



Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen

Der Minister

Dienstgebäude und Lieferanschrift
Haroldstraße 4, 40213 Düsseldorf

An den
Präsidenten des Landtags
des Landes Nordrhein-Westfalen

Telefon
(02 11) 837-02

Durchwahl
837-2706

Datum 21.08.1997

40221 Düsseldorf

Aktenzeichen (bei Antwort bitte angeben)

132 (BdH) 12-00/1998

150-fach

für den Verkehrsausschuß
und den Haushalts- und Finanzausschuß

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
12. WAHLPERIODE

VORLAGE
12/1462

Betr.: Beratung des Haushaltsentwurfs 1998

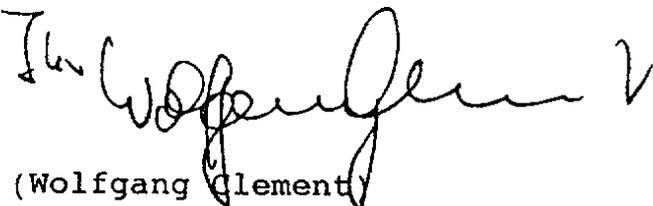
hier: Schriftliche Einführung in den Einzelplan 08
- Bereich Verkehr -

Sehr geehrter Herr Landtagspräsident,

hiermit übersende ich 150 Exemplare der schriftlichen Einführung in den Haushaltsplanentwurf 1998 für den Einzelplan 08.

Ich bitte, die Unterlagen an die Mitglieder des Verkehrsausschusses und des Haushalts- und Finanzausschusses weiterzuleiten.

Mit freundlichen Grüßen


(Wolfgang Clement)

**Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand,
Technologie und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen**

**Vorlage an den Verkehrsausschuß
und den Haushalts- und Finanzausschuß
des Landtags NRW**

**Einführung
in den
Entwurf des Haushaltsplanes
für das Haushaltsjahr 1998
- Bereich Verkehr -**

E i n z e l p l a n 0 8

**Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand,
Technologie und Verkehr**

I N H A L T

	<u>Seite</u>
1. ALLGEMEINE ÜBERSICHT ZUM EINZELPLAN 08	3
2. ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR	
2.1 Ausbau der Infrastruktur	5
2.2 Förderung der Verkehrsunternehmen zur Verbesserung ihrer wirtschaft- lichen Lage	5
2.3 Verbesserung der Zusammenarbeit im ÖPNV	6
2.4 Ausbau des S-Bahn-Netzes	7
2.5 Behindertengerechte Haltepunkte	8
2.6 Park + Ride und Bike + Ride	8
2.7 Transfermittel des Bundes zur Förderung des regionalisierten öffentlichen Per- sonennahverkehrs und ihre Verwendung	8
3. GÜTERTRANSPORT AUF BAHNEN UND BINNENSCHIFFEN	
3.1 Nichtbundeseigene Eisenbahnen	10
3.2 Förderung der Schifffahrt	10
4. VERBESSERUNG DER STRAßENINFRASTRUKTUR	
4.1 Ausbau der Bundesfernstraßen	12
4.2 Investitionen in das Landesstraßen- netz	14
4.3 Sicherheit im Straßenverkehr	14
4.4 Telematik im Straßenverkehr	16
5. LUFTFAHRTINFRASTRUKTUR	16
6. PERSONALHAUSHALT DES MWMTV	18

1. Allgemeine Übersicht zum Einzelplan 08

Der Haushaltsentwurf 1998 für den Einzelplan 08 schließt mit einem Ausgabevolumen von insgesamt

rund 6.731,8 Mio. DM

ab.

Aus dem Bereich des Verkehrshaushalts entfallen hiervon auf

- Allgemeine Bewilligungen Verkehr (Kap. 08 080)	4,0 Mio. DM
- die Förderung der Eisenbahnen und des öffentlichen Nahverkehrs (Kap. 08 081)	3.064,3 Mio. DM
- Angelegenheiten der Luftfahrt (Kap. 08 082)	22,2 Mio. DM
- Angelegenheit der Schifffahrt (Kap. 08 083)	47,2 Mio. DM
- Straßen- und Brückenbau (Kap. 08 084)	<u>528,6 Mio. DM</u>
zusammen	3.666,3 Mio. DM

Die in den Haushaltsentwurf 1998 für den Verkehrsbereich eingestellten Gesamtausgaben sind damit fast deckungsgleich mit dem Gesamtansatz 1997 in Höhe von 3.671,3 Mio. DM; der Rückgang beträgt 5 Mio. DM (- 0,1 %).

Zu Kapitel 08 081: Eisenbahnen und ÖPNV

- a) Auf der Einnahmeseite erhöhen sich die Zuweisungen des Bundes nach dem Regionalisierungsgesetz und die auf den MWMTV entfallenden GVFG-Mittel des Bundes gegenüber 1997 um insgesamt 68,8 Mio. DM (Regionalisierungsmittel +68,4 Mio. DM, GVFG-Mittel +0,4 Mio. DM). Entsprechend verändern sich die aus diesen Einnahmen zu leistenden Ausgaben.
- b) Neben den Ansatzveränderungen für diese Bereiche ergeben sich gegenüber 1997 folgende wesentliche Abweichungen:

- Erstattung gemeinwirtschaftlicher Leistungen für den ÖPNV	+ 22,0 Mio. DM
- Investitionszuschüsse für NE-Bahnen	- 13,7 Mio. DM
- Zuschüsse an die DB AG	- 12,0 Mio. DM
- Planungskosten Stadtbahnen	- 10,0 Mio. DM
- Ergänzende Landesmittel zu den GVFG-Mitteln des Bundes	- 4,4 Mio. DM
- Landesinitiative Bahntechnik	<u>- 4,0 Mio. DM</u>
Ergibt	- 22,1 Mio. DM

Aus dem Mehr zu a) und dem Weniger zu b) ergibt sich insgesamt eine Steigerung der Gesamtausgaben für die Förderung der Eisenbahnen und des ÖPNV um rund 46 Mio. DM.

