

ca 70 Seiten



Ministerium für
**Stadtentwicklung
und Verkehr**
des Landes
Nordrhein-Westfalen



Stadterneuerung und Verkehr 1995

- Stadtentwicklung und Stadterneuerung
- Denkmalschutz und Denkmalpflege
- Öffentlicher Personennahverkehr
- Kommunaler Straßenbau
- Radwege
- Schienenverkehr
- Straßenverkehr
- Luftverkehr
- Verkehrssicherheit

Über 2 Milliarden Mark für Investitionen

Einführung in den Haushalt des
Ministeriums für Stadtentwicklung und Verkehr
Einzelplan 15

NRW.



Ministerium für Stadtentwicklung und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen

Der Minister

An die
Präsidentin des Landtags Nordrhein-Westfalen
Frau Ingeborg Friebe, MdL
Platz des Landtags 1

40221 Düsseldorf

Breite Straße 31
40213 Düsseldorf
Telefon
(0211) 837-43 00
Telefax
(0211) 837-45 50

Aktenzeichen: III A 4-09-03

Datum 8. 9. 1994

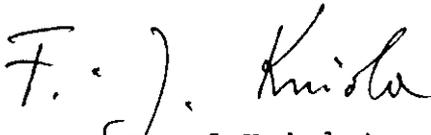
Betr.: Einführung in den Haushalt 1995 des Ministeriums für
Stadtentwicklung und Verkehr (Einzelplan 15)

Sehr geehrte Frau Präsidentin,

anliegend übersende ich eine zusammenfassende Einführung für
die parlamentarischen Beratungen über den Etat meines Ge-
schäftsbereichs. Beteiligt sind der Ausschuß für Städtebau und
Wohnungswesen, der Verkehrsausschuß und der Kulturausschuß.

Mit der Bitte um Weiterleitung an die Mitglieder dieser Aus-
schüsse füge ich 300 Überstücke bei.

Mit freundlichen Grüßen


(Franz Josef Kniola)

Impressum

Herausgegeben vom

**Ministerium für Stadtentwicklung und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen**

Referat Presse und Öffentlichkeitsarbeit

Breite Straße 31

40190 Düsseldorf

Verantwortlich: Michael Gaedtke

Telefon: 0211-837-4340

Telefax: 0211-837-4566

1/95

Düsseldorf, September 1995

Inhalt

1	Einleitung	3
	■ Investitionsschwerpunkte.....	3
	■ Bahnreform und Regionalisierung des SPNV	4
	■ Fortführung des GVFG.....	5
	■ Den Bund nicht aus der Verantwortung entlassen.....	7
	■ Fördermittel der Europäischen Union	7
2	Stadtentwicklung und Stadterneuerung	9
	■ Zügige Umsetzung unter Verzicht auf aufwendige Maßnahmen	10
	■ Schwerpunkte der Stadterneuerung.....	10
	■ Förderung in Stadtteilen mit besonderem Erneuerungsbedarf.....	11
	■ Förderung in den Kohlegebieten.....	12
	■ Förderung an den Stahlstandorten.....	12
	■ Arbeitersiedlungen	13
	■ Historische Stadt- und Ortskerne.....	13
	■ Umnutzung von Baudenkmalern und stadtbildprägenden Gebäuden	14
	■ Denkmalschutz und Denkmalpflege.....	14
	■ 3,2 Mio. Mark für herausragende landeseigene Baudenkmäler.....	16
	■ Förderung der Industriemuseen	16
	■ Preußen-Museum Nordrhein-Westfalen.....	16
	■ Zwischenpräsentation der Internationalen Bauausstellung Emscher Park IBA	17
	■ Reaktivierung von Flächen durch den Grundstücksfonds.....	19
	■ Grundstücksfonds-Strukturprogramm.....	20
	■ Mobilisierung gewerblicher Bauflächen.....	21
	■ Städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen.....	23
	■ Standortaufbereitung Wohnungsbau.....	23
	■ Mobilisierung von Wohnbauland.....	24
	■ 452 Mio Mark für die Modernisierung der straßenbezogenen kommunalen Verkehrs- und ÖPNV-Infrastruktur	25
	■ Ausbau des Radwegenetzes.....	26

3	Nahverkehr auf der Schiene	29
	■ Erweiterung des Stadtbahnnetzes.....	29
	■ Umsetzung der Beschleunigungskonzepte.....	30
	■ Aus- und Restausbau des S-Bahn-Netzes.....	31
	■ Bau von Park-and-Ride-Anlagen	33
	■ Bau von Bike-and-Ride-Stellplätzen.....	33
	■ Förderung der Verkehrsunternehmen.....	33
	■ Firmentickets und Parkraumbewirtschaftung.....	34
	■ Semester-Ticket für Studierende.....	35
	■ Fahrzeugförderung.....	35
	■ Zusammenarbeit der Verkehrsunternehmen.....	36
	■ Bedarfsplanung des Bundes.....	36
	■ Förderung der europäischen Schnellbahnen	39
4	Gütertransport auf Bahn und Binnenschiff	41
	■ Standortraumkonzeption für Güterverkehrszentren..	41
	■ Förderung nichtbundeseigener Eisenbahnen	42
	■ Ausbau der Binnenwasserstraßen	42
5	Verbesserung der Straßeninfrastruktur.....	45
	■ Bundesfernstraßen	45
	■ A 44 - Ilvericher Rheinquerung.....	47
	■ Investitionen in das Landesstraßennetz.....	48
	■ Unterhaltung und Instandsetzung von Landesstraßen und Bundesfernstraßen	48
	■ Mehr Sicherheit im Straßenverkehr.....	49
	■ Telematik im Straßenverkehr.....	49
	■ Minderung der Umweltbelastungen durch den Straßenverkehr	50
6	Stärkung der Luftfahrtinfrastruktur.....	53
7	Forschung.....	55
	■ Verkehrsprognose NRW	55
	■ Ressortforschung.....	55
8	Beratungsangebote für Brandenburg.....	57

Einleitung

Der Entwurf des Haushaltsplans für das Jahr 1995 sieht im Einzelplan des Ministeriums für Stadtentwicklung und Verkehr Ausgaben in Höhe von insgesamt 2,974 Mrd DM vor. Damit liegt der Haushaltsansatz um 72,0 Mio DM niedriger als im Vorjahr. Zusätzlich ist zu berücksichtigen, daß mit dem Nachtragshaushaltsentwurf 1994 eine globale Minderausgabe in Höhe von 98,4 Mio DM in den Einzelplan 15 eingestellt wurde, die bereits das Haushaltsvolumen 1994 entsprechend verringert. Der Mittelrückgang ist im wesentlichen auf die Fortsetzung der Konsolidierungsbemühungen der Landesregierung und die damit verbundenen notwendigen Einsparungen in allen Bereichen sowie auf den Rückgang bei den Stadterneuerungsmitteln des Bundes zurückzuführen.

Weiterhin stellen die Investitionsausgaben mit 2.065,3 Mio DM den größten Ausgabeblock dar. Ihr Anteil am Haushalt des Ministeriums für Stadtentwicklung und Verkehr liegt bei 69,4 % und bezogen auf den gesamten Haushalt des Landes bei 21,3 %. Berücksichtigt man die im Einzelplan des Finanzministeriums (Einzelplan 20) ausgewiesenen Stadterneuerungs- und Denkmalschutzmittel im Rahmen des Steuerverbundes von 352 Mio DM, beträgt der Anteil 24,9 % der Investitionsausgaben des Landeshaushalts.

Bei der Verteilung der Mittel sollen im Jahre 1995 folgende Schwerpunkte gesetzt werden:

Investitionsschwerpunkte

- Mit 1,774 Mrd DM dienen mehr als die Hälfte aller aus dem Einzelplan 15 zu tätigen Ausgaben der Förderung des ÖPNV einschließlich des straßenbezogenen ÖPNV.
- 0,926 Mrd. DM werden dem Straßenbau zugutekommen.
- Für die Stadterneuerung und den Denkmalschutz sind Ausgaben in Höhe von 460,0 Mio DM bzw. 52,4 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 eingegangener Verpflichtungen aus den vergangenen Programmjahren.

- Für die Weiterförderung begonnener und für neue Maßnahmen steht im Bereich der Stadterneuerung in 1995 ein Bewilligungsrahmen wie im Vorjahr von 390 Mio. DM zur Verfügung.

Bahnreform und Regionalisierung des SPNV

Künftig können die Menschen direkt vor Ort in den Städten und Gemeinden entscheiden, welchen ÖPNV und welchen Schienenpersonennahverkehr sie haben wollen.

Dies ist eines der zentralen Ergebnisse der Bahnstrukturreform und der Regionalisierung des SPNV, die nach schwierigen Verhandlungen zwischen dem Bund und den Ländern Ende 1993 beschlossen wurden.

Die Deutsche Bahn AG als Nachfolger der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn wird von 1996 an nur noch für Fernverkehrsprodukte wie ICE, EuroCity/InterCity und InterRegio als eigenwirtschaftlicher Anbieter auftreten.

Die Produkte des Nah- und Regionalverkehrs wie S-Bahn, CityBahn und Regionalbahn werden hingegen in die Aufgaben- und Finanzverantwortung der Länder bzw. der kommunalen Gebietskörperschaften übergeführt.

Bei der Zustimmung zur Bahnreform war für die Länder u.a. ausschlaggebend, daß die Bahn die Aufrechterhaltung des Schienenpersonennahverkehrs auf der Grundlage der 1993/94 geltenden Fahrpläne der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn bis zum Jahre 1997 garantiert hat und daß Streckenstillegungen während dieser Zeit nur im Einvernehmen mit den Ländern vorgenommen werden sollen.

Außerdem konnte gesichert werden, daß der Bund die Zahlung für die gegenwärtigen Leistungen des Schienenpersonennahverkehrs auf Dauer gewährleistet.

Zum Ausgleich der finanziellen Belastung, die sich künftig aus der Regionalisierung ergibt, fließen den Ländern von 1996 an Transferleistungen des Bundes zu. Die anfangs insgesamt 8,7 Mrd. DM Transfermittel erhöhen sich in den Folgejahren auf 12 Mrd. DM für alle Länder. Das Land NRW erhält davon im Jahr 1996 1,3 Mrd. DM; der Betrag steigt im Jahr 1997 unter Berücksichtigung eines umgeschichteten GVFG-Anteils auf 1,9 Mrd. DM an.

Nicht nur die Regionalisierung, sondern auch Rechtsänderungen auf der Ebene der Europäischen Union machen es notwendig, den gesamten ÖPNV neu zu ordnen und diese Änderungen in Landesrecht umzusetzen.

Zur Vorbereitung dieses Gesetzentwurfes hat die Landesregierung bereits im Januar 1994 einen breiten offenen Dialog mit den Parteien, Verbänden und Organisationen eingeleitet, die den ÖPNV gestalten oder von ihm betroffen sind. Die Stellungnahmen der Organisationen zu einem umfangreichen Fragenkatalog zeigen, daß es für den Inhalt eines Regionalisierungsgesetzes in NRW eine breite Übereinstimmung gibt.

Das Landesregionalisierungsgesetz, das im Entwurf der Landesregierung bereits vorgelegen hat, soll bald beim Landtag eingebracht werden.

Fortführung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes

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.

Der bundesweite Finanzrahmen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) läßt sich vor dem Hintergrund der nunmehr geltenden Vorschriften wie folgt skizzieren :

- im Jahre 1991 durch die deutsche Vereinigung Erhöhung des Finanzrahmens von 2,6 Mrd. DM auf 3,28 Mrd. DM
- im Jahre 1992 Aufstockung um 1,5 Mrd. DM von 3,28 Mrd. DM auf 4,78 Mrd. DM und
- in den Jahren 1993 bis 1995 Aufstockung um je 3,0 Mrd. DM von 3,28 Mrd. DM auf je 6,28 Mrd. DM.

Dabei ist zu berücksichtigen, daß gleichzeitig der Ausgleich im Ausbildungsverkehr für die Bahnbus-Gesellschaften auf die Länder dauerhaft übertragen wurde.

Von 1992 an gingen 80% der Mittel in die Programmkompetenz der Länder, 20% verblieben beim Bund. In den Jahren 1993 und 1994 wurden je 400 Mio DM von den alten zu den neuen Ländern umverteilt. Im Jahre 1995 steht den alten Ländern nunmehr der gesetzlich festgelegte Anteil von 75,8% am Gesamtfinanzrahmen von 6,28 Mrd. DM = 4,75 Mrd. DM ungekürzt zur Verfügung.

Entsprechendes gilt für das Jahr 1996, nachdem im Zusammenhang mit der Bahnstrukturreform die ursprünglich bis 1995 befristete Aufstockung der Finanzmittel auf 6,28 Mrd. DM um ein Jahr ausgedehnt wurde.

Von 1997 an sinkt der Finanzrahmen des GVFG dann um 3,0 Mrd. DM auf 3,28 Mrd. DM.

Im Rahmen der Verhandlungen zur Bahnstrukturreform konnte jedoch erreicht werden, daß gleichzeitig, d.h. von 1997 an, die Mittel für die Länder nach dem Regionalisierungsgesetz des Bundes um 3,3 Mrd. DM auf jährlich 12 Mrd. DM erhöht werden.

