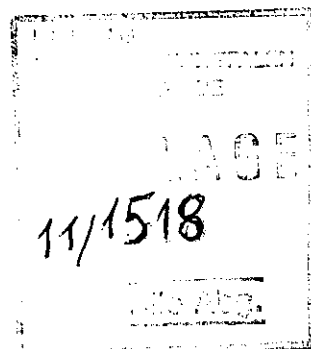


33 Seiten |



Ministerium für
**Stadtentwicklung
und Verkehr**
des Landes
Nordrhein-Westfalen



Einführung in den Haushalt 1993

Einzelplan 15

NRW.

Einführung

In dieser Einführung sowie dem Erläuterungsband zum Entwurf des Einzelplans 15 wird der finanzielle Handlungsrahmen für das Haushaltsjahr 1993 vorgestellt. Soweit nachfolgend in den Haushaltsansätzen Bundesmittel enthalten sind, stehen sie unter dem ausdrücklichen Vorbehalt der Verabschiedung des Bundeshaushaltes 1993.

Diese Einführung konzentriert sich, wie im Vorjahr, auf eine beschränkte Anzahl wesentlicher Vorhaben und Maßnahmen.

Die nachfolgende Gliederung orientiert sich im wesentlichen an der Reihenfolge der Aufgabenbereiche des MSV.

Aufgaben und Ziele der Ressortforschung

Die Ressortforschung des Ministeriums für Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (MSV) dient der Beschaffung von Informationen und Entscheidungsgrundlagen im Rahmen seiner Zuständigkeiten. Eingebunden in diese Aufgabe ist auch das Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung (ILS) in Dortmund.

Daneben hat die Nutzung des externen Sachverständigen von Hochschulen und außeruniversitären Forschungseinrichtungen einen hohen Stellenwert.

Neben grundlegenden Problem- und Maßnahmeanalysen und der vorausschauenden Evaluierung beabsichtigter Programme und Maßnahmen umfaßt die Ressortforschung auch die wissenschaftliche Begleitung und die nachträgliche Wirksamkeitsanalyse und -kontrolle.

In methodischer Hinsicht beschränken sich die Forschungsaktivitäten nicht nur auf die Erstellung von Gutachten, sondern erstrecken sich auch auf die Durchführung von Seminaren, Fachgesprächen, Kongressen und ähnlichen Formen des Gedankenaustausches und Wissenstransfers.

Die inhaltliche Schwerpunktsetzung, die sich im Rahmen der jährlichen Forschungsplanung konkretisiert, folgt den politischen Zielvorgaben. Einen wichtigen Schwerpunkt der Ressortforschung bildet dabei die Zielvorstellung einer integrierten sozial- und umweltverträglichen Stadtentwicklungs- und Verkehrspolitik.

Zahlreiche Forschungsvorhaben dienen zur Durchsetzung von Programmen und Maßnahmen im Zeichen der Vorrangpolitik für den ÖPNV. Um gesicherte Informationsgrundlagen zu erarbeiten und zuverlässige Verkehrsprognosen zu ermöglichen, ist die Erschließung und Nutzung verschiedener Datenbanken und Statistiken vorgesehen. Dabei sollen u.a. Fragestellungen

- zur Organisation des ÖPNV im ländlichen Raum,
- zur Regionalisierung der Bundesbusunternehmen und
- zum Einfluß des EG-Binnenmarktes auf die Verkehrssituation in NRW

Beachtung finden.

Außerdem soll 1993 mit vorbereitenden Untersuchungen für die Erstellung des ÖPNV-Bedarfsplanes begonnen werden.

Die für das Jahr 1990 vorliegenden Verkehrsdaten werden die Grundlage für eine auf das Jahr 2010 bezogene Prognose des Personen- und Güterverkehrs sein. Im Endergebnis sind Straßen- und Schienennetzbelastungen zu erwarten, durch die auch spezielle Informationen über die Verkehrszusammensetzung (Transit- und Fernverkehr), Engpässe und Auswirkungen auf die Umwelt abgeleitet werden können.

Die Verknüpfung verkehrspolitischer Zielsetzungen mit dem zukunftsorientierten Leitbild der Stadtentwicklung und Stadtökologie erfordert Untersuchungen zum Ausbau des ÖPNV, zur Vernetzung des ÖPNV mit anderen Verkehrsarten und zur Gestaltung fahrrad- und fußgängerfreundlicher Städte und Gemeinden.

Für 1993 vorgesehen sind außerdem Machbarkeitsstudien zur Einführung eines kooperativen Verkehrsmanagements und zu Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für straßenbaubedingte Eingriffe in Natur und Landschaft. Im Bereich der Verkehrssicherheit soll eine Untersuchung zur Gefährdung des Straßenverkehrs durch den Gebrauch von Alkohol und anderen Drogen durchgeführt werden.

Auch das Themenfeld "Denkmalschutz und Denkmalpflege" ist ein wichtiger Gegenstand der Ressortforschung, wobei 1993 die Erhaltenswürdigkeit von Industriedenkmalern einen Schwerpunkt darstellt.

Das ILS erarbeitet empirische Grundlagen und Entscheidungshilfen für die Landes-, Regional-, Stadtentwicklungs- und Bauleitplanung. Weitere Schwerpunkte liegen in der Erarbeitung wissenschaftlich begründeter Handlungsempfehlungen zur Verkehrsentwicklung und Verkehrsinfrastruktur sowie zu Verkehrstechniken und verkehrsbezogenem Umweltschutz. Durch die Herausgabe eigener Schriften und die Veranstaltung wissenschaftlicher Kongresse leistet das ILS einen wichtigen Beitrag auch zur interdisziplinären und über das Land hinausgreifenden Verknüpfung der maßgeblichen Wissenschaftsdisziplinen.

Themenübergreifend wird 1993 das Verbundprojekt Zukunftsforschung weitergeführt. Über das "Sekretariat für Zukunftsforschung" (SfZ) in Gelsenkirchen wird das MSV auf der Grundlage der vom wissenschaftlichen Beirat gebilligten Forschungsplanung die Landesregierung bei ihrer Auseinandersetzung mit Zukunftsfragen unterstützen.

Im Juni 1993 wird gemeinsam mit der OECD und der Stadt Düsseldorf eine Stadtverkehrskonferenz durchgeführt. Im Rahmen dieser Konferenz ist vorgesehen, internationale Erfahrungen mit dem Management des Stadtverkehrs zu erörtern und einem breiten Fachpublikum zugänglich zu machen.

Arbeitsstab Bonn

Die Verwirklichung der Einheit Deutschlands erfordert für die Region Bonn infolge des Verlusts hauptstadtbedingter Funktionen angemessene Ausgleichsmaßnahmen. Die Region soll neue Funktionen erhalten und als Standort mit zukunftsorientierter Wirtschaftsstruktur ausgebaut werden. Die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur spielt dabei eine wesentliche Rolle.

Das MSV hat in dem von der Landesregierung gebildeten "Arbeitsstab Bonn" an den Land-Bund-Verhandlungen über Ausgleichsmaßnahmen für die Region Bonn mitgewirkt und dabei im Zusammenwirken mit der Staatskanzlei und in Übereinstimmung mit Rheinland-Pfalz und den kommunalen Körperschaften die Forderung erhoben, daß der Bund für bestimmte Infrastrukturmaßnahmen abweichend von den allgemeinen Finanzierungsregelungen seine besondere Finanzierungsverantwortung anerkennt.

Beratungs- und Verwaltungshilfe für das Land Brandenburg

Auf der Grundlage der Verwaltungsvereinbarung mit dem Land Brandenburg vom 13. Februar 1991 leistet das MSV auf den Gebieten der Stadtentwicklung und des Verkehrs Beratungs- und Verwaltungshilfe und unterstützt die Bemühungen des Landes Brandenburg zur Durchsetzung einer ökologischen und sozialen Stadtentwicklungs- und Verkehrspolitik. Die Entsendung von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Ministeriums und der Regierungspräsidenten im Wege der Abordnung und im Rahmen einzelner Veranstaltungen ist dazu ein wesentlicher Beitrag. Auch ehemalige Bedienstete des Landes Nordrhein-Westfalen konnten als "Seniorexperten" für die Beratungshilfe in Brandenburg gewonnen werden.

Neben der Beratungshilfe durch entsandte Mitarbeiter hat das MSV bilaterale Hilfe bei der Erarbeitung von Rechtsvorschriften und bei der Wahrnehmung einzelner Verwaltungsaufgaben geleistet. Alle Beratungsangebote für das Land Brandenburg werden auch 1993 aufrecht erhalten.

Stadtentwicklung und Stadterneuerung

Auf dem Weg der ökonomischen und ökologischen Verbesserung unseres Landes soll zusammen mit den Städten und Gemeinden im kommenden Jahr ein beträchtlicher Schritt vorwärts gemacht werden. Mit dem gezielten und koordinierten Einsatz der Mittel aus der Städtebauförderung, der Gemeindeverkehrsfinanzierung, des Denkmalschutzes und des Grundstücksfonds werden wir die Standortbedingungen in unseren Städten und Gemeinden verbessern, vor allem, damit Arbeitsplätze gesichert und neue Arbeitsplätze geschaffen werden können und damit Wohnraum erhalten und neuer Wohnraum ermöglicht wird.

Es gehört zur Kontinuität in der nordrhein-westfälischen Stadtentwicklungspolitik, daß dabei den Belangen der Umwelt besondere Aufmerksamkeit zukommt und der soziale Ausgleich berücksichtigt wird.

Noch stärker als in den vergangenen Jahren wird in der praktischen Realisierung Wert auf größere Zielgenauigkeit und ein schnelleres Umsetzungstempo gelegt werden. Wir müssen schneller vorankommen und dafür auf unnötige Standards und zu aufwendige Maßnahmen verzichten. Dies gilt in gleicher Weise für die Verkehrs- wie für die Stadtentwicklungspolitik. Insbesondere in der Verkehrsberuhigung, bei der Einrichtung von Tempo 30-Zonen und bei der Wohnumfeldverbesserung hat das Ziel der flächendeckenden Verbesserung Vorrang. Manches Wünschenswerte muß und kann auf später verschoben werden, wenn es gelingt, das jetzt Notwendige konsequent und zügig zu realisieren.

Die mittelfristigen Programme der Stadterneuerung, der Gemeindeverkehrsfinanzierung, des Denkmalschutzes und des Grundstücksfonds sind darauf in den letzten Monaten konsequent ausgerichtet worden. Die Laufzeit dieser Programme bis zur Mitte dieses Jahrzehnts muß intensiv dafür genutzt werden, die großen Schwerpunkte der erhaltenden Stadterneuerung systematisch anzugehen, wie ich sie mehrfach formuliert habe. Es sind dies:

- Vorbereitung und Unterstützung des Wohnungsbaus durch Förderung des Flächenrecyclings, von Entwicklungsmaßnahmen, von Modernisierung, städtebaulichen Wettbewerben und von Baulückenmanagement;
- Verbesserung des Wohnumfeldes zur Stabilisierung hoch belasteter verdichteter Stadtquartiere;
- Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, der Schulwegsicherung, der Verkehrsentlastung und zur Attraktivitätssteigerung im Umfeld von Haltepunkten im öffentlichen Personennahverkehr;
- Förderung von Projekten zur Vorbereitung und Sicherung des Wirtschaftsstandortes Nordrhein-Westfalen, insbesondere gewerbliche Wiedernutzung von Brachflächen und Gebäuden sowie Standort-sicherung mit Gestaltungsanspruch zur städtebaulichen und landschaftlichen Einbindung nach der Idee "Arbeiten im Park";

- Förderung von Maßnahmen zur Erhaltung und Rettung des baulichen und archäologischen historischen Erbes, historische Stadt- und Ortskerne. Umnutzung von Baudenkmalern und Industriemuseen.

