



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

Der Minister

An den
Präsidenten des
Landtags Nordrhein-Westfalen

40221 Düsseldorf

für den Verkehrsausschuss
und den Haushalts- und Finanzausschuss

Haroldstraße 4
40190 Düsseldorf

Telefon +49 (0) 2 11 / 837 - 02
Durchwahl +49 (0) 2 11 / 837 - 2706
Telefax +49 (0) 2 11 / 837 - 3107

Datum
17 . August 1999

Aktenzeichen (bei Antwort bitte angeben)
132 (BdH) 12-00/2000
(EinfBerHH2000Verk LTVorl)

150-fach

Beratung des Haushaltsentwurfs 2000
Einführung in den Einzelplan 08
- Bereich Verkehr -

Sehr geehrter Herr Landtagspräsident,

hiermit übersende ich 150 Exemplare der "Einführung in den Entwurf des Haushaltsplanes für das Haushaltsjahr 2000, Einzelplan 08 - Bereich Verkehr -".

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

Mit freundlichen Grüßen

(Peer Steinbrück)



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 2000

E i n z e l p l a n 0 8
- B e r e i c h V e r k e h r -

Inhaltsverzeichnis

	Seite
1. Allgemeine Übersicht zum Einzelplan 08	3
1.1 Volumen des Einzelplans 08	3
1.2 Volumen des Verkehrshaushalts	5
2. Ausbau der Mobilität	8
2.1 Integrierte Gesamtplanung für Nordrhein-Westfalen	8
2.2 Schienengüterverkehrskonzept	13
2.3 Landesinitiative Mobilität	13
2.4 Nichtbundeseigene Eisenbahnen	18
2.5 Förderung der Schifffahrt	21
3. Öffentlicher Personennahverkehr	23
3.1 Transfermittel des Bundes zur Förderung des regionalisierten öffentlichen Personennahverkehrs und ihre Verwendung	24
3.2 Ausbau der Infrastruktur	26
3.3 Verbesserung der Zusammenarbeit im ÖPNV	27
3.4 Förderung der Verkehrsunternehmen zur Verbesserung ihrer wirtschaftlichen Lage	29
3.5 Ausbau des S-Bahn-Netzes sowie Einzelmaßnahmen	30
3.6 Behindertengerechte Haltepunkte	31
3.7 Park + Ride und Bike + Ride	32
3.8 Integraler Taktfahrplan (ITF)	32
3.9 Sicherheit und Service	32
4. Straßen- und Brückenbau	33
4.1 Ausbau der Bundesfernstraßen	33
4.2 Investitionen in das Landesstraßennetz	34
4.3 Kommunaler Stadtverkehr	36
4.4 Sicherheit im Straßenverkehr	40
4.5 Telematik im Straßenverkehr	41
5. Luftinfrastruktur	42
6. Personalhaushalt des Geschäftsbereichs des MWMTV	44

1. Allgemeine Übersicht zum Einzelplan 08

1.1 Volumen des Einzelplans 08

Insgesamt sieht der Haushaltsentwurf 2000 für den Einzelplan 08 Gesamtausgaben in Höhe von 6.706,3 Mio. DM vor. Damit wird das bei 6.864,4 Mio. DM liegende Ausgabevolumen 1999 um 158,1 Mio. DM (= ./ . 2,3 %) unterschritten.

Wie die nachfolgenden Übersichten belegen, entfällt der Rückgang der Ausgaben zu etwa einem Drittel auf den nicht disponiblen und zu etwa zwei Dritteln auf den disponiblen Bereich.

Rückgang im nicht disponiblen Bereich (Saldo aus Mehr- und Minderausgaben):

• Garantien Bergbauzulieferer	+	3,2 Mio. DM
• GA "Regionale Wirtschaftsstruktur"	+	2,4 Mio. DM
• NRW/EU-Programme	+	9,0 Mio. DM
• Kohlehilfen	-	35,0 Mio. DM
• Ausgaben für den ÖPNV, die aus Regionalisierungs- oder GVFG-Mitteln des Bundes zu leisten sind	-	11,0 Mio. DM
• Ergänzende Landesmittel für den ÖPNV	-	3,9 Mio. DM
• Erstattung gemeinwirtschaftlicher Leistungen des ÖPNV	-	13,6 Mio. DM
• Bundesanteil für die Flughafen- anbindung Köln/Bonn	+	14,4 Mio. DM
• Weststrecke Mittellandkanal	-	6,3 Mio. DM
• Bauaufsicht Bundesfernstraßen	-	5,0 Mio. DM
• Kommunaler Straßenbau (GVFG)	-	5,3 Mio. DM
• Personalausgaben (einschl. Versorgung)	+	<u>4,8 Mio. DM</u>
Im nicht disponiblen Bereich ergibt sich daraus insgesamt ein Rückgang um	-	46,3 Mio. DM

Rückgang im disponiblen Bereich
(Saldo aus Mehr- und Minderausgaben):

• KMU-Kredite	-	4,5 Mio. DM
• Beratungsprogramm Wirtschaft	-	4,3 Mio. DM
• Handlungsrahmen Kohlegebiete	-	18,5 Mio. DM
• PROFIS	-	4,3 Mio. DM
• Landesaufgabe	-	8,0 Mio. DM
• Beteiligungskapitel	-	2,0 Mio. DM
• Ausbildungspatenschaften	-	3,2 Mio. DM
• Berufsausbildung	-	2,4 Mio. DM
• Benachteiligte Jugendliche	-	11,5 Mio. DM
• Ausbildungskonsens	-	6,0 Mio. DM
• Technologieprogramm Wirtschaft	-	16,3 Mio. DM
• Technologieprogramm Bergbau	-	3,3 Mio. DM
• Förderung von Verkehrsverbänden (aus originären Landesmitteln)	-	65,4 Mio. DM
• Landesinitiative Mobilität	-	3,5 Mio. DM
• Nichtbundeseigene Eisenbahnen	-	3,2 Mio. DM
• Kommunaler Radwegebau	-	2,0 Mio. DM
• Radwegebau an bestehenden Landesstraßen	-	<u>2,5 Mio. DM</u>
Summe der Kürzungen	-	160,9 Mio. DM
• Im Sinne einer Schwerpunktsetzung wurden dagegen die Investitionsausgaben für den Straßenbau deutlich um insgesamt	+	53,1 Mio. DM
erhöht;		
• darüber hinaus wurden im Wirtschaftshaus- halt erstmalig Ausgaben für die Mittel- standsoffensive NRW in Höhe von	+	<u>5,0 Mio. DM</u>
veranschlagt.		
Im disponiblen Bereich ergibt sich daraus insgesamt ein Rückgang um	-	102,8 Mio. DM

1.2 Volumen des Verkehrshaushaltes

Von den Gesamtausgaben 2000 entfallen aus dem Bereich des Verkehrshaushaltes auf

• Allgemeine Bewilligungen Verkehr (Kapitel 08 080)	13,4 Mio. DM
• Förderung der Eisenbahnen und des öffentlichen Nahverkehrs (Kapitel 08 081)	3.200,9 Mio. DM
• Angelegenheiten der Luftfahrt (Kapitel 08 082)	27,7 Mio. DM
• Angelegenheiten der Schifffahrt (Kapitel 08 083)	16,6 Mio. DM
• Straßen- und Brückenbau (Kapitel 08 084)	<u>866,9 Mio. DM</u>
Summe Verkehrshaushalt 2000	4.125,6 Mio. DM

Für 1999 waren Ausgaben in Höhe von 4.181,4 Mio. DM veranschlagt, so dass sich die im Haushaltsplanentwurf 2000 für den Verkehrsbereich eingestellten Gesamtausgaben gegenüber dem Vorjahr insgesamt gesehen nur geringfügig um 55,8 Mio. DM (= ./ . 1,34 %) vermindern.

1.2.1 Zu Kapitel 08 081: Förderung der Eisenbahnen und des öffentlichen Personennahverkehrs

Die Gesamtausgaben für die Eisenbahnen und den öffentlichen Personennahverkehr betragen 3.200,9 Mio. DM; sie gehen im Vergleich zum Haushalt 1999 mit Gesamtausgaben von 3.283,5 Mio. DM um 82,6 Mio. DM (= ./ . 2,52 %) zurück. Wesentliche Ursache für diesen Rückgang ist die Befrachtung der Regionalisierungsmittel mit den bislang aus originären Landesmitteln finanzier-

ten Ausgaben zur Förderung der Verkehrsverbände (die Befrachtung mit den Zuschüssen an die DB AG für den S-Bahn-Bau ist bereits im Entwurf des Nachtragshaushaltes 1999 vorgesehen).

Diese rechtlich zulässige Befrachtung der Regionalisierungsmittel war angesichts der bei der Haushaltsaufstellung vorhandenen äußerst geringen Handlungsspielräume unvermeidbar, um eine dringend notwendige Verstärkung der investiven Ausgaben für den Landesstraßenbau vornehmen zu können.

Zwar verkürzt die Befrachtung die finanziellen Möglichkeiten für den ÖPNV, angesichts der gegenüber 1999 in nahezu unveränderter Höhe mit insgesamt 2,1 Mrd. DM zur Verfügung stehenden Regionalisierungsmittel allerdings in nur sehr geringfügigem Umfang. Da im übrigen in den Vorjahren aufgelaufene Haushaltsausgabereste verfügbar sind, ist sichergestellt, dass im Bereich des ÖPNV alle förderungswürdigen Maßnahmen realisiert werden können.

