



Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr  
des Landes Nordrhein-Westfalen

Postanschrift:  
Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr NRW · 40190 Düsseldorf

An den  
Präsidenten des Landtags  
des Landes Nordrhein-Westfalen  
40221 Düsseldorf

für den Verkehrsausschuß  
und den Haushalts- und Finanzausschuß

Dienstgebäude und Lieferanschrift:

X Haroldstraße 4  
Breitstraße 31  
40213 Düsseldorf

Telefon

(02 11) 837-02

Durchwahl

837- 2467/2706

Datum 5. Dez. 1995

Aktenzeichen (bei Antwort bitte angeben)

131 (BdH) 12-00/1996  
150-fach

Betr.: Beratung des Haushaltsentwurfs 1996

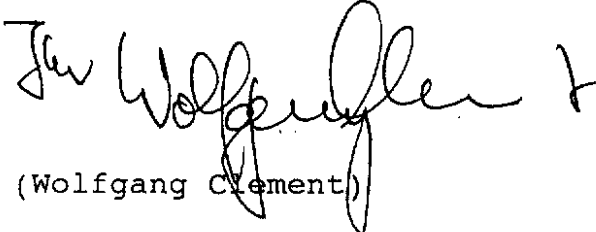
hier: Schriftliche Einführung in den Einzelplan 08

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich 150 Exemplare der schriftlichen Einführung  
in den Haushaltsplanentwurf 1996 für den Einzelplan 08.

Ich bitte, die Unterlagen an die Mitglieder des Verkehrsaus-  
schusses und des Haushalts- und Finanzausschusses weiterzuleiten.

Mit freundlichen Grüßen

  
(Wolfgang Clement)



Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand,  
Technologie und Verkehr  
des Landes Nordrhein-Westfalen

Vorlage an den Verkehrsausschuß  
und den Haushalts- und Finanzausschuß  
des Landtags NRW

Einführung  
in den  
Entwurf des Haushaltsplanes  
für das Haushaltsjahr 1996

E i n z e l p l a n 0 8

Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand,  
Technologie und Verkehr

## I N H A L T

	<u>Seite</u>
1. EINLEITUNG	1
2. ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR	2
- Infrastrukturförderung	3
- Fahrzeugförderung	3
- Allgemeine Förderung	4
- Schülerfahrtkosten	5
- Bürgerbusse	5
- Ausbau des S-Bahn-Netzes	5
- Behindertengerechte Haltepunkte	6
- Park + Ride und Bike + Ride	6
- Verwendung der Transfermittel des Bundes	7
3. GÜTERTRANSPORT AUF BAHNEN UND BINNENSCHIFFEN	8
- Nichtbundeseigene Eisenbahnen	8
- Ausbau der Binnenwasserstraßen	9
4. VERBESSERUNG DER STRAßENINFRASTRUKTUR	11
- Bundesfernstraßen	11
- Investitionen in das Landesstraßennetz	13
- Mehr Sicherheit im Straßenverkehr	14
- Telematik im Straßenverkehr	15
5. WEITERENTWICKLUNG DES LUFTVERKEHRS	16
- Schienenanbindung der Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn	16
- Luftfahrtinfrastruktur	16
6. ALLGEMEINE BEWILLIGUNGEN - VERKEHR	19
- Entwicklung des integralen Nahverkehrs	19
- Entwicklung eines regionalen Güter- verkehrskonzeptes	19
7. PERSONALHAUSHALT DES MWMTV	20

## 1. EINLEITUNG

Die Sicherstellung der Mobilität ist das verkehrspolitische Leitbild. Angesichts der angespannten Finanzsituation aller öffentlichen Haushalte ist es unter Beachtung dieser Maxime erforderlich, alle Planungen und Förderprogramme auf den Prüfstand zu stellen. Wünschenswertes muß vorläufig zurückstehen, damit finanzielle Spielräume für verkehrspolitisch notwendige Projekte erhalten bleiben oder geschaffen werden können. Es gilt, die gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur in Nordrhein-Westfalen zu erhalten und ihre Leistungsfähigkeit bedarfsgerecht zu verbessern. Neben dem Neubau und dem Ausbau erlangt der Einsatz von Komponenten eines intelligenten Verkehrssystemmanagements eine immer stärker werdende Bedeutung. In naher Zukunft kann der technische Fortschritt genutzt werden, die Bausteine, wie zum Beispiel die schon im praktischen Betrieb befindlichen rechnergesteuerten Betriebsleitsysteme im ÖPNV, Anlagen der automatischen Verkehrserfassung und Verkehrsflußsteuerung auf den Autobahnen, zu vernetzen und eine optimale Verkehrsmittelwahl zu gewährleisten. Ein attraktives Angebot wird in Kombination mit einer umfassenden Information die Umstiegsschwelle für den Autofahrer deutlich senken. Eine Verkehrsverlagerung auf Bahn und Bus im Individualverkehr und auf Schiene und Wasserstraße im Güterverkehr ist bei der zu erwartenden Verkehrszunahme unverzichtbar. Deshalb wird zur Mobilitätssicherung die Vorrangpolitik für den ÖPNV und der Ausbau von Schnittstellen des Güterverkehrs beibehalten werden. Die Verkehrspolitik leistet damit auch einen wichtigen Beitrag zur Stärkung des Wirtschaftsstandortes Nordrhein-Westfalen.

Insgesamt steigen die Ansätze im Verkehrshaushalt (Kapitel 08 080 bis 08 084) im Vergleich zum Vorjahr um rd. 1,378 Mrd. DM. Diese Steigerung hat ihre Ursache allerdings fast ausschließlich, nämlich in Höhe von rd. 1,341 Mrd. DM, in den vom Bund für die Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs ab 1.1.1996 zur Verfügung gestellten Ausgleichsmitteln (vgl. Kapitel 08 081 Titel 251 00 sowie Titelgruppen 71 bis 76).

