



**Ministerium
für Verkehr, Energie
und Landesplanung
des Landes Nordrhein-Westfalen**

**Informationsband
zum
Entwurf
des Einzelplans 08
für die
Haushaltsjahre 2004/2005**

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
13. WAHLPERIODE

**VORLAGE
13/2363
alle Abg.**

Leerseite



**Ministerium für Verkehr, Energie und Landesplanung
des Landes Nordrhein-Westfalen**

Der Minister

An den
Präsidenten des
Landtags Nordrhein-Westfalen
Herr Ulrich Schmidt MdL

Platz des Landtags 1
40221 Düsseldorf

Haroldstraße 4
40190 Düsseldorf

Telefon +49 (0) 2 11 / 837 - 02
Durchwahl +49 (0) 2 11 / 837 - 2706
Telefax +49 (0) 2 11 / 837 - 2200

Datum
7. November 2003

Aktenzeichen (bei Antwort bitte angeben)
I B 3 (BdH) 12-00/2004-05

**Beratung des Haushaltsentwurfs 2004/2005
Informationsband zum Entwurf des Einzelplans 08**

Sehr geehrter Herr Landtagspräsident,

für die Beratungen des Haushaltsentwurfs 2004/2005

- im Ausschuss für Wirtschaft, Mittelstand und Technologie,
- im Verkehrsausschuss,
- im Ausschuss für Umweltschutz und Raumordnung und
- im Haushalts- und Finanzausschuss

überreiche ich 310 Exemplare des Informationsbandes zum Entwurf des Einzelplans 08. Ich bitte Sie, die Unterlagen an die Mitglieder der Ausschüsse weiterzuleiten.

Mit freundlichen Grüßen

(Dr. Axel Horstmann)

Leerseite



**Ministerium
für Verkehr, Energie
und Landesplanung
des Landes Nordrhein-Westfalen**

Informationsband

zum

Entwurf

des Einzelplans 08

für die

Haushaltsjahre 2004/2005

INHALTSVERZEICHNIS	Seite
1. <u>Tabellarische und grafische Übersichten über die Ausgaben des Einzelplans 08</u>	7
2. <u>Allgemeine Übersicht zum Einzelplan 08</u>	11
2.1 Summarische Übersicht über den Einzelplan 08	12
2.2 Volumen des Einzelplans 08	13
3. <u>Bereich Verkehr</u>	17
3.1 Summarische Übersicht über den Verkehrshaushalt	18
3.2 Grafische Darstellungen des Verkehrshaushalts	19
3.3 Volumen des Verkehrshaushalts	20
3.3.1 Zu Kapitel 08 081:	
Förderung der Eisenbahnen und des ÖPNV	21
3.3.2 Zu Kapitel 08 082:	
Angelegenheiten der Luftfahrt	23
3.3.3 Zu Kapitel 08 083:	
Angelegenheiten der Schifffahrt	23
3.3.4 Zu Kapitel 08 084:	
Straßen- und Brückenbau	24
3.4 Ausbau der Mobilität	25
3.4.1 Integrierte Gesamtverkehrsplanung für NRW	25
3.4.2 mobil:nrw	26
3.4.2.1 Initiative Bahn NRW	27
3.4.2.2 Der Neue Nahverkehr NRW	29
3.4.2.3 Landesinitiative Logistik NRW	30
3.4.2.4 Landesinitiative Verkehrsinfo.NRW	30
3.4.3 Abwicklung des Metrorapid	31

3.4.4	Nichtbundeseigene Eisenbahnen	31
3.4.4.1	Investitionszuschüsse	32
3.4.4.2	Zuschüsse nach dem Eisenbahnkreuzungs- gesetz	33
3.4.4.3	Ausgleichszahlungen	34
3.5	Öffentlicher Personennahverkehr	35
3.5.1	Transferrmittel des Bundes zur Förderung des regionalisierten ÖPNV und ihre Verwendung	35
3.5.2	Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur (Kommunaler ÖPNV und Schienenpersonennahverkehr)	38
3.5.3	Verbesserung der Zusammenarbeit im ÖPNV	39
3.5.4	Förderung der Verkehrsunternehmen zur Verbesserung ihrer wirtschaftlichen Lage	40
3.5.5	Ausbau des S-Bahn-Netzes sowie Einzelmaßnahmen	41
3.5.6	Integraler Taktfahrplan	41
3.5.7	Sicherheit und Service	41
3.6	Luftfahrtinfrastruktur	42
3.6.1	Sicherheit und Umweltschutz auf Flugplätzen	43
3.6.2	Verbesserung der Flugsicherheit und Wahrnehmung der Luftaufsicht	44
3.6.3	Europäische Agentur für Luftsicherheit EASA	44
3.6.4	Flughafen Essen/Mülheim	45
3.6.5	Abwehr von Angriffen auf die Sicherheit des Luftverkehrs	45
3.6.6	Online-Sicherheitsüberprüfung des Flughafenpersonals	46
3.7	Förderung der Schifffahrt	46
3.8	Straßen- und Brückenbau	48
3.8.1	Ausbau der Bundesfernstraßen	48
3.8.2	Investitionen in das Landesstraßennetz	50
3.8.3	Landesbetrieb Straßenbau	53
3.8.4	Kommunaler Stadtverkehr	54

3.8.4.1	Stadtstraßenbau	55
3.8.4.2	Verkehrssicherheit	55
3.8.4.3	Rad- und Fußgängerverkehr	56
3.8.4.4	Fahrradstationen	56
3.8.4.5	Verkehrstelematik auf kommunaler Ebene	56
3.8.5	Maßnahmen an Eisenbahnkreuzungen	57
3.8.6	Überarbeitung und Druck der Straßen- und Verkehrs- stärkenkarten	57
3.8.7	Verkehrswirtschaftliche Untersuchungen und Sonderplanungen	58
3.8.8	Weiterentwicklung der nordrhein-westfälischen Straßen- informationsbank (NWSIB)	59
3.8.9	Verkehrs- und Unfallentwicklung	60
3.8.10	Verkehrszählungen an Kreisstraßen	61
3.8.11	Verkehrstelematik - Ausstattung der regionalen Verkehrsleit- zentralen	61
3.8.12	Sicherheit im Straßenverkehr	63
4.	<u>Bereich Energie</u>	65
4.1	Zu Kapitel 08 050:	
	Bergbau und Energie	66
4.1.1	Sachverständige	68
4.1.2	Sachverständigentätigkeit des Geologischen Dienstes NRW	69
4.1.3	Veröffentlichungen und Dokumentationen	70
4.1.4	Internationaler Austausch im Bergbau	71
4.1.5	Internationale Konferenz für Erneuerbare Energien "renewables 2004" in Bonn	72
4.1.6	Steinkohleabsatz	73
4.1.7	Rationale Energienutzung (REN)	76
4.1.8	Genehmigung und Aufsicht nach dem Atomgesetz	82
4.1.9	Fernüberwachungssystem für Kernkraftwerke	84
4.1.10	Strahlenschutz-Rufbereitschaft	86

4.2	Zu Kapitel 08 110:	
	Nachgeordnete Bergverwaltung	87
4.2.1	Geräte und Ausstattung für die Bergaufsicht	89
4.2.2	Erstellung eines digitalen Rissarchivs	90
4.2.3	Abwehr von Gefahren aus verlassenen Grubenbauen	91
4.2.4	Erkundung und Sicherung von Gefahren aus dem Altbergbau	92
4.2.5	Erwerb von Geräten, Ausstattung und Ausrüstung	93
4.2.6	IT-Ausgaben	94
4.2.7	Ersatzbeschaffung von Servern	95
5.	<u>Bereich Landesplanung</u>	97
5.1	Zu Kapitel 08 070:	
	Landesplanung	98
5.1.1	Sachverständige	99
5.1.2	Veröffentlichungen und Dokumentationen	100
5.1.3	Beschaffung von Karten, Daten und Software	101
5.1.4	Raumwissenschaftliche Arbeiten und Planungsunterlagen	102
5.1.5	Umsiedlungsbeauftragter für den Braunkohletagebau	104
5.1.6	Internationale Raumordnungskommissionen	105
5.1.7	Ministerkonferenz für Raumordnung	106
5.1.8	Ausstellungen, Kongresse und Wettbewerbe	107
5.1.9	Zuschüsse und Beiträge an Vereine und Organisationen	108
5.1.10	Erwerb von Geräten, Ausstattung und Ausrüstung	109
6.	<u>Geologischer Dienst NRW - Landesbetrieb -</u>	111
6.1	Zu Kapitel 08 130:	
	Geologischer Dienst NRW - Landesbetrieb -	112
7.	<u>Personalhaushalt im Geschäftsbereich des Ministeriums für Verkehr, Energie und Landesplanung</u>	117
8.	<u>Sonstiges</u>	121

7

1.

**Tabellarische und grafische Übersichten
über die Ausgaben
des Einzelplans 08
- Ministerium für Verkehr, Energie und Landesplanung -**

Gesamtübersicht über den Einzelplan 08 für die Haushaltsjahre 2004 und 2005

Der Einzelplan 08 schließt ab im	Haushaltsjahr 2004	Haushaltsjahr 2005
in Einnahmen mit	1.502.292.300 €	1.518.075.500 €
in Ausgaben mit	2.778.655.100 €	2.791.843.400 €
Daraus ergibt sich ein Zuschussbedarf in Höhe von	1.276.362.800 €	1.273.767.900 €

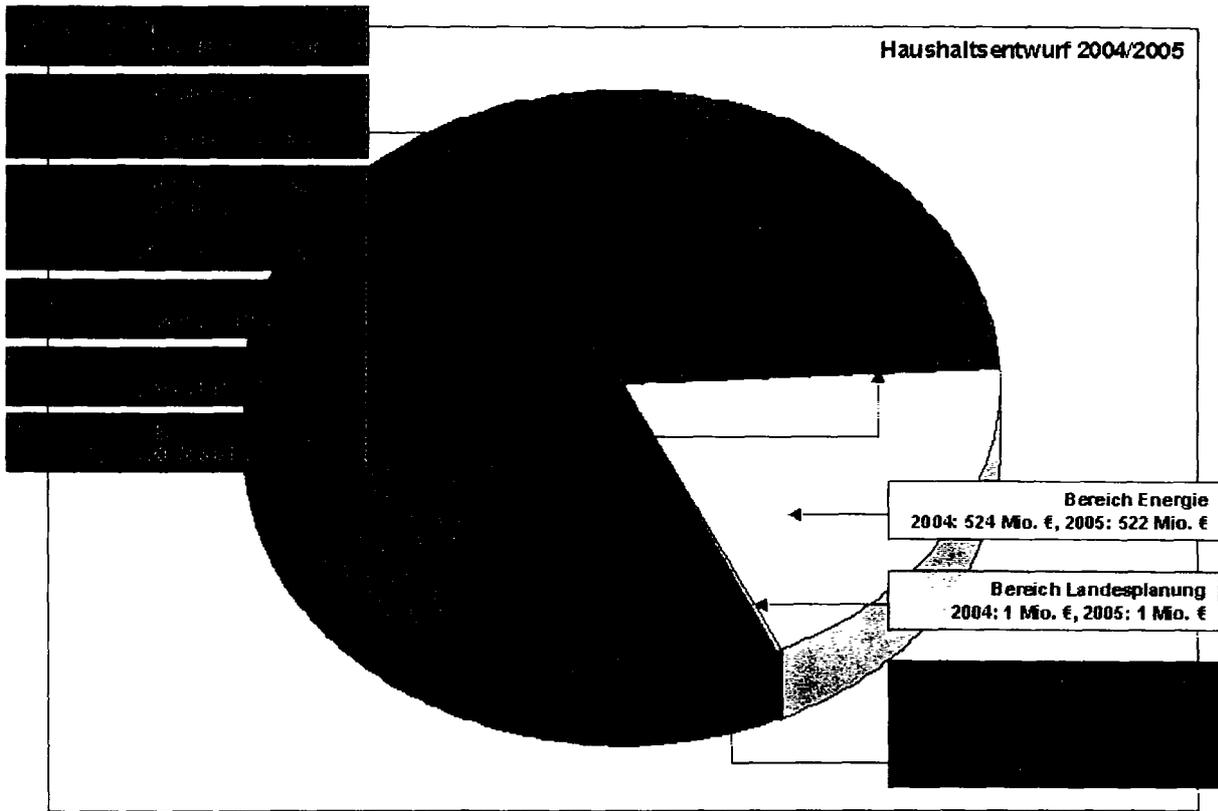
Die Veränderungen bei den Ausgabeansätzen und bei den Verpflichtungsermächtigungen der einzelnen Kapitel ergeben sich aus der nachfolgenden Übersicht:

Kapitel	Bezeichnung	Ansatz 2003	Ansatz 2004	Ansatz 2005
		VE 2003	VE 2004	VE 2005
		€		
08 010	Ministerium für Verkehr, Energie und Landesplanung	27.035.400 1.462.000	27.505.900 150.000	27.897.300 150.000
08 020	Allgemeine Bewilligungen	-13.363.600 165.000	21.913.300 165.000	19.597.700 165.000
08 050	Bergbau und Energie	486.032.600 88.306.000	524.248.000 13.800.000	522.498.000 12.800.000
08 070	Landesplanung	1.049.800 775.000	1.037.900 400.000	1.039.800 400.000
08 080	Allgemeine Bewilligungen Verkehr	4.500.000 2.650.000	3.285.400 1.125.000	3.058.000 1.125.000
08 081	Förderung der Eisenbahnen und des ÖPNV	1.519.512.000 3.580.525.000	1.495.817.000 210.710.000	1.509.806.000 148.710.000
08 082	Angelegenheiten der Luftfahrt	18.793.100 14.045.000	21.087.100 11.680.000	25.009.500 19.000.000
08 083	Angelegenheiten der Schifffahrt	6.363.100 0	6.006.100 0	6.006.100 0
08 084	Straßen- und Brückenbau	637.613.400 904.512.000	615.466.800 232.170.000	616.142.900 231.480.000
	Verkehr (Summe Kap. 08 080 - 08 084)	2.186.781.600 4.501.732.000	2.141.662.400 455.685.000	2.160.022.500 400.315.000
08 110	Bergverwaltung	18.874.100 4.668.000	16.364.400 1.500.000	14.504.600 1.500.000
08 130	Geologischer Dienst NRW - Landesbetrieb - Landesbetrieb -	16.008.200 0	15.802.300 0	15.682.400 0
08 900	Versorgung	30.161.800 0	30.120.900 0	30.601.100 0
Summe Einzelplan 08		2.752.579.900 4.597.108.000	2.778.655.100 471.700.000	2.791.843.400 415.330.000

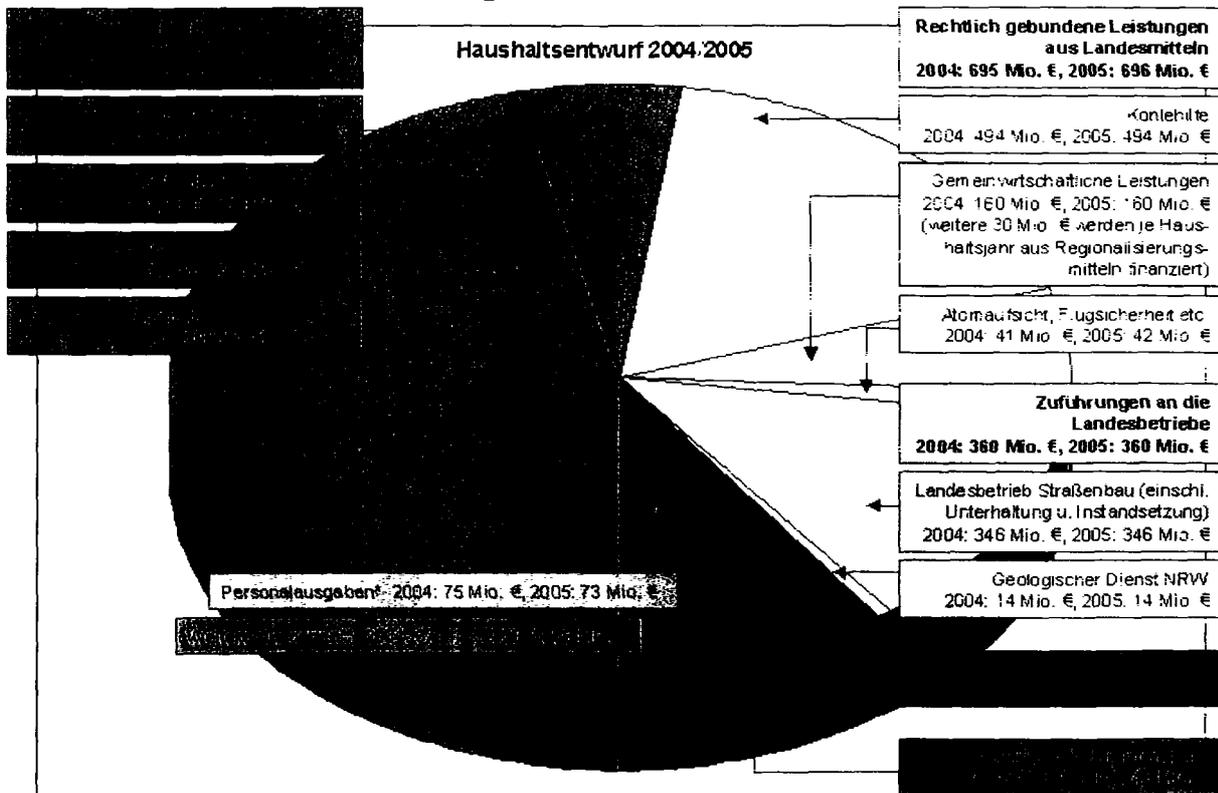
Von den Gesamtausgaben im Einzelplan 08 entfallen auf die einzelnen Hauptgruppen die in der nachstehenden Übersicht aufgeführten Gesamtsummen:

Haupt-/Obergruppe	Bezeichnung	Ansatz 2003	Ansatz 2004	Ansatz 2005
4	Personalausgaben	77.018.200	74.830.300	73.362.300
5	Sächliche Verwaltungsausgaben	63.581.200	63.699.700	61.534.400
6	Zuschüsse (ohne Investitionen)	1.581.327.900	1.628.175.900	1.641.698.900
7	Bausgaben	128.400.000	114.129.000	114.129.000
81	Bewegliche Sachen	1.577.500	1.245.200	1.245.200
82	Unbewegliche Sachen	0	0	0
83-89	Sonstige Investitionen	938.081.500	896.273.300	899.573.800
8	Summe der Investitionen	939.659.000	897.518.500	900.819.000
9	Besondere Finanzierungsausgaben	-37.406.400	301.700	299.800
Summe Einzelplan 08		2.752.579.900	2.778.655.100	2.791.843.400

Übersicht über den Einzelplan 08 des MVEL für die Haushaltsjahre 2004/2005
 Höhe der Gesamtausgaben 2004: 2.779 Mio. €, 2005: 2.792 Mio. €



Übersicht über den Einzelplan 08 des MVEL für die Haushaltsjahre 2004/2005 nach Ausgabearten
 Höhe der Gesamtausgaben 2004: 2.779 Mio. €, 2005: 2.792 Mio. €



* Ohne Landesbetriebe

** Inkl. Mieten an BLB (11 Mio. €) und Landesplanung (1 Mio. €)

11

2.

Allgemeine Übersicht zum Einzelplan 08

2.1 Summarische Übersicht über den Epl. 08 für	2003	2004	2005
	<u>Mio. €</u>	<u>Mio. €</u>	<u>Mio. €</u>
Gesamtausgaben	2.752,6	2.778,7	2.791,8
1. Transferausgaben, die aus Bundesmitteln finanziert werden			
1.1 Förderung des ÖPNV aus Regionalisierungsmitteln	1.078,5	1.094,7	1.111,1
1.2 Förderung des ÖPNV aus GVFG-Mitteln	173,1	191,7	200,6
1.3 Flughafenbindung Köln/Bonn	56,3	34,6	23,4
1.4 Förderung des kommunalen Straßenbaus aus GVFG-Mitteln	<u>120,5</u>	<u>130,2</u>	<u>130,2</u>
Summe	1.437,4	1.451,2	1.465,3
2. Rechtlich gebundene Leistungen aus Landesmitteln			
2.1 Kohlehilfe	451,3	494,3	494,3
2.2 Atomaufsicht	9,6	9,6	9,6
2.3 Erstattung gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Ausbildungsverkehr (in 2004 und 2005 weitere 30 Mio. € aus Regionalisierungsmitteln)	195,0	160,0	160,0
2.4 Ausgleichszahlungen an nichtbundeseigene Eisenbahnen	6,6	6,8	6,9
2.5 Flugsicherheit und Luftaufsicht	1,5	1,5	1,5
2.6 Sicherheitsmaßnahmen auf Flughäfen	12,0	14,2	15,2
2.7 Finanzierung der Kanäle	6,4	6,0	6,0
2.8 Gesetzliches Kostendrittel bei Maßnahme an Bahnübergängen	<u>2,5</u>	<u>2,5</u>	<u>2,5</u>
Summe	684,9	694,9	696,0
3. Zuführungen für die Landesbetriebe			
3.1 Landesbetrieb Straßenbau (einschl. betriebliche Unterhaltung der Landesstraßen)	352,8	346,0	345,9
3.2 Geologischer Dienst	<u>14,6</u>	<u>13,9</u>	<u>13,7</u>
Summe	367,4	359,9	359,6
4. Investitionen in den Landesstraßen- und Radwegebau			
4.1 Erhaltungsinvestitionen	48,0	43,2	43,2
4.2 Um- und Ausbau	10,0	9,0	9,0
4.3 Landesstraßenausbauplan	67,0	60,3	60,3
4.4 Radwegebau an bestehenden Landesstraßen	<u>3,4</u>	<u>1,6</u>	<u>1,6</u>
Summe	128,4	114,1	114,1
5. Freiwillige Förderprogramme/Maßnahmen			
5.1 Rationelle Energienutzung	21,3	19,5	18,4
5.2 mobil.nrw	2,5	1,5	1,3
5.3 Investitionszuschüsse an die nichtbundeseigenen Eisenbahnen	8,0	5,9	5,6
5.4 Baumaßnahmen Flugsicherheit (insbes. JAR-OPS-1)	3,5	3,1	6,1
5.5 Investitionszuschüsse für den kommunalen Straßen- und Radwegebau	17,4	15,6	15,6
5.6 Verkehrssicherheitsprogramm	<u>1,0</u>	<u>1,0</u>	<u>0,9</u>
Summe	53,7	46,6	47,9
6. Raumordnung und Landesplanung	1,0	1,0	1,0
7. Personalausgaben (einschl. Versorgungsbezüge) für das Ministerium, die Fachstellen der Bezirksregierungen und die Bergämter (ohne Landesbetriebe)	77,0	74,8	73,2
8. Mieten an den Bau- und Liegenschaftsbetrieb	10,2	11,3	11,4
9. Globale Minderausgaben (in 2004/2005 bei Personal- und sächlichen Verwaltungsausgaben)	-37,9	-3,1	-5,7

2.2 Volumen des Einzelplans 08

- Gesamthaushalt

Ausgaben lt. Haushalt 2003	2.752,6 Mio. €
Ausgaben lt. Haushaltsplanentwurf 2004	2.778,7 Mio. €
Ausgaben lt. Haushaltsplanentwurf 2005	2.791,8 Mio. €

Steigerung Gesamtausgaben 2004 gegenüber 2003 um	26,1 Mio. €
	(0,95 %),
Steigerung Gesamtausgaben 2005 gegenüber 2004 um	13,1 Mio. €
	(0,48 %).

- Bereich Verkehr

Ausgaben lt. Haushalt 2003	2.186,8 Mio. €
Ausgaben lt. Haushaltsplanentwurf 2004	2.141,7 Mio. €
Ausgaben lt. Haushaltsplanentwurf 2005	2.160,0 Mio. €

Reduzierung Gesamtausgaben 2004 gegenüber 2003 um	45,1 Mio. €
	(- 2,07 %),
Steigerung Gesamtausgaben 2005 gegenüber 2004 um	18,3 Mio. €
	(0,86 %).

- Bereich Energie

Ausgaben lt. Haushalt 2003	486,0 Mio. €
Ausgaben lt. Haushaltsplanentwurf 2004	524,2 Mio. €
Ausgaben lt. Haushaltsplanentwurf 2005	522,5 Mio. €

Steigerung Gesamtausgaben 2004 gegenüber 2003	38,2 Mio. €
	(7,86 %),
Reduzierung Gesamtausgaben 2005 gegenüber 2004 um	1,7 Mio. €
	(- 0,33 %).