Man kann an den dargestellten Veränderungen des Finanzrahmens - wenn auch auf relativ hohem Niveau - und der bis Ende 1993 herrschenden Unsicherheit über den Fortbestand und die finanzielle Ausstattung des GVFG erkennen, daß dadurch eine kontinuierliche Förderpolitik und Investitionsentscheidungen erschwert wurden.

Die Landesregierung wird mit dem Entwurf des Regionalisierungsgesetzes NW vorschlagen, die Mittel, die den Ländern im Rahmen des Regionalisierungsgesetzes des Bundes als Ersatz für die fortfallenden Bundesfinanzhilfen nach dem GVFG ab dem Jahre 1997 gewährt werden, ganz überwiegend für Investitionen zu verwenden. Auf diesem Weg können

- die Finanzierungsunsicherheiten beseitigt,
- die notwendige Kontinuität in der Förderpolitik des Landes für die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden - insbesondere in der Vorrangpolitik für den ÖPNV - wiederhergestellt und
- die dringend erforderlichen Investitionen fortgeführt werden.

Den Bund nicht aus der Verantwortung entlassen

Wir erwarten von der Bundesregierung, daß sie sich ihrer Verantwortung für den Städtebau bewußt ist und damit die Zusagen einlöst, die sie in den vergangenen Jahren gegeben 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, im Jahr 1993 vollständig gestrichen hat und ab 1994 nur noch Bundesfinanzhilfen in einer völlig unzureichenden Höhe gewährt.

Die Zuwendungen an das Land Nordrhein-Westfalen reduzierten sich dadurch von 173 Mio DM (1990) auf 100 Mio DM (1991). Im Jahre 1993 erhielt Nordrhein-Westfalen keine Bundesfinanzhilfen mehr, ab 1994 : 20 Mio. DM jährlich. Mit dieser Höhe bleibt die Bundesregierung weit hinter den berechtigten Erwartungen der alten Länder zurück.

Die Bundesmitfinanzierung für die alten Länder muß wieder auf die ursprünglich vereinbarte Höhe von 660 Mio DM gebracht werden, um die strukturpolitisch wichtigen Stadterneuerungsaufgaben mit hoher Priorität fortsetzen zu können.

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.

Fördermittel der Europäischen Union

Die Politik des Ministeriums für Stadtentwicklung und Verkehr wird durch Mittel des Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung für Gebiete mit rückläufiger industrieller Entwicklung unterstützt.

Bei der Fortschreibung des NRW-EU-Programms Ziel-2 für die Jahre 1994 bis 1996 hat das MSV erreicht, daß in den Förderkatalog der Ausbau von Verkehrsinfrastrukturen im Zusammenhang mit dem Bedarf für die Entwicklung der kleinen und mittleren Unternehmen in Nordrhein-Westfalen aufgenommen wird.

Durch die Neuaufnahme dieses Abschnitts im Operationellen Programm des Landes können nach Billigung durch die Europäische Kommission sowohl Güterverkehrszentren als auch Flughäfen gefördert werden.

Konkret geht es um die Förderung des Güterverkehrszentrums in Herne und des Flughafens in Dortmund mit insgesamt 75 Mio DM. Die Förderung dieser Projekte erfolgt durch die Gemeinschaftsinitiativen RECHAR und RESIDER.

Auch für die Wiedernutzbarmachung von Industriebrachen und Militärfeldern, Verbesserung ihres Umfeldes und der Umweltqualität sowie für den Abbau von entwicklungsstörenden Folgen der Frühindustrialisierung sind Mittel aus dem Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung bereitgestellt.

Das Land Nordrhein-Westfalen beabsichtigt, für die Wiedernutzbarmachung von Industrieflächen in den Jahren 1994 bis Ende 1996 insgesamt 252 Mio DM mit Hilfe der Europäischen Union aufzubringen.

Wie bereits in den letzten Jahren wird das Ministerium für Stadtentwicklung und Verkehr die speziellen Förderprogramme der Europäischen Union auf ihre Fördertauglichkeit für nordrhein-westfälische Projekte überprüfen und entsprechende Anträge stellen.

Stadtentwicklung und Stadterneuerung

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.

Die nordrhein-westfälischen Kommunen stehen vor den Herausforderungen, ausreichend Flächen bereitzustellen, die Infrastruktur zu unterhalten und weiterzuentwickeln und die Qualität der Lebensbedingungen ihrer Bürger zu verbessern.

Der Strukturwandel im Bereich von Bergbau und Industrie schafft gravierende Probleme für die betroffenen Städte. Durch das Wiederauftreten der überwunden geglaubten Wohnungsnot erhält die Bereitstellung ausreichender Wohnbauflächen hohe Priorität.

Den Belangen der Umwelt kommt nach wie vor große Aufmerksamkeit zu, und auch die kontinuierliche Berücksichtigung des sozialen Ausgleichs gehört zu den Schwerpunkten in der nordrhein-westfälischen Stadtentwicklungspolitik.

Die Landesregierung hat in ihren Antworten auf die Großen Anfragen 21 "Möglichkeiten einer künftigen (Stadt-)Verkehrspolitik" und 26 "Die Stadt als Lebensraum" eine detaillierte Bilanz ihrer Bemühungen um eine sozial und ökologisch orientierte Stadt- und Verkehrsentwicklung vorgestellt und hieraus die kurz-, mittel- und langfristigen Handlungsschwerpunkte abgeleitet.

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 zu verbessern.

Bestehende Arbeitsplätze müssen gesichert und neue geschaffen werden. Wohnraum muß erhalten und neuer Wohnraum ermöglicht werden. Beim Bau neuer, großer Wohngebiete muß eine gute Abstimmung mit der Schieneninfrastruktur sichergestellt werden, um zusätzlichen Verkehr zu vermeiden.

Für die Weiterförderung begonnener und für neue Maßnahmen steht in 1995 - wie in 1994 - ein Bewilligungsrahmen von 390 Mio. DM zur

Verfügung, davon 370 Mio. DM Landes- und 20 Mio. DM Bundesmittel.

Der größte Teil davon sind Verpflichtungsermächtigungen zulasten späterer Haushaltsjahre. Hieraus ergibt sich die Notwendigkeit mit den Städten und Gemeinden über Umschichtungsmöglichkeiten in Bewilligungsrahmen zu reden.

Zügige Umsetzung unter Verzicht auf aufwendige Maßnahmen

In den mittelfristigen Programmen der Stadterneuerung, der Gemeindeverkehrsfinanzierung, des Denkmalschutzes und des Grundstücksfonds müssen in den 90er Jahren die großen Schwerpunkte der erhaltenden Stadterneuerung mit größerer Zielgenauigkeit angegangen und schneller realisiert werden. Insbesondere in der Verkehrsberuhigung, bei der Einrichtung von Tempo 30-Zonen und beim Bau von Radverkehrsanlagen 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

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 allem 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.

Durch die Förderung von Projekten zur Wiedernutzung von Brachflächen durch Gewerbe und Industrie sowie zur 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

Die Stadtentwicklungs- und Stadterneuerungspolitik hat in den 80er Jahren durch die Unterstützung des Strukturwandels dazu beigetragen, soziale Brüche in den Städten und Gemeinden Nordrhein-Westfalens zu vermeiden. Zunehmend ist jedoch festzustellen, daß durch aktuelle wirtschaftsstrukturelle Veränderungen einzelne Stadtteile und die dort wohnende Bevölkerung erhebliche wirtschaftliche und soziale Probleme erfahren.

Bei diesen Stadtteilen handelt es sich meist um hochverdichtete Innenstadtlagen oder um hochverdichtete Wohnsiedlungen der 60er und 70er Jahre, die hinsichtlich der Sozialstruktur, der Qualität der Wohnungen sowie des Arbeitsplatzangebotes zunehmende Merkmale der Instabilität aufweisen. Es gilt diese Stadtteile zu stabilisieren, bevor sie sich zu sozialen Brennpunkten entwickeln.

Das Land Nordrhein-Westfalen hat sich dieser Aufgabe gestellt und als einen Schwerpunkt für die Stadtentwicklungspolitik der 90er Jahre "Stadtteile mit besonderem Erneuerungsbedarf" benannt.

Ziel ist es, für diese Stadtteile, in denen besondere städtebauliche, wirtschaftliche, sozialstrukturelle und ökologische Defizite vorliegen, integrierte Handlungskonzepte zu erarbeiten.

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 Mittlereinsatz abzubauen. Dabei ist über geeignete Maßnahmen der Sozialarbeit und Arbeitsbeschaffung eine Beteiligung der dort lebenden Bevölkerung vorgesehen.

Die Stadtteile Duisburg-Hamborn/Marxloh, Hamm-Norden und Essen-Katernberg sind als besonders beispielhaft hervorzuheben aufgrund des integrierten Ansatzes, der Maßnahmen zur ökonomischen Entwicklung und sozialen Integration auf der Basis lokaler Zusammenarbeit ausgewogen verbindet. Sie haben für andere städtische Zonen mit ähnlichen Problemen einen besonders demonstrativen Charakter. Die zügige Umsetzung wird hier durch das Zusammenwirken aller betroffenen Ressorts der Landesregierung wirkungsvoll unterstützt.

Förderung 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 Förderung deutlich bevorzugt werden (ein Drittel des Mittelrahmens bei einem Einwohneranteil von rd. 26,5 %).

Förderung an den Stahlstandorten

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 Landesregierung räumt auch zukünftig der Sicherung bestehenden preiswerten Wohnraums einen hohen Stellenwert ein. Gerade in den Städten und Gemeinden mit dringendem Wohnraumbedarf kommt es vor allem darauf an, einen Ausgleich für den zunehmenden Wegfall von Belegungs- und Mietpreisbindungen im bestehenden Gebäudebestand zu schaffen.

Deshalb werden die bisherigen Initiativen zum Erhalt stadtbildprägender oder denkmalgeschützter Arbeitersiedlungen fortgeführt. Hierzu stellt das Land Nordrhein-Westfalen erhebliche Wohnungsbauförderungsmitel zur Verfügung. Diese werden mit den Mitteln der Städtebauförderung gekoppelt, um den städtebaulichen und denkmalpflegerischen Belangen Rechnung zu tragen.

Unter anderem durch die Neufassung der Modernisierungsrichtlinien mit einem verbesserten Förderangebot ergibt sich auch beim Stadterneuerungsprogramm 1995 die Notwendigkeit zur Bereitstellung von Fördermitteln der städtebaulichen Ergänzungsstufe.

Historische Orts- und Stadtkerne

Die bisher erfolgreiche behutame Stadterneuerung in den historischen Stadtkernen und den historischen Ortskernen des Landes Nordrhein-Westfalen wird kontinuierlich fortgesetzt. Eine sehr enge und fruchtbare Zusammenarbeit mit den beiden Arbeitsgemeinschaften "Historische Stadtkerne" und "Historische Ortskerne" in Nordrhein-Westfalen sind für dieses Tätigkeitsfeld prägend.

Ziel der gemeinsamen Anstrengungen ist die Sicherung und Erhaltung von Baudenkmalern und stadtbildprägenden Gebäuden, insbesondere durch den Einbau von Wohnungen. Schon jetzt besitzen einzelne Mitgliedsstädte der Arbeitsgemeinschaften aufgrund der langjährigen Stadterneuerungsaktivitäten erhebliche Anziehungskraft für den

Tages- und Wochenendtourismus. Die Arbeitsgemeinschaften werden deshalb eine gemeinsame Tourismuskonzeption erarbeiten.

Die Landesregierung unterstützt diese Bemühungen im Rahmen des Stadterneuerungsprogramms 1995 und wird die Bemühungen zur Sicherung des kulturellen Erbes in den Mitgliedsstädten der Arbeitsgemeinschaft finanziell unterstützen.

Umnutzung von Baudenkmalern und stadtbildprägenden Gebäuden

Der wirtschaftliche Strukturwandel hat verstärkt dazu geführt, daß alte Gebäude nicht mehr genutzt werden. 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 hatte 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.

Inzwischen werden Gebäudesubstanzen aus der Gründerzeit, ehem. Manufakturen, Fachwerk und andere alte Bausubstanzen für die Förderung angemeldet, um sie zu Kindertageseinrichtungen umzubauen. 1993 und 1994 wurden bislang 45 Gebäude zu Kindertageseinrichtungen mit rd. 2.750 Plätzen gefördert. Dafür stellt das Land im Rahmen der Stadterneuerung Mittel in Höhe von rd. 50 Mio. DM bereit. Weitere Maßnahmen werden folgen.

Denkmalschutz und Denkmalpflege

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 1995 ein Mittelrahmen aus freien Ausgabemitteln und Verpflichtungsermächtigungen in Höhe von 35,9 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 1995 aufzunehmen, da die Mittel für denkmalpflegerische Maßnahmen an privaten und kirchlichen Denkmälern von 15,4 Mio DM um rd. 6 % von 15,4 Mio DM auf rd. 14,5 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. 15 % von 8 Mio DM auf 6,8 Mio DM im Jahr 1995 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 3.000 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, Zweckzuweisungen in Höhe von 13,3 Mio DM zur Verfügung.