Die Regionalisierungsmittel des Bundes ermöglichen nicht nur die Aufrechterhaltung des bisherigen Angebots im Schienenpersonen-

nahverkehr, sondern auch zusätzliche Investitionen zur Verbesserung des ÖPNV.

Die Gesamtausgaben für die Förderung der Eisenbahnen und des öffentlichen Nahverkehrs (Kapitel 080 81) steigen nicht nur um die Regionalisierungsmittel des Bundes, sondern zusätzlich um rd. 33,655 Mio DM. Angesichts der um 18,960 Mio. DM rückläufigen Finanzhilfen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (vgl. Kapitel 08 081 Titel 331 10) wird darin das besondere Engagement des Landes bei der Förderung der Eisenbahnen und des ÖPNV deutlich.

Für die Weiterentwicklung der anderen umweltverträglichen Verkehrsarten gilt entsprechendes. Während die Förderung der Binnenschifffahrt (Kapitel 08 083) um 34,5 % auf 56,586 Mio. DM zunimmt, sind die Ausgaben für die Luftfahrt (Kapitel 08 082) um mehr als 11 % auf rd. 22 Mio. DM reduziert worden. Auch im Straßen- und Brückenbau (Kapitel 08 084) sind die Ansätze für 1996 um 10,123 Mio. DM (2 %) geringer als 1995; sie belaufen sich auf insgesamt 585,581 Mio. DM. Rückläufig sind dabei insbesondere die Ausgaben für Baumaßnahmen des Landesstraßenausbauplans (- 30 Mio. DM), während für den Bau von Radwegen an bestehenden Landesstraßen ein neuer Titel mit einem Ansatz von 20 Mio. DM eingerichtet wurde.

## 2. ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR

Die Landesregierung setzt ihre Vorrangpolitik für den öffentlichen Personennahverkehr fort. Die Förderung konzentriert sich auf

- den Ausbau der Infrastruktur,
- die Fahrzeugförderung und
- die Verbesserung der Zusammenarbeit.

Außerdem werden aufgrund der ab 01.01.1996 wirksamen Regionalisierung aus Transfermitteln des Bundes Betriebsleistungen im Schienenpersonennahverkehr finanziert.

### Infrastrukturförderung

Für die Förderung der ÖPNV-Infrastruktur in den Gemeinden und bei der DB AG sind bei Kapitel 08 081 Titelgruppe 66 (GVFG-Landesprogramm) und Titelgruppe 68 (GVFG-Bundesprogramm) insgesamt 637,230 Mio. DM Bundesfinanzhilfen sowie komplementäre Landesmittel bei Titelgruppe 65 in Höhe von 185 Mio. DM vorgesehen; hinzu kommen die bei Titelgruppe 72 veranschlagten Investitionszuschüsse nach dem Regionalisierungsgesetz NW in Höhe von 106,900 Mio. DM.

Aus diesen Mitteln sollen 1996 der weitere Ausbau der Stadtbahn, Beschleunigungsmaßnahmen für oberirdische Schienenstrecken, P+R- bzw. B+R-Plätze, Zentrale Omnibusbahnhöfe (ZOB), Betriebshöfe, rechnergesteuerte Betriebsleitsysteme (RBL) sowie ergänzende Maßnahmen am vorhandenen S-Bahn-System finanziert werden. Im Bereich des kommunalen ÖPNV werden vorrangig oberirdische Maßnahmen (insbesondere Beschleunigungsmaßnahmen), rechnergesteuerte Betriebsleitsysteme sowie P+R-Anlagen und B+R-Anlagen gefördert. Mit strukturellen Verbesserungen des vorhandenen S-Bahn-Systems soll dem steigenden Fahrgastaufkommen Rechnung getragen werden.

### Fahrzeugförderung

Im Bereich der Fahrzeugförderung stehen 1996 für die Beschaffung von Bussen, Stadtbahnwagen, Straßenbahnen, S-Bahn-Fahrzeugen und Schienenfahrzeugen der DB AG und von NE-Bahnen Fördermittel bei Kapitel 08 081 Titelgruppen 67 und 74 in Höhe von insgesamt 238,28 Mio. DM zur Verfügung.

Für die Fahrzeuge werden folgende Förderfestbeträge gewährt:

Standard-Linienbus	130.000 DM
Standard-Linienbus in Niederflurbauweise	150.000 DM
Standard-Gelenkbus	190.000 DM

Standard-Gelenkbus	
in Niederflurbauweise	215.000 DM
Standard-Midibus	80.000 DM
Standard-Midibus	
in Niederflurbauweise	100.000 DM
Stadtbahnwagen, Straßenbahnwagen	
in Niederflurbauweise	1.800.000 DM.

### Allgemeine Förderung

Aufgrund des Regionalisierungsgesetzes (§ 14 Abs. 2) gewährt das Land den Kreisen, kreisfreien Städten und Zweckverbänden in den neun Kooperationsräumen eine Pauschale in Höhe von jeweils 1 Mio. DM als allgemeine Förderung der Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV, insbesondere für die Aufstellung von Nahverkehrsplänen; hierfür sind insgesamt Mittel in Höhe von 63 Mio. DM veranschlagt, und zwar bei Kapitel 08 081 Titelgruppe 61 ein Betrag von 17,9 Mio. DM sowie bei Titelgruppe 76 ein Betrag von 45,1 Mio. DM. Die bisherige Förderung der Verkehrsgemeinschaften wird zugunsten dieser Förderung eingestellt.

Die Förderung der Verkehrsverbände Rhein-Ruhr (VRR), Rhein-Sieg (VRS) und Aachener Verkehrsverbund (AVV) wird entsprechend der im Regionalisierungsgesetz NW getroffenen Übergangsregelung (§ 17 Abs. 1) in 1996 fortgeführt.

Die Verlängerung der Förderung des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg führt dabei in 1996 zu keiner Mehrausgabe. Die Förderung aus dem neuen Verbundvertrag beträgt wie bisher 17,4 Mio. DM. Für die Abwicklung der institutionellen Förderung aus dem bisherigen Vertragsverhältnis sind in 1996 abschließend 0,8 Mio. DM aufzuwenden.

