



---

## **Verkehrsausschuß**

51. Sitzung (nicht öffentlich)

21. Oktober 1999

Düsseldorf - Haus des Landtags

13.30 Uhr bis 15.50 Uhr

Vorsitz: Manfred Hemmer (SPD)

Stenographin: Dr. Hildegard Müller

### **Verhandlungspunkte und Ergebnisse:**

Seite

#### **1 Gesetz über die Feststellung des Haushaltsplans des Landes Nordrhein-Westfalen für das Haushaltsjahr 2000 (Haushaltsgesetz 2000)**

Gesetzentwurf der Landesregierung

Drucksache 12/4200

Vorlagen 12/2829, 12/2831 und 12/2832

Einführung in den Verkehrsetat 2000 durch den Minister für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr sowie Beschlußfassung zum Personalhaushalt des Einzelplans 08 gemäß Vereinbarung der Fraktionen, anschließend Aussprache und Einzelberatung des Verkehrsetats 2000

1

Der Einführungsbericht des Ministers liegt mit Vorlage 12/2831 vor.

Der Ausschuß beschließt die Überweisung des Personalhaushalts des Einzelplans 08 an den Unterausschuß "Personal" des Haushalts- und Finanzausschusses.

Eine generelle Aussprache zum Verkehrsetat wird nicht gewünscht; die Einzelberatung zum Verkehrsetat 2000 wird durchgeführt.

**2 Integriertes Schienengüterverkehrskonzept 2**

StS Hennerkes (MWMTV) erstattet Bericht.

Günter Scherrer und Klaus Hübner (Spiekermann GmbH & Co, Beratende Ingenieure) tragen die Ergebnisse ihrer Untersuchung vor.

**3 Betuwe-Linie/Bypass-Lösungen 12**

Dem Bericht von StS Hennerkes schließt sich eine Diskussion an.

**4 Anpassung des Landesstraßenbedarfs- und -ausbauplans 14**  
Vorlage 12/2901

Nach ausführlicher Diskussion wird das Benehmen hergestellt.

**5 Telematik als Instrument der Verkehrsbeeinflussung 18**

Der Bericht der Landesregierung wird zu Protokoll gegeben (siehe Anlage 3).

**6 Zuflußregelung auf der A 40**

19

MDgt Dr. vom Rath (MWM-TV) führt zu diesem Thema ein Video vor.

**7 Zweites Gesetz zur Modernisierung von Regierung und Verwaltung in Nordrhein-Westfalen (Zweites Modernisierungsgesetz - 2. ModernG NRW)**

Gesetzentwurf der Landesregierung

Drucksache 12/4320

Vorlage 12/2940

19

Die CDU nennt zusätzliche Sachverständige und Fragen (siehe Anlage 4).

Falls weitere Sachverständige oder Fragen gewünscht werden sollten, werden sie bis zum 29. Oktober 1999 direkt an den federführenden Ausschuß für Verwaltungsstrukturreform geleitet.

**8 Auswärtige Termine**

20

Der Ausschuß beschließt einstimmig, vom 18. bis 21. Januar 2000 eine Informationsreise nach Straßburg, München und Stuttgart durchzuführen.

**Nächste Sitzung: 25. November 1999**

\*\*\*\*\*



### Aus der Diskussion

Vor Eintritt in die Tagesordnung heißt **Vorsitzender Manfred Hemmer** den neu ernannten Staatssekretär **Jörg Hennerkes (MWMTV)** herzlich willkommen und hofft auf gute und vertrauensvolle Zusammenarbeit.

Als Gast begrüßt er **Yuri A. Sharandin** aus Moskau, ein Mitglied der Duma.

#### 1 **Gesetz über die Feststellung des Haushaltsplans des Landes Nordrhein-Westfalen für das Haushaltsjahr 2000 (Haushaltsgesetz 2000)**

Gesetzentwurf der Landesregierung

Drucksache 12/4200

Vorlagen 12/2829, 12/2831 und 12/2832

Einführung in den Verkehrsetat 2000 durch den Minister für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr sowie Beschlußfassung zum Personalhaushalt des Einzelplans 08 gemäß Vereinbarung der Fraktionen, anschließend Aussprache und Einzelberatung des Verkehrsetats 2000

**Vorsitzender Manfred Hemmer** verweist auf Vorlage 12/2831, den Einführungsbericht des Ministers in den Verkehrsetat.

Die Frage von **Günter Langen (CDU)**, ob der Einführungsbericht des Ministers vom 17. August 1999 noch dem aktuellen Stand entspreche, bejaht **StS Hennerkes (MWMTV)**.

Nachdem der Ausschuß auf eine allgemeine Aussprache zum Verkehrsetat 2000 verzichtet hat, führt **Peter Eichenseher (GRÜNE)** im Rahmen der Einzelberatung des Verkehrsetats zu **Kapitel 08 081 - Förderung der Eisenbahnen und des öffentlichen Nahverkehrs** - aus, daß die Regionalisierungsmittel des Landes laut Titelgruppe 71 in Form von Zuweisungen an die Zweckverbände zur Aufrechterhaltung des Verkehrsangebots auf der Schiene leicht zurückgefahren würden, obwohl die Regionalisierungsmittel nach dem Regionalisierungsgesetz des Bundes marginal gestiegen seien. Das Land müsse versuchen, die Regionalisierungsmittel stabil zu halten. Denn der volle Umfang des Titels werde nicht nur für das Verkehrsangebot von 1993/1994 benötigt, sondern auch für den inzwischen gestiegenen Verkehr auf der Schiene in NRW.

**LMR Kolks (MWMTV)** antwortet, daß in Nordrhein-Westfalen zur Finanzierung der Betriebskosten nicht mehr Mittel benötigt würden, als im Haushaltsplan ausgewiesen seien.

Bei den Betriebskosten gebe es auf Bund-Länder-Ebene Differenzen zu der ursprünglichen Verteilung 1993/1994 und den tatsächlichen Erfordernissen der Bahn nach den Produktionsverhältnissen. Hier werde im Rahmen der Revision eine Neuverteilung zwischen den Ländern diskutiert. Ein endgültiges Ergebnis sei nicht erreicht.

Die Frage von **Peter Eichenseher (GRÜNE)**, ob die Mittelzuweisung für 2000 für das Land Nordrhein-Westfalen feststehe, bejaht **LMR Kolks (MWM-TV)** - **Peter Eichenseher (GRÜNE)** bittet, das Geld auch für diesen Zweck auszugeben.

**Günter Langen (CDU)** möchte zu **Kapitel 08 084 - Straßen- und Brückenbau** - wissen, wie es inzwischen mit den vier Maßnahmen zur privaten Finanzierung in diesem Bereich aussehe. Es wäre interessant zu erfahren, ob die Landesregierung dies weiter verfolge. Der Verkehrsminister habe das Thema damals in Angriff genommen, sei aber offensichtlich mit dem Finanzminister nicht übereingekommen. - **Heinz Hunger (SPD)** ist der Auffassung, daß es zu diesem Thema keine Irritationen geben könne. Es sei klargestellt worden, daß eine private Vorfinanzierung von Maßnahmen zum gegenwärtigen Zeitpunkt aus der Sicht der Landesregierung nicht möglich sei. Dies sei schon für den Haushalt 1999 geklärt worden. - **StS Hennerkes** antwortet, daß diese vier Projekte zur Zeit im Haushalt nicht berücksichtigt würden. Es sei beabsichtigt, zwei von ihnen konventionell zu finanzieren.

**Vorsitzender Manfred Hemmer** teilt mit, daß die Beratung der Anträge zum Haushalt 2000 am 26. November 1999 stattfinde und bittet die Fraktionen, ihre Anträge rechtzeitig auszutauschen.

## 2 Integriertes Schienengüterverkehrskonzept

**StS Hennerkes** berichtet:

Das politische Ziel der Verlagerung von möglichst vielen Gütern von der Straße auf die Schiene steht ganz hoch auf unserer Prioritätenliste. Wir haben festgestellt, daß die Blümenträume in diesem sehr komplexen Feld nicht so reifen, wie man sich das einmal vorgestellt hat. Das heißt, die Realisierung dieser Verlagerung von dem einen auf den anderen Verkehrsträger geht deutlich langsamer voran, als wir uns das wünschen. Wir haben dazu in der Zwischenzeit eine Reihe von Erkenntnissen gewonnen, wo in diesem System die Bremsklötze liegen. Für das spezielle Thema heute lassen wir zur Zeit flächendeckend für das Land ein integriertes Schienenkonzept für den Güterverkehr entwickeln. Dieses Konzept wird in mehreren Stufen erstellt.