Für die Förderung kommunaler archäologischer Maßnahmen, insbesondere der Landschaftsverbände Rheinland und Westfalen-Lippe sowie der Stadt Köln werden in 1995 insgesamt 8,0 Mio DM zur Verfügung stehen.

3, 2 Mio DM für herausragende landeseigene 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, ferner die Zitadelle Jülich und das Schloß Bensberg in Bergisch-Gladbach. Für ihre Sicherungs-, Instandsetzungs- und Restaurierungsmaßnahmen sind im Entwurf des Haushaltsplans 1995 insgesamt 3,2 Mio DM vorgesehen.

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

Förderung der Industriemuseen

Mit der weiteren Förderung der Industriemuseen beider Landschaftsverbände trägt das Land dazu bei, denkmalwerte Produktionsanlagen, die für die technische und wirtschaftliche Entwicklung unseres Landes charakteristisch sind, zu erhalten.

An 14 Standorten wird die für unser Land typische Industrie z. B. der Bergbau, die Eisen-, Stahl- und Textilindustrie dargestellt. Bisher konnten vier Standorte eröffnet oder teileröffnet werden. Im übrigen ist eine Reihe von Standorten auch vor der Teileröffnung für die Besucher zugänglich gemacht worden.

Preußen-Museum Nordrhein-Westfalen

Nordrhein-Westfalen ist durch seine Zugehörigkeit zum preußischen Staat entscheidend vorgeformt worden. Dies zu erforschen und zu präsentieren ist die Aufgabe der Stiftung Preußen-Museum Nordrhein-Westfalen. Das Land fördert die Umnutzung der denkmalwerten Gebäude aus preußischer Zeit, in denen in Minden und Wesel die Museen eingerichtet werden.

1994 wurde in Wesel der Grundstein für das dortige Museum gelegt. Mit der Fertigstellung wird für 1996 gerechnet. In Minden ist die Grundsteinlegung für das Frühjahr 1995 vorgesehen.

Zwischenpräsentation der Internationalen Bauausstellung Emscher Park IBA

Die Internationale Bauausstellung Emscher Park zieht Halbzeitbilanz. Von den 92 Projekten, die der Lenkungsausschuß zur Aufnahme in die Internationale Bauausstellung Emscher Park beschlossen hat, sind 14 mittlerweile abgeschlossen; dabei handelt es sich um sechs Grundsatzzuntersuchungen und Wettbewerbe und acht Bauprojekte, die fertiggestellt sind.

Weitere 63 Projekte werden derzeit ausgeführt. Auf große Resonanz stießen die Eröffnung des Landschaftsparks Duisburg-Nord, die Ausstellung "Feuer und Flamme" über 200 Jahre Ruhrgebietgeschichte im Gasometer in Oberhausen, der internationale Kongreß "Wandel für die Menschen" auf der Zeche Zollverein XII in Essen sowie die dazu erstellte Parallelausstellung in der fertiggestellten Jahrhunderthalle in Bochum.

Ihren Betrieb haben aufgenommen die Technologie- und Gründerzentren TZU in Oberhausen, Gründerzentrum Bottrop-Arenberg, LÜNTEC in Lünen auf der ehemaligen Zeche Minister Achenbach IV, Starterhof Erin in Castop-Rauxel, Technologiezentrum Monopol in Kamen.

Das Ökozentrum NRW hat unter beachtlichem Zuspruch mit der Renergie 1994 seine Eignung als Messestandort unter Beweis gestellt.

Der Prozeß der Internationalen Bauausstellung Emscher Park ist auf die Durchführung einzelner Projekte angelegt. Neben den 17 Emscherstädten tragen fast 40 Projektträger der "ersten Stunde" zusammen mit einer Vielzahl weiterer Verbände, Unternehmen, Initiativen, Betreibergesellschaften und einzelnen Bürger Verantwortung für das Gelingen der IBA Emscher Park.

Eines der Hauptanliegen der Bauausstellung, der Emscher Landschaftspark, ist durch die gleichzeitigen Beschlüsse von drei Bezirksplanungsräten landesplanerisch abgesichert und wird für die Menschen in der Region durch Projekte wie die Emscherpark Rad- und Wanderwege, den Schleusenpark Henrichenburg in Waltrop oder die Bürgeraktion am Mechtenberg in Essen und Gelsenkirchen persönlich erfahrbar.

Die Landesregierung hat an die Gründung der IBA Emscher Park 1988 die Erwartung geknüpft, daß der Neuaufbau der Emscherregion beispielgebend für die Reaktivierung alter Industriegebiete sein wird. Die IBA Emscher Park hat diese Erwartungen in vollem Umfang

erfüllt. Die Städte und Gemeinden des Emscherraumes sind unter dem Dach einer zukunftsweisenden Strategie in einer gemeinsamen Anstrengung dabei, Struktur und Gestalt dieser Region zu verbessern.

In den 92 Projekten der Internationalen Bauausstellung Emscher Park werden rd. 36 staatliche Förderprogramme gebündelt. Durch die Bündelung verschiedener Förderinstrumente und die Verknüpfung unterschiedlicher Investitionsmaßnahmen in den einzelnen Projekten sollen die erwarteten strukturpolitischen Effekte verstärkt werden.

Der Einsatz von Stadterneuerungsmitteln erfolgt dabei in enger Abstimmung und Ergänzung zu bestehenden Förderprogrammen der Europäischen Gemeinschaft, des Bundes und des Landes Nordrhein-Westfalen. Der bislang bekannte Förderbedarf für alle Projekte beträgt rd. 2,4 Mrd DM. Bis zum Jahr 1994 sind von der Landesregierung etwa 1,8 Mrd DM an Fördergeldern bereitgestellt worden. Davon entfielen auf das Ministerium für Stadtentwicklung und Verkehr rd. 772 Mio DM.

Mit Hilfe der staatlichen Förderinstrumente haben gerade die 17 Emscherstädte große Vorleistungen für den strukturellen Wandel in der Emscherregion geschaffen.

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 Personenverkehrs und der Schaffung von Wohnbauflächen bedarf es noch weiterer - auch finanzieller - Anstrengungen.

So bestehen in der Emscherregion Erwartungen an ein noch steigerungsfähiges privates Investitionsverhalten ebenso wie an ein weiteres staatliches Förderengagement.

Der Bedarf an Stadterneuerungsmitteln allein beträgt in den integrierten Konzepten zur Stadtteilentwicklung rd. 60 Mio DM pro Jahr. Integrierte Handlungskonzepte, die mit Hilfe mehrerer Ressorts umgesetzt werden sollen, bestehen z.B. in

- Bergkamen - Stadtmittebildung
- Dortmund - Neue Mitte Eving
- Duisburg - Hafenstadtteil Ruhrort und Dienstleistungspark Innenhafen
- Herne - Stadtteilzentrum Sodingen

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. Dabei verlagert sich der Aufgabenschwerpunkt von den Baumaßnahmen, für die noch ein Zuwendungsbedarf von 156,7 Mio DM besteht, auf die Vermarktung dieser "Arbeiten im Park"-Standorte.

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 bedeutendes Angebot für ansiedlungswillige Unternehmen und für den nach wie vor hohen Bedarf an Wohnbauland. Gleichzeitig werden der Verbrauch des Freiraumes begrenzt, die ökologische Funktion freier, un bebauter Flächen erhalten und zusätzlicher Naturraum geschaffen.

Nachdem zu Beginn der Tätigkeit des Grundstücksfonds die Ankäufe von Brachflächen im Vordergrund standen, hat nunmehr die Herrichtung, Erschließung und Verwertung der erworbenen Flächen Priorität.

Auch wenn der Ankauf weiterer Brachflächen somit nicht mehr im Mittelpunkt der Aktivitäten steht, ist der Grundstücksfonds doch oft das einzig wirkungsvolle Instrument zur Lösung strukturpolitischer Probleme auf kommunaler Ebene.

Mit den zur Verfügung stehenden Mitteln des Grundstücksfonds hat das Land seit 1980 insgesamt 157 Brachflächen mit einer Gesamtfläche von rd. 2.070 ha erworben. Rd. 650 ha konnten bisher nach Freilegung, Baureifmachung und Erschließung für neue Nutzungen veräußert werden.

Nach dem Ergebnis der Beratungen zum Haushalt 1995 steht dem Grundstücksfonds voraussichtlich ein Mittelrahmen von bis zu 180 Mio DM zur Verfügung. Dies entspricht in etwa dem Mittelrahmen des Jahres 1994 und müßte grundsätzlich ausreichen, die weitere Aufbereitung der im Bestand des Grundstücksfonds befindlichen Flächen im bisherigen Umfang sicherzustellen. Der Mittelrahmen setzt sich zusammen aus:

- 22,75 Mio DM als Ansatz im Stammhaushalt und 7,5 Mio DM Verpflichtungsermächtigungen
- ca. 40 Mio DM revolving einzusetzende Mittel aus erwarteten Erlösen und
- ergänzende Mittel aus regionalen Wirtschaftsförderungsprogrammen des Ministeriums für
- Wirtschaft, Mittelstand und Technologie und der EU.

Durch die Gegenfinanzierung der regionalen Wirtschaftsförderprogramme werden in 1995 fast 50 % der freien Ausgabemittel gebunden. Die Aktivitäten des Grundstücksfonds werden sich daher zwangsläufig 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.

- Lünen, Viktoria 1/2, 29 ha
- Velbert, Mittelmann-Guß; 17,5 ha
- Castrop-Rauxel, Westfalia Becorit; 18,7 ha
- Aisdorf, EBV-Fläche Zeche Anna, 44 ha

wird dabei aus dem Profis-Programm oder anderen Sonderprogrammen des Landes finanziert werden müssen, da ausreichende Mittel im Grundstücksfonds nicht zur Verfügung stehen.

Grundstücksfonds-Strukturprogramm

Die Landesregierung hat im Frühjahr 1994 mit der Stahlindustrie und der IG-Metall eine Reihe von Gesprächen geführt mit dem Ziel, den Stahlstandort Nordrhein-Westfalen auf Dauer zu sichern und den nöti-

gen Stellenabbau in der Stahlindustrie sozialverträglich zu gestalten. Teil der Bemühungen, den Strukturwandel in den Unternehmen und in den Stahlregionen zu unterstützen, ist die Bereitschaft der Landesregierung, den Unternehmen nicht mehr betriebsnotwendige Flächen abzukaufen.

Für den Erwerb und die Nutzbarmachung dieser Flächen wurde erstmalig im Nachtragshaushalt 1994 bei Kapitel 15 040, Titel 821 20, ein neuer Ansatz mit Ausgabemitteln in Höhe von 45 Mio DM und Verpflichtungsermächtigungen zu Lasten 1995 in Höhe von 50 Mio DM mit der Zweckbestimmung "Grundstücksfonds für den Erwerb und die Nutzbarmachung von Brachflächen - Strukturprogramm -" ausgebracht.

Im Haushalt 1995 sind bei diesem Titel ein Ansatz in Höhe von 50 Mio DM und Verpflichtungsermächtigungen in Höhe von 15 Mio DM vorgesehen. Die insgesamt bis 1998 vorgesehenen Haushaltsmittel in Höhe von 130 Mio DM sollten nach den mit dem Grundstücksfonds gesammelten Erfahrungen dazu ausreichen, die von den Stahlfirmen angebotenen und städtebaulich vorrangigen Flächen zu einem vertretbaren Kaufpreis zu erwerben und sie unter optimalem Einsatz der Mittel aus regionalen Wirtschaftsförderungsprogrammen des MWMT und der EU herzurichten und zu erschließen.

Mobilisierung gewerblicher Bauflächen

Die Erschließung gewerblicher Bauflächen kann darüber hinaus mit Mitteln der Stadterneuerung erfolgen. Neben der Brachflächenmobilisierung kann mit diesem Instrumentarium auch die Aufschließung neuer Gewerbegebiete gefördert werden, wobei auch kleinere Flächen und insbesondere der ländliche Raum berücksichtigt werden.

Im Rahmen der von Land NRW geförderten Stadterneuerungsmaßnahmen wurden zwischen 1980 und 1993 in 182 Gemeinden für die Erschließung von 336 Gewerbegebieten 836 Mio DM Zuwendungen des Landes bewilligt. Die geförderten Gewerbegebiete umfassen Flächen von 4263 ha. Von diesen waren Ende 1993 3.167 ha erschlossen, 2559 ha veräußert und 2073 ha gewerblich genutzt. Danach stehen landesweit noch 1704 ha freie Flächen für eine Veräußerung an neue Nutzer zur Verfügung.

Nordrhein-Westfalen verfügt heute dank der erfolgreichen Förderpolitik der Landesregierung in den meisten Regionen über ein ausreichendes Flächenangebot für gewerbliche oder industrielle Zwecke.

In einzelnen Regionen mit besonderen topographischen oder siedlungsstrukturellen Verhältnissen müssen allerdings bei der Flächenbereitstellung immer wieder neue Wege gefunden werden, um die wirtschaftliche Entwicklung dieser Regionen weiter voranzubringen. Zukunftsweisende Lösungen sind hierbei durch interkommunale Zusammenarbeit und innerregionalen Ausgleich zu suchen.

