

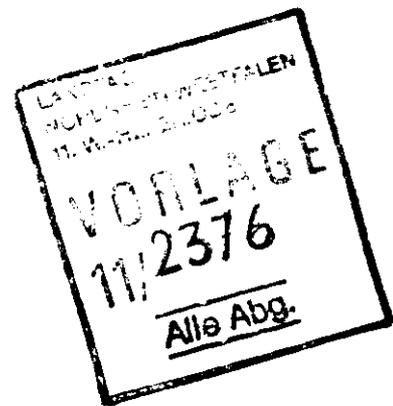


Ministerium für  
Stadtentwicklung  
und Verkehr  
des Landes  
Nordrhein-Westfalen

39 Seiten

# Einführung in den Haushalt 1994

Einzelplan 15



**NRW.**

**3,085 Mrd DM  
vor allem für  
Investitionen**

Der Entwurf des Haushaltsplans für das Jahr 1994 sieht im Einzelplan des Ministeriums für Stadtentwicklung und Verkehr Ausgaben in Höhe von insgesamt 3,085 Mrd DM vor. Damit liegt der Haushaltsansatz um 166,7 Mio DM niedriger als im Vorjahr. Dies entspricht den Konsolidierungsbemühungen der Landesregierung, die zu Einsparungen bei den Förderprogrammen geführt haben.

Dennoch stellen die Investitionsausgaben mit 2.136 Mio DM weiterhin den größten Ausgabeblock dar. Ihr Anteil am Haushalt des Ministeriums für Stadtentwicklung und Verkehr liegt bei 69,2 % und bezogen auf den gesamten Haushalt des Landes bei 21,2 %. Berücksichtigt man die im Einzelplan des Finanzministeriums (Einzelplan 20) ausgewiesenen Stadterneuerungs- und Denkmalschutzmittel im Rahmen des Steuerverbundes von 410 Mio DM, beträgt der Anteil 25,3 % der Investitionsausgaben des Landeshaushalts.

#### **Investitionsschwerpunkte**

Bei der Verteilung der Mittel sollen im Jahre 1994 folgende Schwerpunkte gesetzt werden:

- \* Mit 1,767 Mrd DM dienen mehr als die Hälfte aller aus dem Einzelplan 15 zu tätigen Ausgaben der Förderung des ÖPNV einschließlich des straßenbezogenen ÖPNV.
- \* 1,025 Mrd. DM werden dem Straßenbau zugutekommen.
- \* Für die Stadterneuerung und den Denkmalschutz sind Ausgaben in Höhe von 522,7 Mio DM bzw. 60,8 Mio DM veranschlagt, wobei hier die im Einzelplan 20 vorgesehenen entsprechenden Zweckzuweisungen des kommunalen Steuerverbundes nach dem Gemeindefinanzierungsgesetz berücksichtigt sind. Die veranschlagten Mittel dienen im wesentlichen der Finanzierung bewilligter Maßnahmen. Für die Förderung neuer Maßnahmen im Bereich der Stadterneuerung stehen wie im Vorjahr insgesamt rd. 390 Mio DM zur Verfügung.

52 % der Investitionsausgaben im Geschäftsbereich des Ministeriums für Stadtentwicklung und Verkehr sind Bundesfinanzhilfen. Von den 1,331 Mrd DM entfallen 1,230 Mrd DM auf Finanzhilfen des Bundes nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, wobei die Auswirkungen der No-

vellierung des GVFG vom 2. Juli 1993 noch nicht berücksichtigt sind. Aufgrund der Änderung des Verteilungsschlüssels zugunsten der neuen Länder wird NRW 1994 voraussichtlich rd. 100 Mio DM weniger erhalten. Allerdings müssen die alten Länder von ihrem Anteil an den GVFG-Mitteln in den Jahren 1993 und 1994 jeweils 400 Mio DM zugunsten der neuen Länder abgeben. Im Rahmen der dafür notwendigen Änderung des GVFG ist im Sommer dieses Jahres im Vermittlungsausschuß ein entsprechender Kompromiß erzielt worden. Dem Land Nordrhein-Westfalen werden daher in diesem Zeitraum statt rd. 1,3 Mrd DM etwa 100 Mio DM jährlich weniger zur Verfügung stehen. Die dadurch notwendigen Anpassungen werden bei der Fortschreibung der Förderprogramme vorgenommen.

**Verstetigung des  
Gemeindeverkehrs-  
finanzierungsgesetzes**

Das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) als Finanzierungsgrundlage für Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden stand im Jahre 1993 in der Diskussion: Die im Entwurf des Gesetzes zur Umsetzung des Föderalen Konsolidierungsprogramms vorgesehene völlige Aufhebung des GVFG ist wegen des deutlichen Widerstandes aller Länder nicht beschlossen worden.

Bei bundesweiter Betrachtung erfolgte die Umverteilung von je 400 Mio DM Bundesmitteln von den alten zu den neuen Ländern auf dem Niveau des vom Bund erhöhten Finanzrahmens, und zwar von rd. 3,3 Mrd DM im Jahre 1992 auf rd. 4,8 Mrd DM und in den Jahren 1993 bis 1995 auf je rd. 6,3 Mrd DM. Die Erhöhung des Finanzrahmens ist bis zum Jahre 1995 befristet. Nach der gegenwärtigen Gesetzeslage gilt von 1996 an wieder der gegenüber 1995 um 3 Mrd DM geringere Finanzrahmen von bundesweit rd. 3,3 Mrd DM. Nordrhein-Westfalen wird sich zusammen mit allen Verkehrsministern der Länder für die Beibehaltung des erhöhten Finanzrahmens im Bundeshaushalt über das Jahr 1995 hinaus einsetzen. Nur so ist die von allen politischen Kräften geforderte Trendwende zum ÖPNV durchzusetzen und nur so ist eine kontinuierliche Programmplanung für die Verbesserung der kommunalen Verkehrsverhältnisse möglich.

Die Frage der Fortführung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes auf hohem Niveau ist eng verbunden mit der Entscheidung über Bahnstrukturreform und Regionalisierung.

**Keine "kalte  
Regionalisierung"**

Nordrhein-Westfalen und die anderen Länder verschließen sich grundsätzlich nicht der Bahnstrukturreform und der damit verbundenen Regionalisierung. Es darf jedoch nicht möglich sein, daß der Bund seine Aufgaben auf die Länder abwälzt ohne einen vollständigen Finanzausgleich.

Die Länder knüpfen ihre Zustimmung deshalb an die Bedingung, daß sie und die Kommunen durch eine gleichzeitige Änderung der Finanzbeziehungen zwischen Bund und Ländern einen vollen Ausgleich für die zu übernehmenden Lasten auf Dauer und grundgesetzlich gesichert erhalten, der entsprechend der Kostenentwicklung fortgeschrieben werden muß. Dieser Ausgleich muß umfassen:

- \* die bisher vom Bund für seine Bahnen aufgebrauchten Zuwendungen,
- \* die Kosten für bisher unterlassene Investitionen und
- \* die Kosten für Verbesserungsmaßnahmen im Schienenpersonennahverkehr.

Jetzt kommt es darauf an, daß der Bund die künftigen Aufgabenträger für den gesamten öffentlichen Personennahverkehr in die Lage versetzt, in Fahrwege und neue Nahverkehrszüge zu investieren.

Derzeit laufen intensive Verhandlungen zwischen dem Bundesminister für Verkehr und den Verkehrsressorts der Länder über die erforderlichen Kompromisse bei der Bahnstrukturreform und der Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs. Bund und Länder stimmen nach wie vor darin überein, daß beide Reformvorhaben dringend geboten sind. Die Verhandlungen sind erheblich dadurch erleichtert worden, daß die Bahn den Ländern die Aufrechterhaltung des Schienenpersonennahverkehrs auf der Grundlage der derzeit geltenden Fahrpläne der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn bis zum Jahre 1997 angeboten hat. Die Deutsche Bundesbahn garantiert den Schienenpersonennahverkehr auf der Basis der auf die Länder entfallenden Anteile an den Ausgleichsleistungen des Bundes nach gegenwärtigem Stand. Es muß gesichert sein, daß eine solche Zahlung des Bundes für die gegenwärtigen Leistungen des Schienenpersonennahverkehrs auf Dauer gesichert ist. Außerdem garantiert die Deutsche Bundesbahn, daß Streckenstilllegungen während dieser Zeit nur im Einvernehmen mit den Ländern vorgenommen werden sollen.

**Den Bund nicht aus der  
Verantwortung entlassen**

Wir erwarten von der Bundesregierung auch, daß sie sich ihrer Verantwortung für den Städtebau bewußt ist und damit die Zusagen einlöst, die sie in den vergangenen Jahren abgegeben hat. Es ist nicht zu verstehen, daß die Bundesregierung stets auf die besondere Bedeutung der Stadtentwicklung für den Strukturwandel hinweist, den alten Ländern jedoch die Bundesfinanzhilfen im Jahr 1991 drastisch gekürzt und sie im Jahr 1993 vollständig gestrichen hat. Die Zuwendungen an das Land Nordrhein-Westfalen reduzierten sich dadurch von 173 Mio DM (1990) auf 100 Mio DM (1991). Im Jahre 1993 erhält Nordrhein-Westfalen keine Bundesfinanzhilfen mehr. Gleichzeitig laufen die anteiligen Mittel für den Städtebau im Rahmen der Strukturhilfe aus. Diese Streichung der Bundesmittel erfolgte, obwohl die mit den Ländern abgeschlossene Verwaltungsvereinbarung erst zum 31.12.1994 ausläuft. Die durch Schreiben des BMBau vom 24. Juni 1993 angekündigten Städtebauförderungsmitel im Bundeshaushalt 1994 in Höhe von 80 Mio DM, von denen der Anteil Nordrhein-Westfalens bei rd. 20 Mio DM liegt, sind unter Haushaltsvorbehalt gestellt. Erst wenn der Bundestag das Haushaltsgesetz verabschiedet hat, wird hierüber Klarheit bestehen. In jedem Fall bleibt die Bundesregierung weit hinter den berechtigten Erwartungen der alten Länder zurück. Wir erwarten vielmehr, daß die Bundesregierung zu ihrem Wort steht und die Bundesfinanzierung in Höhe von 660 Mio DM für die alten Länder wieder zur Verfügung stellt. Wir erwarten dies auch deshalb, weil der Bund selbst für einen erhöhten Mittelbedarf im Bereich der Städtebauförderung Anreize gegeben hat, indem er das Instrumentarium der "Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme" unbefristet ins Baugesetzbuch übernommen hat. Außerdem ergibt sich ein erhöhter Mittelbedarf infolge der Umnutzung von Militärbrachen.

**Fortsetzung der Stadtent-  
wicklung und Stadterneue-  
rung auf dem Niveau des  
Vorjahres**

Im Bereich der Stadtentwicklung und der Stadterneuerung werden wir zusammen mit den Städten und Gemeinden den in den vergangenen Jahren beschrittenen Weg der ökonomischen und ökologischen Verbesserung unseres Landes weiter fortsetzen.

Den Belangen der Umwelt kommt nach wie vor große Aufmerksamkeit zu, und auch die Berücksichtigung des sozialen Ausgleichs gehört zur Kontinuität in der nordrhein-westfälischen Stadtentwicklungspolitik. Der vom Ministerium für Stadtentwicklung und Verkehr vorgelegte Stadtökologiebericht zeigt hierzu die Handlungsfelder nachdrücklich auf.

Die Mittel aus der Städtebauförderung,  
 der Gemeindeverkehrsfinanzierung,  
 dem Denkmalschutz und  
 dem Grundstücksfonds

werden gezielt dafür eingesetzt und darauf abgestimmt, die Standort- und Lebensbedingungen in unseren Städten und Gemeinden auch unter stadtökologischen Gesichtspunkten zu verbessern. Bestehende Arbeitsplätze müssen gesichert und neue geschaffen werden. Wohnraum muß erhalten und neuer Wohnraum ermöglicht werden.