Für die erste Stufe haben wir den Auftrag 1997 vergeben. Es wurde eine sehr umfangreiche Bestandsaufnahme gemacht, um eine Konzeption für ein integriertes

**Ausgangssituation Ausgangssituation**

**bedürfnis nach Kostensenkung des Schienenverkehrs im Jahr 1995**

Bedürfnis nach Kostensenkung des Schienenverkehrs im Jahr 1995

**Ziel**

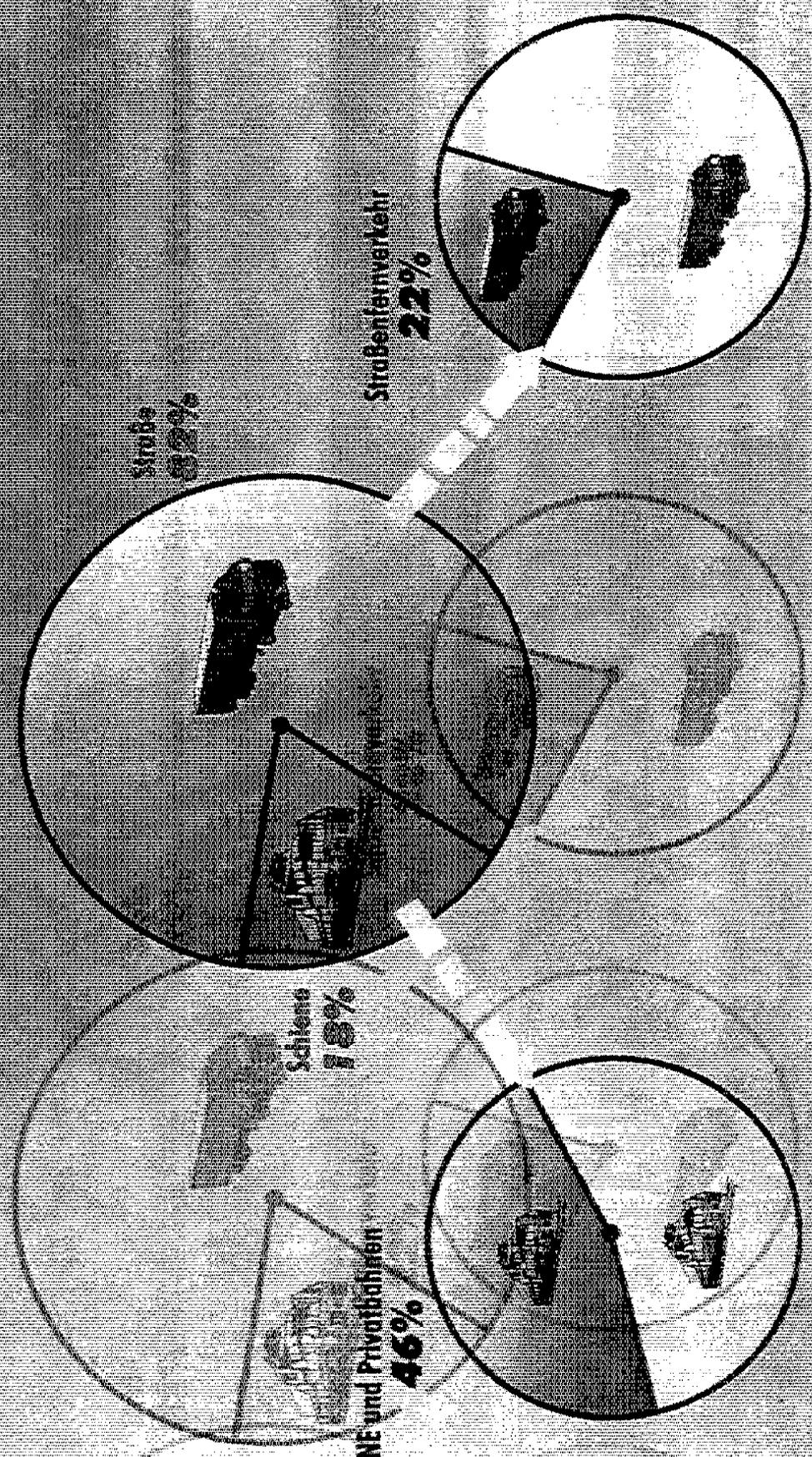
Erreichung möglichst hoher Verlagerungsmöglichkeiten Straße --> Schiene

**Untersuchungsthemen**

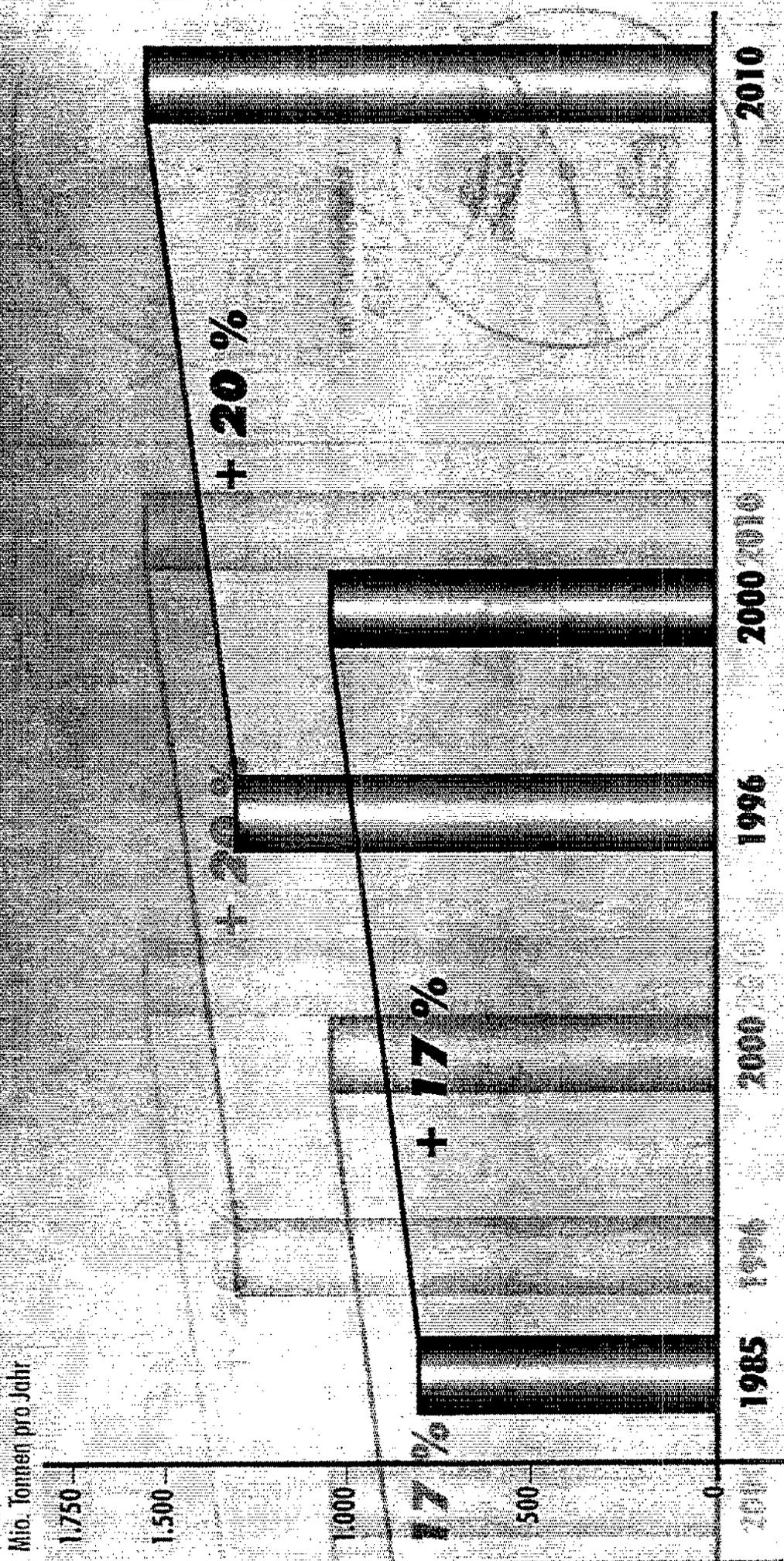
- Integriertes Güterzugnetz
- Ausbauplan
- Bedarfsplan
- Ausbauplan für Schienenstreckennetz
- Organisationsstruktur
- Organisationsstruktur für Güterverkehrsverbundräume

