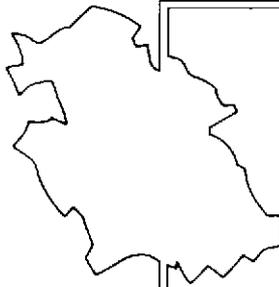
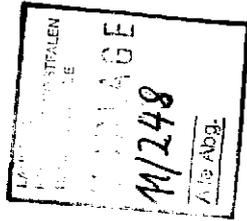




ARCHIV  
des Landes Nordrhein-Westfalen  
LEIHEXEMPLAR

Ministerium für  
Stadtentwicklung und Verkehr  
des Landes Nordrhein-Westfalen



Einführung in den Haushalt 1991

Einzelplan 15

Einführung in den Haushalt 1991

Einzelplan 15

## **Einführung**

In dieser Einführung sowie dem Erläuterungsband zum Entwurf des Einzelplanes 15 wird der finanzielle Handlungsrahmen für das Haushaltsjahr 1991 vorgestellt. Soweit nachfolgend Bundesmittel in den Haushaltsansätzen mit enthalten sind, stehen sie unter dem ausdrücklichen Vorbehalt einer haushaltsrechtlichen Entscheidung des Bundes (neuer Haushaltsentwurf 1991).

Die Einführung des erstmals für das Ministerium für Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen aufgestellten Entwurfs des Einzelplanes 15 konzentriert sich auf eine beschränkte Anzahl wesentlicher Vorhaben und Maßnahmen.

Grundsätze, Aufgaben und Ziele der nordrhein-westfälischen Stadtentwicklungs- und Verkehrspolitik wurden den zuständigen Ausschüssen des Landtages bereits vorgestellt. Auf eine Wiederholung wird insoweit verzichtet.

## **Aufgaben und Ziele der Ressortforschung**

Themen, die eine sozial- und umweltverträgliche Stadtentwicklungs- und Verkehrspolitik unterstützen - dabei insbesondere das Themenfeld "Stadtverkehr" betreffen - werden auch im Jahre 1991 den Schwerpunkt der Ressortforschung bilden. Hinzutreten werden Forschungsfelder, die sich mit den Fragen "Ökonomische und soziale Modernisierung und Stadtentwicklung" sowie "Denkmalschutz" befassen.

Bei den querschnittsorientierten Untersuchungen für eine umwelt- und sozialverträgliche Verkehrspolitik werden Themen im Mittelpunkt stehen, die auf eine Stärkung des ÖPNV bzw. des Schienengüterverkehrs gerichtet sind.

Die Forschung im Rahmen der allgemeinen Freizeitpolitik soll neben einer Verbesserung der empirischen Datenbasis vor allem die Umweltprobleme der Freizeitgestaltung sowie die Entwicklungsperspektiven und den politischen Handlungsbedarf bei kommerziellen Freizeitzentren behandeln.

Generelle Aufgabe der Ressortforschung des MSV ist es auch, Zukunftsoptionen und Handlungsalternativen aufzuzeigen sowie gesellschaftlichen Konsens über die Möglichkeiten der ökonomischen, ökologischen und sozialen Erneuerung zu initiieren. Das Forschungsinteresse bewegt sich dabei stets zwischen den beiden Polen "Problem- und Maßnahmenanalysen" im Hinblick auf das Erfordernis staatlichen Handelns und "Wirksamkeit der realisierten Maßnahmen".

Die Langfristigkeit der Infrastrukturaufgaben in den Feldern Stadtentwicklungs- und Verkehrspolitik macht es erforderlich, mit den Mitteln der Forschungsförderung einen Dialog zwischen Staat, Wissenschaft und Wirtschaft über das Spektrum möglicher Entwicklungsverläufe zu suchen. Das MSV unterstützt daher für die Landesregierung eine intensive Auseinandersetzung mit Zukunftsfragen. Es wird im Rahmen der dafür ausgebrachten Haushaltsermächtigung das Verbundprojekt Zukunftsforschung fördern, in dem in mehreren Leitprojekten u.a. die Zukunftsperspektiven von Verkehr, Stadtentwicklung, die Folgen der Einführung neuer Technologien auf die Arbeiten und Lebensbedingungen untersucht werden sollen.

Die Untersuchungen für eine Pilotstudie "Kriterien und Anforderungsprofil für Güterverkehrszentren in NRW" können voraussichtlich noch in diesem Jahre abgeschlossen werden.