Darüber hinaus sind folgende Veränderungen im Kapitel 08 081 zu verzeichnen:

- Entsprechend den um 13,4 Mio. DM sinkenden Finanzhilfen des Bundes nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) mussten auch die aus diesen Einnahmen zu leistenden Ausgaben für das GVFG-Landesprogramm und das GVFG-Bundesprogramm um insgesamt 13,4 Mio. DM abgesenkt werden. Diese Reduzierung hat ferner Auswirkungen auf den Bedarf für die ergänzenden Landesmittel, der sich um rund 3,9 Mio. DM vermindert.
- Auf der Grundlage einer bedarfsgerechten Veranschlagung konnten die Erstattungen zum Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Leistungen der Unternehmen des öffentlichen Nahverkehrs um 13,6 Mio. DM abgesenkt werden.

- Eine Erhöhung um 14,4 Mio. DM dagegen ergibt sich für den aus zweckgebundenen Einnahmen finanzierten Bundesanteil an der Flughafenbindung Köln/Bonn.
- Die Ausgaben für die nichtbundeseigenen Eisenbahnen mussten gegenüber 1999 aus Gründen der Haushaltskonsolidierung um 3,1 Mio. DM gekürzt werden; damit teilt dieser Bereich das Schicksal aller freiwilligen Förderprogramme des Landes.

1.2.2 Zu Kapitel 08 082: Angelegenheiten der Luftfahrt

Die Ausgaben für Luftfahrtangelegenheiten gehen gegenüber 1999 um rund 2,8 Mio. DM (= ./ . 9,1 %) zurück; sie sind auf das unabdingbar notwendige Maß begrenzt und beruhen fast ausschließlich auf gesetzlicher Grundlage.

1.2.3 Zu Kapitel 08 083: Angelegenheiten der Schifffahrt

Die Ausgaben sind bedarfsgerecht veranschlagt; sie gehen gegenüber dem Vorjahr um 6,3 Mio. DM zurück.

1.2.4 Zu Kapitel 08 084: Straßen- und Brückenbau

Die Gesamtausgaben für den Straßen- und Brückenbau steigen von 827,4 Mio. DM in 1999 um 39,5 Mio. DM (= + 4,8 %) auf 866,9 Mio. DM in 2000.

Im Vergleich zu 1999 ergeben sich nennenswerte Veränderungen bei folgenden Positionen:

- Die für die Landschaftsverbände vorgesehenen Planungsmittel für Bundesfernstraßen wurden um 5 Mio. DM abgesenkt.

- Für die nach 1995 jetzt wieder in 2000 stattfindende Verkehrszählung mussten Ausgaben in Höhe von 1,5 Mio. DM etatisiert werden.
- Die aus Bundesfinanzhilfen zu zahlenden Zuweisungen für den kommunalen Straßenbau sinken entsprechend dem Rückgang der Zweckzuweisungen des Bundes um rund 5,3 Mio. DM.
- Den Zwängen der Haushaltskonsolidierung folgend mussten die Ansätze für den kommunalen Radwegebau und für den Radwegebau an bestehenden Landesstraßen um insgesamt 4,5 Mio. DM zurückgenommen werden.
- Im Sinne einer Schwerpunktsetzung wurden dagegen die investiven Ausgaben für den Landesstraßenbau deutlich um insgesamt 53,1 Mio. DM erhöht. Diese Erhöhung resultiert aus einem Mehr bei den Erhaltungsinvestitionen von 25,0 Mio. DM, einem Mehr beim Landesstraßenausbauplan von 47,5 Mio. DM und einem Weniger bei den Um- und Ausbaumaßnahmen von 19,4 Mio. DM.

2. Ausbau der Mobilität

2.1 Integrierte Gesamtverkehrsplanung für Nordrhein-Westfalen

Der Landtag hat in seiner Sitzung am 05. November 1998 einstimmig beschlossen, "die Landesregierung zu beauftragen, auf der Grundlage der Empfehlungen der Enquête-Kommission eine Integrierte Gesamtverkehrsplanung für Nordrhein-Westfalen zu konzipieren und einzuleiten." Diesem Beschluß entsprechend berücksichtigt der 3,9 Mio. DM betragende Gesamtansatz bei Kapitel 08080 Titelgruppe 70 für die Entwicklung einer Integrierten Gesamtverkehrsplanung Ausgaben in Höhe von 2 Mio. DM.

In seiner Regierungserklärung vom 17. Juni 1998 hat Herr Ministerpräsident Clement die Überlegungen der Enquête-Kommission *Zukunft der Mobilität* aufgegriffen: "Die Vernetzung aller Verkehrsmittel zu Lande, zu Wasser und in der Luft ist das Gebot von individueller und gesellschaftlicher Mobilität, ein Gebot von Ökonomie und Ökologie. Dafür werden wir eine integrierte Verkehrsplanung entwickeln und die Stärken der einzelnen Verkehrsmittel voll zur Geltung bringen."

Das grundlegende Ziel der integrierten Verkehrsplanung ist es, die Mobilität von Bürgern und Gütern zu sichern. Dabei setzt der integrierte Ansatz auf ein optimiertes Zusammenspiel aller Verkehrsträger. In Nordrhein-Westfalen bestehen sehr gute Voraussetzungen, denn das Land hat im internationalen Vergleich eines der bestausgebauten Verkehrsnetze. Dennoch ist die Nachfrage nach Verkehrsleistungen vielerorts so groß, dass sie mit der vorhandenen Infrastruktur und den vorhandenen Verkehrsangeboten nicht oder nicht ausreichend gut gedeckt werden kann. Und die Nachfrage wird weiter wachsen.

Um diese Nachfrage befriedigen zu können, werden alle Verkehrsträger gebraucht. Das aber funktioniert nur, wenn die verschiedenen Verkehrsangebote optimal ineinandergreifen. Hier setzt die Integrierte Gesamtverkehrsplanung an. Die Arbeit der Landesregierung knüpft dabei an die Ergebnisse der Enquête-Kommission des Landtages zur *Zukunft der Mobilität* an.

Integrierte Gesamtverkehrsplanung ist ein Optimierungsprozess für die Praxis, zu dem insbesondere

- die Integration der Verkehrsträger und der Verkehrsmittel,
- die Integration der Planungsbeteiligten und
- die Integration anderer Planungsbelange

gehören.

Sowohl die vorhandenen Verkehrswege als auch die Fahrzeuge müssen mit den künftigen Anforderungen an Erreichbarkeit und Lebensqualität in Übereinstimmung gebracht werden.

Die in NRW angelaufene Entwicklung der Integrierten Gesamtverkehrsplanung wird flankiert durch die Verwaltungsstrukturreform: Ziel der Verwaltungsreform ist es, besonders im Bereich der Mittelbehörden und der Landschaftsverbände zu Vereinfachungen zu kommen. Dies bietet gerade auch für ein integriertes Planungsverfahren im Verkehr erhebliche Chancen. Insbesondere können sich die künftigen Regionalräte als Integrationsinstrumentarium im Zusammenspiel der Planungsebenen erweisen. Zu den Kompetenzen der Regionalräte werden auch wichtige Aufgaben in der Verkehrsplanung zählen. Hier kann sich ein Ansatzpunkt für die "vertikale" Integration der Planungsbeteiligten ergeben.

Die Bundesregierung hat sich im Koalitionsvertrag vom 20. Oktober 1998 auf eine zügige Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans verständigt. Die Vorarbeiten dazu sind angelaufen. Leitziel der Bundesverkehrswegeplanung ist eine ausgewogenere Arbeitsteilung zwischen den Verkehrsträgern, wobei auch der Bund einem integrativen Ansatz folgt. So sollen städtebauliche Aspekte bei der Bewertung und Prioritätenbildung für Ortsumgehungen ein stärkeres Gewicht bekommen. Strecken, bei denen verschiedene Verkehrsträger miteinander konkurrieren, sollen auf ihre Netzfunktion sowie auf mögliche Interdependenzen überprüft werden.

Schon wegen der klaren Dominanz der Bundesverkehrswege bei der Verkehrsleistung ist eine integrierte Gesamtverkehrsplanung ohne detaillierte Abstimmung mit der Bundesplanung undenkbar. Auch die Weiterentwicklung der Prognosemethodik für eine integrierte Gesamtverkehrsplanung auf Bundesebene ist für die Planung auf Landesebene von entscheidender Bedeutung. Der Bundesverkehrsminister geht derzeit davon aus, dass eine aktuelle

Verkehrsprognose und Vorschläge zu einer modernisierten Methodik zu Beginn des Jahres 2000 vorliegen werden. Zur Wahrnehmung der Landesinteressen bei der Bundesverkehrswegeplanung soll das Verfahren zur Integrierten Gesamtverkehrsplanung in NRW parallel zur Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans laufen.

Der Integrierte Gesamtverkehrsplan (IGVP) wird die verkehrspolitischen und die infrastrukturpolitischen Zielsetzungen des Landes darstellen. In der Diskussion des Landtages wurde eine Laufzeit des IGVP von mindestens 15 Jahren mit einem Fortschreibungsturnus von fünf Jahren als sinnvoll angesehen. Daran orientieren sich die Umsetzungsüberlegungen im MWMTV.