Die Infrastruktur- und Übergangshilfe (Kapitel 08 081 Titelgruppe 61) für den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr beträgt nach dem Grundvertrag mit dem VRR wie in den Vorjahren 119 Mio. DM.

Hiervon werden 42 Mio. DM aus Bundesfinanzhilfen nach dem GVFG finanziert (Anteil der VRR-Unternehmen an der Fahrzeugförderung - Kapitel 08 081 Titelgruppe 67).

Der **Aachener Verkehrsverbund** wird entsprechend der vertraglichen Verpflichtung in Höhe von 8 Mio. DM jährlich mit einem Betrag von 1,8 Mio. DM aus Kapitel 08 081 Titelgruppe 61 gefördert; die restlichen 6,2 Mio. DM werden wie beim VRR aus Titelgruppe 67 geleistet.

### **Schülerfahrtkosten**

Für die gesetzliche Ausgleichspflicht nach § 45 a PBefG ist bei Kapitel 08 081 Titel 671 20 ein Betrag um 440 Mio. DM veranschlagt. Der Ansatz berücksichtigt die Begrenzung der Ausgleichsansprüche für an Schulträger verkaufte Monatskarten auf den in der einschlägigen Verordnung festgelegten Jahreshöchstwert der Gültigkeit (sog. "240-Tage-Regelung"). Die Begrenzung wird in 1996 vollständig haushaltswirksam. Ebenso sind die für die mit Wirkung vom 01. Januar 1995 vorzunehmende und 1996 haushaltswirksame Kostensatzanpassung erforderlichen Haushaltsmittel im Ansatz enthalten.

### **Bürgerbusse**

Aus Kapitel 08 081 Titelgruppe 61 werden alle laufenden und neuen Bürgerbusvorhaben gefördert. Gefördert werden Organisationskosten der Bürgerbusvereine mit einem Festbetrag von je 8.000 DM jährlich und Bürgerbusfahrzeuge in Höhe von jeweils 60.000 DM als Teilfinanzierung im Wege der Festbetragsfinanzierung.

### **Ausbau des S-Bahn-Netzes**

Die Baumaßnahmen an S-Bahn-Strecken der Deutschen Bahn AG erstrecken sich derzeit auf den Ausbau oder Restausbau



- 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 5 von Dortmund über Witten nach Hagen,
- der Linie S 9 Haltern - Bottrop - Essen - Wuppertal,
- der Linie S 13 Köln Hbf - Horrem - Düren.

Die S-Bahn-Verbindung Köln Hbf - Flughafen Köln/Bonn ist mit zuwendungs-fähigen Kosten von 400 Mio. DM in das ÖPNV-Landesprogramm aufgenommen worden. Mit dem Baubeginn ist 1997 zu rechnen; Planungskosten werden bereits 1996 anfallen.

Der Weiterbau der S 4 von Dortmund-Lütgendortmund nach Herne ist aus der Sicht des Landes unverzichtbar. Aus diesem Grund hat das MWMTV Mittel in Höhe von 5,4 Mio. DM zur Vorfinanzierung von externen Planungskosten bewilligt. Ebenso ist für die Verbindung Bottrop Mitte - Bottrop Hbf eine Bewilligung zur Vorfinanzierung der Planungskosten erteilt worden.

#### Behindertengerechte Haltepunkte

Für die Ausrüstung von 50 S-Bahn-Stationen mit behindertengerechten Zugängen wurden mit den ehemaligen Bundesbahndirektionen Köln und Essen Verträge über den Bau solcher Anlagen mit einem Finanzierungsvolumen von 53,5 Mio. DM abgeschlossen. Mit der Vertragserfüllung dürfte 1997 zu rechnen sein.

#### Park + Ride und Bike + Ride

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 ehemaligen Bundesbahndirektionen Essen und Köln abgeschlossen. Mit Bundes- und Landesmitteln in Höhe von 50,3 Mio. DM sollen bis 1997 etwa 5.800 Pkw-Stellplätze und ca. 7.600 Fahrradeinstellplätze fertiggestellt werden.

## Verwendung der Transfermittel des Bundes

Wesentlicher Bestandteil der Bahnreform ist die Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs. Ab dem 01. Januar 1996 liegt die Verantwortung für Planung, Organisation, Ausgestaltung und Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs bei den Ländern bzw. den von ihnen bestimmten Aufgabenträgern.

Um den Ländern die Finanzierung der ihnen gesetzlich zugewiesenen Aufgaben zu ermöglichen, steht ihnen im Jahre 1996 ein Betrag in Höhe von 8,7 Mrd. DM aus dem Mineralölsteueraufkommen des Bundes zu (Transfermittel). Auf das Land NRW entfallen hiervon 1.341,18 Mio. DM. Mit diesen Mitteln ist insbesondere der Schienenpersonennahverkehr zu finanzieren.

Die von den Ländern zu treffenden näheren Regelungen sind in NRW im Regionalisierungsgesetz vom 07. März 1995 (GV. NW. S. 196) enthalten. In diesem Gesetz sind neben anderem die Zuständigkeiten für die Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV sowie die Einzelheiten der Förderung des ÖPNV bestimmt. Träger der ÖPNV-Aufgaben sind grundsätzlich die Kreise und kreisfreien Städte, beim Schienenpersonennahverkehr die von den Kreisen und kreisfreien Städten zu gründenden Zweckverbände.

Nordrhein-Westfalen verwendet die Transfermittel in vollem Umfang zur Förderung und Verbesserung des ÖPNV, wobei der weitaus größte Teil unmittelbar an die Aufgabenträger weitergeleitet wird. Nach § 11 des Regionalisierungsgesetzes NW in Verbindung mit § 8 Abs. 1 des Regionalisierungsgesetzes des Bundes erhalten die Aufgabenträger im Jahre 1996 einen Betrag in Höhe von 1.150,9 Mio. DM zur Förderung der Deutschen Bahn AG, um deren Betriebsleistungen nach dem Fahrplan 1993/94 zu sichern.