Bei den Beratungen im Verkehrsausschuß des Landtages wird zu entscheiden sein, ob die Ergebnisse der Pilotstudie zu einer GVZ-Standortkonzeption weiterentwickelt werden.

Das Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung in Dortmund erarbeitet empirische Grundlagen und Entscheidungshilfen für die Landes-, Regional-, Stadtentwicklungs-, Bauleit- und Verkehrsplanung, die Technikentwicklung, Technikbewertung und Technikgestaltung einschließlich der damit zusammenhängenden Fragen der Finanzplanung.

### **Stadtentwicklung und Stadterneuerung**

Die nordrhein-westfälische Stadtentwicklungspolitik berücksichtigt die Belange der Umwelt, die Entfaltungspotentialien der Wirtschaft, die Vitalität der Kultur sowie den sozialen Ausgleich gleichermaßen.

Diese Politik findet ihren Ausdruck in den jährlichen Förderprogrammen der Stadterneuerung, in der Durchsetzung des rechtlich vorgegebenen Rahmens sowie in zahlreichen Abstimmungs- und Konzeptionsgesprächen mit den Gemeinden, aber auch mit betroffenen Bürgern.

Das Stadterneuerungsprogramm umfaßt voraussichtlich 580 Maßnahmen mit einem Fördervolumen von rd. 590 Mio DM. Zusätzlich werden Planungen und Untersuchungen sowie Landesmittel für die Städtebauliche Ergänzungsstufe mit ca. 73 Mio DM eingeplant.

Dieses Programm bildet den Auftakt der mittelfristigen Planung zur Stadterneuerung in der ersten Hälfte dieses Jahrzehnts. Diese vor uns liegende Zeit wird dafür genutzt werden müssen, die großen Schwerpunkte der erhaltenden Stadterneuerung systematisch anzugehen:

- Qualitativ geeignete Flächen für die Wohnungsversorgung zu schaffen und den Wohnungsbestand in einem intakten Wohnumfeld zu sichern.
- Den Verkehr in der Stadt so zu organisieren, daß die städtischen Funktionen des Wirtschaftens, der Freizeit und des Handelns, der Kultur und der Kommunikation dabei nicht weiter Schaden leiden.
- Qualitativ hochwertige Standorte für Industrie und Gewerbe aufzubereiten und anzubieten, um den Strukturwandel in Nordrhein-Westfalen weiter voranzutreiben.
- Denkmalwerte und stadtbildprägende Bausubstanz vor dem Verfall zu bewahren und neue Nutzungen darin zu ermöglichen.

Die große Aufgabe des Jahres 1991 besteht darin, unter den Bedingungen anhaltend hohen Wirtschaftswachstums und damit verbundener intensiver Bautätigkeit die ökologische Qualität in den Städten deutlich zu verbessern, zusätzlichen Wohnungsneubau in den Städten zu ermöglichen, konsequente Schritte zur Verbesserung des Stadtverkehrs einzuleiten und zugleich die Städte lebens- und liebenswert zu erhalten. Dies bedeutet eine äußerste Kraftanstrengung, zu der

das Land Nordrhein-Westfalen bereit ist. Das Land erwartet von der Bundesregierung, daß sie sich auch künftig ihrer Verantwortung für den Städtebau bewußt ist und damit die Zusagen einlöst, die sie in den vergangenen Jahren abgegeben hat. Es ist nicht zu verstehen, daß die Bundesregierung ständig auf die besondere Bedeutung der Stadtentwicklung für den Strukturwandel hinweist, die Länder und Gemeinden aber darüber im unklaren läßt, wie sie sich selbst weiterhin finanziell an dieser großen Aufgabe beteiligen will.

Die Landesregierung geht davon aus, daß die Bundesregierung zu ihrem Wort steht und in den nächsten Monaten die Bundesfinanzierung in Höhe von 660 Mio DM für alle alten Bundesländer wie bisher zur Verfügung stellt.

**Wenn der Bund sich dazu nicht bereitfinden kann, sind sämtliche Maßnahmen im Stadterneuerungsprogramm, die mit Hilfe des Bundes finanziert werden, in Frage gestellt. Dies gilt dann auch für Fortführungsmaßnahmen.**

#### **Kommunaler Straßen- und Radwegebau**

Die Aufgabenfelder Stadterneuerung und Verkehrsabwicklung unterliegen gegenseitigen Abhängigkeiten und Einflüssen und erfordern abgestimmte Lösungs- und Bewältigungsstrategien.

