



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

Der Minister

An den
Präsidenten des
Landtags Nordrhein-Westfalen

40221 Düsseldorf

Haroldstraße 4
40190 Düsseldorf

Telefon +49 (0) 2 11 / 837 - 02
Durchwahl +49 (0) 2 11 / 837 - 2706
Telefax +49 (0) 2 11 / 837 - 2200

Datum
24 . August 2001

Aktenzeichen (bei Antwort bitte angeben)
I B 3 (BdH) 12-00/2002

für den Verkehrsausschuss und
den Haushalts- und Finanzausschuss

170-fach

**Beratung des Haushaltsentwurfs 2002
Einführung in den Einzelplan 08 – Bereich Verkehr –**

Sehr geehrter Herr Landtagspräsident,

hiermit überreiche ich 170 Exemplare der "Einführung in den Entwurf des Haushaltsplans 2002, Einzelplan 08, Bereich Verkehr".

Ich bitte, diesen Bericht an die Mitglieder des Verkehrsausschusses und des Haushalts- und Finanzausschusses weiterzuleiten.

Mit freundlichen Grüßen

(Ernst Schwanhold)

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
13. WAHLPERIODE

VORLAGE
13/820
A 06 + A 20

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

**Vorlage an den
den Verkehrsausschuss
und den
Haushalts- und Finanzausschuss
des Landtags NRW**

**Einführung
in den
Entwurf des Haushaltsplans 2002**

**Einzelplan 08
- Bereich Verkehr -**

Inhaltsverzeichnis

	Seite
1. Allgemeine Übersicht zum Einzelplan 08	3
1.1 Volumen des Einzelplans 08	3
1.2 Volumen des Verkehrshaushalts	4
2. Ausbau der Mobilität	6
2.1 Integrierte Gesamtplanung für Nordrhein-Westfalen	6
2.2 mobil:nrw	8
2.3 Metrorapid	12
2.4 Schienengüterverkehrskonzept	13
2.5 Kommission "Zukunft der Bahn in NRW"	14
2.6 Nichtbundeseigene Eisenbahnen (NE)	14
2.7 Förderung der Schifffahrt	18
3. Öffentlicher Personennahverkehr	19
3.1 Transfermittel des Bundes zur Förderung des regionalisierten öffentlichen Personennahverkehrs und ihre Verwendung	20
3.2 Ausbau der Infrastruktur	22
3.3 Verbesserung der Zusammenarbeit im ÖPNV	22
3.4 Förderung der Verkehrsunternehmen zur Verbesserung ihrer wirtschaftlichen Lage	24
3.5 Ausbau des S-Bahn-Netzes sowie Einzelmaßnahmen	25
3.7 Integraler Taktfahrplan (ITF)	26
3.8 Sicherheit und Service	26
4. Straßen- und Brückenbau	26
4.1 Ausbau der Bundesfernstraßen	27
4.2 Investitionen in das Landesstraßennetz	29
4.3 Landesbetrieb Straßenbau	31
4.4 Kommunalen Stadtverkehr	33
4.5 Sicherheit im Straßenverkehr	35
4.6 Verkehrstelematik im Bundes- und Landesbereich	36
5. Luftinfrastruktur	37
6. Personalhaushalt des Geschäftsbereichs des MWMEV	41

1. Allgemeine Übersicht zum Einzelplan 08

1.1 Volumen des Einzelplans 08

- Gesamthaushalt

Ausgaben lt. Haushaltsentwurf 2002	3.516,5 Mio. €
Ausgaben lt. Haushalt 2001	<u>3.664,8 Mio. €</u>
Weniger	148,3 Mio. €

- Wirtschaftshaushalt (Kapitel 08 030 bis 08 060)

Ausgaben lt. Haushaltsentwurf 2002	1.089,1 Mio. €
Ausgaben lt. Haushalt 2001	<u>1.204,3 Mio. €</u>
Weniger	115,2 Mio. €

- Verkehrshaushalt (Kapitel 08 080 bis 08 084)

Ausgaben lt. Haushaltsentwurf 2002	2.300,3 Mio. €
Ausgaben lt. Haushalt 2001	<u>2.343,4 Mio. €</u>
Weniger	43,1 Mio. €

- Allgemeiner Bereich (Kapitel 08 010, 08 020 und 08 110 bis 08 900)

Ausgaben lt. Haushaltsentwurf 2002	127,1 Mio. €
Ausgaben lt. Haushalt 2001	<u>117,1 Mio. €</u>
Mehr	10,0 Mio. €

1.2 Volumen des Verkehrshaushaltes

Von den Gesamtausgaben 2002 entfallen aus dem Bereich des Verkehrshaushaltes auf

• Allgemeine Bewilligungen Verkehr (Kapitel 08 080)	5,4 Mio. €
• Förderung der Eisenbahnen und des öffentlichen Nahverkehrs (Kapitel 08 081)	1.646,3 Mio. €
• Angelegenheiten der Luftfahrt (Kapitel 08 082)	13,9 Mio. €
• Angelegenheiten der Schifffahrt (Kapitel 08 083)	7,9 Mio. €
• Straßen- und Brückenbau (Kapitel 08 084)	<u>626,8 Mio. €</u>
Summe Verkehrshaushalt 2001	2.300,3 Mio. €

Für 2001 waren Ausgaben in Höhe von 2.343,4 Mio. € veranschlagt, sodass sich die im Haushaltsplanentwurf 2002 für den Verkehrsbereich eingestellten Gesamtausgaben gegenüber dem Vorjahr insgesamt gesehen um 43,1 Mio. € (= ./ 1,84 %) vermindern.

1.2.1 Zu Kapitel 08 081: Förderung der Eisenbahnen und des öffentlichen Personennahverkehrs

Die Gesamtausgaben für die Eisenbahnen und den öffentlichen Personennahverkehr betragen 1.646,3 Mio. €; sie verringern sich im Vergleich zum Haushalt 2001 mit Gesamtausgaben von 1.663,2 Mio. € um 16,9 Mio. € (= ./ 1,02 %).

Diese leichte Verringerung resultiert aus dem Saldo folgender Mehr- und Minderausgaben:

• Aus Regionalisierungs- und GVFG-Mitteln des Bundes zu zahlende Ausgaben für Eisenbahnen und ÖPNV	+ 38,8 Mio. €
• Aus Bundesmitteln zu zahlende Flughafenbindung Köln/Bonn	- 9,2 Mio. €
• Gemeinwirtschaftliche Leistungen	- 17,4 Mio. €
• Nichtbundeseigene Eisenbahnen	- 2,2 Mio. €
• Komplementäre Landesmittel für GVFG-Infrastrukturmaßnahmen	<u>- 26,7 Mio. €</u>
Zusammen	- 16,9 Mio. €

1.2.2 Zu Kapitel 08 082: Angelegenheiten der Luftfahrt

Die Ausgaben für Luftfahrtangelegenheiten steigen gegenüber 2001 um 1,5 Mio. € (= + 12,0 %); sie sind insgesamt auf das unabdingbar notwendige Maß begrenzt und beruhen fast ausschließlich auf gesetzlicher Grundlage.

1.2.3 Zu Kapitel 08 083: Angelegenheiten der Schifffahrt

Die Ausgaben sind bedarfsgerecht veranschlagt; sie bleiben unverändert.

1.2.4 Zu Kapitel 08 084: Straßen- und Brückenbau

Die Gesamtausgaben für den Straßen- und Brückenbau sind für das Haushaltsjahr 2002 mit rund 626,8 Mio. € veranschlagt; sie liegen damit um 26,5 Mio. € (= ./ 4,1 %) unter dem Ansatz 2001 mit 653,3 Mio. €.

Im Vergleich zum Haushalt 2001 mussten aus Zwängen der Haushaltskonsolidierung

- die Investitionen für die Landesstraßen und für den Radwegebau an bestehenden Landesstraßen um 21,7 Mio. € und
- die Zuweisungen für den kommunalen Straßen- und Radwegebau um insgesamt um 5,0 Mio. €

zurückgenommen werden

2. Ausbau der Mobilität

2.1 Integrierte Gesamtverkehrsplanung für Nordrhein-Westfalen

(Teilansatz bei Kapitel 08 080 TGr. 70)

Der Landtag hat am 13. April 2000 das Gesetz zur Integrierten Gesamtverkehrsplanung beschlossen. Ziel ist die Weiterentwicklung eines nachhaltigen Mobilitätssystems unter Beachtung insbesondere der Grundsätze von Raumordnung und Landesplanung. Diesem Gesetzesauftrag entsprechend berücksichtigen die bei Kapitel 08 080 Titelgruppe 70 mit 1,5 Mio. € veranschlagten Gesamtausgaben Teilbeträge für die Entwicklung einer Integrierten Gesamtverkehrsplanung.

Mit der Integrierten Gesamtverkehrsplanung sollen die Potenziale der verschiedenen Verkehrsinfrastrukturen und Verkehrsträger in Nordrhein-Westfalen gebündelt werden. Der Erhalt und zielgerichtete Ausbau der Infrastruktur, eine bessere Abstimmung der verschiedenen Verkehrsträger, die Optimierung der Schnittstellen und die Nutzung neuer Verkehrstechniken sind Voraussetzungen dafür, dass NRW seine Spitzenposition behaupten kann.

Die Arbeit der Landesregierung zur Entwicklung der Integrierten Gesamtverkehrsplanung knüpft an die Ergebnisse der Enquête-Kommission des Landtages zur Zukunft der Mobilität an.

Sie umfasst

- die Integration der Verkehrsträger und der Verkehrsmittel,
- die Integration der Planungsbeteiligten und
- die Integration anderer Planungsbelange.

Der Integrierte Gesamtverkehrsplan (IGVP) wird die verkehrspolitischen und die infrastrukturpolitischen Zielsetzungen des Landes darstellen.

Leitgedanke für den Gesamtverkehrsplan ist, dass die verschiedenen Verkehrsträger entsprechend ihren jeweiligen Stärken gemeinsam zur Bewältigung der Verkehrsnachfrage beitragen.

Die Landesverkehrsplanung basiert auf den Verkehrsbeziehungen zwischen Verkehrszellen, die ein jeweils homogenes Gebiet repräsentieren und für die Strukturdaten der Siedlungs- und Wirtschaftssituation zahlenmäßig erfasst sind. In einem ersten Schritt wurden diese Strukturdaten auf der Grundlage einer überarbeiteten Verkehrszelleneinteilung mit rund 4600 Verkehrszellen aktualisiert und fortgeschrieben. Die Kommunen wurden in diesen Prozess integriert.

