



Einführung in den Haushalt 1992

Einzelplan 15

## **Einführung**

In dieser Einführung sowie dem Erläuterungsband zum Entwurf des Einzelplans 15 wird der finanzielle Handlungsrahmen für das Haushaltsjahr 1992 vorgestellt. Soweit nachfolgend in den Haushaltsansätzen Bundesmittel enthalten sind, stehen sie unter dem ausdrücklichen Vorbehalt einer haushaltsrechtlichen Entscheidung des Bundes (neuer Bundeshaushaltsentwurf 1992).

Die veranschlagten Strukturhilfemittel sind nur in dem Maße ausgebracht, wie sie zur Ausfinanzierung der bereits begonnenen Maßnahmen der Programmjahre 1989, 1990 und 1991 benötigt werden.

Die zur Ausfinanzierung der neuen Projekte der Förderliste 1991 erforderlichen Mittel sind insoweit vorsorglich veranschlagt worden, da diese Projekte infolge des beabsichtigten vollständigen Wegfalls der Strukturhilfemittel des Bundes der Sperre nach § 6 Abs. 7 des Landeshaushaltsgesetzes 1991 unterliegen. Die Beratungen über den von der Bundesregierung vorgelegten

Entwurf eines Gesetzes zur Aufhebung des Strukturhilfegesetzes und zur Aufstockung des Fonds  
"Deutsche Einheit"

bleiben abzuwarten.

Die Einführung des für das Ministerium für Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen aufgestellten Entwurfs des Einzelplans 15 konzentriert sich, wie im Vorjahr, auf eine beschränkte Anzahl wesentlicher Vorhaben und Maßnahmen.

## **Aufgaben und Ziele der Ressortforschung**

Die Ressortforschung des MSV dient der Beschaffung von Informationen und Entscheidungsgrundlagen im Rahmen der Zuständigkeiten des Hauses. Eingebunden in diese Aufgabe sind auch die Aktivitäten des Instituts für Landes- und Stadtentwicklungsforschung (ILS) in Dortmund.

Das Spektrum der Vorhaben erstreckt sich dabei über Themenfelder, die sich - ganz allgemein - zwischen den beiden Polen

- Problem- und Maßnahmenanalysen im Hinblick auf der Erfordernis staatlichen Handelns und
- Analyse der Wirksamkeit der realisierten Maßnahmen

bewegen.

Die inhaltliche Schwerpunktsetzung erfolgt im Rahmen der jährlichen Forschungsplanung, die die Möglichkeit bietet, über längerfristig angelegte Untersuchungen hinaus durch gezielten "Einkauf von Fachwissen" auf aktuelle Fragestellungen zu reagieren. Ein wichtiges Instrument im Rahmen der Ressortforschung ist dabei auch die Beteiligung an und die Durchführung von Seminaren, Kolloquien, Fachgesprächen usw..

Auch im Jahr 1992 werden Themen, die eine sozial- und umweltverträgliche Stadtentwicklungs- und Verkehrspolitik behandeln - dabei insbesondere das Themenfeld "Stadtverkehr" betreffen - einen Schwerpunkt der Ressortforschung bilden.

Geplant sind insbesondere Untersuchungen zum Thema "Stadtentwicklung und Verkehr" mit der Akzentuierung auf den städtischen Güterverkehr.

Daneben sind Gutachten und Informationsveranstaltungen u.a. zu folgenden Fragen geplant:

- Ordnungspolitische Handlungsrahmen einer ökologischen Verkehrspolitik und ÖPNV-Planung,
- Gestaltung innerörtlicher Hauptverkehrsstraßen einschließlich Vernetzung mit dem ÖPNV,
- Stadtverkehr und Radverkehrsplanung.

Im Bereich von Denkmalschutz und Denkmalpflege besteht Untersuchungsbedarf u.a. zu organisatorischen Fragen der Denkmalbehörden und zum Konfliktbereich "Denkmalschutz und Brandschutz". In Abstimmung mit dem MBW soll ferner über das Landesinstitut für Bauwesen und angewandte Bauschadensforschung (LBB) in Aachen die Thematik "Umweltschäden an Baudenkmalern" vertieft behandelt werden.

Das Verbundprojekt Zukunftsforschung, mit dem das MSV für die Landesregierung die intensive Auseinandersetzung mit Zukunftsfragen unterstützt, wird 1992 auf der Grundlage der vom wissenschaftlichen Beirat gebilligten Forschungsplanung des Sekretariats für Zukunftsforschung in Gelsenkirchen fortgesetzt.

Die Forschungsthemen im Rahmen der allgemeinen Freizeitpolitik werden wesentlich bestimmt durch den Informations- und Beratungsbedarf im Zusammenhang mit dem Kabinettausschuß "Stadtentwicklung, Sport und Freizeit", wobei der Komplex "Kommerzielle Freizeitzentren" weiterhin eine wichtige Rolle spielen wird.

Die deutsche Einigung, die Veränderungen in Osteuropa und die Vollendung des europäischen Binnenmarktes Endes 1992 machen die Aktualisierung der verkehrsbezogenen Prognose-Grundlagendaten für das Jahr 2010 erforderlich.

Hierfür sollen insbesondere die Volkszählung'87 (auf Verkehrszellen bezogene Struktur- und Pendlerdaten), die Straßenverkehrszählungen 1990 sowie die KONTIV'89 ausgewertet werden.

Darauf fußende Prognosen und Wirkungsanalysen dienen der Erarbeitung von verkehrspolitischen Zielvorstellungen, Rahmenbedingungen und Szenarien für den Verkehr nach dem Jahr 2000.

Das ILS erarbeitet empirische Grundlagen und Entscheidungshilfen für die Landes-, Regional-, Stadtentwicklungs- und Bauleitplanung. Weitere Schwerpunkte liegen in der Erarbeitung wissenschaftlich begründeter Handlungsempfehlungen zur Verkehrsentwicklung und Verkehrsinfrastruktur sowie zu Verkehrstechniken und verkehrsbezogenem Umweltschutz. Durch die Herausgabe eigener Schriften und die Veranstaltung wissenschaftlicher Kongresse leistet das ILS einen wichtigen Beitrag auch zur interdisziplinären und über das Land hinausgreifenden Verknüpfung der maßgeblichen Wissenschaftsdisziplinen.