- Bereich Landesplanung

Ausgaben lt. Haushalt 2003	1,0 Mio. €
Ausgaben lt. Haushaltsplanentwurf 2004	1,0 Mio. €
Ausgaben lt. Haushaltsplanentwurf 2005	1,0 Mio. €

Anmerkungen zu den wesentlichen Veränderungen bei den Gesamtausgaben des Einzelplans 08

Unter Berücksichtigung von Zahlungsverchiebungen bei den Kohlehilfen ist der Ansatz für 2003 mit 451,3 Mio. € veranschlagt worden. Für das Haushaltsjahr 2004 wurden in Abhängigkeit zum Entwurf des Bundeshaushalts 494,3 Mio. € veranschlagt. Dieser Ansatz ist für das Haushaltsjahr 2005 mit ebenfalls 494,3 Mio. € veranschlagt worden.

Die Regionalisierungsmittel des Bundes erhöhen sich entsprechend der gesetzlich festgelegten Steigerungsrate von jährlich 1,5 % gegenüber dem Ansatz für 2003 in Höhe von 1.078,5 Mio. € im Haushaltsjahr 2004 auf 1.094,7 Mio. € und im Haushaltsjahr 2005 auf 1.111,1 Mio. €.

Die aus dem GVFG-Bundesprogramm auf das Land NRW entfallenden Mittel steigen gegenüber dem Ansatz 2003 von 43,6 Mio. € im Haushaltsjahr 2004 auf 61,5 Mio. € und im Haushaltsjahr 2005 auf 70,5 Mio. €.

Demgegenüber werden die durchlaufenden Bundesmittel für die Flughafenanbindung Köln/Bonn entsprechend dem Baufortschritt gegenüber dem Ansatz 2003 in Höhe von 56,3 Mio. € im Haushaltsjahr 2004 auf 34,6 Mio. € und im Haushaltsjahr 2005 auf 23,4 Mio. € reduziert.

Die Erstattungen für gemeinwirtschaftliche Leistungen im ÖPNV werden gegenüber dem Ansatz 2003 von 195,0 Mio. € im Haushaltsjahr 2004 mit 190,0 Mio. € reduziert und im Haushaltsjahr 2005 mit ebenfalls 190,0 Mio. € dem Bedarf entsprechend veranschlagt; allerdings werden in den Haushaltsjahren 2004/2005 erstmalig jeweils 30,0 Mio. € aus Regionalisierungsmitteln des Bundes finanziert, so dass eine Haushaltsentlastung von jährlich 35,0 Mio. € eintritt.

Die Maßnahmen des Landesstraßen- und Radwegebaus werden gegenüber dem Ansatz 2003 in Höhe von 128,4 Mio. € im Haushaltsjahr 2004 auf 114,1 Mio. € reduziert. Die Veranschlagung im Haushaltsjahr 2005 beträgt ebenfalls 114,1 Mio. €.

Die Zuführungen an den Landesbetrieb Straßenbau werden gegenüber den in 2003 veranschlagten 352,8 Mio. € im Haushaltsjahr 2004 auf 346,0 Mio. € zurückgeführt; für das Haushaltsjahr 2005 sind 345,9 Mio. € veranschlagt.

Im Haushalt 2003 sind Globale Minderausgaben von 37,9 Mio. € veranschlagt, die fast vollständig in den Fachkapiteln des Verkehrs- und Energiebereichs einzusparen sind. Der Haushaltsentwurf 2004/2005 enthält keinen derartigen Globalen Minderausgaben. Veranschlagt sind lediglich

Globale Minderausgaben, die aus Anlass der Einführung der gestaffelten 41-Stunden-Woche für Beamte und des Wegfalls des AZV-Tages bei den Personalausgaben zu erwirtschaften sind. Sie betragen für 2004	2,6 Mio. €
und für 2005	5,2 Mio. €.
Darüber hinaus sind in den Haushaltsjahren 2004 und 2005 jeweils Einsparungen in Höhe von	0,5 Mio. €
für die Finanzierung des Stufenplans "Verlässliche Schule" zu erbringen.	

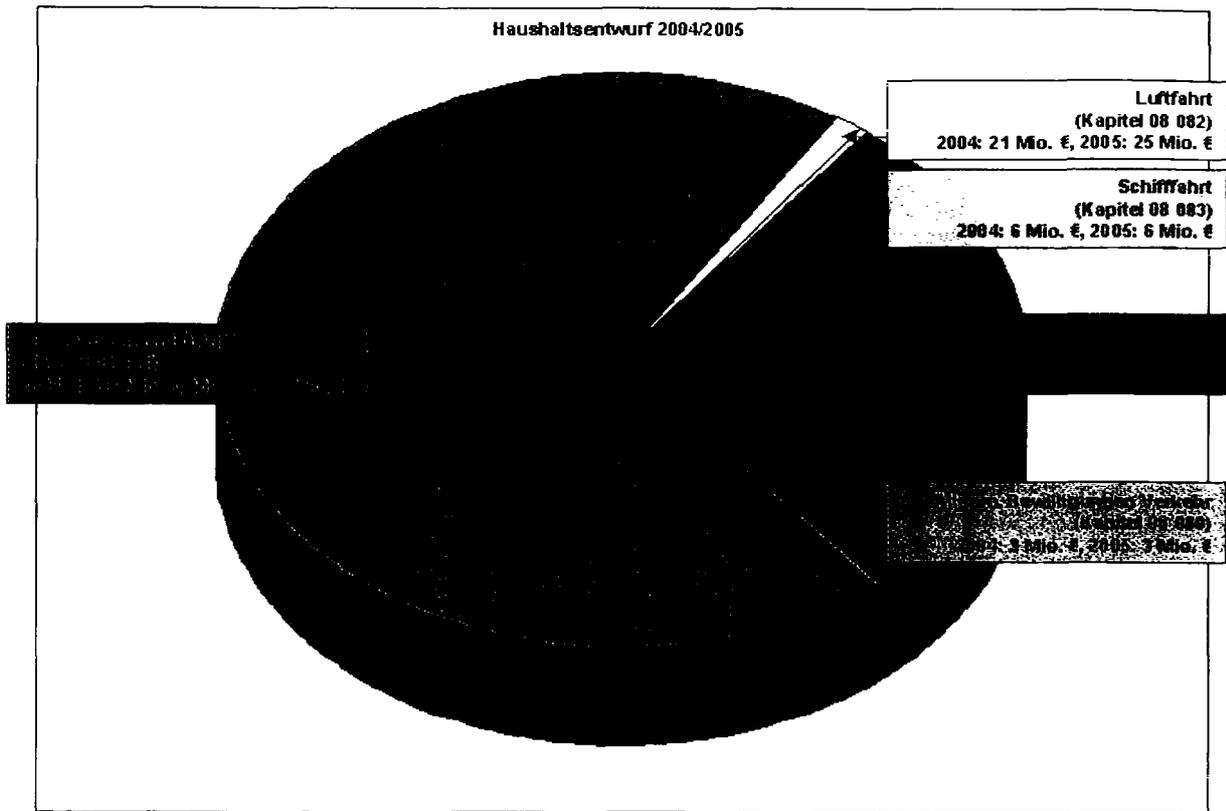
17

3.

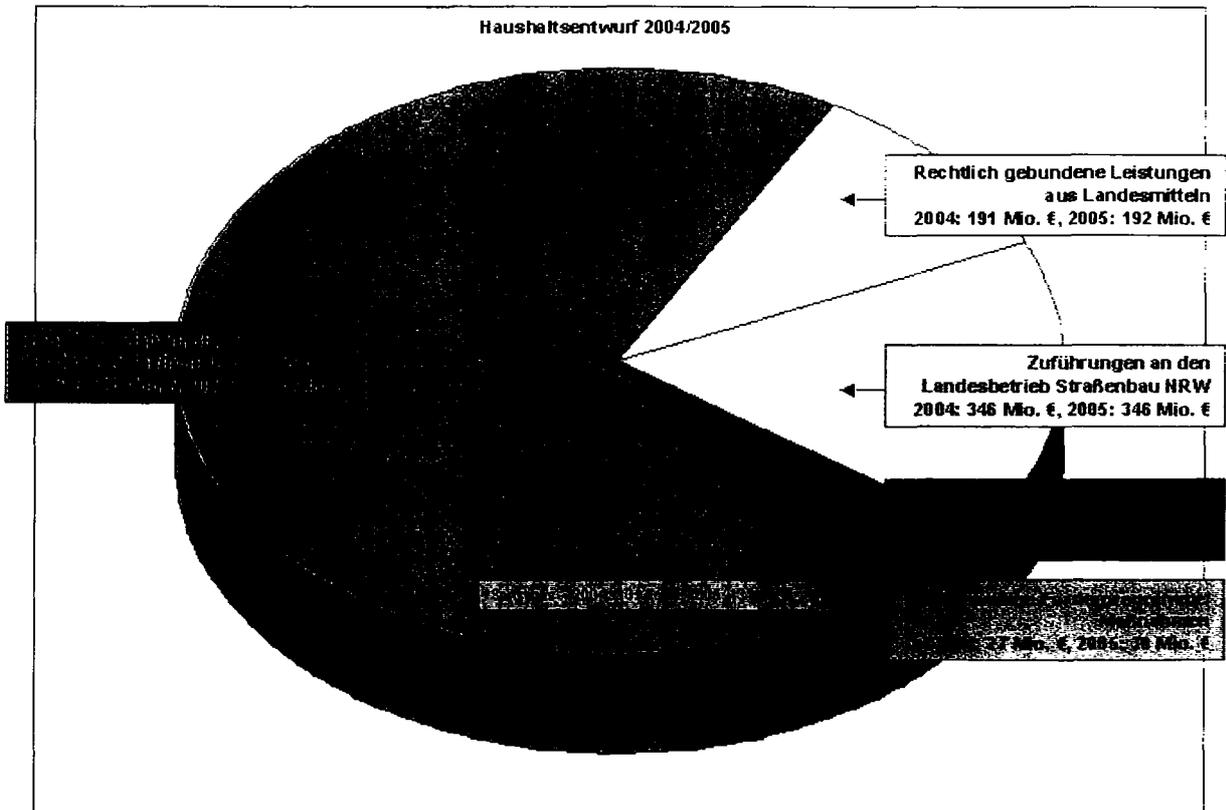
Bereich Verkehr

3.1 Summarische Übersicht über den Verkehrshaushalt	2003	2004	2005
	<u>Mio. €</u>	<u>Mio. €</u>	<u>Mio. €</u>
Gesamtausgaben	2.186,8	2.141,7	2.160,0
Anteil des Verkehrshaushaltes an der globalen Minderausgabe	<u>-36,5</u>	<u>0,0</u>	<u>0,0</u>
Bereinigte Gesamtausgaben für den Verkehrshaushalt	2.150,3	2.141,7	2.160,0
hiervon Schwerpunkte:			
1. Transferausgaben, die aus Bundesmitteln finanziert werden			
1.1 Förderung des ÖPNV aus Regionalisierungsmitteln	1.078,5	1.094,7	1.111,1
1.2 Förderung des ÖPNV aus GVFG-Mitteln	173,1	191,7	200,6
1.3 Flughafenanbindung Köln/Bonn	56,3	34,6	23,4
1.4 Förderung des kommunalen Straßenbaus aus GVFG-Mitteln	<u>129,5</u>	<u>130,2</u>	<u>130,2</u>
Summe	1.437,4	1.451,2	1.465,3
2. Rechtlich gebundene Leistungen aus Landesmitteln			
2.1 Erstattung gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Ausbildungsverkehr (in 2004 und 2005 weitere 30 Mio. € aus Regionalisierungsmitteln)	195,0	160,0	160,0
2.2 Ausgleichszahlungen an nichtbundeseigene Eisenbahnen	6,6	6,8	6,9
2.3 Flugsicherheit und Luftaufsicht	1,5	1,5	1,5
2.4 Sicherheitsmaßnahmen auf Flughäfen	12,0	14,2	15,2
2.5 Finanzierung der Kanäle	6,4	6,0	6,0
2.6 Gesetzliches Kostendrittel bei Maßnahmen an Bahnübergängen	<u>2,5</u>	<u>2,5</u>	<u>2,5</u>
Summe	224,0	191,0	192,1
3. Zuführungen für den Landesbetrieb Straßenbau			
3.1 Betriebliche Unterhaltung der Landesstraßen	71,2	69,8	69,8
3.2 Laufender Betrieb	269,4	264,0	263,9
3.3 Investitionen des Betriebes	<u>12,2</u>	<u>12,2</u>	<u>12,2</u>
Summe	352,8	346,0	345,9
4. Investitionen in den Landesstraßen- und Radwegebau			
4.1 Erhaltungsinvestitionen	48,0	43,2	43,2
4.2 Um- und Ausbau	10,0	9,0	9,0
4.3 Landesstraßenausbauplan	67,0	60,3	60,3
4.4 Radwegebau an bestehenden Landesstraßen	<u>3,4</u>	<u>1,6</u>	<u>1,6</u>
Summe	128,4	114,1	114,1
5. Freiwillige Förderprogramme/Maßnahmen			
5.1 mobil.nrw	2,5	1,5	1,3
5.2 Investitionszuschüsse an die nichtbundeseigenen Eisenbahnen	8,0	5,9	5,6
5.3 Baumaßnahmen Flugsicherheit (insbes. JAR-OPS-1)	3,5	3,1	6,1
5.4 Investitionszuschüsse für den kommunalen Straßen- und Radwegebau	17,4	15,6	15,6
5.5 Verkehrssicherheitsprogramm	<u>1,0</u>	<u>1,0</u>	<u>0,9</u>
Summe	32,4	27,1	29,5