Die Zeiten, in denen jede Kommune innerhalb der eigenen Gemeindegrenzen großzügig bemessene Gewerbeflächen beanspruchen konnte, ohne die in den Nachbarstädten bereits schon bestehenden Flächenangebote zu berücksichtigen, sollten endgültig der Vergangenheit angehören.

Unter Nutzung der jährlich neu aufgelegten Stadterneuerungsprogramme sowie der Möglichkeiten des Grundstücksfonds Nordrhein-Westfalen und der regionalen Wirtschaftsförderung einschließlich des Programms der Europäischen Union ist auf dem Politikfeld der Flächenmobilisierung in den vergangenen Jahren Vorbildliches geleistet worden.

Dadurch hat der Strukturwandel vor allem in den Montanregionen, aber auch in anderen Teilen des Landes entscheidende Impulse erhalten. Diese erfolgreiche Politik bei der Bereitstellung gewerblicher Bauflächen gilt es im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel in den kommenden Jahren konsequent fortzuführen.

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.

Die Flächenmobilisierung für gewerbliche und industrielle Nutzungen muß sich auch in den nächsten Jahren vorrangig auf die Reaktivierung von Brachflächen konzentrieren. Hierbei geht es einmal um die Wiedernutzbarmachung von brachgefallenen Flächen des Steinkohlenbergbaus, der Stahlindustrie und auch der Textilindustrie.

Darüber hinaus sind in zunehmenden Maße neue Nutzungen für Flächen zu finden, die bisher militärischen Zwecken dienten und jetzt infolge des Truppenabbaus für neue, zivile Verwendungen zur Verfügung stehen. Außerdem sind weitere Fortschritte bei der Wiedernutzbarmachung von Verkehrsbrachen erforderlich. Hier wird erwartet, daß sich aufgrund der Bahnreform neue Ansatzpunkte bei der Revitalisierung nicht mehr betriebsnotwendiger Bahnflächen ergeben.

Städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen

Fünf Städte in Nordrhein-Westfalen haben gegenwärtig einen städtebaulichen Entwicklungsbereich zur Schaffung von Wohn- und Arbeitsstätten förmlich festgelegt. Für 32 weitere Gebiete liegen Beschlüsse der Räte von Städten und Gemeinden zur Durchführung von Voruntersuchungen vor. Die Mehrzahl der sich abzeichnenden Entwicklungsmaßnahmen dienen überwiegend der Schaffung neuer Wohngebiete. Geplant sind allein 16 Baugebiete, in denen mehr als 1000 Wohnungen errichtet werden sollen.

Die Landesregierung wird die Förderung von städtebaulichen Entwicklungsmaßnahmen fortsetzen (4 der 5 beschlossenen Entwicklungsbereiche sind in der Förderung). Notwendige städtebauliche Rahmenplanungen, städtebauliche Ideenwettbewerbe oder sonstige wohnungsbaubezogene Untersuchungen bis hin zu Gefährdungsabschätzungen und Untersuchungen zur Sanierung von Altlastenflächen werden kurzfristig mit dem Ziel gefördert, die angedachten Entwicklungsmaßnahmen voranzutreiben.

Da weitere Ratsbeschlüsse für größere Baugebiete zu erwarten sind, wird sich der Förderbedarf für städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen in den kommenden Jahren deutlich erhöhen. Mit der Unterstützung von Städten und Gemeinden verbindet die Landesregierung neben der raschen Aktivierung von Bauland, insbesondere im Einzugsbereich von vorhandenen oder geplanten Haltepunkten an der Schiene, das Ziel, zukunftsweisende städtebauliche Konzepte zu initiieren.

Die Entwicklung monostrukturierter Wohngebiete, die Planung autoorientierter Erschließungsnetze und Schaffung eines vom fließenden und ruhenden Verkehr geprägten Wohnumfeldes sowie die Außerachtlassung ökologischer Planungsprinzipien sind Beispiele für eine nicht mehr zeitgemäße Entwicklung neuer Stadtquartiere. Hier bieten die städtebaulichen Entwicklungsmaßnahmen aufgrund der Steuerungsmöglichkeiten durch die Kommune hervorragende Voraussetzungen dafür, innovative Ansätze zu verwirklichen und eine durchweg hohe Qualität bei den neuen Wohngebieten zu erreichen.

Standortaufbereitung Wohnungsbau

Nachdem mit Änderung der Förderrichtlinien Stadterneuerung zum 01.01.1993 die Aufbereitung von Brachflächen für den Wohnungsbau gefördert wird, sind 14 Maßnahmen mit einem Zuschußbedarf in Höhe von 17,47 Mio. DM in die Förderung einbezogen worden.

Eine aktuelle Untersuchung belegt, daß die Aktivierung von Brachflächen für den Wohnungsbau auch dann, wenn sie mit großen Aufwendungen für die Beseitigung baulicher Anlagen und die Sanierung von Altlasten verbunden sind, fiskalisch interessant sind im Vergleich zur Nutzung großer Freiflächen für neue Wohngebiete. Ihre zentrale Lage, die gute Versorgung mit umliegenden Infrastruktureinrichtungen und die attraktive Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr sind darüber hinaus hervorzuheben.

Da viele Brachflächen das Bild der Städte negativ prägen und gegenwärtig ein Entwicklungshemmnis darstellen, nimmt die Anzahl von Förderanträgen kontinuierlich zu. Die Landesregierung wird auch im Stadterneuerungsprogramm 1995 Standortaufbereitungsmaßnahmen für den Wohnungsbau in hohem Maße unterstützen.

Mobilisierung von Wohnbauland

Über die städtebaulichen Entwicklungs- und Standortaufbereitungsmaßnahmen für den Wohnungsbau hinaus werden die Bemühungen zur Mobilisierung von Wohnbauland fortgeführt. Hierzu zählen zunächst die Stadtgespräche, die der Aktivierung von Bauflächen im Einzugsbereich von Haltepunkten des schienengebunden öffentlichen Personennahverkehrs dienen.

Ziel der Gespräche ist es, einen Einblick in die Baulandreserven der Gemeinden im Umfeld der Haltepunkte des ÖPNV zu erhalten und durch die kurzfristige Förderung von Planungsleistungen die Aktivierung dieser Flächen in Gang zu setzen. Die Gespräche mit den Gemeinden im Geltungs- oder Randbereich der Verkehrsverbände Rhein-Ruhr (VRR) und Rhein-Sieg (VRS) sind abgeschlossen. Gespräche mit den Gemeinden in den Geltungsbereichen der übrigen Verkehrsverbände des Landes wurden aufgenommen. Erörtert wurden bisher mehr als 350 Baugebiete, welche die Errichtung von annähernd 90.000 Wohneinheiten zulassen. Das in Aussicht gestellte Fördervolumen beträgt mehr als 11 Mio. DM.

Über die Stadtgespräche hinaus werden auch für sonstige neue Wohngebiete Fördermittel zur Erstellung von städtebaulichen Rahmenplanungen, städtebaulichen Wettbewerben und Gutachten in ausreichendem Maße bereitgestellt.

Alle Gemeinden, die einen entsprechenden Förderantrag stellen, werden kurzfristig bedient. Die Durchführung der Modellprojekte "Kommunales Bodenmanagement" und "Bauen und Landschaft am Stadtrand" dient daneben der Untersuchung weiterer Mobilisierungs-

effekte durch Anwendung neuer Instrumente sowie der Herausarbeitung vorbildlicher Konzepte beim Wohnungsbau am Siedlungsrand.

452 Mio DM für die 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 diesen Programmen 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.

Zur Finanzierung der genannten Programme sieht der vorliegende Haushaltsentwurf Bundesfinanzhilfen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz in Höhe von 380 Mio DM vor. Das Land verstärkt die Bundesfinanzhilfen und die Mittel nach § 5 a Bundesfernstraßengesetz durch originäre Landesmittel in Höhe von 36,673 Mio DM.

Für die reinen Landesprogramme zur Förderung des kommunalen Radwegebaues sowie der Lärmsanierung an kommunalen Hauptverkehrsstraßen sind 35,035 Mio DM veranschlagt, so daß für die Förderung des straßenbezogenen ÖPNV sowie des kommunalen Straßen- und Radwegebaues insgesamt 451,708 Mio DM im Landeshaushalt veranschlagt sind.

Nach den aufgrund der bisher vorliegenden Anmeldungen erfolgten Programmplanungen sind für die Förderung des straßenbezogenen ÖPNV rd. 130 Mio DM, für die Verbesserung des Rad- und Fußgängerverkehrs rd. 90 Mio DM sowie für das Straßenbauförderungsprogramm rd. 230 Mio DM vorgesehen.

Den Schwerpunkt der Straßenbauförderung bilden dabei mit vorgesehenen Zuwendungen i. H. v. rd. 130 Mio DM Um- und Ausbaumaßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit und Verträglichkeit des Verkehrs einschließlich erforderlicher Leitsysteme. Mit den verbleibenden rd. 100 Mio DM sollen die Beseitigung niveaugleicher Bahnübergänge, Maßnahmen der Schulwegsicherung, die Beseitigung von Unfallhäufungspunkten, der Bau von Ortsumgehungen zur Entlastung sensibler Bereiche sowie Lärmsanierungsmaßnahmen an kommunalen Hauptverkehrsstraßen gefördert werden.

Ausbau des Radwegenetzes

Der Bau von Radwegen an überörtlichen Landesstraßen wird von den Landschaftsverbänden auch 1995 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 22,6 Mio DM für das Radwege-Programm 1995 einplanen.

Das Modell landesweiter Arbeitsgemeinschaften, das sich bei den historischen Stadt- und Ortskernen gut bewährt hat, wird nun auch im Bereich der kommunalen Fahrradförderung angewendet.

Nachdem seit 1988 zunächst 8 Städte und Gemeinden eine Schwerpunktförderung erhalten, umfaßt die 1993 gegründete Arbeitsgemeinschaft nunmehr 13 Städte, die von einer unabhängigen Auswahlkommission unter 26 Bewerbungen ausgewählt wurden. Inzwischen liegen 13 weitere Bewerbungen vor.

Im November 1994 wird die Auswahlkommission hieraus weitere für eine überregionale Präsentation geeignete Städte auswählen. Die Städte der Arbeitsgemeinschaft haben zahlreiche planerische und organisatorische Innovationen umgesetzt und teilweise schon beachtliche Steigerungen ihres Radverkehrs erzielt.

Ihre Bemühungen wurden durch Bereitstellung von 3,5 Mio DM pro Jahr unkonventionelle, Maßnahmen aus dem Radwegeprogramm weiter unterstützt, die die konventionelle Förderung ergänzen.

Förderung des Nahverkehrs auf der Schiene

Das Rückgrat für einen leistungsfähigen ÖPNV ist ein integriertes Gesamtnetz aus leistungsfähigen städtischen und regionalen Schienenverkehrssystemen.

Von 1990 bis 1994 sind für den Ausbau der kommunalen Schieneninfrastruktur rd. 2.496 Mio DM, davon rd. 741 Mio DM ergänzende Landesmittel, ausgegeben worden.

Im gleichen Zeitraum wurden Stadtbahnstrecken mit einer Länge von 42 km wurden neu in Betrieb genommen. Insgesamt standen Ende 1994 rd. 299 km Stadtbahnstrecken zur Verfügung, davon rd. 103 km im Tunnel.

Durch die Einbeziehung und Verknüpfung mit den S-Bahn-Strecken entstand durch Förderung des Landes in den vergangenen Jahren ein Nahverkehrssystem, das den Menschen vor allem in den Ballungszonen eine Alternative zum Individualverkehr bietet.

Für die Förderung der ÖPNV-Infrastruktur - insbesondere des schieneungebundenen ÖPNV - einschließlich der DB-Maßnahmen im GVFG-Landesprogramm sieht der vorliegende Haushaltsentwurf 1995 insgesamt 567,8 Mio DM Bundesfinanzhilfen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz und 157,5 Mio DM komplementäre Landesmittel vor.

Auch durch weitere Maßnahmen, wie z.B. rechnergesteuerten Betriebsleitsysteme, Steuerung von Lichtsignalanlagen, Umsteigeparkplätze, zentralen Omnibusbahnhöfe und Omnibusbetriebshöfe wird die Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs nachhaltig verbessert werden.

Erweiterung des Stadtbahnnetzes

Im Rahmen der Komplettierung der Stadtbahn-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 Ampel-vorrangschaltungen in besonderem Maße zur Anwendung kommen.

Den größten Teil der bis Ende 1994 fertiggestellten insgesamt 299 km langen Stadtbahnstrecken bilden schon heute mit rd. 196 km (66%) die oberirdischen Abschnitte.

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 grundsätzlich damit gerechnet werden, daß die letzten Finanzierungsvorhaben bis 1995/96 bewilligt werden können, soweit bis dahin die entsprechenden kommunalpolitischen Beschlüsse vorliegen. 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. 700 Mio DM. Dieser Betrag kann sich durch die Konkretisierung der Planungen für die ausstehenden Strecken und infolge der Lohn- und Materialpreisgleitung noch erhöhen. Nach dem derzeitigen Antragsstand sind für rd. 442 Mio DM (rd. 63%) Bewilligungsbescheide erteilt worden.