### **Stadtentwicklung und Stadterneuerung**

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

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

Das Stadterneuerungsprogramm 1992 wird ein Fördervolumen von rd. 515 Mio DM umfassen.

Darin sind Fördermittel für Planungen und Untersuchungen u.a. im Zusammenhang mit Wohnungsbauvorhaben sowie rd. 70 Mio DM Landesmittel für die städtebauliche Ergänzungsstufe zur Modernisierung und zum Ausbau von Wohnraum enthalten.

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

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

Die große Aufgabe des Jahres 1992 besteht darin, die ökologische Qualität in den Städten deutlich zu verbessern, zusätzlichen Wohnungsneubau zu ermöglichen, Schritte zur Verbesserung des Stadtverkehrs einzuleiten und zugleich die Städte lebens- und liebenswert zu erhalten. Dies bedeutet eine äußerste Kraftanstrengung, zu der das Land Nordrhein-Westfalen bereit ist. Das Land erwartet von der Bundesregierung, daß sie sich auch künftig ihrer Verantwortung für den Städtebau bewußt ist und damit die Zusagen einlöst, die sie in den vergangenen Jahren abgegeben hat. Es ist nicht zu verstehen, daß die Bundesregierung ständig auf die besondere Bedeutung der Stadtentwicklung für den Strukturwandel hinweist, gegenüber den alten Bundesländern jedoch im Jahre 1991 die Bundesfinanzhilfe abrupt von 660 auf 380 Mio DM kürzte.

Die Landesregierung geht davon aus, daß die Bundesregierung zu ihrem Wort steht und ab 1992 die Bundesfinanzierung in Höhe von 660 Mio DM für alle alten Bundesländer wie bisher zur Verfügung stellt.

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

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

Die Aufgabenfelder Stadterneuerung und Verbesserung des kommunalen Verkehrs unterliegen gegenseitigen Abhängigkeiten, die eine enge Verzahnung und abgestimmte Lösungsstrategien erfordern. Neben der weiteren Entlastung von Siedlungsbereichen vom Verkehr stehen die Erhöhung der Sicherheit und die Verbesserung des Stadtverkehrs für mehr Umwelt- und Ortsverträglichkeit im Vordergrund. Dies bedeutet, daß bei allen Vorhaben sowohl die funktionelle und gestalterische Verträglichkeit als auch die sinnvolle Aufgabenteilung zwischen den Verkehrsarten bedacht und bewertet werden müssen.

Das Land wird die Förderprogramme des kommunalen Straßenbaus deshalb vorrangig und schwerpunktmäßig darauf ausrichten, daß die Aufgaben der Verkehrsverbesserung und Verkehrserneuerung systematisch und ortsge- recht angegangen werden können. Schwerpunkte sind dabei

- die Verbesserung und Stärkung des ÖPNV als Oberflächenverkehr im Straßenraum durch Bus-Sonder- spuren, Vorrangschaltungen, Leitsysteme etc.,
- die Verbesserung und Förderung des Rad- und Fußgängerverkehrs durch bequeme und sichere Rad- und Gehwege,
- die Erhöhung der Sicherheit durch die Beseitigung von Unfallhäufungspunkten im Hauptverkehrs- straßennetz,

- der Um- und Ausbau des vorhandenen Straßennetzes einschließlich des verstärkten Einsatzes von "intelligenten" Steuerungs- und Leitsystemen zur Erhöhung der Verträglichkeit und zur besseren funktionalen Nutzung des vorhandenen Straßenraums,
- der Bau von Umgehungs- und Entlastungsstraßen zur Beruhigung von Wohngebieten und Unterstützung der flächenhaften Verkehrsberuhigung sowie
- die Beseitigung von schienengleichen Bahnübergängen zur betrieblichen Erleichterung des öffentlichen Verkehrs und zur Erhöhung der Sicherheit.

Der vorliegende Haushaltsentwurf sieht für die Förderung des kommunalen Straßenbaus Bundesfinanzhilfen im Rahmen des GVFG in Höhe von 325,5 Mio DM vor. Da von diesen Mitteln 48,82 Mio DM zur Verstärkung der nicht straßenbezogenen ÖPNV-Förderung eingesetzt werden, verbleiben 267,675 Mio DM für die Förderung des kommunalen Straßenbaus einschließlich der ÖPNV-Förderung im Straßenraum.

Das Land verstärkt die Bundesfinanzhilfen ebenso wie 1991 durch originäre Landesmittel in Höhe von 147,66 Mio DM, so daß für objektgebundene Zuweisungen 1992 insgesamt 424,34 Mio DM zur Verfügung stehen.

Bei der Veranschlagung der Bundesfinanzhilfen für das Jahr 1992 wurde die derzeitige Fassung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes zugrundegelegt. Die Bundesregierung will jedoch den Forderungen der Länder nach einer verbesserten Finanzausstattung des GVFG entsprechen und gleichzeitig die Fördergegenstände nach GVFG erweitern. Die Ergebnisse der Novellierung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes bleiben deshalb abzuwarten.

### **Denkmalschutz und Denkmalpflege**

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

Die staatliche Förderung setzte bislang in der Bevölkerung beachtliche Energien frei, wenn es um die Sicherung und Restaurierung von Bau- und Bodendenkmälern ging. Ihre Einbindung in die neu zu gestaltende Lebensumwelt konnte deren Qualität erheblich steigern.

Die Denkmalförderung durch das Land hat zu zahlreichen privaten und öffentlichen Initiativen in der Denkmalpflege geführt. Sie löst stets ein Vielfaches an Investitionen, vor allem im Bereich mittelständischer Handwerksbetriebe, aus. Sie sichert bzw. schafft zahlreiche qualifizierte Arbeitsplätze.