Der kommunale Straßenbau in Nordrhein-Westfalen strebt daher vorrangig und schwerpunktmäßig Verbesserungen mit den Zielen erhöhter Verkehrssicherheit, leistungsfähiger Verkehrsabwicklung und verminderter Umweltbelastungen an. Hierzu kann eine intelligente Nutzung des vorhandenen Straßennetzes unter Ausschöpfung aller Kapazitätsreserven ein erster Schritt sein.

Eine Schlüsselrolle kommt dabei der kommunalen Parkraumpolitik zu. Da das Land künftig keine Parkhäuser in Zentren und Nebenzentren mehr fördern wird, müssen die vermehrte Ausweisung von Anwohnerparkzonen und eine abgestufte Parkraumbewirtschaftung durch die Kommunen geprüft werden.

Für den Rad- und Fußgängerverkehr ist die Schaffung eines sicheren, durchgehenden Netzes weiterhin eine wichtige städtebauliche und verkehrspolitische Aufgabe.

Um die Innenstädte vom Autoverkehr zu entlasten, geht es neben der Sicherstellung der Verträglichkeit des für die Wirtschaft und die Städte unumgänglichen Autoverkehrs vor allem darum, für zahlreiche kurze Wege die nicht motorisierten, umweltfreundlichen Verkehrsarten stärker zu fördern und den öffentlichen Verkehr zu stärken.

Der vorliegende Haushaltsentwurf sieht für die Förderung des kommunalen Straßenbaus, einschließlich des straßenbezogenen ÖPNV, Bundesfinanzhilfen in Höhe von insgesamt 320 Mio DM vor.

Nach dem GVFG sind von diesen Bundesfinanzhilfen 48 Mio DM zugunsten des ÖPNV umzuschichten, so daß für den kommunalen Straßenbau 272 Mio DM verbleiben.

Zu den Bundesfinanzhilfen kommen komplementäre Landesmittel in Höhe von 150,7 Mio DM hinzu.

#### **Denkmalschutz und Denkmalpflege**

Denkmalschutz und Denkmalpflege tragen dazu bei, das bedeutende kulturelle Erbe des Landes zu bewahren und Städte und Dörfer lebenswert zu gestalten.

Die staatliche Förderung setzte bislang in der Bevölkerung beachtliche Energien frei, wenn es um die Erhaltung und die Herrichtung von Bau- und Bodendenkmälern sowie um deren Einbindung in die neu zu gestaltende Umwelt ging.

Die Denkmalförderung durch das Land hat sich bewährt; so hat sie zu zahlreichen privaten und öffentlichen Initiativen in der Denkmalpflege geführt. Die Zuwendungen des Landes zur Realisierung denkmalpflegerischer Maßnahmen lösen stets ein Vielfaches an Investitionen, vor allem im Bereich mittelständischer Handwerksbetriebe, aus; sie sichern bzw. schaffen zahlreiche qualifizierte Arbeitsplätze. Im Jahre 1991 ist vorgesehen, die Denkmalpflege auszuweiten.

Die Mittel für die Denkmäler im Eigentum der Gemeinden und Gemeindeverbände und für die bodendenkmalpflegerischen Maßnahmen sind um 12,0 Mio DM auf 30,0 Mio DM erhöht worden.

Zur Förderung kleinerer privater Denkmalpflegemaßnahmen stehen den Gemeinden und Gemeindeverbänden Pauschalzuweisungen von 11,5 Mio DM, das ist im Vergleich zu 1990 eine Erhöhung um 1,5 Mio DM, zur Verfügung. Für die private und kirchliche Denkmalpflege sind 25,8 Mio DM angesetzt.

### **Grundstücksfonds**

In den Grundstücksfonds des Landes Nordrhein-Westfalen befinden sich zur Zeit rund 140 Brachflächen. Der zur Verfügung stehende Bereitstellungsrahmen wird weitgehend zur Aufbereitung, Erschließung und Verwertung der erworbenen Brachflächen benötigt, damit die Grundstücksfonds ihre Aufgabenstellung als zentrales Instrument des Landes zur Reaktivierung von Zechen-, Industrie- und Verkehrsbrachen weiterhin gerecht werden.