Teilabschnitte mit einer Länge von 138 km sind bereits fertiggestellt worden. Bis Ende 1994 streben die Städte und Verkehrsbetriebe die Fertigstellung weiterer Streckenabschnitte mit einer Länge von rd. 23 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 in der Lage 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, Düren, Düsseldorf, Essen, Leverkusen, Lüdenscheid/Iserlohn, Oberhausen, Paderborn, Siegen und Wuppertal endgültig in das GVFG-Programm aufgenommen.

1994 werden die Anlagen für die Städte Bonn, Köln, Mönchengladbach, Münster, Neuss, Remscheid, Solingen und den Kreis Unna folgen. In Dortmund, Duisburg, Heinsberg, Moers und Mülheim sind die Planungen eingeleitet worden.

In Aachen, Oberhausen, Lüdenscheid/Iserlohn und Siegen wurde für erste Linien ein Probetrieb eingerichtet. In Düsseldorf laufen inzwischen sieben Stadtbahnlinien und drei Buslinien unter RBL-Bedingungen.

Aus- und Restausbau des S-Bahn-Netzes

In NRW sind 463 km S-Bahn-Strecken fertiggestellt, weitere 170 km sind im Bau bzw. in der Bauvorbereitung. Auf dem bis jetzt fertiggestellten Netz werden 9 S-Bahn-Linien, davon 6 im Rhein-Ruhr-Gebiet, 2 in der Region Köln und 1 als durchgehende Linie zwischen dem Ruhrgebiet und dem Bereich Köln betrieben.

Das Land hat 1990 bis 1993 für S-Bahn-Maßnahmen Zahlungen in Höhe von 302,5 Mio DM geleistet. Von Beginn des S-Bahn-Baues Ende der 60iger Jahre bis heute hat das Land die Errichtung von S-Bahn-Strecken mit rd. 1,889 Mrd. DM gefördert. Für 1994 ist die Zahlung von Zuwendungen in Höhe von 51,2 Mio DM vorgesehen.

Die Baumaßnahmen an S-Bahn-Strecken der Deutschen Bahn AG 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,
- der Linie S 13 Köln Hbf - Horrem - Düren.

Für die Verbindungen Bottrop Mitte - Bottrop Hbf, 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 sind in den kommenden Jahren noch Mittel in Höhe von 938 Mio DM erforderlich, von denen der Bund 526 Mio DM und das Land 412 Mio DM zu tragen haben.

Für die Ausrüstung von 50 S-Bahn-Stationen mit behindertengerechten Zugängen wurden mit den Bundesbahndirektionen Köln und Essen Verträge über den Bau solcher Anlagen mit einem Finanzierungsvolumen von 53,5 Mio DM abgeschlossen.

Für P + R-Anlagen im S-Bahn-Bereich, soweit für diese keine Regelung in den S-Bahn-Verträgen vorgesehen ist, wurden besondere Finanzierungsverträge ebenfalls mit den Bundesbahndirektionen Köln und Essen abgeschlossen. Mit Bundes- und Landesmitteln in Höhe von 50,3 Mio DM sollen bis 1996 etwa 5.800 Pkw-Stellplätze und ca. 7.600 Fahrradstellplätze fertiggestellt werden.

Bau von Park-and-Ride-Anlagen

Bis Ende 1994 werden rd. 21.000 P+R-Stellplätze aus Mitteln der S-Bahn-Verträge und des kommunalen ÖPNV fertiggestellt sein. Weitere 600 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.

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 1994 werden voraussichtlich rd. 15.000 B+R-Einstellplätze fertiggestellt sein. Weitere rd. 1.900 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-Haltepunkten kontinuierlich vorangetrieben.

Förderung der Verkehrsunternehmen

Für die Beförderung von Personen mit verbilligten Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs zahlt das Land an die Verkehrsunternehmen einen Ausgleich nach § 45 a PBefG. Diese Ausgleichsleistungen für den Schülerverkehr stiegen von 1990-1994 von rd. 218 auf 300 Mio DM um 37%. Hinzu kommen im Haushaltsjahr 1994 noch 100 Mio DM für die Bundesbusunternehmen und 55 Mio DM für das Semesterticket für Studenten. Im Entwurf des Haushaltsplans 1995 sind 440 Mio DM veranschlagt.

Eine solche Begrenzung des konstanten Anstiegs der Ausgleichsansprüche war insbesondere deshalb möglich, weil die Gültigkeitstage für die Zeitfahrausweise, die die Schulträger das ganze Jahr über von den Verkehrsunternehmen beziehen, nicht mehr als Monatskarten mit 286 Tagen, sondern als Jahreskarte mit 240 Tagen pro Jahr berechnet werden. Durch die alte Regelung hatten Verkehrsunternehmen auch

für Tage, an denen mangels Schulunterricht kein Ausbildungsverkehr stattfinden konnte, Ausgleichszahlungen für den Schülerverkehr erhalten. Schulunterricht kann aber nach Abzug von Sonn-, Feiertagen und Ferientagen an maximal 230 Tagen im Jahr stattfinden. Dabei ist der schulfreie Samstag noch nicht berücksichtigt. Nach Schätzungen mußte das Land für die Regelung mit 286 Gültigkeitstagen rd. 50 Mio DM mehr an Ausgleichsleistungen für Schülerverkehr bezahlen, obwohl an diesen Tagen keine Schülerbeförderung statt fand.

Deshalb wurde entschieden, daß für die Abrechnung von Monatskarten, die nachweislich das ganze Jahr bezogen worden sind, die Maximalzahl nach § 3 Abs. 2 der Personenbeförderungsausgleichsverordnung des Bundes in Höhe von 240 Tagen zugrunde gelegt wird.

Die Regelung gilt ab dem Schuljahresbeginn 1994/95, am 01.08.1994. Die Einsparung beträgt daher für das Haushaltsjahr 1995 rd. 15 Mio DM.

Firmentickets und Parkraumbewirtschaftung

Um einen Anreiz für den Umstieg vom Auto auf den ÖPNV zu bieten, werden Firmentickets zunehmend von Verkehrsverbänden und Verkehrsgemeinschaften - auch außerhalb der VRR- und VRS-Bedienungsbereiche - angeboten. 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 ländlichen strukturierten Bedienungsgebieten die niedrigsten, in den Ballungszentren die höchsten Preise zu zahlen sind. Erfreulicherweise wird das Firmenticket zunehmend in Anspruch genommen und damit der angestrebte Umsteigeeffekt erreicht.

Inzwischen hat die Landesregierung beschlossen, daß künftig Parkplätze an Landesbedienstete nicht mehr kostenlos zur Verfügung gestellt werden. Weiterhin hat sie entschieden, in allen Ministerien und den nachgeordneten Behörden, die gemeinsam mit Ministerien Parkflächen nutzen, ein Parkraumentgelt von

70,00 DM einzuführen. Von der Erhebung des Parkraumentgelts wird abgesehen, soweit in den Behörden das Firmenticket eingeführt ist, das zugleich zum Parken berechtigt. Bei 11 Ministerien ist das Firmenticket bereits eingeführt. Bei den übrigen 2 Ministerien laufen derzeit die Mitbestimmungsverfahren.

Die Landesregierung hat eine Interministerielle Arbeitsgruppe eingesetzt, die die Einführung des Firmentickets und der Parkraumbewirtschaftung im gesamten nachgeordneten Bereich vorbereiten soll. Hierbei ist schon jetzt abzusehen, daß wegen der Komplexität der unterschiedlichen Standortbedingungen nur schrittweise vorgegangen werden kann. In einem ersten Schritt sollen die Ballungkerne des VRR- und VRS-Gebietes erfaßt werden.

Semester-Ticket für Studierende

Das Semesterticket für Studierende an Universitäten und Fachhochschulen wurde 1992 eingeführt. Inzwischen kann es von mehr als 3/4 der rd. 500 000 Studierenden im Land genutzt werden. Zählungen und Befragungen haben ergeben, daß das Ticket im Durchschnitt etwa zu einer Verdoppelung der Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel geführt hat; an den Hochschulstandorten in den Ballungszentren liegt der Anstieg teilweise noch höher.

Die Preise für ein Semesterticket betragen in den Ballungsräumen bis zu rd. 100 DM. Die Tickets gelten in der Regel verbundweit, in den Bedienungsgebieten der Verkehrsverbünde Rhein-Ruhr und Rhein-Sieg zusätzlich in den jeweiligen Übergangstarif-Bereichen.

Die Preishöhe der Tickets soll den Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel fördern. Dieser Umstieg soll aber auch mit Hilfe der Parkraumbewirtschaftung gestärkt werden. Dabei werden differenzierte Lösungen erwogen; sie sehen u.a. vor, den sozialen Belangen der Studierenden Rechnung zu tragen.

Fahrzeugförderung

Die Fahrzeugförderung im ÖPNV erfolgt aus Mitteln des GVFG. Der Ansatz beträgt rd. 288 Mio DM. Förderfähig sind neben den Bussen und kommunalen Schienenfahrzeugen auch Fahrzeuge der DB AG. Vorgesehen ist für

Busförderung	110 Mio DM
Kommunale Schienenfahrzeuge	141 Mio DM
DB-Fahrzeuge	37 Mio DM
Gesamt	288 Mio DM

Der Ansatz in Höhe von 288 Mio DM schließt die in der pauschalen Verbundförderung für den VRR bzw. den AVV in Höhe von 42 Mio DM bzw. 6,2 Mio DM enthaltene Beiträge mit ein.

Förderung der Zusammenarbeit der Verkehrsunternehmen

Das Land fördert seit etwa 20 Jahren die Zusammenarbeit der Verkehrsunternehmen. 1995 sind hierfür 117 Mio DM vorgesehen. Das Land fördert hiermit die Verkehrsgemeinschaften und die bestehenden Verkehrsverbände (Verkehrsverbund Rhein-Ruhr, Verkehrsverbund Rhein-Sieg, Aachener Verkehrsverbund).

Bahnstrukturreform und die EG-VO 1893/91 haben nicht nur auf Bundesebene zu zahlreichen gesetzlichen Änderungen geführt, sondern müssen auch durch landesgesetzliche Regelungen umgesetzt werden. Der dem Landtag vorliegende Entwurf eines Landesregionalisierungsgesetzes soll die gegenwärtig bestehenden Finanzierungs- und Organisationsstrukturen modifizieren und den kommunalen Gebietskörperschaften die maßgebliche Verantwortung für den ÖPNV übertragen: Die Förderung soll ab 1996 nach Maßgabe des Regionalisierungsgesetzes NW umgestellt werden. Das Land wird sich an den damit einhergehenden finanziellen Lasten angemessen beteiligen und vor allem die Bundesmittel unverkürzt an die Aufgabenträger weiterleiten. Die Fördersystematik soll an die bundesgesetzlichen Vorgaben unter Wahrung der investiven Ausrichtung angepaßt werden. Eine enge Zusammenarbeit der kommunalen Aufgabenträger bleibt insbesondere im Hinblick auf die Organisation des Schienenpersonennahverkehrs und die Sicherstellung harmonisierter Tarif- und Beförderungsbedingungen erforderlich.

Die Beratungen zum Gesetzesentwurf der Landesregierung werden ausreichend Gelegenheit zur Diskussion bieten, so daß ich mich heute auf diese kurzen Anmerkungen beschränken kann.

Bedarfsplanung des Bundes und deren Fortschreibung

Die Bundesregierung hat am 15. Juli 1992 den Bundesverkehrswegeplan 1992 (BVWP'92) beschlossen.

Das Land hat bei der Aufstellung des BVWP'92 siebzehn für Nordrhein-Westfalen relevante Schienenprojekte angemeldet, wovon lediglich elf Projekte in den Bedarfsplan aufgenommen wurden.

Mit der Neufassung des Bundesschienenwegeausbaugesetz (SchWAbG) hat das Land Nordrhein-Westfalen im Dezember 1993 erstmals auch die Möglichkeit, seine bereits bestehenden konzeptionellen Vorstellungen in das Verfahren zur Aufstellung und Anpassung des Bedarfsplans für das Schienenwegenetz der Eisenbahnen des Bundes einzubringen.

Das Bundesschienenwegeausbaugesetz legt fest, daß der Bund Investitionen in die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes finanziert.

Von diesen Mitteln sind 20 % für Investitionen in Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes, die dem Nahverkehr dienen, zu verwenden.