Um weitere Planungssicherheit bei gleichzeitiger Berücksichtigung und Würdigung bedeutender Bodenerkundungen, vornehmlich in den historischen Stadt- und Ortskernen, zu erreichen, soll 1992 die systematische Erfassung archäologischer Substanz in diesen Bereichen verstärkt fortgeführt werden.

Die Mittel für die Denkmäler im Eigentum von Privaten und Kirchen sind mit 23,8 Mio DM veranschlagt. Die Förderung der im Eigentum von Gemeinden und Gemeindeverbänden stehenden Baudenkmäler und der Bodendenkmalpflege ist mit insgesamt 41,5 Mio DM angesetzt. Davon sind 11,5 Mio DM als Pauschalzuweisungen an die Gemeinden und Gemeindeverbände zur Förderung kleinerer privater Denkmalpflegemaßnahmen, 20 Mio DM für die Baudenkmalpflege und 10 Mio DM für die Bodendenkmalpflege bestimmt.

### **Grundstücksfonds**

Nach Auffassung des Landes muß im Mittelpunkt der Bemühungen zur Mobilisierung von Industrie- und Gewerbeflächen die Reaktivierung der in erheblichem Ausmaß vorhandenen Brachflächen stehen, um den Verbrauch freien Raumes zu begrenzen und die ökologische Funktion freier, unbebauter Flächen zu erhalten. Die gleiche Zielsetzung gilt für den verstärkten Flächenbedarf von Wohnbauland, der sich aufgrund der geänderten Bedarfsituation auf den Wohnungsmärkten ergibt.

Als zentrales Instrument des Landes zur Reaktivierung von Flächen-, Industrie- und Verkehrsbrachen sind die Grundstücksfonds des Landes Nordrhein-Westfalen bei der Unterstützung dieser Bemühungen nach wie vor wichtig. In den Grundstücksfonds befinden sich zur Zeit rd. 145 Brachflächen. Der zur Verfügung stehende Bereitstellungsrahmen wird weitgehend zur Aufbereitung, Erschließung und Verwertung der erworbenen Flächen benötigt, damit die Grundstücksfonds ihrer Aufgabe gerecht werden, Brachflächen weiterhin möglichst zeitnah zu reaktivieren.

Deshalb steht nicht mehr der Ankauf weiterer Brachflächen im Mittelpunkt der Tätigkeit der Grundstücksfonds, sondern deren Aufbereitung und Verwertung. Dennoch werden immer wieder "Problemfälle" an die Grundstücksfonds herangetragen, für die aus strukturpolitischen oder städtebaulichen Gründen kurzfristige Lösungen gefunden werden müssen.

Der anhaltende Strukturwandel führt dazu, daß weiterhin Flächen frei werden, die für die städtebauliche und wirtschaftliche Entwicklung von Städten und Gemeinden eine zentrale Rolle spielen. Ein erforderlicher Ankauf kann im Jahre 1992 nur aus Erlösen der Grundstücksfonds erfolgen, die nach der Bestimmung des Haushalts revolving eingesetzt werden müssen.

## **Internationale Bauausstellung Emscher Park**

Die Landesregierung hat am 10. Mai 1988 den Grundsatzbeschluß für das Projekt "Internationale Bauausstellung Emscher Park" gefaßt. Nachdem im Dezember 1988 die Internationale Bauausstellung (IBA) Emscher Park GmbH als Gesellschaft des Landes gegründet worden und im April 1988 der Projekt- und Ideenaufwurf an die Städte, Unternehmen und alle gesellschaftlichen Gruppen des Emscher-Raumes erfolgt ist, hat der Lenkungsausschuß der IBA-GmbH bislang 76 der Projektvorschläge als IBA-Projekte der ersten Priorität beschlossen. Für das Jahr 1994 ist eine erste Präsentation von IBA-Projekten vorgesehen; zur Vorbereitung dieser Präsentation hat das Kuratorium unter Vorsitz des Ministerpräsidenten eine Kommission gebildet.

Von den 76 beschlossenen IBA-Projekten sind 71 mit investiven Maßnahmen verbunden; bei fünf handelt es sich um Studien, Wettbewerbe bzw. Kongresse. Von den 71 Projekten sind 32 Maßnahmen mit Investitionen in bisherigen Förderprogrammen anfinanziert, 21 Projekte befinden sich in Ausführung, darunter zum Beispiel:

### **Projekte in Anfinanzierung:**

- Bottrop - Prosper III/Reaktivierung des ehemaligen Betriebsgeländes
- Duisburg - Hafentadtteil Ruhrort
- Dortmund - Eving/Lindenhorst - Zeche Minister Stein
- Essen - Beschäftigungsgesellschaft und Bauhütte Zeche Zollverein XII
- Gelsenkirchen - Verbesserung des Wohnstandortes Siedlung Schüngelberg - Modernisierung und ergänzender Neubau
- Gladbeck - Stadtteilentwicklung Gewerbepark Brauck.

### **Projekte in Ausführung:**

- Bottrop - Arbeiten und Wohnen bei Arenberg - Fortsetzung
- Duisburg - Dienstleistungspark Innenhafen
- Essen - Wohnen, Arbeiten, Kultur und Freizeit in Altenessen
- Herne - Erneuerung der Siedlung Teutoburgia
- Recklinghausen - Reaktivierung und Stabilisierung des Stadtteilzentrums Süd
- Waltrop - Schleusenpark Henrichenburg.

Für die IBA wurde kein eigener "Fördertopf" eröffnet, sondern die Förderung muß überwiegend durch unterschiedliche Landesressorts gewährleistet werden. Somit wird auch eine gegenseitige Unterstützung in den einzelnen Projekten erreicht. Für die Aufgaben im Rahmen des Emscher-Landschaftsparks hat die Landesregierung allerdings ein für die Emscher-Region bedeutendes zusätzliches Förderprogramm beschlossen, nämlich das Ökologieprogramm Emscher-Lippe.