Für die Förderung neuer Vorhaben im Rahmen der Stadterneuerung wird 1994 mit insgesamt 390 Mio DM Landesmitteln ein Finanzrahmen wie 1993 zur Verfügung stehen. Davon sind 96,8 Mio DM freie Ausgabemittel und 293,2 Mio DM Verpflichtungsermächtigungen. Bei den freien Ausgabemitteln sind die Mittel des Nachtragshaushalts 1993 zur Hälfte sowie die für die Stadterneuerung vorgesehenen Mittel des § 19 Gemeindefinanzierungsgesetz '94 einbezogen. Möglicherweise werden in Abhängigkeit von der Entscheidung des Bundestages Bundesfinanzhilfen in Höhe von rd. 20 Mio DM zur Ausweitung des Bereitstellungsrahmens beitragen. Hier ist allerdings offen, inwieweit eine Bereitstellung von Bundesfinanzhilfen an bestimmte inhaltliche Vorgaben geknüpft ist.

**Zügige Umsetzung unter  
 Verzicht auf aufwendige  
 Maßnahmen**

In den mittelfristigen Programmen der Stadterneuerung, der Gemeindeverkehrsfinanzierung, des Denkmalschutzes und des Grundstücksfonds, die bis zur Mitte des Jahrzehnts laufen werden, müssen in den 90er Jahren die großen Schwerpunkte der erhaltenden Stadterneuerung mit größerer Zielgenauigkeit angegangen und schneller realisiert werden. Insbesondere in der Verkehrsberuhigung und bei der Einrichtung von Tempo 30-Zonen muß auf aufwendige bauliche Maßnahmen verzichtet werden, statt dessen hat das Ziel der flächendeckenden Verbesserung Vorrang. Manches Wünschenswerte muß und kann auf später verschoben werden, wenn es gelingt, das jetzt Notwendige konsequent und zügig zu realisieren.

**Schwerpunkte der  
 Stadterneuerung:**

Der Strukturwandel in Nordrhein-Westfalen muß weiterhin sozialverträglich und stadtökologisch vertretbar gestaltet werden. Veränderungen im Bergbau und in der Stahlindustrie, aber auch in anderen Wirtschaftszweigen muß mit einer vorausschauenden Politik der Schaffung neuer Arbeitsplätze, der Verbesserung der Standortbedingungen, der Schaffung "weicher" Standortfaktoren und der Sicherung angemessener Wohn- und Lebensbedingungen begegnet werden.

Vor dem Hintergrund einer wachsenden Bevölkerung besteht die Notwendigkeit, Flächen für Wohnungen und neue Arbeitsplätze zu erschließen und aufzubereiten. Die hohe Bevölkerungsdichte in Nordrhein-Westfalen erfordert ein besonderes Engagement im Flächenrecycling. Neue großflächige und städtebaulich anspruchsvolle Entwicklungsmaßnahmen bieten sich als Instrumente für die Stadtergänzung bzw. Stadterneuerung an. Mit der Förderung städtebaulicher Wettbewerbe und von Baulückenprogrammen wird der Wohnungsbau vorbereitet und unterstützt.

Insbesondere durch die Förderung von Projekten zur Wiedernutzung von Brachflächen durch Gewerbe und Industrie sowie Sicherung gewerblicher Standorte in Gemengelage soll der Wirtschaftsstandort Nordrhein-Westfalen gesichert und ausgebaut werden. Vorrangig werden Mittel für Maßnahmen bereitgestellt, die hohen städtebaulichen und ökologischen Maßstäben entsprechen und z.B. nach der Leitidee "Arbeiten im Park" entwickelt werden sollen.

Zur Stabilisierung hochbelasteter verdichteter Stadtteile mit besonderem Erneuerungsbedarf, in denen die Städtebauförderung bisher nicht oder nur begrenzt gegriffen hat, müssen zusätzliche Anstrengungen unternommen werden. Dies soll insbesondere der Verbesserung der Lebensbedingungen und der Schaffung neuer Arbeitsmöglichkeiten für einkommensschwache Bevölkerungsgruppen in diesen Stadtgebieten dienen.

Die Erhaltung und Rettung des baulichen und archäologischen historischen Erbes, historischer Stadt- und Ortskerne, Industriemuseen und die Umnutzung von Baudenkmalern stellen ebenfalls Schwerpunkte der Förderung dar.

Bei allen Investitionsvorhaben von Landesbedeutung erfolgt eine umfangreiche inhaltliche Kooperation zwischen den beteiligten Ressorts und die Koordination des Mitteleinsatzes im Rahmen von Kombinationsförderungen.

## **Förderung**

### **- in Stadtteilen mit besonderem Erneuerungsbedarf**

In der Stadtlandschaft an Rhein und Ruhr gibt es Stadtteile bzw. Wohngebiete, die sowohl nach bestimmten objektiven Indikatoren - wie Umweltbelastung, Instandsetzungs- und Modernisierungsstandard, Anteil älterer Menschen, Anteil einkommensschwacher Bevölkerungsschichten und Sozialhilfeempfänger - als auch in der allgemeinen und insbesondere der subjektiven Wahrnehmung der dort lebenden Bevölkerung als problematisch eingestuft werden. Bei den fraglichen Gebieten handelt es sich in der Regel um zwei Gebietstypen:

- hochverdichtete Innenstadtlagen, die häufig unter Emissionen von Gewerbe- bzw. Industriegebieten leiden, ökologische Defizite aufweisen und durch eine einseitige Sozialstruktur geprägt sind,
- hochverdichtete Wohnsiedlungen der 60er und 70er Jahre, die in der Regel am Stadtrand als "Schlafstätte" mit begrenzter öffentlicher Infrastruktur und wenigen privaten Versorgungseinrichtungen ausgestattet sind. Sowohl das häufig triste Wohnumfeld als auch das geringe Freizeitangebot und die Entfernung zu anderen städtischen Einrichtungen bzw. Nutzungen haben zu einem schlechten Image dieser sog. "Trabantenstädte" geführt.

Aus Landessicht soll die Städtebauförderung ihren Beitrag dazu leisten, in Kombination mit einer kommunalen Sozialpolitik und anderen Instrumenten die offenkundigen Defizite in diesen Stadtteilen durch eine gezielte Gegensteuerung mit einem gebündelten Mitteleinsatz abzubauen bzw. abzufedern. Dabei ist über geeignete Maßnahmen der Sozialarbeit und Arbeitsbeschaffung eine Beteiligung der dort lebenden Bevölkerung vorgesehen. Vorrangig sollen solche Stadtteile in den Erneuerungsprozeß einbezogen werden, die in den Kohlerückzugsgebieten und in den Gebieten liegen, die von der Stahlkrise besonders betroffen sind.

### **- in den Kohlegebieten**

Die politischen Entscheidungen der Bundesregierung zur Steinkohle machen es auch weiterhin notwendig, den beschleunigten Abbau von Arbeitsplätzen im Steinkohlenbergbau durch strukturverbessernde Maßnahmen entgegenzuwirken. Hier ist es Ziel der Landesregierung, neben dem "Handlungsrahmen für die Kohlegebiete" das 1993 entwickelte mittelfristige Stadterneuerungsprogramm zur Sicherung und Flankierung des Strukturwandels umzusetzen. Über eine Laufzeit von sechs Jahren sollen in den Gebieten "Östliches Ruhrgebiet", "Emscher-Lippe", "Niederrhein" und "Aachen-Heinsberg" aus dem jährlich zur Verfügung stehenden Bereitstellungsrahmen "Stadterneuerung" entsprechende Maßnahmen finanziert werden. Dabei sollen die Kohlegebiete in der

### **- in den Stahlstandorten**

Förderung deutlich bevorzugt werden (ein Drittel des Mittelrahmens bei einem Einwohneranteil von rd. 26,5 %). Darüber hinaus ist die Landesregierung bestrebt, die strukturellen Veränderungen im Bereich der Stahlproduktion durch gezielten Einsatz von Städtebauförderungsmitteln in den Stahlstandorten des Landes abzumildern. Die räumliche Orientierung dieser Schwerpunktsetzung fällt weitgehend mit der Flankierung des Strukturwandels im Steinkohlenbergbau zusammen. In die standortbezogene Förderung werden darüber hinaus die Stahlregionen Krefeld und Siegen einbezogen, die nicht zugleich Kohlegebiete sind (des weiteren u.a. Bochum, Breckerfeld, Ennepetal, Freudenberg, Hagen, Hattingen, Herdecke, Iserlohn, Kreuztal, Lüdenscheid, Siegen, Werdohl, Witten).

### **Arbeitersiedlungen**

Die bisherigen Anstrengungen um den Erhalt stadtbildprägender oder denkmalgeschützter Arbeitersiedlungen werden weiter verstärkt. Durch eine flächendeckende Bestandsaufnahme sollen die vorhandenen Defizite und die notwendigen Prioritäten ermittelt werden. Die nach den Vorbildern der Gartenstadtbewegung errichteten, stark durchgrüneten, mit eigentumsähnlichen Wohnformen und einem hochwertigen Wohnumfeld ausgestatteten Siedlungen gehören zu den prägenden Siedlungselementen des Rhein-Ruhr-Gebietes. Die Erhaltung und Erneuerung der etwa 1.250 Arbeitersiedlungen erfolgt in einer Verzahnung von Wohnungsbauförderung, Stadterneuerung und Denkmalschutz. Dies dient auch der Bewahrung preiswerten Wohnraums, was angesichts der aktuellen Situation auf dem Wohnungsmarkt besonders wichtig ist.

### **Historische Orts- und Stadtkerne**

Auch unter veränderten fiskalischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen hält die Landesregierung an ihrer bewährten Politik der Erhaltung und Erneuerung der historischen Orts- und Stadtkerne fest. Sie strebt damit nicht nur eine Aufwertung der gewachsenen Siedlungslandschaften des ländlichen Raumes und der Ballungsrandzonen an, sondern leistet auch einen Beitrag zur Strukturpolitik und zur Stärkung des Wirtschaftsstandortes Nordrhein-Westfalen.

Die historischen Orts- und Stadtkerne des Landes, die in besonderer Weise den Reichtum Nordrhein-Westfalens an Architektur vergangener Bauepochen, an unterschiedlichen regionalen Baustilen und Bautraditionen repräsentieren, sollen auch weiterhin als wesentliche Elemente des städtebaulichen und kulturellen Erbes für künftige Generationen bewahrt werden. Sie bilden ein tragfähiges Modell für einen zukunftsorientierten

Städtebau. Durch eine kontinuierliche Erneuerung muß verhindert werden, daß sich die historischen Orts- und Stadtkerne zu Museumsinseln zurückentwickeln. Dazu bedarf es öffentlicher und privater Investitionen.