Nordrhein-Westfalen als der am dichtesten besiedelte größte Ballungsraum Deutschlands ist in besonderem Maße auf einen funktionierenden Schienenpersonennahverkehr angewiesen. Daher hat das Land u.a. folgende Streckenabschnitte zur Aufrechterhaltung und Verbesserung dieses Verkehrs und vor allem zur Ausschöpfung der vollen Quote angemeldet:

- Drei- und viergleisiger Ausbau des Teilabschnittes Dortmund - Hamm für den Personennahverkehr,
- Drei- und viergleisiger Ausbau des Teilabschnittes Emmerich - Oberhausen für den Personennahverkehr,
- Zweites Gleis auf dem Teilabschnitt Kaldenkirchen - Viersen für den Personennahverkehr und den Güterverkehr (Bypaß für die von der Betuwe-Linie kommenden Güterverkehre),
- Fünftes und sechstes Gleis auf dem Teilabschnitt Duisburg - Düsseldorf für den Personennahverkehr,
- Zweites Gleis und Elektrifizierung auf dem Teilabschnitt Schwerte - Warburg.

Untersuchungen haben ergeben, daß auf den meisten dieser Strecken der Anteil am Personennahverkehr (Reisen unter 50 km) weit über 50 % liegt, obwohl sie erheblich durch Fernzüge und Güterverkehre belastet werden. Eine Erweiterung der Kapazitäten ist daher dringend erforderlich.

Anbindung der Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn an den Schienenschnellverkehr

Die Landesregierung hat sich nachhaltig dafür eingesetzt, daß die Flughäfen an das Hochgeschwindigkeitsnetz der Bahn angeschlossen werden, um u.a. die notwendige Verknüpfung der Verkehrsträger Schiene und Luft herzustellen sowie Kurzstreckenflüge überflüssig zu machen. Diese Forderung hat dann auch folgerichtig in das Luftverkehrskonzept NRW Eingang gefunden. Diesem Konzept des Landes hat sich die Bundesregierung im BVWP '92 angeschlossen. Für Nordrhein-Westfalen sind insbesondere die Anbindung der internationalen Verkehrsflughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn wichtig.

Für den Flughafen Düsseldorf ist in dreijähriger Planungsarbeit der Nachweis erbracht, daß ein Bahnhof im Zuge der DB-Strecke Düsseldorf - Duisburg technisch machbar, wirtschaftlich vertretbar und ökologisch wünschenswert ist. Die Planungen gehen davon aus, daß im Flughafenbahnhof täglich 36 ICE-Züge und 198 IR-, RSB- und S-Bahnzüge halten. 2,2 Mio Fluggäste werden künftig mit der Bahn zum Flughafen anreisen und so den Straßenverkehr entlasten.

Die Verknüpfung des Flughafens Köln/Bonn mit der Neubaustrecke Köln-Rhein/Main erfolgt über eine das Terminal unterfahrende "Bogen"-Trasse. In schwierigen Verhandlungen konnte die Landesregierung erreichen, daß der Bund für diese Maßnahme in einem Zeitraum von 10 Jahren 500 Mio DM zur Verfügung stellt. Diese Regelung ist zugleich Bestandteil der Vereinbarung über Ausgleichsmaßnahmen für die Region Bonn vom 29.6.1994. In dieser Vereinbarung hat sich das Land bereiterklärt, unter Einbeziehung der "Bogentrasse" für die S-Bahn-Verknüpfung des Flughafens Köln/Bonn mit den Städten Köln und Bonn ergänzend Mittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz bzw. aus dem Regionalisierungsgesetz des Bundes zur Verfügung zu stellen. Außerdem hat die Flughafen Köln/Bonn GmbH beschlossen, sich an den flughafenrelevanten Kosten des Flughafenbahnhofs zu beteiligen. Damit ist die Gesamtfinanzierung der "Bogentrasse" sichergestellt.

Das Raumordnungsverfahren für die Neubaustrecke Köln-Rhein/Main einschließlich des Bogens wurde am 14. Mai 1993 abgeschlossen, das Planfeststellungsverfahren für die "Sehne" im Zuge der bestehenden DB-Strecke ist eingeleitet. Zwischenzeitig ist auch mit der Planfeststellung für die "Bogentrasse" aufgrund einer Vereinbarung zwischen BMV, MSV und DB AG begonnen worden.

Das künftige Betriebskonzept der DB AG sieht für die Neubaustrecke fünf ICE-Paare pro Stunde vor. Davon halten zwei ICE-Paare pro Stunde im Bahnhof Flughafen Köln/Bonn, zwei weitere ICE-Paare pro Stunde im Bahnhof Siegburg. Ein ICE-Paar pro Stunde verkehrt als "Durchläufer". Zusätzlich ist der Halt von regionalen Zügen im Bahnhof Flughafen Köln/Bonn vorgesehen.

Mit der Region ist eine umfassende verkehrliche Begutachtung zur Ausgestaltung der Maßnahmen eingeleitet worden, die vom Land und der Region zu gleichen Teilen finanziert wird. Die Ergebnisse der Gutachten sollen im Frühjahr 1995 vorliegen.

Förderung der europäischen Schnellbahnverbindungen

In Anbetracht der bereits vorhandenen und künftigen Verkehrsprobleme auf der Straße und in der Luft unterstützt die Landesregierung eine Anbindung des Landes Nordrhein-Westfalen an das trans-europäische Hochgeschwindigkeitsbahnnetz. Auch im Hinblick auf die umweltpolitische Bedeutung ist eine verstärkte Nutzung der Bahn im internationalen Verkehr unerlässlich.

Die baldige Realisierung der europäischen Schnellbahnverbindung Paris/London - Brüssel - Köln mit Fortsetzung in das Ruhrgebiet und mit Anschluß nach Frankfurt findet weiterhin die volle Unterstützung der Landesregierung.

Ein wichtiges Teilstück des europäischen Hochgeschwindigkeitsbahnnetzes, der Kanaltunnel, wird dem regulären Personenverkehr in absehbarer Zeit zur Verfügung stehen. Der Gütertransport soll bereits bis Ende dieses Jahres aufgenommen werden.

In Jahr 1997 wird der Anschluß Köln an das Schnellbahnnetz durch den Einsatz von Hochgeschwindigkeitszügen (TGV) in Belgien und Deutschland vorläufig auf vorhandenen Gleisen - d.h. Fahrt mit verminderter Geschwindigkeit - möglich sein.

Die Neubaustrecke Köln - Rhein/Main soll im Jahr 2000 in Betrieb genommen werden.

Mehr Güter auf Bahn und Binnenschiff verlagern

Standortraumkonzeption für Güterverkehrszentren

Um die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf Schiene und Binnenwasserstraße zu unterstützen, werden auch 1995 Investitionen zur Durchsetzung des Standortraumkonzeptes für Güterverkehrszentren (GVZ) im Rahmen bestehender Programme nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz gefördert. Darüber hinaus hat sich das Ministerium für Stadtentwicklung und Verkehr dafür eingesetzt, EG-Fördermittel (z.B. Life) für konkrete GVZ-Aktivitäten zu vermitteln. Erforderlich hierfür ist die Entwicklung von stadtverträglichen Güterver- und -entsorgungskonzepten sowie eine enge Abstimmung mit der Deutschen Bahn AG. Die Standortraumkonzeption, die in den Bundesverkehrswegeplan '92 übernommen wurde, sieht folgende zehn Standorträume vor: Köln, Düsseldorf, Duisburg, Wuppertal, Östliches Ruhrgebiet, Ost-Westfalen-Lippe, Rheine, Aachen - Lüttich - Maastricht, Arnheim - Emmerich - Nijmegen und im weiteren Bedarf Siegen.

Im Standortraum Rheine ist der Grundstein für ein Güterverkehrszentrum gelegt und eine GVZ-Entwicklungsgesellschaft gegründet worden. In Köln-Eifeltor ist die erste Stufe des KLV-Terminals (Terminal des kombinierten Ladungsverkehrs) als Keimzelle des im Aufbau befindlichen Güterverkehrszentrums in Betrieb. Ein modernes KLV-Terminal steht in Duisburg bereit; die Verknüpfung mit der Binnenschifffahrt ist im Bau.

In einigen Standorträumen wie Düsseldorf oder Östliches Ruhrgebiet liegen noch keine abschließenden Entscheidungen der Deutschen Bahn AG über die Standorte für KLV-Terminals vor. Im Standortraum Aachen - Maastricht - Lüttich sind zunächst grenzüberschreitende Untersuchungen durchgeführt worden.

Das Ministerium für Stadtentwicklung und Verkehr nimmt seine koordinierende Aufgabe bei der Umsetzung der Standortraumkonzeption für Güterverkehrszentren auch weiterhin insbesondere durch regelmäßige Besprechungen im Beratergremium GVZ wahr. In diesem Beratergremium sind die einschlägigen Bundesverbände, die Deutsche Bahn AG, die Deutsche Bundespost, der Deutsche Industrie- und Handelstag, die Industrie- und Handelskammern, die kommunalen Spitzenverbände sowie die Bezirksregierungen vertreten.

Förderung nichtbundeseigener Eisenbahnen

In NRW gibt es 47 nichtbundeseigene Eisenbahnen (NE) mit einer entsprechenden Anzahl z.T. weitverzweigter und engmaschiger Streckennetze. 25 dieser 47 Bahnen dienen dem öffentlichen Verkehr.

1995 will das Ministerium für Stadtentwicklung und Verkehr die Förderung der öffentlichen NE 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 NE des öffentlichen Verkehrs nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz Ausgleichszahlungen für die Abgeltung betriebsfremder Lasten wie Betriebskosten von Kreuzungsanlagen, Ruhegehälter und Renten.

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

Ausbau der Binnenwasserstraßen

Im Bereich der westdeutschen Kanäle sind die Ausgaben rückläufig. Das hängt damit zusammen, daß das Kanalnetz inzwischen weitgehend ausgebaut ist.

Der Wesel-Datteln-Kanal ist seit 1989 fertiggestellt. Am Rhein-Herne-Kanal sind inzwischen alle Schleusen fertig. Die Schleuse Wanne-Eickel wurde Mitte dieses Jahres als letzte der neuen Schleusen fertiggestellt. In den folgenden Jahren werden am Rhein-Herne-Kanal und am Datteln-Hamm-Kanal noch Streckenausbaumaßnahmen durchgeführt, damit Großmotorschiffe und Schubverbände auch diese Wasserstraßen durchgehend befahren können. Diese Ausbaumaßnahmen sollen insgesamt bis zum Jahr 2003 abgeschlossen sein.

Am Ausbau des Südabschnittes des Dortmund-Ems-Kanals ist das Land nicht mehr beteiligt. Der Ausbau dieses Abschnitts erfolgt allein

durch den Bund. Der Teilabschnitt der Weststrecke des Mittellandkanals zwischen dem Dortmund-Ems-Kanal und Minden ist bis auf Restarbeiten im Bereich Recke fertiggestellt. Der Schwerpunkt der Bauarbeiten liegt im kommenden Jahr im Bereich des Wasserstraßenkreuzes Minden. Hier wird eine neue Kanalbrücke über die Weser gebaut, die bis zum Jahre 1997 fertiggestellt sein soll.

Wasserstraßen und Binnenschifffahrt verfügen im Gegensatz zu allen anderen Verkehrsträgern über ausreichende Kapazitätsreserven. Diese Kapazitätsreserven können besser genutzt werden, wenn an Wasserstraßen verstärkt Güterverkehrszentren errichtet werden. Eine stärkere Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Wasserstraße wird aber erst durch eine fühlbare Verteuerung des Lastkraftwagenverkehrs eintreten.

Verbesserung der Straßeninfrastruktur

Bundesfernstraßen

Der Bundesminister für Verkehr hat Anfang 1994 den neuen Fünfjahresplan für den Ausbau der Bundesfernstraßen in den Jahren 1993 - 1997 mit Ergänzung bis zum Jahr 2000 bekannt gegeben.

Danach erhält NRW in der Laufzeit 1993 - 2000 nur noch ein Finanzvolumen von 3.755,4 Mio DM für Maßnahmen der Hauptbautitel (HBT). Demgegenüber hat NRW im 4. Fünfjahresplan 1986 - 1990 mit Ergänzung 1991 - 1993 (8-Jahres-Zeitraum) für die Hauptbautitel insgesamt 5.855 Mio. DM erhalten.

Der Rückgang wird durch den Bundesverkehrsminister begründet mit dem erhöhten Bedarf für die jungen Bundesländer und der angespannten Finanzlage im Bundeshaushalt.

Von dem NRW-Verfügungsrahmen bis zum Jahr 2000 einschließlich in Höhe von 3.755,4 Mio DM beanspruchen Restabwicklungen und die Finanzierung der im Bau befindlichen Maßnahmen bereits rd. 2,2 Mrd. DM, so daß für den Beginn neuer Maßnahmen nur noch ein enger Spielraum zur Verfügung steht. Daher dürfen neue Maßnahmen, auch aus dem Verfügungsrahmen 1995 für NRW in Höhe von 448 Mio DM bei den Hauptbautiteln, nur mit Zustimmung des BMV begonnen werden. Infolgedessen müssen

- bereits baureife Projekte bis zum Jahr 2000 zurückgestellt werden,
- Baumaßnahmen bei Ortsumgehungen gedehnt werden,
- Maßnahmen des Fünfjahresplans erst wesentlich später anlaufen, obwohl von ihrem Planungsstand her ein früherer Baubeginn möglich wäre.