Um aktuelle Informationen über das individuelle Verkehrsverhalten zu gewinnen, und im Vorgriff auf die in diesem Zusammenhang eingeleitete neue KONTIV-Untersuchung des Bundes hat die Landesverkehrsplanung gemeinsam mit dem Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik NRW eine Studie erarbeitet, die wesentliche Veränderungsprozesse im Mobilitätsverhalten der vergangenen rund 10 Jahre abbildet.

Die im Rahmen der Integrierten Gesamtverkehrsplanung zu erbringenden Prognosen, Simulationen und Planungen sollen als freiberufliche Leistung extern erbracht werden. Das entsprechende europaweite Ausschreibungsverfahren wurde eingeleitet. Eine kurzfristige Auftragsvergabe wird angestrebt.

2.2 mobil:nrw

(Kapitel 08 080 Titelgruppe 61)

Ein leistungsfähiges Verkehrssystem ist in unserer hoch industrialisierten und arbeitsteilig organisierten Volkswirtschaft ein Schlüsselement für Wachstum und Beschäftigung. Transport im weitesten Sinn ist das Bindeglied zwischen Industrie, Gewerbe, Handel und Verbrauchern. Dabei sind die Verkehrsträger nicht einzeln zu sehen. Zielsetzung der Landesverkehrspolitik ist es, dass die Verkehrsträger gemeinsam und nicht gegeneinander ihre Beiträge zur Bewältigung des Mobilitätsbedarfs leisten – jedes Verkehrsmittel dort, wo es am besten geeignet ist. Die Schnittstellen der Verkehrsträger rücken bei dieser Betrachtung, die auch Grundlage der Integrierten Gesamtverkehrsplanung des Landes ist, mehr als bisher in den Mittelpunkt.

Mobilität ist gewollt, deshalb muss Verkehr akzeptiert und müssen Infrastrukturen bereitgestellt werden,

- die bedarfsgerecht ausgebaut und sicher sind und
- die dem Land und der Wirtschaft die notwendigen Chancen im Wettbewerb mit anderen Regionen geben.

Eine effiziente Verkehrsinfrastruktur ist Grundlage für ein leistungsfähiges Verkehrssystem. Sie ist ein ausschlaggebender Faktor für Produktivität, Wettbewerbsfähigkeit, Standortattraktivität und Beschäftigung. Gleichzeitig verringert eine gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur Umweltbelastungen und Verkehrsgefahren.

Der Ausbau der Infrastruktur allein reicht aber nicht. Die bereits vorhandenen Kapazitäten der Verkehrsinfrastruktur müssen besser genutzt werden. Durch Weiterentwicklung der Telematik und die Entwicklung von Mobilitätsmanagementsystemen werden mit **mobil:nrw** die Nutzung der Verkehrswege optimiert, Logistikkonzepte vorangetrieben, die Verkehrssicherheit erhöht und das Informationsangebot für die Kunden verbessert.

Unter dem Dach von mobil:nrw sind vier Landesinitiativen zusammen gefasst. Die Initiativen

- Der Neue Nahverkehr
- Logistik NRW
- Verkehrsinfo NRW
- Bahntechnik NRW

setzen mit neuen Projekten und Aktionsfeldern Akzente in der Verkehrs- und Wirtschaftspolitik:

- Initiierung und Begleitung von Innovationen im Verkehr
- Hilfestellungen für die Verkehrsbranchen (herstellende Industrie, Verkehrsbetriebe, Dienstleister) bei der Umsetzung neuer Konzepte, bei der Verbesserung der Exporttätigkeit und der Zusammenarbeit zwischen Industrie, Hochschulen, Politik und Verwaltung
- Hilfestellungen für Politik und Verwaltung (insbesondere für die Landespolitik, z.T. auch für Verkehrsverbünde, Aufgabenträger und andere Gebietskörperschaften) bei der Wahrnehmung von konzeptionellen, neuen Aufgaben
- Hilfestellungen für die Fachebene in öffentlichen Verwaltungen, Verkehrsunternehmen etc. durch Aufbau einer Wissens- und Erfahrungsbasis im Internet
- Direkte Hilfestellung für die Nutzer durch Bündelung aller verkehrsrelevanten Informationen unter einem gemeinsamen Internet-Portal
- **Landesinitiative Der Neue Nahverkehr**

Die Landesinitiative "Der Neue Nahverkehr" versteht sich als Forum für die Verbreitung neuer Ideen, Erfahrungen und wirtschaftlich interessanter Lösungen für den ÖPNV und spricht verstärkt die ÖPNV-Fachwelt an. Sie wendet sich u.a. an

Experten in Fachverwaltungen, in Verkehrsunternehmen, in der Industrie und in Beratungsunternehmen. Die wichtigsten Ziele sind

- die Förderung des Informationsaustauschs der Fachöffentlichkeit (schnelle Verbreitung von Best-Practice-Beispielen)
- Harmonisierung von Entwicklungen im öffentlichen Verkehr (gleichmäßig hohe ÖPNV-Qualität in allen Teilen des Landes)
- Aktivierung des Industriedialogs (beschleunigte Verbreitung technischer Entwicklungen)
- Darstellung der Verkehrspolitik des Landes (Aufzeigen von Förderzielen des Landes, Orientierungshilfe für Praktiker).

- **Landesinitiative Logistik NRW**

In Nordrhein-Westfalen ist die Transport- und Logistikbranche zu einer der wichtigsten Dienstleistungszweige der Wirtschaft geworden: 10.000 Logistikunternehmen mit 200.000 Beschäftigten sichern die exzellente Adresse des Logistiklandes NRW. Vor dem Hintergrund der wachsenden Bedeutung der Logistik für die hochvernetzte Wirtschaft ist es Aufgabe der Landesinitiative Logistik NRW, die Aktivitäten von Unternehmen, Forschung und Politik zu bündeln; ihr Ziel ist es, die Wettbewerbsfähigkeit der kleinen und mittleren Unternehmen aus der Logistikbranche zu stärken und den Logistikstandort Nordrhein-Westfalen zu optimieren.

Dazu werden folgende Projekte durch die Landesinitiative Logistik begleitet bzw. durchgeführt:

- Logistik-Wettbewerb für das Ruhrgebiet
- Beratung und Betreuung von Unternehmen (Messebeteiligungen, Informationsdienst, Branchengespräche, Kooperationsanbahnung)
- Nachwuchswettbewerb mit Hochschulen, Logistikern und Verladern
- Internationaler Mitarbeiteraustausch.

- **Landesinitiative** **Verkehrsinformations NRW**

Die verbesserte Information aller Verkehrsteilnehmer ermöglicht eine optimale Nutzung der Verkehrssysteme im Hinblick auf die Wahl des Fahrzeitpunktes, des Verkehrsmittels, der Route im Verkehrsnetz und gegebenenfalls der Wahl des Fahrtziels (z.B. des Parkhauses).

Die Landesinitiative hat unter der Adresse 'www.verkehrsinformations.nrw.de' einen einheitlichen und nutzeroptimierten Zugang zu allen Verkehrsinformationen im Internet für NRW (und darüber hinaus) geschaffen. Dazu wurden ca. 1.400 Internetadressen lokalisiert und sog. "Links" unter einer neuen, benutzerfreundlichen, interaktiven Oberfläche hergestellt. Je nach vorhandenem Informationsangebot werden beispielsweise nach Auswahl einer Stadt alle verfügbaren Internetadressen zum Autofahren, zur Nutzung von Bus und Bahn, zum Fliegen, zum Fahrradfahren sowie andere nützliche Informationen zum Verkehr (z.B. Stadtpläne) strukturiert zusammen gestellt, sodass der Nutzer mit "einem Klick" zu den gewünschten Informationen gelangt. Dieses Angebot wird zielgerichtet weiter ausgebaut.

- **Landesinitiative** **Bahntechnik NRW**

Mit rund 7,6 Mrd. € stellt die Bahntechnikbranche einen wichtigen Wirtschaftszweig in Nordrhein-Westfalen dar. Die vorwiegend mittelständisch strukturierten Unternehmen mit arbeitsintensiver Produktion und umfangreichen Dienstleistungsangeboten bieten eine Vielzahl hochwertiger Arbeitsplätze und leisten damit einen wichtigen Beitrag zur Bedeutung des Wirtschaftsstandortes Nordrhein-Westfalen. Daher ist die Stärkung der bahntechnischen Industrie seit Jahren ein wichtiges Ziel nordrhein-westfälischer Landespolitik.

Obwohl sich langfristig Wachstumspotenziale für die Branche bieten, hat insbesondere die Globalisierung auf den Weltmärkten zu einem Umdenken gezwungen. Aktuell steht deshalb die Branche vor einem erheblichen Umbruch mit der Notwendigkeit der Anpassung an die geänderten Marktanforderungen.

Zu den Aufgaben der Landesinitiative Bahntechnik gehören:

- Organisation und Durchführung der rail # tec
- Verbesserung der Kooperation zwischen den Unternehmen zur gemeinsamen Nutzung vorhandener innovativer Produkte
- die Sicherstellung von hochwertigen Produkten durch qualitätssichernde Maßnahmen und Methoden
- Hilfestellung bei der Erschließung neuer Auslandsmärkte.

2.3 Metrorapid

(Kapitel 08 081 TGr. 77)

Ziel des Metrorapid-Projekts ist es, für den größten deutschen Ballungsraum, das Ruhrgebiet, ein regionales Verkehrsangebot zu schaffen, das diesen Raum mit seinen rund zehn Millionen Einwohnern erstmals als Metropolregion erfahrbar macht. Die schnelle, pünktliche, leise und stadtverträgliche Magnetschwebetechnik ist dazu besonders gut geeignet. Sie schafft ein attraktives Angebot, das gerade auch ein Anreiz für zahlreiche Autofahrer ist, auf ein schnelleres und stadtverträglicheres Verkehrsmittel umzusteigen.

Die Bundesregierung hat im Oktober 2000 entschieden, dass der nordrhein-westfälische Projektvorschlag gemeinsam mit dem Vorschlag des Landes Bayern im Rahmen einer Machbarkeitsstudie weiter untersucht werden soll. Die Machbarkeitsstudie wird vom Bund und den beiden Ländern gemeinsam finanziert. Der Bund übernimmt 50 % der Ausgaben. Der Anteil des Landes Nordrhein-Westfalen beträgt 29 %.

Für die Machbarkeitsstudie ist eine Laufzeit von rund 13 Monaten vorgesehen. Fertigstellungstermin ist Ende Januar 2002. Das Bundesverkehrsministerium hat die Machbarkeitsstudie europaweit ausgeschrieben. Den Zuschlag erhielt ein Ingenieurkonsortium bestehend aus Obermeyer, Krebs und Kiefer, Spiekermann und Vössing.