Die Landesregierung hat außerdem entschieden, daß IBA-Projekte bei allen Fördermaßnahmen hohe Priorität genießen. Dies umzusetzen ist angesichts der Entscheidungen der Bundesregierung, an das Land Nordrhein-Westfalen weniger Stadterneuerungsmittel zu vergeben, schwieriger geworden.

Der Planungsprozeß für die IBA-Projekte, bei dem auf die Gewährleistung des Wettbewerbsprinzips Wert gelegt wird, ist bislang nahezu ausschließlich mit Stadterneuerungsmitteln finanziert worden. Für eine Vielzahl von Projekten ist der Planungsprozeß noch fortzusetzen.

Insbesondere in Maßnahmen der integrierten Stadtteilentwicklung und der Wohnumfeldverbesserung von Arbeitersiedlungen sind bislang Stadterneuerungsmittel in Höhe von ca. 256 Mio DM investiert worden. Für die nächsten Jahre ist ein Investitionsbedarf allein an Stadterneuerungsmitteln in Höhe von jährlich 60 Mio DM prognostiziert.

Einer der wesentlichen Aspekte der Stadterneuerung, nämlich die Bündelung verschiedener Förderinstrumente, ist gerade bei IBA-Projekten besonders hervorzuheben. Das MSV bündelt Mittel der Stadterneuerung mit denen des Grundstücksfonds und des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes, um die Maßnahmen der integrierten Stadtteilentwicklung, der Gewerbeflächenerschließung, der Reaktivierung von Brachflächen und der Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Personennahverkehrs - entlang der Köln-Mindener-Eisenbahn - zu fördern. Gleichzeitig wird ein wirksamer Beitrag zu den Belangen des Denkmalschutzes geleistet.

Erste Fertigstellungen bereits in diesem Jahr wie das Wohlfahrtsgebäude Nollendorfplatz in Dortmund-Eving, Maßnahmen in Duisburg-Ruhrort oder die Arbeitersiedlung Teutoburgia in Herne machen den Erneuerungsprozeß der IBA anschaulich.

Eine wissenschaftliche und fachliche Auseinandersetzung über Fragen des ökologischen Planens und Bauens ist für die IBA von wesentlicher Bedeutung. Im Hinblick auf das im Entstehen befindliche Ökozentrum NRW in Hamm hat die IBA-GmbH auf eine eigene zentrale Einrichtung verzichtet und unterstützt statt dessen die Errichtung des Ökozentrums, das ein Forum der Auseinandersetzung über Ziele und Erfahrungen des ökologischen Planens und Bauens sein wird.

Die Landesregierung verknüpft mit der IBA auch die Erwartung, daß der Neuaufbau der Emscher-Region beispielgebend für die Reaktivierung alter Industriegebiete der gesamten Industriegesellschaft sein wird. Bereits jetzt leistet die Internationale Bauausstellung einen effektiven Beitrag zum Strukturwandel der Emscher-Region. Der durch die IBA Emscher-Park in der Region eingesetzte Erneuerungsprozeß hat eine breite gesellschaftliche Zustimmung erfahren. Die IBA hat den Bekanntheitsgrad der Emscher-Region international verbessert und sie als Investitionsstandort reizvoll gemacht.

## **Luftfahrt**

Seine führende Stellung als Wirtschafts- und Industriezentrum in der Bundesrepublik Deutschland und der Europäischen Gemeinschaften will das Land Nordrhein-Westfalen auch künftig behalten und ausbauen.

Hierzu ist auch ein leistungsfähiges Luftverkehrsangebot erforderlich.

Die Entwicklung des Luftverkehrs verläuft dynamisch: So erwartet die Deutsche Forschungsanstalt für Luft- und Raumfahrt e.V. im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland bis zum Jahre 2000 eine Verdoppelung der Flugreisen gegenüber dem Jahr 1986.

Hinzu kommen die infolge der Ost-West-Entspannung veränderten politischen Rahmenbedingungen.

Der bisher ganz überwiegend in Nord-Süd-Richtung orientierte Luftverkehr erhält nunmehr eine zweite Komponente in West-Ost-Richtung.

Das Land Nordrhein-Westfalen stellt sich auf diese Entwicklungen durch eine Fortschreibung seiner Luftverkehrskonzeption ein. Sie wird diese Konzeption noch im Herbst 1991 vorlegen.

Angesichts der Aufgabenteilung zwischen Bund und Ländern bildet die Luftfahrtinfrastruktur den Schwerpunkt dieser Luftverkehrskonzeption.

Kernproblem der NRW-Luftfahrtinfrastruktur ist der absehbare Kapazitätsengpaß beim Flughafen Düsseldorf. Wenn die angeordnete Kapazitätsbeschränkung im Planfeststellungsbeschluß für den Flughafen Düsseldorf in Kraft tritt, ist ein weiteres Flugbewegungswachstum dort nicht mehr möglich. Eine Kapazitätsunterdeckung von rd. 35 % im Jahre 2000 wird von Gutachtern prognostiziert.

Teilverlagerungen des Regionalluftverkehrs von Düsseldorf nach Mönchengladbach und Essen/Mülheim könnten zur Entspannung des Düsseldorfer Kapazitätsengpasses beitragen.

Ein Generalausbauplan, bei dem auch der Natur- und Landschaftsschutz angemessen zu berücksichtigen ist, muß die langfristigen Entwicklungsperspektiven des Flughafens Köln/Bonn sichern.

Im westfälischen Landesteil ist ein weiterer Ausbau

- des internationalen Verkehrsflughafens Münster/Osnabrück

und

- der regionalen Verkehrsflughäfen und Landeplätze Dortmund, Paderborn/Lippstadt und Siegerland

erforderlich.

Für den Flugplatzausbau und die Flugplatzerneuerung sind 1992 Ausgaben in Höhe von 10,0 Mio DM vorgesehen. Hierunter fällt auch der Bau eines Radarturms auf dem Flughafen Münster/Osnabrück.