Der Ankauf weiterer Brachflächen steht nicht mehr im Mittelpunkt der Tätigkeit der Grundstücksfonds, sondern deren Verwertung; doch werden stets "Problemfälle" an die Grundstücksfonds herangetragen, für die aus strukturpolitischen oder städtebaulichen Gründen kurzfristige Lösungen gefunden werden müssen.

Der anhaltende Strukturwandel führt dazu, daß noch Flächen freiwerden, die für die städtebauliche und wirtschaftliche Entwicklung von Städten und Gemeinden eine zentrale Rolle spielen. Ein erforderlicher Ankauf solcher Flächen kann im Jahr 1991 nur aus Erlösen der Grundstücksfonds erfolgen, die nach der Bestimmung des Haushalts revolving eingesetzt werden müssen.

### **Luftfahrt**

Seine führende Stellung als Wirtschafts- und Industriezentrum in der Bundesrepublik Deutschland und der Europäischen Gemeinschaft will das Land Nordrhein-Westfalen auch künftig behalten und ausbauen. Hierzu ist auch ein leistungsfähiges Luftverkehrsangebot erforderlich. Die Landesregierung entwickelt derzeit ihr Luftverkehrskonzept fort.

Die hohe Siedlungsdichte im größten Ballungsraum Deutschlands verlangt, daß dabei die Belange des Umweltschutzes (Lärm- und Landschaftsschutz, Verringerung der Abgasbelastungen) besonders berücksichtigt werden.

Neben dem Luftverkehr auf den internationalen Verkehrsflughäfen Düsseldorf, Köln/Bonn und Münster/Osnabrück kommt dem Regionalluftverkehr besonders im innerdeutschen Verkehr wachsende Bedeutung zu.

Nach wie vor streben wir die Kooperation der internationalen Verkehrsflughäfen Rhein-Ruhr in Düsseldorf und Köln/Bonn an.

Wegen erheblicher Schwierigkeiten im Bewertungsverfahren der materiellen und immateriellen Vermögenswerte sowie noch nicht abschließend geklärter komplexer gesellschaftsrechtlicher Fragen kann der ursprünglich in Aussicht genommene Termin - 01.01.1991 - nicht gehalten werden.

Der Flughafen in Düsseldorf ist an das S-Bahn-Netz angebunden.

Diese Anbindung ist nicht mehr ausreichend. Ergänzend fordert das Land Nordrhein-Westfalen hier die Einrichtung eines IC-Haltes.

Neben der geplanten Anbindung des Flughafens Köln/Bonn an das S-Bahn-Netz (Linie Flughafen Köln-Bonn - Köln-Hauptbahnhof) sieht die Landesregierung eine zusätzlich Verknüpfung und Anbindung an die ICE-Neubaustrecke Köln-Frankfurt als unabdingbar an.

Bei der Flugsicherheit stellen die vermehrten Flugbewegungen erhöhte Anforderungen an die Bodenleitsysteme sowie an die Sicherheitskontrollen der Passagiere und des Frachtgutes.

Für den Flugplatzausbau und die Flugplatzerneuerung sind 1991 Ausgaben in Höhe von 10,0 Mio DM vorgesehen; ergänzt werden diese durch Mittel für Maßnahmen nach dem Strukturhilfegesetz (3,4 Mio DM). Hierunter fallen auch Maßnahmen zum Lärm- und Umweltschutz.

Außerdem ergeben sich erhebliche Aufwendungen für die Errichtung des Abfertigungsgebäudes in Münster/Osnabrück.

Hierfür sind Haushaltsmittel in Höhe von 15 Mio. DM (ZIN) im Haushalt 1991 vorgesehen.

Die Förderung der Luftfahrt (u.a. zur Beschaffung von Landesystemen, Fernmelde- und Navigationsgeräten) erfordert Haushaltsmittel in Höhe von 1,3 Mio DM.

Die Sicherheitsmaßnahmen bedingen einen Aufwand in Höhe von 4,617 Mio DM.

### **Öffentlicher Personennahverkehr**

Die Hilfen des Landes zum weiteren Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs bleiben wie in den vergangenen Jahren ein Schwerpunkt des Verkehrshaushaltes.

Mit den Ansätzen des Haushalts 1991 setzt das Land Nordrhein-Westfalen die bewährte Vorrangpolitik für den öffentlichen Personennahverkehr fort, da nur so die weiter wachsenden Verkehrsleistungen umweltverträglich erbracht werden können.