Zielsetzung ist es, innerhalb des ins Auge gefassten knappen Umsetzungszeitraums bis zum Jahr 2003 (zum Vergleich: für den ersten NRW-Gesamtverkehrsplan standen sechs Jahre zur Verfügung) und in einem jederzeit überschaubaren Verfahren zu Planungsergebnissen zu kommen. Landesverkehrsplanung findet vor dem Hintergrund außerordentlich knapper Finanzen statt und lässt keinen Platz für wirklichkeitsferne Wunschlisten und akademische Debatten. Der internationale Wettbewerb der Standorte lässt auch keine Zeit für verlängerte Planungsverfahren.

Dazu soll dazu ein modulares Verfahren entwickelt werden, dessen einzelne Module

- nachvollziehbare und aufeinander aufbauende Verfahrensschritte definieren,
- klare Zwischenergebnisse bringen und
- wissenschaftlich wie politisch abgrenzbare Sachverhalte beschreiben.

Leitgedanke für den Gesamtverkehrsplan ist, dass die verschiedenen Verkehrsträger entsprechend ihren jeweiligen Stärken ge-

meinsam und gleichwertig zur Bewältigung der Verkehrsnachfrage beitragen.

Die Verkehrsplanung basiert in Nordrhein-Westfalen auf den Verkehrsbeziehungen zwischen Verkehrszellen, die nach Möglichkeit ein jeweils homogenes Gebiet repräsentieren und für die Strukturdaten der Siedlungs- und Wirtschaftssituation zahlenmäßig erfasst sind. In einem ersten Schritt werden diese - zuletzt in der Volkszählung 1987 erhobenen - Strukturdaten für die rund 4.300 nordrhein-westfälischen Verkehrszellen überarbeitet. Die Kommunen werden in diesen Prozess integriert.

Auch die letzte vorliegende Analyse des Verkehrsverhaltens der Bevölkerung (KONTIV) in Nordrhein-Westfalen ist veraltet. Das Verkehrsverhalten war zuletzt 1989 in Vorbereitung des Bundesverkehrswegeplans untersucht worden. Seit dieser KONTIV 89 sind zehn Jahre vergangen. In dieser Zeit ist die nordrhein-westfälische Bevölkerung auf rund 18 Millionen Einwohner gewachsen. Auch andere wichtige Einflussgrößen auf den Verkehr - so die Zahl der Erwerbstätigen (Pendler) und der Schüler (ÖPNV-Nutzer) - haben sich seit der letzten KONTIV-Befragung zum Teil erheblich verändert. Eine Fortschreibung ist daher als Basis der Integrierten Gesamtverkehrsplanung in jedem Fall erforderlich.

Verkehrsplanung in Nordrhein-Westfalen ist die Erweiterung, Verbesserung und Ertüchtigung einer in Jahrzehnten gewachsenen und bereits heute außerordentlich dichten Infrastruktur. Bei der Integrierten Gesamtverkehrsplanung geht es um die Ergänzung und Verbesserung dieser vorhandenen Infrastruktur. Die Planung muss daher auf einer sorgfältigen Erfassung des Infrastrukturbestandes der verschiedenen Verkehrsträger fußen. Die entsprechenden Netzinformationen müssen für eine integrierte Planung jederzeit verfügbar, skalierbar und kompatibel aufbereitet sein. Dazu wird die digitale vektorielle Erfassung der gesamten NRW-Verkehrsinfrastruktur vorbereitet.

2.2 Schienengüterverkehrskonzept

In den kommenden Jahren ist ein deutlicher Anstieg der Güterverkehrsleistungen zu erwarten. Der erhebliche Zuwachs wird sich nur beherrschen lassen, wenn er im Wesentlichen auf Schienen und Wasserstraßen bewältigt wird. In Nordrhein-Westfalen bietet sich die Chance, zumindest einen Teil der heute weitgehend brach liegenden Werksschienennetze der früheren Montanindustrie für ein eigenständiges Schienengüterverkehrssystem zu nutzen.

Daher wurde eine Untersuchung "Integriertes Schienekonzept für den Güterverkehr in Nordrhein-Westfalen" in Auftrag gegeben. Inhalt der Untersuchung ist eine Bestandsaufnahme der Güterverkehrsinfrastruktur in Nordrhein-Westfalen sowie die Erfassung der derzeitigen und zukünftigen Transporte auf den Schienenwegen. Durch das Gutachten wird eine Entscheidungshilfe geliefert, ob und inwieweit die vom Stilllegungsverfahren betroffenen DB-Strecken übernommen werden können.

Auf der Basis dieser Ergebnisse sollen in einer weiteren Untersuchung insbesondere ein Bedarfs- bzw. Ausbauplan für den Güterverkehr erstellt und zukünftige Organisationsstrukturen entwickelt werden. Die sich auf ca. 1,5 Mio. DM belaufenden Kosten sind bei Kapitel 08 080 Titelgruppe 60 veranschlagt.

2.3 Landesinitiative Mobilität

(Kapitel 08 080 Titelgruppe 61
- Vorjahr Kapitel 08 081 Titelgruppe 77 -)

Ein leistungsfähiges und umweltverträgliches Verkehrssystem ist in unserer hochindustrialisierten und arbeitsteilig organisierten Volkswirtschaft ein Schlüsselement für Wachstum und Beschäftigung. Transport im weitesten Sinn ist das Binde-

glied zwischen Industrie, Gewerbe, Handel und Verbrauchern. Das Transportgewerbe bildet damit das Rückgrat unserer Wirtschaft. Vor dem Hintergrund der zunehmenden Konkurrenz unter den Bedingungen der fortschreitenden Globalisierung wird eine funktionsfähige und zukunftstaugliche Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsorganisation zu einem zentralen Standortfaktor. Verkehrsinvestitionen schaffen und sichern Arbeitsplätze. Gleichzeitig schafft Verkehr aber auch Belastungen, die z.B. durch den Einsatz neuer Technologien minimiert werden müssen. Mobilität muss daher insgesamt weiterentwickelt werden.

Dabei ist gerade die Bewältigung des Güterverkehrszuwachses eine der anspruchsvollsten Herausforderungen für Verkehrstechnik, Logistik und Politik. Die Prognose geht für die Güterverkehrsleitungen von rund 40 Prozent Zuwachs bis zum Jahr 2010 - auf der Basis des Jahres 1990 - aus. Die Straße trägt die Hauptlast des Güterverkehrs. Die zunehmende Engpasssituation im Straßengüterverkehr erfordert eine sinnvolle Arbeitsteilung der Verkehrsträger - in einem fairen Wettbewerb, in dem Lkw, Bahn und Schiff ihre jeweiligen Vorteile zur Geltung bringen können. Gütertransport im intermodalen Verkehr erfordert den Aufbau von Schnittstellen mit leistungsfähiger Infrastruktur und moderner Logistik.

Gleichzeitig wird Mobilität von den Menschen als ein unverzichtbares Merkmal von Freiheit erlebt. Freizügigkeit, individuelle Reisefreiheit, freier Austausch von Waren, Gütern und Dienstleistungen kennzeichnen unsere Gesellschaft. Die Mobilitätsansprüche haben in den vergangenen Jahrzehnten einen rasanten Anstieg erlebt, der sich auch in den kommenden Jahren fortsetzen wird. Die meisten bisherigen Prognosen haben das Verkehrswachstum unterschätzt. Man geht heute davon aus, dass das Verkehrsaufkommen bis zum Jahr 2010 gegenüber dem Jahr 1995 um rund sieben Prozent auf fast 60 Millionen Wege und Fahrten pro Werktag wachsen wird.

In dieser Wachstumssituation werden Verkehrsträger gebraucht, um Mobilität zu erhalten und weiter zu verbessern. Die Verkehrsmittel müssen sich dabei gegenseitig ergänzen anstatt miteinander zu konkurrieren. Bahn, Auto, Fahrrad, Schiff und Flugzeug haben ihre jeweils spezifischen Vorteile, die alle als Teile unseres Verkehrssystems gebraucht werden.

Damit wird der Verkehrsbereich zu einem der wichtigsten Felder für technische und organisatorische Innovationen, auf dem sich die Rolle des Staates nicht in klassischer Infrastrukturplanung und in der Vergabe von Investitionsmitteln erschöpfen kann. Der Staat muss darüber hinaus eine Moderatorenfunktion übernehmen, neue Entwicklungen anstoßen und sie begleiten.

Die Entwicklung eines zukunftsfähigen Verkehrssystems ergänzt den Strukturwandel und die Entwicklung einer vielfältigen und modernen Volkswirtschaft. Die verkehrsübergreifende Initiative Mobilität NRW ergänzt die bereits vorhandenen Initiativen des Landes. Gerade der Verkehrssektor bietet sich für Konzepte in Public-Private-Partnership an, da die Verkehrsindustrie und weite Teile der Verkehrsunternehmen privatwirtschaftlich strukturiert, dabei aber in hohem Maß von Leit- und Investitionsentscheidungen der Politik abhängig sind.

Die wesentlichen Aufgaben der Landesinitiative Mobilität sind die Förderung

- der Kommunikation und von Kooperationsvorhaben in der gesamten Verkehrswirtschaft einschließlich der Fahrzeughersteller, ihrer Zulieferer und der Telematikanbieter sowie
- die Kooperationen von Hochschulen und der Verkehrswirtschaft.