Ein Betrag in Höhe von 8,0 Mio. DM soll zur Förderung der Dürener Kreisbahn GmbH verwendet werden, die seit dem Frühjahr 1993/94 Betriebsleistungen erbringt, die bis dahin von der Deutschen Bundesbahn erbracht worden waren.

Die verbleibenden Mittel gemäß § 8 Abs. 2 Regionalisierungsgesetz des Bundes in Höhe von 182,28 Mio. DM sind nach §§ 12, 13 und 14 Regionalisierungsgesetz NW bestimmt zur Verbesserung des ÖPNV durch Förderung

- von kommunalen Infrastrukturmaßnahmen,
  - von Vorhalteaufwendungen für Fahrzeuge,
  - von baulichen Maßnahmen sowie zur Beschaffung von Schienenfahrzeugen der Deutschen Bahn AG und der nichtbundes-eigenen Eisenbahnen,
  - von Maßnahmen zur deutlichen Verbesserung des Angebotes im Schienenpersonennahverkehr gegenüber dem Fahrplan 1993/94,
  - der Wiederinbetriebnahme von stillgelegten Strecken des Schienenpersonennahverkehrs oder - mit Zustimmung des Landes - des Baues neuer Schienenstrecken von besonderer verkehrlicher Bedeutung
- und
- von Maßnahmen der Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV, z.B. der Bildung und Umsetzung von Gemeinschaftstarifen sowie der Aufstellung von Nahverkehrsplänen.

Die Transfermittel werden bei Kapitel 08 081 Titel 251 00 vereinnahmt und bei den Titelgruppen 71 bis 76 verausgabt.

### 3. GÜTERTRANSPORT AUF BAHNEN UND BINNENSCHIFFEN

#### Nichtbundeseigene Eisenbahnen

In NRW gibt es 47 nichtbundeseigene Eisenbahnen (NE) mit einer entsprechenden Anzahl z.T. weitverzweigter und engmaschiger Streckennetze. 27 dieser 47 Bahnen dienen dem öffentlichen Verkehr.

Im Jahre 1996 soll die Förderung der öffentlichen NE-Bahnen mit insgesamt rd. 27,7 Mio. DM fortgesetzt werden. Dabei handelt es sich im wesentlichen um die bei Kapitel 08 081 Titelgruppe 62 mit 11,7 Mio. DM veranschlagten Finanzhilfen zur Aufrechterhaltung der Betriebssicherheit der Schienenwege (Oberbauzuschüsse) und zur Durchführung von Rationalisierungsmaßnahmen sowie um die bei Titelgruppe 69 mit rd. 2,3 Mio. DM veranschlagten Mittel zur Verbesserung der Sicherheit an Bahnübergängen. Daneben erhalten die NE-Bahnen des öffentlichen Verkehrs nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz Ausgleichszahlungen für die Abgeltung betriebsfremder Lasten, wie Betriebskosten von Kreuzungsanlagen sowie gesetzlich auferlegte Ruhegehälter und Renten; hierfür sind bei Titelgruppe 70 13,7 Mio. DM vorgesehen.

Erstmalig besteht die Möglichkeit, stilllegungsgefährdete Güterverkehrsstrecken der Deutschen Bahn AG, die durch Dritte weiter betrieben werden sollen, zu fördern. Dies setzt die Vergabe eines Gutachtens voraus, welches für schienenauffine Güter die Nachfrage feststellt und Vorschläge hinsichtlich der regionalen Zusammenarbeit, der damit verbundenen Organisationsmodelle und der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen und Möglichkeiten darlegt.

Die Bahnen sind besonders in den Randzonen der Ballungsgebiete von großer verkehrs- und strukturpolitischer Bedeutung, weil sie dem Trend entgegenwirken, den Güterverkehr immer mehr auf die Straße zu verlagern. Als herausragende Fördermaßnahme ist ein Vorhaben der Westfälischen Landes-Eisenbahn GmbH zu bewerten, bei dessen Realisierung Kalksteintransporte im Umfang von rd. 300.000 t pro Jahr von der Straße auf die Schiene verlagert werden. Die Förderung durch das Land war die Voraussetzung für eine entsprechende vertragliche Vereinbarung zwischen der Westfälischen Landes-Eisenbahn und dem betroffenen Unternehmen.

#### **Ausbau der Binnenwasserstraßen**

Für die von Massenguttransporten abhängigen Industrie- und Gewerbebetriebe im Land Nordrhein-Westfalen, vor allem im Rhein-

Ruhr-Raum, ist die Binnenschifffahrt als preisgünstiger Verkehrsträger unentbehrlich. Auch für die Beförderung von Stückgut wird die Binnenschifffahrt bereits gegenwärtig weit mehr als in der Vergangenheit in Anspruch genommen. Im Zusammenwirken mit Schienen- und Straßenverkehr gewinnt sie als Teil einer Transportkette im kombinierten Ladungsverkehr zunehmende Bedeutung.

Ihre Möglichkeiten, als umweltfreundlicher Verkehrsträger zur Entlastung der Straße beizutragen, kann die Binnenschifffahrt um so stärker ausschöpfen, je größer die Leistungsfähigkeit ihrer Infrastruktur ist. Die Landesregierung fördert deshalb mit erheblichen Mitteln den Ausbau der Wasserstraßen.

Mit finanzieller Hilfe des Landes ausgebaut werden auf der Grundlage der Vereinbarungen zwischen Bund und Land die rheinisch-westfälischen Kanäle und die Weststrecke des Mittellandkanals, d.h. die Kanalstrecke zwischen der Abzweigung aus dem Dortmund-Ems-Kanal in Bergeshövede (Stadt Hörstel, Kreis Steinfurt) und Hannover.