SCHULFACHBEREICH NUTZUNTBORIERTES SCHIENENKONZEPT FÜR DEN GÜTERVERKEHR IN NORDRHEIN-WESTFALEN - AP 2

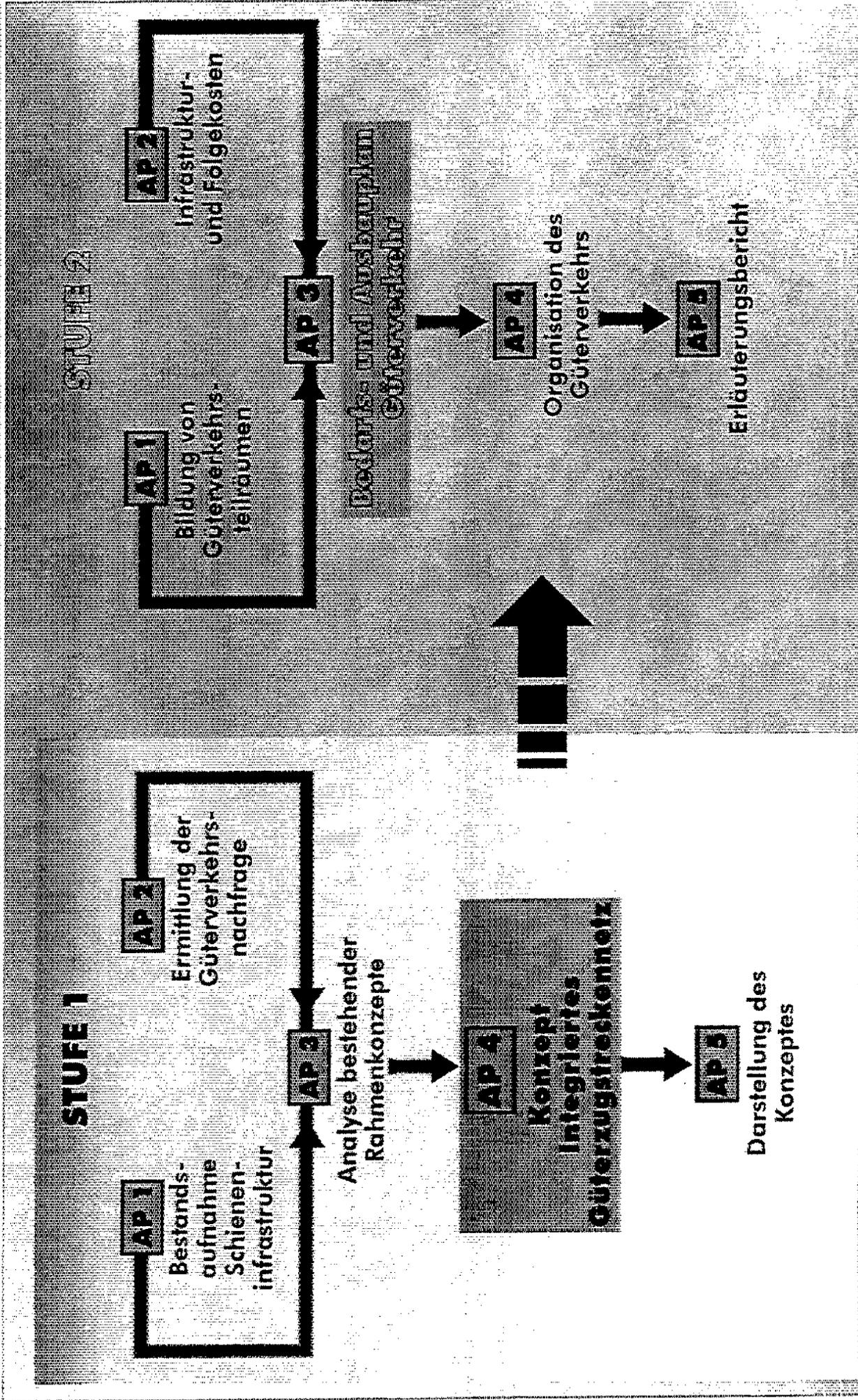
# Transportarten Transportmengenanteile Schiene/Straße 1996



# ng Transportentwicklung Transportaufkommen/Straße in NRW

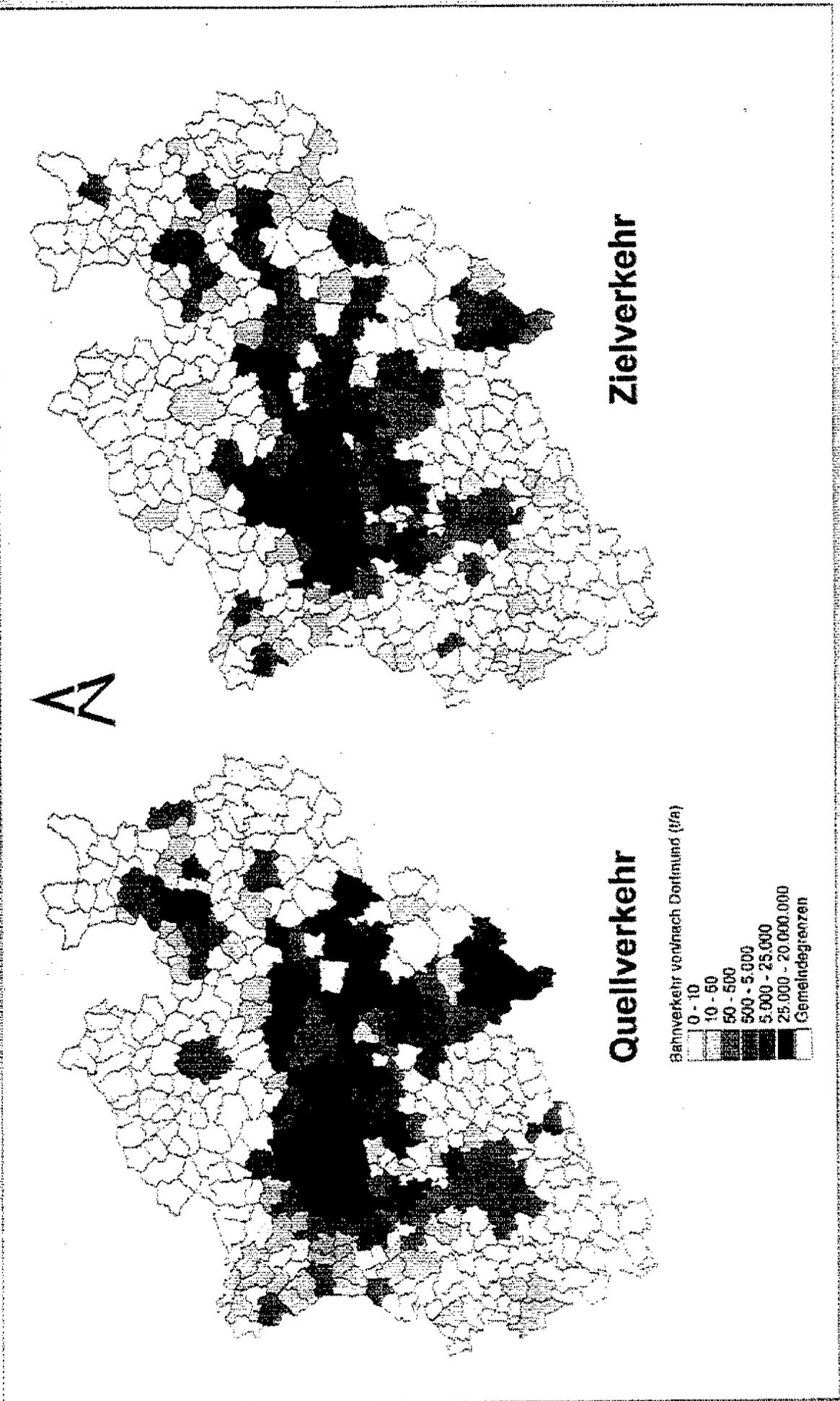


# Bearbeitungsstufen



INTEGRIERTES SCHIENENKONZEPT FÜR DEN GÜTERVERKEHR IN NORDRHEIN-WESTFALEN

# Güteraufkommen im Bahnverkehr auf den Relationen von/nach Dortmund 1996

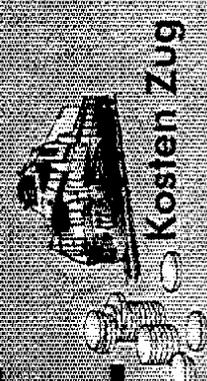
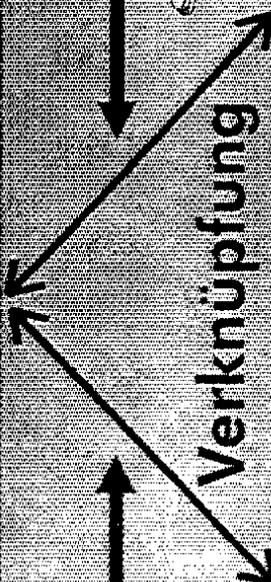