Wichtige Ziele der Mobilitätsinitiative sind:

- Impulse zur Sicherung und Gestaltung der Mobilität von morgen,
- Förderung neuer Verkehrstechnologien,
- Entwicklung des Marktes für innovative Verkehrs- und Logistiklösungen,
- Unterstützung der verkehrstechnischen Industrie bei der Vermarktung neuer Produkte und Dienstleistungen,
- Sicherung und Ausbau dauerhafter Beschäftigung in Verkehrsindustrie und Verkehrswirtschaft und
- Förderung von kleinen und mittleren Unternehmen der Branche bei innovativen Projekten.

Die Arbeit der Initiative soll in einzelne Module unterteilt werden. Dazu zählen

- Mobilitätsmanagement im Personenverkehr,
- Logistik,
- Verkehrstechnik und
- Bahntechnik.

Die erfolgreiche Landesinitiative Bahntechnik wird als Bestandteil der Mobilitätsinitiative weitergeführt.

Für das Land NRW ist die Bahntechnik ein wichtiger Hoffnungsträger für Wachstum und Beschäftigung. Die Bahntechnik steht heute - wie andere Bereiche auch - vor weitreichenden strukturellen Herausforderungen, die vermutlich zu erheblichen Anpassungen führen werden. Zu nennen sind hier die Stichworte Konzentrationsprozesse und Produktionsverlagerungen als spezifische Ausprägung der Globalisierung der Märkte.

Es ist das erklärte Ziel, die Stellung der nordrhein-westfälischen Bahnindustrie zu stärken und ihre Bedeutung in wirtschaftlicher, arbeitsmarkt- und verkehrspolitischer Hinsicht zu erhöhen.

Aufgaben der Landesinitiative Bahntechnik sind

- die Verbesserung der Kooperation zwischen den Unternehmen zur gemeinsamen Nutzung vorhandener innovativer Produkte,
- die Unterstützung von strategischen Allianzen oder von Gemeinschaftsprojekten bei der Entwicklung und der Einführung neuer Technologien und Produkte,
- die Sicherstellung von hochwertigen Produkten durch qualitätssichernde Maßnahmen und Methoden,
- die Erleichterung bei der Erschließung neuer Auslandsmärkte und
- die Förderung von Aus- und Weiterbildung.

Anliegen der Initiative ist es, gemeinsam mit den Unternehmen innovative Projekte auf den Weg zu bringen und die Beteiligten von den Vorteilen einer engen Zusammenarbeit innerhalb der Branche und mit den Kunden zu überzeugen.

Zur Zeit werden nachfolgende Projekte im Rahmen von Zuwendungen gefördert:

- Entwicklung und Erprobung einer realitätsnahen Simulation des Probetriebs von Schienenfahrzeugen im ÖPNV zur Absicherung der Betriebstauglichkeit,
- Exportpool Nordamerika zur Erschließung des nordamerikanischen Marktes für mittelständische Unternehmen der nordrhein-westfälischen Bahntechnikbranche,
- Entwicklung eines innovativen Logistikmanagements durch den Einsatz neuester Erkenntnisse aus Wissenschaft und Technik

zur Unterstützung praxisnaher Ausbildung und Anwendung vorzugsweise bei KMU.

In Vorbereitung befinden sich folgende Projektförderungen:

- Entwicklung schalloptimierter Radkonstruktionen,
- Optimierung der Gesamtauslegung von Fahrzeugkonstruktionen,
- Streustromkorrosions- und Schallschutz im Stadtbahnbereich,
- Entwicklung von Netzwerken für neue Märkte bei NE-Bahnen.

Einen besonderen Schwerpunkt der Landesinitiative stellt auch die Öffentlichkeitsarbeit dar. Hierzu gehören

- ein periodischer Informationsdienst,
- das Branchenhandbuch,
- das Hochschulhandbuch und
- verschiedene Marktstudien.

Herausragendes Ereignis war der internationale Bahngipfel rail#tec 98, der auf Grund seines Erfolges im Februar 2000 in Dortmund seine Fortsetzung finden soll.

2.4 Nichtbundeseigene Eisenbahnen

In NRW gibt es 47 nichtbundeseigene Eisenbahnen (NE) mit einer entsprechenden Anzahl zum Teil weitverzweigter und engmaschiger Streckennetze. Von den 47 Bahnen dienen 27 dem öffentlichen Verkehr.

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.

Im Jahr 2000 wird die Investitionsförderung der öffentlichen NE mit insgesamt 17,0 Mio. DM fortgesetzt (Kapitel 08 081 Titelgruppe 62). Dabei handelt es sich im Wesentlichen um Finanzhilfen

- zur Aufrechterhaltung der Betriebssicherheit der Schienenwege (Oberbauzuschüsse),
- zur Durchführung von Rationalisierungsmaßnahmen,
- zum Bau von Be- und Entladeeinrichtungen, durch die Güterverkehr von der Straße auf die Schiene verlagert werden kann, und
- zur Verbesserung der Sicherheit an Bahnübergängen.

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.

Die nichtbundeseigenen Eisenbahnen tragen u.a. Belastungen, die in der übrigen Wirtschaft vom Staat getragen werden oder die von ihnen unter anderen Bedingungen, als sie für die Unternehmen der anderen Verkehrsarten gelten, zu tragen sind.

Um die dadurch entstehenden Wettbewerbsverzerrungen im Vergleich zwischen den Eisenbahnunternehmen und den privaten Unternehmen der übrigen Verkehrsarten zu beheben, ist durch das Zweite Gesetz zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AFG) vom 24.8.1976 (BGBl. I S. 2441) die Voraussetzung für

einen Ausgleich derartiger betriebsfremder Lasten geschaffen worden.

Nach § 16 dieses Gesetzes in Verbindung mit der Verordnung (EWG) Nr. 1192/69 des Rates vom 26. Juni 1969 über gemeinsame Regeln für die Normalisierung der Konten der Eisenbahnunternehmen werden den Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs folgende Aufwendungen ausgeglichen:

- Aufwendungen für die Erhaltung und den Betrieb von höhengleichen Kreuzungen, wenn die Eisenbahn für mehr als die Hälfte der Aufwendungen aufkommt.
Dabei handelt es sich um eine Belastung, für die in den Sparten der übrigen Verkehrsarten der Staat aufkommt (Straße, Wasserweg).
- Aufwendungen für auferlegte Ruhegehälter und Renten, die von der Eisenbahn unter anderen als den für andere Verkehrsunternehmen geltenden Bedingungen zu tragen sind.
Die nichtbundeseigenen Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs haben im Wesentlichen eine Versorgungsregelung, die der der Bediensteten des öffentlichen Diensten gleichgestellt ist. Da für die privaten Verkehrsbetriebe keine durch Gesetz oder Verwaltungsakt auferlegte zusätzliche Versicherungs- und Versorgungspflicht besteht, erfüllt jede Belastung der NE des öffentlichen Verkehrs, die über die gesetzliche Rentenversicherungspflicht hinausgeht, die vorgenannte gesetzliche Voraussetzung.

Für diese Ausgleichszahlungen sind bei Kapitel 08 081 Titelgruppe 70 Ausgaben in Höhe von 12 Mio. DM vorgesehen.

Nach § 17 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) soll die Anordnungsbehörde (im Land NRW das Ministerium für Wirtschaft und Mit-

telstand, Technologie und Verkehr) den Kreuzungsbeteiligten für Maßnahmen nach den §§ 2 und 3 EKrG Zuschüsse gewähren.

Kreuzungsbeteiligte sind die nichtbundeseigenen Eisenbahnen als Schienenbaulastträger sowie Gemeinden, Kreise und kommunale Zusammenschlüsse, die anstelle von Gemeinden und Kreisen Straßenbaulastträger sind.

Weil die Erhöhung der Sicherheit an der Gefahrenstelle Bahnübergang ein wichtiges verkehrstechnisches Anliegen bleibt, fördert das Land die Beseitigung von höhengleichen Bahnübergängen und alle Maßnahmen, die der Erhöhung der Sicherheit an höhengleichen Bahnübergängen dienen.

Da diese Maßnahmen im Einzelfall finanziell sehr aufwendig sein können und zügig durchgeführt werden müssen, sind dem Bedarf entsprechend für das Jahr 2000 Mittel in Höhe von wiederum 1,5 Mio. DM bei Kapitel 08 081 Titelgruppe 69 veranschlagt worden.

2.5 Förderung der Schifffahrt

(Kapitel 08 083)

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 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 Bergeshövede (Stadt Hörstel, Kreis Steinfurt) und Hannover.

Seit dem Beginn der Ausbauarbeiten im Jahr 1965 werden bis Ende 1999 in Wasserstraßen rd. 1,24 Mrd. DM an Landesmitteln investiert sein. Für das Jahr 2000 sind für den Ausbau der rheinisch-westfälischen Kanäle und der Weststrecke des Mittellandkanals Landesausgaben in Höhe von 16,5 Mio. DM vorgesehen.

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

- die Weiterführung der Streckenausbauarbeiten am Datteln Hamm-Kanal, am Rhein-Herne-Kanal und am Dortmund-Ems-Kanal und
- Streckenausbauarbeiten an der Weststrecke des Mittellandkanals, insbesondere an der Strecke westlich von Hannover, sowie im Bereich der Stadtstrecke Hannover (Fertigstellung bis zur EXPO 2000).