### **Umnutzung von Baudenk- mälern und stadtbildprä- genden Gebäuden**

Der wirtschaftliche Strukturwandel hat verstärkt zur Aufgabe von Nutzungen in alten Gebäuden geführt. Aus städtebaulicher Sicht sind viele dieser alten Gebäude oft Identifikationspunkte von hoher Qualität. Häufig sind sie wesentlicher Bestandteil des Stadtgrundrisses und befinden sich an bevorzugten Standorten. Die Landesregierung unterstützt die Umnutzung von Baudenkmalern und stadtbildprägenden Gebäuden in Wohnraum, für soziale und kulturelle Zwecke sowie gewerbliche Nutzungen. 1994 hat der Abschluß der in den letzten Jahren begonnenen Umnutzungsprojekte Vorrang. Seit 1992 bildet die Umnutzung von Baudenkmalern und stadtbildprägenden Gebäuden in Kindergärten einen besonderen Schwerpunkt in der Stadterneuerungspolitik. Das Ministerium für Stadtentwicklung und Verkehr hat aus diesem Grunde die Landschaftsverbände Rheinland und Westfalen-Lippe gebeten, geeignete Gebäudesubstanzen aus der Gründerzeit, ehemalige Manufakturen, Bürgerhäuser und andere alte Bausubstanzen zu ermitteln, die kurzfristig zu Kindertageseinrichtungen umgebaut werden können. 1993 werden bislang 26 Gebäude zu Kindertageseinrichtungen mit rd. 1.500 Plätzen gefördert. Dafür stellt das Land im Rahmen der Stadterneuerung Mittel in Höhe von rd. 29 Mio DM bereit. Weitere Maßnahmen werden folgen.

### **46,7 Mio DM für Denkmalschutz und -pflege**

Die in denkmalpflegerische Maßnahmen investierten Mittel tragen neben den finanziellen und ideellen Leistungen der Denkmaleigentümer dazu bei, das kulturelle Erbe unseres Landes zu bewahren und künftigen Generationen zu überliefern.

Für das Denkmalförderprogramm des Landes steht 1994 ein Mittelrahmen aus freien Ausgabemitteln und Verpflichtungsermächtigungen in Höhe von 46,7 Mio DM zur Verfügung.

Die Denkmalförderung des Landes bezuschußt mit 40 v.H. den Bereich der kommunalen Denkmalpflege und mit in der Regel bis zu 33 1/3 v.H. private bzw. kirchliche Denkmalpflegemaßnahmen. Jede staatliche Zuwendung, die lediglich einen untergeordneten Teil der Instandsetzungsaufwendungen umfaßt, löst somit ein Vielfaches an Investitionen des

Denkmaleigentümers aus. Denkmalpflegeaufwendungen schaffen und sichern qualifizierte Arbeitsplätze und sind vornehmlich im Bereich des mittelständischen Handwerks eine wichtige Konjunkturstütze.

Dennoch wird es aufgrund der allgemeinen Sparmaßnahmen kaum möglich sein, neue Maßnahmen in das Denkmalförderungsprogramm 1994 aufzunehmen, da die Mittel für denkmalpflegerische Maßnahmen an privaten und kirchlichen Denkmälern von 22,5 Mio DM um rd. 30 % auf 15,4 Mio DM gekürzt wurden. Als Landeszuschuß zu den Kosten der Restaurierungsarbeiten am Dom zu Köln stehen unverändert 1,3 Mio DM zur Verfügung.

Die den Gemeinden zur Förderung kleinerer privater Denkmalpflegemaßnahmen zur Verfügung gestellten Pauschalzuweisungen mußten ebenfalls um rd. 30 % von 11,5 Mio DM auf 8 Mio DM im Jahr 1994 gekürzt werden. Diese "kleine" Denkmalpflege ist ein wichtiger Anreiz, die zur Vermeidung größerer Substanzverluste erforderlichen regelmäßigen denkmalpflegerischen Instandsetzungsmaßnahmen durchzuführen. Mit dem bisherigen Fördervolumen, das - als Fördervoraussetzung - jeweils durch kommunale Mittel in gleicher Höhe aufgestockt und somit verdoppelt wurde, konnten jährlich über 3.300 kleinere Denkmalpflegemaßnahmen angestoßen und bezuschußt werden.

Aus Mitteln des Steuerverbundes (Einzelplan 20) stehen für denkmalpflegerische Maßnahmen der Gemeinden, insbesondere an Denkmälern im Eigentum der Gemeinden, unverändert Zweckzuweisungen in Höhe von 15,7 Mio DM zur Verfügung. Allerdings können durch eine 30prozentige Kürzung der Verpflichtungsermächtigungen zu Lasten künftiger Haushaltsjahre auch im Bereich der kommunalen Denkmalpflege neue mehrjährige Maßnahmen nur noch in beschränkter Anzahl in das Förderprogramm aufgenommen werden.

Für die Bodendenkmalpflege sind 9,3 Mio DM bestimmt. Aus diesen Mitteln werden insbesondere bodendenkmalpflegerische Maßnahmen der Landschaftsverbände Rheinland und Westfalen-Lippe sowie der Stadt Köln bezuschußt. Dabei wird die "präventive" Archäologie, d.h. die Vermeidung von Konfliktfällen im Vorfeld notwendiger Bodeneingriffe aller Art durch rechtzeitiges und angemessenes bodendenkmalpflegerisches Handeln, im Vordergrund stehen.

**5,55 Mio DM für die Restaurierung herausragender landeseigener Baudenkmäler**

Die Erhaltungsmaßnahmen an den landeseigenen Baudenkmälern und Patronatsbauten werden aus den weitgehend im Haushalt des Ministeriums für Bauen und Wohnen etatisierten Mitteln des Bauunterhalts finanziert. Hinzu kommen die im Einzelplan des Ministeriums für Stadtentwicklung und Verkehr veranschlagten Maßnahmen an den herausragenden Baudenkmälern des Landes: die zum Kultur- und Naturerbe der Welt zählenden Schlösser Augustusburg und Falkenlust in Brühl, die Zitadelle Jülich und das Schloß Bensberg in Bergisch Gladbach. Für ihre Sicherungs-, Instandsetzungs- und Restaurierungsmaßnahmen sind im Entwurf des Haushaltsplans 1994 insgesamt 5,55 Mio DM vorgesehen.

Einen wesentlichen Beitrag zur Sicherung denkmalwerter stadtbildprägender Bausubstanzen bietet erneut die Förderung aus Stadterneuerungs- und Wohnungsbaumitteln.

**Zwischenpräsentation der Internationalen Bauausstellung Emscher Park**

Bei der Internationalen Bauausstellung Emscher Park ist nunmehr der erste Teil der Bauphase in vollem Gange. Seit dem Projekt- und Ideenaufruf im Jahr 1989 hat der Lenkungsausschuß bislang 86 IBA-Projekte beschlossen, die im Rahmen der auf zehn Jahre angelegten Bauausstellung durchgeführt werden sollen. Die mit großer internationaler Beteiligung durchgeführten Wettbewerbe zeichneten sich durch ein hohes Qualitätsniveau aus.

Wie von Beginn an vorgesehen, sollen in der Halbzeit 1994/95 der auf zehn Jahre geplanten IBA-Laufzeit an 33 Schauplätzen einer breiten Öffentlichkeit Prozeß- und Baufortschritte der Internationalen Bauausstellung Emscher Park zugänglich gemacht werden. Zu den Schauplätzen gehören z.B. Bergkamen mit dem Projekt "Frauen planen Wohnungen", Essen "Handwerkerpark Zollverein 3/7/10", die Arbeitersiedlungen Schüngelberg in Gelsenkirchen, Wehlheim in Bottrop und Teutoburgia in Heme mit den Neubauten für die Korte-Düppe-Siedler sowie das Zentrum für ökologisches und biologisches Planen und Bauen in Hamm. Z.T. fertiggestellt sind die IBA-Projekte Landschaftspark Duisburg-Nord, Bauhütte Zeche Zollverein XII in Essen und der Schleusenpark Henrichenburg in Waltrop.

**Ca. 60 Mio DM aus  
Stadterneuerungsmitteln  
für IBA-Projekte**

Die Landesregierung hatte entschieden, daß für die Internationale Bauausstellung Emscher Park kein eigenes Förderprogramm eingerichtet wurde, sondern daß die IBA-Projekte innerhalb der Aufgabenbereiche der Landesregierung hohe Priorität erhalten. Merkmal fast aller IBA-Projekte ist, daß Fördergelder aus unterschiedlichen Programmen von mehreren beteiligten Ressorts zeitgleich zur Verfügung gestellt werden. Dieses Zusammenwirken ermöglicht die reale Umsetzung der in den einzelnen Projekten verfolgten strukturpolitischen Ziele. Insgesamt ist bislang ein Förderbedarf von rd. 2,2 Mrd DM bekannt. Bis zum Jahr 1993 sind von der Landesregierung etwa 1,4 Mrd DM an Fördergeldern bereitgestellt worden. So hat das Ministerium für Stadtentwicklung und Verkehr bislang rd. 679 Mio DM für die IBA-Projekte bereitgestellt, die neben Stadterneuerungsmitteln in Höhe von rd. 426 Mio DM auch Mittel des Strukturfonds sowie Mittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz erfassen. Für die noch zu bewältigenden Aufgaben der integrierten Stadtentwicklung, der Reaktivierung von Brachflächen, der Erschließung von Flächen für Gewerbe und Dienstleistungen, der Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Personennahverkehrs und der Schaffung von Wohnbauflächen ist ein Bedarf an Stadterneuerungsmitteln in Höhe von jährlich 60 Mio DM gegeben.

Integrierte Handlungskonzepte, die mit Hilfe mehrerer Ressorts umgesetzt werden sollen, bestehen z.B. in:

- \* Bergkamen - Stadtmittebildung
- \* Dortmund - Neue Mitte Eving
- \* Duisburg - Hafen Stadtteil Ruhrort und Dienstleistungspark Innenhafen
- \* Gelsenkirchen - Stadtteile Horst und Heßlar mit der Umgestaltung der Flächen der ehemaligen Zeche Nordstern zum Gewerbe- und Landschaftspark
- \* Herne - Stadtteilzentrum Sodingen
- \* Oberhausen - Alt-Oberhausen
- \* Recklinghausen - Stadtteilzentrum Recklinghausen-Süd.

Bei der Umsetzung der IBA-Projekte hat sich der Grundstücksfonds als sehr effizient erwiesen. So werden auf Flächen des Grundstücksfonds mit einer Gesamtgröße von 330 ha allein 16 IBA-Projekte realisiert.

## **Reaktivierung von Flächen durch den Grundstücksfonds**

Darüber hinaus hat sich der Grundstücksfonds des Landes Nordrhein-Westfalen als zentrales Instrument des Landes zur Reaktivierung von Gewerbe-, Industrie- und Verkehrsbrachen bewährt. Im Mittelpunkt der Bemühungen zur Mobilisierung von Industrie-, Gewerbe- und Wohnbauflächen steht nach Auffassung der Landesregierung die Reaktivierung der in erheblichem Ausmaß vorhandenen Brachflächen. Die Rückgewinnung von Flächen, deren Nutzung aufgegeben worden ist, schafft ein Flächenreservoir für ansiedlungswillige Unternehmen und für den nach wie vor hohen Bedarf an Wohnbauland. Gleichzeitig werden der Verbrauch des Freiraumes begrenzt, die ökologische Funktion freier, unbebauter Flächen erhalten und zusätzlicher Naturraum geschaffen.

Nach einer Phase, in der Ankäufe von Brachflächen im Vordergrund standen, hat jetzt die Herrichtung der Flächen Priorität. Nach wie vor werden aber im Zuge der strukturellen Veränderungen weitere Flächen freigesetzt, die für die Entwicklung von Städten und Gemeinden von großer Bedeutung sind. Wenn auch der Ankauf weiterer Brachflächen nicht mehr im Mittelpunkt der Aktivitäten des Grundstücksfonds steht, ist er doch oft das einzig wirkungsvolle Instrument zur Lösung strukturpolitischer Probleme auf kommunaler Ebene. Dies zeigte sich zuletzt im Fall der Zeche "Minister Achenbach" in Lünen.

Mit den zur Verfügung stehenden Mitteln des Grundstücksfonds hat das Land seit 1980 insgesamt 156 Brachflächen mit einer Gesamtfläche von rd. 2.000 ha erworben. Rd. 525 ha konnten bisher nach Freilegung, Baureifmachung und Erschließung für neue Nutzungen veräußert werden.