Summarische Übersicht über den Verkehrshaushalt nach Politikbereichen für die Haushaltsjahre 2004/2005



Summarische Übersicht über den Verkehrshaushalt nach Ausgabearten für die Haushaltsjahre 2004/2005



3.3 Volumen des Verkehrshaushalts

Von den Gesamtausgaben entfallen in den Haushaltsjahren 2004 und 2005 auf

•	Allgemeine Bewilligungen Verkehr (Kapitel 08 080) im Haushaltsjahr 2004 im Haushaltsjahr 2005	3,3 Mio. € 3,1 Mio. €
•	Förderung der Eisenbahnen und des öffentlichen Nahverkehrs (Kapitel 08 081) im Haushaltsjahr 2004 im Haushaltsjahr 2005	1.495,8 Mio. € 1.509,8 Mio. €
•	Angelegenheiten der Luftfahrt (Kapitel 08 082) im Haushaltsjahr 2004 im Haushaltsjahr 2005	21,1 Mio. € 25,0 Mio. €
•	Angelegenheiten der Schifffahrt (Kapitel 08 083) im Haushaltsjahr 2004 im Haushaltsjahr 2005	6,0 Mio. € 6,0 Mio. €
•	Straßen- und Brückenbau (Kapitel 08 084) im Haushaltsjahr 2004 im Haushaltsjahr 2005	615,5 Mio. € 616,1 Mio. €
	Summe Verkehrshaushalt im Haushaltsjahr 2004 im Haushaltsjahr 2005	2.141,7 Mio. € 2.160,0 Mio. €

Für 2003 waren Ausgaben in Höhe von 2.186,8 Mio. € veranschlagt. Die im Haushaltsplanentwurf für 2004 veranschlagten Ausgaben im Verkehrsbereich vermindern sich somit um 45,1 Mio. €. Von 2004 nach 2005 steigt das Ausgabevolumen dagegen um 18,3 Mio. €.

3.3.1 Zu Kapitel 08 081:Förderung der Eisenbahnen und des öffentlichen Nahverkehrs

Die Gesamtausgaben für die Eisenbahnen und den öffentlichen Nahverkehr betragen im Haushaltsjahr 2003 1.519,5 Mio. €;
 sie sind im Haushaltsjahr 2004 mit 1.495,8 Mio. €
 (weniger gegenüber 2003: 23,7 Mio. €)
 und im Haushaltsjahr 2005 mit 1.509,8 Mio. €
 (mehr gegenüber 2004: 14,0 Mio. €)
 veranschlagt.

Die Veränderungen bei den Gesamtausgaben resultieren vornehmlich aus

- dem Anstieg der aus Regionalisierungsmitteln des Bundes zu zahlenden Ausgaben für Eisenbahnen und ÖPNV; aus der Veranschlagung dieser Mittel ergibt sich folgendes Bild:

Ansatz 2003	1.078,5 Mio. €
Ansatz 2004	1.094,7 Mio. €
	(mehr gegenüber 2003: 16,2 Mio. €)
Ansatz 2005	1.111,1 Mio. €
	(mehr gegenüber 2004: 16,4 Mio. €).

Im Jahr 2002 wurde das Regionalisierungsgesetz des Bundes novelliert. Danach steigen die Regionalisierungsmittel jährlich um 1,5 % gegenüber dem Vorjahr.

- dem Anstieg der aus Bundesmitteln zu zahlenden kommunalen Infrastrukturförderung (GVFG-Bundesprogramm).

Ansatz 2003	43,6 Mio. €
Ansatz 2004	61,5 Mio. €
	(mehr gegenüber 2003: 17,9 Mio. €)
Ansatz 2005	70,5 Mio. €
	(mehr gegenüber 2004: 9,0 Mio. €).

Die Steigerungen gegenüber dem Jahr 2003 ergeben sich durch einen höheren Mittelzufluss aus dem GVFG-Bundesprogramm für die dort eingestellten Maßnahmen.

- dem Rückgang der aus Bundesmitteln zu zahlenden Flughafenanbindung Köln/Bonn.

Ansatz 2003	56,3 Mio. €
-------------	-------------

Ansatz 2004	34,6 Mio. €
-------------	-------------

(weniger gegenüber 2003: 21,7 Mio. €)

Ansatz 2005	23,4 Mio. €
-------------	-------------

(weniger gegenüber 2004: 11,2 Mio. €).

Es handelt sich um zweckgebundene Mittel des Bundes für den Anschluss des Flughafens Köln/Bonn an die Eisenbahnneubaustrecke Köln-Rhein-Main, der im Juni 2004 fertiggestellt werden soll; die Mittel sind bedarfsgerecht zur Ausfinanzierung des Projekts veranschlagt.

- dem Minderbedarf und der veränderten Veranschlagung der Gemeinwirtschaftlichen Leistungen.

Ansatz 2003	195,0 Mio. €
-------------	--------------

Ansatz 2004	190,0 Mio. €
-------------	--------------

Ansatz 2005	190,0 Mio. €.
-------------	---------------

Der für die Jahre 2004 und 2005 mit jeweils 190,0 Mio. € ermittelte Bedarf wird mit einem Anteil von 160 Mio. € aus Landesmitteln (Titel 671 11) und erstmalig mit einem Anteil von 30 Mio. € aus Regionalisierungsmitteln (Titel 671 12) finanziert. Die teilweise Finanzierung aus Regionalisierungsmitteln trägt zur Haushaltskonsolidierung bei, hat aber keine Auswirkungen auf die Ausgleichsansprüche der Verkehrsunternehmen.

- der Reduzierung der Investitionszuschüsse für nichtbundeseigene Eisenbahnen (NE-Bahnen).

Ansatz 2003	8,0 Mio. €
-------------	------------

Ansatz 2004	5,9 Mio. €
-------------	------------

(weniger gegenüber 2003: 2,1 Mio. €)

Ansatz 2005 5,6 Mio. €
(weniger gegenüber 2004: 0,3 Mio. €).

Im Interesse der Haushaltskonsolidierung musste, wie bei fast allen freiwilligen Landesprogrammen, auch hier eine Kürzung vorgenommen werden.

3.3.2 Zu Kapitel 08 082:

Angelegenheiten der Luftfahrt

Die Ausgaben für Luftfahrtangelegenheiten betragen
im Haushaltsjahr 2003 18,8 Mio. €;
sie sind im Haushaltsjahr 2004 mit 21,1 Mio. €
(mehr gegenüber 2003: 2,3 Mio. €)
und im Haushaltsjahr 2005 mit 25,0 Mio. €
(mehr gegenüber 2004: 3,9 Mio. €)

veranschlagt. Sie sind insgesamt auf das unabdingbar notwendige Maß begrenzt. Die Mehrausgaben beruhen zum größten Teil darauf, dass nunmehr auch dem Flughafen Niederrhein die Kosten zu erstatten sind, die ihm durch die Beleihung mit den Aufgaben des Fluggastkontrolldienstes entstehen. Diesen Mehrausgaben stehen entsprechende Mehreinnahmen gegenüber. Im Übrigen beruht der Ausgabenanstieg von 2004 auf 2005 auf höheren Ausgaben für die Einführung zusätzlicher Sicherheitsmaßnahmen an Schwerpunkt-Verkehrslandeplätzen entsprechend den europarechtlichen Vorgaben (JAR-OPS-1).

3.3.3 Zu Kapitel 08 083:

Angelegenheiten der Schifffahrt

Die Ausgaben für Schifffahrtangelegenheiten betragen
im Haushaltsjahr 2003 6,4 Mio. €;
sie sind im Haushaltsjahr 2004 mit 6,0 Mio. €
(weniger gegenüber 2003: 0,4 Mio. €)
und im Haushaltsjahr 2005 mit 6,0 Mio. €
veranschlagt; die Veranschlagung ist insgesamt bedarfsgerecht.

3.3.4 Zu Kapitel 08 084:
Straßen- und Brückenbau

Die Gesamtausgaben für den Straßen- und Brückenbau waren
im Haushaltsjahr 2003 mit 637,6 Mio. €
veranschlagt; sie betragen im Haushaltsjahr 2004 615,5 Mio. €
(weniger gegenüber 2003: 22,1 Mio. €)
und im Haushaltsjahr 2005 616,1 Mio. €
(mehr gegenüber 2004: 0,6 Mio. €).

Aus Zwängen der Haushaltskonsolidierung mussten im Haushalt 2004 im Vergleich zum Haushalt 2003

- die Investitionen in den Landesstraßen- und Radwegebau um 14,3 Mio. €
- und die Zuweisungen für den kommunalen Straßenbau um 1,5 Mio. €

zurückgenommen werden.

Im Einzelnen sind im Bereich des Landesstraßen- und Radwegebau veranschlagt:

	2003 in Mio. €	2004 in Mio. €	2005 in Mio. €
Erhaltungsinvestitionen	48,0	43,2	43,2
Um- und Ausbau	10,0	9,0	9,0
Landesstraßenausbauplan	67,0	60,3	60,3
Radwege an Landesstraßen	3,4	1,6	1,6
Summe	128,4	114,1	114,1

Die Zuweisungen für den kommunalen Straßenbau betragen
im Haushaltsjahr 2003 10,0 Mio. €;
sie sind im Haushaltsjahr 2004 mit 8,5 Mio. €
und im Haushaltsjahr 2005 mit ebenfalls 8,5 Mio. €
veranschlagt.

Die Zuführungen an den Landesbetrieb Straßenbau waren
im Haushaltsjahr 2003 mit insgesamt 352,8 Mio. €
veranschlagt.

Die Zuführungen zum Landesbetrieb Straßenbau werden im Haushaltsjahr 2004 gegenüber 2003 um rund 2 % abgesenkt und mit 346,0 Mio. € veranschlagt. Es handelt sich hierbei um einen Beitrag zur Haushaltskonsolidierung.

Für 2005 sind die Zuführungen mit rund 345,9 Mio. € auf diesem Niveau fortgeschrieben worden.

Die Ausgaben im Bereich Verkehrssicherheit bleiben gegenüber dem Ansatz im Haushaltsplan 2003 von 1,0 Mio. € im Haushaltsjahr 2004 mit ebenfalls 1,0 Mio. € unverändert; in 2005 werden sie auf 0,9 Mio. € abgesenkt.

Aufgrund der nur eingeschränkt verfügbaren Mittel konzentrieren sich die Aufgaben auf einige Schwerpunkte. Dabei wird weiterhin mit

- der Landesverkehrswacht, die auch in den Haushaltsjahren 2004/2005 institutionell gefördert wird,
- den Automobilproduzenten und
- den Automobilclubs und anderen Institutionen, die den Straßenverkehr beeinflussen,

eng zusammengearbeitet.