Der Ausbau der rheinisch-westfälischen Kanäle auf der Grundlage und im Rahmen des Regierungsabkommens zwischen Bund und Land vom 14.09.1965 und der dazugehörigen Nachtragsverträge ist in wesentlichen Teilen vollendet. Weitere Ausbaumaßnahmen,

insbesondere am Datteln-Hamm-Kanal und am Rhein-Herne-Kanal werden noch durchgeführt.

Für den Bereich der Schifffahrt sind ferner bei Kapitel 08 083 Titel 671 10 Erstattungen an Fährunternehmen zur Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Ausbildungsverkehr veranschlagt. Die Mittel dienen dazu, Einnahmeeinbußen auszugleichen, die sich für die Fährunternehmen aus dem Verkauf verbilligter Zeitkarten an Auszubildende ergeben. Für 2000 wird mit einem Erstattungsanspruch von 15.000 DM gerechnet.

Desweiteren sind bei Titel 671 20 Ausgaben in Höhe von 40.000 DM 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. Im Zuge der Verwaltungsmodernisierung in Nordrhein-Westfalen sollen die Seemannsämter aufgelöst und ihre Aufgaben der Staatlichen Regionaldirektion Düsseldorf übertragen werden.

3. Öffentlicher Personennahverkehr

(Kapitel 08 081)

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.

3.1 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 des Bundes). Nach diesem Gesetz ist zur Stärkung der Wirtschaftlichkeit der Verkehrsbedienung im öffentlichen Personennahverkehr die Zusammenführung der Zuständigkeiten für Planung, Organisation, Ausgestaltung und Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs anzustreben, wobei die Länder das Nähere zu regeln haben. Das Gesetz ist am 01.01.1994 in Kraft getreten. Seit diesem Zeitpunkt liegt die Verantwortung für Planung, Organisation, Ausgestaltung und Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs bei den Ländern oder bei den von ihnen bestimmten Aufgabenträgern.

Um den Ländern die Finanzierung der ihnen gesetzlich zugewiesenen Aufgaben zu ermöglichen, steht ihnen im Jahr 2000 ein nach § 5 Abs. 2 Regionalisierungsgesetz des Bundes zu dynamisierender Betrag in Höhe von über 12 Mrd. DM aus dem Mineralölsteueraufkommen des Bundes zu (Transfermittel). Hiervon entfallen 2,1 Mrd. DM auf das Land NRW, die bei Titel 251 00 vereinnahmt werden. Diese Mittel dienen insbesondere der Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs.

Die von den Ländern zu treffenden näheren Regelungen sind für NRW im Regionalisierungsgesetz NW enthalten. Dieses Gesetz regelt u.a. die Zuständigkeiten für die Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV und die Einzelheiten der Förderung des ÖPNV. 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 Regionalisierungsgesetz NW in Verbindung mit § 8 Abs. 1 Regionalisierungsgesetz des Bundes erhalten die Aufgabenträger im Jahr 2000 einen Betrag in Höhe von 1.165,1 Mio. DM (vorbehaltlich einer gesetzlichen Umsetzung des vorliegenden Prüfungsergebnisses nach § 6 Abs. 2 Regionalisierungsgesetz des Bundes) zur Förderung der Eisenbahnen, um deren Betriebsleistungen nach dem Fahrplan 1993/94 zu sichern; diese Mittel sind veranschlagt bei Titelgruppe 71.

Die verbleibenden Mittel gemäß § 8 Abs. 2 Regionalisierungsgesetz des Bundes in Höhe von 934,9 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, und der Aufstellung von Nahverkehrsplänen.

Diese übrigen Transfermittel sind veranschlagt bei den Titeln 657 00, 891 20 und bei den Titelgruppen 72, 73, 74, 76 und 80.

3.2 Ausbau der Infrastruktur

Für die Förderung der ÖPNV-Infrastruktur in den Gemeinden sind im ÖPNV-Landesprogramm (Titelgruppe 66) und im ÖPNV-Bundesprogramm (Titelgruppe 68) Bundesfinanzhilfen in Höhe von insgesamt rund 343,8 Mio. DM vorgesehen; diese werden durch komplementäre Landesmittel in Höhe von rund 86 Mio. DM (Titelgruppe 65) ergänzt. Hinzu kommen Investitionszuschüsse nach dem Regionalisierungsgesetz NRW in Höhe von rund 180,7 Mio. DM (Titelgruppe 72).

Aus diesen Mitteln sollen im Jahr 2000 finanziert werden

- der weitere Ausbau der Stadtbahnen,
- Beschleunigungsmaßnahmen für oberirdische Schienenstrecken,
- P+R-Plätze,
- Zentrale Omnibusbahnhöfe,
- Betriebshöfe,
- rechnergesteuerte Betriebsleitsysteme und
- bauliche und betriebstechnische Maßnahmen zur Steigerung der Sicherheit und des Service im ÖPNV.

Im Bereich des kommunalen ÖPNV werden vorrangig gefördert

- oberirdische Maßnahmen (insbesondere Beschleunigungsmaßnahmen),
- P+R-Anlagen,
- rechnergesteuerte Betriebsleitsysteme und
- Haltestelleneinrichtungen.

3.3 Verbesserung der Zusammenarbeit im ÖPNV

Die bisherige vertragliche Verbundförderung der drei Altverbünde in Nordrhein-Westfalen (Übergangsregelung nach § 17 des Regionalisierungsgesetzes NRW) in Höhe von 144,4 Mio. DM jährlich endet mit Ablauf des Jahres 1999. Von dem genannten Betrag erhielten

• der Zweckverband VRR	119,0 Mio. DM
(aus Tit. 887 00 = 46,8; aus 657 61 = 30,2; aus 887 73 = 42,0 Mio. DM)	
• der Zweckverband VRS	17,4 Mio. DM
(aus Tit. 653 61 = 13,5; aus 682 61 = 3,9 Mio. DM)	
• der Zweckverband AVV	<u>8,0 Mio. DM</u>
(aus Tit. 887 00 = 1,8; aus 887 73 6,2 Mio. DM)	
Zusammen	144,4 Mio. DM

Von diesen 144,4 Mio. DM war ein Betrag von 48,2 Mio. DM (aus Titel 887 73: 42,0 Mio. DM für VRR und 6,2 Mio. DM für AVV) nach der Übergangsregelung in die Fahrzeugförderung nach § 13 des Regionalisierungsgesetzes NRW einzurechnen, so dass 96,2 Mio. DM für andere Verbundaufgaben verblieben.

Die Neuordnung der Förderung bezieht unter Vereinheitlichung und Vereinfachung des Fördersystems alle Zweckverbände und Aufgabenträger nach gleichen Kriterien ein. So werden die Mittel für die Fahrzeug- und für die sonstige Investitionsförderung zur Erweiterung der örtlichen Handlungsspielräume um 100 Mio. DM erhöht und in die bestehende Förderung nach § 13 des Regionalisierungsgesetzes NRW (Titelgruppe 73) unter Einbeziehung der Dynamisierungsklausel integriert.

Weitere 18 Mio. DM sollen die Handlungsmöglichkeiten der Zweckverbände zur Vernetzung der ÖPNV-Angebote durch Verbundlösungen sichern und erweitern. Diese Zweckverbandspauschale

wird den Zweckverbänden nach einem einwohnerbezogenen Maßstab zugewiesen (Titel 657 00).

An der Erarbeitung dieses zukunftsgerichteten Förderkonzeptes waren die Zweckverbände, die kommunalen Spitzenverbände und der VDV beteiligt. Ziel ist die weitere Stärkung des ÖPNV und die EU-konforme Modernisierung des Fördersystems. Das finanzielle Engagement des Landes für die Neuregelung kommt mit einem zusätzlichen Betrag von $(100,0 + 18,0 \cdot / \cdot 96,2 \text{ Mio. DM} =) 21,8 \text{ Mio. DM}$ gegenüber der bisherigen, nicht in der Fahrzeugförderung enthaltenen Verbundförderung zum Ausdruck.

Darüber hinaus gewährt das Land den Kreisen, kreisfreien Städten und Zweckverbänden in den 9 Kooperationsräumen eine Pauschale nach § 14 Abs. 2 Regionalisierungsgesetz NRW in Höhe von jeweils 1 Mio. DM als allgemeine Förderung der Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV, z.B. für die Bildung und Umsetzung eines Gemeinschaftstarifes. Von den bei Titelgruppe 76 in Höhe von 66,5 Mio. DM veranschlagten Gesamtausgaben entfallen auf diesen Bereich 63,0 Mio. DM.

Die bei Titelgruppe 76 verbleibenden 3,5 Mio. DM sind vorgesehen für

- die Anschubfinanzierung der Planung und Einrichtung von Stadtbussystemen (2,0 Mio. DM) und
- die Förderung aller laufenden und neuen Bürgerbusvereine (1,5 Mio. DM), und zwar der Organisationskosten der Bürgerbusvereine mit einem Festbetrag von jeweils 10.000 DM jährlich und der Bürgerbusfahrzeuge mit einem Festbetrag in Höhe von jeweils 60.000 DM.

3.4 Förderung der Verkehrsunternehmen zur Verbesserung ihrer wirtschaftlichen Lage

Im Bereich der Förderung der Verkehrsunternehmen stehen im Haushalt 2000 für die Beschaffung von Bussen, Stadtbahnwagen und Straßenbahnen Fördermittel bei Titelgruppe 73 in Höhe von rund 317,7 Mio. DM zur Verfügung.