Für die Förderung der Stadterneuerung stehen 1993 rd. 490 Mio DM zur Verfügung. Darin sind 99,8 Mio DM Bundesmittel enthalten. Um flexibel auf sich wandelnde Bedarfe eingehen zu können, werden Verpflichtungsermächtigungen in Höhe von rd. 40 Mio DM vorläufig nicht in Anspruch genommen.

Die politischen Entscheidungen der Bundesregierung zur Steinkohle machen es notwendig, dem beschleunigten Abbau von Arbeitsplätzen im Steinkohlenbergbau durch strukturverbessernde Maßnahmen entgegenzuwirken. Hier ist es Ziel der Landesregierung, neben dem "Handlungsrahmen für die Kohlegebiete" ab 1993 ein mittelfristig begleitendes Stadterneuerungsprogramm zur Sicherung und Flankierung des Strukturwandels zu erstellen. Dieses Programm bezieht sich auf die Gebiete "östliches Ruhrgebiet", "Emscher-Lippe", "Niederrhein" und "Aachen-Heinsberg". Das Programm soll über eine Laufzeit von fünf Jahren 900 Mio DM umfassen. Es wird aus dem jährlich zur Verfügung stehenden Bereitstellungsrahmen Stadterneuerung finanziert.

Die großen Aufgaben der kommenden Jahre, vor allem zusätzlichen Wohnungsneubau zu ermöglichen, den Strukturwandel in den Kohlegebieten zu sichern und durch Flächenrecycling neue Arbeitsplätze zu schaffen, bedeuten eine äußerste Kraftanstrengung. Dazu ist das Land Nordrhein-Westfalen bereit. Es erwartet von der Bundesregierung, daß sie sich auch künftig ihrer Verantwortung für den Städtebau bewußt ist und damit die Zusagen einlöst, die sie in den vergangenen Jahren abgegeben hat. Es ist nicht zu verstehen, daß die Bundesregierung stets auf die besondere Bedeutung der Stadtentwicklung für den Strukturwandel hinweist, gegenüber den alten Bundesländern jedoch im Jahre 1991 die Bundesfinanzhilfen abrupt von 660 auf 380 Mio DM gekürzt hat.

Die Landesregierung erwartet, daß die Bundesregierung zu ihrem Wort steht und die Bundesfinanzierung in Höhe von 660 Mio DM für die alten Bundesländer wieder zur Verfügung stellt.

Kommunaler Straßen- und Radwegebau

Die Aufgabenfelder Stadterneuerung und Verbesserung des kommunalen Verkehrs unterliegen gegenseitigen Abhängigkeiten, die eine enge Verzahnung und abgestimmte Lösungsstrategien erfordern.

Im Mittelpunkt der Förderung des kommunalen Straßenbaus stehen in den 90er Jahren die Beschleunigung des ÖPNV und die Umgestaltung des Stadtverkehrs für mehr Sicherheit und Verträglichkeit. Es geht vor allem um die qualitative Verbesserung der vorhandenen, in den vergangenen Jahren mit erheblichen Zuwendungen geschaffenen Infrastruktur und die städtebaulich bestmögliche Organisation des Verkehrs.

Unerläßlich sind neben der Ausschöpfung der Möglichkeiten einer verbesserten Nutzung des vorhandenen Straßennetzes die städtebauliche Integration und die Stärkung der umweltfreundlichen Verkehrsarten.

Da der ÖPNV rund die Hälfte seiner Verkehrsleistungen durch Busse erbringt, ist er im kommunalen Straßennetz stärker zu berücksichtigen. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund zunehmender Verkehrsbelastungen und der damit einhergehenden Beeinträchtigung des ÖPNV im Straßenraum. Die mit der Novellierung des GVFG erweiterten Fördermöglichkeiten zur Verbesserung des ÖPNV durch Haltestelleneinrichtungen, Leitsysteme, Beschleunigungs- und Vorrangmaßnahmen werden aktiv genutzt. Die im Straßenraum bestehenden Fördermöglichkeiten werden durch das Aktionsprogramm zur Verbesserung des ÖPNV wirksam gebündelt und ausgeschöpft.

Zukunftsweisende Lösungen haben daher nicht nur auf historische Strukturen Rücksicht zu nehmen und für die Herausnahme des gebietsfremden Durchgangsverkehrs Sorge zu tragen, sondern müssen ebenso die Ausweitung des rad- und fußgängerfreundlichen Straßennetzes unterstützen.

Der Ausbau der Fahrradwege in den Städten und Gemeinden, Maßnahmen der Verkehrsberuhigung und der kommunalen Parkraumpolitik ergänzen die Vorhaben zur Verbesserung des kommunalen Verkehrs.

Aus den Vorgaben der Stadt- und Verkehrserneuerung ergeben sich folgende Förderschwerpunkte:

- Maßnahmen zur Beschleunigung und Attraktivitätssteigerung des ÖPNV im Straßenraum,
- Verbesserung des Rad- und Fußgängerverkehrs durch sichere Rad- und Gehwegnetze,
- Vorhaben zur Erhöhung der Schulwegsicherheit und zur Beseitigung von Unfallhäufungspunkten,
- Vorhaben zur besseren Nutzung und ortsgerechten Gestaltung des Straßenraums,
- Bau von Umgehungs- und Entlastungsstraßen zur Beruhigung von Ortskernen und Siedlungsgebieten.
- Beseitigung schienengleicher Bahnübergänge.

Der vorliegende Haushaltsentwurf sieht für die Förderung des kommunalen Straßenbaus einschließlich des straßenbezogenen ÖPNV im Rahmen des GVFG Bundesfinanzhilfen in Höhe von 410 Mio DM vor. Dies sind rd. 31 % der 1993 insgesamt für NRW zu erwartenden Bundesfinanzhilfen nach GVFG in Höhe von 1,3 Mrd DM.

Mit dem Ansatz von 410 Mio DM werden Kontinuität und Weiterentwicklung der kommunalen Straßenbauförderung auf einem hohen Niveau gesichert. Gleichzeitig wird deutlich, daß die bis 1995 zusätzlich zu erwartenden Bundesfinanzhilfen nach dem GVFG vorrangig unmittelbar für die ÖPNV-Programme veranschlagt werden.

Das Land verstärkt die Bundesfinanzhilfen für den kommunalen Straßenbau durch originäre Landesmittel in Höhe von 52,16 Mio DM, so daß für objektgebundene Zuweisungen an die Kommunen 1993 462,16 Mio DM zur Verfügung stehen. Hinzu kommen 38,5 Mio DM originäre Landesmittel für die ergänzenden Sonderprogramme zur Förderung des kommunalen Radwegebaus und der Lärmsanierung. Damit stehen 1993 für die Förderung des kommunalen Straßen- und Radwegebaus einschließlich des straßenbezogenen ÖPNV insgesamt 500,66 Mio DM zur Verfügung.

Nach den bisherigen Programmanmeldungen ist vorgesehen, 1993 rd. 120 Mio DM für die Förderung des straßenbezogenen ÖPNV, rd. 90 Mio DM für die Verbesserung des Rad- und Fußgängerverkehrs und rd. 65 Mio DM für die Förderung der Sicherheit und der Beseitigung von niveaugleichen Bahnübergängen einzusetzen. Damit verbleiben für den Straßenumbau, Straßenausbau und Straßenneubau rd. 225 Mio DM. Die Vergleichszahlen für 1992 betragen: ÖPNV 92 Mio DM, Rad- und Fußwege 90 Mio DM, für Sicherheit und Beseitigung niveaugleicher Bahnübergänge 80 Mio DM und für Straßenumbau, -ausbau und -neubau 226 Mio DM.

Überörtlicher Radwegebau

Ein weiterer Schwerpunkt ist die Anlage von Radwegen an Landesstraßen. Schon ein Drittel dieser Straßen kann auf eigenen Radfahrstreifen befahren werden. An fast allen Ortsumgehungen und den Neubaustrecken werden Radwege mitgebaut. Für den Bau von Radwegen an Landesstraßen werden die Landschaftsverbände auch in 1993 wieder 30 Mio DM einsetzen. Im Bereich der Bundesstraßen wird der Bund voraussichtlich 35 Mio DM für das Radwege-Programm 1993 einplanen.

Denkmalschutz und Denkmalpflege

Denkmalschutz und Denkmalpflege tragen dazu bei, das kulturelle Erbe des Landes zu bewahren und durch seinen Erlebniswert die Attraktivität von Städten und Dörfern zu steigern.

Die Denkmalförderung durch das Land hat zu zahlreichen privaten und öffentlichen Initiativen in der Denkmalpflege geführt. Sie löst stets ein Vielfaches an Investitionen, vor allem im Bereich mittelständischer Handwerksbetriebe, aus. Sie sichert bzw. schafft zahlreiche qualifizierte Arbeitsplätze.

Die Mittel für die Denkmäler im Eigentum von Privaten und Kirchen sind mit 22,5 Mio DM veranschlagt. Die Förderung der im Eigentum von Gemeinden und Gemeindeverbänden stehenden Baudenkmäler und der Bodendenkmalpflege ist mit insgesamt 35,8 Mio DM angesetzt. Davon sind 11,5 Mio DM als Pauschalzuweisungen an die Gemeinden und Gemeindeverbände zur Förderung kleinerer privater Denkmalpflegemaßnahmen, 15,7 Mio DM für die Baudenkmalpflege und 8,6 Mio DM für die Bodendenkmalpflege bestimmt; die beiden letztgenannten Beträge sind Mittel des Steuerverbundes und im Einzelplan 20 nachgewiesen.

Zu den Aufgaben des nächsten Jahres wird es gehören, in Kooperation mit den Eigentümern und der Ruhrgebietswirtschaft eine dauerhafte Lösung für die Sicherung der unverzichtbaren Industriedenkmäler zu finden. Dies wird zugleich eine Entscheidung sein zugunsten von Neuverwertungsmöglichkeiten derjenigen Flächen, auf denen nachrangig bedeutsame Industriearchitektur steht.

Gesichert und erhalten wird dieses industrielle bauliche Erbe auch in den Industriemuseen der Landschaftsverbände in Nordrhein-Westfalen. Da sich hier städtebauliche, denkmalpflegerische und museale Anliegen überschneiden, hat die Landesregierung entschieden, nicht nur die notwendigen Restaurierungsmaßnahmen mit Denkmalmitteln, sondern die gesamten Herrichtungskosten umfassend mit Mitteln der Stadterneuerung zu fördern.

Die Industriemuseen der Landschaftsverbände werden mit ihren 16 Standorten das größte dezentrale Museumsprojekt in Deutschland und auch weit über seine Grenzen hinaus.

Das bauliche Erbe einer Region wird im Weserrenaissance-Museum Schloß Brake präsentiert. Nach der Umnutzung des Schlosses zu einem Museum fördert das Land nunmehr ein Forschungsprojekt, durch das die Weserrenaissance, die zu den bedeutendsten regionalen Ausprägungen einer Stilepoche in Deutschland zählt, systematisch erforscht und dokumentiert werden soll.