Zu Kapitel 08 082: Luftfahrt

Die Ausgaben für Luftfahrtangelegenheiten sind auf das unabdingbar notwendige Maß begrenzt worden; sie beruhen ganz überwiegend auf gesetzlicher Grundlage.

Insgesamt gehen die Ausgaben für diesen Bereich gegenüber dem Vorjahr um rund 8 Mio. DM zurück. Dieser Minderbedarf beruht im wesentlichen auf dem Wegfall des nach der Brandkatastrophe am Flughafen Düsseldorf zusätzlich eingesetzten privaten Kontrollpersonals.

Zu Kapitel 08 083: Schifffahrt

Die dem zu erwartenden Baufortschritt entsprechend veranschlagten Ausgaben für den Kanalausbau gehen von 50,2 Mio. DM für 1997 auf 47,2 Mio. DM für 1998 zurück.

Zu Kapitel 08 084: Straßenbau

Die Ausgaben für den Straßenbau sinken gegenüber 1997 um 40,3 Mio. DM.

Während die Ausgaben für Erhaltungsinvestitionen und Um- und Ausbaumaßnahmen als Minimalbedarf auf dem Niveau des Jahres 1997

fortgeschrieben worden sind, sind die Ausgaben für Baumaßnahmen des Landesstraßenausbauplanes um 20 Mio. DM und für den Radwegbau um 10 Mio. DM abgesenkt worden.

Im Hinblick auf die Reduzierung der Bundesmittel für den Bundesfernstraßenbau wurden darüber hinaus die den Landschaftsverbänden zu erstattenden Kosten der Entwurfsbearbeitung und Bauaufsicht bei Baumaßnahmen an Bundesfernstraßen gegenüber 1997 um 10 Mio. DM gekürzt (Ansatz 1997 = 150 Mio. DM, Ansatz 1998 = 140 Mio. DM).

2. Öffentlicher Personennahverkehr

Die Förderpolitik für den öffentlichen Personennahverkehr wird auf den drei Feldern

- Ausbau der Infrastruktur,
- Förderung der Verkehrsunternehmen zur Verbesserung ihrer wirtschaftlichen Lage und
- Verbesserung der Zusammenarbeit im ÖPNV

fortgesetzt.

2.1 Ausbau der Infrastruktur

Für die Förderung der ÖPNV-Infrastruktur in den Gemeinden sind bei Titelgruppe 66 (ÖPNV-Landesprogramm) und Titelgruppe 68 (ÖPNV-Bundesprogramm) insgesamt 358,070 Mio. DM Bundesfinanzhilfen sowie komplementäre Landesmittel bei Titelgruppe 65 in Höhe von 90,000 Mio. DM vorgesehen. Hinzu kommen die bei Titelgruppe 72 veranschlagten Investitionszuschüsse nach dem Regionalisierungsgesetz NW in Höhe von 341,480 Mio. DM.

Aus diesen Mitteln sollen 1998 der weitere Ausbau der Stadtbahn, Beschleunigungsmaßnahmen für oberirdische Schienenstrecken, P+R-Plätze, Zentrale Omnibusbahnhöfe, Betriebshöfe und rechnergesteuerte Betriebsleitsysteme finanziert werden. Im Bereich des kommunalen ÖPNV werden vorrangig oberirdische Maßnahmen (insbesondere Beschleunigungsmaßnahmen), P+R-Anlagen und rechnergesteuerte Betriebsleitsysteme gefördert.

2.2 Förderung der Verkehrsunternehmen zur Verbesserung ihrer wirtschaftlichen Lage

Im Bereich der Förderung der Verkehrsunternehmen stehen 1998 für die Beschaffung von Bussen, Stadtbahnwagen und Straßenbahnen

Fördermittel bei Titelgruppe 73 in Höhe von insgesamt 204,140 Mio. DM zur Verfügung.

Wie bereits im Vorjahr werden diese Zuschüsse den Verkehrsunternehmen nicht unmittelbar vom Land zur Verfügung gestellt, sondern nach einem kapazitäts- und leistungsbezogenen Schlüssel auf die Aufgabenträger des ÖPNV bzw. an die Zweckverbände Verkehrsverbund Rhein-Ruhr und Aachener Verkehrsverbund verteilt (§ 13, § 17 Abs. 1 und 2 Regionalisierungsgesetz NW).

Die Empfänger haben diese Mittel nach Maßgabe der Richtlinien zu § 13 des Regionalisierungsgesetzes NW vorrangig für die Fahrzeugförderung zu verwenden, können verbleibende Mittel aber auch für sonstige Investitionen des ÖPNV einsetzen.

Darüber hinaus sind Fördermittel in Höhe von 100 Mio. DM bei Titelgruppe 74 für die Beschaffung von S-Bahn- und Eisenbahnfahrzeugen vorgesehen (§ 12 Abs. 3 Regionalisierungsgesetz NW), die wie bisher vom Land unmittelbar bewilligt werden.