3.4 Ausbau der Mobilität

3.4.1 Integrierte Gesamtverkehrsplanung für Nordrhein-Westfalen **(Teilansatz bei Kapitel 08 080 Titel 537 62 - Landesverkehrsplanung -)**

Der Landtag hat am 13. April 2000 das Gesetz zur Integrierten Gesamtverkehrsplanung beschlossen. Ziel ist die Weiterentwicklung eines nachhaltigen Mobilitätssystems unter Beachtung insbesondere der Grundsätze von Raumordnung und Landesplanung. Diesem Gesetzesauftrag entsprechend, beinhalten die bei Kapitel

08 080 Titel 537 62 mit 1,3 Mio. € p.a. veranschlagten Gesamtausgaben Teilbeträge für die Entwicklung einer Integrierten Gesamtverkehrsplanung.

Mit der Integrierten Gesamtverkehrsplanung sollen die Potenziale der verschiedenen Verkehrsinfrastrukturen und Verkehrsträger in Nordrhein-Westfalen gebündelt werden. Der Erhalt und zielgerichtete Ausbau der Infrastruktur, eine bessere Abstimmung der verschiedenen Verkehrsträger, die Optimierung der Schnittstellen und die Nutzung neuer Verkehrstechniken sind Voraussetzungen für eine nachhaltige Verbesserung des Verkehrssystems und seines bedarfsgerechten Ausbaus.

Die Arbeit der Landesregierung zur Entwicklung der Integrierten Gesamtverkehrsplanung knüpft an die Ergebnisse der Enquête-Kommission des Landtages zur Zukunft der Mobilität an.

Sie umfasst die Integration

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

und wird die verkehrspolitischen und die infrastrukturpolitischen Zielsetzungen des Landes darstellen.

Leitgedanke für die Integrierte Gesamtverkehrsplanung ist, dass die verschiedenen Verkehrsträger entsprechend ihren jeweiligen Stärken gemeinsam zur Bewältigung der Verkehrsnachfrage beitragen.

Die Erarbeitung einer Integrierten Gesamtverkehrsplanung ist angesichts der vorgeschriebenen Fortschreibungsintervalle eine gesetzlich geregelte Daueraufgabe, die einer kontinuierlichen Hinzuziehung externer Gutachter bedarf.

3.4.2 mobil:nrw (Kapitel 08 080 TGr. 61)

Die Verkehrspolitik der Landesregierung umfasst drei Handlungsansätze:

- Nutzungsoptimierung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur und der Verkehrssysteme (Verkehrsmanagement, Telematik, Logistik),
- bedarfsgerechter integrierter Ausbau der Verkehrsinfrastruktur einschließlich Entwicklung leistungsfähiger Schnittstellen und
- Einsatz von Verkehrstechnik, insbesondere von Antriebs-, Kommunikations- und Informationstechnik zur Optimierung der Mobilität und zur Reduzierung von Verkehrsbelastungen.

Die Landesregierung verfolgt damit einen integrierenden Ansatz zur Entwicklung einer nachhaltigen Mobilität. In Umsetzung der Ergebnisse der Enquête-Kommission des Landtags zur Zukunft der Mobilität ist dieser integrierende Ansatz der Verkehrsplanung verbindlich vorgeschrieben. Mit einem Rückzug auf den alleinigen Ausbau der Infrastrukturen wären die Verkehrsaufgaben nicht mehr nachhaltig zu lösen.

Die Aspekte Verkehrstechnik, Kommunikationstechnologien, Verkehrsmanagement und Logistik sind in der Landesinitiative mobil:nrw gebündelt; sie gliedert sich daher in die vier Module

- Initiative Bahn NRW,
- Der Neue Nahverkehr in NRW,
- Logistik NRW und
- Verkehrsinfo.NRW,

die jeweils spezifische Teilaspekte wahrnehmen.

Die für mobil:nrw zur Verfügung stehenden Mittel werden im Haushaltsjahr 2004 um 1,0 Mio. € und in 2005 um weitere 0,2 Mio. € abgesenkt. Es ist dennoch möglich, alle vier Initiativen, wenn auch eingeschränkt, fortzuführen.

3.4.2.1 Initiative Bahn NRW (vormals Landesinitiative Bahntechnik)

Die Initiative Bahn NRW unterstützt die Erarbeitung marktorientierter Strategien sowie die fachliche Begleitung und Umsetzung innovativer Entwicklungen der Bahn-

branche in NRW. Damit wird die erfolgreiche Arbeit der ehemaligen Landesinitiative Bahntechnik fortgesetzt.

Ein leistungsfähiges Mobilitätsangebot ist ein zentrales Element eines starken Wirtschaftsstandortes sowie eine wichtige Voraussetzung für Wachstum und Beschäftigung. Um den perspektivisch steigenden Bedarf nach anspruchsvollen Mobilitätskonzepten zu befriedigen, müssen alle Verkehrsträger ihren Beitrag leisten und in ein integriertes Verkehrsnetz einbringen. Die Sicherung und Verbesserung einer nachhaltigen und effizienten Mobilität ist eine wichtige Aufgabe der Landespolitik. Dabei steht insbesondere das System Schiene im Vordergrund.

NRW gehört mit rund 18 Mio. Einwohnern in einem polyzentrischen Ballungsraum und einem Verkehrsangebot von rund 99 Mio. Zugkilometern zu den Top-Ländern des europäischen Verkehrsmarktes. Das Land besitzt mit rund 8.000 Streckenkilometern das dichteste Schienennetz der gesamten Bundesrepublik.

NRW gehört zu den wichtigsten Produktionsstandorten der Bahnbranche. Der Erfolg der rund 450 Unternehmen auf den Märkten ist ein Beweis dafür. Neben einer Vielzahl kleiner und mittelständischer Unternehmen sind auch zwei der drei Systemhäuser in NRW vertreten. Neben den Fahrzeugherstellern sind die Verkehrsunternehmen zu nennen. Im Güterverkehr nimmt NRW mit 46 NE-Bahnen und der Railion (vormals DB Cargo) eine Spitzenposition ein. Im ÖPNV und SPNV bieten 11 Light Rail Betreiber, die DB AG und auch die Vielzahl an Privatbahnen wichtige Dienstleistungen an.

Gleichzeitig ist der Bahnmarkt von einem umfassenden Konsolidierungs- und Restrukturierungsprozess geprägt, der die bestehenden Branchenstrukturen erheblich beeinflussen wird. NRW steht auch in Zukunft vor der Herausforderung, diesen tiefgreifenden Strukturwandel der Bahnbranche zu begleiten und die negativen Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt so gering wie möglich zu halten. In einem „Leitbild 2015“ versucht die Initiative Bahn NRW, unter Einbeziehung von Experten der gesamten Bahnbranche, Perspektiven für die Zukunft zu entwickeln, die dann den politischen Entscheidungsträgern zur Verfügung gestellt werden.

Zu einem Ereignis von erheblicher Bedeutung zählt inzwischen die Kongressmesse „rail # tec“. Sie findet im November 2003 bereits zum vierten Mal statt und zählt mittlerweile zu den wichtigsten bahnspezifischen Veranstaltungen. Mit einem integrativen Messekonzept und einem klar strukturierten Kongressprogramm schafft sie Dialogräume und Kontaktforen für die Bahnbranche. Dieser Erfolg soll im Jahr 2005 mit der Veranstaltung einer weiteren rail # tec fortgesetzt werden.

3.4.2.2 Der Neue Nahverkehr in NRW

In dem Informationsportal "www.fachportal.nahverkehr.nrw.de" der Landesinitiative "Der Neue Nahverkehr in NRW" stellt die Landesregierung ihre wichtigsten Politikfelder im öffentlichen Personennahverkehr dar und zeigt an verschiedenen Beispielen kundenfreundliche, innovative und wirtschaftlich interessante Lösungen auf.

Das Nahverkehrsportal bietet Experten in Fachverwaltungen, bei Verkehrsunternehmen und Industrie sowie Beratern, aber auch allen interessierten Bürgern ein Forum zur Information, zum Erfahrungsaustausch und zur Kontaktaufnahme. Auf diese Weise werden Erfahrungen und Ideen kommuniziert, so dass sie schnell umgesetzt, ein wirkungsvolles Politikmarketing betrieben und die ÖPNV-Kompetenz in NRW eindrucksvoll belegt werden können.

Zur Zeit beschreiben rund 75 komprimierte und transparente Darstellungen den neuesten Stand der Technik sowie die ÖPNV-politischen Schwerpunkte und Erfolge der NRW-Verkehrspolitik. Von besonderer Bedeutung sind die kurzen, übersichtlichen Darstellungen und hilfreichen Kontaktadressen sowie die weiterführenden Links zu folgenden Themen:

- Landesprogramme zur Förderung des ÖPNV in NRW,
- Verkehrspolitische Schwerpunktsetzungen im ÖPNV in NRW und
- technische Entwicklungslinien des ÖPNV in NRW.

Die Themenbasis wird fortlaufend aktualisiert und erweitert.

Der Internetauftritt der Landesinitiative „Der neue Nahverkehr in NRW“ ist zudem in das neue Webportal www.nahverkehr.nrw.de eingebunden, das landesweit Webangebote zum ÖPNV bündelt, als Einstieg und Verbindung zu allen wesentlichen im Web verfügbaren ÖPNV-Informationen für NRW und Informationsangebote auf hohem Niveau harmonisiert.

3.4.2.3 Landesinitiative Logistik NRW

Die Logistikbranche zählt mit rund 10.000 Unternehmen und rund 260.000 Beschäftigten zu den größten Branchen in NRW. Vor dem Hintergrund der wachsenden Bedeutung der Logistik für die hochvernetzte Wirtschaft ist es Aufgabe der Landesinitiative Logistik NRW, die Aktivitäten von Unternehmen, Forschung und Politik zu bündeln. Ihr Ziel ist es, die Wettbewerbsfähigkeit der kleinen und mittleren Unternehmen aus der Logistikbranche zu stärken und den Logistikstandort Nordrhein-Westfalen zu optimieren; dies beinhaltet auch die Betreuung und Beratung der Logistikregionen im Sinne der Kompetenzfeldentwicklung.

Die Arbeiten konzentrieren sich auf folgende Bereiche:

- Informationsvermittlung und -bereitstellung/Unternehmensservice,
- Unterstützung bei der Markterschließung,
- Betreuung regionaler Initiativen,
- Veranstaltungsreihe Logistik-Branchengespräche,
- Konzeption und Begleitung von Pilotprojekten und
- Aktivitäten zur Überwindung des Fachkräftemangels.

3.4.2.4 Landesinitiative Verkehrsinfo.NRW

Die Landesinitiative Verkehrsinfo.NRW hat die Aufgabe, die bei allen Verkehrsträgern vorliegenden Verkehrsinformationen zu bündeln und für ein breites Publikum verfügbar zu machen. Bessere Verkehrsinformationen ermöglichen eine optimierte Nutzung der Verkehrssysteme von der Wahl des Fahrtzeitpunkts, des Verkehrsmittels und der Route im jeweiligen Verkehrsnetz bis zur Wahl des Fahrtziels. Sie tragen dazu bei, Stausituationen insbesondere auf den Straßen zu verringern.

Die Landesinitiative hat hierzu unter der Adresse "www.verkehrsinfo.nrw.de" einen einheitlichen und einfachen Zugang zu allen verkehrsrelevanten Informationen für NRW (und darüber hinaus) im Internet bereitgestellt. Aktuell sind rund 20.000 Verknüpfungen vorhanden.

Darüber hinaus ist Verkehrsinfo.NRW das Dach für weitere Dienstleistungen wie den Ruhrpilot der Projekt-Ruhr-GmbH, Parkinfo.NRW, den Radroutenplaner NRW und Stadtinfo.Köln, ein vom Bundesministerium für Verkehr, Bauen und Wohnen finanziertes Forschungsprojekt der Stadt Köln. Der Arbeitskreis Datenverbund NRW aus Fachleuten der Landesverwaltung, Kommunen, Wirtschaft und von Consultern hat einen Leitfaden für den Datenaustausch erarbeitet.

Verkehrsinfo.NRW verspricht ein großer Erfolg zu werden, da schon jetzt täglich rund 2.000 Nutzer auf das Internetportal zugreifen. Die Zahl der Zugriffe steigt ständig. Die Internetangebote der Landesregierung, des IM, vieler Kommunen und privater Organisationen haben einen Link auf "www.verkehrsinfo.nrw.de" geschaltet.

