

Schriften des Deutschen Gemeindetages 8

Besser leben,
besser wirtschaften
durch optimale Verkehrsleistungen
in einem
umfassenden Verkehrsnetz

Herausgegeben

vom

Deutschen Gemeindetag

1968

7. Den Bundesfernstraßenbau nicht einschränken; zusätzliche Mittel für die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden bereitstellen.
8. Regionale Verkehrsnetze wie in den Städten so auch auf dem Lande einrichten; Sonderverkehre soweit wie möglich vermeiden; Gesamtverkehrsbedienung unter Einschluß der Schülerbeförderung verbessern.
9. Spezifische Kraftverkehrsabgaben (Mineralölsteuer und Kraftfahrzeugsteuer) zweckbestimmt einsetzen und an Bund, Länder, Gemeinden und Gemeindeverbände im Verhältnis ihrer Baulast verteilen.
10. Die verkehrspolitischen Initiativen der Bundesrepublik Deutschland fortführen und für Europa nutzbar machen.

**Besser leben, besser wirtschaften
durch optimale Verkehrsleistungen
in einem umfassenden Verkehrsnetz**

Staatssekretär Professor Dr. Halstenberg*)

Meine sehr verehrten Damen und Herren!

Die Hauptversammlung des Deutschen Gemeindetages findet in diesem Jahr in Nordrhein-Westfalen statt. Herr Ministerpräsident Heinz Kühn hat mich gebeten, Ihnen seine und der Landesregierung Grüße zu Ihrer Versammlung zu übermitteln. Er wünscht Ihnen bei Ihren Beratungen, die sich ja in besonderem Maße mit den Fragen des Verkehrs befassen werden, viel Erfolg und Ihrer Zusammenkunft einen guten Verlauf. Sie haben Ihren diesjährigen Deutschen Gemeindetag unter das Generalthema: „Besser leben, besser wirtschaften durch optimale Verkehrsleistungen in einem umfassenden Verkehrsnetz“ gestellt. Sie machen damit deutlich, welcher Wert der Verkehrserschließung in den ländlichen Räumen, zu denen viele Ihrer Mitgliedsgemeinden gehören, zukommt. Diese ländlichen Räume sind zu einem Teil zugleich auch die wirtschaftsschwachen Gebiete der Bundesrepublik. Das ist auch der Landesregierung Nordrhein-Westfalen bewußt. Das hier zu einem Zeitpunkt zu versichern, zu dem die zukünftige Entwicklung des ganzen Landes durch die tiefgreifenden Wandlungen in seinen stark industrialisierten Ballungszonen nicht ungefährdet ist, erscheint hier besonders bedeutsam.

So sehr sich deshalb die Landesregierung im Interesse aller Räume um die Förderung und Erleichterung des industriellen Strukturwandels vor allem im Ruhrgebiet bemühen muß, sie

*) auf der Hauptversammlung des Deutschen Gemeindetages
am 3. 5. 1968

kann und will – wie der Herr Ministerpräsident mehrfach vor der Öffentlichkeit versichert hat – in ihrer Sorge um die Förderung der übrigen Gebiete des Landes nicht nachlassen.

Sie bringen im Thema Ihrer Tagung zum Ausdruck, daß verkehrspolitische Maßnahmen nicht isoliert betrachtet werden dürfen, sondern im Zusammenhang mit der Gesamtkonzeption der Verkehrspolitik und darüber hinaus mit den langfristigen Zielvorstellungen unseres Staates in Einklang stehen müssen. Der stark anwachsende Verkehr stellt Staat und Gemeinden vor Aufgaben, die für Bevölkerung und Wirtschaft von existentieller Bedeutung sind, die aber auch die finanzielle Kraft von Staat und Gemeinden in zunehmendem Maße in Anspruch nehmen. Gute Verkehrserschließung und -bedienung sind eine der wichtigsten Voraussetzungen für die Sicherung der wirtschaftlichen Entwicklung eines Raumes. Über verkehrstechnische, verkehrswirtschaftliche und finanzwirtschaftliche Fragen hinaus sind darum die verkehrspolitischen Einzelmaßnahmen auch im Zusammenhang mit Raumordnung und Landesplanung zu sehen.

Das Raumordnungsgesetz des Bundes bringt die Wechselwirkung von Raumordnung und Verkehr in den folgenden Grundsätzen zum Ausdruck:

1. Die verkehrs- und versorgungsmäßige Aufschließung, die Bedienung mit Verkehrs- und Versorgungsleistungen und die angestrebte Entwicklung sind miteinander in Einklang zu bringen.
2. In Gebieten, in denen die Lebensbedingungen in ihrer Gesamtheit im Verhältnis zum Bundesdurchschnitt wesentlich zurückgeblieben sind oder ein solches Zurückbleiben zu befürchten ist, . . . sollen die Lebensbedingungen der Bevölkerung, insbesondere die Wohnverhältnisse sowie die Verkehrs- und Versorgungseinrichtungen allgemein verbessert werden.

3. Der Verdichtung von Wohn- und Arbeitsstätten, die zu ungesunden räumlichen Lebens- und Arbeitsbedingungen sowie zu unausgewogenen Wirtschafts- und Sozialstrukturen führt, soll entgegengewirkt werden. . . Maßnahmen zur Erreichung dieser Ziele sind eine vorausschauende örtliche und regionale Planung, die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und der der Versorgung der Bevölkerung dienenden Einrichtungen.