Für die gesetzliche Ausgleichspflicht nach § 45 a PBefG sind im Entwurf des Haushaltsplans 422 Mio. DM veranschlagt. Der Ansatz berücksichtigt die Erhöhung von Ausgleichsansprüchen einzelner Verkehrsunternehmen aufgrund der Geltendmachung individueller anstelle pauschaler Antragswerte.

2.3 Verbesserung der Zusammenarbeit im ÖPNV

Entsprechend der in § 17 Abs. 1 Regionalisierungsgesetz NW getroffenen Übergangsregelung erfolgt die Förderung der Verkehrsverbände VRR, VRS und AVV bis zum Auslaufen der vertraglichen Mindestlaufzeiten:

Die Infrastruktur- und Übergangshilfe (Titelgruppe 61) für den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr beträgt nach dem Grundvertrag mit dem VRR - wie in den Vorjahren - 119 Mio. DM. Hiervon werden 42 Mio. DM aus Bundesfinanzhilfen nach dem Regionalisierungsgesetz des Bundes finanziert (Anteil der VRR-Unternehmen an der Fahrzeugförderung - Titelgruppe 73).

Für den VRS sind in 1998 17,4 Mio. DM zu verwenden.

Der AVV wird entsprechend der vertraglichen Verpflichtung in Höhe von 8 Mio. DM jährlich mit einem Betrag von 1,8 Mio. DM aus Titelgruppe 61 gefördert; die restlichen 6,2 Mio. DM werden wie beim VRR aus Titelgruppe 73 geleistet.

Darüber hinaus gewährt das Land den Kreisen, kreisfreien Städten und Zweckverbänden in den 9 Kooperationsräumen eine Pauschale nach § 14 Abs. 2 Regionalisierungsgesetz NW in Höhe von jeweils

1 Mio. DM als allgemeine Förderung der Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV, insbesondere für Bildung und Umsetzung eines Gemeinschaftstarifes sowie für die Aufstellung von Nahverkehrsplänen; hierfür sind bei den Titelgruppen 61 und 76 Mittel in Höhe von 63 Mio. DM veranschlagt.

Im übrigen werden aus Titelgruppe 61 alle laufenden und neuen Bürgerbusvorhaben gefördert, und zwar die Organisationskosten der Bürgerbusvereine mit einem Festbetrag von je 8.000 DM jährlich und die Bürgerbusfahrzeuge in Höhe von jeweils 60.000 DM (Teilfinanzierung im Wege der Festbetragsfinanzierung).

Der Haushaltsentwurf 1998 sieht in Titelgruppe 80 als neuen Fördergegenstand Sicherheits- und Servicemaßnahmen im ÖPNV vor. Aus Mitteln nach § 8 Abs. 2 Regionalisierungsgesetz des Bundes sollen mit jährlich 30 Mio. DM insbesondere Maßnahmen zur Erhöhung der personellen Präsenz, sicherheits- und servicerelevante Fahrzeugausstattungen sowie sonstige Sicherheits- und Servicemaßnahmen bzw. -einrichtungen gefördert werden. Das Schwergewicht liegt bei den Personalmaßnahmen. Sicherheits- und servicerelevante Infrastrukturinvestitionen werden aus den Titelgruppen 65, 66 und 72 gefördert.

2.4 Ausbau des S-Bahn-Netzes

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

- der Linie S 2 von Dortmund Hbf über Dortmund-Dorstfeld nach Dortmund-Mengede mit Verlängerung über Gelsenkirchen, Essen-Altenessen, Oberhausen und Duisburg,
- der Linie S 5 von Dortmund über Witten nach Hagen,
- der Linie S 9 Haltern - Bottrop - Essen - Wuppertal,
- der Linie S 13 Köln Hbf - Horrem - Düren.

Die S-Bahn-Verbindung Köln Hbf-Flughafen Köln/Bonn ist mit zuzurechnenden Kosten von 400 Mio. DM in das ÖPNV-Landesprogramm aufgenommen worden.

Mit dem Baubeginn ist in diesem Jahr zu rechnen.

Der Weiterbau der S 4 von Dortmund-Lütgendortmund nach Herne ist aus der Sicht des Landes unverzichtbar. Aus diesem Grund hat das MWMTV Mittel in Höhe von 5,4 Mio. DM zur Vorfinanzierung von externen Planungskosten bewilligt.

Ebenso sind für die Verbindung Bottrop Mitte - Bottrop Hbf und die Teilstrecke Köln - Kalscheuren Bewilligungen zur Vorfinanzierung der Planungskosten erteilt worden.

An Einzelmaßnahmen ist der Bau des S-Bahn-Haltepunktes Neuss-Allerheiligen an der S-Bahn-Linie S 11 mit Verlängerung der Bahnsteige an den Stationen Norf, Nievenheim und Neuss Süd zum Anschluß des neuen Wohngebiets Allerheiligen hervorzuheben.

2.5 Behindertengerechte Haltepunkte

Für die Ausrüstung von 50 S-Bahn-Stationen mit behindertengerechten Zugängen wurden mit den ehemaligen Bundesbahndirektionen Köln und Essen Verträge über den Bau solcher Anlagen mit einem Finanzierungsvolumen von 53,5 Mio. DM abgeschlossen. Mit der Vertragserfüllung dürfte 1999 zu rechnen sein.

2.6 Park-and Ride- und Bike-and-Ride-Anlagen

Für P+R-Anlagen im S-Bahn-Bereich, soweit für diese keine Regelung in den S-Bahn-Verträgen vorgesehen ist, wurden besondere Finanzierungsverträge mit den ehemaligen Bundesbahndirektionen Essen und Köln abgeschlossen.