Nicht auf eine regionale Stilepoche, sondern auf die Landesgeschichte bezogen ist das Preußen-Museum Nordrhein-Westfalen mit seinen Standorten in den ehemaligen preußischen Festungs- und Verwaltungsstädten Minden und Wesel. Auch nach der Vereinigung beider deutscher Staaten ist unser Land der größte preußische Nachfolgestaat. Diese Vergangenheit ist in Wirtschaft, Bildungswesen, Recht und Verwaltung bis auf den heutigen Tag auf Schritt und Tritt ablesbar. Dies zu dokumentieren und zu präsentieren ist Aufgabe des Museums.

Historische Stadt- und Ortskerne

Zielsetzung der Stadterneuerung in den Mitgliedstädten der Arbeitsgemeinschaften "Historische Stadtkerne" und "Historische Ortskerne" ist die dem historischen Erbe entsprechende Gestaltung des öffentlichen Raumes und die Erhaltung von Baudenkmalern und stadtbildprägenden Gebäuden.

Die Bemühungen um den Erhalt denkmalwerter und stadtbildprägender Bausubstanzen durch Umnutzung werden fortgeführt. Aus der Erfahrung vergangener Jahre mit Umnutzungsmaßnahmen hat sich dieser Fördertatbestand als wirkungsvoll erwiesen.

Erhaltung und Erneuerung von Arbeitersiedlungen

Mit dem zunehmenden Wegfall von Belegungs- und Mietpreisbindungen bei den in der Vergangenheit öffentlich geförderten Wohnungen gewinnt die Sicherung bestehenden preiswerten Wohnraums in hohem Maße an Bedeutung.

In Anbetracht der großen städtebaulichen Qualität vieler Arbeitersiedlungen des Rhein- und Ruhrgebietes wird deshalb verstärkt die stadtgestalterisch verträgliche bzw. denkmalgerechte Modernisierung der Siedlungen unter Erhalt der gewachsenen Bewohnerstruktur gefördert. Hierdurch wird ein wesentlicher Beitrag zur Erhaltung dieser prägenden Elemente der Siedlungslandschaft Nordrhein-Westfalens geleistet.

Grundstücksfonds

Die Mobilisierung von Flächen ist einer der Schlüsselbereiche für die Strukturpolitik.

Nach Auffassung der Landesregierung muß im Mittelpunkt der Bemühungen zur Mobilisierung von Industrie-, Gewerbe- und Wohnbauflächen die Reaktivierung der in erheblichem Ausmaß vorhandenen Brachflächen stehen.

Die Rückgewinnung von Flächen, deren Nutzung aufgegeben worden ist, schafft ein ausreichendes Flächenreservoir für ansiedlungswillige Unternehmen und für den verstärkten Bedarf an Wohnbauland. Gleichzeitig werden der Verbrauch des Freiraumes begrenzt und die ökologische Funktion freier, unbebauter Flächen erhalten.

Als zentrales Instrument des Landes zur Reaktivierung von Gewerbe-, Industrie- und Verkehrsbrachen hat sich der Grundstücksfonds des Landes Nordrhein-Westfalen bewährt. Mit den zur Verfügung stehenden Mitteln des Grundstücksfonds hat das Land seit 1980 insgesamt 150 Brachflächen mit einer Gesamtfläche von rd. 1900 ha erworben. Um seiner Aufgabe gerecht zu werden, die erworbenen Brachflächen möglichst zeitnah zu reaktivieren, wird der zur Verfügung stehende Bereitstellungsrahmen weitgehend zur Aufbereitung, Erschließung und Verwertung der erworbenen Flächen benötigt.

Der anhaltende Strukturwandel führt dazu, daß weiterhin Flächen frei werden, die für die städtebauliche und wirtschaftliche Entwicklung von Städten und Gemeinden eine zentrale Rolle spielen. Immer wieder werden "Problemfälle" an den Grundstücksfonds herangetragen, für die aus strukturpolitischen oder städtebaulichen Gründen kurzfristig Lösungen gefunden werden müssen.

Durch den verstärkten Einsatz von Mitteln aus geeigneten EG-Programmen oder Regionalen Wirtschaftsförderprogrammen sowie dem revolvierenden Einsatz von Erlösen wird der Finanzrahmen dafür geschaffen werden, die erfolgreiche Tätigkeit des Grundstücksfonds im erforderlichen Umfange weiterzuführen.

Eine weitere finanzielle Unterstützung der Tätigkeit des Grundstücksfonds kann aus Mitteln des Handlungsrahmens für die Kohlegebiete erfolgen; so ist bereits durch Kabinettsentscheidung vom 12. Juli 1992 für den Ankauf und erste Abbruchmaßnahmen des Gebäudes der Firma Hüls AG in Herne ein Betrag von 9,6 Mio DM zur Verfügung gestellt worden.

Altlastenerlaß

Die Behandlung von Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind, stellt insbesondere die Gemeinden bei der Bauleitplanung, aber auch die Baugenehmigungsbehörden bei der Genehmigung von Vorhaben vor schwierige Probleme. Mehrere Grundsatzentscheidungen des Bundesgerichtshofes zu den Amtspflichten bei der Aufstellung von Bebauungsplänen auf Flächen mit Altlasten sowie weitere aktuelle Fragestellungen zu den Pflichten zur Nachforschung in der Bauleitplanung und im Baugenehmigungsverfahren gaben Anlaß, den Gem. Runderlaß "Berücksichtigung von Flächen mit Bodenbelastungen, insbesondere Altlasten, bei der Bauleitplanung und im Baugenehmigungsverfahren" am 15. Mai 1992 zu veröffentlichen.

Der Erlaß stellt die Anforderungen dar, die die Gemeinden bei der Aufstellung von Bebauungsplänen auf belasteten Flächen zu beachten haben (Nachforschungspflicht bei der Zusammenstellung des Abwägungsmaterials, Abwägungsgebot, Kennzeichnung, Festsetzungsmöglichkeiten). Zur Sicherung der Behandlung der Altlast kann es erforderlich sein, auf rechtliche Instrumente außerhalb des Baugesetzbuchs zurückzugreifen. Hierzu werden Lösungsmöglichkeiten angesprochen (Baulast, öffentlich-rechtlicher Vertrag).

In vielen Fällen tritt der Altlastenverdacht erst nach Wirksamwerden bzw. Inkrafttreten eines Bauleitplans auf. Der Erlaß stellt klar, wie in diesen Fällen von den betroffenen Behörden bzw. der Gemeinde zu verfahren ist.

Auch die Baugenehmigungsbehörden werden bei der Genehmigung von Vorhaben mit der Problematik von Altlasten konfrontiert. Der Erlaß enthält Hinweise zur Berücksichtigung von Altlasten bei der Zulässigkeit von Vorhaben sowie im Baugenehmigungsverfahren.

Internationale Bauausstellung Emscher Park

Die Landesregierung Nordrhein-Westfalen hat am 10. Mai 1988 den Grundsatzbeschluß für das Projekt "Internationale Bauausstellung Emscher Park" gefaßt.

Die Landesregierung hat entschieden, daß IBA-Projekte bei allen Fördermaßnahmen hohe Priorität genießen. Dies umzusetzen ist angesichts der Entscheidungen der Bundesregierung, an das Land Nordrhein-Westfalen weniger Stadterneuerungsmittel zu vergeben, schwieriger geworden. Gleichwohl hält die Landesregierung an diesem Ziel fest.

Der bislang bekannte Förderbedarf beträgt rd. 1,6 Mrd DM.

Bis zum Jahre 1992 sind von der Landesregierung etwa 960 Mio DM an Fördergeldern bereitgestellt worden. So hat das MSV bislang rd. 524 Mio DM für die IBA-Projekte bereitgestellt, die neben Stadterneuerungsmitteln in Höhe von rd. 332 Mio DM auch Mittel des Grundstücksfonds sowie Mittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz erfassen.

Die Ergebnisse der ersten Planungsphase lösen weiteren Investitionsbedarf für Maßnahmen der integrierten Stadtentwicklung, der Reaktivierung von Brachflächen, der Gewerbeflächenschließung, der Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Personenahverkehrs und der Schaffung von Wohnbauflächen aus; an Stadterneuerungsmitteln wird ein Bedarf in Höhe von jährlich 60 Mio DM prognostiziert.

Von den 81 ausgewählten Projekten konnten acht inzwischen abgeschlossen werden. Als erstes IBA-Projekt ist das frühere Wohlfahrtsgebäude am Nollendorfer Platz in Dortmund-Eving in diesem Jahr übergeben worden. In einem Teil des Gebäudes ist die Rundfunkakademie untergebracht, in der Rundfunkjournalisten aus- und fortgebildet werden.

Mit der Fertigstellung von 19 Wohnungen in acht Häusern für die Siedlergemeinschaft der Korte-Düppe-Siedlung auf Brachgrundstücken am Rande der denkmalwerten Arbeitersiedlung Teutoburgia in Herne ist das erste Neubauprojekt komplett abgeschlossen.

Weitere 30 rein baubezogene Projekte befinden sich in der Ausführung. Für das im Rahmen der Bauausstellung vorgesehene Präsentationsjahr 1994/95 werden 25 Projekte vorbereitet, um den Baufortschritt einer breiten Öffentlichkeit zugänglich zu machen. Beispielhaft werden einige Vorhaben benannt:

- Bottrop - Arbeiten und Wohnen bei Arenberg-Fortsetzung und Reaktivierung des ehem. Betriebsgeländes Prosper III
- Duisburg - Landschaftspark Duisburg-Nord und Hafenstadtteil Ruhrort
- Essen - Beschäftigungsgesellschaft und Bauhütte Zeche Zollverein XII und Bürger- und Handwerkpark Zollverein 3/7/10
- Gelsenkirchen - Wissenschaftspark Rheinelbe und Verbesserung des Wohnstandortes Siedlung Schüngelberg
- Hamm - Ökozentrum NRW - Zentrum für ökologisches und biologisches Planen und Bauen
- Herne - Erneuerung der Siedlung Teutoburgia
- Waltrop - Schleusenpark Henrichenburg

An 18 Standorten im gesamten Emscher-Raum wird unter dem Thema "Arbeiten im Park" an Projekten gearbeitet, in denen innerstädtische Brachflächen reaktiviert werden sollen, um neue Gewerbebetriebe anzusiedeln.

Gleichzeitig sollen neue Wohnungen (Kamen-Monopol) und Kindergärten (Wissenschaftspark Rheinelbe, Gelsenkirchen) gebaut und die Flächen so aufbereitet werden, daß die Gewerbeparks "Trittsteine" des Emscher-Landschaftsparks bilden.

Bei der Umsetzung dieser Vorhaben hat sich der Grundstücksfonds als sehr effizient erwiesen: Auf Flächen des Grundstücksfonds in einer Gesamtgröße von 328 ha werden 13 IBA-Projekte realisiert.

Hierzu gehören auch die Projekte Zollverein XII in Essen und der Landschaftspark Duisburg-Nord. Mit diesen Vorhaben werden neue Maßstäbe für eine Verbindung von Arbeitsmarkt- und Strukturpolitik gesetzt.

Mit den Modellprojekten Beschäftigung und Qualifizierung im Bausektor sowie im Landschaftsbau und in der Landschaftspflege konnte ein weiteres Anliegen der IBA verwirklicht werden: Langzeitarbeitslosen und Arbeitslosen ohne berufliche Qualifikation wird die Möglichkeit zur Wiedereingliederung in den Arbeitsmarkt gegeben.