INTEGRIERTES SCHIENENKONZEPT FÜR DEN GÜTERVERKEHR IN NORDRHEIN-WESTFALEN

# Netzmodelllaufbau



Anzahl Gleise je Strecke  
Geschwindigkeit  
Kapazität  
Länge



Kosten LKW

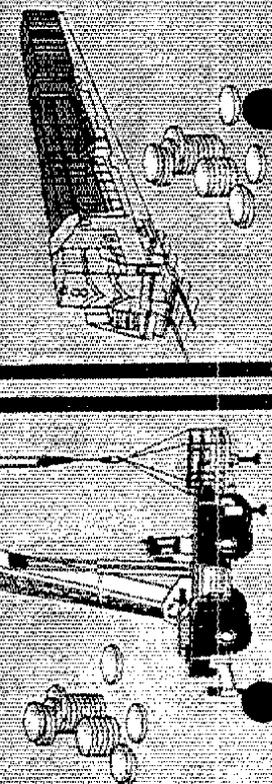
Anzahl Spuren  
Geschwindigkeit  
vorhandene Kapazitäten  
Länge



Anzahl Züge pro Woche  
Kapazitätsangebot

Kosten KLV-Zug

Kosten Umschlag



(Maßnahmenbewertung)

**- Neue Abbiegebeziehungen -**

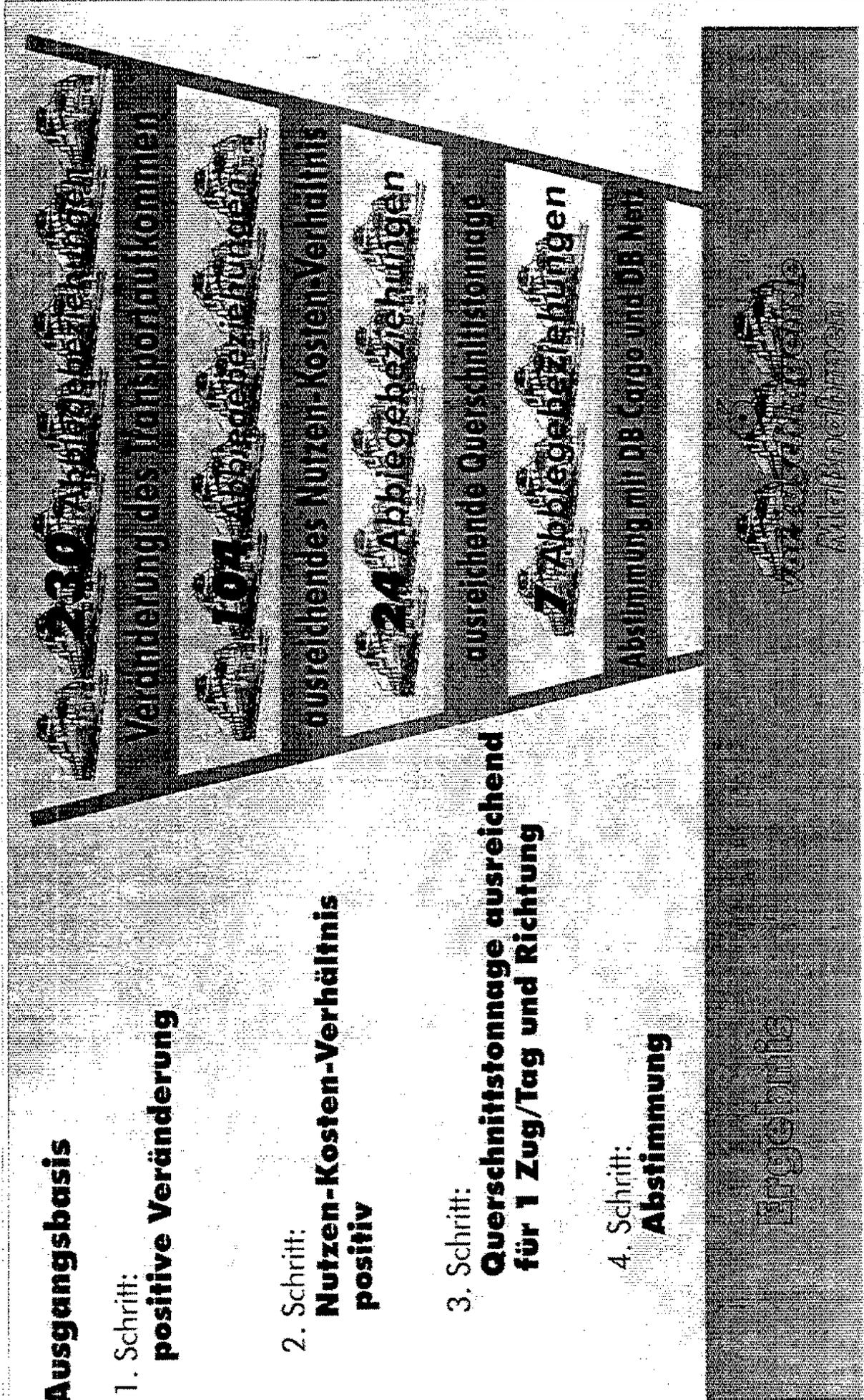
**Ausgangsbasis**

1. Schritt:  
**positive Veränderung**

2. Schritt:  
**Nutzen-Kosten-Verhältnis  
positiv**

3. Schritt:  
**Querschnittstonnage ausreichend  
für 1 Zug/Tag und Richtung**

4. Schritt:  
**Abstimmung**





Maßnahmenbewertung

- Neue Infrastrukturverbindungen -

Untersuchte  
Maßnahmen

- Anschluß  
Werksbahn Rheinbraun
- Durchbindung der WLE-Strecke  
Enningerloh - Neubeckum
- Reaktivierung  
Bergneustadt - Drolshagen
- Reaktivierung  
Finnentrop - Serkenrade
- Reaktivierung  
Mussum - Empel-Rees
- Reaktivierung  
Rhedebürge - Borken