Für die Errichtung des Abfertigungsgebäudes in Münster/Osnabrück sind Strukturhilfemittel in Höhe von 65 Mio DM (einschl. der komplementären Landesmittel) notwendig. Die Mittel für dieses - wie auch für alle anderen neuen Strukturhilfeprojekte der Förderliste 1991 - sind zur Zeit jedoch noch nach § 6 Abs. 7 des Landeshaushaltsgesetzes 1991 gesperrt.

Die Freigabe der Mittel ist davon abhängig, ob der Bund bereit ist, dem Land Nordrhein-Westfalen über den 1. Januar 1992 hinaus weitere Strukturhilfemittel zur Verfügung zu stellen.

Die Verbesserung der Flugsicherheit durch Beschaffung von Landesystemen, Fernmelde- und Navigationsgeräten u.a. erfordert Haushaltsmittel in Höhe von 1,3 Mio DM.

Das MSV erarbeitet im Auftrag der Landesregierung ein Konzept zur Neuordnung des Fluggastkontrolldienstes. Es hat dieses Konzept der parlamentarischen Arbeitsgruppe "Fluggastkontrolldienst" vorgetragen.

Zur Anhebung des Sicherheitsstandards sollen auf den Flughäfen außerdem weitere Sprengstoffdetektionsgeräte eingesetzt werden.

Die Sicherheitsmaßnahmen bedingen einen Gesamtaufwand in Höhe von 4,266 Mio DM.

### **Hochgeschwindigkeitsstrecken in Nordrhein-Westfalen**

Der Verlagerung von Personenverkehren über mittlere und weite Distanzen auf den umweltverträglicheren Verkehrsträger Bahn dient die Schaffung eines Hochgeschwindigkeitsnetzes. Für Nordrhein-Westfalen besonders wichtig sind die Hochgeschwindigkeitsstrecke London/Paris - Brüssel - Köln (mit Anschluß Duisburg) und der Bau der ICE-Neubaustrecke Köln - Frankfurt/Main (Ausbaugeschwindigkeit 250 km/h). Fertiggestellt sind die Ausbaustrecken Köln - Münster - Bremen - Hamburg und Dortmund - Bielefeld - Hannover (Ausbaugeschwindigkeit bis 200 km/h).

Die Landesregierung hat für den ersten Gesamtdeutschen Verkehrswegeplan für die Ausbaustrecke Dortmund - Hamm - Paderborn - Kassel - Bebra - Leipzig - Dresden die Erhöhung der Ausbaugeschwindigkeit des Abschnittes Paderborn - Kassel auf 200 km/h sowie die Ausbaustrecken

- (Randstadt Holland-) Emmerich - Duisburg
- Dortmund - Hagen - Siegen - Gießen  
und
- Bielefeld - Lage - Altenbeken

angemeldet.

### **Öffentlicher Personennahverkehr**

Die Hilfen des Landes zum weiteren Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) bleiben wie in den vergangenen Jahren ein Schwerpunkt des Verkehrshaushalts.

Für Maßnahmen des ÖPNV sieht der Entwurf des Landeshaushalts insgesamt 1,224 Mrd DM vor; auf Bundesmittel entfallen dabei 310,670 Mio DM und auf Landesmittel 913,997 Mio DM.

Mit den Ansätzen des Haushalts 1992 setzt das Land Nordrhein-Westfalen die bewährte Vorrangpolitik für den öffentlichen Personennahverkehr fort, da nur so die weiter wachsenden Verkehrsleistungen umweltverträglich erbracht werden können.

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

Das Land beteiligt sich an den Kosten des Baus von S-Bahnen und der Errichtung von ergänzenden Anlagen, wie des Baus von P + R-Plätzen und der Ausrüstung von S-Bahn-Stationen mit behindertengerechten Zugängen.

Der Landesanteil für die laufenden und die angestrebten S-Bahn-Vorhaben beläuft sich auf voraussichtlich 606,0 Mio DM.

### **Förderung von Verkehrsunternehmen**

Von großer verkehrs- und strukturpolitischer Bedeutung für die regionale Aufschließung - besonders in den Randzonen der Ballungsgebiete - sind die nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE), weil sie dem Trend zur Verlagerung des Güterverkehrs auf die Straße entgegenwirken. Das Land wird - wie bisher - die NE im Rahmen seiner Möglichkeiten unterstützen. Hier sind im wesentlichen Finanzhilfen zur Aufrechterhaltung der Betriebssicherheit der Schienenwege (Oberbauzuschüsse), zur Durchführung von Rationalisierungsmaßnahmen und zur Verbesserung der Sicherheit an Bahnübergängen vorgesehen. Daneben erhalten die NE des öffentlichen Verkehrs nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz Ausgleichszahlungen für die Abgeltung betriebsfremder Lasten - im wesentlichen Betriebskosten von Kreuzungsanlagen sowie Ruhegehälter und Renten.

Für das Haushaltsjahr 1992 sind hierfür 21,9 Mio DM vorgesehen.

### **Güterverkehrszentren**

Ein verkehrs- und umweltpolitisch wichtiges Ziel ist die Verlagerung von Straßengüterverkehr auf die Schiene und das Binnenschiff durch Nutzung des kombinierten Verkehrs. Dafür sind Güterverkehrszentren als Schnittstellen des kombinierten Verkehrs von erheblicher Bedeutung.

Das MSV erarbeitet eine GVZ-Konzeption einschließlich eines GVZ-Standortkonzepts für Nordrhein-Westfalen.

Das GVZ-Standortkonzept, das der BMV für den Gesamtdeutschen Verkehrswegeplan vorsieht, die Planungen in den deutsch-niederländischen und deutsch-belgischen Grenzräumen und die Vorstellungen der Europäischen Gemeinschaften für den Aufbau eines europäischen Netzes für den kombinierten Verkehr werden dabei zu berücksichtigen sein.

### **Binnenwasserstraßen**

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

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

Die vorgesehenen Ausgaben des Landes für den Ausbau der rheinisch-westfälischen Kanäle sowie der Weststrecke des Mittellandkanals belaufen sich im Haushaltsjahr 1992 auf 45,5 Mio DM.