Die Ausgaben für die Machbarkeitsstudie betragen laut Angebot rund 7,7 Mio. €. Der Anteil des Landes liegt demnach bei rund 2,2 Mio. €; er wird in den Jahren 2001 und 2002 aus Regionalisierungsmitteln finanziert.

Da davon auszugehen ist, dass die Machbarkeitsstudie die Realisierbarkeit des Metro-rapid nachweisen wird, sind für das Jahr 2002 darüber hinaus für notwendige weitere Planungen (Fachplanungen und Ingenieurleistungen) Ausgaben in Höhe von 6 Mio. € sowie Verpflichtungsermächtigungen in Höhe von 5 Mio. € veranschlagt.

2.4 Schienengüterverkehrskonzept

(Kapitel 08 080 TGr. 60)

In den kommenden Jahren ist ein deutlicher Anstieg der Güterverkehrsleistungen zu erwarten. Der erhebliche Zuwachs wird sich nur beherrschen lassen, wenn er im Wesentlichen auf Schienen und Wasserstraßen bewältigt wird: In Nordrhein-Westfalen bietet sich die Chance, zumindest einen Teil der heute weitgehend brach liegenden Werksschienennetze der Montanindustrie für ein eigenständiges Schienengüterverkehrssystem zu nutzen.

Daher wurde eine Untersuchung "Integriertes Schienenkonzept für den Güterverkehr in Nordrhein-Westfalen" in Auftrag gegeben. Inhalt der Untersuchung ist eine Bestandsaufnahme der Güterverkehrsinfrastruktur in Nordrhein-Westfalen sowie die Erfassung der derzeitigen und zukünftigen Transporte auf den Schienenwegen. Durch das Gutachten wird eine Entscheidungshilfe geliefert, ob und inwieweit die vom Stilllegungsverfahren betroffenen DB-Strecken übernommen werden können.

Die Notwendigkeit und Aktualität des Schienengüterverkehrskonzeptes für Nordrhein-Westfalen zeigt sich darin, dass sich DB Cargo – wie es das angekündigte Konzept "**Marktorientiertes Angebot Cargo – MORA C**" – zeigt, verstärkt aus der Fläche zurückziehen und sich lediglich auf sog. Großverkehre – Montanverkehre – konzentrieren will. Hier besteht für die nichtbundeseigenen Eisenbahnen die Chance, die von DB Cargo nicht mehr akzeptierten Verkehre zu übernehmen. Dies setzt voraus, dass die nichtbundeseigenen Eisenbahnen durch rollendes Material (Lokomotiven, Güterwagen) und Umschlagseinrichtungen in die Lage versetzt werden, diese Verkehre wirtschaftlich und rationell zu übernehmen.

Die Auswirkungen von MORA C auf den Schienengüterverkehr in Nordrhein-Westfalen werden in das Gutachten einfließen. Das Gutachten soll zum Herbst 2002 vorliegen. Auf der Basis seiner Ergebnisse sollen in einer weiteren Untersuchung insbesondere ein Bedarfs- bzw. Ausbauplan für den Güterverkehr erstellt und zukünftige Organisationsstrukturen entwickelt werden.

2.5 Kommission "Zukunft der Bahn in NRW"

(Kapitel 08 081 TGr. 60)

Die Verkehrsaufgaben der Zukunft können nur von allen Verkehrsträgern gemeinsam gelöst werden. Mit der Bahnstrukturreform sind wichtige Grundlagen für die Verbesserung des Systems Bahn gelegt worden. Vieles bleibt aber weiter zu entwickeln und neu anzugehen.

Mit dem Ziel, technische und organisatorische Lösungen für die Bahn des 21. Jahrhunderts zu erarbeiten, hat deshalb die nordrhein-westfälische Landesregierung die Einsetzung einer Kommission "Zukunft der Bahn in Nordrhein-Westfalen" beschlossen.

Nordrhein-Westfalen wird auf der Basis der Empfehlungen der Bahnkommission in eine grundlegende und handlungsorientierte Debatte um die Zukunft der Bahn einsteigen und eigene Vorschläge in die Entscheidungsebenen von Bund und Ländern einbringen. Aufgabe der Kommission ist es, die Bahnreform von Bund und Ländern weiter voran zu treiben.

2.6 Nichtbundeseigene Eisenbahnen (NE)

(Kapitel 08 081 TGr. 62, 69 und 70)

In NRW gibt es 47 NE mit einer entsprechenden Anzahl zum Teil weit verzweigter und engmaschiger Streckennetze. Von den 47 Bahnen dienen 27 dem öffentlichen Verkehr.

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.

Die NE erhalten vom Land Investitionszuschüsse, Zuschüsse nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz und Ausgleichszahlungen.

- **Investitionszuschüsse**

Im Jahr 2002 wird die Investitionsförderung der öffentlichen NE fortgesetzt; hierfür sind bei Kapitel 08 081, Titelgruppe 62 Barmittel in Höhe von 12,45 Mio. € und eine Verpflichtungsermächtigung in Höhe von 14 Mio. € veranschlagt worden.

Diese Finanzhilfen werden im Wesentlichen eingesetzt

- zur Aufrechterhaltung der Betriebssicherheit der Schienenwege (Oberbauzuschüsse),
- zur Durchführung von Rationalisierungsmaßnahmen,
- zum Bau von Be- und Entladeeinrichtungen, durch die Güterverkehr von der Straße auf die Schiene verlagert werden kann,
- zur Verbesserung der Sicherheit an Bahnübergängen und
- zur Nachrüstung mit auf DB-Strecken tauglichem rollendem Material.

Außerdem besteht die Möglichkeit, stilllegungsgefährdete Güterverkehrsstrecken der Deutschen Bahn AG, die durch Dritte weiter betrieben werden sollen, zu fördern. Voraussetzung dafür ist ein Gutachten, das die Nachfrage für schienenaffine Güter feststellt und Vorschläge hinsichtlich der regionalen Zusammenarbeit, der damit verbundenen Organisationsmodelle und der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen und Möglichkeiten darlegt.

Durch das von DB Cargo vorgestellte MORA C Konzept wird den in Nordrhein-Westfalen ansässigen NE die Möglichkeit eröffnet, verstärkt Verkehre von DB Cargo zu übernehmen. Dies ist allerdings nur möglich, weil das Land Nordrhein-Westfalen in den letzten Jahren verstärkt den NE durch Zuschüsse geholfen hat,

auf DB-Strecken zu fahren und mit speziellen Umschlagseinrichtungen Güterverkehr für die Schiene zu gewinnen.

Die von DB-Cargo vorgestellte MORA C Konzeption bedeutet jedoch, dass diese Hilfen fortgesetzt werden müssen.

- **Zuschüsse nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz**

Nach § 17 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) soll die Anordnungsbehörde (im Land NRW das Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr) den Kreuzungsbeteiligten für Maßnahmen nach den §§ 2 und 3 EKrG Zuschüsse gewähren.

Kreuzungsbeteiligte sind die NE als Schienenbaulastträger sowie Gemeinden, Kreise und kommunale Zusammenschlüsse, die an Stelle von Gemeinden und Kreisen Straßenbaulastträger sind.

Weil die Erhöhung der Sicherheit an der Gefahrenstelle Bahnübergang ein wichtiges verkehrstechnisches Anliegen bleibt, fördert das Land die Beseitigung von höhengleichen Bahnübergängen und alle Maßnahmen, die der Erhöhung der Sicherheit an höhengleichen Bahnübergängen dienen.

Da diese Maßnahmen im Einzelfall finanziell sehr aufwändig sein können und zügig durchgeführt werden müssen, sind dem Bedarf entsprechend für das Jahr 2002 Mittel in Höhe von 750.000 € bei Kapitel 08 081 Titelgruppe 69 veranschlagt worden.

Im Einzelfall kann aus diesen Mitteln auch ein Zuschuss für Rationalisierungsmaßnahmen an Bahnübergängen, die die Voraussetzung des § 3 EKrG nicht erfüllen, gewährt werden. Hierunter fällt z.B. der Ersatz einer personenbetriebenen Schrankenanlage durch eine automatische Anlage.

- **Ausgleichszahlungen**

Die NE tragen u.a. Belastungen, die ansonsten vom Staat getragen werden oder die von ihnen unter anderen Bedingungen, als sie für die Unternehmen der anderen Verkehrsarten gelten, zu tragen sind.

Um die dadurch entstehenden Wettbewerbsverzerrungen im Vergleich zwischen den Eisenbahnunternehmen und den privaten Unternehmen der übrigen Verkehrsarten zu beheben, ist durch das Zweite Gesetz zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) vom 24.8.1976 (BGBl. I S. 2441) die Voraussetzung für einen Ausgleich derartiger betriebsfremder Lasten geschaffen worden.

Nach § 16 dieses Gesetzes in Verbindung mit der Verordnung (EWG) Nr. 1192/69 des Rates vom 26. Juni 1969 über gemeinsame Regeln für die Normalisierung der Konten der Eisenbahnunternehmen werden den NE des öffentlichen Verkehrs folgende Aufwendungen ausgeglichen:

- Aufwendungen für die Erhaltung und den Betrieb von höhengleichen Kreuzungen, wenn die Eisenbahn für mehr als die Hälfte der Aufwendungen aufkommt. Dabei handelt es sich um eine Belastung, für die in den Sparten der übrigen Verkehrsarten der Staat aufkommt (Straße, Wasserweg).
- Aufwendungen für auferlegte Ruhegehälter und Renten, die von der Eisenbahn unter anderen als den für andere Verkehrsunternehmen geltenden Bedingungen zu tragen sind.
- Die NE des öffentlichen Verkehrs haben im Wesentlichen eine Versorgungsregelung, die der der Bediensteten des öffentlichen Diensten gleichgestellt ist. Da für die privaten Verkehrsbetriebe keine durch Gesetz oder Verwaltungsakt auferlegte zusätzliche Versicherungs- und Versorgungspflicht besteht, erfüllt jede Belastung der NE des öffentlichen Verkehrs, die über die gesetzliche Rentenversicherungspflicht hinausgeht, die vorgenannte gesetzliche Voraussetzung.

Für diese Ausgleichszahlungen sind 6,5 Mio. € erforderlich, die bei Kapitel 08 081 Titelgruppe 70 veranschlagt sind.

2.7 Förderung der Schifffahrt

(Kapitel 08 083)

Die Häfen Nordrhein-Westfalens leisten als Schnittstelle der Verkehrsträger Straße, Schiene und Binnenschiff einen maßgeblichen Beitrag zur umweltschonenden Bündelung und Verlagerung der Gütertransporte auf Wasserstraße und Schiene.