Ergebnis

keine  
Maßnahme ist zu  
empfehlen

1. Bewertungsschritt  
Nutzen-Kosten-Verhältnis

Maßnahmenbewertung

- Neue KLV-Standorte -

**Ausgangsbasis**

1. Schritt:

**Nutzen-Kosten-Verhältnis  
positiv**

2. Schritt:

**Überprüfung Wirtschaftlichkeit**

an 11 Hafenstandorten werden neue

KLV-Terminals untersucht

Überprüfung Nutzen-Kosten-Verhältnis  
je Fahrangebot

5 der neuen KLV-Standorte

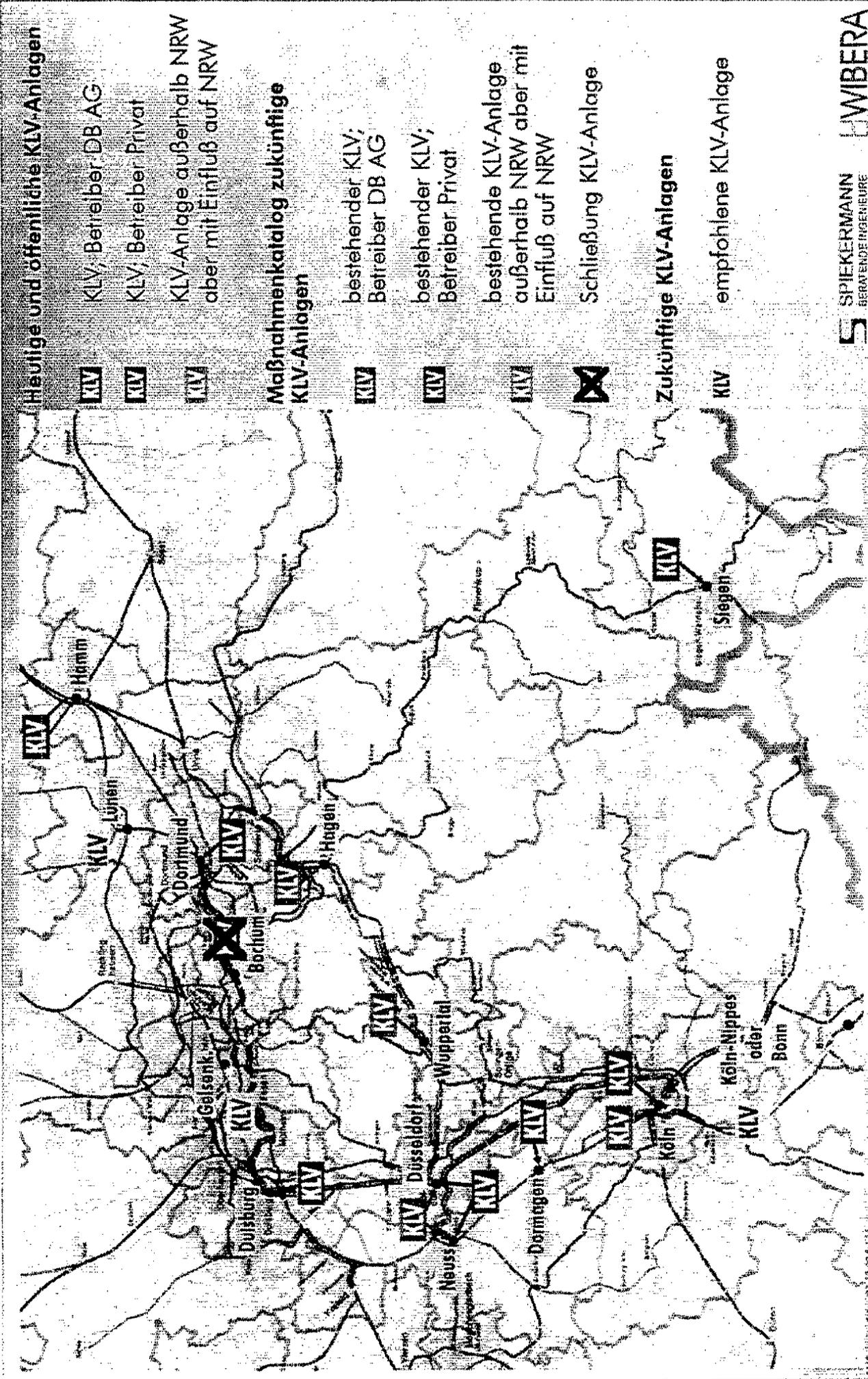
Überprüfung der Wirtschaftlichkeit  
der Standorte unter Berücksichtigung  
von Kooperationsmöglichkeiten

**Ergebnis**

Einschränkung: alle drei Standorte liegen in unmittelbarer Nähe zu anderen, die noch eine ausreichende Kapazität haben. Die neuen Standorte sind also nicht unbedingt notwendig.

Maßnahmenbewertung

- Neu zu empfehlende KLV-Standorte -



Heutige und öffentliche KLV-Anlagen

- KLV** KLV; Betreiber: DB AG
- KLV** KLV; Betreiber: Privat
- KLV** KLV-Anlage außerhalb NRW aber mit Einfluß auf NRW

Maßnahmenkatalog zukünftige KLV-Anlagen

- KLV** bestehender KLV; Betreiber: DB AG
- KLV** bestehender KLV; Betreiber: Privat
- KLV** bestehende KLV-Anlage außerhalb NRW aber mit Einfluß auf NRW
- X** Schließung KLV-Anlage

Zukünftige KLV-Anlagen

**KLV** empfohlene KLV-Anlage

(Maßnahmenbewertung)

## - Stilllegungsstrecken -

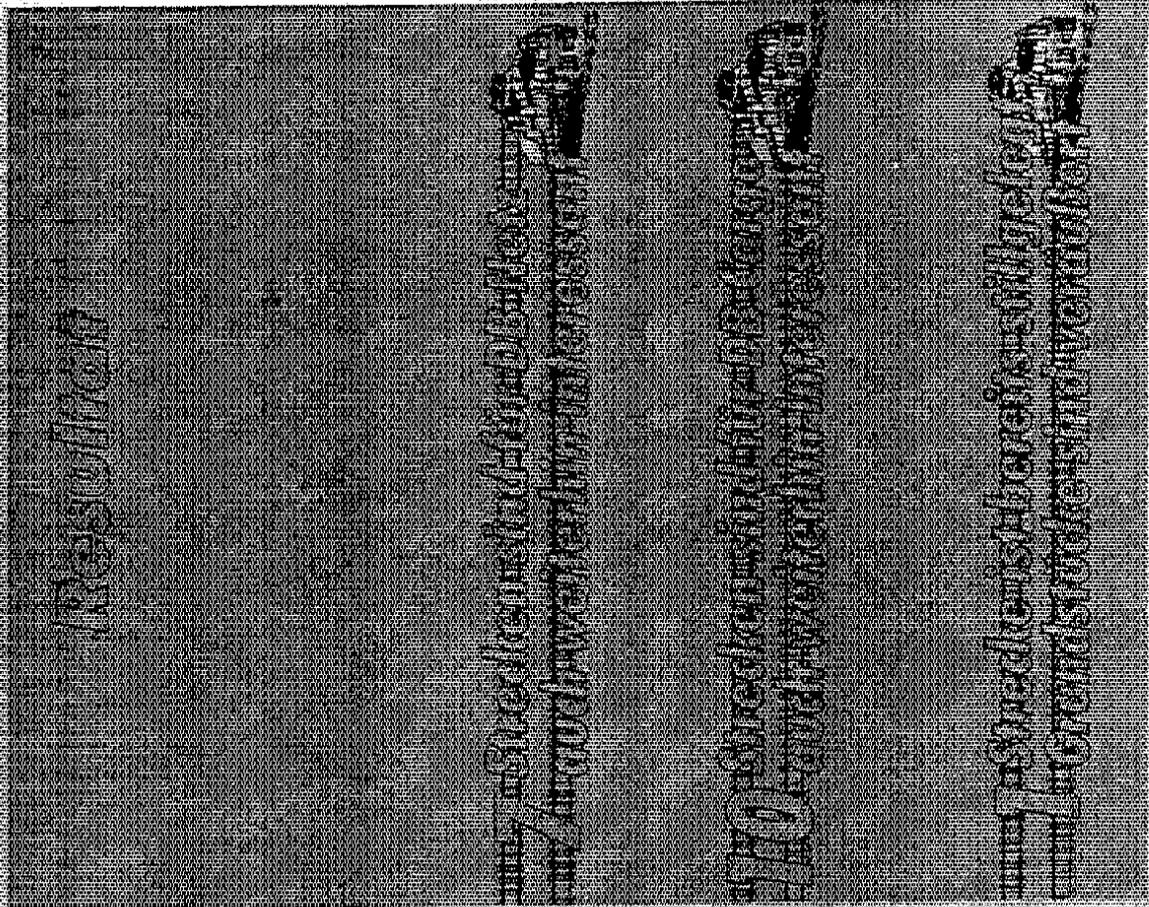
### Ergebnis

**30** nicht weiter zu untersuchende Strecken

**17** unter Umständen weiter zu untersuchende Strecken

**17** weiter zu untersuchende Strecken

**Abstimmung mit DB Cargo und DB Netz**



Maßnahmenbewertung

- Stilllegungsstrecken -

**Unter Umständen weiter zu untersuchende Strecken**

- 6 Rheda-Wiedenbrück Süd - Langenberg
- 9 Velbert - Heiligenhaus
- 10 Borken - Burlo - Bundesgrenze
- 21 Wuppertal-Steinbeck - Wuppertal-Cronenberg
- 27 Oberbruch (Rheinland) - Hemsberg
- 28 Siegburg Anschluß Siegwerk - Lohmar
- 29 Bergisch Born - Weimelskirchen
- 36 Wennemen - Eslohe
- 39 Oberbrügge - Halver
- 42 Möllen - Spellen
- 56 Bottrop Nord - Oberhausen Neue Mitte
- 57 Homburg (Niederrhein) - Toppat
- 58 Mülheim (Ruhr)-Herßen - Essen Rütterscheid
- 60 Hallingen (Ruhr) - Herbede
- 62 Menden (Sauerland) - Helmer
- 95 Kleve - Kranenburg
- 96 Bonn-Beuel - Sankt Augustin-Ilmgelmer

**Weiter zu untersuchende Strecken**

- 17 Anschluß Rekostein - Büren (Westfalen)
- 22 Wuppertal-Heubruch - Wuppertal-Wichinghausen
- 24 Mall - Anschluß Höddelbusch - Hellenthal
- 26 Krefeld Hauptbahnhof - Mönchengladbach-Neuwerk
- 30 Remscheid-Lennep - Wipperfürth Ost
- 33 Herzogenrath - Abzweig Kellersdorf - Siersdorf
- 40 Büren (Westfalen) - Paderborn
- 41 Brilon Stadt - Anschluß Rekostein
- 49 Wuppertal-Vohwinkel - Wuppertal-Heubruch
- 50 Stolberg (Rheinland) Hauptbahnhof - Wülheim - Bundesgrenze
- 63 Lipstadt - Lipstadt Nord
- 69 Rathheim - Baal West / Baal Güterbahnhof
- 72 Frenz - Stolberg (Rheinland) Hauptbahnhof
- 73 Zülpich - Euskirchen
- 76 Rahden (Lübbecke) - Bünde (Westfalen)
- 91 Brilon Wald - Brilon Stadt