Mit Bundes- und Landesmitteln in Höhe von 50,3 Mio. DM sollen bis 1998 etwa 5.800 Pkw-Stellplätze und ca. 7.600 Fahrrad-einstellplätze fertiggestellt werden.

2.7 Transfermittel des Bundes zur Förderung des regionalisierten öffentlichen Personennahverkehrs und ihre Verwendung

Wesentlicher Bestandteil der Gesetzgebung zur Bahnreform ist das Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs - Regionalisierungsgesetz -. Nach dem Regionalisierungsgesetz ist zur Stärkung der Wirtschaftlichkeit der Verkehrsbedienung im öffentlichen Personennahverkehr anzustreben, die Zuständigkeiten für Planung, Organisation, Ausgestaltung und Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs zusammenzuführen, wobei die Länder das Nähere zu regeln haben. Das Gesetz ist am 1. Januar 1996 in Kraft getreten. Seit diesem Zeitpunkt liegt die Verantwortung für Planung, Organisation, Ausgestaltung und Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs bei den Ländern oder den von ihnen bestimmten Aufgabenträgern.

Um den Ländern die Finanzierung der ihnen gesetzlich zugewiesenen Aufgaben zu ermöglichen, steht ihnen im Jahre 1998 ein Betrag in Höhe von über 12 Mrd. DM aus dem Mineralölsteueraufkommen des Bundes (Transfermittel) zu. Auf das Land NRW entfallen

hiervon 2.007,28 Mio. DM. Mit diesen Mitteln ist insbesondere der Schienenpersonennahverkehr zu finanzieren.

Die von den Ländern zu treffenden näheren Regelungen sind für NRW im Regionalisierungsgesetz NW enthalten. In diesem Gesetz sind neben anderem die Zuständigkeiten für die Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV und die Einzelheiten der Förderung des ÖPNV bestimmt. Träger der ÖPNV-Aufgaben sind grundsätzlich die Kreise und kreisfreien Städte. Zur Wahrnehmung der Aufgaben des Schienenpersonennahverkehrs haben die Kreise und kreisfreien Städte Zweckverbände gegründet.

Nach § 11 des Regionalisierungsgesetzes NW in Verbindung mit § 8 Abs. 1 des Regionalisierungsgesetzes des Bundes erhalten die Aufgabenträger im Jahre 1998 einen Betrag in Höhe von 1.217,5 Mio. DM zur Förderung der Eisenbahnen, um deren Betriebsleistungen nach dem Fahrplan 1993/94 zu sichern.

Die verbleibenden Mittel gemäß § 8 Abs. 2 des Regionalisierungsgesetzes in Höhe von 789,8 Mio. DM dienen der Verbesserung des ÖPNV durch Förderung

- von Infrastrukturmaßnahmen,
- der Vorhalteaufwendungen für Fahrzeuge,
- baulicher Maßnahmen und der Beschaffung von Schienenfahrzeugen der Deutschen Bahn AG und der nichtbundeseigenen Eisenbahnen,
- von Maßnahmen zur deutlichen Verbesserung des Angebotes im Schienenpersonennahverkehr gegenüber dem Fahrplan 1993/94,
- der Wiederinbetriebnahme von stillgelegten Strecken des Schienenpersonennahverkehrs oder - mit Zustimmung des Landes - des Baues neuer Schienenstrecken von besonderer verkehrlicher Bedeutung,
- von Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit und des Service,
- von Maßnahmen der Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV, z.B. der Bildung und Umsetzung von Gemeinschaftstarifen sowie der Aufstellung von Nahverkehrsplänen.

Die Transfermittel werden bei Kapitel 08 081 Titel 251 00 vereinnahmt und bei Titel 661 10 und den Titelgruppen 71 bis 76 und 80 verausgabt.

3. Gütertransport auf Bahnen und Binnenschiffen

3.1 Nichtbundeseigene Eisenbahnen

In NRW gibt es 47 nichtbundeseigene Eisenbahnen (NE) mit einer entsprechenden Anzahl z.T. weitverzweigter und engmaschiger Streckennetze. 27 dieser 47 Bahnen dienen dem öffentlichen Verkehr.

Die Bahnen sind besonders in den Randzonen der Ballungsgebiete von großer verkehrs- und strukturpolitischer Bedeutung, weil sie dem Trend der Verlagerung des Güterverkehrs auf die Straße entgegenwirken.

Der Haushaltsentwurf 1998 sieht für die investive Förderung der öffentlichen NE Ausgaben von 13 Mio. DM vor (Kapitel 08 081 TGr. 62); diese Ausgaben können um bis zu 5 Mio. DM der Einsparungen bei Kapitel 08 081 Titel 891 20 verstärkt werden. Sie dienen im wesentlichen der Aufrechterhaltung der Betriebssicherheit der Schienenwege (Oberbauzuschüsse), der Durchführung von Rationalisierungsmaßnahmen und dem Bau von Be- und Entladeeinrichtungen, durch die Güterverkehr von der Straße auf die Schiene verlagert werden kann.

Außerdem besteht die Möglichkeit, stilllegungsgefährdete Güterverkehrsstrecken der Deutschen Bahn AG, die durch Dritte weiter betrieben werden sollen, zu fördern. Dies setzt ein Gutachten voraus, welches für schienenaffine Güter die Nachfrage feststellt und Vorschläge hinsichtlich der regionalen Zusammenarbeit und der damit verbundenen Organisationsmodelle einschließlich der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen und wirtschaftlichen Möglichkeiten darlegt.