Der Ausbau und die Verbesserung der Binnenschifffahrtswege, aber auch der modernen Techniken im Güterverkehr führen dazu, dass im Binnenland Aktivitäten stattfinden, die bisher von den Seehäfen wahrgenommen worden sind.

Der Hafen Duisburg z.B. wird mit Logport auf dem ehemaligen Hüttenwerksgelände in Rheinhausen zu einer internationalen Logistikkreuzung ausgebaut, in der Verkehre aus den Seehäfen, insbesondere Rotterdam und Antwerpen in modernen trimodalen KLV-Anlagen umgeschlagen und weiterverteilt werden. Das Land Nordrhein-Westfalen fördert die Investitionen in die Infrastruktur aus Mitteln des NRW/EU-Programms Ziel 2 und die schienenspezifischen Einrichtungen aus den Investitionszuschüssen für die nichtbundeseigenen Eisenbahnen.

Neben dem nach wie vor starken Massengutgeschäft wird sich die Ausrichtung der Binnenschifffahrt zukünftig auf das Containergeschäft verstärken. In Zusammenarbeit mit Schiene und Straße gewinnt sie als Teil der Transportkette im kombinierten Verkehr zunehmend an Bedeutung.

Neben den Häfen an der Rheinschiene ist es auch Anliegen der Landesregierung, die Kanalhäfen in Nordrhein-Westfalen wie beispielsweise Dortmund, Hamm und Lünen als Logistikstandorte zu unterstützen. Dies erfolgt unter anderem durch eine Förderung des Ausbaues der Kanäle, die diese Häfen mit dem Rhein und den Seehäfen Bremen und Hamburg verbinden.

Die Hilfen des Landes dienen

- dem Ausbau der rheinisch-westfälischen Kanäle und
- der Finanzierung der noch ausstehenden Arbeiten an der Weststrecke des Mittellandkanals, und zwar der Kanalstrecke zwischen der Abzweigung aus dem Dortmund-Ems-Kanal in Bergeshövede (Stadt Hörstel, Kreis Steinfurt) und Hannover.

Seit dem Beginn der Ausbauarbeiten im Jahr 1965 auf der Basis eines Regierungsabkommens mit dem Bund werden bis Ende 2002 in Wasserstraßen rund 656,5 Mio. € an Landesmitteln investiert sein. Für das Jahr 2002 sind für den Ausbau der rheinisch-westfälischen Kanäle und der Weststrecke des Mittellandkanals Landesausgaben in Höhe von rund 7,93 Mio. € vorgesehen.

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

- die Weiterführung der Streckenausbauarbeiten am Datteln Hamm-Kanal, am Rhein-Herne-Kanal und am Dortmund-Ems-Kanal und
- Streckenausbauarbeiten an der Weststrecke des Mittelland-Kanals sowie Ausbauarbeiten an den Stichkanälen.

3. Öffentlicher Personennahverkehr

(Kapitel 08 081)

Der ÖPNV wird weiter ausgebaut. Wichtige Leitlinien sind Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit. Dabei stehen technische und konstruktive Lösungen im Vordergrund.

Die Förderpolitik für den öffentlichen Personennahverkehr wird deshalb auf den drei Feldern

- Ausbau der Infrastruktur,
- Förderung der Verkehrsunternehmen zur Verbesserung ihrer wirtschaftlichen Lage,

- Verbesserung der Zusammenarbeit im ÖPNV

fortgesetzt.

Im Mittelpunkt der Nahverkehrspolitik stehen die Kundinnen und Kunden. Sie wollen schnell und sicher in attraktiven Fahrzeugen und von sauberen Bahnhöfen und Haltestellen aus ihr Ziel erreichen. Voraussetzungen dafür sind vertaktete Verkehre mit einfachen Fahrplänen und sicheren Anschlüssen (nicht nur innerhalb des ÖPNV sondern auch zu den anderen Verkehrsträgern), ein einfaches Ticketsystem und umfassende Kundeninformation.

3.1 Transfermittel des Bundes zur Förderung des regionalisierten öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und ihre Verwendung

(Kapitel 08 081 Titel 891 11 und TGr. 60, 61, 72, 73, 74, 75, 80)

Wesentlicher Bestandteil der Gesetzgebung zur Bahnreform ist das Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz des Bundes). Nach diesem Gesetz ist zur Stärkung der Wirtschaftlichkeit der Verkehrsbedienung im ÖPNV die Zusammenführung der Zuständigkeiten für Planung, Organisation, Ausgestaltung und Finanzierung des ÖPNV anzustreben, wobei die Länder das Nähere zu regeln haben. Das Gesetz ist am 01.01.1994 in Kraft getreten. Seit diesem Zeitpunkt liegt die Verantwortung für Planung, Organisation, Ausgestaltung und Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs bei den Ländern oder bei den von ihnen bestimmten Aufgabenträgern.

Um den Ländern die Finanzierung der ihnen gesetzlich zugewiesenen Aufgaben zu ermöglichen, steht ihnen im Jahr 2002 ein nach § 5 Abs. 2 Regionalisierungsgesetz des Bundes zu dynamisierender Betrag in Höhe von nunmehr rund 7 Mrd. € aus dem Mineralölsteueraufkommen des Bundes zu (Transfermittel). Hiervon entfallen 1.152,4 Mio. € auf das Land NRW, die bei Titel 231 10 vereinnahmt werden. Diese Mittel dienen insbesondere der Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs.

Die von den Ländern zu treffenden näheren Regelungen sind für NRW im Regionalisierungsgesetz NW enthalten, das u.a. die Zuständigkeiten für die Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV und die Einzelheiten der Förderung des ÖPNV regelt. Träger der ÖPNV-Aufgaben sind grundsätzlich die Kreise und kreisfreien Städte. Zur Wahrnehmung der Aufgaben des Schienenpersonennahverkehrs haben die Kreise und kreisfreien Städte Zweckverbände gegründet.

Nach § 11 Regionalisierungsgesetz NW in Verbindung mit § 8 Abs. 1 Regionalisierungsgesetz des Bundes erhalten die Aufgabenträger im Jahr 2002 einen Betrag in Höhe von 595,7 Mio. € (vorbehaltlich einer gesetzlichen Umsetzung des Prüfungsergebnisses nach § 6 Abs. 2 Regionalisierungsgesetz des Bundes) zur Förderung der Eisenbahnen, um deren Betriebsleistungen nach dem Fahrplan 1993/94 zu sichern; diese Mittel sind veranschlagt bei Titelgruppe 71.

Die verbleibenden Mittel gemäß § 8 Abs. 2 Regionalisierungsgesetz des Bundes in Höhe von 556,7 Mio. € dienen der Verbesserung des ÖPNV durch Förderung

- von Infrastrukturmaßnahmen,
- der Vorhaltekosten für Fahrzeuge,
- baulicher Maßnahmen und der Beschaffung von Schienenfahrzeugen der öffentlichen 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,
- von Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit und des Services,
- von Maßnahmen der Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV, z.B. der Bildung und Umsetzung von Gemeinschaftstarifen, und der Aufstellung von Nahverkehrsplänen,
- der Koordination von SPNV und ÖPNV.

Diese übrigen Transfermittel sind veranschlagt bei Titel 891 11 und bei den Titelgruppen 60, 61, 72, 73, 74, 76, 77 und 80.

3.2 Ausbau der Infrastruktur

(Kapitel 08 081 TGr. 65,66,68 und teilweise 72)

Für die Förderung der ÖPNV-Infrastruktur in den Gemeinden sind im ÖPNV-Landesprogramm (Titelgruppe 66) und im ÖPNV-Bundesprogramm (Titelgruppe 68) Bundesfinanzhilfen nach dem Gemeindefinanzierungsgesetz (GVFG) in Höhe von insgesamt rund 173,2 Mio. € vorgesehen. Hinzu kommen Investitionszuschüsse nach dem Regionalisierungsgesetz NW in Höhe von rund 176,9 Mio. € (Titelgruppe 72).

Die aus den Titelgruppen 66 und 68 zu fördernden Infrastrukturmaßnahmen werden ergänzt durch Landesmittel, die für bereits bewilligte Projekte aus Titelgruppe 65 und für neue Projekte aus den bei Titelgruppe 72 veranschlagten Regionalisierungsmitteln des Bundes zur Verfügung gestellt werden.

Aus den insgesamt für den Ausbau der Infrastruktur vorgesehenen Mitteln sollen im Jahr 2002 finanziert werden

- der weitere Ausbau der Stadtbahnen,
- Beschleunigungsmaßnahmen für oberirdische Schienenstrecken,
- P+R-Plätze,
- Zentrale Omnibusbahnhöfe,
- Betriebshöfe,
- rechnergesteuerte Betriebsleitsysteme,
- bauliche und betriebstechnische Maßnahmen zur Steigerung der Sicherheit und des Services im ÖPNV und
- Maßnahmen des Fahrgeldmanagements.

3.3 Verbesserung der Zusammenarbeit im ÖPNV

(Kapitel 08 081 TGr. 73 teilweise und TGr. 76)

Die Förderung von Maßnahmen zur Verbesserung der Zusammenarbeit im ÖPNV ist im Jahr 2000 neu strukturiert worden.

Die Neuordnung bezieht unter Vereinheitlichung und Vereinfachung des Fördersystems alle Zweckverbände und Aufgabenträger nach gleichen Kriterien ein. So wurden die Mittel für die Fahrzeugförderung- und für die sonstige Investitionsförderung zur

Erweiterung der örtlichen Handlungsspielräume um ca. 51 Mio. € erhöht und in die bestehende Förderung nach § 13 des Regionalisierungsgesetzes NW (Titelgruppe 73) unter Einbeziehung der Dynamisierungsklausel integriert, sodass im Haushaltsjahr 2002 zusätzlich 55 Mio. € für diesen Bereich aufgebracht werden.