Mobilisierung von Bauland

Einen besonderen Schwerpunkt werden die Anstrengungen bedeuten, Bauland insbesondere für den Wohnungsbau zu mobilisieren. Die Empfehlungen der sogenannten Baulandkommission und das daraus abgeleitete Handlungskonzept der Landesregierung sind auf breiten Konsens nicht nur im parlamentarischen Raum, sondern auch bei betroffenen Verbänden und Organisationen gestoßen. Es kommt nun darauf an, den bereits begonnenen Prozeß mit der praktischen Realisierung dieser Beschlüsse konsequent weiterzugehen.

Ein wesentlicher Beitrag zur Baulandmobilisierung wird durch die Förderung von städtebaulichen Entwicklungsmaßnahmen geleistet. Damit haben die Gemeinden nach Inkrafttreten des Wohnungsbauerleichterungsgesetzes die Möglichkeit, Flächen in einem größeren städtebaulichen Zusammenhang für die Deckung eines Bedarfs an Wohn- und Arbeitsstätten zu nutzen bzw. brachgefallene Flächen wieder zu nutzen. In der Förderung haben solche Maßnahmen besondere Priorität; es wird zugleich besonderer Wert darauf gelegt, daß unnötiger motorisierter Individualverkehr vermieden wird. Durch die Förderung von städtebaulichen Rahmenplanungen und Entwicklungskonzepten für größere Baugebiete im Umfeld von Haltepunkten des schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs wird insofern gezielt ein Beitrag zur Mobilisierung von Bauland und zur stärkeren Auslastung des öffentlichen Personennahverkehrs geleistet. Wettbewerbe und Gutachten sollen zur städtebaulichen Qualität größerer Vorhaben beitragen.

Die Förderung von Baulückenprogrammen zielt auf eine stärkere Mobilisierung von Bauflächen, die zur Schaffung von Wohnraum geeignet sind. Auch die weiteren Elemente des Handlungskonzepts der Landesregierung werden zügig umgesetzt werden. Der Landtag wird über den Fortgang regelmäßig unterrichtet werden.

Luftfahrt

Seine führende Stellung als Wirtschafts- und Industriezentrum in der Bundesrepublik Deutschland und den Europäischen Gemeinschaften will das Land Nordrhein-Westfalen auch künftig behalten und ausbauen.

Hierzu ist ein leistungsfähiges Luftverkehrsangebot erforderlich, zumal wirtschaftliches Wachstum und Wohlergehen einer Region durch funktionstüchtige und leistungsstarke Flughäfen positiv beeinflusst werden.

Die nordrhein-westfälische Luftverkehrspolitik muß sich auf veränderte Rahmenbedingungen einstellen.

- die Vereinigung der beiden deutschen Staaten,
- die politische Öffnung der Staaten des ehemaligen Rates für gegenseitige Wirtschaftshilfe,
- die beschlossene Verlagerung des Parlaments- und Regierungssitzes von Bonn nach Berlin,
- die Aufgabe von Militärflugplätzen,
- die Entwicklung neuer konkurrierender Luftverkehrsschwerpunkte sowie
- die veränderte Wettbewerbssituation zwischen innerdeutschen/europäischen und NRW-Flughäfen im Zusammenwirken mit dem Wettbewerb zwischen den Fluggesellschaften, der sich mit Vollendung des Binnenmarktes verstärken wird.

Die Landesregierung sieht es daher als notwendig an, den künftigen Anforderungen durch eine leistungsfähige Luftverkehrsinfrastruktur gerecht zu werden. Dabei sollen Anlieger so wenig wie möglich belästigt werden; Beeinträchtigungen von Umwelt und Natur erfolgen nur dort, und so weit, wie sie unvermeidbar sind.

Mit der Fortschreibung seiner Luftverkehrskonzeption hat das Land die veränderten politischen und luftverkehrlichen Rahmenbedingungen berücksichtigt. Der Landtag hat diese Konzeption in seiner EntschlieÙung vom 2. Juli 1992 mit großer Mehrheit bestätigt.

In insgesamt 53 Handlungsoptionen, von denen sich 23 auf Natur- und Umweltschutz beziehen, zeigt die Luftverkehrskonzeption Maßnahmenfelder auf, in denen die NRW-Luftfahrtinfrastruktur in den kommenden Jahren weiterentwickelt werden soll. Zu diesen Handlungsoptionen zählen insbesondere:

- die Kooperation der Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn,

- die Ersetzung der Beschränkung der Flugbewegungen am Flughafen Düsseldorf durch eine Regelung, die den technischen Fortschritt bei der Lärminderung im Luftverkehr in dem Sinne nutzt, daß sowohl den berechtigten Interessen der Flughafenanwohner als auch den notwendigen Bewegungszahlen Rechnung getragen werden kann,
- die Aufstellung eines Generalausbauplanes für den Flughafen Köln/Bonn unter Berücksichtigung des Landschafts- und Naturschutzes, mit dem die langfristige Entwicklung des Flughafens sichergestellt werden soll,
- die Verknüpfung von Schiene und Luftverkehr für die Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn,
- die Schienenschnellverbindung zwischen den Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn,
- der Ausbau der Terminalkapazitäten des Flughafens Münster/Osnabrück,
- die bedarfsgerechte Weiterentwicklung der regionalen Verkehrsflughäfen und Verkehrslandeplätze Paderborn/Lippstadt, Dortmund und Siegerland.

Mit der Umsetzung der Handlungsoptionen wurde begonnen; ein Zwischenbericht soll dem Landtag zum Ende des Jahres 1993 vorgelegt werden.

Im einzelnen ist vorgesehen:

Die haushaltsrechtlichen Voraussetzungen für die Gründung einer Flughafen-Holding GmbH zur Kooperation der Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn werden mit dem Haushaltsgesetz 1993 geschaffen.

Für den Flugplatzausbau und die Flugplatzerneuerung sind für das Jahr 1993 Mittel in Höhe von 10,0 Mio. DM veranschlagt. Dies entspricht dem Mittelansatz der letzten Jahre.

Zur Erhöhung der Flugsicherheit sowie der Regelmäßigkeit und Pünktlichkeit im Luftverkehr soll durch die Beschaffung von Instrumenten-Landesystemen, Fernmelde- und Navigationseinrichtungen beigetragen werden. Mit den hierfür erforderlichen Haushaltsmitteln von 1,3 Mio. DM (gleicher Ansatz wie 1992) sollen auch Maßnahmen zur Verbesserung der Luftaufsicht finanziert werden.

Verknüpfung der Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn mit dem IC/ICE-Netz

Die Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger ist vordringliches Ziel der Verkehrspolitik.

Die Landesregierung wird ihre Bemühungen fortsetzen, den Anschluß der Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn an das Hochgeschwindigkeitsnetz der DB zu erreichen.

Für den neuen Bahnhof Düsseldorf-Flughafen werden die Planungsarbeiten im Jahr 1993 detailliert.

Der ICE-Bahnhof Flughafen Köln/Bonn ist in das Raumordnungsverfahren für die Neubaustrecke Köln-Rhein/Main einbezogen. Das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens wird im Frühjahr 1993 erwartet. Zwar steht der Bund diesem Flughafenbahnhof positiv gegenüber, er fordert jedoch eine finanzielle Beteiligung an den Investitionskosten der Flughafen-Anbindungsstrecke. Da es sich um eine Maßnahme des Fernverkehrs handelt, liegt die Baulast nach Auffassung des MSV im wesentlichen beim Bund. Für den von der S-Bahn Köln-Hauptbahnhof - Flughafen Köln/Bonn mitbenutzten nördlichen Teil der Erschließungsstrecke ist das Land bereit, sich im Rahmen des GVFG zu beteiligen.

Die Verhandlungen mit dem Bund werden fortgesetzt.

Nach Fertigstellung dieser Anschlüsse kann mit geringfügigem Ausbau im Streckenbereich Köln-Kalk auch die spurgebundene Direktverbindung zwischen den Flughäfen hergestellt werden.

Schienenschnellbahnverbindungen

Die Förderung der Realisierung der europäischen Schnellbahnverbindung Paris-Brüssel-Köln mit Fortsetzung ins Ruhrgebiet und der Anschluß nach Frankfurt sind Aufgabenschwerpunkte der Landesregierung.

Das MSV wird sich dafür einsetzen, daß die von den europäischen Verkehrsministern vereinbarten Termine der Inbetriebnahme eingehalten und die vom Land zu übernehmenden Aufgaben umgehend ausgeführt werden.

Die Verbindung (Köln-)Duisburg-Emmerich-D/NL-Grenze(-Randstad Holland) ist als Ausbaustrecke in den "Vordringlichen Bedarf" des Bundesverkehrswegeplans '92 aufgenommen worden. Einer Forderung des Landes wurde damit entsprochen. Darüber hinaus setzt sich das MSV nachdrücklich für einen zügigen Ausbau der Ost-West-Verbindungen aus dem Ruhrgebiet nach Sachsen, Thüringen und Berlin mit IC-Standard ein.

Regionale Arbeitskreise und Bahnstrukturreform

Aufgrund der ÖPNV-Rahmenvereinbarung zwischen dem Land Nordrhein-Westfalen und der Deutschen Bundesbahn vom Juli 1988 sind bei den Regierungspräsidenten Regionalausschüsse gebildet worden. Die Regionalausschüsse haben ihre Arbeit unter Einschaltung von Arbeitskreisen auf regionaler, streckenbezogener Ebene aufgenommen. Die Regionalen Arbeitskreise, in denen die jeweils betroffenen Regierungspräsidenten, Bundesbahndirektionen, Kommunen und Verkehrsunternehmen vertreten sind, untersuchen die Strecken auf ihre Erhaltungswürdigkeit; sie prüfen, welche Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität erhaltenswerter Strecken erforderlich sind, oder ob sich eine Umstellung auf Busbetrieb empfiehlt.

Derzeit liegen die Ergebnisse von zwölf Arbeitskreisen vor, und die Deutsche Bundesbahn hat sich bisher bemüht, durch Angebotsverbesserungen, die im wesentlichen in der Einführung von Taktverkehren und zum Teil bereits in der Einführung neuer Angebote (CityBahn bzw. RegionalSchnellBahn) im Taktverkehr bestehen, zur Realisierung dieser Arbeitsergebnisse beizutragen.

Die Umsetzung der Ergebnisse der Untersuchungsberichte der Arbeitskreise wird allerdings überlagert durch die Problematik der Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs vor dem Hintergrund der Vorschläge der Bundesregierung für eine Bahnstrukturreform.

Nordrhein-Westfalen und die anderen Länder verschließen sich grundsätzlich nicht der Bahnstrukturreform und der damit verbundenen Regionalisierung. Sie darf ihnen aber nicht als "kalte Regionalisierung" ohne jeden Lastenausgleich aufgebürdet werden. Sie knüpfen ihre Zustimmung deshalb an die Bedingung, daß die Länder und Kommunen durch eine gleichzeitige Änderung der Finanzbeziehungen zwischen Bund und Ländern einen vollen Ausgleich für die zu übernehmenden Lasten erhalten. Dieser Ausgleich muß umfassen:

- die bisher vom Bund für seine Bahnen aufgebrauchten Zuwendungen,
- den künftigen Mehraufwand (Dynamisierungskosten),
- die Kosten für bisher unterlassene Investitionen und
- die Kosten der früher auf die Länder oder Kommunen abgewälzten Lasten.