Ferner erhalten die NE-Bahnen nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz Ausgleichszahlungen für die Abgeltung betriebsfremder Lasten (Kapitel 08 081 TGr. 70) und Zuschüsse nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (Kapitel 08 081 TGr. 69).

3.2 Förderung der Schifffahrt

Für die von Massenguttransporten abhängigen Industrie- und Gewerbebetriebe im Land Nordrhein-Westfalen, vor allem im Rhein-Ruhr-Raum, ist die Binnenschifffahrt als preisgünstiger Verkehrsträger unentbehrlich. Auch für die Beförderung von Stückgut wird die Binnenschifffahrt bereits gegenwärtig weit mehr als in der Vergangenheit in Anspruch genommen. In Zusammenarbeit mit Schiene und Straße gewinnt sie als Teil der Transportkette im kombinierten Verkehr zunehmende Bedeutung.

Ihre Möglichkeiten, als umweltfreundlicher Verkehrsträger zur Entlastung der Straße beizutragen, kann die Binnenschifffahrt um so mehr ausschöpfen, je größer die Leistungsfähigkeit der Infrastruktur ist, auf die sie sich stützen kann. Dieser Sachverhalt ist für die Landesregierung Beweggrund, den Ausbau der Wasserstraßen mit erheblichen Mitteln zu fördern.

Mit finanzieller Hilfe seitens des Landes werden ausgebaut

- die rheinisch-westfälischen Kanäle und
- die Weststrecke des Mittellandkanals, d.h. die Kanalstrecke zwischen der Abzweigung aus dem Dortmund-Ems-Kanal in Berghövede (Stadt Hörstel, Kreis Steinfurt) und Hannover.

Seit dem Beginn der Ausbaurbeiten im Jahre 1965 bis Ende 1997 werden in Wasserstraßen rd. 1,180 Mrd. DM an Landesmitteln investiert sein, davon rund 800 Mio. DM seit 1980. Für das Jahr 1998 sind für den Ausbau der rheinisch-westfälischen Kanäle und der Weststrecke des Mittellandkanals Landesausgaben in Höhe von 47,1 Mio. DM vorgesehen.

Wesentliche Baumaßnahmen im kommenden Jahr sind im Bereich der rheinisch-westfälischen Kanäle

- Streckenausbauarbeiten am Datteln-Hamm-Kanal, am Rhein-Herne-Kanal und am Dortmund-Ems-Kanal, hier vor allem in Waltrop und im Kreis Steinfurt,
- Streckenausbauarbeiten an der Weststrecke des Mittellandkanals, insbesondere in Recke, in Minden (Ausbau des Wasserstraßenkreuzes), an der Strecke westlich von Hannover sowie im Bereich der Stadtstrecke Hannover.

Der Ausbau der rheinisch-westfälischen Kanäle im Rahmen des Regierungsabkommens zwischen Bund und Land vom 14.9.1965 und der dazugehörigen Nachtragsverträge ist im wesentlichen vollendet. Weitere Ausbaumaßnahmen, insbesondere am Datteln-Hamm-Kanal und am Rhein-Herne-Kanal sind jedoch erforderlich. Am 7.4.1992 wurde daher ein weiteres Abkommen mit dem Bund über den Ausbau des westdeutschen Kanalnetzes abgeschlossen, das die Ausführung weiterer Ausbaumaßnahmen am Datteln-Hamm-Kanal und am Rhein-Herne-Kanal und die Mitfinanzierung der Kosten durch das Land regelt.

Außer den Zuweisungen für den Ausbau von Bundeswasserstraßen sind bei Kapitel 08 083 Titel 671 10 Erstattungen an Fährunternehmen zur Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Aus-

bildungsverkehr veranschlagt. Die Mittel dienen dazu, Einnahmehinbußen auszugleichen, die sich für die Fährunternehmen aus dem Verkauf verbilligter Zeitkarten an Auszubildende ergeben.

Ferner sind bei Titel 671 20 Ausgaben zur Deckung von Verwaltungskosten veranschlagt, die den Trägern der Seemannsämter, nämlich den Hafenbetreiberunternehmen Duisburg-Ruhrorter Häfen AG, Stadtwerke Düsseldorf AG und Häfen und Güterverkehr Köln AG, aus der Wahrnehmung der Seemannsamtsgeschäfte entstehen.

4. Verbesserung der Straßeninfrastruktur

4.1 Ausbau der Bundesfernstraßen

Im Fünfjahresplan für den Ausbau der Bundesfernstraßen in den Jahren 1993 bis 1997 mit Ergänzung bis zum Jahr 2000 sind im Bundeshaushalt Ausgabemittel für NRW in Höhe von 3.755,4 Mio. DM vorgesehen. Bis Ende 1997 sind von diesem Volumen bereits rund 2.830 Mio. DM verbaut, so daß für die Jahre 1998 bis 2000 noch ein Bauvolumen von 925 Mio. DM verbleibt.

Für die Maßnahmen der Hauptbautitel (HBT) - im wesentlichen BAB-Lückenschlüsse, Bau von Ortsumgehungen und Ausbau der Autobahnen auf 6 Fahrstreifen - stehen 1998 voraussichtlich nur Mittel in Höhe von 435 Mio. DM zur Verfügung, weil nach wie vor ein erhöhter Mittelbedarf für die neuen Bundesländer und die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit besteht und weil die angespannte Finanzlage im Bundeshaushalt nach Angaben des BMV eine Steigerung nicht zuläßt.