Diese Probleme sind nur durch eine entsprechende Erhöhung der Investitionsmittel für den Bundesfernstraßenbau zu lösen. Die vom BMV zur Kompensation der Probleme eröffnete Möglichkeit des Austausches von Projekten des Fünfjahresplans mit anderen Projekten des Vordringlichen Bedarfs des Bedarfsplanes ist angesichts des beschriebenen Fehlbedarfs nicht praktikabel. Auch die vom BMV in Aussicht gestellten möglichen "übergebiethlichen Mittelausgleiche" am Jahresende können einen kontinuierlichen Bauablauf bei der Erfüllung des

Bedarfsplanes nicht gewährleisten. Das Land hat allerdings die erforderlichen Maßnahmen getroffen, daß zusätzliche Mittel nach Nordrhein-Westfalen fließen können.

So konnten bereits für 1994 aus Rückflüssen der neuen Bundesländer ca. 83 Mio. DM in Bundesfernstraßenprojekte in NRW zusätzlich investiert werden.

Aus dem in Entwurf des Straßenbauhaushalts 1995 des Bundes vorgesehenen Finanzrahmen von 10,4 Mrd. DM erhält NRW - neben den erwähnten 448 Mio DM für HBT - noch 654,4 Mio DM für den Bereich der übrigen Bundesfernstraßen (z. B. Straßenunterhaltung, Erhaltungsinvestitionen, Entwurfsbearbeitung und Bauaufsicht - UA III -, Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen), insgesamt also 1.102,4 Mio DM.

Angesichts dieser Haushaltssituation, bei der wichtige Bundesfernstraßenmaßnahmen auf die lange Bank geschoben werden müssen, habe ich Verständnis dafür, daß der BMV nach Kosteneinsparungen innerhalb der Projekte sucht. Daß er bewährte Standards bei der Planung von Bundesfernstraßen z.T. eingeschränkt, den Ermessensspielraum von Planungsentscheidungen deutlich reduziert, umweltschädlich sinnvolle Investitionen im Bundesfernstraßenbau - wie Härtefallregelungen im Lärmschutz oder Umgestaltung von Ortsdurchfahrten - auf das Niveau rechtlich zwingender Baulastträgeraufgaben zurückgeführt, muß das Land als Auftragsverwaltung hinnehmen. Auch daß die Länder vorher keine Gelegenheit zur Stellungnahme bekommen haben. Es ist jedoch nicht akzeptabel, daß Planungen, die mit dem BMV abgestimmt wurden, von diesen auch noch im fortgeschrittenen Stadium - z.T. bis in die Planfeststellungsverfahren - infrage gestellt werden und auch überarbeitet werden müssen. Dieses Vorgehen des Bundes führt zu weiteren Verfahrensverzögerungen und insbesondere zu zusätzlichen Personal- und Kostenaufwendungen bei der planenden Straßenbauverwaltung.

Die hierdurch entstehenden Mehrkosten gehen voll zu Lasten der Länder bzw. der Landschaftsverbände. Besonders bei Querschnittseinschränkungen beim 6-streifigen Ausbau der Bundesautobahnen oder der Aufgabe des Regelquerschnittes 14 zugunsten zweistreifige "Normalquerschnitte", die für die Planungsverfahren besonders relevant sind, wäre eine Übergangsregelung mit besserem Augenmaß angebracht gewesen.

Das Land jedenfalls stimmt sich im Bereich der Landesstraßen mit den Landschaftsverbänden ab. Bei den kürzlich durchgeführten Bauprogrammbesprechungen zum Vollzug des Landesstraßenbauplans hat das Ministerium für Stadtentwicklung und Verkehr die Land-

schaftsverbände gebeten, die relativ wenigen, bisher mit einem Regelquerschnitt 14 - also mit Mehrzweckstreifen - vorgesehenen Neubau-maßnahmen zu überprüfen und ggf. zu überplanen. Hierbei sind besonders ihre Verkehrsbelastung und Verkehrszusammensetzung aber auch der Planungs- und Verfahrensstand zu berücksichtigen.

A44 - Ilvericher Rheinquerung

Der Lückenschluß der A 44 im Raum Düsseldorf zählt zu den Schwerpunktmaßnahmen des Bundesfernstraßenbaus in Nordrhein-Westfalen. Die Landesregierung hat sich in den vergangenen Jahren aufgrund der hohen Bedeutung der A 44 für die Region stets darum bemüht, daß dieses Projekt in die höchste Dringlichkeitsstufe des dem Ausbau des Bundesfernstraßennetzes zugrunde liegenden Bedarfsplans aufgenommen wird. Der Deutsche Bundestag ist diesem Votum gefolgt. Der Ende vergangenen Jahres bekannt gegebene Bedarfsplan weist den Lückenschluß der A 44 in der Kategorie Vordringlicher Bedarf aus. Der verkehrliche Bedarf ist damit bundesgesetzlich festgelegt und für die Planfeststellung verbindlich.

Die in der Kabinettsitzung am 20. März 1990 verabredete Grundkonzeption - eine Trassenführung mit einer Rheinbrücke sowie zwei linksrheinische Tunnelstrecken im Bereich "Lanker Busch" und der westlichen Ilvericher Rheinschlinge - ist vom Bundesminister für Verkehr in vollem Umfang akzeptiert worden. Auf dieser Grundlage der Linienbestimmung durch den BMV wurde der Vorentwurf erarbeitet und nach seiner Genehmigung das Planfeststellungsverfahren im Juni 1993 eingeleitet.

Die Tatsache, daß bereits nach einem Jahr der Erörterungstermin abgeschlossen werden konnte, zeigt die hohe Mitwirkungsbereitschaft der beteiligten Behörden zur Planungsbeschleunigung auf. Es ist damit nur folgerichtig, wenn bereits jetzt auch über eine zügige Bauabwicklung nachgedacht und die entsprechenden Wege vorbereitet werden, zumal durch die Entscheidung des Bundes, das Projekt in die Gruppe der Maßnahmen mit einer privaten Vorfinanzierung aufzunehmen, neue Aufgabenstellungen auf die Straßenbauverwaltung zukommen, die frühzeitig einer Abstimmung bedürfen.

Investitionen in das Landesstraßennetz

Für den Neu- und größeren Ausbau im Landesstraßennetz bilden der Landesstraßenbedarfsplan und der Landesstraßenausbauplan 1993 - 1997 die rechtlichen und administrativen Grundlagen. Beide Pläne sind zum 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.

Zur Finanzierung dieser Investitionsschwerpunkte sind im Landeshaushalt insgesamt 285,87 Mio DM ausgewiesen. Die unumgänglichen Konsolidierungsmaßnahmen erfordern es, daß eine Reihe der schon aufgrund der auch 1994 notwendigen Sparmaßnahmen verschobenen Vorhaben auch in 1995 nicht begonnen werden kann.

Die Bauamtskommissionen der Landschaftsverbände sind hier gefordert, bei Ihren Vorschlägen für die Bauprogramme bei der Prioritätenreihung noch sorgfältiger als bisher abzuwägen.

Unterhaltung und Instandsetzung von Landesstraßen und Bundesfernstraßen

Für die Unterhaltung und Instandsetzung sowie für Entwurfsbearbeitung (einschl. Planung) und Bauaufsicht konnten die Ansätze des Vorjahres nicht gehalten werden. Trotz des nicht unerheblichen Personalkostenanteils in beiden Haushaltsansätzen war eine Absenkung des Verfügungsrahmens von 153,100 Mio DM um 13,779 Mio DM auf 139,321 Mio DM beim UI-Dienst und von 173,000 Mio DM um 17,300 Mio DM auf 155,700 Mio DM beim UA III-Bereich nicht zu vermeiden.

Mehr Sicherheit im Straßenverkehr

Durch örtliche Verkehrssicherheitstage wird die Kommunalisierung der Verkehrssicherheitsarbeit fortgesetzt. Die Veranstaltungen sollen sich aber mehr als bisher auf die Themen konzentrieren, die für die Verbesserung der Verkehrssicherheit zentrale Bedeutung haben und bei denen die Verkehrsaufklärung die konkreten baulichen und verkehrsregelnden Maßnahmen wirksam unterstützen.

Der Schwerpunkt liegt wie im laufenden Haushaltsjahr in der Umsetzung der NRW-Initiative "Tempo 30 jetzt". Tempo 30 und Verkehrsberuhigung tragen dem Verlangen der Bürgerinnen und Bürger nach mehr Sicherheit und einer Verbesserung des Wohnumfeldes Rechnung. Die Wirksamkeit der getroffenen Maßnahmen ist aber wesentlich davon abhängig, daß die Autofahrerinnen und Autofahrer von der Notwendigkeit zum langsamen und vorsichtigen Fahren überzeugt werden. Dafür ist die Verkehrsaufklärung unverzichtbar.

Unter dem Motto "Tempo 30 schützt uns alle" erhalten die Gemeinden neben den finanziellen Zuwendungen ergänzende Medienunterstützung vor allem durch Handzettel, Broschüren und Plakate mit örtlichen Bezügen. Darüber hinaus unterstützt das Land die örtlichen Aktionen mit gezielter Verkehrsmittel- und Hörfunkwerbung. Dieser gebündelte Einsatz der Landesmittel auf ein Thema wird die Effizienz der Verkehrssicherheitsarbeit in Nordrhein-Westfalen weiter erhöhen.

Der 3. Landeswettbewerb um den Verkehrssicherheitspreis NRW steht unter dem Motto "Ältere Menschen - sichere Wege". Die eingegangenen Beiträge sollen dokumentiert werden. Die Besten werden im März 1995 ausgezeichnet.

Telematik im Straßenverkehr

Der Verkehrsablauf wird in den kommenden Jahren nachhaltig durch die Informationstechnik und Telekommunikation - die sog. Verkehrs- telematik - beeinflusst.

Die Landesregierung hat sich mit dem Projekt EURO-TRIANGLE erfolgreich an der CORRIDOR-Initiative und dem DRIVE II-Programm der EU beteiligt. Partner im Projekt EURO-TRIANGLE sind die belgischen Regionen Flandern und Wallonien sowie die Schweiz. Das Projekt ist durch die EU gefördert worden. Hauptziel des Projektes 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.

Zur Weiterführung der im Rahmen des DRIVE II-Projektes EURO-TRIANGLE laufenden Arbeiten sind 1,6 Mio. DM 1995 eingeplant. Damit sollen die Voraussetzungen für die Einrichtung eines Verkehrsinformationssystems in NRW geschaffen werden. Ziel ist die Schaffung eines Datenverbundes aller Verkehrsträger zur Bereitstellung von aktuellen, verkehrsträgerübergreifenden Informationen für die Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer.

Minderung der Umweltbelastungen durch den Straßenverkehr

Auch im Haushaltsjahr 1995 wird es ein besonderes Anliegen des Landes sein, die verkehrsbedingten Umweltbelastungen zu minimieren. Trotz der in Teilbereichen bereits erzielten Erfolge sieht die Landesregierung NRW sowohl bei der Kfz-Abgasgesetzgebung als auch in der weiteren Verbesserung der Kraftstoffqualität noch dringenden Handlungsbedarf. Dies gilt insbesondere im Hinblick auf die prognostizierten Verkehrszuwächse im Personen- und Güterverkehr auf der Straße.

Wesentliche Handlungskompetenzen für diese Bereiche liegen allerdings nahezu ausschließlich bei der EU. Daher kann das Land nur die Bundesregierung auffordern, entsprechende EU-Regelungen anzunehmen. Dazu gehört die Selbstverpflichtung, neue Grenzwerte für das Abgasverhalten von Nutzfahrzeugen bis Ende 1996 vorzulegen, sowie die Entwicklung eines Meßverfahrens zur Begrenzung der Rollgeräusche. Die Landesregierung wird dafür plädieren, bei den Verhandlungen in der EU Grenzwertabsenkungen für Pkw auf der Basis der in mittlerweile 13 US-Staaten geltenden "California-Werte" durchzusetzen. Auch die sog. "Felduntersuchung" (Verbesserung der Überwachung des Abgasverhaltens von Fahrzeugen im Betrieb) sowie die "On-Bord-Diagnose" (Ausrüstung der Fahrzeuge mit Einrichtungen zur Kontrolle emissionsreduzierender Bauteile) sollte entsprechend den in Kalifornien bereits verwirklichten Regelungen angestrebt werden.

Die Landesregierung wird die Kommunen verstärkt dazu auffordern, Benutzervorteile für schadstoffreduzierte Kraftfahrzeuge im Stadtverkehr zu schaffen, sowie auch alternative Antriebsarten entsprechend zu fördern. Bei den alternativen Antriebsarten setzt die Landes-

regierung auf die Förderung von gasbetriebenen Fahrzeugen und Fahrzeugen mit Hybrid-Antrieb. Die Landesregierung wird Vorschläge unterbreiten, inwieweit bei der ÖPNV-Fahrzeugförderung verstärkt alternative Antriebskonzepte, die zu einer erheblichen Reduzierung der Schadstoffemissionen beitragen, gefördert werden können.