### **Kommunale ÖPNV-Infrastrukturmaßnahmen**

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

Der vorliegende Haushaltsentwurf 1992 sieht für die Förderung der kommunalen ÖPNV-Infrastrukturmaßnahmen 279,42 DM originäre Bundesfinanzhilfen und 172,66 Mio DM komplementäre Landesmittel vor.

Der weitere Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur ist im ÖPNV-Ausbauplan für Rhein-Ruhr, Rhein-Sieg und Bielefeld dargestellt, der auf den Zeitraum 1992 - 1996 fortgeschrieben worden ist. Der Verkehrsausschuß des Landtags hat diesen Plan am 04. Juli 1991 zustimmend zur Kenntnis genommen.

### **Stadtbahnbau**

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

Inzwischen hat sich die Situation verändert. Beim Stadtbahnbau geht es jetzt darum, den Ausbau im Ballungsgebiet Rhein-Ruhr, im Raum Köln-Bonn und im Raum Bielefeld schneller zu vollenden und dabei oberirdischen Beschleunigungsmaßnahmen Vorrang zu geben. Nach dem Grundsatz "Soviel Ausbau und Beschleunigung an der Oberfläche wie möglich, Tunnelführung auf relativ kurzen Abschnitten mit eigenem Verkehrswert nur da, wo nötig", hat die Landesregierung die Fortschreibung des Ausbauplans vorgenommen.

Den größten Teil der bis Ende 1991 fertiggestellten rd. 265 km Stadtbahnstrecken stellen schon heute mit rd. 69 % - das sind rd. 182 km - die oberirdischen Abschnitte dar.

Die Entwicklung im laufenden Jahr - u.a. begünstigt durch die Einführung des Tickets 2000 beim Verkehrsverbund Rhein-Ruhr - hat die bisher festgestellte Steigerung des Verkehrsaufkommens auf ausgebauten Stadtbahnstrecken bestätigt. So wurden z.B. schon zwei Monate nach Inbetriebnahme der Stadtbahnanlagen und der oberirdischen - beschleunigten- Zulaufstrecken Ende April in Bielefeld Fahrgastzuwächse auf den einzelnen Linien zwischen 23 und 46 % festgestellt.

Dieses Ergebnis bestätigt eindrucksvoll das vom Land verfolgte Konzept, den Bau bzw. Ausbau der Schienestrecken unter Berücksichtigung verkehrlicher, betrieblicher und stadtverträglicher Aspekte in Form einer optimierten Kombination aus niveaufreien und oberirdisch geführten Anlagen zu fördern.

Im Jahre 1992 ist die Inbetriebnahme weiterer unterirdischer und oberirdischer Stadtbahnanlagen vorgesehen. In Dortmund werden Teilabschnitte der Durchmesserlinie II vom Stadtgarten bis Grevel sowie die Befahrbarkeit mit den Stadtbahnwagen auf dem Abschnitt Schützenstraße - Westerfilde fertiggestellt sein.

In Duisburg wird auf den gesamten Innenstadtanlagen mit den oberirdischen Zulaufstrecken der Betrieb aufgenommen werden können.

In Köln werden die Arbeiten des zweiten Bauabschnitts im Zuge der Venloer Straße abgeschlossen.

### **Beschleunigungsmaßnahmen**

Die kurz- bis mittelfristige Verbesserung des Schienennetzes ist ein vorrangiges Ziel der Verkehrspolitik des Landes. Daher stellte die Umsetzung der auf Landesinitiative von den Städten und Betrieben erarbeiteten Beschleunigungskonzepte einen besonderen Schwerpunkt im fortgeschriebenen ÖPNV-Ausbauplan dar.

Nachdem die notwendige intensive Planungsphase, die schwieriger und zeitaufwendiger war als angenommen, weitgehend überwunden ist, kann mit einem zügigeren Fortschreiten der Arbeiten gerechnet werden. Sie werden entsprechend ihrem Baufortschritt finanziert.

Es sei jedoch vermerkt, daß das hohe Auftragsvolumen für diese Vorhaben, nicht nur in NRW, sondern in allen Bundesländern zu personellen Engpässen bei planenden wie ausführenden Firmen geführt hat.

Der unter diesen Umständen erreichte Antrags- und Fertigstellungsstand ist daher durchaus positiv zu werten:

Für rd. 2/3 des rd. 520 Mio DM umfassenden Bauvolumens mit einer Streckenlänge von rd. 306 km konnten bis Ende 1990 bereits Bewilligungsbescheide erteilt werden. Für Ende 1991 wird mit rd. 73 % und 1992 mit über 80 % gerechnet. Die Finanzierung der Maßnahmen in den jährlich fortzuschreibenden GVFG-Programmen ist so ausgelegt, daß die Arbeiten bis 1995 im wesentlichen abgeschlossen sein können.

Bis Ende 1991 wird mit in Betrieb genommenen Streckenabschnitten zu rechnen sein, die eine Gesamtlänge von rd. 120 km erreichen und einen Fertigstellungsgrad von rd. 39 % darstellen. Die Arbeiten in Krefeld, die einige Jahre früher begannen, sind bereits abgeschlossen; als nächste Stadt wird 1992 Bielefeld folgen.

Beschleunigungsmaßnahmen für Busse, wie Bussonderspuren, Bevorrechtigungsanlagen, Signalanlagen und Verkehrsleitsysteme, werden aus Mitteln des kommunalen Straßenbaus gefördert. Für 1992 sind Zuschüsse in Höhe von rd. 50 Mio DM vorgesehen.

Rechnergesteuerte Betriebsleitsysteme, die u.a. die Grundlage für die bevorrechtigte Nutzung der Signalanlagen in größeren Betriebsräumen sind, werden aus Mitteln des kommunalen ÖPNV bezuschußt.

Auch bei diesen komplizierten Einrichtungen ist aus den gleichen Gründen wie bei den Beschleunigungsmaßnahmen mit langen Planungs- und Erprobungsphasen zu rechnen. Für erste Linien konnten bereits Probetriebe eingerichtet werden. Termine für eine vollständige Inbetriebnahme des ersten Systems können noch nicht genannt werden.