## **Finanzrahmen auf dem Niveau des Vorjahres**

Nach dem Ergebnis der Beratungen zum Haushalt 1994 steht dem Grundstücksfonds voraussichtlich ein Mittelrahmen aus freien Ausgabemitteln, Verpflichtungsermächtigungen, kalkulierten Erlösen und erwarteten Mitteln aus regionalen Wirtschaftsförderungsprogrammen von bis zu 180 Mio DM zur Verfügung. Dies entspricht in etwa dem Mittelrahmen des Jahres 1993 und müßte grundsätzlich ausreichen, die weitere Aufbereitung der im Bestand des Grundstücksfonds befindlichen Flächen im bisherigen Umfang sicherzustellen. Der Mittelrahmen setzt sich zusammen aus:

- \* 25 Mio DM als Ansatz im Stammhaushalt und 7,5 Mio DM Verpflichtungsermächtigungen
- \* ca. 36 Mio DM revolvierend einzusetzende zu erwartende Erlöse und
- \* Mitteln aus regionalen Wirtschaftsförderungsprogrammen des MWMT und der EG.

**- regionale Betätigungsfelder**

Da die im Stammhaushalt vorgesehenen Mittel fast ausschließlich zur Gegenfinanzierung der regionalen Wirtschaftsförderungsprogramme erforderlich sind, werden sich die Aktivitäten des Grundstücksfonds überwiegend auf die Fördergebiete der Gemeinschaftsaufgabe Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur und der EG-Strukturfonds konzentrieren müssen.

Weitere Ankäufe, Aufbereitungs-, Herrichtungs- und Erschließungsmaßnahmen außerhalb dieser Fördergebiete sowie die gesamten Managementkosten der Landesentwicklungsgesellschaft müssen aus den kalkulierten Erlösen finanziert werden. Selbst in den Stahl- und Kohlestandorten, in denen nach den Ergebnissen der Wirtschaftskonferenzen vom Grundstücksfonds verstärkte Aktivitäten erwartet werden, werden diese nur möglich sein, wenn die Konditionen bei der Förderung des komplexen Flächenrecyclings aus den Wirtschafts- und Strukturförderungsprogrammen des Bundes und der EG verbessert werden. Die Gespräche hierzu sind zwischen den Ressorts bereits angelaufen. Der Ankauf der für die Strukturentwicklung in den Problemregionen wichtigen Flächen, wie z.B.

- \* Duisburg, Thyssen Meiderich, 34 ha
- \* Leverkusen, Wuppermann (Krupp), 27 ha
- \* Lünen, Viktoria 1/2, 29 ha
- \* Lünen, Westfalia Becorit, 49 ha
- \* Kamen, RAG-Fläche Königsborn 2/5, 9 ha
- \* Hamm, RAG-Fläche Radbod 1/2/3, 14 ha
- \* Alsdorf, EBV-Fläche Zeche Anna, 44 ha

wird dabei wie bei den bereits erfolgten Ankäufen in Lünen (Minister Achenbach) und Hattingen (VSG) aus dem Handlungsrahmen für "Standorte NRW" finanziert werden müssen, da ausreichende Mittel im Grundstücksfonds nicht zur Verfügung stehen.

### **Mobilisierung gewerblicher Bauflächen**

Die Mobilisierung gewerblicher Bauflächen erfolgt darüber hinaus im Rahmen der Stadterneuerung, denn hier kann u.a. die Erschließung neuer Industrie- und Gewerbegebiete gefördert werden.

Dank der konsequenten Förderpolitik der Landesregierung verfügt Nordrhein-Westfalen in den meisten Regionen über ein ausreichendes Flächenangebot für gewerbliche oder industrielle Nutzungen. In einzelnen Regionen mit besonderen topographischen oder siedlungsstrukturellen Problemen müssen Lösungen gefunden werden, um negative Auswirkungen auf die wirtschaftliche Entwicklung dieser Regionen zu verhindern.

Mit dem kleinteiligen Flächenrecycling sowie der Standortsicherung soll vor allem dem mittelständischen Gewerbe und dem Handwerk geholfen werden, sich an integrierten nachfragenahen Standorten zu stabilisieren bzw. niederzulassen.

### **Mobilisierung von Wohnbauland**

Auch die Aktivierung von Bauland für den Wohnungsbau ist weiterhin bedeutsam, denn der Bedarf an preiswertem Wohnraum ist ungebrochen. Die Förderung wohnungsbaubezogener Vorhaben wird daher im Rahmen der Stadterneuerung ausgeweitet und gestärkt. Der Erwerb brachliegender Flächen, auf denen Wohnungsbauvorhaben durchgeführt werden sollen, wird ebenso gefördert wie Standortaufbereitungsmaßnahmen für den Wohnungsbau und Planungsleistungen zur Schaffung größerer Wohnsiedlungen.

Mit dem Investitionserleichterungs- und Wohnbaulandgesetz wurde die "städtebauliche Entwicklungsmaßnahme" unbefristet in das besondere Städtebaurecht aufgenommen. Damit haben die Gemeinden ein Instrument an die Hand bekommen, mit dem sie zur Deckung eines erhöhten Bedarfs an Wohn- und Arbeitsstätten und zur Errichtung von Infrastruktur- und Folgeeinrichtungen bestehende Flächenreserven in besonderer Weise mobilisieren können. Um zur raschen Anwendung des Instrumentariums beizutragen, wurde eine Förderung städtebaulicher Entwicklungsmaßnahmen ermöglicht.

**- an ÖPNV-Haltestellen**

Auch um unnötigen Autoverkehr zu vermeiden, fördert das Land städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen auf brachgefallenen Flächen oder innenbereichsnahen Standorten im Einzugsbereich von vorhandenen oder neu zu schaffenden Haltestellen des schienengebundenen ÖPNV. Nachdem die ersten 48 Gespräche mit Städten und Gemeinden im Einzugsbereich des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr stattgefunden haben, werden die Gespräche demnächst mit Kommunen im Einzugsbereich des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg, im Anschluß daran mit den übrigen Städten und Gemeinden geführt.

**488 Mio DM für die  
Verbesserung und Modernisierung der straßenbezogenen kommunalen Verkehrs- und ÖPNV-Infrastruktur**

Schwerpunkte bei der Verbesserung und Modernisierung der straßenbezogenen kommunalen Verkehrsinfrastruktur sind

- \* die Beschleunigung und Attraktivitätssteigerung des straßenbezogenen ÖPNV,
- \* die Verbesserung der Sicherheit und Attraktivität des Rad- und Fußgängerverkehrs,
- \* die Beseitigung von Unfallhäufungsstellen und die Erhöhung der Schulwegsicherheit,
- \* die Vernetzung der Verkehrsarten und die Verbesserung der funktionalen Brauchbarkeit des Straßennetzes durch intelligente Technik und ortsgerechte Gestaltung,
- \* Ortsumgehungen zur Entlastung sensibler Bereiche,
- \* Beseitigung von niveaugleichen Bahnübergängen,
- \* Lärmschutz und Lärmsanierung.

Für die gezielte Förderung der notwendigen kommunalen Vorhaben stehen vier Förderprogramme zur Verfügung:

- \* das Aktionsprogramm zur Beschleunigung und Attraktivitätssteigerung des straßenbezogenen ÖPNV,
- \* das Sonderprogramm zur Verbesserung der Sicherheit und Attraktivität des Rad- und Fußgängerverkehrs,
- \* das Programm zur Förderung des kommunalen Straßenbaus,
- \* das Sonderprogramm zur Lärmsanierung an kommunalen Hauptverkehrsstraßen.

Mit dieser Programmgestaltung unterstreicht die Landesregierung die Notwendigkeit gezielter Maßnahmen für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes. Sie sind auf Vorrangschaltungen sowie ausreichend sichere

Flächen im Straßenraum angewiesen. Hinzu kommen wichtige Vorhaben zur Verbesserung der Arbeitsteilung und Systemvernetzung der Verkehrsmittel, zur ortsgerechten, sozialverträglichen Gestaltung der Verkehrsanlagen sowie zur Ortsentlastung und Erhaltung der Standort- und Lebensqualität. Um die notwendigen Maßnahmen flächendeckend und effizient anzugehen, muß die Ausgestaltung der Standards konsequent auf das notwendige Maß beschränkt werden.

Nach den bisherigen Programmanmeldungen sind

- \* 120 Mio DM für die Förderung des straßenbezogenen ÖPNV,
- \* rd. 80 Mio DM für die Verbesserung des Rad- und Fußgängerverkehrs - einschl. der Schulwegsicherung -,
- \* rd. 40 Mio DM für die Beseitigung niveaugleicher Bahnübergänge sowie
- \* rd. 190 Mio DM für Straßenumbau, -ausbau und -neubau vorgesehen.

Der vorliegende Haushaltsentwurf sieht insgesamt für die Programme des straßenbezogenen ÖPNV, des Radverkehrs, des kommunalen Straßenbaus sowie des Lärmschutzes im Rahmen des GVFG Bundesfinanzhilfen in Höhe von 410 Mio DM vor (ohne Berücksichtigung der Auswirkungen der Novellierung des GVFG vom 02. Juli 1993). Das Land verstärkt sie durch originäre Landesmittel in Höhe von 40,3 Mio DM. Für die reinen Landesprogramme zur Förderung des kommunalen Radwegebaus (35 Mio DM) sowie der Lärmsanierung an kommunalen Hauptverkehrsstraßen (3,5 Mio DM) sind insgesamt 38,5 Mio DM veranschlagt, so daß die Gemeinden und Kreise im kommenden Jahr mit Zuwendungen in Höhe von insgesamt 488,8 Mio DM aus den genannten Programmen rechnen können.

#### **Ausbau des Radwegenetzes**

Der Bau von Radwegen an überörtlichen Landesstraßen wird von den Landschaftsverbänden auch 1994 fortgesetzt. Die Einschränkung des Finanzrahmens bei den einschlägigen Haushaltstiteln zwingt jedoch dazu, die Prioritäten noch stärker festzusetzen. Dabei werden Maßnahmen Vorrang haben, die zur Verbesserung der Verkehrssicherheit bzw. Schulwegsicherung dringend erforderlich sind. Derzeit kann ein Drittel der Landesstraßen auf eigenen Radfahrstreifen befahren werden. An fast allen Ortsumgehungen und den Neubaustrecken werden Radwege mitgebaut.

Im Bereich der Bundesstraßen wird der Bund voraussichtlich 40 Mio DM für das Radwege-Programm 1994 einplanen.

**rd. 794 Mio DM für die  
Förderung der schienen-  
gebundenen ÖPNV-Infra-  
struktur**

Für die Förderung der schienengebundenen ÖPNV-Infrastruktur (einschließlich DB-Maßnahmen im GVFG-Landesprogramm) sieht der vorliegende Haushaltsentwurf 1994 insgesamt 620,8 Mio DM Bundesfinanzhilfen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz und 173,0 Mio DM komplementäre Landesmittel vor (ohne Berücksichtigung der Auswirkungen der Novellierung des GVFG vom 02. Juli 1993.)

Mit den nach dem GVFG förderbaren ÖPNV-Infrastrukturmaßnahmen, wie z.B. rechnergesteuerten Betriebsleitsystemen, technischen Maßnahmen zur Steuerung von Lichtsignalanlagen, Umsteigeparkplätzen, zentralen Omnibusbahnhöfen und Omnibusbetriebshöfen wird die Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs nachhaltig verbessert werden.

Darüber hinaus muß das bestehende leistungsfähige städtische und regionale Schienenverkehrssystem zu einem integrierten Gesamtnetz weiterentwickelt werden.