Wie bereits in den Vorjahren werden diese Zuschüsse den Verkehrsunternehmen nicht unmittelbar vom Land zur Verfügung gestellt, sondern nach einem kapazitäts- und leistungsbezogenen Schlüssel auf die Aufgabenträger des ÖPNV verteilt (§ 13 Regionalisierungsgesetz NRW). Die Förderung nach § 17 Abs. 1 und 2 Regionalisierungsgesetz NRW an die Zweckverbände Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) und Aachener Verkehrsverbund (AVV) ist mit Wirkung vom 31.12.1999 entfallen (Titel 887 00). Empfänger der Förderung sind nunmehr die diesen Zweckverbänden angehörenden Aufgabenträger.

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

Der Ansatz bei dieser Förderung wurde - wie bereits erwähnt - im Zuge der Neuordnung der Verbundförderung um 100 Mio. DM aufgestockt. Daneben berücksichtigt der Ansatz die in § 13 Abs. 3 Satz 2 Regionalisierungsgesetz NRW kodifizierte Anpassung der Förderung entsprechend der Steigerungsrate der Regionalisierungsmittel des Bundes ((Titel 251 00)). Die Mittel kommen nach dem für die Fahrzeugförderung geltenden Verteilungsschlüssel allen Aufgabenträgern zugute.

Darüber hinaus sind Fördermittel in Höhe von 100 Mio. DM bei Titelgruppe 74 für die Beschaffung von S-Bahn- und Eisenbahn-

fahrzeugen vorgesehen (§ 12 Abs. 3 Regionalisierungsgesetz NRW), die wie bisher unmittelbar vom Land bewilligt werden.

Für die gesetzliche Ausgleichspflicht nach § 45 a PBefG und § 6 a AEG sind bei Titel 671 20 im Jahr 2000 Ausgaben in Höhe von 443 Mio. DM veranschlagt. Der Ansatz berücksichtigt die Erhöhung von Ausgleichsansprüchen einzelner Verkehrsunternehmen aufgrund der Geltendmachung individueller anstelle pauschaler Antragswerte. Darüber hinaus sind Nachzahlungen aus früheren Jahren an einige Bundesbusgesellschaften aufgrund eines Urteils des Bundesverwaltungsgerichtes zu leisten.

3.5 Ausbau des S-Bahn-Netzes sowie Einzelmaßnahmen

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

der Linie S 2 von Dortmund Hbf. über Dortmund-Dorstfeld nach Dortmund-Mengede, außerdem auf den Teilausbau von Dortmund-Mengede über Gelsenkirchen, Essen-Altenessen, Oberhausen und Duisburg,

der Linie S 5 von Dortmund über Witten nach Hagen,

der Linie S 9 Haltern (Westf.) - Bottrop - Essen - Wuppertal,

der Linie S 13 Köln Hbf. - Horrem - Düren.

- Die Schienenverkehrsanbindung des Flughafens Köln/Bonn ist mit zuwendungsfähigen Kosten von 435 Mio. DM in das ÖPNV-Landesprogramm aufgenommen worden. Mit dem Bau ist im Bereich des Flughafens begonnen worden.

- Für den Weiterbau der S 4 von Dortmund-Lütgendortmund nach Herne 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 Teilstrecken Köln - Kalscheuren, Köln - Hennef - Au (Sieg) und Troisdorf - Bonn-Oberkassel Bewilligungen zur Vorfinanzierung der Planungskosten erteilt worden.
- Im Zusammenhang mit der EXPO 2000 in Hannover soll das im Bau befindliche S-Bahn-Netz Hannover über Stadthagen bis nach Minden (Westf.) erweitert werden. Hierfür werden mit Mitteln des Landes u.a. Bahnsteige in Minden (Westf.) aufgehört und mit behindertengerechten Zugängen versehen; ferner wird die Beschaffung von drei S-Bahn-Einheiten bezuschusst.
- An Einzelmaßnahmen sind die Verlängerung der Bahnsteige an den Stationen Norf, Nievenheim und Neuss-Süd sowie zahlreiche attraktivitätssteigernde Maßnahmen an Haltepunkten (DB Plus) und Bahnhöfen (IBA Emscherpark) hervorzuheben.

3.6 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 frühestens 2000 zu rechnen sein.

3.7 Park + Ride und Bike + Ride

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 etwa 5.800 Pkw-Stellplätze und ca. 7.600 Fahrradeinstellplätze fertiggestellt werden.

3.8 Integraler Taktfahrplan (ITF)

Die in 1998 begonnenen Infrastrukturmaßnahmen aus Anlass der Einführung des ITF werden voraussichtlich in 2000 abgeschlossen. Die zweite Stufe des ITF soll im Jahr 2001 begonnen werden. Investitionsmaßnahmen der DB AG in die Infrastruktur werden aus 08 081 Titelgruppe 74 gefördert.

3.9 Sicherheit und Service

Die erstmals in den Haushalt 1998 aufgenommene Titelgruppe 80 sieht als 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.

4. Zu Kapitel 08 084: Straßen- und Brückenbau

Das Kapitel 08 084 Straßen- und Brückenbau enthält im Wesentlichen Ausgaben für die Landesstraßen und die kommunalen Straßen und Wege.

4.1 Ausbau der Bundesfernstraßen

Grundlage für den Ausbau der Bundesfernstraßen ist der 5. Fünfjahresplan 1993 - 1997 mit Ergänzung bis zum Jahr 2000.

Seine wesentlichen Schwerpunkte sind die Bedarfsplanmaßnahmen der Hauptbautitel:

- BAB-Erweiterung
(Ausbau der Autobahnen auf 6 Fahrstreifen)
- BAB-Neubau
(Lückenschlüsse)
- Bundesstraßen-Neubau
(Bau von Ortsumgehungen)

Nach den derzeitigen Dispositionen werden zum Ende der Laufzeit des 5. Fünfjahresplanes etwa 80 % der insgesamt 142 Projekte fertiggestellt oder im Bau sein. Die besonderen Investitionsschwerpunkte sind:

- Der 6-streifige Ausbau des aus den Autobahnen A 1, A 2 und A 3 gebildeten Ruhrgebietsdreiecks; rund 75 % der Gesamtausbauabschnitte sind zwischenzeitlich fertiggestellt.
- Der Ausbau der A 2 als eine Hauptmagistrale im Ost-West-Verkehr zwischen dem Kamener Kreuz und der Landesgrenze Nordrhein-Westfalen/Niedersachsen; rund 40 % sind 6-streifig in Verkehr und rund 30 % im Bau.

- Das Schließen von Lücken im Autobahnnetz wie dem Neubau der A 44 zwischen Düsseldorf und Meerbusch; das Vorhaben wird als eines von 27 Projekten des Bundes privat vorfinanziert und soll 2002 freigegeben werden.
- Der Bau von Ortsumgehungen; aus dem Ortsumgehungsprogramm des Bundes mit 64 Projekten konnte in Nordrhein-Westfalen die Hälfte fertiggestellt werden und in Verkehr gehen; 14 Ortsumgehungen sind im Bau.

Angesichts der angespannten Finanzsituation im Bundesfernstraßenbau besteht für das Anlaufen neuer Maßnahmen in den kommenden Jahren nur ein sehr geringer Gestaltungsspielraum.

Mit dem Ziel, Kontinuität sicherzustellen und Planungssicherheit zu schaffen, beabsichtigt der Bund ein Investitionsprogramm für die Jahre 1999 - 2002 aufzustellen. Das Land wird sich bemühen, seine Vorstellungen über die dringendsten Projekte des Bundes in Nordrhein-Westfalen einzubringen.

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.

Schwerpunkte des Landesstraßenbaus sind weiterhin

- die Umsetzung des Landesstraßenausbauplanes mit dem Bau von Ortsumgehungen und der Beseitigung von Bahnübergängen,
- die Verbesserungen im Landesstraßennetz, insbesondere durch Erhöhung der Verkehrssicherheit,
- der Bau von Radwegen und

- die Erhaltungsinvestitionen.

Zur Finanzierung dieser Investitionsschwerpunkte sind im Landeshaushalt 2000 Barmittel in Höhe von insgesamt 285,6 Mio. DM vorgesehen.

Davon entfallen auf:

- Erhaltungsinvestitionen an Landesstraßen
(Kapitel 08 084 Titel 883 11) 95,0 Mio. DM.
- Um- und Ausbau von Landesstraßen bis
5 Mio. DM Gesamtkosten je Maßnahme
(Kapitel 08 084 Titel 883 12) 33,1 Mio. DM,
- Baumaßnahmen des Landesstraßenausbauplanes
(Kapitel 08 084 Titel 883 13) 150,0 Mio. DM,
- Radwegbau an bestehenden Landesstraßen
(Kapitel 08 084 Titel 883 18) 7,5 Mio. DM,

Die mit der Erhöhung der Verpflichtungsermächtigung im Haushalt 1999 verdeutlichte Absicht, den Ansatz für die Maßnahmen des Landesstraßenausbauplanes ab dem Jahr 2000 wieder auf das in der Koalitionsvereinbarung festgeschriebene Niveau von 150 Mio. DM zu erhöhen, wurde im Haushaltsentwurf für 2000 umgesetzt. Die Erhöhung ist erforderlich, weil die Festsetzungen im Landesstraßenausbaugesetz, die ihren Niederschlag im Landesstraßenausbauplan und dem jährlichen Ausbauprogramm finden, in den vergangenen Jahren nicht in vollem Umfang durchgeführt werden konnten und so zu einem erheblichen Überhang geführt haben. Nur wenn der Baransatz ab dem Jahr 2000 zumindest für einen mittelfristigen Zeitraum auf dem Niveau von rund 150 Mio. DM festgeschrieben bleibt, wird es möglich sein, wenigstens die wichtigsten Maßnahmen durchzuführen.