Jetzt kommt es darauf an, daß der Bund die DB oder die künftigen Aufgabenträger für den öffentlichen Personennahverkehr (Länder oder kommunale Gebietskörperschaften) in die Lage versetzt, in Fahrwege und neue Nahverkehrszüge zu investieren und die Betriebskosten der Verkehrsunternehmen zu finanzieren.

Die Landesregierung erwartet außerdem, daß die DB ihre auf Vorstandsebene getroffene Zusage einhält, die Verhandlungen zwischen dem Bund und den Ländern nicht durch vorweggenommene Stillelegungen zu stören. Damit nicht im Einklang stehen jedenfalls Bemühungen der Bundesbahndirektionen und sogar des Bundesministers für Verkehr, die kommunalen Gebietskörperschaften bzw. die nichtbundeseigenen Eisenbahnen zur Übernahme von Schienenstrecken der DB zu drängen.

Öffentlicher Personennahverkehr

Der öffentliche Personennahverkehr ist für die Mobilität großer Teile der Bevölkerung von zunehmender Bedeutung. Das Auto allein kann die gesellschaftlich verlangte Mobilität nicht gewährleisten. Der hohe Anteil städtischer Ballungsräume in Nordrhein-Westfalen hat die Belastungen und Grenzen des Autoverkehrs früher und schneller als in anderen Ländern sichtbar werden lassen.

Wenn die Mobilität als eine Grundlage des Wohlstandes erhalten bleiben und gleichzeitig umwelt-, orts- und sozialverträglich gestaltet werden soll, müssen die Aufgaben des motorisierten Individualverkehrs innerorts und in Ballungsgebieten mehr und mehr vom ÖPNV übernommen werden.

Deshalb hat das Ministerium für Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen ein ÖPNV-Aktionsprogramm vorgelegt, mit dem die Trendwende zum Nahverkehr fortgesetzt werden soll.

Die dem Land Nordrhein-Westfalen für 1992 bis 1995 zufließenden zusätzlichen Mittel (2,2 Mrd. DM) nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz werden ausschließlich zur Stärkung des ÖPNV genutzt. Insgesamt stehen von 1992 bis 1995 über 6 Mrd. DM (einschließlich komplementärer Landesmittel) zur Verbesserung der kommunalen Verkehrsverhältnisse in Nordrhein-Westfalen zur Verfügung.

Für rd. 80 % dieser Mittel hat das Land Nordrhein-Westfalen nunmehr die Programmkompetenz, d.h. wir können klare Schwerpunkte setzen. Diese Chance wird das Ministerium für Stadtentwicklung und Verkehr für die nachhaltige Verbesserung des ÖPNV nutzen.

Schwerpunkt des Programms ist die Beschleunigung von Bussen und Bahnen.

Mit Hilfe neu hinzugekommener Fördertatbestände wie der Förderung von Schienenfahrzeugen, Haltestelleneinrichtungen und Verkehrsleitsystemen kann die Attraktivität des ÖPNV nachhaltig verbessert werden. Nur wenn Busse, Straßen-, Stadt- und S-Bahnen attraktive Alternativen zum Auto darstellen, kann die Bereitschaft zum Umsteigen auf den ÖPNV genutzt werden.

Das Rückgrat der Infrastruktur für den ÖPNV in den Ballungsräumen bildet ein leistungsfähiges städtisches und regionales Schienenverkehrssystem. Ziel der Landesverkehrspolitik ist es, dieses System zu einem integrierten Gesamtnetz weiterzuentwickeln.

Der vorliegende Haushaltsentwurf 1993 sieht für die Förderung der ÖPNV-Infrastrukturmaßnahmen (einschl. DB-Maßnahmen) 568,0 Mio DM originäre Bundesfinanzhilfen und 192,20 Mio DM komplementäre Landesmittel vor.

Der vorgesehene weitere Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur ist im ÖPNV-Ausbauplan 1992 - 1996 und in den Ergänzungen der Vorlage an den nordrhein-westfälischen Landtag vom 24. Juni 1992 nachgewiesen.

Von seiten des Bundes ist die Erhöhung der Mittel nach dem GVFG bis zum Jahr 1995 befristet. Eine kontinuierliche Programmplanung für die Verbesserung der kommunalen Verkehrsverhältnisse wird dadurch erheblich erschwert. Das Land Nordrhein-Westfalen wird sich daher für die Beibehaltung der erhöhten Mittelansätze im Bundeshaushalt auch über 1995 hinaus einsetzen. Nur so ist die von allen politischen Kräften geforderte Trendwende zum ÖPNV durchzusetzen.

S-Bahn-Bau

Die Baumaßnahmen an S-Bahn-Strecken der Deutschen Bundesbahn erstrecken sich derzeit auf den Ausbau bzw. Restausbau

- der Linie S 1/7 Düsseldorf-Unterrath - Duisburg Hbf und Düsseldorf-Unterrath - Düsseldorf Flughafen,
- der Linie S 2 von (Dortmund Hbf über) Dortmund-Dorstfeld nach Dortmund-Mengede mit Verlängerung über Gelsenkirchen, Essen-Altenessen, Oberhausen nach Duisburg,
- der Linie S 4 von Dortmund-Germania nach Dortmund-Lütgendortmund Markt (Teilabschnitt der Strecke Herne - Castrop-Rauxel Süd - Dortmund-Dorstfeld - Unna),
- der Linie S 5 von Dortmund über Witten nach Hagen,
- der Linie S 6 Langenfeld - Köln-Mülheim - Köln Hbf - Köln Hansaring (Teilabschnitt der Strecke Essen - Düsseldorf - Langenfeld - Köln),
- der Linie S 12 Köln Hbf - Köln-Deutz - Siegburg - Au. Bis Ende 1992 werden S-Bahn-Bau- und Finanzierungsverträge angestrebt für die
- S-Bahn Köln Hbf - Horrem - Düren (S 13),
- S-Bahn Haltern - Bottrop - Essen - Wuppertal (S 9).

Für die Verbindungen Dortmund - Hamm und Köln-Hauptbahnhof - Flughafen Köln/Bonn (S 16) werden ebenso S-Bahn-Verträge angestrebt. Der Weiterbau der S 4 nach Herne ist aus der Sicht des Landes unverzichtbar.

Der Flughafen Köln/Bonn benötigt dringend einen S-Bahnanschluß; dieser steht in unmittelbarem Zusammenhang mit der Planung der Neubaustrecke (NBS) Köln - Rhein/Main. Das Land erwartet, daß die DB die konkreten Planungen 1992 einleitet.

Für P + R-Anlagen im S-Bahn-Bereich, soweit für diese keine Regelung in den S-Bahn-Verträgen vorgesehen ist, wurden besondere Finanzierungsverträge mit den Bundesbahndirektionen Essen und Köln abgeschlossen.

Mit den Bundes- und Landesmitteln in Höhe von 50,3 Mio DM sollen bis 1995 der Bau von 10.700 Pkw-Stellplätzen und eine hinreichende Zahl von Fahrradeinstellplätzen finanziert werden.

Für die Ausrüstung von 50 S-Bahn-Stationen mit behindertengerechten Zugängen wurde mit den Bundesbahndirektionen Köln und Essen Verträge über den Bau solcher Anlagen mit einem Finanzierungsvolumen von 53,5 Mio DM abgeschlossen. Hiermit wurden 26 Stationen mit einem Aufwand von 17,6 Mio DM bereits umgerüstet.

Für die laufenden S-Bahn-Vorhaben und für die Maßnahmen, für die Verträge noch 1992 angestrebt werden, sind in den kommenden Jahren noch Mittel in Höhe von 1,12 Mrd DM erforderlich, von denen der Bund 627,0 Mio DM und das Land 491,0 Mio DM zu tragen hat.

Stadtbahnbau

Mit dem Aufbau des Stadtbahnnetzes wurde in den hochverdichteten Kernbereichen der Großstädte begonnen, da hier die Verkehrsprobleme am dringendsten sind. Weil die Lösung dieser Aufgabe damals nur durch den Bau niveaufreier, d.h. unterirdischer Trassenführungen vorstellbar schien, wurden vielfach kostenintensive und zeitaufwendige Tunnelbauwerke errichtet.

Inzwischen konnten die Arbeiten an diesen Bauwerken mit den technisch anspruchsvollen Verknüpfungspunkten an den Hauptbahnhöfen der Deutschen Bundesbahn weitestgehend abgeschlossen werden.

Künftig stehen nur noch wenige verkehrlich unverzichtbare Ergänzungen der unterirdischen Anlagen an.

Im Interesse eines zügigen Ausbaus des Gesamtnetzes wird im Stadtbahnbau grundsätzlich der oberirdische Bau vorrangig betrieben.

Den größten Teil der bis Ende 1992 fertiggestellten rd. 285 km Stadtbahnstrecken bilden schon heute mit rd. 189 km (66 %) die oberirdischen Abschnitte.

Im Jahre 1993 ist die Inbetriebnahme weiterer - vor allem oberirdischer - Stadtbahnanlagen in den Städten Düsseldorf, Bochum, Hattingen, Dortmund und Bad Honnef vorgesehen.

Die Steigerung der Fahrgastzahlen bei der Stadtbahn bestätigt die hohe Akzeptanz der von der Landesregierung veranlaßten Stadtbahnbaumaßnahmen in der Bevölkerung.

So konnten nach Inbetriebnahme der konzeptionell ausgewogenen Stadtbahnanlagen in Bielefeld (kurze Tunnelanlagen und lange beschleunigte oberirdische Zulaufstrecken) Fahrgastzuwächse auf den einzelnen Linien zwischen 21% und 61% (insgesamt rd. 33%) innerhalb eines Zeitraumes von sechs Monaten registriert werden.

Beschleunigungsmaßnahmen

Die kurz- bis mittelfristige Verbesserung des Schienennetzes hat in der Verkehrspolitik des Landes Vorrang. Die Umsetzung der auf Landesinitiative von den Städten und Betrieben erarbeiteten Beschleunigungskonzepte ist daher der politische Schwerpunkt im fortgeschriebenen ÖPNV-Ausbauplan.

Daß die Beschleunigungsmaßnahmen nicht auch finanziell Schwerpunkt der ÖPNV-Investitionen des Landes sind, hängt mit den vergleichsweise hohen Kosten der zur Erreichung eines sinnvollen Verkehrswertes noch notwendigen unterirdischen Stadtbahnstrecken zusammen.

Die schwierigen und zeitaufwendigen Planungsarbeiten dürften alsbald abgeschlossen sein; nach dem heutigen Stand kann damit gerechnet werden, daß die letzten Finanzierungsvorhaben im Jahre 1994 bewilligt werden können.

Das Schwergewicht der Aufgaben liegt nunmehr in der Umsetzung, wobei der Engpaß die Installation der Vorrangschaltungen an den Signalanlagen ist. Dies liegt an der Knappheit des entsprechend ausgebildeten Personals in den Stadtverwaltungen, Betrieben, den Ingenieurbüros und im besonderen bei den ausführenden Firmen. Die wenigen für diese speziellen Aufgaben geeigneten Firmen sind durch entsprechende Arbeiten in der ganzen Bundesrepublik und vor allem durch ihr starkes Engagement in den neuen Bundesländern überlastet.

Die Gesamtkosten der kommunalen Beschleunigungskonzepte betragen nach Planungsänderungen und Kostenerhöhungen rd. 658 Mio DM. Dieser Betrag kann sich durch die Konkretisierung der Planungen für die ausstehenden Strecken und infolge der Lohn- und Materialpreisgleitung erhöhen.