3.4.3 Abwicklung des Metrorapid (Kapitel 08 081 TGm. 77 und 78)

Im Juni 2003 ist entschieden worden, dass der Metrorapid in Nordrhein-Westfalen nicht realisiert wird.

Die Mittel dienen der Ausfinanzierung der Projektgesellschaft Metrorapid sowie der Abwicklung des Projektes, soweit hierfür Bundesmittel nicht eingesetzt werden können.

3.4.4 Nichtbundeseigene Eisenbahnen (Kapitel 08 081 TGm. 62, 69 und 70)

In NRW gibt es eine Vielzahl Nichtbundeseigener Eisenbahnen (NE) mit einer entsprechenden Anzahl zum Teil weit verzweigter und engmaschiger Streckennetze. Von diesen dienen 46 dem öffentlichen Verkehr.

Die Bahnen sind sowohl in den Randzonen der Ballungsgebiete als auch in den Ballungsgebieten selbst von großer verkehrs- und strukturpolitischer Bedeutung, weil sie dem Trend entgegenwirken, den Güterverkehr immer mehr auf die Straße zu verlagern.

Die NE erhalten vom Land Investitionszuschüsse, Zuschüsse nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz und Ausgleichszahlungen.

3.4.4.1 Investitionszuschüsse (Kapitel 08 081 TGr. 62)

In den Jahren 2004 und 2005 wird die Investitionsförderung der öffentlichen NE fortgesetzt; hierfür sind Barmittel in Höhe von 5,9 Mio. € (2004) sowie 5,6 Mio. € (2005) und Verpflichtungsermächtigungen in Höhe von jeweils 9,1 Mio. € veranschlagt worden.

Diese Finanzhilfen werden im Wesentlichen eingesetzt

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

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

Um dem durch das „Marktorientierte Angebot Cargo“ (MORA C) ausgelösten Rückzug von Railion (vormals DB Cargo) aus der Fläche und der dadurch drohenden Verlagerung von Güterverkehren auf die Straße entgegenzuwirken, unterstützt die Lan-

desregierung die NE bei der Übernahme dieser Verkehre durch Förderung spezieller Umschlagseinrichtungen. Der andauernde Rückzug von Railion bedeutet jedoch, dass diese Hilfen fortgesetzt werden müssen.

Die für Investitionszuschüsse vorgesehen Mittel werden in 2004 um 2,1 Mio. € und in 2005 um weitere 0,3 Mio. € reduziert; es können daher nur Maßnahmen mit besonderer Priorität gefördert werden.

3.4.4.2 Zuschüsse nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (Kapitel 08 081 TGr. 69)

Nach § 17 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) soll die Anordnungsbehörde den Kreuzungsbeteiligten für Maßnahmen nach den §§ 2 und 3 EKrG Zuschüsse gewähren.

Kreuzungsbeteiligte sind die NE als Schienenbaulastträger sowie Gemeinden, Kreise und kommunale Zusammenschlüsse, die an Stelle 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 von Maßnahmen, die der Erhöhung der Sicherheit an höhengleichen Bahnübergängen dienen.

Da diese Maßnahmen im Einzelfall finanziell sehr aufwändig sein können und zügig durchgeführt werden müssen, sind für die Jahre 2004 und 2005 Mittel in Höhe von jeweils 0,6 Mio. € veranschlagt worden.

Im Einzelfall kann aus diesen Mitteln auch ein Zuschuss für Rationalisierungsmaßnahmen an Bahnübergängen, die die Voraussetzung des § 3 EKrG nicht erfüllen, gewährt werden. Hierunter fällt z.B. der Ersatz einer personenbetriebenen Schrankenanlage durch eine automatische Anlage.

3.4.4.3 Ausgleichszahlungen (Kapitel 08 081 Titelgruppe 70)

Die NE tragen u.a. Belastungen, die ansonsten 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 (AEG) 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 NE 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 NE 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 dem Bedarf entsprechend in 2004 6,8 Mio. € und in 2005 6,9 Mio. € veranschlagt worden.

3.5 Öffentlicher Personennahverkehr (Kapitel 08 081)

Der ÖPNV wird weiter ausgebaut. Wichtige Leitlinien sind Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit. Dabei stehen technische und konstruktive Lösungen im Vordergrund.

Die Förderpolitik für den ÖPNV wird deshalb auf den drei Feldern

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

fortgesetzt.

Im Mittelpunkt der Nahverkehrspolitik stehen die Kundinnen und Kunden. Sie wollen schnell und sicher in attraktiven Fahrzeugen und von sauberen Bahnhöfen und Haltestellen aus ihr Ziel erreichen. Voraussetzungen hierfür sind vertaktete Verkehre mit einfachen Fahrplänen und sicheren Anschlüssen (nicht nur innerhalb des ÖPNV sondern auch zu den anderen Verkehrsträgern), ein einfaches Ticketsystem und umfassende Kundeninformation.

3.5.1 Transfermittel des Bundes zur Förderung des regionalisierten ÖPNV und ihre Verwendung (Titel 526 10, 661 10, 671 12 und 891 11 sowie TGM. 71 bis 74, 76, 77 und 80)

Wesentlicher Bestandteil der Gesetzgebung zur Bahnreform ist das Gesetz zur Regionalisierung des ÖPNV (Regionalisierungsgesetz des Bundes). Nach diesem Gesetz ist zur Stärkung der Wirtschaftlichkeit der Verkehrsbedienung im ÖPNV die Zusammenführung der Zuständigkeiten für Planung, Organisation, Ausgestaltung und

Finanzierung des ÖPNV anzustreben, wobei die Länder das Nähere zu regeln haben. Das Gesetz ist am 01.01.1996 in Kraft getreten. Seit diesem Zeitpunkt liegt die Verantwortung für Planung, Organisation, Ausgestaltung und Finanzierung des ÖPNV bei den Ländern oder bei den von ihnen bestimmten Aufgabenträgern.

Um den Ländern die Finanzierung der ihnen gesetzlich zugewiesenen Aufgaben zu ermöglichen, stellt der Bund aus dem Mineralölsteueraufkommen für den ÖPNV gebundene Finanzmittel zur Verfügung. Verteilt werden die Mittel auf der Grundlage von zwei Verteilungsschlüsseln:

- Der erste Schlüssel (§ 8 Abs. 1 Regionalisierungsgesetz des Bundes) richtet sich nach dem Finanzbedarf der Länder für ein vom Bund definiertes Leistungsangebot im Schienenpersonennahverkehr (SPNV).
- Der zweite Schlüssel (§ 8 Abs. 2) basiert auf der Zahl der zugelassenen Kraftfahrzeuge in den Ländern; NRW hat hier einen Anteil von 17,99 %.

Im Jahr 2002 wurde das Regionalisierungsgesetz des Bundes novelliert; aus dieser Novelle ergeben sich folgende Änderungen:

- Die Gesamthöhe der Transfermittel wurde auf bundesweit 6,745 Mrd. € neu festgelegt.
- Die Mittel nach § 8 Abs. 1 wurden zu Lasten der Finanzmasse nach § 8 Abs. 2 erhöht und der Schlüssel selbst neu festgelegt.
- Die bisher von der Umsatzsteuerentwicklung abhängige Steigerungsrate der Regionalisierungsmittel wurde pauschal auf 1,5 % jährlich festgelegt. Sie gilt sowohl für die Mittel nach § 8 Abs. 1 als auch für die nach Abs. 2; bisher wurde die Steigerung vollständig nach dem zweiten Schlüssel verteilt.

NRW erhält in 2004 Transfermittel in Höhe von 1.094,7 Mio. € und in 2005 in Höhe von 1.111,1 Mio. €. Die Mittel werden bei Titel 231 10 vereinnahmt; sie dienen insbesondere der Finanzierung des SPNV.

Die von den Ländern zu treffenden näheren Regelungen sind für NRW im ÖPNVG NRW enthalten, das u.a. die Zuständigkeiten für die Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV und die Einzelheiten der Förderung des ÖPNV regelt. 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.

Für die Förderung des Leistungsangebotes im SPNV erhalten die Aufgabenträger im Jahr 2004 einen Betrag in Höhe von 730,7 Mio. € und im Jahr 2005 einen Betrag von 749,9 Mio. €. Diese Mittel sind veranschlagt bei TGr. 71 und reichen aus, um im Jahr 2004 ein Leistungsangebot von rund 97,2 Mio. Zug-Kilometern und im Jahr 2005 von rund 98,0 Mio. Zug-Kilometern zu fördern.

Da § 11 Abs. 2 des ÖPNVG NRW in der derzeit geltenden Fassung den Zweckverbänden Fördermittel für mindestens 98,9 Mio. Zug-Kilometer garantiert, ist die Änderung dieser Vorschrift in den Entwurf des Haushaltsbegleitgesetzes mit dem Ziel aufgenommen worden, das zu fördernde Mindestangebot im SPNV auf landesweit 97,0 Mio. Zug-Kilometer festzulegen. Die Verringerung des Ansatzes und damit des förderbaren Leistungsvolumens ist erforderlich geworden, um die Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr, die bisher vollständig aus Landesmitteln finanziert wurden, aus Gründen der Haushaltskonsolidierung mit einem Teilbetrag von 30,0 Mio. € (Titel 671 12) aus Regionalisierungsmitteln fördern zu können.

Die verbleibenden Regionalisierungsmittel in Höhe von 364,0 Mio. € in 2004 und 361,2 Mio. € in 2005 dienen im Wesentlichen der Verbesserung des ÖPNV durch Förderung

- von Infrastrukturmaßnahmen (TGr. 72),
- der Beschaffung von ÖPNV-Fahrzeugen (TGr. 73),
- Maßnahmen der Beschaffung von SPNV-Fahrzeugen der öffentlichen Eisenbahnen (Ausfinanzierung TGr. 74),
- von Maßnahmen der Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV, z.B. der Bildung und Umsetzung von Gemeinschaftstarifen, und der Aufstellung von Nahverkehrsplänen (TGr. 76),

- der Koordination von SPNV und ÖPNV (TGr. 76) und
- von Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit und des Services (TGr. 80).

3.5.2 Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur (Kommunaler ÖPNV und SPNV der Eisenbahnen - TGrn. 66, 68 und 72)

Für die Förderung der ÖPNV-Infrastruktur sind im ÖPNV-Landesprogramm (TGr. 66) und im ÖPNV-Bundesprogramm (TGr. 68) Bundesfinanzhilfen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) in Höhe von insgesamt 191,7 Mio. € im Jahr 2004 und 200,6 Mio. € im Jahr 2005 vorgesehen. Hinzu kommen Regionalisierungsmittel in Höhe von 117,1 Mio. € für 2004 und 127,4 Mio. € für 2005 (TGr. 72), die auch zur ergänzenden Finanzierung der Bundesfinanzhilfen verwendet werden.

Aus den insgesamt für den Ausbau der Infrastruktur vorgesehenen Mitteln sollen in den Jahren 2004 und 2005 insbesondere

- der weitere Ausbau der Stadtbahnen,
- Beschleunigungsmaßnahmen für oberirdische Schienenstrecken,
- P+R-Plätze,
- Zentrale Omnibusbahnhöfe,
- rechnergesteuerte Betriebsleitsysteme,
- bauliche und betriebstechnische Maßnahmen zur Steigerung der Sicherheit und des Services im ÖPNV,
- Maßnahmen des Fahrgeldmanagements,
- Qualitätssteigerung von Bahnhöfen und Haltestellen (Bahnhofsmodernisierungsoffensive),
- Schienenanschluss des Flughafens Köln/Bonn Komplementärfinanzierung zu den besonderen Bundesmitteln und
- Ausbau und Revitalisierung von SPNV-Strecken

finanziert werden.

3.5.3 Verbesserung der Zusammenarbeit im ÖPNV (TGr. 76)

Folgende Maßnahmen werden finanziert:

- Um die Handlungsmöglichkeiten der Zweckverbände zur Vernetzung der ÖPNV-Angebote durch Verbundlösungen zu sichern und zu erweitern, wird ihnen nach § 14 Abs. 1 ÖPNVG NRW eine Zweckförderung in Höhe von insgesamt 12,0 Mio. € nach einem auf die Einwohner bezogenen Schlüssel gewährt. Die Förderung ist auch zur Finanzierung der gemeinsamen Managementgesellschaft der Zweckverbände zu verwenden.