Auch die Mittel für die Erhaltungsmaßnahmen wurde gegenüber 1999 um 25 Mio. DM erhöht. Die Anhebung dieses Ansatzes von 70

Mio. DM auf nunmehr 95 Mio. DM erfolgte vor dem Hintergrund, dass sich das Landesstraßennetz insgesamt gesehen in einem sehr schlechten Zustand befindet. Auch ein auf 95 Mio. DM angehobener Ansatz erlaubt lediglich die Durchführung der vor- dringlichsten Maßnahmen.

Bereits 1995 ist gutachterlich festgestellt worden, dass eine sachgerechte Erhaltungskonzeption einen jährlichen Aufwand von rund 260 Mio. DM erfordert und dass der jährliche Mittelbedarf bei einer Beschränkung auf die prioritären Maßnahmen immer noch bei etwa 140 Mio. DM liegt. Von diesen Beträgen ist der Ansatz 2000 weit entfernt, so dass auch in Zukunft nur die Spitze des Erneuerungsberges abgetragen werden kann.

Die Ansätze für den Um- und Ausbau von Landesstraßen bis 5 Mio. DM Gesamtkosten je Maßnahme und für den Radwegebau an bestehenden Landesstraßen dagegen konnten nicht in gleicher Höhe wie im Vorjahr bestehen bleiben; sie mussten aus Gründen der Haushaltskonsolidierung gekürzt werden.

Trotz eines insgesamt leicht ansteigenden Straßenbauhaushaltes bleiben die Mittel äußerst knapp. Bei der deshalb zwangsläufig notwendigen Prioritätensetzung wird den Belangen der Verkehrssicherheit ein besonderes Gewicht beigemessen.

4.3 Kommunalen Stadtverkehr

Zentrale Ziele der Stadtverkehrspolitik des Landes Nordrhein-Westfalen sind die Sicherstellung der Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen sowie die stadt- und umweltverträgliche Gestaltung der Mobilität.

Eine leistungsfähige, flexible und zugleich umweltverträgliche Verkehrsinfrastruktur wird auch in Zukunft zu den wichtigen

Standort- und Erfolgsfaktoren für den Lebens- und Arbeitsstandort Nordrhein-Westfalen zählen.

Der Haushaltsentwurf 2000 sieht zur Finanzierung entsprechender kommunaler Vorhaben Mittel in Höhe von insgesamt 298,0 Mio. DM vor. Hiervon entfallen 256,5 Mio. DM auf Bundesfinanzhilfen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (Titel 883 14). Das Land verstärkt diese Bundesfinanzhilfen durch originäre Landesmittel um 25,0 Mio. DM (Titel 883 15). Zur Förderung des kommunalen Radwegebaues außerhalb des Netzes der verkehrswichtigen Straßen sowie der Lärmsanierung an kommunalen Hauptverkehrsstraßen sind 16,5 Mio. DM veranschlagt (Titel 883 17).

4.3.1 Stadtstraßenbau

Bei der Förderung des Stadtstraßenbaus tritt der Gesichtspunkt der Veränderung im Bestand vermehrt in den Vordergrund. Dies bedeutet: Umgestaltung geht vor Neubau. Die stadtverträgliche Umgestaltung des Straßenraums erhöht die Wohn- und Lebensqualität in den betroffenen Bereichen und trägt überdies zur erhöhten Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer bei. Der Neubau von Umgehungs- oder Entlastungsstraßen kommt nur dort in Frage, wo eine Verlagerung von nicht vermeidbarem motorisiertem Individualverkehr zur Attraktivitätssteigerung von Ortskernen oder Stadtteilzentren unumgänglich ist.

Zu den wichtigen Aspekten der Stadtstraßenförderung gehört die Standortsicherung, die bei der Erschließung neuer Gewerbegebiete eine ausreichende Verkehrsinfrastruktur sicherstellt.

Zur Stärkung des Wirtschaftsstandortes Nordrhein-Westfalen trägt auch die Einrichtung von Güterverkehrszentren bei, da diese die Ansiedlung neuer transportrelevanter Gewerbebetriebe begünstigen. Dabei fördert das Land die innere Erschließung

wie auch die Anbindung an das überörtliche Straßennetz. Insgesamt kommt somit der Stadtstraßenförderung eine besondere Rolle bei der strukturellen Weiterentwicklung von wirtschaftlich schwachen Regionen zu.

Neben diesen Förderschwerpunkten bleibt die Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr eine wichtige Aufgabe der Stadtstraßenförderung. Hierbei geht es insbesondere um die Beseitigung oder technische Sicherung von Bahnübergängen sowie die Beseitigung von Unfallhäufungspunkten.

4.3.2 Rad- und Fußgängerverkehr

Es ist Ziel der Förderung kommunaler Rad- und Gehwege, die Bürgerinnen und Bürger durch eine sichere und attraktive Wegeinfrastruktur zu ermutigen, vermehrt Rad zu fahren oder zu Fuß zu gehen.

Eine wesentliche Rolle spielt dabei der Aspekt der Schulwegsicherung, da Schulkinder in der Regel als Radfahrer und Fußgänger am Straßenverkehr teilnehmen und als solche ein besonderes Schutzbedürfnis haben.

Da nach dem GVFG nur Radwege an verkehrswichtigen Straßen gefördert werden können, stellt das Land originäre Landesmittel zur Verfügung, um auch Radwege im übrigen Straßennetz oder sogar in separater Lage zu fördern.

Zur Attraktivitätssteigerung des Radverkehrs tragen auch eine gute Beschilderung und Wegweisung bei. Aus diesem Grunde finanziert das Land die Erarbeitung einer landeseinheitlichen Wegweisung für Radwege.

4.3.3 Fahrradstationen

Im Rahmen der Förderung des Umweltverbundes ist es ein besonderes Anliegen des Landes, Fahrradstationen an Haltepunkten des öffentlichen Nahverkehrs zu fördern. Mit dem 1996 begonnenen Programm "100 Fahrradstationen" wird ein Anreiz gegeben, die Nahtstelle zwischen Radfahren und Bahnfahren kundenfreundlich und funktional zu gestalten. Das Angebot der Fahrradstationen geht dabei weit über das eigentliche Abstellen der Fahrräder hinaus. Neben der Bewachung sollen zusätzlich verschiedene Dienstleistungen wie Fahrradreparaturservice oder Fahrradverleih angeboten werden.

4.3.4 Lärmschutz

Ein Großteil der Bevölkerung fühlt sich durch den Straßenverkehrslärm beeinträchtigt. Das Land unterstützt daher die Kommunen, die auf freiwilliger Basis Lärmschutzmaßnahmen im bestehenden Straßennetz durchführen, sofern bestimmte Grenzwerte überschritten werden.

4.3.5 Stadtlogistik

Das 1995 begonnene Modellvorhaben Stadtlogistik NRW, in dessen Rahmen in 20 ausgewählten Städten bzw. Regionen die Organisation der Transportbeziehungen in die Stadt hinein bzw. aus der Stadt heraus verbessert und umweltfreundlicher gestaltet werden soll, endet im Jahr 2000. Gefördert wird verstärkt die praktische Umsetzung der einzelnen Projekte. Darüber hinaus sollen im Jahr 2000 aus den Erfahrungen in den Modellstädten bzw. Regionen Handlungsempfehlungen erarbeitet werden, die allen Kommunen des Landes als Entscheidungshilfen bei der Gestaltung des städtischen Wirtschaftsverkehrs dienen.

4.4 Sicherheit im Straßenverkehr

In der Entwicklung der Straßenverkehrsunfälle hat sich der langfristig rückläufige Trend fortgesetzt. Im Jahr 1998 wurde in der Unfallstatistik bei der Zahl der tödlich verunglückten Verkehrsteilnehmer der niedrigste Stand seit Gründung der Bundesrepublik erreicht.

Ein Vergleich der Unfallstatistiken der Jahre 1990 bis 1998 zeigt bei den verunglückten Kindern unter 15 Jahren ebenfalls eine Abnahme. So lag die Zahl der Unfallopfer 1990 bei 13.044, 1998 bei 11.950; das bedeutet einen Rückgang um 1.094 oder um 8,4 %.

Die große Konferenz "Kinder sehen es anders - mehr Sicherheit für Kinder" 1998 in Dortmund hat u.a. das bedeutsame Ergebnis erbracht, dass eine der Hauptursachen für die noch hohe Zahl der Unfälle mit Kindern in der Unkenntnis der Erwachsenen über die altersmäßig entwicklungsbedingten noch nicht ausgebildeten Fähigkeiten der Kinder für eine sichere Verkehrsteilnahme und in der Überschätzung des noch kindlichen Könnens liegt.