Obwohl diese Grundsätze für die Fachplanung im Bereich des Verkehrs verbindlich sind, ist die Verkehrspolitik diesen Grundsätzen der Raumordnung bisher nicht immer gefolgt, weil der Ausbau der Verkehrswege, insbesondere des Straßennetzes, zunächst im wesentlichen darauf ausgerichtet werden mußte, den dringenden Nachholbedarf zu erfüllen. Um so mehr ist aber anzuerkennen, daß für die Zukunft die Berücksichtigung von Zielen der Raumordnung und Landesplanung bei der Verkehrsplanung in enger Zusammenarbeit des Bundesverkehrsministeriums mit dem für die Raumordnung zuständigen Bundesministerium des Innern und unter Beteiligung der Landesplanungsbehörden der Bundesländer gesichert erscheint. Den Vorarbeiten für den Zweiten Ausbauplan für die Bundesfernstraßen sollen erstmalig nicht allein verkehrstechnische Überlegungen, die sich aus der Belastung der Straßen ergeben, sondern auch die für die Raumordnung maßgebenden Kriterien, vor allem landesplanerische Zielprognosen der Bevölkerungsentwicklung und der Erwerbstätigkeit, zugrunde gelegt werden, um die zukünftigen Verkehrsströme und damit den Bedarf an Bundesfernstraßen und die Dringlichkeitsfolge der Baumaßnahmen zu ermitteln. Auch bei den Vorarbeiten zum Generalverkehrsplan des Landes Nordrhein-Westfalen ist die Landesplanungsbehörde maßgeblich beteiligt. Die einzelnen Verkehrsträger (Straße, Eisenbahn, Wasserstraße) oder Fern- und Regionalverkehr sollten nicht isoliert betrachtet werden. Das gesamte Verkehrsgefüge bildet eine Einheit. Es ist auch nicht möglich, das ländliche Verkehrswesen, das die hier in größerer Zahl vertretenen kleineren Gemeinden naturgemäß am stärksten interessiert, als ein räumlich oder

sachlich abgrenzbares Verkehrssystem zu werten. Die angestrebte optimale Funktionsfähigkeit des Verkehrssystems erfordert eine funktionsgerechte Entwicklung aller seiner Teile.

Auch unter regionalen Gesichtspunkten hat der Verkehr wichtige Funktionen der Raumordnung zu erfüllen. Das Ziel ist, alle Teilräume durch maßstabgerechte Verkehrsträger miteinander zu verbinden. Das bedeutet, daß Fernverkehrswege vornehmlich dem großräumigen Durchgangsverkehr, das regionale Verkehrsnetz aber dem örtlichen und zwischenörtlichen Verkehr dienen muß, und zwar so, daß beide Systeme sich nicht gegenseitig behindern, sondern als jeweilige Ergänzung aufeinander abgestimmt sind.

Die Raumordnungsfunktion des Verkehrs ist nach dem Erlaß des Raumordnungsgesetzes besonders aktuell geworden. In ländlichen Räumen sollen in einer für ihre Bewohner zumutbaren Entfernung Gemeinden mit zentralörtlicher Bedeutung einschließlich der zugehörigen Bildungs-, Kultur- und Verwaltungseinrichtungen gefördert werden. Die Bevölkerung in diesen Einzugsbereichen kann die Einrichtungen der öffentlichen Daseinsvorsorge aber nur benutzen, wenn entsprechend ausgebaut Verkehrswege und -verbindungen vorhanden sind. Auf den gleichen Überlegungen beruht der für das Land Nordrhein-Westfalen im Jahre 1966 aufgestellte Landesentwicklungsplan.

Diese und viele andere Fragen werden Sie im Verlauf dieser Tagung sicher noch erörtern und daraus die notwendigen Schlußfolgerungen ziehen. In diesem Sinne wünsche ich Ihrer Tagung einen erfolgreichen Verlauf!

**Besser leben, besser wirtschaften
durch optimale Verkehrsleistungen
in einem umfassenden Verkehrsnetz**

Bundesminister Georg Leber *)

Meine Damen und Herren,

die Problematik, mit der sich die Verkehrspolitik heute zu befassen hat, ist in einem wesentlichen Sinne auch eine erst-rangige Problematik unserer Gemeinden geworden. In der Zeit, in der der Freiherr vom Stein sich einmal mit Gemeinde-reform befaßt hat, gab es noch keine Eisenbahnen und noch keine Verkehrsprobleme, wie wir sie heute haben. Gerade auf dem Verkehrssektor drückt sich die große Wandlung aus, die sich vielfältig durch unser Volk und durch unsere Gesellschaft ergibt. Es wird nicht nur das Leben des Menschen davon betroffen, sondern das Wirtschaften wird weitgehend von dem Funktionieren des Verkehrssystems beeinflußt, aber auch das Leben der Menschen selbst ist davon abhängig geworden; Lärm und Belästigungen, die vom Verkehr ausgehen, Luftver-unreinigungen, Unfallgefahren, die Sicherheit, mannigfaltige ökonomische Probleme, die in die Haushaltsgestaltung auch der Gemeinden hineinreichen. Gestatten Sie mir, daß ich zu-nächst einen Überblick gebe über die Lage unseres Verkehrs-wesens, auch mit der Befürchtung, daß ich damit für viele nicht gar etwas Neues sage, aber doch um damit aufzuzeigen, wie alles ineinander verflochten ist und wie die Probleme der Ge-meinden eingebettet sind in die große Problematik und auch in die Möglichkeiten der Lösung, denen man sich zuwenden kann.

*) auf der Hauptversammlung des Deutschen Gemeindetages
am 3. 5. 1968