Der ÖPNV-Ausbauplan sieht die finanzielle Sicherung des stufenweisen Aufbaus weiterer Systeme, insbesondere im Zusammenhang mit Beschleunigungsmaßnahmen, vor.

Die Betriebe sollen damit in die Lage versetzt werden, ihre komplexen Anlagen mit Planungs- und Probephase in der dafür notwendigen Zeit aufzubauen.

Im Jahre 1992 sind Zuschüsse in Höhe von rd. 15 Mio DM eingeplant.

#### **Park-and-Ride- und Bike-and-Ride-Anlagen**

Abstellanlagen für Autos und Fahrräder als Bindeglieder zwischen Individualverkehr und ÖPNV sind für eine durchgreifende Parkraumbewirtschaftung in den Innenstadtbereichen unverzichtbar.

Der Bau bzw. Ausbau dieser Plätze geht kontinuierlich voran.

Ende 1991 werden voraussichtlich 16.100 geförderte P + R-Stellplätze zur Verfügung stehen, während für Fahrräder rd. 12.000 Einstellplätze erreicht sein werden.

Sollten notwendige Flächen in ausreichender Zahl und Größe zur Verfügung gestellt werden können, ließe sich die Anzahl der P + R-Stellplätze an Haltestellen kommunaler Unternehmen, an S-Bahnen und übrigen DB-Nahverkehrsstrecken in den folgenden fünf Jahren um mindestens rd. 9.000 erhöhen.

#### **Zusammenarbeit der Verkehrsunternehmen**

In Nordrhein-Westfalen ist mit der Neuordnung des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr im Jahre 1990 bereits die dritte Kooperationsgeneration geschaffen worden. Der zweiten Kooperationsgeneration gehört der Verkehrsverbund Rhein-Sieg an. Die erste Kooperationsgeneration waren die Verkehrsgemeinschaften mit Gründungsdaten aus der zweiten Hälfte der 70er und der ersten Hälfte der 80er Jahre: Aachen, Ruhr-Lippe, Münsterland, Ostwestfalen-Lippe, Paderborn, Westfalen-Süd und Niederrhein. Ihre Fortentwicklung steht gegenwärtig zur Diskussion. Grundlage dafür ist der Kommissionbericht "Steuerung und Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs im ländlichen Raum" aus dem Jahre 1990.

### **Neuordnung des öffentlichen Personennahverkehrs in der Fläche**

Unter diesem Stichwort werden gegenwärtig die im Kommissionsbericht angeführten Organisationsvorschläge eines konzeptionellen Angebotes des Landes zur Neuordnung des ÖPNV vorbereitet. Einbezogen sind Strategieerwägungen für die sich ggfs. anschließenden Verhandlungen zwischen dem Land und den Regionen.

### **Ausgleich der Infrastrukturkosten**

Mit der Einführung dieses Finanzierungssystems für den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr ist ein Weg aufgezeigt worden, die Deckungsbeiträge für den öffentlichen Personennahverkehr auf den Staat - zum Ausbau und zur Vorkhaltung der Infrastruktur - und auf die Verkehrsunternehmen - zur Finanzierung der Betriebsleistungen aus den Fahrgeldeinnahmen - aufzuteilen. Gegenwärtig werden die Infrastrukturkosten der Verkehrsgemeinschaften erhoben und aufbereitet, um Entscheidungen über das "Ob" und das "Wie" eines finanziellen Angebotes des Landes zur Finanzierung des ÖPNV in der Fläche vorzubereiten.

### **Rückzug des Bundes aus der Trägerschaft**

Kurz- und mittelfristig steht der Rückzug des Bundes aus der Trägerschaft für den öffentlichen Personennahverkehr im Busbereich bevor.

Im Hinblick auf die Zukunft der Regionalgesellschaften in Nordrhein-Westfalen, das sind die Busgesellschaften des Bundes bzw. der Deutschen Bundesbahn, hat die Landesregierung die Deutsche Bundesbahn bereits frühzeitig und wiederholt um die Einbeziehung der Interessen des Landes Nordrhein-Westfalen bei verkehrspolitischen Weichenstellungen gebeten. Auch der Landtag hat am 13. Juni 1991 gefordert, für die Regionalgesellschaften - unter Wahrung der finanziellen und der verkehrspolitischen Interessen des Landes - eine überlegte und geordnete Abwicklung der Änderung der Organisationsstruktur zu gewährleisten. Ebenso liegen Beschlüsse der Verkehrsministerkonferenz und der Konferenz der Ministerpräsidenten der Länder vor.

Die Landesregierung legt daher Wert darauf, daß seitens des Bundes und der Deutschen Bundesbahn den Ländern eingeräumte Entscheidungszeiträume und Mitwirkungsmöglichkeiten in vollem Umfang wahrgenommen werden und daß landesweit abgestimmte Verfahrensweisen sichergestellt werden.

Unter dem Arbeitstitel "Auffanggesellschaft" werden zur Zeit Möglichkeiten für eine Gesamtübernahme der Regionalgesellschaften in Nordrhein-Westfalen, z.B. die Einbringung des Eigentums an den Gesellschaften in eine Auffanggesellschaft, geprüft. Die Abklärung der Beteiligung der kommunalen Seite muß abgewartet werden. Eine Trägerschaft des Landes wird ausgeschlossen.

### **Großkundenabonnement**

Die Landesregierung strebt eine durchgreifende Änderung des Verkehrsverhaltens von Berufspendlerinnen und -pendlern, insbesondere in den Ballungsräumen, an. Sie hält hierfür unter anderem Maßnahmen der Parkraumbewirtschaftung in den besonders belasteten Innenbereichen der Großstädte für erforderlich. Dies ist durch flankierende Maßnahmen auf dem Gebiet der Tarifgestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) zu unterstützen. Sie prüft daher, ob durch die Einführung des Großkundenabonnements auch für die Landesbediensteten ein Beitrag geleistet werden kann, den ÖPNV in den Städten zu stärken und damit den Stadtverkehr umwelt- und sozialverträglich zu gestalten.