Darüber hinaus werden aus den bei Kapitel 08 081 Titelgruppe 76 veranschlagten Mitteln folgende Maßnahmen finanziert:

- Um die Handlungsmöglichkeiten der Zweckverbände zur Vernetzung der ÖPNV-Angebote durch Verbundlösungen zu sichern und zu erweitern, wird ihnen eine Zweckverbands-pauschale in Höhe von insgesamt 9,2 Mio. € nach einem einwohnerbezogenen Maßstab zugewiesen.
- Darüber hinaus gewährt das Land den Kreisen, kreisfreien Städten und Zweckverbänden in den 9 Kooperationsräumen eine Pauschale nach § 14 Abs. 2 Regionalisierungsgesetz NW in Höhe von jeweils rund 0,5 Mio. € als allgemeine Förderung der Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV, z.B. für die Bildung und Umsetzung eines Gemeinschaftstarifes; hierfür sind vorgesehen rund 32,2 Mio. €
- Für die Planung und Einrichtung von Stadtbussystemen sind als Anschubfinanzierung 1,0 Mio. € berücksichtigt.
- Für die bestehenden und die neuen Bürgerbusvereine sind 0,8 Mio. € vorgesehen, Dabei werden die Organisationskosten der Bürgerbusvereine mit einem Festbetrag in Höhe von jeweils 5.112 € jährlich und die Bürgerbusfahrzeuge mit einem Festbetrag in Höhe von jeweils 30.677 € gefördert.

Insgesamt ergibt sich daraus der bei Titelgruppe 76 veranschlagte Ansatz in Höhe von

43,2 Mio. €.

3.4 Förderung der Verkehrsunternehmen zur Verbesserung ihrer wirtschaftlichen Lage

(Kapitel 08 081 TGr. 73, TGr. 74 teilweise und Titel 671 11)

Im Bereich der Förderung der Verkehrsunternehmen stehen im Haushalt 2002 für die Beschaffung von Bussen, Stadtbahnwagen und Straßenbahnen Fördermittel bei Titelgruppe 73 in Höhe von rund 173,7 Mio. € zur Verfügung.

Wie bereits in den Vorjahren werden diese Zuschüsse den Verkehrsunternehmen nicht unmittelbar vom Land zur Verfügung gestellt, sondern nach einem kapazitäts- und leistungsbezogenen Schlüssel auf die Aufgabenträger des ÖPNV verteilt (§ 13 Regionalisierungsgesetz NW).

Die Empfänger haben diese Mittel nach Maßgabe der Richtlinien zu § 13 Regionalisierungsgesetz NW vorrangig für die Fahrzeugförderung zu verwenden, können verbleibende Mittel aber auch für sonstige Investitionen des ÖPNV einsetzen.

Der Ansatz bei dieser Förderung wurde - wie bereits unter Abschnitt 3.3 dieses Berichtes dargelegt - im Zuge der Neuordnung der Verbundförderung um 55 Mio. € aufgestockt. Daneben berücksichtigt der Ansatz die in § 13 Abs. 3 Satz 2 Regionalisierungsgesetz NW kodifizierte Anpassung der Förderung entsprechend der Steigerungsrate der Regionalisierungsmittel des Bundes (Titel 231 10). Die zusätzlichen Mittel kommen nach dem für die Fahrzeugförderung geltenden Verteilungsschlüssel allen Aufgabenträgern zugute und können variabel zur Aufstockung der Fahrzeugförderung, für sonstige Investitionen oder für die pauschale Vorhaltekostenförderung eingesetzt werden.

Darüber hinaus sind Fördermittel in Höhe von rund 75 Mio. € bei Titelgruppe 74 für die Beschaffung von S-Bahn- und Eisenbahnfahrzeugen vorgesehen (§ 12 Abs. 3 Regionalisierungsgesetz NW), die wie bisher unmittelbar vom Land bewilligt werden.

Für die gesetzliche Ausgleichspflicht nach § 45 a Personenbeförderungsgesetz (PbefG) und § 6 a des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) sind bei Titel 671 11 im

Jahr 2002 Ausgaben in Höhe von 205 Mio. € veranschlagt. Der Ansatz berücksichtigt die Erhöhung von Ausgleichsansprüchen auf Grund der zum 01. Januar 2000 geltenden, aber wegen der Systematik der Ausgleichsberechnung 2001 erstmalig kassenwirksamen gewordene Anpassung der Kostensätze.

Die Verkehrsunternehmen erhalten innerhalb eines Haushaltsjahres Restzahlungen auf den für das Vorjahr festgesetzten Ausgleichsanspruch; zum anderen erhalten sie Vorauszahlungen für das laufende Kalenderjahr, die 80 % des Vorjahresausgleichs ausmachen. Im Haushaltsjahr 2001 sind als Folge der Kostensatzanpassung erhöhte Rest- und Vorauszahlungen zu leisten. Im Folgejahr verringert sich die Haushaltsbelastung, weil die Vorauszahlungen für 2001 bereits auf der Basis der angepassten Kostensätze gewährt wurden und daher die im Haushaltjahr 2002 zu leistenden Restzahlung geringer ist. Die Mittel sind daher trotz des um rund 17,4 Mio. € abgesenkten Ansatzes bedarfsgerecht veranschlagt.

3.5 Ausbau des S-Bahn-Netzes sowie Einzelmaßnahmen

(Kapitel 08 081 Titel 891 11)

- Die Baumaßnahmen an den S-Bahn-Strecken der Deutschen Bahn AG erstrecken sich derzeit auf den Ausbau oder Restbaumaßnahmen
 - der Linie S 5 von Dortmund über Witten nach Hagen,
 - der Linie S 9 Haltern (Westf.) - Bottrop - Essen - Wuppertal,
 - der Linie S 13 Köln Hbf. - Horrem - Düren.

- Die Schienenverkehrsanbindung des Flughafens Köln/Bonn ist mit zuwendungsfähigen Ausgaben von 222 Mio. € in das ÖPNV-Landesprogramm aufgenommen worden. Mit dem Bau ist begonnen worden.

- Für den Weiterbau der S 4 von Dortmund-Lütgendortmund nach Herne sind Mittel in Höhe von rund 2,12 Mio. € zur Vorfinanzierung von externen Planungskosten bewilligt.

- Ebenso ist für die Verbindung Köln – Hürth-Kalscheuren die Bewilligung zur Vorfinanzierung der Planungskosten erteilt worden.

3.6 Integraler Taktfahrplan (ITF)

(Kapitel 08 081 TGr. 74)

Die in 1998 begonnenen Infrastrukturmaßnahmen aus Anlass der Einführung des ITF sind weitgehend abgeschlossen. Die bauliche Vorbereitung der zweiten Stufe des ITF soll im Jahr 2002 begonnen werden. Investitionsmaßnahmen der DB AG in die Infrastruktur werden aus Kapitel 08 081 Titelgruppe 74 gefördert.

3.7 Sicherheit und Service

(Kapitel 08 081 TGr. 80)

Aus den bei Titelgruppe 80 mit 30,5 Mio. € veranschlagten Mitteln werden Sicherheits- und Servicemaßnahmen im ÖPNV finanziert, und zwar insbesondere Maßnahmen zur Erhöhung der personellen Präsenz, sicherheits- und servicerelevante Fahrzeugausstattungen sowie sonstige Sicherheits- und Servicemaßnahmen bzw. -einrichtungen. Das Schwergewicht der Förderung liegt bei den Personalmaßnahmen.

Sicherheits- und servicerelevante Infrastrukturinvestitionen werden aus den Titelgruppen 65, 66, 72 und 74 gefördert.

4. Straßen- und Brückenbau

(Kapitel 08 084)

Das Kapitel 08 084 - Straßen- und Brückenbau - enthält im Wesentlichen Ausgaben für die Landesstraßen, Zuführungen an den Landesbetrieb Straßenbau NRW und Zuwendungen an die Gemeinden und Kreise für Maßnahmen an kommunalen Straßen und Wegen.

4.1 Ausbau der Bundesfernstraßen

Die Erläuterung des Bereichs Straßenbau erfordert auch eine Darstellung der Finanzierungsdaten für den Bereich der Bundesfernstraßen in NRW. Grundlage für den Ausbau der Bundesfernstraßen ist der jeweilige Bedarfsplan mit folgenden Schwerpunkten:

- Ausbau der Autobahnen auf 6 bzw. 8 Fahrstreifen,
- Lückenschlüsse im Autobahnnetz,
- Bau von Ortsumgehungen im Zuge von Bundesstraßen.

In NRW hat dabei der 6- bzw. 8-streifige Ausbau der Bundesautobahnen besonderes Gewicht. Die wichtigsten Strecken sind die A 1, A 2, A 3 und A 4. Diese Bundesautobahnen sind die Hauptverkehrsträger. NRW ist die Drehscheibe des Transitverkehrs in einem vereinten Deutschland und einem sich immer weiter öffnenden Europa.

Die Bedeutung und Dringlichkeit dieser Maßnahmen sowie der Lückenschlüsse im Bereich BAB-Neubau und der Bau von Ortsumgehungen werden in der Koalitionsvereinbarung und Regierungserklärung besonders hervorgehoben.

Angesichts der angespannten Finanzsituation im Bundesfernstraßenbau hat der Bund 27 Straßenbauprojekte privat vorfinanziert mit Refinanzierung aus dem Bundeshaushalt. Die Rückzahlung erfolgt in 15 Jahresraten nach Fertigstellung der Maßnahme.

Aus NRW sind 3 Projekte in diesem Programm:

- | | |
|---|-----------------|
| • A 44 Rheinquerung Ilverich/Düsseldorf | rund 350 Mio. € |
| • B 51 OU Münster (Teilabschnitt) | rund 13 Mio. € |
| • B 83 OU Blankenau | rund 9 Mio. € |

Die Umgehung Blankenau wurde bereits im Jahr 2000 für den Verkehr freigegeben. Die OU Münster wird in 2001 fertig gestellt und die Rheinquerung Ilverich in 2002.

Zur Beseitigung des Investitionsstaus im Bereich der Bundesfernstraßen werden von den aus dem Verkauf der UMTS-Lizenzen anfallenden Zinsersparnissen des Bundes für den Straßenbau jährlich rund 460 Mio. € bereitgestellt; daraus sollen vor allem Ortsumgehungen finanziert werden. Ziel dieses Programms sind die Verkürzungen von Fahrzeiten, die Entlastung der Anwohner von Lärm und Abgasen und die Erhöhung der Sicherheit auf den Straßen, insbesondere für Kinder. Das Programm ist für drei Jahre (2001 – 2003) geplant und umfasst damit ein Volumen von 1,38 Mrd. € für den Straßenbau. Der Anteil des Landes NRW beträgt rund 300 Mio. € (jährlich rund 100 Mio. €).

Darüber hinaus hat die Bundesregierung ein Anti-Stau-Programm für die Jahre 2003 bis 2007 angekündigt, das zusätzliche Investitionen in Höhe von 1,9 Mrd. € zur Beseitigung von Engpässen im Bereich der Bundesautobahnen ermöglichen soll. NRW soll aus diesem Programm einen Anteil von rund 610 Mio. € erhalten. Mit diesen zusätzlichen Mitteln sollen insbesondere stark belastete Autobahnen mit einer täglichen Verkehrsmenge von mehr als 65.000 Kfz. auf 6 Fahrstreifen ausgebaut werden.