### **S-Bahn-Bau**

Das Land beteiligt sich an den Kosten des S-Bahn-Baus und den diese ergänzenden Anlagen.

So wird mit Bundes- und Landesmitteln in Höhe von 50,3 Mio DM der Bau von Pkw-Stellplätzen und Fahrradstellplätzen gefördert. Die Ausrüstung von 50 S-Bahn-Stationen mit behindertengerechten Zugängen bedingt ein Kostenvolumen von 53,5 Mio DM. Der Landesanteil für die laufenden und die angestrebten S-Bahn-Vorhaben beläuft sich auf voraussichtlich 520,0 Mio DM.

### **Kommunale ÖPNV-Infrastrukturmaßnahmen**

Das Rückgrat der Infrastruktur für den ÖPNV in den Ballungsräumen soll ein leistungsfähiges städtisches und regionales Schienenverkehrssystem bilden. Es liegt in der Kontinuität der Landesverkehrspolitik, dieses System zu einem integrierten Gesamtnetz weiterzuentwickeln.

Der vorliegende Haushaltsentwurf 1991 sieht für die Förderung der kommunalen ÖPNV-Infrastrukturmaßnahmen 310,58 Mio DM originäre Bundesfinanzhilfen und 190,29 Mio DM komplementäre Landesmittel vor.

### **Stadtbahnbau**

Beim Aufbau des Stadtbahnnetzes wurde in den hochverdichteten Kernbereichen unserer Großstädte begonnen, da dort die Verkehrsprobleme am dringendsten sind. Weil die Lösung dieser Aufgabe bisher nur mittels unterirdischer Trassenführung möglich schien, wurden vielfach kostenintensive und zeitaufwendige Tunnelbauwerke gebaut.

Inzwischen hat sich die Situation verändert. Beim Stadtbahnbau geht es jetzt darum, den Ausbau im Ballungsgebiet Rhein-Ruhr, im Raum Köln-Bonn und im Raum Bielefeld schneller zu vollenden und dabei oberirdischen Beschleunigungsmaßnahmen Vorrang zu geben. Nach dem Grundsatz "Soviel Beschleunigung an der Oberfläche wie möglich, Tunnelführung nur da, wo nötig", wird die Landesregierung Anfang 1991 eine Fortschreibung des Ausbauplanes vorlegen.

Den größten Teil der bis Ende 1990 fertiggestellten rd. 255 km Stadtbahnstrecken stellen schon heute mit rd. 70 % - das sind rd. 178 km - die oberirdischen Abschnitte dar.

Das Verkehrsaufkommen konnte auf den fertiggestellten Stadtbahnstrecken z.B. in Dortmund, Bochum, Essen, Düsseldorf und auch im Köln/Bonner-Raum zwischen 30 % und 50 % und teilweise sogar darüber hinaus gesteigert werden.

In den nächsten zwei Jahren stehen noch bedeutsame Streckeneröffnungen an:

So wird im Jahre 1991 die gesamte Innenstadt von Bielefeld unterfahren sein. Damit hat Bielefeld die Chance, durch eine strikte Parkraumbewirtschaftung in der Innenstadt hohe Verkehrspotentiale vom Auto auf die Schiene zu verlagern.

Ebenfalls 1991 wird in Essen durch die Betriebsaufnahme im Zuge der Ost-West-Spange vom Viehofer Platz bis zum Berliner Platz der Stadtbahnbau im engeren Innenstadtbereich abgeschlossen sein.

### **Beschleunigungsmaßnahmen**

Schwerpunkt der Verkehrspolitik des Landes für den ÖPNV ist das Beschleunigungsprogramm für das oberirdische Schienennetz.

Ziel dieses Beschleunigungsprogramms ist es, alle oberirdisch geführten Schienenstrecken, die nicht stadtbahnmäßig ausgebaut werden, kurz- bis mittelfristig kostengünstig schneller und attraktiver zu gestalten. Die öffentlichen Verkehrsmittel sollen an jeder Haltestelle pünktlich eintreffen und den Fahrgast schnell an sein Ziel bringen. Die Haltestellen sollen wettergeschützt, vom Individualverkehr weitgehend abgesichert und der jeweiligen städtebaulichen Situation angepaßt werden.

Hierzu haben die Städte und Verkehrsunternehmen auf Initiative des Landes für kommunale Schienenstrecken Beschleunigungskonzepte erarbeitet.