Seit dem Beginn der Ausarbeiten im Jahre 1965 bis zum Jahresende 1995 werden in die nordrhein-westfälischen Wasserstraßen rd. 1,070 Mrd. DM an Landesmitteln investiert sein, d.h. im Jahresdurchschnitt rund 35 Mio DM. Für das Jahr 1996 sind für den Ausbau der rheinisch-westfälischen Kanäle und der Weststrecke des Mittellandkanals Landesausgaben in Höhe von 56,5 Mio DM vorgesehen (Kapitel 08 083 Titel 881 10 und 881 20).

Wesentliche Baumaßnahmen im kommenden Jahr sind im Bereich der rheinisch-westfälischen Kanäle

- Streckenausbauarbeiten am Datteln-Hamm-Kanal, am Rhein-Herne-Kanal, vor allem in Herne, und am Dortmund-Ems-Kanal, vor allem in Dortmund, in Waltrop und im Kreis Steinfurt,
- Streckenausbauarbeiten an der Weststrecke des Mittellandkanals, insbesondere in Recke, in Minden (Ausbau des Wasserstraßenkreuzes), an der Strecke westlich von Hannover sowie im Bereich der Stadtstrecke Hannover.

Neben den Zuweisungen für den Ausbau von Bundeswasserstraßen sind bei Kapitel 08 083 Titel 671 10 Erstattungen an Fährunternehmen zur Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Ausbildungsverkehr in Höhe von 30.000 DM veranschlagt. Die Mittel dienen dazu, Einnahmeeinbußen auszugleichen, die sich für die Fährunternehmen aus dem Verkauf verbilligter Zeitkarten an Auszubildende ergeben. Des Weiteren sind bei Titel 671 20 Ausgaben in Höhe von 56.000 DM zur Deckung von Verwaltungskosten veranschlagt, die den Trägern der Seemannsämter, nämlich den Hafenbetreiberunternehmen Duisburg-Ruhrorter Häfen AG, Stadtwerke Düsseldorf AG und Häfen und Güterverkehr Köln AG, aus der Wahrnehmung der Seemannsamtsgeschäfte entstehen.

#### 4. VERBESSERUNG DER STRAßENINFRASTRUKTUR

##### Bundesfernstraßen

Nach dem derzeit geltenden Fünfjahresplan für den Ausbau der Bundesfernstraßen in den Jahren 1993 bis 1997 mit Ergänzung bis zum Jahr 2000 erhält NRW nur noch ein Finanzvolumen von 3.755,4 Mio. DM für Maßnahmen der Hauptbautitel (HBT). Zu den HBT zählen die wesentlichen Bautitel einschließlich Grunderwerb und zwar

- BAB-Erweiterung
- BAB-Neubau
- Bundesstraßen-Neubau.

Von dem für die Jahre 1993 bis 2000 vorgesehenen Volumen sind bis Ende 1995 bereits rd. 1.900 Mio. DM verbaut, so daß für die Jahre 1996 bis 2000 noch ein Bauvolumen von rd. 1.850 Mio. DM verbleibt.

Die HBT-Mittel werden im wesentlichen für BAB-Lückenschlüsse, Bau von Ortsumgehungen sowie für den Ausbau des vorhandenen Autobahnnetzes auf 6 Fahrstreifen verwendet.

Im Vergleich zu den o. g. Mitteln für den derzeit geltenden Fünfjahresplan hat NRW im 4. Fünfjahresplan 1986 bis 1990 mit

Ergänzung 1991 bis 1993 (8 Jahres-Zeitraum) für die HBT insgesamt 5.855 Mio. DM erhalten.

Der Rückgang der Verfügungsbeträge wird vom Bundesministerium für Verkehr (BMV) begründet mit dem erhöhten Bedarf für die neuen Bundesländer und der angespannten Finanzlage im Bundeshaushalt.

Die Mittelreduzierung bis zum Jahr 2000 führt dazu, daß die Verfügungsbeträge im wesentlichen für Restabwicklungen und zur Finanzierung der im Bau befindlichen Maßnahmen gebunden sind. Für Neubeginne steht nur noch ein geringer Spielraum zur Verfügung. Die Situation wird auch noch dadurch verschärft, daß für die im Bau befindlichen Maßnahmen seit der Aufstellung des Fünfjahresplans Kostenerhöhungen eingetreten sind. Auch diese Mehrbeträge müssen noch haushaltsmäßig abgedeckt werden.

Infolgedessen müssen

- bereits baureife Projekte zurückgestellt und
- Baumaßnahmen im Bauablauf und in der Finanzierung gestreckt werden.

Die vom BMV zur Kompensation der Probleme eröffnete Möglichkeit von übergebiethlichen Mittelausgleichen am Jahresende bewirkt nur dann etwas, wenn andere Länder ihre Gelder nicht ausgeben können. Für 1995 ist jedoch bisher nur ein geringer Betrag (NRW 5,0 Mio. DM) bereitgestellt worden. Da der Mittelabfluß nach Aussage des BMV bei allen Ländern gut ist, dürften kaum weitere Mittel im Rahmen des Mittelausgleichs angeboten werden. 1994 konnten demgegenüber zusätzlich 83 Mio. DM in Bundesfernstraßenprojekte in NRW investiert werden.

Für 1996 wurde im Entwurf des Bundeshaushalts für die Bundesfernstraßen ein Rahmen von 10.400 Mio DM aus der Mittelfristigen Finanzplanung vorgegeben. Dieser Betrag wurde vom Kabinett um 500 Mio. DM gekürzt, so daß in den Beratungen von 9.900 Mio. DM ausgegangen wurde.

Für NRW führte die Kürzung dazu, daß der Einplanungsrahmen von 1.172,510 Mio. DM um 123,560 Mio. DM gekürzt und auf 1.048,950 Mio. DM neu festgesetzt wurde. Für die Hauptbautitel wurde ein Betrag von 401,2 Mio. DM vorgegeben.