Einen wesentlichen Schwerpunkt wird im Jahre 1995 auch die Umsetzung der 23. Bundes-Immissionsschutzverordnung (§ 40 Abs. 2 Bundes-Immissionsschutzgesetz) bilden. Sobald die Bundesregierung die entsprechende Verordnung sowie die dazugehörige Verwaltungsvorschrift für die Straßenverkehrsbehörden in Kraft gesetzt hat, haben die Straßenverkehrsbehörden die Möglichkeit, bei Überschreiten bestimmter Konzentrationswerte Maßnahmen zur Umweltentlastung im Straßenverkehr zu ergreifen.

Die mittlerweile in der Öffentlichkeit verstärkt diskutierte Ozon-Problematik wird im Haushaltsjahr 1995 ebenfalls eine erhebliche Rolle spielen. Die Landesregierung hat beschlossen, keine kurzfristigen, unabgestimmten und nur punktuell wirkenden Maßnahmen auf Landesebene einzuleiten, sondern aufgrund einer wissenschaftlich abgesicherten Datenbasis langfristig wirksame Maßnahmen zur Senkung der u.a. verkehrsbedingten Ozonkonzentrationen zu ergreifen.

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 der Europäischen Union auch in der Zukunft zu behalten und auszubauen, ist eine leistungsfähige Luftfahrtinfrastruktur mit funktionstüchtigen und leistungsstarken Flughäfen erforderlich.

Grundlage für die positive Weiterentwicklung der Luftfahrtinfrastruktur bildet die fortgeschriebene Luftverkehrskonzeption. Zum Stand ihrer Realisierung ist dem Landtag am 10. November 1993 ein Zwischenbericht vorgelegt worden. Weitere grundsätzliche Aussagen zu den wichtigsten Aspekten der Luftverkehrspolitik enthält die Antwort der Landesregierung (LT-Drs. 11/7223) auf die Große Anfrage 31 der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

Zu dem Antrag der Flughafen Düsseldorf GmbH auf Festschreibung eines Lärmkontingents anstelle der Kapazitätseinschränkung sind die von der Genehmigungsbehörde (Ministerium für Stadtentwicklung und Verkehr) angeforderten acht gutachtlichen Untersuchungen inzwischen weitgehend fertiggestellt, so daß die Vorbereitungen für das Anhörungsverfahren unter Beteiligung der Öffentlichkeit nunmehr getroffen werden können.

Auf den Flugplätzen mit Regionalluftverkehr und den Schwerpunktländepunkten soll wegen der gestiegenen Anforderungen die Bodenorganisation insbesondere durch Ergänzungs- und Erweiterungsmaßnahmen verbessert werden. Hierfür sind 6,734 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 1,380 Mio DM veranschlagt worden.

Nach äußerst schwierigen mehrjährigen Verhandlungen ist es gelungen, im April/Mai 1994 eine Kooperationsvereinbarung über die Kooperation der Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn abzuschließen. Vertragspartner sind die vier Hauptgesellschafter der Flughäfen Düsseldorf (NRW sowie Stadt Düsseldorf) und Köln/Bonn (Stadt Köln, Bund, sowie NRW). Die Vereinbarung sieht eine Zusammenarbeit in allen wichtigen Aufgabenfeldern vor: Vor allem einheitliche Ausrichtung und Abstimmung der Unternehmensplanung der Flughafengesellschaften unter Einschluß von Investitions- und Finanzie-

rungsplanung, Absatzplanung/Flugplanung, Personalplanung, Umweltschutzplanung sowie strategischer Planung; gemeinsames Marketing und Public relations; gemeinsamer Förderung der verkehrlichen An- und Verbindung der beiden Flughäfen.

Von besonderer Bedeutung dabei ist die ausdrücklich vorgesehene Abstimmung der gemeinsamen Großinvestitionen auf beiden Flughäfen, um zu gewährleisten, daß beide Flughafengesellschaften ihre Aufgaben effizient auch gegenüber europäischer Konkurrenz verwirklichen können.

Nach Auffassung des Landes sollte eine weitergehende Kooperation (Flughafen-Holding mit Vermögenseinheit) geschaffen werden. Diese "große Lösung" scheiterte jedoch am Widerstand des Bundesfinanzministers; die Kooperationsvereinbarung sieht allerdings ausdrücklich die Option für eine derartige Flughafen-Holding vor.

Forschungsaufträge zur Stadterneuerung und zum Verkehr

Verkehrsprognose NRW

Die Verkehrsprognose 2010 für das Land wird Anfang 1995 fertiggestellt sein. Die Ergebnisse der Prognose und der erstellten Verkehrsanalyse 1990 sowie Detaildaten (Verkehrsströme, Netzbelastungen) werden den nachgeordneten Behörden für die Erarbeitung von lokalen Verkehrsentwicklungsplänen zur Verfügung gestellt. Diese Unterlagen bilden auch ein unentbehrliches Datenfundament für die regionalen Aufgabenträger des ÖPNV bei der Aufstellung der Nahverkehrspläne.

Ressortforschung

Ziel der Ressortforschung ist es, fundierte Informationen als Entscheidungsgrundlage zu beschaffen, damit die Aufgaben des Ministeriums für Stadtentwicklung und Verkehr möglichst effizient wahrgenommen werden können. In die Ressortforschung ist auch das Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung in Dortmund eingebunden, darüber hinaus bedient sie sich externen Sachverständigen von Hochschulen und außeruniversitären Forschungseinrichtungen. Gutachten und Dokumentationen als klassische Forschungsaktivitäten werden durch Seminare, Tagungen und Kongresse sowie Wettbewerbe ergänzt, um die Informationsfindung für den jeweiligen Aufgabebereich adäquat zu gestalten.

In einem jährlichen Forschungsprogramm werden die wesentlichen Inhalte entsprechend den politischen Zielvorgaben festgesetzt.

Das kontinuierliche Ziel der Verkehrspolitik des Hauses, die stärkere Verlagerung des Verkehrs auf den Umweltverbund, wird auch 1995 wieder durch verschiedene Untersuchungen unterstützt. Beispielhaft erwähnt sei hier das Projekt "Betriebliche Verkehrskonzepte", das seit 1994 in zwei Betrieben im ländlichen Raum durchgeführt wird und bis zum praktischen Versuchsstadium führen soll. Mit diesem Projekt soll modellhaft für einzelne Betriebe ein ökonomisch und ökologisch sinnvolles Konzept für die Belegschaften entwickelt werden, wie der Weg zur Arbeit gestaltet werden kann.

Einen weiteren Schwerpunkt zugunsten des Umweltverbundes wird das Projekt "Velo-Regio-Kongreß in Troisdorf" setzen, in dem auf europäischer Ebene die Möglichkeiten des Einsatzes von Fahrrädern als Allroundtransportmittel dargestellt werden sollen.

Auch im Rahmen der Stadtentwicklung wird die Forschung wieder Grundlagen für ein erfolgsorientiertes politisches Handeln liefern können. Beispielfhaft sei hier erwähnt das in die EU eingebundene Projekt "Stadtviertel in der Krise", das Handlungs- und Lösungsmöglichkeiten im EU-Vergleich für Stadtviertel mit besonderem Erneuerungsbedarf aufzeigen soll.

Im Rahmen von Denkmalschutz und Denkmalpflege wird das Projekt "Theorie- und Methodenentwicklung der Industriedenkmalpflege" an der Universität Dortmund im Jahr 1995 seinen Abschluß finden und damit einen Beitrag zur lebhaften Diskussion in der Fachwelt für ein bisher noch wenig erforschtes Gebiet liefern. Dieses Projekt kann als praxisrelevante Forschungstätigkeit auch im Gesamtzusammenhang mit der IBA Emscher Park von hohem Nutzen sein.

Das Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung wird Grundlagen und Entscheidungshilfen für alle Bereiche der Planung erarbeiten, sowie wissenschaftlich begründete Handlungsempfehlungen liefern. Auch durch die Veranstaltung von Kongressen und Workshops sowie die Herausgabe eigener Schriften leistet das ILS einen wichtigen Beitrag zur interdisziplinären und landesübergreifenden Verknüpfung der praxisorientierten Wissenschaft.

In Weiterführung des "Verbundprojektes Zukunftsforschung" setzt sich das Sekretariat für Zukunftsforschung in Gelsenkirchen themenübergreifend mit Zukunftsfragen auseinander. Seine Arbeiten dienen der Unterstützung der Landesregierung bei der Behandlung und Wertung von Zukunftsfragen.

Beratungsangebote für Brandenburg

Mit ihrer Entscheidung zur Weiterführung der Beratungs- und Verwaltungshilfe für das Land Brandenburg über den 31.12. 1994 hinaus unterstreicht die Landesregierung ihre Solidarität mit den neuen Ländern. In einer gemeinsamen Kabinettsitzung der Landesregierungen Brandenburg und NRW am 26.4. 1994 konnte festgestellt werden, daß Brandenburg nicht mehr in dem Umfange wie in den ersten Jahren nach der Vereinigung der Hilfe durch Nordrhein-Westfalen bedarf. So bleiben die grundsätzlichen Beratungsangebote bei der Umsetzung einer sozial- und umweltverträglichen Stadtentwicklungs- und Verkehrspolitik für das Land Brandenburg - angepaßt an den Bedarf - aufrecht erhalten.

Diese Druckschrift wird im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit der Landesregierung Nordrhein-Westfalen herausgegeben. Sie darf weder von Parteien noch von Wahlwerbern oder Wahlhelfern während eines Wahlkampfes zum Zwecke der Wahlwerbung verwendet werden.

Dies gilt für Landtags-, Bundestags- und Kommunalwahlen sowie auch für die Wahl der Mitglieder des Europäischen Parlaments.

Mißbräuchlich ist insbesondere die Verteilung auf Wahlveranstaltungen, an Informationsständen der Parteien sowie das Einlegen, Aufdrucken oder Aufkleben parteipolitischer

Informationen oder Werbemittel. Untersagt ist gleichfalls die Weitergabe an Dritte zum Zwecke der Wahlwerbung.

Eine Verwendung dieser Druckschrift durch Parteien oder sie unterstützende Organisationen ausschließlich zur Unterrichtung ihrer eigenen Mitglieder bleibt hiervon unberührt. Unabhängig davon, wann, auf welchem Wege und in welcher Anzahl diese Schrift dem Empfänger zugegangen ist, darf sie auch ohne zeitlichen Bezug zu einer bevorstehenden Wahl nicht in einer Weise verwendet werden, die als Parteinahme der Landesregierung zugunsten einzelner politischer Gruppen verstanden werden könnte.

MSV-Dokumentationen

- DOK 1/95 **Stadterneuerung und Verkehr 1995**
- DOK 16/94 **Stadtbahn, U-Bahn, Straßenbahn - Eine Bilanz nach 25 Jahren**
Antwort auf die Große Anfrage 20
- DOK 15/94 **Kommunaler Straßenbau 1994 - GVFG-Straßenbauförderungsprogramm**
- DOK 14/94 **Luftverkehr in NRW - Antwort auf die Große Anfrage 31**
- DOK 13/94 **Die Bahn in Nordrhein-Westfalen - Leistungen, Stand und Ausblick**
- DOK 12/94 **Trendwende zum Nahverkehr - Programm 1994**
NRW-Aktionsprogramm zur Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs im Straßenraum
- DOK 11/94 **Landeswettbewerb 'Stadtökologie - Industrie- und Gewerbeflächen'**
Abschlußbericht der Landeswettbewerbskommission zu den prämierten Beiträgen
- DOK 10/94 **Eckpunkte für die Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs in NRW**
(vgl. auch MSV-Dokumentation 3/94)
- DOK 9/94 **Förderung von Rad- und Fußwegen in NRW - Programm 1994**
- DOK 8/94 **Bund schränkt den Lärmschutz an bestehenden Straßen erheblich ein**
(vgl. auch MSV-Dokumentation 6/93)
- DOK 7/94 **Autobahnen, Bundesstraßen, Landesstraßen und kommunale Straßen**
in Nordrhein-Westfalen - Straßenbaubericht NRW 1992
- DOK 6/94 **Umweltbelastungen durch das Auto - Antwort auf die Große Anfrage 21**
- DOK 5/94 **Kommerzielle Freizeitgroßanlagen - Planungshilfen für die Ansiedlung**
- DOK 4/94 **Die Stadt als Lebensraum - Antwort auf die Große Anfrage 26**
- DOK 3/94 **Umsetzung der Bahnreform in NRW**
- DOK 2/94 **Stadterneuerungsprogramm NRW 1994**
- DOK 1/94 **Stadterneuerung und Verkehr 1994**
- DOK 20/93 **Real Estate Fund Report 1993**
Englische Textausgabe der Broschüre MSV 5/93
Rechenschaftsbericht Grundstücksfonds NRW 1993
- DOK 18/93 **Verkehrsströme im Jahr 2010 - Verkehrsprognosen für NRW**
- DOK 17/93 **Zukunft der Stadterneuerung - Kongreß in Duisburg**
- LISTE **Veröffentlichungsverzeichnis** des Ministeriums für Stadtentwicklung und Verkehr
(wird quartalsweise aktualisiert)
-

Ministerium für Stadtentwicklung und Verkehr

Pressereferat

Breite Straße 31
40190 Düsseldorf

Telefon: 0211-837-4340

Telefax: 0211-837-4566