Des Weiteren beteiligt sich das Land im Jahr 2004 am Stammkapital der Managementgesellschaft mit einem Anteil von 3.000 € (Titel 831 76).

- Das Land gewährt den Kreisen, den kreisfreien Städten und den Zweckverbänden eine Pauschale nach § 14 Abs. 2 ÖPNVG NRW in Höhe von jeweils 0,5 Mio. € als allgemeine Förderung der Planung, Organisation und eines Gemeinschaftstarifes; hierfür sind 31,5 Mio. € vorgesehen.
- Für die Planung und Einrichtung von Stadtbussystemen sowie für die bestehenden und die neuen Bürgerbusvorhaben sind 0,75 Mio. € vorgesehen. Dabei werden die Organisationskosten der Bürgerbusvereine mit einem Festbetrag in Höhe von jeweils 5.000 € jährlich und die Bürgerbusfahrzeuge mit einem Festbetrag in Höhe von jeweils 30.000 € bzw. 34.000 € für Fahrzeuge mit Niederflurbereich gefördert.

Insgesamt sind bei TGr. 76 in den Haushaltsjahren 2004 und 2005 jeweils 44,3 Mio. € veranschlagt.

3.5.4 Förderung der Verkehrsunternehmen zur Verbesserung ihrer wirtschaftlichen Lage (Titel 671 11, 671 12 sowie TGr. 73 und 74)

Im Bereich der Förderung der Verkehrsunternehmen stehen im Haushaltsjahr 2004 für die Beschaffung von Bussen, Stadtbahnwagen und Straßenbahnen Fördermittel bei TGr. 73 in Höhe von 106,6 Mio. € zur Verfügung; 2005 sind 108,2 Mio. € vorgesehen.

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 ÖPNVG NRW). Die Empfänger haben diese Mittel für die Fahrzeugförderung und für sonstige Investitionen des ÖPNV einzusetzen. In 2004 dürfen übergangsweise 40 %, im Jahr 2005 25 % der Mittel zur Förderung der Vorhaltekosten für ÖPNV-Fahrzeuge eingesetzt werden (§ 13 Abs. 4).

Darüber hinaus sind Fördermittel in Höhe von 40,0 Mio. € in 2004 und 28,3 Mio. € in 2005 bei TGr. 74 für die Ausfinanzierung der Beschaffung von S-Bahn- und Eisenbahnfahrzeugen vorgesehen. Mit der Aufhebung des § 12 Abs. 3 Regionalisierungsgesetz NW wird diese direkte Förderung nicht mehr fortgeführt; die Fahrzeugfinanzierung erfolgt aus der Förderung des Leistungsangebotes nach § 11 ÖPNVG NRW (TGr. 71).

Für die gesetzliche Ausgleichspflicht nach § 45a Personenbeförderungsgesetz (PBefG) und § 6a des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) sind bei den Titeln 671 11 und 671 12 Ausgaben in Höhe von insgesamt 190 Mio. € veranschlagt. Zur Konsolidierung des Landeshaushalts werden 30 Mio. € der Ausgleichsleistungen aus Regionalisierungsmitteln finanziert. Für die antragstellenden Unternehmen ergeben sich keine Veränderungen.

3.5.5 Ausbau des S-Bahn-Netzes sowie Einzelmaßnahmen (Titel 891 10 und 891 11)

- Bei den bei Titel 891 10 veranschlagten Mitteln handelt es sich um den Bundesanteil an den Kosten der Anbindung des Flughafens Köln/Bonn an das Schienennetz der DB AG. Die Kofinanzierung des Landes erfolgt aus Mitteln der TGr. 72. Die Fertigstellung der Schienenverkehrsanbindung soll im Juni 2004 erfolgen.
- Die aus Titel 891 11 finanzierten Baumaßnahmen an den S-Bahn-Strecken der Deutschen Bahn AG erstrecken sich derzeit auf den Ausbau oder Restbaumaßnahmen
 - der Linie S 9 Haltern (Westf.) - Bottrop - Essen - Wuppertal,
 - der Linie S 13 Köln Hbf. - Horrem - Düren.

Für 2004 und 2005 sind jeweils 12,5 Mio. € für Investitionsmaßnahmen vorgesehen.

3.5.6 Integraler Taktfahrplan (TGr. 71)

Die in 1998 begonnen Infrastrukturmaßnahmen aus Anlass der Einführung des Integralen Taktfahrplans (ITF) sind weitgehend abgeschlossen. Die bauliche Vorbereitung der zweiten Stufe des ITF ist im Jahr 2002 begonnen worden. Investitionsmaßnahmen der DB AG in die Infrastruktur werden aus TGr. 72 gefördert.

3.5.7 Sicherheit und Service (TGr. 80)

Aus den bei TGr. 80 mit jeweils 10 Mio. € in 2004 und 2005 veranschlagten Mitteln werden Sicherheits- und Servicemaßnahmen im ÖPNV finanziert, und zwar insbesondere für sicherheits- und servicerelevante Fahrzeugausstattungen, für sonstige

Sicherheits- und Servicemaßnahmen bzw. -einrichtungen sowie für Maßnahmen zur Erhöhung der personellen Präsenz.

Sicherheits- und servicerelevante Infrastrukturinvestitionen werden aus den TGrn. 66 und 72 gefördert.

3.6 Luftfahrtinfrastruktur (Kapitel 08 082)

Nordrhein-Westfalen braucht eine leistungsfähige Luftfahrtinfrastruktur. Dabei ist die Einbindung der Regionen in das weltweite Liniennetz des Luftverkehrs von erheblicher Bedeutung. Die Rolle der nordrhein-westfälischen Luftverkehrsinfrastruktur und ihr weiterer bedarfsgerechter Ausbau sind in der Luftverkehrskonzeption NRW 2010 der Landesregierung dargestellt.

Die Luftverkehrspolitik des Landes verfolgt die Ziele

- der Erfüllung der Nachfrage von Wirtschaft und Bevölkerung nach Luftverkehrsleistungen,
- der Sicherung der Flughäfen als Wirtschafts- und Standortfaktor und
- der Wahrung der Schutzinteressen von Anwohnern und Natur.

Flughafen Düsseldorf

Am 07.05.2003 ist das neue Passagier-Terminal C in Betrieb genommen worden. Dadurch ist der Wiederaufbau des Flughafens nach der furchtbaren Brandkatastrophe von 1996 geschafft. Die Abfertigungskapazitäten des Flughafens werden durch das neue Terminal auf rund 22 Mio. Passagiere jährlich erweitert. Der Flughafen operiert auf der Grundlage der für sofort vollziehbar erklärten Betriebsgenehmigung vom 21.09.2000 in der Fassung vom 05.06.2003, die ihm die Nutzung der vorhandenen Einbahnkapazität ermöglicht. Das im September 1998 beantragte Planfeststellungsverfahren zur Verlängerung der Hauptstart- und -landebahn auf eine Gesamtlänge von 3.600 m befindet sich noch im Anfangsstadium. Ob das Planfeststellungsverfahren betrieben werden kann, hängt davon ab, ob eine die Startbahnverlängerung ermöglichende Änderung des nach wie vor gültigen Angerland-Vergleichs entspre-

chend dem Urteil des OVG NRW vom 05.09.2002 im Verhandlungsweg oder durch das Gericht herbeigeführt werden kann.

Flughafen Köln/Bonn

Auch am Flughafen Köln/Bonn ist ein neues Abfertigungsgebäude in Betrieb gegangen. Die Abfertigungskapazität des Flughafens wird durch das neue Terminal auf rund 10 Mio. Passagiere jährlich erweitert. Als nächster Schritt ist der Bau des Flughafen-Bahnhofs fertig zu stellen.

Flughafen Münster/Osnabrück

Das Planfeststellungsverfahren zur Verlängerung der Start- und Landebahn auf 3.600 m Gesamtlänge befindet sich in der Entscheidungsphase. Es wird angestrebt, bis Ende 2003 den Entwurf für einen Planfeststellungsbeschluss zu erstellen. Der Abschluss des Planfeststellungsverfahrens ist für 2004 vorgesehen.

3.6.1 Baumaßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit und des Umweltschutzes auf den Flugplätzen sowie Förderung des Segelflugs (TGr.61)

Eine besondere Aufgabe bei der Verbesserung der Sicherheit, insbesondere auf den Schwerpunkt-Verkehrslandeplätzen für den Geschäftsreiseluftverkehr, ist die Umsetzung der EU-Richtlinie JAR-OPS-1. Dazu müssen Start- und Landebahnen verlängert werden, um den Wert dieser Luftverkehrsinfrastruktur zu erhalten (vgl. Handlungsoption 20n der NRW-Luftverkehrskonzeption 2010). Im Jahr 2004 sind für die Förderung entsprechender Projekte Haushaltsmittel in Höhe von 2,0 Mio. €, im Jahr 2005 in Höhe von 5,0 Mio. € und Verpflichtungsermächtigungen in 2004 in Höhe von 8,0 Mio. €, in 2005 in Höhe von 18,0 Mio. € vorgesehen. Für weitere Maßnahmen sind in den Jahren 2004 und 2005 jeweils 1,1 Mio. € vorgesehen.

Insgesamt wird das Investitionsvolumen an den Schwerpunkt-Verkehrslandeplätzen für den Geschäftsreiseluftverkehr auf rund 30 - 35 Mio. € geschätzt.

Die für die Umsetzung des Projekts JAR-OPS-1 im Haushaltsjahr 2002 eingestellte Verpflichtungsermächtigung wurde vom Landtag bis zur Vorlage eines Gutachtens

sowie einer Rankingliste der in der Luftverkehrskonzeption 2010 aufgeführten Schwerpunkt-Verkehrslandeplätze gesperrt. Das Ergebnis dieser Studie wird Ende 2003 erwartet. Danach behält sich der Landtag weitere Entscheidungen vor.

3.6.2 Maßnahmen zur Verbesserung der Flugsicherheit und zur Wahrnehmung der Luftaufsicht (TGr. 63)

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 und Erneuerung von Geräten sowie für das Aufsichtspersonal in den Haushaltsjahren 2004 und 2005 Haushaltsmittel in Höhe von jeweils 1,5 Mio. € veranschlagt.

3.6.3 Europäische Agentur für Luftsicherheit, EASA (Titel 671 10)

Die Ausgaben stehen im Zusammenhang mit der Ansiedlung der European Aviation Safety Agency (EASA) in Köln.

Die EU-Verordnung zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Einrichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit ist am 15.07.2002 verabschiedet worden.

Die EASA hat ihren Betrieb am 28. September 2003 aufgenommen. Als Sitz der EASA wurde vorläufig Brüssel festgelegt. Der endgültige Sitz der Agentur ist vom Rat noch nicht festgelegt worden. Der Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen wird weiterhin die deutsche Präferenz für den Standort Köln bekräftigen.

Zur Finanzierung der Mietkosten für die ersten fünf Jahre wurden überschlägig 7,5 Mio. € zzgl. 0,5 Mio. € für Umzugskosten ermittelt. Diese Summe werden sich Bund, Stadt Köln und Land NRW zu jeweils einem Drittel teilen.

Im Haushalt 2004 wurden hierfür Barmittel in Höhe von 0,7 Mio. € und Verpflichtungsermächtigungen in Höhe von 2,7 Mio. € veranschlagt. Im Haushaltsjahr 2005 beträgt der Barmittelansatz ebenfalls 0,7 Mio. €.

3.6.4 Flughafen Essen/Mülheim (TGr. 67)

Das Land NRW ist zu einem Drittel an der Flughafen Essen/Mülheim GmbH beteiligt. Weitere Gesellschafter zu jeweils gleichen Anteilen sind die Städte Essen und Mülheim. Da die Gesellschaft wie in den Vorjahren nicht in der Lage ist, ihre Aufwendungen in vollem Umfang aus ihren Einnahmen zu bestreiten, leisten die Gesellschafter einen paritätischen Zuschuss zu den Betriebskosten. Auf das Land NRW entfallen dabei für die Haushaltsjahre 2004 und 2005 Anteile in Höhe von jeweils 0,2 Mio. €.

Darüber hinaus leisten die Gesellschafter ebenfalls paritätisch einen Zuschuss zu den Investitionen der Jahre 2004 und 2005. Dabei handelt es sich vornehmlich um Maßnahmen zur Sanierung der Flugflächenkanalisation und Ersatzbeschaffungsmaßnahmen. Der Landesanteil beträgt dabei für die Haushaltsjahre 2004 und 2005 jeweils 0,1 Mio. €.