Die Mittelreduzierung gegenüber der ursprünglichen Finanzplanung führt dazu, daß die Verfügungsbeträge für Restabwicklungen und zur Finanzierung der im Bau befindlichen Maßnahmen gebunden sind. Für Neubeginne sind damit kaum noch Mittel frei. Zu berücksichtigen sind weiterhin Kostenerhöhungen für die laufenden Maßnahmen. Dies hat zur Folge, daß bereits baureife Projekte zurückgestellt und Baumaßnahmen im Bauablauf und in der Finanzierung gestreckt werden.

Die vom BMV zur Kompensation der Probleme eröffnete Möglichkeit von überregionalen Mittelausgleichen bringt nur dann eine Verstärkung, wenn von anderen Ländern Mittel nicht verbaut werden können. Da der Mittelabfluß nach Aussage des BMV bei allen Ländern mittlerweile gut ist, dürften im Rahmen des Ausgleichs kaum Mittel angeboten werden.

Für 1998 ist im Bundeshaushalt für die Bundesfernstraßen ein Rahmen von 10.133 Mio. DM vorgesehen. In der Finanzplanung 1998 bis 2000 ist ebenfalls dieser Betrag vorgesehen. Der Einplanungsrahmen des Landes für 1998 ist damit in etwa gleich hoch wie 1997.

Wegen der zu geringen Dotierung der Bundesfernstraßenmittel für die HBT hat das Land in Gesprächen mit dem BMV immer wieder darauf hingewiesen, daß insbesondere für den 6-streifigen Ausbau der A 2 vom Ruhrgebiet bis zur Landesgrenze Niedersachsen zusätzliche Mittel bereitgestellt werden müssen, weil der vom Bund bis zur Expo 2000 angestrebte Ausbau nur so realisiert werden kann.

Das BMV hat durch die Erhöhung des Rahmens für die Bundesfernstraßen den Ländern Nordrhein-Westfalen und Niedersachsen in den Jahren 1997 bis 2000 insgesamt zusätzlich 572 Mio. DM zweckgebunden zur Verfügung gestellt. Damit sollen die BAB A 2 zwischen Bielefeld und Hannover sowie die BAB A 7 vom AK Hannover-Ost bis AS Anderten auf 6 Fahrstreifen erweitert werden. NRW erhält für die A 2 im Bereich Bielefeld bis zur Landesgrenze Niedersachsen von 1997 bis 2000 zusätzlich 227 Mio. DM.

Diese Autobahnen sollen zur Bewältigung des erhöhten überregionalen und regionalen Verkehrsaufkommens der Expo 2000 beitragen.

Ein weiteres wichtiges Projekt für NRW ist die Rheinquerung Ilverich im Zuge der A 44. Dieses Vorhaben soll als eines der 12 Pilotprojekte des Bundes privat vorfinanziert werden.

Nach Beschluß vom 10. März 1997 hat das OVG Münster im Verwaltungsstreitverfahren Stadt Meerbusch u.a. ./ MWM-TV über die Planfeststellung für den Neubau der A 44 - Rheinquerung Ilverich - alle Anträge auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung der eingereichten Anfechtungsklagen gegen den Planfeststellungsbeschluß vom 7. Februar 1996 in vollem Umfang abgewiesen.

Der Senat hat dargelegt, daß der ausführlich begründete Planfeststellungsbeschluß keine Mängel aufweist, die im Hauptsacheverfahren zur Aufhebung des Beschlusses führen würden. Deshalb können auf der Grundlage dieses Beschlusses die bauvorbereitenden Maßnahmen jetzt zügig vorgebracht werden. Zur Zeit läuft das Ausschreibungsverfahren. Submission, also der Termin, zu dem die Angebote eröffnet werden, wird am 4. November 1997 sein. Im April 1998 dürfte der Auftrag zur Baudurchführung erteilt werden können. Bei einer vorgegebenen Festbauzeit von 4 ½ Jahren wird das für die Region bedeutende Projekt im Jahre 2002 fertiggestellt sein.

4.2 Investitionen in das Landesstraßennetz

Für den Neu- und größeren Ausbau im Landesstraßennetz bilden der Landesstraßenbedarfsplan und der Landesstraßenausbauplan die rechtlichen und administrativen Grundlagen. 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,
- die Verbesserung im Landesstraßennetz, insbesondere durch Erhöhung der Verkehrssicherheit,
- der Bau von Radwegen und
- die Erhaltungsinvestitionen.

Zur Finanzierung dieser Investitionsschwerpunkte sind im Landeshaushalt insgesamt 236 Mio. DM vorgesehen.

Davon entfallen auf:

- | | |
|---|-------------|
| - Baumaßnahmen des Landesstraßenausbauplanes
(Kapitel 08 084 Titel 883 13) | 130 Mio. DM |
| - Um- und Ausbau von Landesstraßen
bis zu 5 Mio. DM Gesamtkosten je
Maßnahme
(Kapitel 08 084 Titel 883 12) | 41 Mio. DM |
| - Radwegebau an bestehenden Landesstraßen
(Kapitel 08 084 Titel 883 18) | 10 Mio. DM |
| - Erhaltungsinvestitionen an Landesstraßen
(Kapitel 08 084 Titel 883 11) | 55 Mio. DM |

4.3 Sicherheit im Straßenverkehr

Die einheitlich vom Land vorgegebenen und von den Kreisen, Städten und Gemeinden ausgeführten Aktionen zur Verkehrsaufklärung sollen sich auch 1998 auf den Schutz von Kindern im Straßenverkehr kon-

zentrieren. Auf der Grundlage neuester wissenschaftlicher Untersuchungsergebnisse werden Eltern, Autofahrer und Erzieher angesprochen, und es wird Ihnen erklärt, warum Kinder bis zum Alter von 10 bis 12 Jahren wegen ihrer motorischen und psychischen Entwicklung besonders unfallgefährdet sind, und wie sich Erwachsene darauf einstellen können.