Die Umsetzung dieser Beschleunigungskonzepte für oberirdische Schienenstrecken geht jetzt zügig voran. Das Gesamtprogramm mit einem Volumen von rd. 500 Mio DM ist in der mittelfristigen Finanzplanung abgesichert. Bis Ende 1990 werden bereits für rd. 2/3 des Bauvolumens Bewilligungsbescheide erteilt sein.

Allerdings stößt die Durchsetzung der Beschleunigungsmaßnahmen in einzelnen Städten wegen des notwendig höheren Ausbaustandards für die Schienenfahrzeuge und der dadurch manchmal entfallenden Parkplätze am Straßenrand auf gewisse Schwierigkeiten.

Beschleunigungsmaßnahmen für Busse (z.B. Bus-Sonderspuren, Bevorrechtigungen an Signalanlagen und Verkehrsleitsystemen) werden aus Mitteln des kommunalen Straßenbaus gefördert. Hierfür sind 1991 rd. 45 Mio DM an Zuwendungen vorgesehen.

Bei den rechnergesteuerten Betriebsleitsystemen, die aus Mitteln für den kommunalen ÖPNV gefördert werden, ist zunächst ein Förderbetrag von 13 Mio DM eingeplant. Mittelfristig muß hier mit einem Gesamtvolumen von rd. 220 Mio DM gerechnet werden.

Das Land Nordrhein-Westfalen wird sich dieser Probleme annehmen und sich dafür einsetzen, daß die Beschleunigungskonzepte bis 1995 realisiert sind.

Deshalb konnte die ursprüngliche Planung des Landes, die meisten Beschleunigungskonzepte bis 1992 zu realisieren, nicht erfüllt werden.

### **Park-and-Ride-Anlagen**

Als wichtiges Bindeglied zwischen dem Individualverkehr und dem ÖPNV wird der Aufbau eines Park-and-Ride- und Bike-and-Ride-Systems intensiv gefördert. Alle Vorhaben, die die verkehrlichen und wirtschaftlichen Voraussetzungen erfüllen, werden kurzfristig in das Förderprogramm aufgenommen.

Bis Ende 1990 werden an Haltestellen kommunaler Verkehrsbetriebe und an S-Bahn-Haltestellen rd. 14.650 P + R-Stellplätze und 11.280 B + R-Stellplätze zur Verfügung stehen bzw. in die Förderung aufgenommen und damit finanziell abgesichert sein.

Mittelfristig wird eine Zielgröße von 25.000 P + R-Plätzen angestrebt. Wenn entsprechende Flächen vorhanden sind, könnte dieses Ziel bis etwa 1995 erreicht werden.

### **Zusammenarbeit der Verkehrsunternehmen**

Nach rd. 20jähriger Förderung von Verkehrsgemeinschaften und Verkehrsverbänden wurden die ursprünglichen Zielsetzungen der Verbundförderung weitestgehend verwirklicht.

Die zukünftige Kooperationsförderung hat sich an aktualisierten Zielsetzungen zu orientieren, wie sie bereits im Vertragswerk über die Neuorganisation des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr Eingang fanden.

Gegenwärtig werden im Auftrag des Landes die Infrastrukturkosten der Verkehrsunternehmen landesweit ermittelt. Wenn die Ergebnisse im Frühjahr 1991 vorliegen, wird zu beraten sein, welche haushaltsmäßigen Konsequenzen sich ab 1992 daraus ergeben.

### **"Ticket 2000"**

Neben den Förderansätzen für die bisherige Verbundförderung sieht der Haushaltsplanentwurf eine Einführungshilfe zur Umweltkarte des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr in Höhe von 14 Mio DM vor.

Das mit dem Schlagwort "Ticket 2000" einhergehende Maßnahmenbündel umfaßt im wesentlichen Vereinfachungen der Tarifstruktur, Preissenkungen und die Übertragbarkeit von Angeboten.

Mit dem "Ticket 2000" eröffnen sich Chancen, die Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs zu steigern und mehr Autonutzer als bisher zum Umstieg auf Busse und Bahnen zu motivieren.

### **Förderung der Verkehrsunternehmen**

Für die gesetzliche Ausgleichspflicht nach § 45 a Personenbeförderungsgesetz sind im Entwurf des Haushaltsplans 269 Mio DM veranschlagt.

Im Rahmen des Investitionshilfeprogramms bezuschußt das Land mit Priorität die Beschaffung moderner Fahrzeuge des Linienverkehrs der Verkehrsunternehmen außerhalb des VRR.