Im Zuge der weiteren Haushaltsberatungen hat der Haushaltsausschuß des Bundestages am 26.10.1995 beschlossen, den Ansatz von 9,9 Mrd. DM auf 10,133 Mrd. DM zu erhöhen. Außerdem werden im Bundesministerium für Verkehr Mittel umgeschichtet, so daß die Kürzungen bei den HBT insgesamt um 300 Mio. DM zurückgenommen werden konnten. NRW erhält hieraus einen Anteil von 62,9 Mio. DM.

Der vorläufige Rahmen 1996 in NRW für den Bundesfernstraßenbau beträgt damit 1.111,850 Mio. DM. Nach den Bedarfsmeldungen der Landschaftsverbände verbleibt danach für die HBT und die Bereiche der Nichthauptbautitel ein Mehrbedarf von rd. 325 Mio. DM.

Für diese Summe besteht keine Deckungsmöglichkeit.

#### **Investitionen in das Landesstraßennetz**

Für den Neu- und größeren Ausbau im Landesstraßennetz bilden der Landesstraßenbedarfsplan und der Landesstraßenausbauplan 1993 - 1997 die rechtlichen und administrativen Grundlagen. Beide Pläne sind zum 01. Januar 1993 fortgeschrieben worden. Den Landesstraßenneubauvorhaben geht nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung des Landes Nordrhein-Westfalen vom 29. April 1992 eine Umweltverträglichkeitsprüfung voraus. Bei der Planung und Realisierung der Straßenneu- und -ausbaumaßnahmen hat die Straßenbauverwaltung dafür zu sorgen, daß die Investitionen den Aspekten der Umwelt und des Lärmschutzes in gebührendem Umfang Rechnung tragen.

#### **Schwerpunkte des Landesstraßenbaus sind weiterhin**

- die Umsetzung des Landesstraßenausbauplanes,
- die Verbesserungen im Landesstraßennetz, insbesondere durch Erhöhung der Verkehrssicherheit,



- der Bau von Radwegen sowie
- die Erhaltungsinvestitionen.

Zur Finanzierung dieser Investitionsschwerpunkte sind im Landeshaushalt insgesamt 275,87 Mio. DM ausgewiesen.

Davon entfallen auf

- |   |  |                 |
|---|--|-----------------|
| - | Baumaßnahmen des Landesstraßenausbauplans<br>(Kapitel 08 084 Titel 883 13)                                     | 150,000 Mio. DM |
| - | Um- und Ausbau von Landesstraßen bis zu<br>5 Mio. DM Gesamtkosten je Maßnahme<br>(Kapitel 08 084 Titel 883 12) | 50,960 Mio. DM  |
| - | Radwegebau an bestehenden Landesstraßen<br>(Kapitel 08 084 Titel 883 18)                                       | 20,000 Mio. DM  |
| - | Erhaltungsinvestitionen an Landesstraßen<br>(Kapitel 80 084 Titel 883 11)                                      | 54,910 Mio. DM  |

Während der Ansatz für die Baumaßnahmen des Landesstraßenausbauplans gegenüber 1995 um 30 Mio. DM gekürzt worden ist, wurde 1996 für den Radwegebau erstmals ein neuer Titel mit einem Ansatz von 20 Mio. DM vorgesehen. Die Ansätze der übrigen Titel entsprechen denen des Vorjahres.

#### **Mehr Sicherheit im Straßenverkehr**

Im Mittelpunkt der Verkehrssicherheitsarbeit der Kommunen stehen auch weiterhin die vom Land geförderten örtlichen Verkehrssicherheitstage. Auf Antrag erhalten Städte, Kreise und Gemeinden Zuschüsse für die konsumtiven Aufwendungen dieser Veranstaltungen und zusätzlich kostenlos Aufklärungsmaterialien. Das thematische Hauptgewicht liegt bei der flächendeckenden Einführung von Tempo 30-Zonen.

Diese kommunalen Aktivitäten stehen in vollem Einklang mit den bundesweiten Aufklärungskampagnen der Verkehrssicherheit. Mit dem Motto "Tempo 30 - denn das Leben geht vor" wird durch enge Zusammenarbeit mit der Tagespresse und den lokalen Hörfunksendern die Überzeugung möglichst aller Verkehrsteilnehmer gefördert, daß sich durch ein angepaßtes Fahrverhalten in Wohngebieten Unfälle vermeiden und die Lärmbelastungen mäßigen lassen.

Ergänzt werden die örtlichen Aktivitäten durch **regionale Fahrradaktionstage**, auf denen die Verwaltungen wie ihre Bürgerinnen und Bürger konkrete Anstöße zur Förderung des Radfahrens erhalten.

Anfang des Jahres 1996 ist beabsichtigt, den vierten Landeswettbewerb für den **Verkehrssicherheitspreis NRW** auszuschreiben. Durch eine geeignete Aufgabenstellung soll eine breite Teilnahme der Bevölkerung ermöglicht werden. Im Ergebnis sollen Vorschläge entwickelt werden, um die Zahl der Kinderunfälle auf den Schul- und Freizeitwegen zu senken.

### **Telematik im Straßenverkehr**

Der Verkehrsablauf wird in den kommenden Jahren nachhaltig durch die Informationstechnik und Telekommunikation - die sog. **Verkehrstelematik** - beeinflusst. Die Landesregierung wird sich mit mehreren Projekten an den laufenden Telematik-Programmen der EU beteiligen. Partner in diesen Projekten sind insbesondere die belgischen Regionen Flandern und Wallonien, die Niederlande und Frankreich.

Hauptziel der Projekte ist die Einrichtung eines integrierten **multimodalen Verkehrsmanagementsystems**. Dies soll durch Nutzung und Verbesserung der im Aufbau befindlichen Datenerfassungsanlagen auf den Autobahnen, die Einbeziehung des ÖV, die Verknüpfung der Verkehrsinformationszentralen und die Koordinierung der Verkehrstelematikvorhaben über die Grenzen hinaus geschehen. Durch rechtzeitige und bessere Information 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.