Nach dem derzeitigen Antragsstand sind für rd. 352 Mio DM (rd. 54 %) Bewilligungsbescheide erteilt worden. Im Laufe des Jahres 1992 dürfte sich dieser Betrag auf rd. 480 Mio DM, das sind rd. 73 % des Gesamtvolumens, erhöhen.

Bereits vor dem landesweiten Start der Beschleunigungskonzepte im Jahre 1986 sind erste Beschleunigungsmaßnahmen in Krefeld, Bonn, Köln, Duisburg und Bielefeld begonnen und inzwischen mit einem Bauvolumen von rd. 28 Mio DM abgeschlossen worden.

Bis Ende 1991 wurden für Beschleunigungsmaßnahmen insgesamt 181 Mio DM ausgegeben, davon waren rd. 154 Mio DM Landeszuwendungen. Damit konnten Teilabschnitte mit einer Länge von rd. 118 km (Gesamtlänge rd. 300 km) fertiggestellt werden. In weiteren Bereichen sind die baulichen Maßnahmen abgeschlossen, es fehlt jedoch noch die Signaltechnik.

Im GVFG-Programm 1992 bis 1995 sind die Fördermittel für Beschleunigungskonzepte so eingeplant, daß die Fertigstellung des überwiegenden Teils bis 1995 möglich ist.

Ein wesentliches Element der Beschleunigungsmaßnahmen (insbesondere für die Busse) sind rechnergesteuerte Betriebsleitsysteme (RBL), die den Betriebsablauf durch automatische Steuerung und Überwachung erheblich verbessern und gleichzeitig die Grundlage für die Vorrangschaltung an den Signalanlagen bilden. Entsprechende

Systeme werden in Nordrhein-Westfalen seit 1986 gefördert. Bisher wurden entsprechende Systeme für die Städte Aachen, Bielefeld, Bochum/Gelsenkirchen, Düsseldorf, Essen, Lüdenscheid/Iserlohn, Oberhausen, Siegen, Wuppertal mit Gesamtkosten in Höhe von rd. 156 Mio. DM in das GVFG-Programm aufgenommen.

1992/93 werden die Anlagen für die Städte Bonn, Düren, Köln, Leverkusen, Neuss, Paderborn und Remscheid mit voraussichtlichen Gesamtkosten von rd. 94 Mio DM folgen. In Dortmund, Duisburg, Heinsberg, Moers und Mülheim sind die Planungen eingeleitet worden.

In Aachen und Oberhausen wurde für erste Linien ein RBL-Probebetrieb eingerichtet. In Düsseldorf laufen inzwischen (Beginn 1986) sieben Stadtbahnlinien und drei Buslinien unter RBL-Bedingungen.

Ein wesentliches Ziel dieser Maßnahmen ist auch die Herstellung der Anschlußsicherheit bei Umsteigebeziehungen und die Verbesserung der Fahrgastinformationen.

Park-and-Ride-Anlagen

Abstellanlagen für Autos und Fahrräder als Bindeglied zwischen Individualverkehr und ÖPNV sind eine Voraussetzung für eine Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung in den Innenstadtbereichen.

Der Bau bzw. Ausbau dieser Plätze wird kontinuierlich vorangetrieben. Derzeit konnten aus Mitteln der S-Bahn-Verträge und des kommunalen ÖPNV rd. 16.000 Einstellplätze fertiggestellt werden; rd. 700 sind im Bau, weitere 1.700 sind förderungstechnisch anerkannt und können gebaut werden, sobald uneingeschränktes Baurecht gegeben ist.

In diesem Zusammenhang sind Engpässe beim Erwerb nutzbarer Grundstücksflächen zu berücksichtigen: Die planerischen und förderungstechnischen Gegebenheiten lassen sich nicht immer zeitgerecht umsetzen, da geeignete Grundstücke nicht zur Verfügung stehen.

Für die kommenden Jahre bestehen bislang bei den Städten Planungsvorstellungen für weitere rd. 13.000 Stellplätze.

Bike-and-Ride-Stellplätze wurden zunächst in geringem Umfang im Zusammenhang mit P + R-Anlagen angelegt, während mittlerweile auch reine B + R-Anlagen geplant und gebaut werden.

Bis Ende 1992 werden voraussichtlich rd. 12.400 B + R-Stellplätze fertiggestellt. Weitere rd. 2.700 Stellplätze, mit deren Bau kurzfristig begonnen werden kann, sind genehmigt.

Großkundenabonnement (Firmenticket) für den öffentlichen Dienst

Für die angestrebte Änderung des Verkehrsverhaltens von Pendlerinnen und Pendlern, insbesondere in den Ballungsräumen, hält die Landesregierung Maßnahmen der Parkraumbewirtschaftung - hauptsächlich in den stark belasteten Innenbereichen der großen Städte - für erforderlich. Durch flankierende Maßnahmen auf dem Gebiet der Tarifgestaltung des ÖPNV soll die stärkere Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel gefördert werden.

Seit 1991 bietet der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) mit dem "Ticket 2000 Firmenservice" (T 2000 FS) ein tarifliches Sonderangebot für Großkunden an. Es ergänzt das Angebot des Ticket 2000, das mit einer vierjährigen Einführungshilfe aus Landesmitteln gefördert wird. Da das T 2000 FS rund 55 % billiger ist als das Ticket 2000, rechnet das MSV damit, daß sich der Anteil der Frauen und Männer, die im Berufsverkehr den ÖPNV benutzen, durchschnittlich von etwa 25 % auf rd. 45 % steigern wird.

Die Landesregierung sieht in der Einführung des T 2000 FS auch für den Bereich des öffentlichen Dienstes einen Beitrag, den ÖPNV in den Städten zu stärken. Sie hat deshalb mit Kabinettsbeschuß vom 2. Juni 1992 die Ressorts gebeten, die Voraussetzungen zu schaffen, damit das T 2000 FS - dessen Kosten die Bediensteten selbst tragen - für die Dienststellen ihres Geschäftsbereiches im VRR-Bedienungsgebiet (rd. 180.000 Bedienstete) eingeführt werden kann. Dem Beschuß liegt das Ziel zugrunde, Parkraum - von begründeten Ausnahmen abgesehen - im Rahmen verfügbarer Plätze nicht mehr kostenlos zur Verfügung zu stellen. Hierbei sollte Parkraum im Behördenbereich grundsätzlich nur noch von denjenigen genutzt werden können, die ein T 2000 FS der Preisstufe B besitzen. Das MSV hat bei der Einführung eine Koordinierungsfunktion übernommen und möchte seinen Bediensteten das T 2000 FS ab Anfang 1993 anbieten. Hierzu ist die Mitwirkung der Personalräte im Rahmen des LPVG erforderlich.

Das Verfahren für die Nutzung des T 2000 FS des VRR stellt eine Grundlage dar für die Nutzung vergleichbarer Angebote anderer Verkehrsverbände und Verkehrsgemeinschaften in Nordrhein-Westfalen.

Semester-Ticket für Studierende

Es besteht grundsätzliches Einvernehmen zwischen der Landesregierung und den Hochschulen des Landes, alle Aktivitäten zu fördern, die zu einem verstärkten Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel führen. Einen Anreiz dafür bietet auch die Einführung von Semester-Tickets für Studierende. Das im Rahmen eines Pilotprojektes an der Universität Dortmund für das Sommersemester 1992 ausgegebene Semester-Ticket zum Preis von 85 DM wird inzwischen von rd. 65 % aller Studierenden für Fahrten zwischen Wohnung und Universität genutzt; das ist eine Benutzersteigerung auf mehr als das dreifache im Vergleich zum vorangegangenen Semester.

Mit den Runderlassen des Ministeriums für Wissenschaft und Forschung vom 15. Juni 1992 an die Hochschulen und Studentenschaften und des Ministeriums für Stadtentwicklung und Verkehr vom 29. Juni 1992 an die Regierungspräsidenten hat die Landesregierung über die Rechtsgrundlagen bzw. Genehmigungsvoraussetzungen für Semester-Tickets informiert.

Die mit Kabinettsbeschuß vom 2. Juni 1992 grundsätzlich vorgesehene Parkraumbewirtschaftung kann für Hochschulbedienstete und Studierende nur einheitlich verwirklicht werden.

Mit der Nutzung des Semester-Tickets wird ein wesentlicher Beitrag zur Entlastung der Städte vom motorisierten Individualverkehr geleistet.

Wegen der Einführung des Semester-Tickets für Studierende ist eine Klage beim Verwaltungsgericht Gelsenkirchen anhängig. Eine Entscheidung in der Hauptsache steht noch aus.

Förderung der Verkehrsunternehmen

Für die gesetzliche Ausgleichspflicht des Landes an Unternehmen für die Beförderung von Personen mit verbilligten Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs nach § 45 a Personenbeförderungsgesetz (PBefG) sind im Entwurf des Haushaltsplans 400 Mio DM veranschlagt. Die Steigerung gegenüber dem Vorjahr ist vor allem auf die geplante Anpassung der Kostensätze der Bundesbusbetriebe zurückzuführen, deren Satz seit 1987 nicht mehr verändert worden ist, sowie vor allem für die Erhöhung der Beförderungsfälle nach § 45 a PBefG durch besondere Tarifmaßnahmen (Firmenticket, Semester-Ticket).

Mit der Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes durch das Steueränderungsgesetz 1992 wurden die Bundesfinanzhilfen nach dem GVFG erheblich aufgestockt sowie die Schienenfahrzeugförderung durch Bundesfinanzhilfen ermöglicht.

Für die Fahrzeugförderung im ÖPNV-Linienverkehr wurden 289 Mio DM veranschlagt. Ab 1993 ist beabsichtigt, die Fördersätze bei der Fahrzeugförderung für kommunale und private Verkehrsunternehmen zu verdoppeln.

Zusammenarbeit der Verkehrsunternehmen

Nach rd. 20jähriger Förderung von Verkehrsgemeinschaften und Verkehrsverbänden konnten die ursprünglichen Zielsetzungen der Verbundförderung weitestgehend umgesetzt werden. Die künftige Kooperationsförderung orientiert sich an den aktuellen Erfordernissen.

Hierzu sind großräumige, regional sinnvoll zugeschnittene Kooperationsräume geschaffen worden. Die Zusammenarbeit der Verkehrsunternehmen in Verkehrsgemeinschaften und Verkehrsverbänden wurde organisiert. Der öffentliche Personennahverkehr tritt in diesen Regionen in der Regel mit einheitlichem Fahrplan und Tarif auf. Dabei besteht in den Randbereichen der großen Verbände das Problem sinnvoller Übergangstarife. Hier sind Entscheidungen durch die regional verantwortlichen Gremien dringend geboten.

Notwendige Verbesserungen der Organisation des öffentlichen Personennahverkehrs in der Fläche sind grundsätzlich nicht durch Eingriffe in die Unternehmensstruktur der Betriebe erreichbar. Die Bemühungen sollten darauf gerichtet werden, die Vorteile einer vielfältigen Unternehmenslandschaft besser zu nutzen. Dazu ist die Gestaltungs- und Finanzierungsverantwortung für den ÖPNV als unverzichtbares Element der regionalen Infrastruktur von der Betriebsebene zu trennen und einer politisch verantwortlichen Repräsentanz der Region zu überantworten.

Das MSV strebt daher die Einrichtung und Stärkung von Zweckverbänden für den öffentlichen Personennahverkehr an.