(Maßnahmenabwägung)

**- Stillestufungsfähige Verbindungskurven -**

# SCENARIO BASIS

## 8 Verbindungskurven

(aus Trasseicherungsvertrag)

### qualitative Aspekte

Netzgeometrie / vorhandene, parallele Gleisstrassen

### quantitative Aspekte

Netzbelastung

3 nicht weiter zu untersuchende Verbindungskurven

### 3 unter Umständen weiter zu untersuchende Verbindungskurven

2 weiter zu untersuchende Verbindungskurven

2 weiter zu untersuchende Verbindungskurven

*Maßnahmenbewertung*

**- Zu empfehlende, stillgelegte Verbindungskurven -**

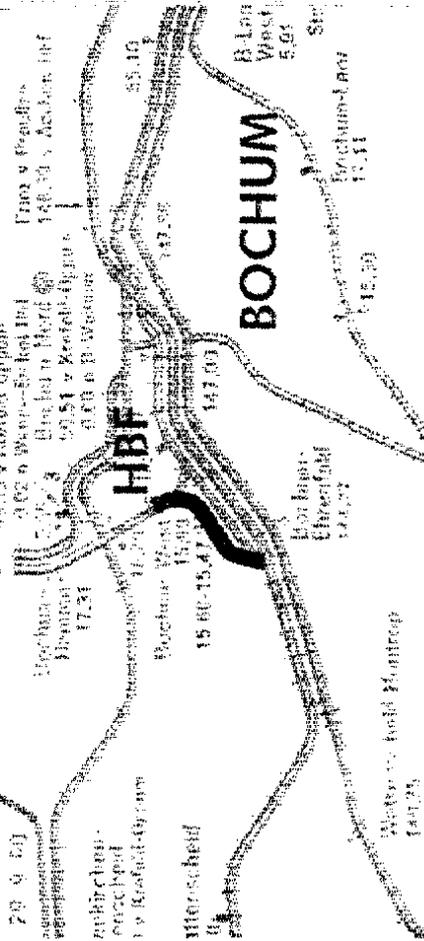
**Bochum Gbf - Bochum West**

Belastung (modellseitig):  
 25.01  
 22.48-17.06

**2 Züge pro Tag**

Aussage DB Netz:  
 13.16  
 22.48-17.06  
 17.06  
 20.38

**Kurve stillgelegt und abgebaut  
 Grundstückteile bereits veräußert**



**Reaktivierung wegen  
 notwendiger Investitionen  
 nicht zu empfehlen**

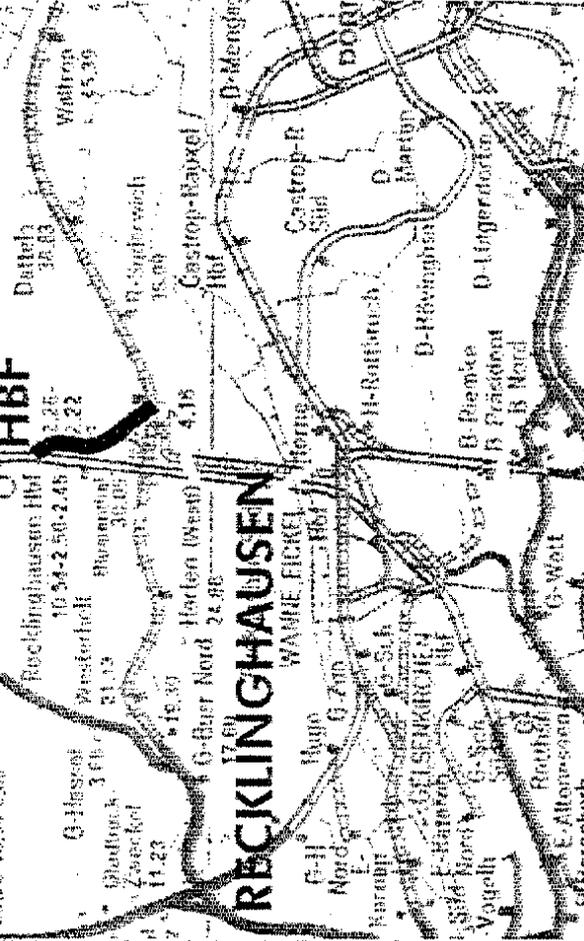
**Recklinghausen Hbf - Recklinghausen Ost Gbf**