**Erweiterung des  
Stadtbahnnetzes**

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

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

Im Rahmen der Komplettierung der Netze wird der Bau von unterirdischen Tunnelanlagen auf solche verkehrlich und städtebaulich kritischen Bereiche beschränkt, in denen keine oberirdischen Verbesserungen möglich sind. Der Schwerpunkt in der Förderpolitik des Landes wird im Ausbau und in der Erweiterung der bestehenden Netze mit einer oberirdischen Trassenführung der Gleisanlagen liegen. Hierbei werden

Betriebsleitsysteme und die Einrichtung von Ampelvorrangschaltungen in besonderem Maße zur Anwendung kommen.

Den größten Teil der bis Ende 1993 fertiggestellten insgesamt 293 km langen Stadtbahnstrecken bilden schon heute mit rd. 194 km (66 %) die oberirdischen Abschnitte.

Im Jahre 1994 ist die Inbetriebnahme weiterer - vor allem oberirdischer - Stadtbahnanlagen in den Städten Hattingen, Dortmund und Gelsenkirchen vorgesehen.

### **Umsetzung der Beschleunigungskonzepte**

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

Die schwierigen und zeitaufwendigen Planungsarbeiten sind im wesentlichen abgeschlossen; nach dem heutigen Stand kann damit gerechnet werden, daß die letzten Finanzierungsvorhaben im Jahre 1995 bewilligt werden können. Das Schwergewicht der Aufgaben liegt nunmehr in der Umsetzung.

Die Gesamtkosten der kommunalen Beschleunigungskonzepte, deren Streckenabschnitte eine Gesamtlänge von 300 km umfassen, betragen nach Planungsänderungen und Kostenerhöhungen rd. 658 Mio DM. Dieser Betrag kann sich durch die Konkretisierung der Planungen für die ausstehenden Strecken und infolge der Lohn- und Materialpreisgleitung auf rd. 700 Mio DM erhöhen. Nach dem derzeitigen Antragsstand sind für rd. 402 Mio DM (rd. 62 %) Bewilligungsbescheide erteilt worden.

Teilabschnitte mit einer Länge von 129 km sind bereits fertiggestellt worden. Bis Ende 1993 streben die Städte und Verkehrsbetriebe die Fertigstellung weiterer Streckenabschnitte mit einer Länge von rd. 15 km an. In weiteren Bereichen sind die baulichen Maßnahmen abgeschlossen, es fehlt jedoch noch die Signaltechnik. Bei der Installation der Vorrangschaltungen an den Signalanlagen gibt es Engpässe, da das entsprechend ausgebildete Personal in den Stadtverwaltungen, Betrieben, den Ingenieurbüros und besonders bei den ausführenden Firmen knapp ist.

Die wenigen für diese speziellen Aufgaben geeigneten Firmen sind durch entsprechende Arbeiten in der ganzen Bundesrepublik und vor allem durch ihr starkes Engagement in den neuen Ländern überlastet.

Im jeweils gültigen GVFG-Programm werden die Fördermittel für Beschleunigungsmaßnahmen so eingeplant, daß die einzelnen Maßnahmen vorrangig gefördert werden können. Ein zügiger Fortgang der Bauarbeiten hängt aber auch davon ab, ob die Kommunen bereit sind, die entsprechenden Eigenmittel zur Verfügung zu stellen.

Ein wesentliches Element der Beschleunigungsmaßnahmen (insbesondere für die Busse) sind rechnergesteuerte Betriebsleitsysteme (RBL), die den Betriebsablauf durch automatische Steuerung und Überwachung erheblich verbessern und gleichzeitig die Grundlage für die Vorrangschaltung an den Signalanlagen bilden. Damit verbunden sind bessere Fahrgastinformationen und Anschlußsicherheit bei Umsteigebeziehungen. Entsprechende Systeme werden in Nordrhein-Westfalen seit 1986 gefördert. Bisher wurden solche Systeme für die Städte Aachen, Bielefeld, Bochum/Gelsenkirchen, Düsseldorf, Lüdenscheid/Iserlohn, Oberhausen, Siegen und Wuppertal endgültig in das GVFG-Programm aufgenommen.

1993/94 werden die Anlagen für die Städte Bonn, Düren, Essen, Köln, Leverkusen, Mönchengladbach, Münster, Neuss, Paderborn und Remscheid folgen. In Dortmund, Duisburg, Heinsberg, Moers und Mülheim sind die Planungen eingeleitet worden.

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

#### **Aus- und Restausbau des S-Bahn-Netzes**

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

- der Linie S 1/7 Düsseldorf-Unterrath - Duisburg Hbf und Düsseldorf-Unterrath - Düsseldorf Flughafen,

- der Linie S 2 von (Dortmund Hbf über) Dortmund-Dorstfeld nach Dortmund-Mengede mit Verlängerung über Gelsenkirchen, Essen-Altenessen, Oberhausen nach Duisburg,
- der Linie S 4 von Dortmund-Lütgendortmund Markt nach Dortmund-Bövinghausen (Teilabschnitt der Strecke Herne - Castrop-Rauxel Süd - Dortmund-Dorstfeld - Unna),
- der Linie S 5 von Dortmund über Witten nach Hagen,
- der Linie S 6 Langenfeld - Köln-Mülheim - Köln Hbf - Köln Hansaring (Teilabschnitt der Strecke Essen - Düsseldorf - Langenfeld - Köln),
- der Linie S 9 Haltern - Bottrop - Essen - Wuppertal,
- der Linie S 12 Köln Hbf - Köln-Deutz - Siegburg - Au.

Bis Ende 1993 wird für die S-Bahn-Strecke Köln Hbf - Horrem - Düren (S 13) der Abschluß eines S-Bahn-Bau- und Finanzierungsvertrages angestrebt.

Auch für die Verbindungen Dortmund - Hamm und Köln Hbf - Flughafen Köln/Bonn (S 16) werden S-Bahn-Verträge angestrebt. Der Flughafen Köln/Bonn benötigt dringend einen S-Bahn-Anschluß; dieser steht in unmittelbarem Zusammenhang mit der Planung der ICE-Neubaustrecke Köln - Rhein/Main.

Der Weiterbau der S 4 nach Herne ist aus der Sicht des Landes unverzichtbar.

Für die laufenden S-Bahn-Vorhaben und für die Maßnahmen, für die noch 1993 Verträge angestrebt werden, sind in den kommenden Jahren Mittel in Höhe von 1,076 Mrd DM erforderlich, von denen der Bund 603 Mio DM und das Land 473 Mio DM zu tragen haben.

Für die Ausrüstung von 50 S-Bahn-Stationen mit behindertengerechten Zugängen wurden mit den Bundesbahndirektionen Köln und Essen Ver-

träge über den Bau solcher Anlagen mit einem Finanzierungsvolumen von 53,5 Mio DM abgeschlossen.

### **Bau von Park-and-Ride-Anlagen**

Bis heute konnten in Park-and-Ride-Anlagen aus Mitteln der S-Bahn-Verträge und des kommunalen ÖPNV rd. 18.000 Pkw-Stellplätze fertiggestellt werden; rd. 3.000 sind im Bau, Ende 1993 werden somit etwa 19.500 Einstellmöglichkeiten zur Verfügung stehen. Weitere 700 sind förderungstechnisch anerkannt und können gebaut werden, sobald uneingeschränktes Baurecht gegeben ist. Die planerischen und förderungstechnischen Gegebenheiten lassen sich nicht immer zeitgerecht umsetzen, da es Engpässe beim Erwerb geeigneter Grundstücke gibt.

Für die kommenden Jahre bestehen bislang bei den Städten Planungsvorstellungen für weitere rd. 12.000 Stellplätze.

Für Park-and-Ride-Anlagen im S-Bahn-Bereich, soweit für diese keine Regelung in den S-Bahn-Verträgen vorgesehen ist, wurden besondere Finanzierungsverträge mit den Bundesbahndirektionen Essen und Köln abgeschlossen. Mit den Bundes- und Landesmitteln in Höhe von 50,3 Mio DM werden bis 1995 weitere etwa 6. - 7.000 Pkw-Stellplätze und ca. 7.600 Fahrradeinstellplätze fertiggestellt werden.

### **Bau von Bike-and-Ride-Stellplätzen**

Bike-and-Ride-Einstellplätze wurden zunächst in geringem Umfang im Zusammenhang mit P+R-Anlagen angelegt, inzwischen werden aber auch reine B+R-Anlagen geplant und gebaut. Bis Ende 1993 werden voraussichtlich rd. 13.500 B+R-Einstellplätze fertiggestellt sein. Weitere rd. 3.400 Einstellplätze, mit deren Bau kurzfristig begonnen werden kann, sind genehmigt. Planungen für weitere 5.600 Einstellplätze sind bekannt.

Um die Parkraumbewirtschaftung in den Innenstadtbereichen auszuweiten, wird der Bau bzw. Ausbau von Abstellanlagen für Autos und Fahrräder an ÖPNV-Haltestellen kontinuierlich vorangetrieben.

### **Förderung der Verkehrsunternehmen**

Für die gesetzliche Ausgleichspflicht an Unternehmen für die Beförderung von Personen mit verbilligten Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs nach § 45 a Personenbeförderungsgesetz sind im Entwurf des Haushaltsplans 440 Mio DM veranschlagt, darunter 109,5 Mio DM für Bundesbusunternehmen.

Die Steigerung gegenüber dem Vorjahr ist insbesondere auf die Erhöhung der Beförderungsfälle nach § 45 a PBefG durch besondere Tarifmaßnahmen (Semesterticket, Firmenticket im Ausbildungsverkehr) zurückzuführen. Sie bieten Anreiz für den Umstieg auf den ÖPNV.

### **Firmentickets**

So werden Firmentickets z.B. zunehmend auch von anderen Verkehrsverbänden und Verkehrsgemeinschaften außerhalb des VRR-Bedienungsbereiches angeboten und von Behördenbediensteten genutzt. Diese Angebote sind insbesondere durch relativ hohe Rabattierungen gegenüber den normalen Zeitkarten sowie durch die Nichtübertragbarkeit gekennzeichnet. Es gibt aber auch konzeptionelle Differenzierungen. Im Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) beispielsweise ist ein nach der Bedienungsqualität am Kundenstandort gestaffelter Ticketpreis eingeführt worden; das bedeutet, daß in den ländlich strukturierten Bedienungsgebieten die niedrigsten, in den Ballungszentren die höchsten Preise zu zahlen sind.

Im Sommer 1992 hatte die Landesregierung entschieden, ihren Bediensteten Großkundencharakter durch VRR-Firmentickets zu verleihen.

konstant geblieben sind, wurden im Bereich der Busförderung und für Stadtbahn- und Straßenbahnwagen angehoben. Neu ist der besondere finanzielle Anreiz für Niederflurfahrzeuge, die nicht nur für Behinderte, sondern auch für alte Menschen und Personen mit Kinderwagen besondere Vorteile bieten. Erwähnenswert ist schließlich die Zuwendung für behindertengerechte Einstiegshilfen für Neufahrzeuge in Höhe von 6.000 DM.

Bei den neuen, hohen Förderfestbeträgen wird vorausgesetzt, daß alle betriebs- und typenspezifischen Zusatzeinrichtungen und -geräte (wie z.B. Entwerter, Funkgeräte etc.), die jeweils für den Einsatz des Fahrzeugs erforderlich sind, in der Erst- und Ersatzbeschaffung eines Fahrzeugs enthalten sind.

#### **Förderung der Zusammenarbeit der Verkehrsunternehmen**

Seit etwa 20 Jahren fördert das Land die Zusammenarbeit der Verkehrsunternehmen. 1994 sind dafür 162,7 Mio DM vorgesehen.