Die kommunalen Gebietskörperschaften als Auftraggeberinnen der Verkehrsleistungen sollten dann in dem jeweiligen Kooperationsraum eine tragfähige Vielfalt von wirtschaftlich möglichst leistungsstarken Verkehrsunternehmen in Anspruch nehmen können.

Im Jahr 1993 sind für die Förderung der Zusammenarbeit der Verkehrsunternehmen in Nordrhein-Westfalen 166,6 Mio DM vorgesehen.

Regionalisierung der Bahnbusgesellschaften

Die Diskussion und Umsetzung der Vorschläge der von der Landesregierung eingesetzten Kommission zur "Steuerung und Finanzierung des ÖPNV im ländlichen Raum" ist inzwischen überlagert worden von der vom Bund veranlaßten Regionalisierung der Bahnbusgesellschaften.

Wegen des Sachzusammenhangs wird eine Entscheidung über die Neuordnung des ÖPNV in der Fläche daher zeitgleich oder im Nachlauf zu der Regionalisierung der Bahnbusgesellschaften zu treffen sein.

Die von dem Vorstand der Deutschen Bundesbahn und von der Bahnbus-Holding GmbH (BBHG) für die Bahnbusgesellschaften der DB verfolgte Unternehmensstrategie sieht bundesweit den Verkauf von einzelnen Regionalbusgesellschaften oder regional begrenzten Teilen dieser Gesellschaften an meistbietende Kaufinteressenten vor.

Kurzfristig soll die Deutsche Bundesbahn dadurch von dem Aufwand- und Ertragsrisiko ihrer Regionalbusgesellschaften entlastet werden, und mittelfristig soll die Aufgaben- und Finanzverantwortung für die Regionalbusgesellschaften des Bundes auf die Länder und die kommunalen Gebietskörperschaften abgewälzt werden. Letztlich soll über den Bahnbusbereich hinaus auch der SPNV regionalisiert werden.

Die drei in Nordrhein-Westfalen zum Kauf angebotenen Bundesbusunternehmen bestimmen maßgeblich die Verkehrsstruktur des öffentlichen Personennahverkehrs in den ländlich strukturierten Regionen mit.

Der Landtag hat in seiner Sitzung am 13. Juni 1991 festgestellt, daß eine Veräußerung von Liniennetzen, Netzteilen oder einzelnen Linien der Regionalbusgesellschaften nicht hingenommen werden kann, solange nicht eine Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs mit einer Regelung über die Finanzierung sowie eine Klärung der Aufgaben- und Ausgabenverantwortung zwischen Bund, Ländern und Gemeinden durch eine Änderung des Finanzausgleiches zwischen Bund und Ländern herbeigeführt worden ist. Dieser Landtagsbeschluß entspricht auch dem einvernehmlichen Ergebnis der Beratungen auf der Verkehrsministerkonferenz der Länder vom 27./28. Februar 1991.

In ihrer Sitzung am 13./14. Mai 1992 hat die Verkehrsministerkonferenz ihre Haltung nochmals bekräftigt und betont, daß der Verkauf "der Bahnbusgesellschaften ein falsches Signal sei, da über die künftige Trägerschaft dieser Gesellschaften sachgerecht nur im Gesamtzusammenhang mit der angestrebten Regionalisierung des ÖPNV entschieden werden könne".

Das MSV verfolgt, da die Verkaufspläne bestehen bleiben, eine Auffanglösung weiter.

Das MSV entschied sich damit für eine Konzeption, die aus Gründen der Interessenneutralität, der Fachkompetenz und der zügigen Umsetzung vorsieht, der Westdeutschen Landesbank Girozentrale (WestLB) allein die vorübergehende treuhänderische Trägerschaft an einer Auffanglösung vorzuschlagen. Eine solche Auffanglösung wird als das am schnellsten umsetzbare und daher zu bevorzugende Verfahren zur Übernahme der Regionalbusgesellschaften angesehen.

Die Entscheidung der Landesregierung über die Auffanglösung wird auf dem Hintergrund möglicher wirtschaftlicher Belastungen und der Erfolgsaussichten nach den Kaufpreisverhandlungen vor Abschluß des Kaufvertrages zu treffen sein.

Seitens des MSV sind Beratergremien berufen worden, um unter Einschaltung der Investitionsbank NRW (IB) in den Regionen den Entscheidungsprozeß für den Zweiterwerb der Regionalbusgesellschaften zu organisieren und abzusichern. Inzwischen stehen der IB und dem MSV hierfür ein zentraler Fachausschuß und je eine Kommission für jeden der drei Bahnbus-Räume zur Verfügung.

Dieses Verfahren läßt eine Berücksichtigung der jeweiligen regionalen Interessenlage zu und führt zu organisatorisch beherrschbaren Arbeitsabläufen. Das Land signalisiert damit, daß es seinerseits bereit ist, den bestehenden regionalen Verkehrsstrukturen Rechnung zu tragen und Synergieeffekte aus dem jetzigen oder einem ähnlichen Zuschnitt der Regionalbusgesellschaften grundsätzlich zu erhalten.

Zur Abdeckung von evtl. Betriebsdefiziten im Rahmen einer Auffanglösung zur Übernahme der Regionalbusgesellschaften in NRW stehen Mittel bis zur Höhe von 2 Mio DM bereit.

Nichtbundeseigene Eisenbahnen

Von großer verkehrs- und strukturpolitischer Bedeutung für die regionale Aufschließung - besonders in den Randzonen der Ballungsgebiete - sind die nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE), weil sie dem Trend zur Verlagerung des Güterverkehrs auf die Straße entgegenwirken.

Das Land wird die NE - wie bisher - im Rahmen seiner Möglichkeiten unterstützen. Hier sind im wesentlichen Finanzhilfen zur Aufrechterhaltung der Betriebssicherheit der Schienenwege (Oberbauzuschüsse), zur Durchführung von Rationalisierungsmaßnahmen und zur Verbesserung der Sicherheit an Bahnübergängen vorgesehen.

Daneben erhalten die NE des öffentlichen Verkehrs nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz Ausgleichszahlungen für die Abgeltung betriebsfremder Lasten; es handelt sich dabei im wesentlichen um Betriebskosten von Kreuzungsanlagen sowie um Ruhegehälter und Renten. Als herausragende Fördermaßnahme ist ein Vorhaben der Westfälischen Landes-Eisenbahn zu bewerten, bei dessen Realisierung pro Jahr ca. 300.000 t Kalksteintransporte von der Straße auf die Schiene verlagert werden.

Für das Haushaltsjahr 1993 werden insgesamt 21,9 Mio DM ausgebracht.

Güterverkehrszentren

Güterverkehrszentren (GVZ) als Schnittstellen des kombinierten Verkehrs tragen erheblich dazu bei, Güterverkehr von der Straße auf die Schiene und auf das Binnenschiff zu verlagern.

Da Güterverkehrszentren wichtige Beiträge zu einer umwelt- und sozialverträglichen Abwicklung des weiter steigenden Transportaufkommens leisten können, hat das Land Nordrhein-Westfalen frühzeitig begonnen, diesen neuen Entwicklungspfad wissenschaftlich zu prüfen. Daraus entstand eine GVZ-Konzeption als Grundlage für ein Standortraumkonzept. Am 8. Juli 1992 hat das MSV dem Landtag seine Standortraumkonzeption für GVZ unterbreitet. Die Standortraumkonzeption ist in den Bundesverkehrswegeplan '92 übernommen worden.

Es sind folgende zehn Standorträume vorgesehen:

Aachen - Lüttich - Maastricht, Arnheim - Emmerich - Nijmegen, Düsseldorf, Duisburg, Köln, Östliches Ruhrgebiet, Ostwestfalen-Lippe, Rheine, Wuppertal sowie (als weiterer Bedarf) Siegen.

Für die Umsetzung dieser Standortraumkonzeption ist eine enge Abstimmung mit der DB erforderlich. Um den gewollten Umstieg des Gütertransports auf Schiene und Schiffe zu unterstützen, werden erforderliche Investitionen im Rahmen bestehender Programme gefördert.

Binnenwasserstraßen

Ziel der Landesregierung ist, die umweltfreundliche Binnenschifffahrt neben der Eisenbahn stärker am zukünftigen Verkehrswachstum zu beteiligen. Hierbei ist eine bessere Einbindung in die Transportkette des kombinierten Verkehrs unumgänglich. Schließlich verfügen Wasserstraßen und Binnenschifffahrt noch über Kapazitätsreserven, die zu Lasten des Güterverkehrsaufkommens auf der Straße nutzbar gemacht werden sollten.

In Vollzug des bestehenden Rahmenvertrages über den Ausbau der Binnenwasserstraßen, d.h. der westdeutschen Kanäle und des Mittellandkanals, wird der Ausbau der Ost-West-Verbindung, die für die Güterverkehre in Nordrhein-Westfalen künftig besonders wichtig sein wird, fortgesetzt. Der Ausbau des Mittellandkanals verläuft planmäßig. Dabei ist hervorzuheben, daß sein weiterer Ausbau in Richtung Berlin zu den Projekten "Deutsche Einheit" gehört. Einen Schwerpunkt dieses Ausbaus vorhabens wird das Wasserstraßenkreuz zwischen Elbe und Mittellandkanal in Magdeburg bilden.

Am 7. April 1992 wurde ein weiteres Verwaltungsabkommen über den Ausbau des westdeutschen Kanalnetzes zwischen dem Land NRW und dem Bund abgeschlossen.

Das Abkommen betrifft den Ausbau des Datteln-Hamm-Kanals bis zum Hafen Hamm und des Rhein-Herne-Kanals für Großmotorschiffe und Schubverbände.

Die Kosten sind mit 244 Mio DM veranschlagt, wovon das Land ein Drittel, also rd. 81,3 Mio DM, trägt.

Damit wird ein weiterer wichtiger Schritt getan, um die Standortbedingungen der Häfen im östlichen Ruhrgebiet zu verbessern und die Entwicklungschancen der Binnenschifffahrt zu stärken.

Die Landesregierung konnte den Bund dazu bewegen, den Dortmund-Ems-Kanal mit eigenen Mitteln auszubauen.

Dies ist nicht nur finanz-, sondern auch verkehrspolitisch sinnvoll, weil vom Bund erwartet werden kann, daß er die Nord-Süd-Verbindungen künftig im Rahmen des europäischen Gesamt-Binnenschiffahrtsnetzes in eigener Verantwortung und ohne Mithilfe der Länder ausbaut.

Bundesverkehrswegeplan 1992

Der am 15. Juli 1992 vom Bundeskabinett gebilligte Bundesverkehrswegeplan 1992 legt die Investitionen der drei Verkehrsträger Schiene, Straße, Wasserstraße und ihre Dringlichkeit bis zum Jahr 2010 fest. Der gesamte Investitionsbedarf beträgt 414,3 Mrd. DM. Darin enthalten sind 323,5 Mrd. DM für Überhangmaßnahmen des BVWP '85 sowie für die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit. Die Investitionen betragen für das Schienennetz DB/DR 39,5 %, für Bundesfernstraßen 38,8 % und für Bundeswasserstraßen 5,7 %. Der Rest entfällt im wesentlichen auf GVFG-Finanzhilfen. Zwar übertreffen die Investitionen für die Schiene erstmals - wenn auch geringfügig - die des Straßenbaus, jedoch kann damit der große Nachholbedarf der Schiene nicht annähernd aufgeholt werden. In seiner Stellungnahme zum BVWP '92-Entwurf hat das Land daher eine Erhöhung der Investitionsmittel für die Schiene gefordert und vorgeschlagen, die dafür erforderlichen Mittel durch Einsparungen bei den Bundesfernstraßen zu gewinnen.