Die Finanzierung des Anti-Stau-Programms soll aus der ab 2003 geplanten streckenbezogenen Gebühr für schwere LKW auf Bundesautobahnen erfolgen.

Den entsprechenden Gesetzentwurf des Bundesverkehrsministeriums zur Einführung von streckenbezogenen Gebühren für die Benutzung von Bundesautobahnen mit schweren Nutzfahrzeugen hat das Bundeskabinett am 15.08.2001 beschlossen.

Mit den zusätzlichen Mitteln des Zukunftsinvestitionsprogramms und des Anti-Stau-Programms können weitere Maßnahmen gebaut werden, für die bisher keine Mittel zur Verfügung standen. Die wiederholte Forderung des Landes auf Bereitstellung zusätzlicher Mittel für den Bundesfernstraßenbau wird damit in einigen Teilen erfüllt.

Wie in der Koalitionsvereinbarung und Regierungserklärung des Ministerpräsidenten eingefordert, bedarf es einer weiteren Verstärkung der Finanzierungsmittel für den Bundesfernstraßenbau in NRW. Dies gilt insbesondere für den Zeitraum nach 2003.

Auf Grund der immer stärker auftretenden Probleme bei der Finanzierung der Bundesfernstraßen im jährlichen Haushalt hatte die Bundesregierung im Sommer 1999 eine unabhängige Kommission "Verkehrsinfrastrukturfinanzierung" (Pällmann-Kommission) berufen. Auftrag der Kommission war es, Empfehlungen für die zukünftige Finanzierung der Bundesverkehrswege zu erarbeiten. Der Schlussbericht vom September 2000 enthält u.a. die Empfehlung, die Investitionsmittel für die Verkehrsinfrastruktur durch schrittweise Umstellung der Haushalts- auf eine Nutzerfinanzierung zielgerichtet zu erhöhen. Zur Umsetzung soll die Bundesregierung eine Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft gründen.

Im Entwurf des Bundeshaushalts 2002 sind zur Finanzierung der Bundesfernstraßen in NRW derzeit rund 631 Mio. € vorgesehen. Davon für

BAB-Erweiterung	92,9 Mio. €
Bereich BAB-Neubau	26,3 Mio. €
Bereich Bundesstraßen-Neubau	56,5 Mio. €
Zukunftsinvestitionsprogramm (ZIP)	98,4 Mio. €
Investive Mittel außerhalb des Bedarfsplans	227,2 Mio. €
Nichtinvestive Mittel	129,7 Mio. €

In 2001 stehen für diese Bereiche rund 648 Mio. € zur Verfügung.

4.2 Investitionen in das Landesstraßennetz

(Kapitel 08 084 Titel 777 11, 777 12, 777 13 und 777 14 sowie TGr. 80 und 81)

Für den Neu- und größeren Ausbau im Landesstraßennetz bilden der Landesstraßenbedarfsplan und der Landesstraßenausbauplan die rechtlichen und administrativen Grundlagen.

Schwerpunkte des Landesstraßenbaus sind weiterhin

- die Umsetzung des Landesstraßenausbauplans mit dem Bau von Ortsumgehungen und der Beseitigung von Bahnübergängen,

- die Substanzerhaltung,
- die Verbesserung im Landesstraßennetz, insbesondere durch kleinere Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und
- der Bau von Radwegen.

Zur Finanzierung dieser Investitionsschwerpunkte sind im Landeshaushalt 2002 insgesamt 122 Mio. € vorgesehen.

Davon entfallen auf:

- | | |
|---|-----------|
| • Erhaltungsinvestitionen an Landesstraßen
(Kapitel 08 084 Titel 777 11) | 48 Mio. € |
| • Um- und Ausbau von Landesstraßen bis 5 Mio. DM
Gesamtkosten je Maßnahme
(Kapitel 08 084 Titel 777 12) | 10 Mio. € |
| • Baumaßnahmen des Landesstraßenausbauplanes
(Kapitel 08 084 Titel 777 13) | 60 Mio. € |
| • Radwegebau an bestehenden Landesstraßen
(Kapitel 08 084 Titel 777 14) | 4 Mio. € |

Der Schwerpunkt der Investitionsausgaben für den Landesstraßenbau liegt im Haushaltjahr 2002 bei den Erhaltungsinvestitionen. Für diesen Bereich sind die mit 48 Mio. € veranschlagten Ausgaben im Vergleich zum Haushalt 2001 in nahezu unveränderter Höhe fortgeschrieben worden.

Vor dem Hintergrund der äußerst angespannten Finanzlage des Landes war es dagegen nicht möglich, die Ansätze auch der übrigen Bereiche auf dem Niveau des Haushaltes 2001 zu halten.

Allerdings hat die Landesregierung angesichts der verkehrlichen Notwendigkeit für zwei Landesstraßenbaumaßnahmen eine private Vorfinanzierung vorgesehen.

Mit dem Bau der ersten Maßnahme, der "L 418 Ortsumgehung Wuppertal mit Tunnel" soll noch im Jahre 2001 begonnen werden. Die Baukosten dieser Maßnahme liegen bei 67,5 Mio. €.

Der Beginn der zweiten Maßnahme ist für das Jahr 2002 eingeplant. Es handelt sich hierbei um die "L 697 Ortsumgehung Plettenberg" mit geschätzten Baukosten von rund 40,0 Mio. €. Haushaltsmäßig ist für diese Maßnahme Vorsorge getroffen worden bei Kapitel 08 084 Titelgruppe 81; hier ist eine Verpflichtungsermächtigung in Höhe von rund 56,8 Mio. € veranschlagt worden, die neben den Baukosten auch die Finanzierungskosten umfasst.

Die Refinanzierung der Maßnahmen erfolgt aus dem Landeshaushalt jeweils in 15 Jahresraten ab dem Jahr nach der Fertigstellung.

Mit der privaten Vorfinanzierung dieser Maßnahmen erhält das Land wesentlich früher den dringend notwendigen Verkehrswert. Auf Grund der angespannten Finanzsituation wäre dies bei der Finanzierung aus den vorhandenen Investitionstiteln erst wesentlich später möglich.

4.3 Landesbetrieb Straßenbau NRW

(Kapitel 08 084 TGr. 90)

Die Landesregierung hat mit dem Zweiten Modernisierungsgesetz vom 9. Mai 2000 die Aufgaben der bisherigen Straßenbauverwaltungen der Landschaftsverbände Rheinland und Westfalen-Lippe mit Wirkung vom 1. Januar 2001 in die Zuständigkeit des Landes übergeleitet und mit Ausnahme der den Bezirksregierungen zugewiesenen Aufgaben dem neu gegründeten Landesbetrieb Straßenbau zugeordnet. Der Landesbetrieb soll sich als modernes Dienstleistungsunternehmen verstehen, das seine Leistungen kundenorientiert, bedarfsgerecht und wirtschaftlich erbringt. Er hat seine Aufgaben mit dem Ziel einer betriebswirtschaftlichen Optimierung durchzuführen.

Der Landesbetrieb Straßenbau erbringt Dienstleistungen für die Verkehrsinfrastruktur in NRW. Dabei hat er insbesondere folgende Aufgaben:

- Planung, Bau und Betrieb der Bundesautobahnen und sonstigen Bundesstraßen des Fernverkehrs (Auftragsverwaltung Bund),
- Planung, Bau und Betrieb der Landesstraßen einschl. des Um- und Ausbaus,
- Planung, Bau und Betrieb der Kreis- und Gemeindestraßen einschließlich des Um- und Ausbaus, soweit ihm diese Aufgaben nach § 56 Abs. 3 des Straßen- und Wegegesetzes übertragen worden sind.

Der Landesbetrieb Straßenbau erhält zur Erledigung der ihm übertragenen Aufgaben Zuführungen aus dem Landeshaushalt, soweit die Ausgaben nicht durch Einnahmen von Dritten gedeckt sind.

In den Entwurf des Landeshaushalts 2002 ist der Finanzbedarf für den laufenden Betrieb, für betriebliche Investitionen und für die betriebliche Unterhaltung der Landesstraßen wie folgt eingestellt worden:

Zweck (Kap. 08 084 TGr. 90)	Ansatz 2002 in €	Ansatz 2001 in €
Zuführung zur betrieblichen Unterhaltung der Landesstraßen	71.233.700	71.233.700
Zuführung zum laufenden Betrieb	264.342.700	264.342.700
Zuführung zu betrieblichen Investitionen	12.219.900	12.219.900
Summe TG 90:	347.796.300	347.796.300

Wie die Übersicht zeigt, entspricht der Zuführungsbedarf für 2002 exakt dem des Jahres 2001.

4.4 Kommunalen Stadtverkehr

(Kapitel 08 084 Titel 883 14, 883 15 und 883 17)

Zentrale Ziele der Stadtverkehrspolitik des Landes Nordrhein-Westfalen sind die Sicherstellung der Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen sowie die stadt- und umweltverträgliche Gestaltung der Mobilität.

Eine leistungsfähige, flexible und zugleich umweltverträgliche Verkehrsinfrastruktur wird auch in Zukunft zu den wichtigen Standort- und Erfolgsfaktoren für den Lebens- und Arbeitsstandort Nordrhein-Westfalen zählen.

Der Haushaltsentwurf 2002 sieht zur Finanzierung entsprechender kommunaler Vorhaben Mittel in Höhe von insgesamt rund 150,3 Mio. € vor.

• Auf Bundesfinanzhilfen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (Titel 883 14) entfallen	130,3 Mio. €.
• Das Land verstärkt diese Bundesfinanzhilfen durch originäre Landesmittel (Titel 883 15) um	10,0 Mio. €.
• Zur Förderung des kommunalen Radverkehrs außerhalb des Netzes der verkehrswichtigen Straßen sowie der Lärmsanierung an kommunalen Hauptverkehrsstraßen (Titel 883 17). sind veranschlagt	<u>10,0 Mio. €.</u>
Summe	150,3 Mio. €

Mit dem Zweiten Modernisierungsgesetz wurde die Bewilligung der Bundes- und Landeszuwendungen zur Förderung des kommunalen Straßenbaues ab dem 01.01.2001 den Bezirksregierungen übertragen.

4.4.1 Stadtstraßenbau

Bei der Förderung des Stadtstraßenbaus aus Mitteln des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) steht der Gesichtspunkt der Verbesserung im Bestand im Vordergrund. Der stadtverträgliche Umbau des Straßenraums erhöht die Wohn- und Le-

bensqualität in den betroffenen Bereichen und trägt überdies zur erhöhten Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer bei. Der Neubau von Umgehungs- oder Entlastungsstraßen kommt dort in Frage, wo eine Verlagerung von motorisierten Individualverkehr zur Attraktivitätssteigerung von Ortskernen oder Stadtteilzentren unumgänglich ist.