Verbesserungen des ÖPNV in der Fläche sind notwendig und möglich. Im Sinne einer einheitlichen Unternehmenspolitik für den ÖPNV in einem Kooperationsraum wird die Einrichtung bzw. Stärkung von Zweckverbänden für den öffentlichen Personennahverkehr angestrebt. Die kommunalen Gebietskörperschaften als Auftraggeberinnen der Verkehrsleistungen sollen in dem jeweiligen Kooperationsraum eine tragfähige Vielfalt von wirtschaftlich möglichst leistungsstarken Verkehrsunternehmen in Anspruch nehmen können.

Die Neuordnung der Verkehrsgemeinschaften zur Umsetzung der Vorschläge der von der Landesregierung eingesetzten Kommission zur "Steuerung und Finanzierung des ÖPNV im ländlichen Raum" ist inzwischen überlagert worden von der angestrebten Regionalisierung der Bahnbusgesellschaften und des Schienenpersonennahverkehrs im Zuge der Bahnstrukturreform.

#### **Harmonisierung der Organisationsstrukturen und der finanziellen Förderung zugunsten des ÖPNV**

Die Ausgestaltung der Neuordnung des ÖPNV in der Fläche wird daher diese neuen Rahmenbedingungen ebenso berücksichtigen müssen wie die Folgen für die Organisation des ÖPNV, die sich ggf. aus der Neugestaltung des Personenbeförderungsgesetzes ergeben.

Die Landesregierung wird den Regionen außerhalb der bereits bestehenden Verkehrsverbände Rhein-Ruhr und Rhein-Sieg die Neuordnung des ÖPNV in 1994 vorschlagen und geeignete Verfahren in die Wege leiten, um die Meinungsbildung in den Regionen zu unterstützen und Entscheidungen herbeizuführen.

Die Landesregierung hat im Haushalt 1994 von sich aus die Voraussetzungen für eine Harmonisierung der Förderung des ÖPNV geschaffen. Für den Fall, daß die kommunalen Gebietskörperschaften jeweils einer Region bereit sind, sich zu einem Ausgleich der Infrastrukturkosten des ÖPNV zu verpflichten, ist das Land bereit, eine anteilige Infrastrukturkostenhilfe in Höhe der bisherigen Kooperations- und Fahrzeugförderung zu übernehmen.

Infrastrukturkosten sind wie folgt definiert:

- Aufwendungen für Investitionen in Fahrzeuge sowie deren Unterhaltung und Instandsetzung,
- Aufwendungen aus Investitionen der Fahrwege - einschließlich der Haltestellen. Damit können naturgemäß nur solche Aufwendungen berücksichtigt werden, die nicht bereits über andere Förderbeiträge des Staates finanziert worden sind.

### **Vorbereitung auf die Regionalisierung der Bahnbusgesellschaften**

Die von dem Vorstand der Deutschen Bundesbahn und von der Bahnbus-Holding für die Bahnbusgesellschaften zunächst einvernehmlich verfolgte Unternehmensstrategie sah bundesweit den Verkauf von einzelnen Regionalbusgesellschaften oder regional begrenzten Teilen dieser Gesellschaften an meistbietende Kaufinteressenten vor.

Inzwischen sind tiefgreifende Auffassungsunterschiede zwischen dem Bundesminister für Verkehr und der Deutschen Bundesbahn über die künftige Organisationsform der Bundesbusgesellschaften erkennbar geworden. Während der Bundesminister für Verkehr an dem Verkauf der Bahnbusgesellschaften festhält, ist die Deutsche Bundesbahn offenbar bestrebt, den Schienenpersonennahverkehr und die Bahnbusverkehre künftigen Regionalgesellschaften zu übertragen.

Die drei in Nordrhein-Westfalen zum Kauf angebotenen Bundesbusunternehmen bestimmen maßgeblich die Verkehrsstruktur des öffentlichen Personennahverkehrs in den ländlich strukturierten Regionen Nordrhein-Westfalens mit. Diese wesentlichen Teilbereiche der Verkehrsinfrastruktur des ÖPNV in der Fläche gilt es zu schützen. Auch im Hinblick auf den arbeits- und zeitaufwendigen Verlauf solcher Strukturmaßnahmen verfolgt das Ministerium für Stadtentwicklung und Verkehr daher die notwendigen Vorarbeiten zur Organisation der Käuferseite so lange weiter, wie der Bund an den Verkaufsplänen festhält. Es sind Entscheidungs- und Beratungsgremien berufen worden, um unter Einschaltung der Westdeutschen Landesbank/Investitionsbank NRW in den Regionen den Entscheidungsprozeß zu organisieren und abzusichern. Teilweise sind Kaufangebote abgegeben worden bzw. in Vorbereitung.

Für eine eventuelle Abdeckung von Betriebsdefiziten im Rahmen einer Auffanglösung zur Übernahme der Regionalbusgesellschaften sind im Haushalt Mittel bis zu einer Höhe von 2 Mio DM vorgesehen.

#### **Ausbau des Schienennetzes**

Der Bundestag hat am 30. Juni 1993 das neue Bundesschienenwegeausbaugesetz beschlossen, in das er die ein Jahr zuvor vom Bundeskabinett gebilligten Schienenprojekte des Bundesverkehrswegeplans 1992 als Aus- bzw. Neubauvorhaben übernommen hat. Zusätzlich wurde der Ausbau der Strecke Paderborn-Kassel-Bebra-Erfurt-Weimar-Chemnitz mit Interregio-Standard in den Vordringlichen Bedarf gestellt, sofern die für alle Projekte vorgesehene Wirtschaftlichkeitsprüfung positiv ausfällt. Der Bund ist damit den übereinstimmenden Vorstellungen der vier von dieser Mitte-Deutschland-Schienenverbindung durchfahrenen Bundesländer Nordrhein-Westfalen, Hessen, Thüringen und Sachsen leider nicht ganz gefolgt, die den Ausbau mit IC-Standard gefordert hatten.

Die Verbindung (Köln-)Duisburg-Emmerich-deutsch/niederländische Grenze(-Randstad/Holland) ist als Ausbaustrecke in den "Vordringlichen Bedarf" des Bundesverkehrswegeplans 1992 aufgenommen worden. Auch damit wurde einer Forderung des Landes entsprochen. Sie ist Bestandteil des Europäischen Hochgeschwindigkeitsbahnnetzes. Nicht berücksichtigt hat der Bund jedoch die Forderung des Landes nach Schaffung der kapazitiven Voraussetzungen im gesamten Streckenverlauf und der gleichzeitigen Herrichtung von Bypässen. Hervorzuheben sind hier die Abschnitte:

- \* Emmerich-Wesel-Oberhausen, dreigleisiger Ausbau ab Landesgrenze sowie
- \* Kaldenkirchen-Mönchengladbach, zweigleisiger Ausbau, einschl. der Viersener Kurve,

Darüber hinaus setzt sich das Ministerium für Stadtentwicklung und Verkehr nachdrücklich für einen zügigen Ausbau der Strecken Dortmund-Hamm (drei- bis viergleisiger Ausbau), Münster-Lünen-Dortmund (zweigleisiger Ausbau) sowie Duisburg-Düsseldorf (sechsgleisiger Ausbau) ein.

Die Luftverkehrskonzeption des Landes Nordrhein-Westfalen sieht die Anbindung der Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn an das Fernverkehrsnetz der Deutschen Bundesbahn vor. Sie befindet sich damit in Übereinstimmung mit dem Bundesverkehrswegeplan '92, der indes definitive Aussagen zu diesen beiden Projekten vermeidet.

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

Die Anbindung des ICE-Bahnhofs Flughafen Köln/Bonn war in das im Mai 1993 abgeschlossene Raumordnungsverfahren für die Neubau-strecke Köln-Rhein/Main einbezogen. Für die Anbindung des Flughafens Köln/Bonn liegt eine Entschließung des Bundestages vor, in der die verkehrliche Notwendigkeit dieser Maßnahme als besonders dringlich bezeichnet wird und in der gefordert wird, das Planfeststellungsverfahren - sowohl in der Trassenführung der heutigen DB-Strecke (sog. "Sehne") als auch in einer neuen Trassenführung, die den Flughafen direkt anschließt (sog. "Bogen") -, zeitgleich und parallel durchzuführen. Der Bund fordert jedoch eine finanzielle Beteiligung an den Investitionskosten der Flughafen-Anbindungsstrecke. Da es sich um eine Maßnahme des Fernverkehrs handelt, liegt die Baulast nach Auffassung der Landesregierung insoweit beim Bund. Dies umso mehr, als dem Bund der Region Bonn gegenüber eine Ausgleichspflicht obliegt, die sich aus dem Verlust der Hauptstadtfunktionen ableitet. Für den von der S-Bahn Köln-Hauptbahnhof - Flughafen Köln/Bonn mitbenutzten nördlichen Teil des "Bogens" ist das Land bereit, sich im Rahmen des GVFG zu beteiligen. Die Flughafen Köln/Bonn GmbH ist bereit, wesentliche Kostenteile des Flughafenbahnhofs zu tragen. Die Verhandlungen mit dem Bund werden fortgesetzt.

Um die Anbindung des Flughafens Düsseldorf an das Fernbahnnetz (Strecke Düsseldorf-Duisburg) zu erreichen, hat die Landesregierung im Bundesratsverfahren zum Bundesschienenwegeausbaugesetz die Aufnahme dieser Maßnahme in den Bundesschienenwege-Bedarfsplan beantragt.

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

Die Landesregierung wird ihre Bemühungen, diese Anschlüsse zu erreichen, fortsetzen.

#### **Förderung der europäischen Schnellbahnverbindungen**

Die Landesregierung wird die Realisierung der europäischen Schnellbahnverbindung Paris-Brüssel-Köln mit Fortsetzung ins Ruhrgebiet und dem Anschluß nach Frankfurt weiterhin unterstützen. Inzwischen ist deutlich geworden, daß die von den europäischen Verkehrsministern vereinbarten Termine der Inbetriebnahme nicht mehr eingehalten werden können. Der für 1995 vorgesehene Einsatz von Hochgeschwindigkeitszügen verzögert sich voraussichtlich bis 1997. Die Ausbaustrecke Köln-Aachen wird voraussichtlich erst 1998 mit hohen Geschwindigkeiten befahren werden können.

#### **Förderung nichtbundes-eigener Eisenbahnen**

NRW verfügt über ein ausgeprägtes Netz nichtbundeseigener Eisenbahnen (NE-Bahnen), das von funktionierenden Wirtschaftsunternehmen betrieben wird.

1994 will das Ministerium für Stadtentwicklung und Verkehr die Förderung der NE-Bahnen mit insgesamt 22 Mio DM unverändert fortsetzen. Dabei handelt es sich im wesentlichen um Finanzhilfen zur Aufrechterhaltung der Betriebssicherheit der Schienenwege (Oberbauzuschüsse), zur Durchführung von Rationalisierungsmaßnahmen und zur Verbesserung der Sicherheit an Bahnübergängen. Daneben erhalten die nichtbundeseigenen Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz Ausgleichszahlungen für die Abgeltung betriebsfremder Lasten wie Betriebskosten von Kreuzungsanlagen, Ruhegehälter und Renten. Besonders in den Randzonen der Ballungsgebiete sind die NE-Bahnen von großer verkehrs- und strukturpolitischer Bedeutung, weil sie dem Trend entgegenwirken, den Güterverkehr immer mehr auf die

Straße zu verlagern. Als herausragende Fördermaßnahme ist ein Vorhaben der Westfälischen Landes-Eisenbahn zu bewerten, bei dessen Realisierung Kalksteintransporte im Umfang von rd. 300.000 t pro Jahr von der Straße auf die Schiene verlagert werden. Aufgrund der Förderung durch das Land ist am 5. April 1993 ein Vertrag zwischen der Westfälischen Landes-Eisenbahn und der Firma Readymix Zementwerke, Beckum, abgeschlossen worden.