Ferner sollen weitere Voraussetzungen für die Einrichtung eines Verkehrsinformationssystems in NRW geschaffen werden. Ziel ist die Herstellung eines Datenverbundes aller Verkehrsträger zur Bereitstellung von aktuellen, verkehrsträgerübergreifenden Informationen für die Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer. Hierzu sollen auch die Regionalen Verkehrsleitzentralen in Arnsberg und Köln weiter ausgebaut werden.

## 5. WEITERENTWICKLUNG DES LUFTVERKEHRS

### Schienenanbindung der Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn

Die Landesregierung hat sich für die Anbindung der Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn an das künftige europäische Hochgeschwindigkeitsbahnnetz eingesetzt. Damit soll innereuropäischer Luftverkehr auf die Bahn verlagert werden, so z.B. im Zentrum Europas - Paris/London/Randstad/Rhein-Ruhr. Außerdem werden zahlreiche Fluggäste nicht mehr mit dem Auto zum Flughafen anreisen, sondern mit öffentlichen Verkehrsmitteln.

Für die Unterzeichnung eines Durchführungsvertrages zum Bau des Fernbahnhofs am Flughafen Düsseldorf sind seitens des Landes alle Vorbereitungen getroffen worden. Nach längerer Prüfung durch die DB AG soll der Vertrag alsbald geschlossen werden.

Die Wirtschaftlichkeit einer direkten kombinierten ICE- und S-Bahn-Anbindung des Flughafens Köln/Bonn konnte in einer Untersuchung nachgewiesen werden, so daß die weiteren Planungen für diese Maßnahmen ohne Verzögerung in Angriff genommen werden können. Die Städte Köln und Bonn werden dann einen S-Bahn-Zugang zu ihrem Flughafen erhalten.

### Luftfahrtinfrastruktur

Für die Sicherung und die Weiterentwicklung des Wirtschaftsstandortes Nordrhein-Westfalen sind eine leistungsfähige Luft-

fahrtinfrastruktur und die Einbindung des Landes in den internationalen Luftverkehr unverzichtbar. Im weltweiten Wettbewerb der Wirtschaftszentren und im Wettbewerb der europäischen Regionen hätte Nordrhein-Westfalen ohne seine Luftverkehrsanbindung keine Chance. Der Luftverkehr ist nicht ohne Grund der weltweit am stärksten expandierende Verkehrssektor.

Schwerpunkte der Luftverkehrspolitik werden im einzelnen sein

- bezüglich des Flughafens Düsseldorf die Durchführung des Genehmigungsänderungsverfahrens zwecks Ersatz der Bewegungszahlbegrenzung durch ein sog. Lärmkontingent; das von der Bezirksregierung Düsseldorf durchgeführte Anhörungsverfahren ist im wesentlichen bereits abgeschlossen;
- bezüglich des Flughafens Köln/Bonn die Erweiterung der Passagier- und Frachtabfertigungskapazitäten sowie die Überprüfung der Nachtflugregelung,
- die Intensivierung der Zusammenarbeit und Arbeitsteilung zwischen den Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn.
- bezüglich des Flughafens Münster/Osnabrück die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens zwecks Verlängerung der Start- und Landebahn,
- bezüglich des Flugplatzes Dortmund die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens zwecks Verlängerung der Start- und Landebahn,
- bezüglich des Flughafens Siegerland der Abschluß des Genehmigungsänderungsverfahrens zur Einführung von Instrumentenflugbetrieb sowie der Abschluß des Planfeststellungsverfahrens zwecks Verlängerung der Start- und Landebahn durch luftrechtliche Umwidmung bereits vorhandener befestigter Sicherheitsflächen,
- bezüglich des Flughafens Paderborn/Lippstadt die Einführung einer Nachtflugregelung,

- bezüglich des Flughafens Essen/Mülheim eine geordnete Stilllegung im Einvernehmen und in abgestimmten Schritten mit den kommunalen Gesellschaftern,
- bezüglich des Militärflugplatzes Gütersloh der Abschluß des laufenden Genehmigungsverfahrens für eine zivile Mitbenutzung und
- bezüglich des Militärflugplatzes Weeze-Laarbruch die Weiterführung des Genehmigungsverfahrens für eine zivile fliegerische Nachfolgenutzung.

Für bauliche Maßnahmen zur Verbesserung der Flugsicherheit auf den Flugplätzen mit Regionalluftverkehr und auf den Schwerpunktlandeplätzen sowie für die Segelfluggelände sind für das kommende Jahr Haushaltsmittel in Höhe von 6,7 Mio. DM vorgesehen (Kapitel 08 082 Titelgruppe 61).

Zur Erhöhung der Sicherheit und der Zuverlässigkeit des Flugbetriebes sowie im Zusammenhang mit der Wahrnehmung der Luftaufsicht sind für die Anschaffung von Geräten sowie für das Aufsichtspersonal Haushaltsmittel in Höhe von 1,77 Mio. DM veranschlagt (Kapitel 08 082 Titelgruppe 63).

Die Weiterführung der auf einem hohen Standard befindlichen Sicherheitsmaßnahmen auf den Flughäfen und den Landeplätzen erfordert Haushaltsmittel im Etat des MWMTV in Höhe von rd. 8 Mio. DM (Kapitel 08 082 Titelgruppe 68). Diese Sachausgaben und die weitaus höheren diesbezüglichen Personalausgaben im Etat des Innenministeriums werden jedoch durch Einnahmen des Landes aus der von den Fluggästen erhobenen Luftsicherheitsgebühr in Höhe von 65 Mio. DM abgedeckt (Kapitel 08 082 Titel 111 20).

Über die Umsetzung der Luftverkehrskonzeption ist bereits im Jahre 1993 ein Zwischenbericht erstellt worden. Es ist beabsichtigt, dem Landtag in zwei Jahren einen weiteren Bericht vorzulegen.