Die Verkehrssicherheitstage auf örtlicher Ebene, die dieses Ziel verfolgen, werden vom Land mit sachlichen und finanziellen Mitteln gefördert. In Einweisungseminaren entwickeln Mitarbeiter des Verkehrsministeriums und der Kommunen gemeinsam die Konzeption dieser landesweiten Kampagne. Der verringerte Mittelansatz macht neue Anstrengungen zur Effizienzsteigerung und eine Konzentration auf das Wesentliche erforderlich.

Mit der Herausgabe einer CD an die Eltern der Schulanfänger hat das MWMTV erstmals ein neues Medium als Hilfe für den sicheren Schulweg genutzt. Dieser CD beigelegt wurde eine von der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte und Gemeinden in NRW herausgegebene weitere CD, die als Hilfe zur Vorbereitung und Durchführung der Radfahrausbildung in den Klassen 3 und 4 gedacht ist. Das Echo von Eltern, Lehrerinnen und Lehrern sowie den Kindern ist außergewöhnlich groß. Für 1998 ist eine Neuauflage geplant. Dabei soll versucht werden - wie erstmalig im Vorjahr gelungen - wiederum Sponsoren für die finanzielle Unterstützung dieser für die Verkehrssicherheit der Schulanfänger so wichtigen Maßnahme zu gewinnen.

Ein weiteres neues Vorhaben wird die modellhafte Entwicklung eines "Stadtplans" für Kinder sein, der zugleich die Aufgaben eines Schulwegplanes erfüllt. Der Plan soll gemeinsam mit Kindern deren tägliche Wege Routen und die dort gegebenen Gefahrenpotentiale herausarbeiten. Es ist beabsichtigt, den Stadtplan im Rahmen eines Modellversuches in einer mittelgroßen Stadt zu entwickeln und dieses Beispiel in einem Handlungsleitfaden anderen Städten und Gemeinden zur Nachahmung zu empfehlen.

In Anlehnung an ein in Odense/Dänemark durchgeführtes Vorhaben will das Kinderbüro "Pro Kids" in Herten unter Mitwirkung von Schulkindern zusammen mit den zuständigen örtlichen Behörden die Schul- und Freizeitwege auf Gefahrenstellen untersuchen und Problemlösungen zu deren Entschärfung herausarbeiten. Entsprechend den Forderungen des Verkehrssicherheitsprogramms sollen durch die Beteiligung von Kindern deren tatsächliche Lebensgewohnheiten ermittelt werden, um so gezielte Hinweise für die Verkehrsplanung und die Beseitigung von Gefahrenstellen zu erhalten.

4.4 Telematik im Straßenverkehr

Der Verkehrsablauf wird in den kommenden Jahren zunehmend durch die Informationstechnik und Telekommunikation - die sog. Verkehrstelematik - beeinflußt. Die Landesregierung beteiligt sich mit den Projekten CENTRICO und INTERMATRIX an den laufenden Telematik-Programmen der EU. Partner dieser Projekte sind insbesondere die belgischen Regionen Flandern und Wallonien, die Niederlande und Frankreich.

Die Projekte dienen der Koordinierung der Telematikvorhaben der einzelnen Regionen und sollen die Interoperabilität, Kompatibilität und Qualität der Telematikdienste auf dem transeuropäischen Straßennetz gewährleisten.

Endziel der Projekte ist die Einrichtung eines integrierten multimodalen Verkehrsmanagementsystems. Dies soll u.a. durch Nutzung und Verbesserung der Datenerfassungsanlagen auf den Autobahnen, die Einbeziehung des ÖV, die Verknüpfung der Verkehrsinformationszentralen und durch den Austausch der für die einzelnen Partner relevanten Verkehrsinformationen geschehen. Durch die Abstimmung von Verkehrslenkungsmaßnahmen wird ein grenzüberschreitendes Verkehrsmanagement auf dem transeuropäischen Straßennetz ermöglicht.

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.

In diesem Zusammenhang müssen auch die beiden Regionalen Verkehrsleitzentralen in Arnsberg und Köln zusätzliche Aufgaben übernehmen und mit entsprechender Hard- und Software ausgestattet werden.

5. Luftfahrtinfrastruktur

Für die Sicherung des Wirtschaftsstandortes Nordrhein-Westfalen sind eine leistungsfähige Luftfahrtinfrastruktur und die Einbindung des Landes Nordrhein-Westfalen in das weltweite Netz des Luftverkehrs unverzichtbar. Schwerpunkte der Luftverkehrspolitik werden im einzelnen sein