Belastung (modellseitig):  
 25.01  
 22.48-17.06

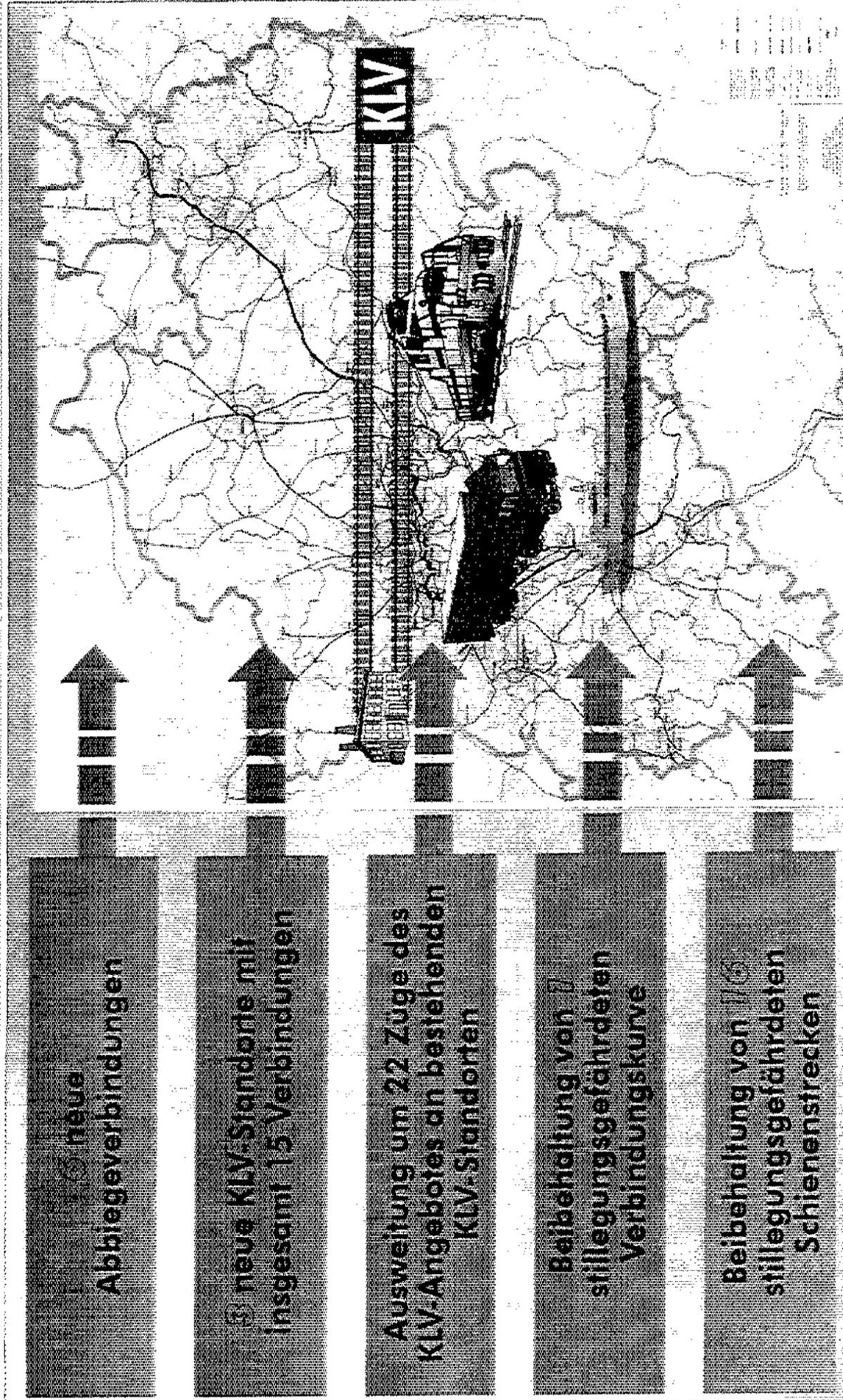
**10 Züge pro Tag**

Aussage DB Netz:  
 13.16  
 22.48-17.06  
 17.06  
 20.38

**Kurve stillgelegt und abgebaut  
 Grundstückteile bereits veräußert**



## Maßnahmen Integriertes Güterstreckennetz NRW



Maßnahmenwirkung

- Verlagerung vom LKW -

780.000 Lkw-Fahrten/a

entspricht = 780.000 Lkw-Fahrten/a

entspricht = 3.120 Lkw-Fahrten/d

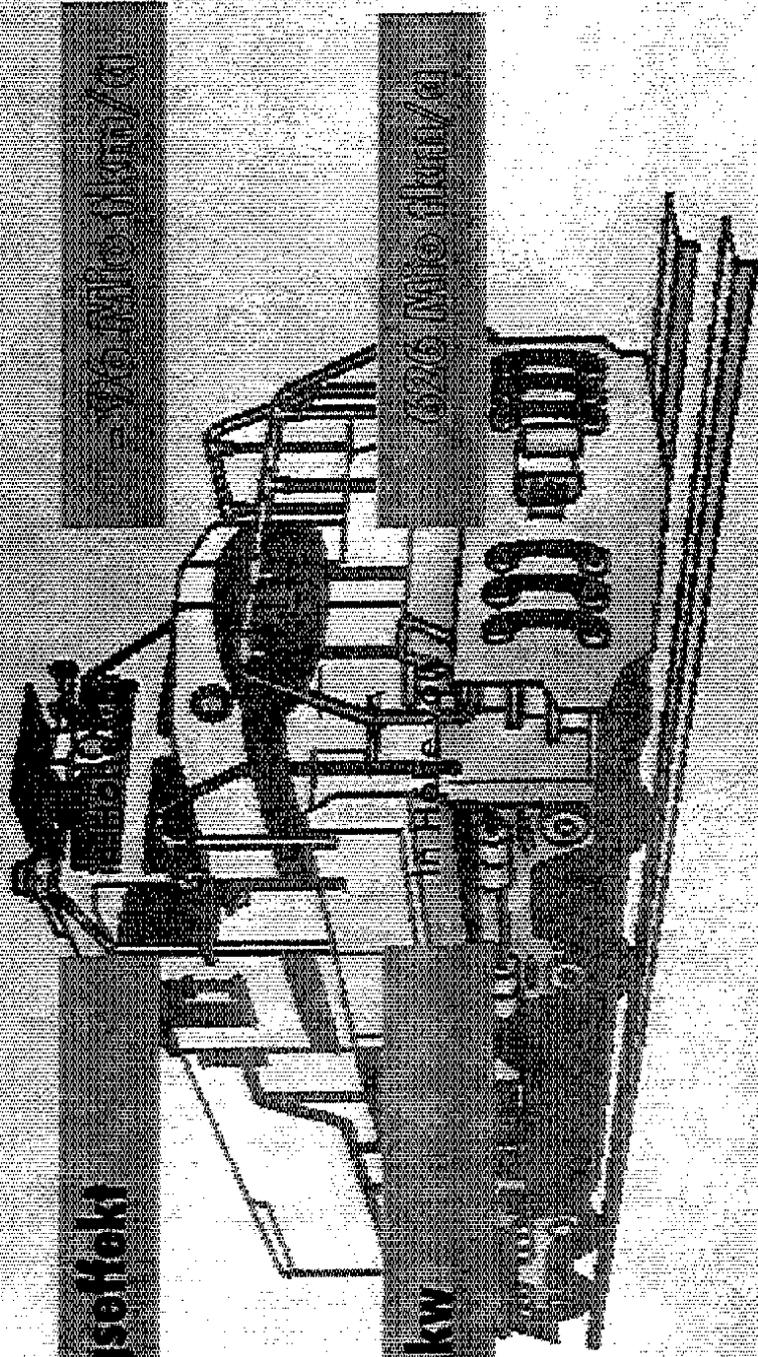
entspricht = 300.000 Lkw-km/d

## Maßnahmenwirkung in der Gesamtheit

aufgrund der Maßnahmen entsteht für die Bahn

ein Rationalisierungseffekt

ein Zugewinn vom Lkw



633 - 75 - 06/1  
Refl.L.: MR Ziegler (4584)  
Entwurf: OAR Stüben

14.10.1999/Pe

### S p r e c h z e t t e l

Sitzung des Verkehrsausschusses am 21. Oktober 1999  
TOP 5: "Telematik als Instrument der Verkehrsbeeinflussung"

Die hohe und weiter steigende Verkehrsdichte auf den Autobahnen mit Staus und zähfließendem Verkehr belastet Mensch und Umwelt und hemmt die wirtschaftliche Entwicklung.

Deshalb hat die Landesregierung mit ihren "10 Punkten zur Verbesserung der Verkehrsabläufe und zur Stauvermeidung" im Sommer 1998 ein Konzept vorgelegt, um die Mobilität auf den Autobahnen in NRW zu verbessern. Neben dem weiteren 6-streifigen Ausbau der hochbelasteten Strecken, der Beseitigung von punktuellen Engpässen im Autobahnnetz sowie neben Verbesserungen im Störfall- und Baustellenmanagement sollen die Verkehrssicherheit und der Verkehrsfluss durch den Ausbau der Verkehrstelematik und bessere Verkehrsinformationen erhöht werden.

Die automatisch erzeugte Datenerfassung bildet die Grundlage für die Steuerung der Verkehrsbeeinflussungsanlagen und die Verkehrslenkung durch Verkehrsinformationen. Das Land hat sich seit 1990 auf den Bau von Datenerfassungsanlagen konzentriert und inzwischen etwa 75 % des Autobahnnetzes damit ausgestattet. Mit den bereits im Betrieb befindlichen rd. 2.000 Datenerfassungsanlagen können etwa 80 bis 90 % aller Verkehrsstörungen ermittelt werden.

Auf der Basis aktueller Verkehrsdaten gesteuerte Verkehrsbeeinflussungsanlagen ermöglichen situationsangepasste Verkehrsregelungen. Die Streckenbeeinflussung kann z. B. dazu beitragen, durch der Verkehrslage entsprechende Geschwindigkeitsbeschränkungen und Überholverbote auch bei hohem Verkehrsaufkommen einen homogenen und sicheren Verkehrsablauf aufrecht zu erhalten. Vorher-/Nachher-Unfalluntersuchungen haben gezeigt,

dass durch Streckenbeeinflussungen eine Verringerung der schweren Unfälle bis zu 30 % zu erzielen ist. Zudem ist durch die Verringerung der Verkehrsstörungen und durch die Harmonisierung der Verkehrsabläufe eine Erhöhung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit um ca. 10 % zu erwarten. Zur Zeit befinden sich auf etwa 440 km BAB-Richtungsfahrbahnen Streckenbeeinflussungsanlagen in Betrieb, auf weiteren 80 km sind Anlagen im Bau.

Ein Meilenstein in der Entwicklung und Anwendung der Verkehrstelematik ist das von der EU geförderte Projekt CENTRICO, das die regionalen Verkehrstelematikprojekte in den zentraleuropäischen Regionen koordinieren soll. Partner sind die Regionen Brüssel, Flandern, Wallonien, Nordfrankreich, die Niederlande, Luxemburg, das Saarland, Rheinland-Pfalz, Hessen und NRW.

Im Rahmen der von der CENTRICO-Partnern 1996 erstellten Machbarkeitsstudie, die sich mit der Interoperabilität und Kompatibilität der bestehenden Verkehrsmanagementsysteme befasste, wurde ein Aktionsplan entwickelt, den wir bis Ende 2006 durchführen wollen. Wesentliche Ziele des gemeinsamen Aktionsplans sind

- die Einrichtung eines grenzüberschreitenden Verkehrsmanagements auf dem europäischen Fernstraßennetz (TERN-Trans-European Road Network) und
- die Harmonisierung des Austauschs und der Verteilung von Verkehrsinformationen.

Eine erste sichtbare Anwendung dieser grenzüberschreitenden Zusammenarbeit sind Wechselwegweisungsanlagen, um die länderübergreifenden Fernverkehre bei besonderen Ereignissen wie Stau, Unfall oder Baustelle möglichst störungsfrei über Alternativrouten zu führen. Die Wechselwegweisungsanlage zwischen Eindhoven und Köln wurde bereits im letzten Jahr in Betrieb gesetzt. Drei weitere Anlagen für die Netzmaschen Arnheim - Oberhausen, Köln - Koblenz und Aachen - Brüssel befinden sich in der Planung. Die Inbetriebnahmen sollen in den nächsten 1 - 2 Jahren erfolgen.