Darum sollen im Jahr 2000 weiterhin alle Bemühungen auf einen kinderfreundlichen Straßenverkehr konzentriert werden. Im Mittelpunkt wird die Information der Erwachsenen in publikumsnahen Veranstaltungen mit Benutzung der modernsten Computertechnik, dem Cyberhelm, stehen, der 1999 erstmals in der Verkehrssicherheitsarbeit eingesetzt worden ist.

Durch eine Förderung von kommunalen Verkehrssicherheitstagen werden die Landeskampagnen durch örtliche Bezüge unterstützt. Die Städte, Kreise und Gemeinden erhalten für ihre Aktionen kostenlose Medien der Aufklärungsmaßnahmen des Landes, so dass sich beide Programme mit dem gleichen Ziel wirksam ergänzen.

Für das Frühjahr 2000 ist die Veröffentlichung des 5. Landeswettbewerbs um den Verkehrssicherheitspreis "Kinder machen mit - für eine kinderfreundliche Verkehrswelt" vorgesehen.

Die Landesregierung wird bemüht bleiben, dass Kinder als "Experten in eigener Sache" an örtlichen Planungsprozessen sehr hilfreich beteiligt werden. Im Kinderverkehrssicherheitsbericht, der Ende 1999 vorgelegt werden soll, sind für diese Maßnahme bereits nachahmenswerte Beispiele einiger Städte beschrieben.

4.5 Telematik im Straßenverkehr

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

Das Projekt dient der Koordinierung der Telematikvorhaben der beteiligten Regionen und soll die Interoperabilität, Kompatibilität und Qualität der Telematikdienste auf dem transeuropäischen Straßennetz gewährleisten.

Endziel des Projektes ist die Einrichtung eines europaweiten einheitlichen Verkehrsmanagementsystems. Dies soll u.a. durch Nutzung und Verbesserung der Datenerfassungsanlagen auf den Autobahnen, die Einbeziehung des öffentlichen Verkehrs, die Verknüpfung der Verkehrsinformationszentralen und durch den Austausch der für die einzelnen Partner relevanten Verkehrsinformationen geschehen. Durch die Abstimmung von Verkehrslen-

kungsmaßnahmen 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.

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

5. Luftfahrtinfrastruktur

(Kapitel 08 082)

Für die Standortpolitik des Landes Nordrhein-Westfalen sind eine leistungsfähige Luftfahrtinfrastruktur und die Einbindung seiner Wirtschaftsregionen in das weltweite Liniennetz des Luftverkehrs von erheblicher Bedeutung. Schwerpunkte der Luftverkehrspolitik im Haushaltsjahr 2000 werden im einzelnen sein

- Flughafen Düsseldorf:

Die Durchführung eines neuen Genehmigungsverfahrens zur Änderung der Betriebsregelung für das Parallelbahnsystem, bei dem der Abwägungsfehler vermieden wird, der vom Oberverwaltungsgericht in Münster in seinen Beschlüssen vom Mai 1999 zu den acht Eilverfahren betreffend die neue Betriebsgenehmigung vom 10.12.1997 geltend gemacht worden ist.

Hinzu kommt die Fortsetzung des im September 1998 beantragten Planfeststellungsverfahrens zwecks Verlängerung der Hauptstart- und -landebahn auf eine Gesamtlänge von 3.600 m.

- Flughafen Köln/Bonn:

Die weitere Umsetzung der EntschlieÙung des Landtages vom 19.06.1996 zur Verbesserung des Schutzes vor Fluglärm (22-

Punkte-Programm) sowie der Bau des neuen Passagier-Terminals einschließlich des Flughafen-Bahnhofes.

- Flughafen Münster/Osnabrück:
Der Abschluss des Planfeststellungsverfahrens zwecks Verlängerung der Start- und Landebahn auf 3.600 m Gesamtlänge.
- Flugplatz Dortmund:
Der Abschluss des Planfeststellungsverfahrens zwecks Verlängerung der Start- und Landebahn auf 2.000 m Gesamtlänge sowie der Bau des neuen Passagier-Terminals einschließlich seiner landseitigen Straßenanbindung.
- Militärflugplatz Weeze-Laarbruch:
Die Weiterführung des luftrechtlichen Genehmigungsverfahrens für eine zivile fliegerische Nachfolgenutzung sowie die Intensivierung planerischer und organisatorischer Maßnahmen für eine kombinierte fliegerische und im übrigen gewerbliche Nutzung des 1999 freigewordenen Flugplatzgeländes.

Für kleinere **Baumaßnahmen** zur Verbesserung der Sicherheit und des Umweltschutzes auf den Flughäfen und Landeplätzen sowie für die Förderung des Segelfluges sind bei Titelgruppe 61 Haushaltsmittel in Höhe von 1,9 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 und für das Aufsichtspersonal bei Titelgruppe 63 Haushaltsmittel in Höhe von 1,6 Mio. DM veranschlagt.

Der Schutz vor Angriffen auf die **Sicherheit des Luftverkehrs**, insbesondere vor Flugzeugentführungen und Sabotageakten, erfordert Haushaltsmittel in Höhe von 17,6 Mio. DM, die bei Ti-

telgruppe 68 veranschlagt sind. Diesen Sachausgaben im Haushalt des Ministeriums für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr und den Personalausgaben für den Fluggastkontrolldienst im Haushalt des Innenministeriums stehen Einnahmen des Landes aus der von den Fluggästen erhobenen Luftsicherheitsgebühr in Höhe von 78 Mio DM gegenüber (Titel 111 20).

Am 17.07.1998 hat das Land beim Bundesminister des Innern eine Rückdelegation der Aufgaben nach § 29 c LuftVG in bundeseigene Verwaltung beantragt; der Bundesminister des Innern hat inzwischen mitgeteilt, dass er - vorbehaltlich seiner noch ausstehenden Grundsatzentscheidung - nur bereit ist, die Aufgaben nach § 29 c LuftVG auf den beiden internationalen Verkehrsflughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn zu übernehmen; auf den übrigen Flughäfen verbleiben diese Aufgaben in der Zuständigkeit des Landes NRW.

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

• Allgemeines

Der Entwurf des Personalhaushalts 2000 ist wie in den Vorjahren unter aufgabenkritischer Überprüfung des Stellenbestandes aufgestellt worden. Entsprechend dem Beschluss der Landesregierung vom 01.10.1995, 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 um 41 Stellen (= ./ . 2,29 %) auf insgesamt 1.753 Stellen, die sich wie folgt verteilen:

	Haushalt 2000	Veränderung gegenüber 1999
Ministerium	551	- 22
Bergverwaltung	317	- 6
Geologisches Landesamt	266	- 1
Eichverwaltung	322	- 12
Materialprüfungsamt	<u>297</u>	<u>-</u>
	1.753	- 41

Im übrigen sind geringfügige Umschichtungen vorgesehen (z.B. Umwandlung von Planstellen für Beamte in Angestelltenstellen bzw. Ausweisung entsprechender ku-Vermerke)

Bei einem Haushaltsvolumen des Einzelplans 08 von rund 6.706,3 Mio. DM entfallen auf die Personalausgaben 194,2 Mio. DM, das sind 2,9 %.

- **Ministerium**

Im Ministerium werden im Rahmen der Umsetzung des Organisationsgutachtens 22 Stellen (= 3,8 %) durch Vollzug von kw-Vermerken in Abgang gestellt. Seit 1995 hat sich die Stellenzahl um 62 verringert; dies entspricht einem Abbau um 10,1 %.

42 weitere Stellen sind noch mit einem kw-Vermerk versehen.

- **Nachgeordnete Bergverwaltung**

Bei der Bergverwaltung können durch Wirksamwerden von kw-Vermerken 6 Stellen eingespart werden. Damit sind von den aufgrund der Organisationsuntersuchung im Haushalt 1994 ausgewiesenen 49 kw-Vermerken bereits 42 realisiert. Insgesamt

sind seit 1994 64 Stellen (= 16,8 %) abgebaut worden.

- **Geologisches Landesamt**

Das Gutachten über die Organisationsuntersuchung liegt erst seit Anfang August 1999 vor. Die Auswertung und die Entscheidung über die Umsetzung stehen noch aus. Die Auswirkungen auf den Personalhaushalt können frühestens in einem evtl. Nachtragshaushalt 2000 berücksichtigt werden. Unabhängig davon verringert sich der Stellenbestand beim Geologischen Landesamt durch Vollzug eines kw-Vermerks um 1 Stelle.

- **Eichverwaltung**

Bei der Eichverwaltung werden im Rahmen der Umsetzung der Ergebnisse der Organisationsuntersuchung 12 Stellen abgebaut (seit 1995 insgesamt 22 Stellen). Damit vermindert sich die Zahl der kw-Vermerke auf 38.

- **Materialprüfungsamt**

Die aufgrund der Organisationsuntersuchung (1994) ausgewiesenen 44 kw-Vermerke sind bereits mit Ablauf des Jahres 1997 realisiert worden. Insgesamt sind seit 1994 58 Stellen eingespart worden; das entspricht einem Abbau um 16,3 %.

Ein weiteres Ziel ist die Entbeamtung. Eine Beamtenstelle kann im Haushalt 2000 unmittelbar in eine Angestelltenstelle umgewandelt werden, 54 Beamtenstellen erhalten entsprechende ku-Vermerke.