Im Zuge der Bahnstrukturreform wird sich das Ministerium für Stadtentwicklung und Verkehr dafür einsetzen, daß den NE-Bahnen der Zugang zum allgemeinen Gleisnetz ermöglicht wird. Auch in Güterverkehrszentren muß ihnen ein Gleisanschluß gegeben werden.

#### **Umsetzung der Standortraumkonzeption für Güterverkehrszentren**

Um die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf Schiene und Binnenwasserstraße zu unterstützen, werden auch 1994 Investitionen zur Durchsetzung der im letzten Jahr vorgelegten Standortraumkonzeption für Güterverkehrszentren im Rahmen bestehender Programme nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz gefördert. Hierfür ist auch die Entwicklung von stadtverträglichen Güterver- und -entsorgungskonzepten erforderlich sowie eine enge Abstimmung mit der Deutschen Bundesbahn. Die Standortraumkonzeption ist inzwischen in den Bundesverkehrswegeplan '92 übernommen worden und sieht folgende zehn Standorträume vor: Aachen-Lüttich-Maastricht, Amheim-Emmerich-Nimwegen, Düsseldorf, Duisburg, Köln, östliches Ruhrgebiet, Ostwestfalen-Lippe, Rheine, Wuppertal sowie (als weiterer Bedarf) Siegen. Am Güterverkehrszentrum Rheine ist mit den Bauarbeiten bereits begonnen worden.

#### **Ausbau der Binnenwasserstraßen**

Neben der Eisenbahn soll auch die umweltfreundliche Binnenschifffahrt stärker am zukünftigen Verkehrswachstum beteiligt und besser in die Transportkette des kombinierten Verkehrs eingebunden werden. Schließlich verfügen Wasserstraßen und Binnenschifffahrt noch über Kapazitätsreserven, die zu Lasten des Güterverkehrsaufkommens auf der Straße nutzbar gemacht werden sollten.

In Vollzug der Verträge mit dem Bund von 1965 und der Nachtragsvereinbarungen über den Ausbau der Binnenwasserstraßen, d.h. der westdeutschen Kanäle und des Mittellandkanals, wird der Ausbau der Ost-West-Verbindung fortgesetzt, die für die Güterverkehre in Nordrhein-

Westfalen künftig besonders wichtig sein wird. Der Ausbau der Kanäle verläuft planmäßig. Hervorzuheben ist, daß der weitere Ausbau des Mittellandkanals in Richtung Berlin zu den "Projekten Deutsche Einheit" gehört. Schwerpunkt dieses Ausbauvorhabens ist das Wasserstraßenkreuz zwischen Elbe und Mittellandkanal bei Magdeburg. Auch hieran ist das Land Nordrhein-Westfalen finanziell beteiligt; bis zum 31. Dezember 1992 mit insgesamt 435,6 Mio DM, 1994 werden es 24 Mio DM sein.

Im vergangenen Jahr wurde ein weiteres Abkommen über den Ausbau des westdeutschen Kanalnetzes zwischen dem Land und dem Bund abgeschlossen. Mit Kosten von 244 Mio DM, wovon das Land ein Drittel, also rd. 81,3 Mio DM, tragen wird, sollen der Datteln-Hamm-Kanal bis zum Hafen Hamm und der Rhein-Herne-Kanal für Großmotorschiffe und Schubverbände ausgebaut werden. Damit ist ein weiterer wichtiger Schritt getan, um die Standortbedingungen der Häfen im östlichen Ruhrgebiet zu verbessern und die Entwicklungschancen der Binnenschifffahrt zu stärken.

Die Landesregierung konnte den Bund dazu bewegen, den weiteren Ausbau des Dortmund-Ems-Kanals mit eigenen Mitteln auszuführen. Dies ist nicht nur finanz-, sondern auch verkehrspolitisch sinnvoll, weil vom Bund erwartet werden kann, daß er künftig die Nord-Süd-Verbindungen als Teil des europäischen Gesamt-Binnenschifffahrtsnetzes in eigener Verantwortung und ohne Mithilfe der Länder ausbaut.

#### **Verbesserung der Straßeninfrastruktur**

Hinsichtlich der Straßeninfrastruktur war es ein zentrales Anliegen des Landes, bei der Fortschreibung des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen sicherzustellen, daß die dringend notwendigen Verbesserungen für den Ost-West-Straßenverkehr im Ruhrgebiet zeitnah durchgeführt werden.

#### **Zeitnahe Verbesserungen im Ruhrgebiet in Frage gestellt**

Der Deutsche Bundestag hat sich jedoch über die Konzeption des Landes Nordrhein-Westfalen für das Ruhrgebiet hinweggesetzt. Die für die Aufnahme in den vordringlichen Bedarf vorgeschlagene A 40 von östlich Essen bis Dortmund mit dem dort vorgesehenen Tunnel wurde lediglich in die Stufe "Weiterer Bedarf" eingestellt. Ausgerechnet und allein die A 44 Velbert-Bochum, bei der die Landesregierung angesichts der Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsstudie und der ablehnenden

Haltung der betroffenen Städte kaum Chancen sieht, daß dieses Vorhaben - wenn überhaupt - zeitnah realisiert werden kann, ist in den vordringlichen Bedarf eingestuft worden. Der Infrastrukturausstattung des Ruhrgebiets wird mit dieser Prioritätensetzung ein "Bärendienst" erwiesen.

Hieran ändert auch wenig die Forderung des Deutschen Bundestags, daß der Tunnel in Dortmund "ohne Verzug planerisch und baurechtlich vorangetrieben" werden soll, da eine Finanzierung für dieses Projekt zeitnah nicht in Sicht ist.

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

#### **Umweltrisiken beim Weiterbau der A 4**

Zur Vorbereitung der Bedarfsplanfortschreibung hat der Bundesminister für Verkehr für die A 4 eine Abschätzung der Umweltrisiken vorgenommen. Sie hat zu dem Ergebnis geführt, daß insbesondere bei der Betrachtung des Gesamtkorridors der A 4 zwischen Olpe und Bad Hersfeld eine Trassenführung im betroffenen Mittelgebirgsraum unter ökologischen Gesichtspunkten nicht vertretbar ist. Gleichwohl hat der Deutsche Bundestag diese Maßnahme auf NRW-Gebiet sogar in den "Vordringlichen Bedarf" eingestuft. Nordrhein-Westfalen lehnt dies in Übereinstimmung mit dem Land Hessen ab. Verkehrspolitisch ist der Ausbau der A 4 unsinnig, denn bis 2012 wird diese Maßnahme auch nach dem Beschluß des Bundesrates keine Anbindung an das ostdeutsche Fernstraßennetz haben.

#### **Bundesfernstraßenbau**

Im Entwurf des Bundeshaushalts 1994 sind für den Bundesfernstraßenbau für das gesamte Bundesgebiet Mittel in Höhe von 10,756 Mrd DM eingeplant. Für die Folgejahre der Finanzplanung 1995 bis 1997 sind jährlich 10,6 Mrd DM vorgesehen. Die Aufteilung der Bundesfernstraßenmittel auf alte/neue Länder ergibt sich im wesentlichen aus dem

Anteil der Länder am "Vordringlichen Bedarf" des neuen Bedarfsplans und hängt ab vom Ablauf der vorrangigen Finanzierung der "Verkehrsprojekte Deutsche Einheit".

Aus dem im Entwurf des Straßenbauhaushalts 1994 vorgesehenen Finanzrahmen von 10,756 Mrd DM erhält NRW einen Anteil von 1,1396 Mrd DM. Davon entfallen auf die Hauptbautitel (Erweiterung und Neubau von Autobahnen sowie Bundesstraßenneubau) 564,1 Mio DM und auf den Bereich der übrigen Bundesfernstraßen (z. B. Straßenunterhalt, Erhaltungsinvestitionen, Entwurfsbearbeitung und Bauaufsicht - UA III -, Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen) 575,5 Mio DM.

Die Schwerpunkte werden - wie auch in den vergangenen Jahren - in der Verbesserung des Netzes der Bundesfernstraßen durch den 6-streifigen Ausbau der bestehenden Autobahnen (A 1, A 2, A 3, A 4, A 46), den Bau von Ortsumgehungen sowie das Schließen von Netzlücken liegen.

Der vorgesehene Rahmen liegt wegen der Haushaltskonsolidierung des Bundes deutlich unter den Ansätzen des Vorjahres (1,468 Mrd DM). Sollte diese Kürzung im Gesetzgebungsverfahren des Bundes endgültig beschlossen und auch in der Mittelfristigen Finanzplanung festgeschrieben werden, könnten im Jahre 1994 und voraussichtlich auch in den folgenden Jahren neue Maßnahmen nicht mehr begonnen werden. Auch bei laufenden Baumaßnahmen sind Eingriffe nicht auszuschließen. Um derartige Eingriffe zu verhindern, muß der ursprünglich vorgesehene Rahmen für NRW gehalten werden und Eingang in die Beschlußfassung zum Bundeshaushalt 1994 finden.

**316 Mio DM vor allem  
für Netzlückenschlüsse und  
Ortsumgehungen beim  
Landesstraßenbau**

In unserem dichten Straßennetz gibt es keinen nennenswerten Bedarf für neue Landesstraßen; notwendig sind allenfalls Netzlückenschlüsse und Ortsumgehungen.

Für den Neu- und größeren Ausbau im Landesstraßennetz bilden der Landesstraßenbedarfsplan und der Landesstraßenausbauplan 1993 - 1997 die rechtlichen und administrativen Grundlagen. Beide Pläne sind zum 1. Januar 1993 fortgeschrieben worden. Den Landesstraßenneubauvorhaben geht nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung des Landes Nordrhein-Westfalen vom 29. April 1992 eine Umweltverträglichkeitsprüfung voraus. Bei der Planung und Realisierung der

Straßenneu- und -ausbaumaßnahmen hat die Straßenbauverwaltung dafür zu sorgen, daß die Investitionen den Aspekten der Umwelt und des Lärmschutzes in gebührendem Umfang Rechnung tragen.

Schwerpunkte des Landesstraßenbaus sind weiterhin

- \* die Umsetzung des Landesstraßenausbauplanes,
- \* Verbesserungen im Landesstraßennetz, insbesondere durch Erhöhung der Verkehrssicherheit und den Bau von Radwegen sowie
- \* Erhaltungsinvestitionen.

Der Entwurf des Landeshaushalts sieht zur Finanzierung der genannten Investitionsschwerpunkte insgesamt 316,34 Mio DM vor. Während die Dotierung der Vorhaben des Landesstraßenausbauplanes wie im Jahr 1993 bei 200 Mio. DM gehalten werden konnte, war im Rahmen der Haushaltskonsolidierung eine Reduzierung der Ansätze bei den Erhaltungsinvestitionen und den Vorhaben unter 5 Mio. DM um 49,86 Mio DM nicht zu vermeiden. Die Bauamtskommissionen der Landschaftsverbände sind aufgefordert, angesichts des erheblich verengten Finanzrahmens vor Ort die erforderlichen Schwerpunkte zu setzen.

Für den Unterhalt und die Instandsetzung der Landesstraßen sind 153,1 Mio DM eingeplant. Durch die Erhöhung des Ansatzes um 3,6 Mio DM wird dem tariflichen Anstieg der Straßenwärterlöhne Rechnung getragen. Im Zusammenhang mit der 1993 durchgeführten Neuordnung der Kosten der Entwurfsbearbeitung (einschl. Planung) und Bauaufsicht für Baumaßnahmen an Landesstraßen (UA III) tragen die Landschaftsverbände auch 1994 die Finanzierung selbst. Für die Kosten solcher Maßnahmen an Bundesfernstraßen erhalten die Landschaftsverbände 1994 Mittel in Höhe von 173 Mio DM.