Es wird angestrebt, das IHP auch für die übrigen Räume des Landes in die Infrastrukturhilfe überzuführen und dabei neue Techniken und Umweltbelange (z.B. Niederflurtechniken und Rußfilter) besonders zu berücksichtigen.

Von großer verkehrs- und strukturpolitischer Bedeutung für die regionale Aufschließung - besonders in den Randzonen der Ballungsgebiete - sind die nicht-bundeseigenen Eisenbahnen (NE), weil sie dem Trend zur Verlagerung des Güterverkehrs auf die Straße entgegenwirken. Das Land wird - wie bisher - die NE im Rahmen seiner Möglichkeiten weiterhin unterstützen. Hier sind im wesentlichen Finanzhilfen zur Aufrechterhaltung der Betriebssicherheit des Schienenwegs (Oberbauzuschüsse), zur Durchführung von Rationalisierungsmaßnahmen und zur Verbesserung der Sicherheit an Bahnübergängen vorgesehen.

Daneben erhalten die NE des öffentlichen Verkehrs nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz Ausgleichszahlungen für die Abgeltung betriebsfremder Lasten - im wesentlichen Betriebskosten von Kreuzungsanlagen sowie Ruhegehälter und Renten.

Für das Haushaltsjahr 1991 sind für diesen Bereich 21,4 Mio DM vorgesehen.

### **Binnenwasserstraßen**

Als einem wesentlichen Bestandteil der Verkehrsinfrastruktur kommt den Binnenwasserstraßen große Bedeutung für die Industrie des Landes Nordrhein-Westfalen zu.

Als umweltfreundlicher Verkehrsträger trägt die Binnenschifffahrt nachhaltig zur Entlastung der Straßen bei.

Die vorgesehenen Ausgaben des Landes für den Ausbau der rheinisch-westfälischen Kanäle sowie der Weststrecke des Mittellandkanals belaufen sich im Haushaltsjahr 1991 auf 52,7 Mio DM.

### **Landesstraßenbau**

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

Die Schwerpunkte im Landesstraßenbau konzentrieren sich auf

- die Erfüllung des Landesstraßenbausbauplanes,
- Verbesserungen im Landesstraßennetz sowie
- Erhaltungsinvestitionen.

Bei der Planung und Realisierung der notwendigen Straßenneu- und -ausbaumaßnahmen hat die Straßenbauverwaltung dafür zu sorgen, daß die Investitionen den Aspekten der Umwelt und des Lärmschutzes in gebührendem Umfang Rechnung tragen. Dazu wird zur Zeit mit dem MURL eine Regelung

erarbeitet, die insbesondere für Landesstraßen die Umweltverträglichkeitsprüfung gesetzlich festschreibt. Diese Regelung wird in Anlehnung an die Bestimmungen ausgestaltet, die seit dem 1.8.1990 für Bundesfernstraßen gelten. Verfahrensmäßig und inhaltlich sollten sie die seit Jahren bestehenden naturschutzrechtlichen Eingriffsregelungen ergänzen.

Der Entwurf des Landeshaushaltes sieht für die o.a. Vorhaben insgesamt 358,5 Mio DM vor. Darüber hinaus sind für Entwurf, Planung und Bauaufsicht 132,64 Mio DM sowie für Unterhalt und Instandsetzung 141,80 Mio DM eingeplant.

### **Straßenverkehrssicherheit**

Die Mittel für Maßnahmen zur Sicherheit im Straßenverkehr sind 1991 von Konsolidierungsmaßnahmen innerhalb des Landeshaushalts ausgenommen und wie 1990 mit 6,15 Mio DM dotiert.

Besondere Aufmerksamkeit wird die Landesregierung auch 1991 bei der Verkehrsaufklärung der Zielgruppe der Kinder im Straßenverkehr zukommen lassen, weil Kinder nach wie vor im Straßenverkehr besonders gefährdet sind. Damit wird zugleich ein Wunsch der Konferenz der Jugendminister und -senatoren der Länder aufgegriffen. Die rege Beteiligung am Landeswettbewerb "Sicherer Schulweg" bestätigt die Aktualität des Themas in der Bevölkerung und läßt gute Anregungen erwarten. Nach Abschluß des Wettbewerbs im Sommer 1991 wird zu Beginn des Schuljahres 1991/92 erstmalig der NRW-Verkehrssicherheitspreis verliehen.

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