Zu den wichtigen Aspekten der Stadtstraßenförderung gehört auch die Standortsicherung durch die verbesserte Anbindung von Gewerbegebieten an das überörtliche Straßennetz.

Neben diesen Förderschwerpunkten bleibt die Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr eine wichtige Aufgabe der Stadtstraßenförderung. Hierbei geht es insbesondere um die Beseitigung von Unfallhäufungspunkten und die Beseitigung oder technische Sicherung von Bahnübergängen.

4.4.2 Rad- und Fußgängerverkehr

Es ist Ziel der Förderung kommunaler Rad- und Gehwege, die Bürgerinnen und Bürger durch eine sichere und attraktive Wegeinfrastruktur zu ermutigen, vermehrt Rad zu fahren oder zu Fuß zu gehen.

Eine wesentliche Rolle spielt dabei der Aspekt der Schulwegsicherung, da Schulkinder in der Regel als Radfahrer und Fußgänger am Straßenverkehr teilnehmen und als solche ein besonderes Schutzbedürfnis haben.

Nach dem GVFG können nur Radwege an verkehrswichtigen Straßen gefördert werden. Daher stellt das Land darüber hinaus originäre Landesmittel zur Verfügung, um auch Radwege im übrigen Straßennetz oder sogar in separater Lage zu fördern.

Zur Attraktivitätssteigerung des Radverkehrs tragen auch eine gute Beschilderung und Wegweisung bei. Aus diesem Grunde hatte das Land die Erarbeitung einer landeseinheitlichen Wegweisung für Radwege gefördert. Im Jahr 2002 wird die bereits begonnene Ausschilderung fortgesetzt.

4.4.3 Fahrradstationen

Mit dem 1996 begonnenen Programm "100 Fahrradstationen" werden Fahrradstationen an Haltepunkten des öffentlichen Nahverkehrs mit der Zielsetzung gefördert, die Nahtstelle zwischen Rad- und Bahnfahren kundenfreundlich und funktional zu gestalten. Das Angebot der Fahrradstationen geht dabei weit über das eigentliche Abstellen der Fahrräder hinaus. Neben der Bewachung sollen zusätzlich verschiedene Dienstleistungen wie Fahrradreparaturservice oder Fahrradverleih angeboten werden.

4.4.4 Verkehrstelematik auf kommunaler Ebene

Verkehrsentlastung bzw. Optimierung des vorhandenen kommunalen Straßennetzes sind oberster Grundsatz bei der Stadtverkehrsförderung. Dabei hilft der Telematik-Einsatz z.B. bei Parkleitsystemen, den Parkplatzsuchverkehr auf den zuführenden Straßen zu vermeiden. Die seit mehr als 10 Jahren laufende Förderung wird auch 2002 weitergeführt. Auch sonst trägt der Einsatz der Verkehrstelematik im kommunalen Bereich dazu bei, dass der motorisierte Individualverkehr ohne Umwege und unnötige Belastung von Wohngebieten und innerstädtischen Ruhezeiten auf dafür geeigneten Straßen sein Ziel erreicht. Durch die Steuerung des Verkehrsablaufes können vorher festgelegte Handlungsstrategien umgesetzt werden.

Durch die vorrangige Bereitstellung von Fördermitteln in diesem Sektor wird auch die Vorreiterrolle des Landes als Technologiestandort für den Bereich Verkehrstelematik im Sinne einer umweltfreundlichen Verkehrsabwicklung bei ständig steigenden Anforderungen verdeutlicht.

4.5 Sicherheit im Straßenverkehr

(Kapitel 08 084 TGr. 70)

In der Entwicklung der Straßenverkehrsunfälle hat sich der langfristig rückläufige Trend fortgesetzt. Erfreulich ist, dass die niedrigste Zahl von verunglückten Kindern unter 15 Jahren seit Beginn der statistischen Erfassung registriert werden konnte.

Ein Vergleich der Unfallstatistiken der Jahre 1991 bis 2000 zeigt bei den verunglückten Kindern unter 15 Jahren eine Abnahme. So lag die Zahl der Unfallopfer in 1991 bei 12.236, in 2000 bei 10.699; das bedeutet einen Rückgang um 1.537 oder um 12,6 %.

Die große Konferenz "Kinder sehen es anders – mehr Sicherheit für Kinder" 1998 in Dortmund hat u.a. das bedeutsame Ergebnis erbracht, dass eine der Hauptursachen für die noch hohe Zahl der Unfälle mit Kindern in der Unkenntnis der Erwachsenen über die - altersmäßig entwicklungsbedingten - noch nicht ausgebildeten Fähigkeiten der Kinder für eine sichere Verkehrsteilnahme und in der Überschätzung des noch kindlichen Könnens liegt.

Darum sollen im Jahre 2002 weiterhin alle Bemühungen auf einen kinderfreundlichen Straßenverkehr konzentriert werden. Im Mittelpunkt wird die Information der Erwachsenen in publikumsnahen Veranstaltungen stehen.

Durch eine Förderung von kommunalen Verkehrssicherheitstagen werden die Landeskampagnen durch örtliche Bezüge unterstützt. Die Städte, Gemeinden und Kreise erhalten für ihre Aktionen kostenlose Medien der Aufklärungsmaßnahmen des Landes, sodass sich beide Programme mit dem gleichen Ziel wirksam ergänzen.

4.6 Verkehrstelematik im Bundes- und Landesbereich

(Kapitel 08 084 TGr. 60)

Der Verkehrsablauf auf den Hauptverkehrsstraßen wird auch in den kommenden Jahren durch Maßnahmen der Verkehrstelematik verbessert werden. Die Landesregierung beteiligt sich daher seit 1996 mit dem euroregionalen Projekt CENTRICO an den Telematik-Programmen der EU. Partner dieses Projektes sind Belgien, die Niederlande, Luxemburg, Frankreich, England sowie die Bundesländer Hessen, Rheinland-Pfalz und Saarland. CENTRICO ist auch in das "Multi-annual indicative Programme 2001 – 2006" der EU aufgenommen worden.

Das Projekt dient der Koordinierung der Telematikvorhaben der beteiligten Regionen und soll die Interoperabilität, Kompatibilität und Qualität der Telematikdienste auf dem transeuropäischen Straßennetz Gewähr leisten.

Endziel dieses und weiterer euroregionaler Projekte ist die Einrichtung eines europaweiten einheitlichen Verkehrsmanagementsystems. Dies soll u. a. durch grenzüberschreitende Verkehrsbeeinflussungs- und Datenerfassungsanlagen auf den Autobahnen und anderen Hauptverkehrsstraßen, die Einbeziehung des öffentlichen Verkehrs, die Verknüpfung der Verkehrsinformationszentralen der benachbarten Regionen sowie durch den Austausch der für die einzelnen Partner relevanten Verkehrsinformationen geschehen. Durch die Abstimmung von Verkehrslenkungsmaßnahmen wird ein grenzüberschreitendes Verkehrsmanagement auf dem transeuropäischen Straßennetz ermöglicht.

Durch koordinierte Informationen über den Individualverkehr und den öffentlichen Verkehr sollen die Verkehrsteilnehmer über die aktuelle und prognostizierte Verkehrslage rechtzeitiger und besser informiert werden. Diese Zielvorstellungen sollen insbesondere mit dem Projekt "Ruhrpilot" mit Nachdruck in den Ballungsräumen Ruhrgebiet und Düsseldorf realisiert werden.

Vor diesem Hintergrund müssen auch die beiden Regionalen Verkehrsleitzentralen in Arnsberg und Köln weitere Aufgaben übernehmen und mit entsprechender Hard- und Software ausgestattet werden.

5. Luftfahrtinfrastruktur

(Kapitel 08 082)

Nordrhein-Westfalen braucht eine leistungsfähige Luftfahrtinfrastruktur. Dabei ist die Einbindung der Regionen in das weltweite Liniennetz des Luftverkehrs von erheblicher Bedeutung. Die Rolle der nordrhein-westfälischen Luftverkehrsinfrastruktur und ihr weiterer bedarfsgerechter Ausbau ist in der Luftverkehrskonzeption NRW 2010 der Landesregierung dargestellt.

Die Luftverkehrspolitik des Landes verfolgt die Ziele

- der Erfüllung der Nachfrage von Wirtschaft und Bevölkerung nach Luftverkehrsleistungen,
- der Sicherung der Flughäfen als Wirtschafts- und Standortfaktor und
- der Wahrung der Schutzinteressen von Anwohnern und Natur.

- **Flughafen Düsseldorf:**

Am 01.07.2001 ist das neue Passagier-Terminal B in Betrieb genommen worden. Dadurch ist ein wichtiger Schritt beim Wiederaufbau des Flughafens nach der furchtbaren Brandkatastrophe von 1996 geschafft. Die Abfertigungskapazitäten des Flughafens werden durch das neue Terminal auf rund 22 Mio. Passagiere jährlich erweitert. Der Flughafen operiert auf der Grundlage der Betriebsgenehmigung vom 21.09.2000, die ihm die Nutzung der vorhandenen Einbahnkapazität ermöglicht. Das im September 1998 beantragte Planfeststellungsverfahren zur Verlängerung der Hauptstart- und -landebahn auf eine Gesamtlänge von 3.600 m befindet sich noch im Anfangsstadium, da die Flughafen Düsseldorf GmbH die erforderlichen Gutachten z. Zt. erstellt. Die Frage der Gültigkeit des Angerlandvergleichs ist vor dem Oberverwaltungsgericht für das Land NRW in Münster anhängig.

- **Flughafen Köln/Bonn:**

Auch am Flughafen Köln/Bonn ist vor wenigen Monaten ein neues Abfertigungsgebäude in Betrieb gegangen. Die Abfertigungskapazität des Flughafens wird durch das neue Terminal auf rund 10,0 Mio. Passagiere jährlich erweitert. Im nächsten Schritt ist der Bau des Flughafen-Bahnhofs fertig zu stellen.

- **Flughafen Münster/Osnabrück:**

Das Planfeststellungsverfahren zur Verlängerung der Start- und Landebahn auf 3.600 m Gesamtlänge befindet sich in der Entscheidungsphase. Es wird angestrebt, bis Ende 2001 den Entwurf für einen Planfeststellungsbeschluss zu erstellen. Der Abschluss ist für 2002 vorgesehen.