#### **Einführung der Verkehrstelematik**

In den kommenden Jahren wird der Verkehrsablauf wahrscheinlich nachhaltig durch die Informationstechnik und Telekommunikation - die sog. Verkehrstelematik - beeinflußt werden.

Die Landesregierung hat sich mit dem Projekt EURO-TRIANGLE erfolgreich an der CORRIDOR-Initiative und dem DRIVE II-Programm der EG beteiligt. Partnerinnen im Projekt EURO-TRIANGLE sind die belgischen

Regionen Flandern und Wallonien. Aufgrund der im vergangenen Jahr erstellten Machbarkeitsstudien wird die EG das Projekt auch 1993 und 1994 fördern. Für die Realisierung der in den Machbarkeitsstudien vorgeschlagenen und inzwischen weitgehend in Entwürfe umgesetzten Lösungen sind 900.000 DM im Landeshaushalt 1994 eingeplant. Hauptziel des Projekts ist die Einrichtung eines integrierten multimodalen Verkehrsmanagementsystems. Dies soll durch Nutzung und Verbesserung der im Aufbau befindlichen Datenerfassungsanlagen auf den Autobahnen und die Einbeziehung des ÖPNV (VRR) geschehen. Durch rechtzeitige und bessere Informationen sollen die Autofahrerinnen und -fahrer nicht nur vor Staus gewarnt und umgeleitet werden, sondern es soll auch eine Verlagerung - insbesondere des Kurzstreckenverkehrs - auf umweltverträgliche Verkehrsmittel erreicht werden.

Von dieser Beteiligung an dem Projekt erwartet die Landesregierung einen Impuls für die Einführung der Verkehrstelematik in NRW und die Verbesserung der Einflußmöglichkeiten bei der Entwicklung europäischer Standards und Normen im Bereich der Verkehrstelematik.

#### **Sicherheit im Straßenverkehr**

Im Vordergrund der Maßnahmen zur Verkehrsaufklärung sollen auch im Haushaltsjahr 1994 wiederum die Kinder als die besonders gefährdeten Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer stehen.

Auch die Verkehrsberuhigung trägt unmittelbar dazu bei, Unfälle mit Kindern zu vermeiden. Es ist darum das Ziel, beide Handlungsfelder stärker miteinander zu verzahnen. Die Landesregierung strebt an, in wesentlich kürzerer Zeit als bisher und mit niedrigerem Bau- und Kostenaufwand flächendeckend das gesamte innerörtliche Erschließungsstraßennetz mit Maßnahmen der Verkehrsberuhigung und mit Tempo 30-Zonen zu versehen.

Die Wirksamkeit von Tempo 30-Zonen ist davon abhängig, daß die Autofahrerinnen und -fahrer von der Notwendigkeit zum langsamen und vorsichtigen Fahren überzeugt werden. Dafür sind Verkehrsaufklärung und -information unverzichtbar. Die Landesregierung wird im Rahmen der eingeführten "NRW-Initiative: Sicherer Lebensraum Verkehr" den zentralen Rahmen vorgeben. Die Kreise, Städte und Gemeinden sind aufgerufen, dieses Thema zum Schwerpunkt ihrer örtlichen Aktivitäten zu machen. Das Land hält sein finanzielles Angebot zur Durchführung

örtlicher Verkehrssicherheitstage wie in den vergangenen Jahren aufrecht.

Die Kommunen sollen angeregt werden, die Schülerinnen und Schüler noch stärker als bisher in die Verbesserung der örtlichen Verkehrssicherheit einzubeziehen. Als Motto für den 3. Landeswettbewerb um den Verkehrssicherheitspreis NRW wird ein Thema vorgegeben werden, das wieder eine höhere Beteiligung der Schulen erwarten läßt.

### **Stärkung der Luftfahrtinfrastruktur**

Um die wirtschaftliche Entwicklung der Regionen zu stärken und um die führende Stellung des Landes NRW als Wirtschafts- und Industriezentrum in Deutschland und den Europäischen Gemeinschaften auch in der Zukunft zu behalten und auszubauen, ist auch eine leistungsfähige Luftfahrtinfrastruktur mit funktionstüchtigen und leistungsstarken Flughäfen erforderlich.

Grundlage für die positive Weiterentwicklung der Luftfahrtinfrastruktur bildet die fortgeschriebene Luftverkehrskonzeption. Zum Stand ihrer Realisierung wird dem Landtag bis zum Ende des Jahres ein Zwischenbericht vorgelegt.

Auf den Flugplätzen mit Regionalluftverkehr und den Schwerpunktlandeplätzen sollen wegen der gestiegenen Anforderungen insbesondere Ergänzungs- und Erweiterungsmaßnahmen zur Verbesserung der Bodenorganisation ergriffen werden. Hierfür sind 7,4 Mio DM Haushaltsmittel und 4 Mio DM Verpflichtungsermächtigungen vorgesehen.

In Erfüllung gesetzlicher Aufgaben (§ 29 Abs. 1 Luftverkehrsgesetz) sind zur Erhöhung der Flugsicherheit und zur Sicherstellung der ständigen Besetzung von Luftaufsichtsstellen Haushaltsmittel in Höhe von 1,17 Mio DM veranschlagt worden.

Die Landesregierung hat sich darauf verständigt, daß die Aufgaben des Fluggastkontrolldienstes (§ 29 c LuftVG) auf den Flugplätzen in Düsseldorf, Köln/Bonn und Münster/Osnabrück zunächst bis 31. Dezember 1995 wie bisher von Angestellten im Polizeidienst unter Aufsicht von Polizeibeamten in Amtshilfe für die Luftfahrtbehörde wahrgenommen werden.

## **Ressortforschung zur effizienten Aufgabenwahrnehmung**

Damit die Aufgaben des Ministeriums für Stadtentwicklung und Verkehr möglichst effizient wahrgenommen werden, bedarf es ausreichender Informationen als Entscheidungsgrundlage. Es bedient sich daher der Ressortforschung, in die auch das Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung in Dortmund eingebunden ist, sowie des externen Sachverständigenstands von Hochschulen und außeruniversitären Forschungseinrichtungen. Neben Gutachten und Dokumentationen werden auch Seminare, Tagungen und Kongresse sowie Wettbewerbe in die Forschungsaktivitäten einbezogen.

Die wesentlichen Inhalte werden in einem jährlichen Forschungsprogramm entsprechend den politischen Zielvorgaben festgesetzt.

1994 wird z.B. eine Untersuchung abgeschlossen sein, die handlungs- und umsetzungsorientierte Ergebnisse für eine Problemverminderung in den Großsiedlungen der 60er und 70er Jahre entwickelt. Eine möglichst verträgliche Gestaltung des Stadtverkehrs soll durch eine noch 1993 beginnende und 1994 fortgeführte Untersuchung der Möglichkeiten von City-Logistik gestützt werden.

Für die Aufstellung bzw. Fortschreibung von Bedarfs- und Ausbauplänen wird eine landesbezogene verkehrszweigübergreifende Prognose des Personen- und Güterverkehrs für das Jahr 2010 erarbeitet. Besonders eine Prognose des Regional- und Nahverkehrs ist erforderlich, da sich das für den Bundesverkehrswegeplan erarbeitete Zahlenmaterial nur auf den Fernverkehr erstreckt. Die Ergebnisse werden Ende 1994 vorliegen.

Untersuchungen und Machbarkeitsstudien zum Ausbau des ÖPNV sowie zu seiner Vernetzung mit anderen Verkehrsarten werden die Forschungsthemen im Jahr 1994 sein. Modellvorhaben kooperativen Verkehrsmanagements mit einer Verbesserung der Schnittstellen und einem reibungsloseren Ablauf des Verkehrs durch den verstärkten Einsatz intelligenter Systeme sollen auf ihre Durchführbarkeit hin erforscht werden. Auch die Gestaltung fahrrad- und fußgängerfreundlicher Städte und Gemeinden soll mit der Ressortforschung unterstützt werden.

Auch 1994 wird sich die Ressortforschung wieder dem Denkmalschutz und der Denkmalpflege widmen. Hier geht die Spannweite von der Untersuchung einzelner Projekte vor Ort bis hin zur Theorie- und Methodikentwicklung der Industriedenkmalpflege.

Das Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung erarbeitet Grundlagen und Entscheidungshilfen für alle Bereiche der Planung sowie wissenschaftlich begründete Handlungsempfehlungen. Einen wichtigen Beitrag zur interdisziplinären und auch über das Land hinausgreifenden Verknüpfung der anwendbaren Wissenschaftsdisziplinen leistet das ILS auch durch die Herausgabe eigener Schriften und die Veranstaltung von Kongressen und Workshops.

Zudem wird das Verbundprojekt Zukunftsforschung weitergeführt. Hier setzt sich das Sekretariat für Zukunftsforschung in Gelsenkirchen themenübergreifend mit Zukunftsfragen auseinander. In Erfüllung des vom wissenschaftlichen Beirat gebilligten Forschungsplans dienen seine Arbeiten der Unterstützung des Ministeriums für Stadtentwicklung und Verkehr und der Landesregierung bei der Behandlung und Wertung von Zukunftsfragen.

#### **Fortführung der Beratungsangebote für Brandenburg**

Als Investition in die Zukunft und als Akt der Solidarität mit den neuen Ländern hat das Ministerium für Stadtentwicklung und Verkehr seine Beratungs- und Verwaltungshilfe für das Land Brandenburg verstanden. Inzwischen läßt sich feststellen, daß Brandenburg nicht mehr in dem Umfange wie in den Vorjahren der Hilfe durch Nordrhein-Westfalen bei der Durchsetzung einer sozial- und umweltverträglichen Stadtentwicklungs- und Verkehrspolitik bedarf. Diese erfreuliche Entwicklung findet auch im Haushalt 1994 ihren Niederschlag. So bleiben zwar grundsätzlich die Beratungsangebote für das Land Brandenburg auf der Grundlage der Verwaltungsvereinbarung vom 13. Februar 1993 aufrechterhalten, angepaßt an die tatsächlichen Bedarfe sind aber kontinuierliche Kostenreduzierungen vorgesehen.

**Fazit**

Der vorgelegte Entwurf des Einzelplans 15 des Ministeriums für Stadtentwicklung und Verkehr stellt die haushaltsmäßigen Rahmenbedingungen für das nächste Jahr dar. Im Hinblick auf die Konsolidierungsbemühungen der Landesregierung kommt es zu schmerzlichen Einsparungen bei den Förderprogrammen. Dennoch bleibt insgesamt noch Spielraum, auch 1994 die Schwerpunkte der Stadtentwicklungs- und Verkehrspolitik zu realisieren. Manches förderungswürdige Projekt wird allerdings auf spätere Jahre verschoben werden müssen.

Alle Aussagen über Zeit und Umfang laufender und zukünftiger investiver Maßnahmen bzw. Vorhaben sind von gesicherten finanziellen Rahmenbedingungen abhängig. Die bestimmt das Land aber nicht allein, sondern es ist - gerade was die Höhe und das Ob der Zuweisungen von Bundesmitteln betrifft -, in starkem Maße vom Bund abhängig. Zu aus der Sicht des Ministeriums für Stadtentwicklung und Verkehr zentralen Finanzierungsgrundlagen hat es in der Vergangenheit erhebliche Diskussionen gegeben, die zum großen Teil noch anhalten. Hier dürfen wir den Bund gerade in den Bereichen nicht aus der Verantwortung entlassen, in denen er den Ländern Aufgaben aufbürdet, ohne ihnen die dazu erforderlichen Finanzmittel zur Verfügung zu stellen.