Das Land hat kritisiert, daß es mit einem Anteil an Schienenprojekten von 9 % im Vergleich zu den alten Bundesländern benachteiligt ist. Obwohl das Land mehrere Schienenprojekte angemeldet hatte, wurden nicht alle vom BMV bewertet, so z.B. die für den Ost-West-Verkehr wichtige Verbindung Dortmund-Kassel-Erfurt-Dresden.

Es ist ein zentrales Anliegen des Landes, daß bei der Fortschreibung des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen die Voraussetzungen geschaffen werden, die dringend notwendige Verbesserung für den Ost-West-Straßenverkehr im Ruhrgebiet zeitnah durchführen zu können.

Nach dem Vorschlag des BMV soll die A 44 Velbert-Bochum vordringlich eingestuft werden. Das Land Nordrhein-Westfalen sieht jedoch unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsstudie und der ablehnenden Haltung der betroffenen Städte kaum Chancen für eine Verwirklichung dieses Vorhabens. Für den Raum Dortmund weist der BMV-Vorschlag sowohl die A 44 südlich von Dortmund als auch die Tunnellösung in Dortmund nachrangig als "Weiteren Bedarf" aus, so daß von der Programmierung her für den größten Engpaß im Zuge der A 40/B 1/A 44 eine Lösung in absehbarer Zeit von vornherein ausgeschlossen wird. Hinzu kommt, daß sich der Landtag Nordrhein-Westfalen gegen den Bau der A 44 sowohl im Bereich Velbert-Bochum als auch in Dortmund ausgesprochen hat.

Mit dem vom Land Nordrhein-Westfalen vorgeschlagenen Konzept, die A 40 von der Stadtgrenze Gelsenkirchen/Essen bis Dortmund sechsstreifig auszubauen und die Tunnellösung in Dortmund zu realisieren, wird neben einer Kapazitätserhöhung der stark überlasteten A 40 eine durchgehende Autobahnverbindung im Zuge der A 40/A 44 geschaffen. Da eine derartige Lösung von den betroffenen Städten mitgetragen wird, kann mit einer zeitnahen Verwirklichung gerechnet werden.

Die zur Vorbereitung der Bedarfsplanfortschreibung vom BMV für die A 4 durchgeführte Umweltrisikoeinschätzung hat zu dem Ergebnis geführt, daß insbesondere bei der Betrachtung des Gesamtkorridors der A 4 zwischen Olpe und Bad Hersfeld eine Trassenführung im betroffenen Mittelgebirgsraum unter Umweltgesichtspunkten nicht vertretbar ist. Gleichwohl hat der BMV diese Maßnahme in den "Weiteren Bedarf" eingestuft. Das Land NRW lehnt dies in Übereinstimmung mit dem Land Hessen ab.

Zu bemängeln ist ferner, daß der BVWP keine Festlegungen über die Anbindung der Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn an das IC/ICE-Netz trifft.

Bundesfernstraßen

Nach dem Entwurf des Bundeshaushalts 1993 und der Finanzplanung bis 1996 für den Bundesfernstraßenbau sind für das gesamte Bundesgebiet Mittel in Höhe von 10,806 Mrd DM für 1993, 11,926 Mrd DM für 1994 und für die Folgejahre 11,936 Mrd DM vorgesehen. Die Aufteilung der Bundesfernstraßenmittel auf alte/neue Länder wird in den kommenden Jahren im wesentlichen vom Anteil der Länder am Vordringlichen Bedarf des neuen Bedarfsplans und vom Ablauf der vorrangigen Finanzierung der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit abhängen.

Aus dem Entwurf des Straßenbauplans 1993 ergibt sich für NRW ein Verfügungsbetrag von 1,468 Mrd DM. Davon entfallen auf die Hauptbautitel (BAB-Erweiterung, BAB-Neubau, Bundesstraßenneubau) 768,9 Mio DM und auf den Bereich der übrigen Bundesfernstraßen (z.B. Straßenunterhaltung, Erhaltungsinvestitionen, UA III, EKrG-Maßnahmen) 699,1 Mio DM. Mit diesen Mitteln können die anstehenden Aufgaben im Bereich Bundesfernstraßen finanziert werden.

Landesstraßen- und Brückenbau

In unserem dichten Straßennetz gibt es keinen nennenswerten Baubedarf für neue Landesstraßen. Allerdings besteht noch die Notwendigkeit, Netzlücken zu schließen oder Ortsumgehungen zu bauen.

Für den Neu- und größeren Ausbau im Landesstraßennetz bilden der Landesstraßenbedarfsplan und der Landesstraßenausbauplan die rechtliche und administrative Grundlage. Beide Pläne sind zum 1. Januar 1993 fortzuschreiben. Der Bedarfsplanentwurf liegt dem Landtag zur Beratung und Beschlußfassung vor. Auch für den Ausbauplan 1993 - 1997 hat das MSV dem Verkehrsausschuß bereits ein erstes, auf dem Bedarfsplanentwurf aufbauendes Konzept zugeleitet.

Bei der Planung und Realisierung der notwendigen Straßenneu- und -ausbaumaßnahmen hat die Straßenbauverwaltung dafür zu sorgen, daß die Investitionen den Aspekten der Umwelt und des Lärmschutzes in gebührendem Umfang Rechnung tragen. Durch das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung im Lande Nordrhein-Westfalen vom 29. April 1992 ist hierfür eine einheitliche verfahrensrechtliche Basis geschaffen worden. Nach diesem Gesetz hat Landesstraßenneubauvorhaben eine Prüfung der Umweltverträglichkeit voranzugehen. Diese Regelung lehnt sich an die Bestimmungen an, die seit dem 1. August 1990 für Bundesfernstraßen gelten.

Schwerpunkte des Landesstraßenbaus sind

- die Umsetzung des Landesstraßenausbauplanes,
- Verbesserungen im Landesstraßennetz, insbesondere durch Umgestaltung von Ortsdurchfahrten und den Bau von Radwegen, sowie
- Erhaltungsinvestitionen.

Der Entwurf des Landeshaushaltes sieht zur Finanzierung der genannten Investitionsschwerpunkte insgesamt 317,25 Mio DM vor; der Minderbetrag gegenüber dem Vorjahr in Höhe von rd. 10 Mio DM resultiert aus dem Fortfall der Bundesfinanzhilfen für Maßnahmen nach dem Strukturhilfegesetz, wofür im Landeshaushalt 1992 bei Kapitel 15 021 Titel 883 12 und 883 13 insgesamt 12,936 Mio DM veranschlagt waren.

Für die Unterhaltung und Instandsetzung der Landesstraßen sind 149,5 Mio DM eingeplant. Durch die Erhöhung des Ansatzes um 7,7 Mio DM wird dem tariflichen Anstieg der Straßenwärterlöhne Rechnung getragen. Im Zusammenhang mit der für 1993 vorgesehenen Neuordnung der UA III-Finanzierung sollen die Landschaftsverbände künftig die Kosten der Entwurfsbearbeitung (einschl. Planung) und Bauaufsicht für Baumaßnahmen an Landesstraßen selbst tragen. Für UA III-Kosten des Bundesfernstraßenbereichs sollen die Landschaftsverbände 1993 und in den beiden folgenden Jahren 173,0 Mio DM erhalten. Durch diese finanzielle Neuordnung im Bereich der Straßenplanung und Bauaufsicht, die auf der Grundlage des WIBERA-Gutachtens von 1990/91 erfolgt, werden die Haushalte der Landschaftsverbände trotz Fortfalls der UA III-Mittel für Landesstraßen per Saldo um rd. 44 Mio DM jährlich entlastet.

Verkehrstelematik

Die in der Verkehrstechnik verwendete Informationstechnik und Telekommunikation wird als Verkehrstelematik bezeichnet. Sie wird den Verkehrsablauf in den kommenden Jahren wahrscheinlich nachhaltig beeinflussen.

Durch die europäischen Programme DRIVE und PROMETHEUS wird die Entwicklung innovativer Verkehrskonzepte gefördert.

Die Landesregierung hat sich mit dem Projekt EUROTRIANGLE erfolgreich an der CORRIDOR-Initiative und dem DRIVE II-Programm der EG beteiligt. Sie erwartet von dieser Beteiligung einen Impuls für die Einführung der Verkehrstelematik in NRW und die Verbesserung der Einflußmöglichkeiten bei der Entwicklung europäischer Standards und Normen im Bereich der Verkehrstelematik.

Partnerinnen im Projekt EUROTRIANGLE sind die belgischen Regionen Flandern und Wallonien, die ähnliche Verkehrsprobleme haben. Die EG fördert allerdings bisher nur die Erstellung von Machbarkeitsstudien im Jahre 1992. Aufgrund der Zielsetzungen des Projektes und wegen des für Europa wichtigen Untersuchungskorridors bestehen allerdings gute Aussichten, daß Teilaspekte von EUROTRIANGLE auch 1993 im DRIVE-Programm gefördert werden.

Hauptziel des Projektes ist die Einrichtung eines integrierten multimodalen Verkehrsmanagementsystems. Dies soll durch Nutzung und Verbesserung der im Aufbau befindlichen Datenerfassungsanlagen auf den Autobahnen, und die Einbeziehung des ÖPNV (VRR) geschehen. Durch rechtzeitige und bessere Informationen sollen die Autofahrerinnen und -fahrer nicht nur vor Staus gewarnt und umgeleitet werden, sondern es soll auch eine Verlagerung - insbesondere des Kurzstreckenverkehrs - auf umweltverträgliche Verkehrsmittel erreicht werden.

Für die erforderlichen Konkretisierungen der in den Machbarkeitsstudien vorgeschlagenen Lösungen sind 950.000 DM im Landeshaushalt 1993 eingeplant.

Sicherheit im Straßenverkehr

Besondere Aufmerksamkeit wird die Landesregierung auch 1993 der Verkehrsaufklärung der Kinder zuwenden, weil diese nach wie vor im Straßenverkehr besonders gefährdet sind. Damit wird zugleich ein Wunsch der Konferenz der Jugendminister und -senatoren der Länder aufgegriffen. Die Werbung auf Bussen und Bahnen mit dem Slogan "Kinder sind spontan" lenkt die Aufmerksamkeit auf diese Zielgruppe, die im Straßenverkehr ganz besonderer Rücksicht bedarf. Ergänzt wird diese Aktion durch den 1992 für das Vorprogramm in Kinos hergestellten Film "Die Welt mit Kinderaugen". Insbesondere den jungen Autofahrerinnen und -fahrern, die die größte Gruppe des Kinopublikums repräsentieren, soll verdeutlicht werden, daß Kinder im Straßenverkehr oft nicht voraussehbar reagieren, und daß die eigene Fahrweise darauf auszurichten ist.

Ergänzend sind Verkehrssicherheitstage vorgesehen. Diese Veranstaltungen eignen sich nicht nur für die Übermittlung von Tips und Hilfen zur Unfallvermeidung, sondern auch, um zu einer im Sinne der Umwelt bewußten Verkehrsmittelwahl anzuregen.

Der 2. Landeswettbewerb um den Verkehrssicherheitspreis NRW steht unter dem Motto "Sicher an der Ampel". Ziel ist es insbesondere, die Sicherheit der Fußgängerinnen und Fußgänger an den Lichtsignalen zu erhöhen. Die Beiträge des Wettbewerbs werden dokumentiert und die besten im September 1993 ausgezeichnet.