Autos und Hinwendung zu öffentlichen Verkehrsmitteln.

Bei der Realisierung einer solchen Konzeption sind vorzeitige, radikale oder ideologisierte Patentlösungen im Rahmen einer Anti-Auto-Welle ebenso falsch wie die kritiklose Autobeachtung von ehemals. Die Lösung des City-Problems kann somit nicht durch ein „Dichtmachen“ erreicht werden.

Da die Stadtzentren weiterhin leicht erreichbar sein müssen, die meisten Massenverkehrsmittel aber gegenwärtig nicht attraktiv, zu unwirtschaftlich, zu unregelmäßig, zu teuer oder gar nicht vorhanden sind, können die modernen S- und U-Bahn-Netze und neue Verkehrssysteme wie „Kabinentaxi“ oder „Transurban“ nur als Ergänzung zum Auto verstanden werden.

Erst wenn in Zukunft zufriedenstellende Transportalternativen vorhanden sind, wird die Bedeutung des Autos relativiert. Bis zu diesem Zeitpunkt gilt es, nüchtern alle Möglichkeiten zu beurteilen, die den City-Verkehr für die Gesamtheit erträglich machen. Dazu zählen unter anderem Verwirklichung des Park-and-ride-Systems, Gebührenerhöhungen für Dauerparker, Kilometerpauschalen für Benutzer öffentlicher Verkehrsmittel, gestaffelte Arbeitszeiten und Schulbeginnzeiten.

## Porträt der Woche

Um es gleich vorwegzunehmen: Klaus Evertz (CDU) braucht für die Beantwortung der sattsam gestellten Frage nach der Freizeitbeschäftigung Zeit. Stockend und ein wenig verwundert „übersetzt“ der mit 29 Jahren jüngste Abgeordnete im Düsseldorfer Landtag die Frage erst einmal selbst: „Meinen Sie den vorpolitischen Raum?“ Angesichts dessen ist die Antwort des Landesvorsitzenden der Jungen Union Rheinland — Schwimmen und Tennisspielen — zweitrangig für eine einigermaßen genaue Persönlichkeitsskizze. Vielmehr scheint die Art der Sprache, deren sich Klaus Evertz vor allem auf den Sitzungen der Jungen Union befließt, zu beweisen, daß mit dem 1,91 Meter großen Krefelder so etwas wie ein „politisierter Nachwuchspolitiker“ in den vorderen Reihen der rheinischen CDU Platz gefunden hat. Die Sprache der Wissenschaft und des Apparats, durch den rheinischen Tonfall gefärbt, geht dem Oberleutnant der Reserve — „ich war drei Jahre bei der Bundeswehr“ — ebenso flüssig von der Zunge wie ein „Juso oder Judo“. Zu ihnen hegt er jedoch keine Sympathien: „Wir von der JU stimmen im Gegensatz zu denen mit den gesellschaftspolitischen Grundprinzipien unserer Partei überein.“

Dieses kurz nach seiner „Nichtwahl“ als stellvertretender rheinischer CDU-Landesvorsitzender in Frimmersdorf ausgesprochene Treuebekenntnis scheint angesichts eines von Klaus Evertz propagierten „Konfliktkurses“ mit der Partei auf den ersten Blick einigermaßen verwunderlich zu sein. Doch liegt in der Begründung, die der Rechtsreferendar — zur Zeit bei der Staatsanwaltschaft Moers — für sein „Durchfallen“ anführt, vielleicht ein Schlüssel zu seiner Persönlichkeitsstruktur:

„Wir hatten von der Jungen Union unseren Anspruch nach Jahren des Ausgesperrtseins vom Landesvorstand zu hoch angesetzt gehabt.“ Dabei hatte die JU ihren „Anspruch“ — und das spricht für die Fähigkeit von Klaus Evertz, auf der Tastatur des Apparats jetzt schon vorzüglich spielen zu können — sorgfältig vorbereitet. Ein auf dem rheinischen Landesparteitag offen ausgesprochenes Geheimnis besagte, daß die CDU-Nachwuchsortorganisation die Kandidatur ihres Vorsitzenden präzise mit den Sozialausschüssen und der Mittelstandsvereinigung „getimed“ hatte und nur das Fehlen der Frauenvereinigung auf dem JU-Wahlticket Klaus Evertz um den Erfolg brachte.



Klaus Evertz (CDU)

Am Anfang der „Polit-Karriere“ des Parlament-„Benjamins“, die bei vielen Nachwuchspolitikern der anderen Parteien gleich oder zumindest ähnlich verläuft, stand die Analyse: „Die notwendigen politischen Änderungen in der CDU wurden, als ich 1962 in die Partei eintrat, zu langsam verwirklicht.“ Dieser Erkenntnis ließ Evertz ein strategisches Konzept folgen, das in Krefeld der CDU die absolute Mehrheit im Rat und der JU das Übergewicht bei den Parteimandaten sicherte. Das strategische Konzept, bekennt der in Frimmersdorf immerhin mit hoher Stimmenzahl als Beisitzer in den Landesvorstand gewählte Jung-Politiker mit Stolz, brachte ihn innerhalb der CDU „ins Gespräch“ und wird mittlerweile von zahlreichen Gliederungen der Partei nachgeahmt.

Den Taten in der Seidenstadt folgen schon bald Daten, die den steilen Aufstieg von Evertz markieren: 1966, vier Jahre nach dem Parteieintritt, bereits Mitglied des CDU-Kreisvorstandes und JU-Kreisvorsitzender; dann im Abstand von jeweils zwei Jahren Mitglied des JU-Landesvorstandes, stellvertretender JU-Landesvorsitzender und schließlich 1972 JU-Landesvorsitzender und Kreisvorsitzender der CDU. Dazwischen liegen noch der Eintritt in die Landespolitik als Abgeordneter und zudem die Mitgliedschaft in der Landschaftsversammlung sowie im Krefelder Stadtrat, dem er jedoch mittlerweile entsagte. Wenn man, was zum Schluß erlaubt sei, das Wort Senecas „Das glückselige Leben beruht auf einer unerschütterlichen inneren Ruhe und einer festbegründeten Zuversicht“ zitiert, dann darf man sicher sein, daß Klaus Evertz beide Eigenschaften helfen, auch in Zukunft die Erfolgsleiter weiter nach oben zu klettern.

Martin-O. Schmuck