- bezüglich des Flughafens Düsseldorf der Abschluß des Genehmigungsänderungsverfahrens zwecks Ersatzes der Bewegungszahlbegrenzung durch ein sog. Lärmkontingent sowie der Wiederauf-

bzw. Neubau der brandgeschädigten Teile des Passagier-Terminals,

- bezüglich des Flughafens Köln/Bonn die Umsetzung der EntschlieÙung des Landtages vom 19. Juni 1996 zur Verbesserung des Schutzes vor Fluglärm (22-Punkte-Programm) sowie der Bau des neuen Passagier-Terminals einschließlich des Flughafen-Bahnhofes,
- bezüglich des Flughafens Münster/Osnabrück die Durchführung des öffentlichen Anhörungsverfahrens im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zwecks Verlängerung der Start- und Landebahn,
- bezüglich des Flugplatzes Dortmund der Abschluß des öffentlichen Anhörungsverfahrens im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zwecks Verlängerung der Start- und Landebahn,
- bezüglich des Flughafens Siegerland die Einrichtung von Instrumentenflugbetrieb,
- bezüglich des Flughafens Essen/Mülheim die Fortsetzung der bereits eingeleiteten Stilllegung des Motorflugbetriebes im Einvernehmen und in abgestimmten Schritten mit den kommunalen Gesellschaftern,
- bezüglich des Militärflugplatzes Weeze-Laarbruch die Weiterführung des Genehmigungsverfahrens für eine zivile fliegerische Nachfolgenutzung,
- bezüglich des Militärflugplatzes Niederkrüchten-Elmpt die Fortsetzung der gutachtlichen Untersuchungen für eine zivile Nachfolgenutzung des Geländes; als eine der Nutzungsalternativen gehört dazu auch eine zivile fliegerische Nachfolgenutzung.

Für kleinere Baumaßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit und des Umweltschutzes auf den Flughäfen und Landeplätzen sowie für die Förderung des Segelflugs sind Haushaltsmittel in Höhe von 3,0 Mio. DM vorgesehen.

Zur Erhöhung der Sicherheit und der Zuverlässigkeit des Flugbetriebes sowie im Zusammenhang mit der Wahrnehmung der Luftaufsicht (Sonderordnungsbehörde für den Luftverkehr) sind für die Anschaffung von Geräten sowie für das Aufsichtspersonal Haushaltsmittel in Höhe von 2,365 Mio. DM veranschlagt.

Die Aufrechterhaltung des hohen Standards beim Schutz von Angriffen auf die Sicherheit des Luftverkehrs, insbesondere Flugzeugentführungen und Sabotageakte, erfordert Haushaltsmittel in Höhe von 11,071 Mio. DM. Diesen Sachausgaben und den Personalausgaben für den Fluggastkontrolldienst im Haushalt des Innenministeriums stehen jedoch Einnahmen des Landes aus der von den Fluggästen erhobenen Luftsicherheitsgebühr in Höhe von 62 Mio. DM gegenüber (67 Mio. DM ./ . Anteil des Bundes von rund 5 Mio. DM).

6. Personalhaushalt des Geschäftsbereichs des Ministeriums für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr

Allgemeines

Der Entwurf des Personalhaushalts 1998 ist wie in den Vorjahren unter aufgabenkritischer Überprüfung des Stellenbestandes aufgestellt worden. Entsprechend dem Beschluß der Landesregierung vom 1.10.1995, bis zum Ende der Legislaturperiode grundsätzlich keine zusätzlichen Stellen einzurichten, enthält der Entwurf keine Personalausweitung; vielmehr verringert sich der Bestand im Geschäftsbereich durch Vollzug von kw-Vermerken und Einsparungen um **24 Stellen** (= 1,3 %) auf insgesamt 1.821 Stellen.

Im übrigen sind geringfügige Umschichtungen (z.B. Umwandlung von Stellen für beamtete Hilfskräfte in Planstellen) vorgenommen worden, jedoch nur dort, wo dies aus personalwirtschaftlichen Gründen zwingend erforderlich ist.

Bei einem Haushaltsvolumen des Einzelplans 08 von rd. 6.732 Mio. DM entfallen auf die Personalausgaben 188,5 Mio. DM, das sind 2,8 %.

Ministerium

Im Ministerium werden im Rahmen der Realisierung von kw-Vermerken 2 Stellen abgebaut.

Das Gutachten über die Organisationsuntersuchung wird voraussichtlich im November dieses Jahres vorliegen. Mögliche Auswirkungen auf den Personalhaushalt können frühestens in einem Nachtragshaushalt 1998 berücksichtigt werden.

Nachgeordnete Bergverwaltung

Bei der Bergverwaltung können durch Wirksamwerden von kw-Vermerken ebenfalls 2 Stellen eingespart werden. Damit sind von den

aufgrund der Organisationsuntersuchung im Haushalt 1994 ausgewiesenen 49 kw-Vermerken bereits 35 realisiert.

Geologisches Landesamt

Auch im Geologischen Landesamt werden durch Vollzug von kw-Vermerken 2 Stellen abgebaut. Im Vorgriff auf die für 1998 vorgesehene Organisationsuntersuchung erhalten 5 Stellen einen kw-Vermerk.

Eichverwaltung

Bei der Eichverwaltung werden im Rahmen der Umsetzung des Organisationsgutachtens 6 Stellen in Abgang gestellt und 48 mit befristeten kw-Vermerken (ab 1997, 1999 und 2000) versehen. Ein weiterer Stellenabgang erfolgt durch Vollzug eines bereits vorhandenen kw-Vermerks.

Materialprüfungsamt

Beim Materialprüfungsamt, das zum 1.1.1995 in einen nach kaufmännischen Gesichtspunkten geführten Landesbetrieb gemäß § 26 Landeshaushaltsordnung umgestaltet worden ist, werden die Bemühungen zur Weiterentwicklung des Landesbetriebs zu einem marktfähigen Unternehmen fortgesetzt.

Durch Vollzug von kw-Vermerken werden im Haushalt 1998 insgesamt 11 Stellen abgebaut. Damit sind alle aufgrund der Organisationsuntersuchung 1993/1994 ausgewiesenen 44 kw-Vermerke realisiert.