Für den Bereich der Luftfahrt sieht der Haushalt 2002 folgende Mittel vor.

5.1 Baumaßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit und des Umweltschutzes auf den Flugplätzen sowie Förderung des Segelflugs

(Kapitel 08 082 TGr.61)

Eine besondere Aufgabe bei der Verbesserung der Sicherheit, insbesondere auf den Schwerpunkt-Verkehrslandeplätzen für den Geschäftsreiseluftverkehr, ist die Umsetzung der JAR-OPS 1 Richtlinie der EU. Dazu müssen Start- und Landebahnen verlängert werden, um den Wert dieser Luftverkehrsinfrastruktur zu erhalten (vgl. Handlungsoption 20n der NRW-Luftverkehrskonzeption 2010). Im Jahr 2002 sind für die Förderung entsprechender Projekte Haushaltsmittel in Höhe von 1,0 Mio. € und Verpflichtungsermächtigungen in Höhe von 6,9 Mio. € vorgesehen.

Insgesamt wird das Investitionsvolumen an den Schwerpunkt-Verkehrslandeplätzen für den Geschäftsreiseluftverkehr auf rund 30,0 Mio. € geschätzt.

5.2 Maßnahmen zur Verbesserung der Flugsicherheit und zur Wahrnehmung der Luftaufsicht

(Kapitel 08 083 TGr. 63)

Zur Erhöhung der Sicherheit und der Zuverlässigkeit des Flugbetriebes sowie im Zusammenhang mit der Wahrnehmung der Luftaufsicht - Sonderordnungsbehörde für den Luftverkehr - sind für die Anschaffung und Erneuerung von Geräten sowie für das Aufsichtspersonal Haushaltsmittel in Höhe von 1,46 Mio. € veranschlagt.

5.3 Flughafen Essen/Mülheim

(Kapitel 08 080 TGr. 67)

Da der Flughafen Essen/Mülheim auch im Jahre 2002 sowohl seine Aufwendungen als auch seinen Investitionsbedarf voraussichtlich nur teilweise wird erwirtschaften können, beteiligt sich das Land paritätisch mit den beiden anderen Gesellschaftern, der Stadt Essen und der Stadt Mülheim, am Verlustausgleich und an der Investitionsfinanzierung. Hierfür sind insgesamt 316.700 € veranschlagt.

5.4 Maßnahmen zur Abwehr von Angriffen auf die Sicherheit des Luftverkehrs

(Kapitel 08 082 TGr. 68)

Für Maßnahmen zur Abwehr von Angriffen auf die Sicherheit des Luftverkehrs, insbesondere vor Flugzeugentführungen und Sabotageakten, sind im Haushaltsjahr 2002 Barmittel in Höhe von rund 10,3 Mio. € erforderlich. Diesen vom Land zu erstattenden Personal- und Sachausgaben stehen Einnahmen des Landes aus der bei den Fluggästen erhobenen Luftsicherheitsgebühr in Höhe von 15,3 Mio. € gegenüber, die bei Titel 111 12 etatisiert sind.

Das Land ist an den Flughäfen Münster/Osnabrück, Paderborn/Lippstadt, Dortmund und Mönchengladbach für die Aufgaben nach § 29 c Luftverkehrsgesetz (LuftVG) zuständig; an den Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn liegt die Zuständigkeit beim Bund.

6. Personalhaushalt des Geschäftsbereichs des Ministeriums für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr

6.1 Allgemeines

Der Entwurf des Personalhaushalts 2002 ist wie in den Vorjahren unter aufgabenkritischer Überprüfung des Stellenbestandes aufgestellt worden.

Durch den erstmals in der Ergänzung des Haushalts 2001 etatisierten Personalhaushalt für den Landesbetrieb Straßenbau sowie die Stellen für bestimmte Aufgabenbereiche der Straßenbauverwaltung, die durch das Zweite Modernisierungsgesetz (2. ModernG) den fünf Bezirksregierungen zugeordnet wurden, hat sich der Stellenbestand im Geschäftsbereich des MWMEV im Vergleich zum Haushaltsjahr 2000 um über 7000 Stellen erhöht.

Das 2. ModernG hatte auch Auswirkungen auf die nachgeordnete Bergverwaltung. Das ehemalige Landesoberbergamt wurde als Abteilung 8 "Bergbau und Energie in NRW" in die Bezirksregierung Arnsberg eingegliedert und stellenplanmäßig Kapitel 08 020 Titelgruppe 67 zugeordnet. Die Stellen der Bergämter verblieben im Kapitel 08 110. Alle Stellen des allgemeinen Verwaltungsdienstes (außer denen des höheren Dienstes) wurden in den Einzelplan 03 verlagert (insgesamt 73 Stellen).

Dies führte – erstmalig mit dem Haushalt 2001 – zu erheblichen Veränderungen im Personalhaushalt des MWMEV.

Durch den Vollzug von kw-Vermerken werden im Geschäftsbereich des MWMEV insgesamt 45 Stellen abgebaut .

Die im Einzelplan 08 insgesamt veranschlagten 8898 Stellen verteilen sich wie folgt:

	Haushalt 2002	Veränderung gegenüber 2001
Ministerium	460	- 13
Bezirksregierungen	392	- 2
Landesbetrieb Straßenbau	7.075	-
Bergämter	125	- 6
Geologischer Dienst NRW – Landesbetrieb –	240	- 12
Landesbetrieb Mess- und Eichwesen NRW	309	- 10 *) (- 12)
Materialprüfungsamt NRW – Landesbetrieb –	297	-
Summe	8.898	- 43 (- 45)

*) tatsächliche Realisierung von 12 kw-Vermerken,
Zugang von 2 Stellen aus Einzelplan 12 für Vollstreckungsaufgaben

Im Übrigen sind erhebliche Umschichtungen vorgenommen worden bzw. vorgesehen (z.B. sofortige Umwandlungen von Planstellen für Beamte in niedrigere Besoldungsgruppen oder in Angestelltenstellen und Ausweisung entsprechender kw-Vermerke).

6.2 Ministerium

Das MWMEV nimmt ab dem Haushaltsjahr 2001 am Modellversuch "Personalausgabenbudgetierung" in der Ministerialverwaltung teil.

Im Ministerium sind im Rahmen der Umsetzung des Organisationsgutachtens 13 Stellen (= 2,8 %) durch Vollzug von kw-Vermerken in Abgang gestellt worden. Damit sind alle kw-Vermerke aus der Organisationsuntersuchung erfüllt, mit Ausnahme von 8 Pförtnerstellen, die unter dem Vorbehalt einer ressortübergreifenden Entscheidung zur Privatisierung stehen. Dazu verbleibt lediglich noch ein kw-Vermerk zum 31.12.2003 (Schwerbehindertenstelle).

Weiterhin wurden 6 Planstellen direkt in Stellen mit niedrigerer Besoldungsgruppe umgewandelt, außerdem sind 14 zusätzliche ku-Vermerke ausgebracht worden.

6.3 Bezirksregierungen

Das Kapitel 08 020 Titelgruppe 67 umfasst seit dem Haushaltsjahr 2001 die bisherigen "alten Klammerstellen" und zusätzlich die durch die Auswirkungen des 2. ModernG dort veranschlagten Stellen des ehemaligen Landesoberbergamtes und bestimmter Bereiche der Straßenbauverwaltung (Artikel 1 und 3 des 2. ModernG).

Durch organisatorische Veränderungen in der Bergverwaltung wurden 3 zusätzliche kw-Vermerke ausgewiesen, von denen bereits 2 kw-Vermerke realisiert wurden. Das Kapitel weist somit insgesamt nur noch 1 kw-Vermerk aus.

6.4 Landesbetrieb Straßenbau

Der Personalhaushalt des Landesbetriebs Straßenbau umfasst insgesamt 7.075 Stellen und wird im Wirtschaftsplan dargestellt. Diese Gesamtstellenzahl beinhaltet 1.143 Planstellen, die aus haushaltsrechtlichen Gründen außerdem im Kapitel 08 084 bei Titel 422 01 veranschlagt sind.

Im Haushalt 2002 wurden insgesamt 114 Planstellen unmittelbar durch Schlüsselung herabgestuft. Außerdem wurden weitere 24 Planstellen mit ku-Vermerken in niedrigere Besoldungsgruppen versehen.

6.5 Bergämter

Die aufgrund der Organisationsuntersuchung im Haushalt 1994 ausgewiesenen 49 kw-Vermerke im Bereich der nachgeordneten Bergverwaltung sind bis auf einen realisiert. Durch die Schließung des Bergamtes Marl wurden in diesem Kapitel im Haushalt 2001 zusätzlich 7 weitere kw-Vermerke ausgebracht, von denen bereits 6 kw-

Vermerke realisiert wurden. Das Kapitel weist somit insgesamt noch 2 kw-Vermerke aus.

6.6 Geologischer Dienst NRW – Landesbetrieb –

Auf der Grundlage des 2. ModernG wurde das Geologische Landesamt zum 01.01.2001 in einen Landesbetrieb umgewandelt. Aufgrund der Kabinettentscheidung zur Umsetzung der Organisationsuntersuchung sind im Kapitel 08 130 ab 01.01.2001 insgesamt 55 kw-Vermerke ausgebracht worden, von denen bisher 26 Stellen durch Vollzug von kw-Vermerken in Abgang gestellt wurden. Es verbleiben somit noch 29 zu realisierende kw-Vermerke.

6.7 Landesbetrieb Mess- und Eichwesen NRW

Die Eichverwaltung wurde gemäß Kabinettbeschluss vom 20.04.1999 zum 01.01.2001 in einen Landesbetrieb überführt.

Aufgrund der Ergebnisse eines Gutachtens sind im Haushalt 1998 insgesamt 54 kw-Vermerke ausgewiesen worden; davon sind bereits 19 kw-Vermerke realisiert. Von den verbleibenden 35 kw-Vermerken werden im Haushalt 2002 weitere 12 Stellen abgebaut. Damit vermindert sich die Zahl der noch offenen kw-Vermerke auf 23, die unter dem Vorbehalt der bundesrechtlichen Privatisierung der Ersteichung stehen.

6.8 Materialprüfungsamt NRW – Landesbetrieb –

Die aufgrund der Organisationsuntersuchung 1994 ausgewiesenen 44 kw-Vermerke wurden bereits mit Ablauf des Jahres 1997 realisiert.

Ein weiteres Ziel ist die Entbeamtung. Daher wurden 3 Beamtenstellen unmittelbar in Angestelltenstellen umgewandelt. 49 Beamtenstellen sind noch mit einem entsprechenden ku-Vermerk versehen.