## 6. ALLGEMEINE BEWILLIGUNGEN - VERKEHR

Im Bereich der allgemeinen Bewilligungen (Kapitel 08 080) sind die Ausgaben für Untersuchungen (Titelgruppe 60) gegenüber dem Vorjahr um rd. 1,6 Mio. DM auf nunmehr 2,5 Mio. DM erhöht worden.

Die Mittel sind insbesondere vorgesehen für Gutachten zur Entwicklung des integralen Nahverkehrs und zur Entwicklung eines regionalen Güterverkehrskonzeptes.

### Entwicklung des integralen Nahverkehrs

Die Landesregierung hält es für erforderlich, die SPNV-Zweckverbände beim Aufbau eines Integralen Taktfahrplans zu unterstützen. Um eine verlässliche Grundlage für den ITF zu erhalten, muß ein umfassendes Gutachten in Auftrag gegeben werden, das ein entsprechendes Konzept entwickelt und Aussagen zu den Investitionskosten, den zusätzlichen Betriebskosten und den Erträgen im Interesse einer betriebswirtschaftlichen Gesamtbeurteilung ergibt.

### Entwicklung eines regionalen Güterverkehrskonzeptes

Die Landesregierung hält die Unterstützung der Güterverkehrskonzepte der NE-Bahnen und die Förderung der Einbindung des umfangreichen Netzes von privaten Werks- und Anschlußbahnen in ein geschlossenes Schienengütersystem unter Übernahme von DB-Strecken im Stilllegungsverfahren für notwendig. Zur Entwicklung einer Konzeption der regionalen Zusammenarbeit der vorgenannten Bahnen und Strecken ist ein Gutachten erforderlich, das für schienenaffine Güter die Nachfrage feststellt und Vorschläge hinsichtlich der richtigen regionalen Zusammenarbeit und der damit verbundenen Organisationsmodelle einschließlich der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen und Möglichkeiten darlegt. Erst auf dieser Grundlage kann eine Entscheidung über ein neues Fördersystem getroffen werden.

## 7. Personalhaushalt des Geschäftsbereichs des Ministeriums für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr

### Allgemeines

Der Entwurf des Personalhaushalts 1996 ist wie in den Vorjahren unter aufgabenkritischer Überprüfung des Stellenbestandes aufgestellt worden. Er enthält keine neuen Stellen; vielmehr verringert sich der Bestand im Geschäftsbereich durch Vollzug von kw-Vermerken und Einsparungen um insgesamt 61 Stellen.

Im übrigen sind geringfügige Umschichtungen (z.B. Umwandlung von Stellen für beamtete Hilfskräfte in Planstellen) vorgenommen worden, jedoch nur dort, wo dies aus personalwirtschaftlichen Gründen zwingend erforderlich ist.

Bei einem Haushaltsvolumen des Einzelplans 08 von rd. 6.346 Mio. DM entfallen auf die Personalausgaben 183,3 Mio. DM, das sind 2,9 %.

### Ministerium

Im Ministerium werden im Rahmen der Realisierung von kw-Vermerken 10 Stellen eingespart sowie im Vorgriff auf die für 1996 vorgesehene Organisationsuntersuchung 12 Stellen mit einem kw-Vermerk versehen. Damit erhöht sich die Zahl der kw-Vermerke auf 30.

Im Hinblick auf die Verlagerung der Aufgabe "Regionalstellen Frau und Beruf" in das MGFm hat der Haushalts- und Finanzausschuß in seiner Sitzung am 8.11.1995 (Drucksache 12/351) beschlossen, im Rahmen des Nachtragshaushaltsgesetzes 1995 als Ausgleich für die Einrichtung von zwei neuen Planstellen im Einzelplan 11 zwei Planstellen des Einzelplans 08 mit einem kw-Vermerk zu versehen.

Gleichzeitig wurde beschlossen, die beiden zusätzlichen kw-Vermerke im Einzelplan 08 auf die in Vorgriff auf die für 1996 vorgesehene Organisationsuntersuchung bei Kapitel 08 020 pauschal veranschlagten 12 kw-Vermerke anzurechnen.

Die Auswirkungen dieses Beschlusses konnten in den Haushaltsentwurf 1996 nicht mehr eingearbeitet werden. Die bei Kapitel 08 020 veranschlagten 12 kw-Vermerke sind somit auf 10 zu korrigieren.

### Nachgeordnete Bergverwaltung

Bei der Bergverwaltung können durch Vollzug von kw-Vermerken insgesamt 9 Stellen abgebaut werden.

### Geologisches Landesamt

Im Geologischen Landesamt werden durch Realisierung von kw-Vermerken 7 Stellen eingespart sowie im Vorgriff auf die zu erwartende Organisationsuntersuchung weitere 4 Stellen in Abgang gestellt und zusätzlich 1 Stelle mit einem kw-Vermerk versehen.

### Eichverwaltung

Der Stellenbestand bei der Eichverwaltung verringert sich durch Vollzug eines kw-Vermerks um 1 Stelle.

Die Ergebnisse der laufenden Organisationsuntersuchung werden voraussichtlich Ende dieses Jahres vorliegen. Mögliche Auswirkungen auf den Personalhaushalt konnten somit noch nicht berücksichtigt werden.

### Materialprüfungsamt

Das Materialprüfungsamt ist zum 1.1.1995 in einen nach kaufmännischen Gesichtspunkten geführten Landesbetrieb gemäß § 26 Landeshaushaltsordnung umgestaltet worden.

Durch Vollzug von kw-Vermerken werden im Haushalt 1996 insgesamt 30 Stellen abgebaut. 22 weitere Stellen sind mit einem kw-Vermerk versehen.

Die Bemühungen zur Fortentwicklung des Landesbetriebes zu einem wirtschaftlich lebensfähigen Unternehmen als Voraussetzung für eine spätere Privatisierung werden fortgesetzt.