Ich darf ergänzen, dass wir in NRW solche großräumigen Wechselwegweisungen im Autobahnnetz schon seit längerem praktizieren, so Münster-Wuppertal und Kamen-Westhofen. Eine weitere Anlage für die Netzmaschine Bielefeld-Dortmund/Unna befindet sich in der Bauvorbereitung.

Ein weiterer Aktionsschwerpunkt im Rahmen von CENTRICO ist die Verknüpfung der Verkehrsinformationszentralen der Nachbarländer. Das Land hat in den letzten Jahren sukzessive die Verkehrsinformationszentrale NRW den Regionalen Verkehrsleitzug in Köln und Arnsberg aufgebaut. Die Aufgabe der Verkehrsinformationszentrale NRW besteht in erster Linie in der Sammlung und Weitergabe aller für die Verkehrsteilnehmer relevanten Störfallinformationen aus den Bereich der Autobahnen.

Zur Zeit wird das Informationsangebot um die Prognose der zu erwartenden Stauauswirkungen von Tagesbaustellen sowie die Alternativroutenempfehlung bei erkannten Störfällen erweitert. Darüber hinaus werden Verkehrslageprognosen entwickelt, die dazu dienen sollen, auf der Grundlage statischer und dynamischer Verkehrsdaten für alle Autobahnstreckenabschnitte in NRW Prognoseinformationen bereitzustellen. Zwischen der Verkehrsinformationszentrale NRW und der Verkehrsinformationszentrale Utrecht sowie der Verkehrsinformationszentrale Bordeaux erfolgt bereits im Probetrieb ein sprachunabhängiger Austausch relevanter nationaler Verkehrsinformationen. Möglichst noch in diesem Jahr soll die Informationszentrale von Flandern (Antwerpen) mit der Verkehrsinformationszentrale NRW verknüpft werden.

Durch die laufende Zusammenführung von automatisch erzeugten Daten und manuell von der Polizei und anderen Quellen gemeldeten Verkehrsinformationen wird auch der Verkehrswarnfunk weiter verbessert. Seit einem Jahr werden von den Rundfunkanstalten, für das Gebiet des Landes vom WDR, Verkehrsmeldungen in digitalisierter Form ausgestrahlt. Damit kann der Autofahrer mit digital ausgerüsteten Radios permanent, also nicht nur zu den bestimmten Sendezeiten, die aktuelle Verkehrssituation abfragen - und zwar gezielt für die vor ihm liegende Fahrtstrecke; für Ausländer wichtig: in den wichtigsten Sprachen der Gemeinschaft.

Die Landesregierung setzt auf den zielgerichteten Ausbau der Verkehrsinfrastruktur sowie auf das Miteinander und die Vernetzung der einzelnen Verkehrsträger. Da die Beförderungsleistungen in Personen- und Güterverkehr weiter steigen werden, muss die vorhandene Infrastruktur so effizient wie möglich genutzt werden. Die Verknüpfung der Verkehrsträger zu Transport- und Reiseketten hilft zu flüssigeren und wirtschaftlicheren Verkehrsabläufen und außerdem, die verkehrsbedingten Umweltbeeinträchtigungen zu verringern. Dies sichert die notwendige Mobilität und stärkt den Wirtschaftsstandort NRW.

Zur Erreichung dieser Ziele müssen alle verkehrsrelevanten Daten der Verkehrsträger leicht zugänglich und miteinander verknüpfbar sein. Neben den Daten des Individual- und des öffentlichen Verkehrs sind auch solche Daten mit einzubeziehen, die das Verkehrsgeschehen direkt oder indirekt beeinflussen, wie z. B. die eingeschränkte Befahrbarkeit von Abschnitten, Baustellen und Witterung.

Das MWMTV hat deshalb unter Beteiligung der kommunalen Spitzenverbände und privater Anbieter von Verkehrsinformationen einen Arbeitskreis gebildet, um ein Konzept für den stufenweisen Aufbau einer Plattform "Verkehrsdatenverbund NRW" zu erarbeiten.

Im Rahmen des Verkehrsdatenverbundes soll aufgezeigt werden, welche Daten mit welchem Inhalt, an welcher Stelle, in welcher Qualität und in welchem Umfang zur Verfügung stehen. Er soll die Grundlage für die Kommunikation zwischen den Datenanbietern und den Interessenten bilden.

Der Verkehrsdatenverbund ist keine institutionelle Einrichtung des Landes. Er bietet vielmehr die virtuelle Plattform, auf der die technischen, inhaltlichen und organisatorischen Schnittstellen der einzelnen Datenanbieter zusammengeführt werden. Die Teilnahme am Verkehrsdatenverbund steht grundsätzlich allen interessierten Kreisen offen. Ein möglichst großer Teilnehmerkreis wird angestrebt. Dies gilt sowohl für die Datenanbieter als auch für die Datennachfrager.

Die grundsätzlichen verkehrspolitischen Entscheidungskompetenzen insbesondere auf der kommunaler Ebene werden durch den

Verkehrsdatenverbund nicht berührt und bleiben uneingeschränkt bei den jeweiligen Entscheidungsträgern. Das Land nimmt auch keinen Einfluss auf Inhalt und vertragliche Gestaltung des Datenaustausches. Dieser geschieht in Eigenverantwortung der beteiligten Partner.

Dies ist ein sehr pragmatisches Vorgehen, um die Kooperation der Verkehrsträger zu verbessern und die Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr zu fördern. Letztlich dient der Verbund allen Verkehrsteilnehmern, weil er die Bereitstellung aktueller und multimodaler Verkehrsinformationen ermöglicht.

Durch die Installierung von Datenerfassungsanlagen auf den Autobahnen in NRW und durch die Bereitstellung der Daten an private Betreiber zu Test- und Validierungszwecken haben Bund und Land bereits einen erheblichen Beitrag zur Förderung der privatwirtschaftlichen Telematikanwendungen geleistet. Die Landesregierung knüpft daran die Erwartung, dass die private Telekommunikationswirtschaft die Verwaltung beim Verkehrsmanagement unterstützt. Public Private Partnership ist keine Einbahnstraße zugunsten der privaten Dienstleister. Letztendlich will die Landesregierung mit diesem Vorgehen auch einen neuen Schub für den Markt der Informationstechnologien geben.





Landtag Nordrhein-Westfalen

Günter Langen MdL

Vorsitzender des Arbeitskreises  
Verkehrspolitik der CDU-Fraktion

Landtag NRW Günter Langen MdL Postfach 10 11 43 40002 Düsseldorf

An den  
Vorsitzenden  
des Verkehrsausschusses  
Herrn Manfred Hemmer MdL

Platz des Landtags 1  
40221 Düsseldorf

Tel. (02 11) 88 4 - 2347 / 2351  
Fax (02 11) 88 4 - 3339

- im Hause -

21.10.1999

nachrichtlich: Herrn Harald Holler

Sehr geehrter Herr Hemmer,

hiermit beantrage ich im Namen der CDU-Landtagsfraktion eine Erweiterung des Sachverständigen- und Fragenkataloges für die öffentliche Anhörung zum "Zweiten Gesetz zur Modernisierung von Regierung und Verwaltung in Nordrhein-Westfalen" um nachfolgende zwei Beratungsgesellschaften sowie den drei Fragestellungen.

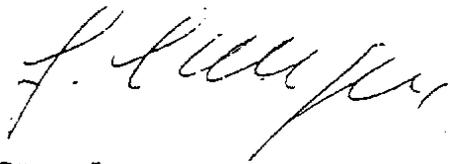
- Andersen Consulting  
Otto-Volger-Straße 15  
65843 Sulzbach/Frankfurt

- gbm  
Kruppstraße 82-100 H7/V8  
45145 Essen

1. Welche Vorteile bringt eine Verstaatlichung des Straßenbaus gegenüber der jetzigen Aufgabenwahrnehmung durch die Landschaftsverbände?
2. Sind die Erfahrungen aus anderen Bundesländern angesichts der sehr unterschiedlichen Größenverhältnisse und Verkehrsdichten (NRW 18 Millionen Einwohner) ohne weiteres vergleichbar?

3. Ist angesichts der enormen Mittelverknappung für den Ausbau von Straßen und Radwegen sowie für Straßenunterhaltung nicht eine kommunale Trägerschaft des Straßenbaus besonders wertvoll für die Abstimmung der engen Prioritäten in den Teilregionen bei Beibehaltung bzw. Ergänzung der bestehenden Bauamtskommissionen, die den jeweiligen Straßebauämtern zugeordnet sind?

Mit freundlichen Grüßen



Günter Langen