### **"Ticket 2000"**

Neben den Förderansätzen für die bisherige Verbundförderung sieht der Haushaltsplanentwurf eine Einführungshilfe zur Umweltkarte des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr in Höhe von 10,5 Mio DM vor.

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

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

### **Förderung der Verkehrsunternehmen**

Für die gesetzliche Ausgleichspflicht nach § 45 a Personenbeförderungsgesetz sind im Entwurf des Haushaltsplans 428 Mio DM veranschlagt. Diese gegenüber dem Ansatz des Vorjahres erhebliche Erhöhung ist auf die Anpassung der Kostensätze und vor allem auf die Erweiterung der Ausgleichspflicht des Landes auf vier Bundesbusunternehmen zurückzuführen.

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

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

---

\*) Nach dem vorliegenden Referentenentwurf zum Steueränderungsgesetz 1992 ist eine Aufstockung der Bundesfinanzhilfen nach dem GVFG vorgesehen. Der Entwurf sieht für Schienenfahrzeuge eine erweiterte ÖPNV-Förderung vor, wodurch für 1992 Auswirkungen auf die Ausgestaltung des IHP zu erwarten sind.

## **Landesstraßenbau**

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

Grundlage für den Neu- und Ausbau im Landesstraßennetz sind der Landesstraßenbedarfsplan und der Landesstraßenausbauplan. Beide Pläne müssen bis zum 1.1.1993 fortgeschrieben werden. Anfang 1991 sind die Landschaftsverbände als Baulastträger der Landesstraßen gebeten worden, ihre Vorschläge zur Überarbeitung der Pläne dem MSV bis Oktober 1991 mitzuteilen. Es ist beabsichtigt, den Gesetzentwurf zum neuen Landesstraßenbedarfsplan Mitte 1992 beim Landtag einzubringen.

Die Schwerpunkte im Landesstraßenbau konzentrieren sich auf

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

Bei der Planung und Realisierung der notwendigen Straßenneu- und -ausbaumaßnahmen hat die Straßenbauverwaltung dafür zu sorgen, daß die Investitionen den Aspekten des Umwelt- und des Lärmschutzes in gebührendem Umfang Rechnung tragen. Dazu hat die Landesregierung einen Gesetzentwurf -Drs. 11/1481- eingebracht, mit dem insbesondere für den Landesstraßenneubau die Umweltverträglichkeitsprüfung gesetzlich vorgeschrieben werden soll. Diese Regelung ist in Anlehnung an die Bestimmungen ausgestaltet, die seit dem 1.8.1990 für Bundesfernstraßen gelten. Verfahrensmäßig und inhaltlich werden sie die seit Jahren bestehenden naturschutzrechtlichen Eingriffsregelungen ergänzen.

Der Entwurf des Landeshaushalts sieht für die o.a. Vorhaben insgesamt 330,54 Mio DM vor. Darüber hinaus sind für Entwurf, Planung und Bauaufsicht 129,85 Mio DM sowie für Unterhaltung und Instandsetzung 141,80 Mio DM eingeplant.

## **Verkehrssicherheit**

Die Landesregierung wird sich an der CORRIDOR-Initiative der EG beteiligen. Sie erwartet von dieser Beteiligung einen erheblichen Impuls für die Einführung der Verkehrstelematik in NRW und die Verbesserung der Einflußmöglichkeiten bei der Entwicklung europäischer Standards und Normen im Bereich der Verkehrstelematik.

Es soll ein gemeinsames Projekt "EURO-TRIANGLE" mit Belgien und den Niederlanden durchgeführt werden, in das von NRW der Rhein-Ruhr-Korridor eingebracht wird. Generelle Zielsetzungen sind

- die Verbesserung der Verkehrssicherheit,
- die Erhöhung der Effizienz des Straßenverkehrs und
- Beiträge zur Verbesserung der Umwelt.

Im einzelnen soll dies erreicht werden durch:

- Ausschöpfung der Kapazität der Bundesautobahnen durch "intelligente" Datenvervollständigung und Verkehrssteuerung,
- Integration vorhandener und geplanter Verkehrsbeeinflussungssysteme durch umfassendere und bessere Kommunikation,
- Koordinierung von Verkehrsbeeinflussungsmaßnahmen,
- Reduzierung von Schwachstellen im Autobahnnetz durch Verkehrsverlagerungen und -lenkungen,
- Reduzierung des Kurzstreckenverkehrs (Fahrweiten < 10 km) auf Autobahnen in den Ballungsgebieten durch Zufahrtsbeschränkungen bei gleichzeitig verbesserter Information und verbessertem ÖPNV-Angebot.

Da in Belgien und den Niederlanden z.T. ähnliche Probleme bestehen, bietet es sich an, die jeweiligen Einzelprojekte zu koordinieren, gemeinsam nach Lösungen zu suchen und einen entsprechenden Vorschlag zur Aufnahme in das DRIVE-Nachfolgeprogramm ATT (Advanced Road Transport Telematics) in Brüssel einzureichen. Wegen des damit gegebenen europäischen Bezuges vergrößern sich auch die Chancen, daß der Vorschlag von der EG berücksichtigt wird.

Für die zur Projektdurchführung zunächst erforderliche Machbarkeitsstudie sind 500.000 DM eingeplant.

### **Maßnahmen zur Sicherheit im Straßenverkehr**

Besondere Aufmerksamkeit wird die Landesregierung auch 1992 bei der Verkehrsaufklärung der Zielgruppe der Kinder im Straßenverkehr zuwenden, weil Kinder im Straßenverkehr nach wie vor besonders gefährdet sind. Damit wird zugleich ein Wunsch der Konferenz der Jugendminister und -senatoren der Länder aufgegriffen. Im Jahre 1992 soll ein zweiter Verkehrssicherheitswettbewerb durchgeführt werden.

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