3.6.5 Maßnahmen zur Abwehr von Angriffen auf die Sicherheit des Luftverkehrs (TGr. 68)

Für Maßnahmen zur Abwehr von Angriffen auf die Sicherheit des Luftverkehrs, insbesondere vor Flugzeugentführungen und Sabotageakten, sind im Haushaltsjahr 2004 14,2 Mio. € und im Haushaltsjahr 2005 15,2 Mio. € veranschlagt; im Haushaltsjahr 2003 betrug der Ansatz 12,0 Mio. €. Die Erhöhung der Ansätze ergibt sich aus der Steigerung der prognostizierten Fluggastzahlen, insbesondere für den Flughafen Niederrhein. Den vom Land zu erstattenden Personal- und Sachausgaben stehen Einnahmen des Landes aus der von den Fluggästen erhobenen Luftsicherheitsgebühr gegenüber; diese ist bei Titel 111 12 mit 20,0 Mio. € für 2004 und 21,5 Mio. € für 2005 veranschlagt.

Das Land ist an den Flugplätzen Münster/Osnabrück, Paderborn/Lippstadt, Dortmund, Siegerland, Niederrhein und Mönchengladbach für die Aufgaben nach § 29 c Luftverkehrsgesetz (LuftVG) zuständig; an den Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn liegt die Zuständigkeit beim Bund.

3.6.6 Online Sicherheitsüberprüfung des Flughafenpersonals (TGr. 69)

Die Ausgaben stehen im Zusammenhang mit dem Online-Sicherheitsüberprüfungsverfahren (OSiP) für Zuverlässigkeitsüberprüfungen gem. § 29 d LuftVG. Für Optimierungskosten der Software sowie laufende Betriebskosten an das LDS sind im Haushaltsjahr 2004 0,3 Mio. € und im Haushaltsjahr 2005 0,2 Mio. € veranschlagt.

Die Gebühren für die Zuverlässigkeitsüberprüfung sind bei Titel 111 13 etatisiert; sie betragen in den Haushaltsjahren 2004 und 2005 jeweils 2,3 Mio. €.

3.7 **Förderung der Schifffahrt (Kapitel 08 083)**

Die Häfen Nordrhein-Westfalens leisten als Schnittstelle der Verkehrsträger Straße, Schiene und Binnenschiff einen maßgeblichen Beitrag zur umweltschonenden Bündelung und Verlagerung von Gütertransporten auf Wasserstraße und Schiene.

Der Ausbau und die Verbesserung der Binnenschifffahrtswege, aber auch der Einsatz von modernen Techniken im Güterverkehr führen dazu, dass zunehmend auch im Binnenland Aktivitäten stattfinden, die bisher von den Seehäfen wahrgenommen worden sind.

Der Hafen Duisburg wird mit Logport auf dem ehemaligen Hüttenwerksgelände in Rheinhausen zu einer internationalen Logistikkreuzung ausgebaut, in der Verkehre aus den Seehäfen, insbesondere Rotterdam und Antwerpen, in modernen tri-modalen Anlagen des kombinierten Ladeverkehrs (KLV-Anlagen) umgeschlagen und weiterverteilt werden. Das Land Nordrhein-Westfalen fördert die Investitionen in die Infrastruktur der Häfen aus Mitteln des NRW/EU-Programms Ziel 2 und bei Vorliegen

der Voraussetzungen die schienenspezifischen Einrichtungen aus den Investitionszuschüssen für die nichtbundeseigenen Eisenbahnen.

Neben dem nach wie vor starken Massengutgeschäft wird sich die Ausrichtung der Binnenschifffahrt zukünftig auf das Containergeschäft verstärken. In Zusammenarbeit mit Schiene und Straße gewinnt sie als Teil der Transportkette im kombinierten Verkehr zunehmend an Bedeutung.

Es ist ein Anliegen der Landesregierung, nicht nur die Häfen an der Rheinschiene, sondern auch die Kanalhäfen in Nordrhein-Westfalen wie beispielsweise Dortmund, Hamm und Lünen als Logistikstandorte zu unterstützen. Dies erfolgt unter anderem durch eine Kostenbeteiligung am Ausbau der Kanäle, die diese Häfen mit dem Rhein und den Seehäfen Bremen und Hamburg verbinden.

Diese Kostenbeteiligung dient dem Ausbau der rheinisch-westfälischen Kanäle und der Finanzierung der noch ausstehenden Arbeiten an der Weststrecke des Mittellandkanals, und zwar der 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 auf der Basis eines Regierungsabkommens mit dem Bund werden bis Ende 2005 in Wasserstraßen rund 675 Mio. € an Landesmitteln investiert sein. Für die Jahre 2004 und 2005 sind für den Ausbau der rheinisch-westfälischen Kanäle und der Weststrecke des Mittellandkanals Landesausgaben in Höhe von 6,0 Mio. € pro Jahr vorgesehen.

Wesentliche Baumaßnahmen in den kommenden Jahren 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 Mittelland-Kanals und der Ausbau der Stichkanäle Osnabrück und Misburg.

3.8 Straßen- und Brückenbau **(Kapitel 08 084)**

Das Kapitel 08 084 - Straßen- und Brückenbau - enthält im Wesentlichen Ausgaben für die Landesstraßen, Zuführungen an den Landesbetrieb Straßenbau NRW und Zuwendungen an die Gemeinden und Kreise für Maßnahmen an kommunalen Straßen und Wegen.

3.8.1 Ausbau der Bundesfernstraßen

Zur Ergänzung der Erläuterung des Bereichs Straßenbau soll auch eine Darstellung der Finanzierungsdaten für den Bereich der Bundesfernstraßen in NRW gegeben werden. Grundlage für den Ausbau der Bundesfernstraßen ist der Bedarfsplan als Teil der Bundesverkehrswegeplans mit folgenden Schwerpunkten:

- Ausbau der Autobahnen auf 6 bzw. 8 Fahrstreifen,
- Lückenschlüsse im Autobahnnetz und
- Bau von Ortsumgehungen im Zuge von Bundesstraßen.

In NRW hat dabei der 6- bzw. 8-streifige Ausbau der Bundesautobahnen besonderes Gewicht. Die wichtigsten Strecken sind die A 1, A 2, A 3 und A 4. Diese Bundesautobahnen sind die Hauptverkehrsträger. NRW ist die Drehscheibe des Transitverkehrs in einem sich weiter öffnenden Europa.

Darüber hinaus ist der 6-streifige Ausbau besonders belasteter Autobahnabschnitte auch vor dem Hintergrund der Fußballweltmeisterschaft 2006 dringlich. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen hat zugesagt, für den Ausbau von Abschnitten der A 1, A 2, A 4 und B 236 - soweit diese nicht schon in laufenden Finanzierungsprogrammen enthalten sind - in den kommenden Jahren Verstärkungsbeträge im Rahmen eines Vorwegabzuges aus dem Bundesfernstraßenhaushalt zur Verfügung zu stellen.

Nach dem Auslaufen des auf drei Jahre angelegten, aus den Zinersparnissen im Zusammenhang mit dem Verkauf der UMTS-Lizenzen gespeisten Zukunftsinvestitionsprogramms (ZIP) im Jahr 2003 kommt für die Finanzierung der Bedarfsplanmaßnahmen bis 2015 den Einnahmen aus der streckenbezogenen LKW-Maut eine entscheidende Bedeutung zu. Das Gesetz zur Einführung von streckenbezogenen Gebühren für die Benutzung von Bundesautobahnen mit schweren Nutzfahrzeugen sieht vor, dass das Mautaufkommen abzüglich der Kosten des Betriebs des Mautsystems zusätzlich dem Verkehrshaushalt zugeführt und zweckgebunden für die Verkehrsinfrastruktur, und zwar überwiegend für den Bundesfernstraßenbau verwendet wird. Vorrangig soll aus dem Mautaufkommen das von der Bundesregierung für die Jahre 2003 bis 2007 beschlossene Anti-Stau-Programm (ASP) finanziert werden.

Nach dem Start der mehrfach verschobenen Mauterhebung in 2004 ist vorgesehen, dass NRW im Bereich der Bundesfernstraßen jährlich 122,8 Mio. € für Maßnahmen des ASP erhält. Zur Beseitigung von Engpässen sollen insbesondere stark belastete Autobahnen mit einer täglichen Verkehrsmenge von mehr als 65.000 Kfz auf 6 Fahrstreifen ausgebaut werden. Aus den Mauteinnahmen, die die zur Finanzierung des ASP vorgesehenen Mittel übersteigen, soll NRW in 2004 einen Betrag von 137,5 Mio. € für den Bundesfernstraßenausbau erhalten. Daraus sollen u.a. Maßnahmen aus dem ausgelaufenen ZIP-Programm weiter finanziert und abgewickelt werden. Darüber hinaus wird geprüft, ob für einzelne BAB-Ausbauprojekte privates Kapital im Rahmen von Betreibermodellen mobilisiert werden kann.

Die Bundesregierung hat am 02.10.2003 eine Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft gegründet, die künftig die Verteilung von Nutzerentgelten aus der Verkehrswegebenutzung - Einnahmen aus der LKW-Maut und aus Schifffahrtsabgaben - bündelt und zur Finanzierung von Bundesverkehrswegen einsetzt. Sie wird für die Finanzierung der Projekte aus dem ASP zuständig sein und auch Aufgaben im Zusammenhang mit der Vorbereitung, Durchführung und Abwicklung von Betreibermodellen übernehmen.

Ein wichtiges Autobahnprojekt in NRW, die Rheinquerung Ilverich/Düsseldorf im Zuge der A 44 ist im Wege der privaten Vorfinanzierung realisiert und im Mai 2002 fer-

tiggestellt worden. Die Rückzahlung aus dem Bundeshaushalt (insgesamt rund 350 Mio. €) erfolgt ab 2003 in 15 Jahresraten.

Ein weiterer Schwerpunkt neben dem Ausbau von Autobahnen und dem Bau von Lückenschlüssen ist in den kommenden Jahren die Erhaltung. Insoweit wird es voraussichtlich zu vorübergehenden Umschichtungen zwischen den für Bedarfsplanmaßnahmen vorgesehenen Mitteln der Hauptbautitel und Erhaltungsmitteln kommen.

Der vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen übersandte Verfügungsrahmen für das Haushaltsjahr 2004 sieht Haushaltsmittel für NRW in Höhe von 523,8 Mio. € vor. Dazu kommen die Mittel aus den Einnahmen der streckenbezogenen Maut (122,8 Mio. € ASP und 137,5 Mio. € Bundesfernstraßenausbau).

In 2003 stehen für Bundesfernstraßenmaßnahmen rund 647,7 Mio. € zuzüglich rund 6 Mio. € für ASP-Maßnahmen zur Verfügung.

Hinreichend konkrete Angaben für 2005 sind noch nicht möglich.

3.8.2 Investitionen in das Landesstraßennetz

(Titel 777 11, 777 12, 777 13, 777 14 und 821 10, TGr. 80 und 81)

Vor dem Hintergrund der äußerst angespannten Finanzlage des Landes und den daraus resultierenden Sparzwängen müssen für 2004/2005 die Ansätze für die Investitionsausgaben im Landesstraßenbau im Vergleich zum Vorjahr erneut, und zwar um etwa 11 % gesenkt werden. Insgesamt stehen in beiden Jahren jeweils 114,1 Mio. € zur Verfügung, während in 2003 noch 128,4 Mio. € veranschlagt sind.

Davon entfallen in 2004/2005 jeweils auf

- Titel 777 11: Erhaltungsinvestitionen an Landesstraßen 43,2 Mio. €,
- Titel 777 12: Um- und Ausbau von Landesstraßen bis 3 Mio. €
Gesamtkosten je Maßnahme 9,0 Mio. €,
- Titel 777 13: Baumaßnahmen des Landesstraßenausbauplanes 60,3 Mio. €,

- Titel 777 14: Radwegebau an bestehenden Landesstraßen 1,6 Mio. €.

Ein wesentliches Ziel im Landesstraßenbau bleibt die Substanzerhaltung des etwa 12.500 km umfassenden Landesstraßennetzes, u.a. durch Deckenerneuerungen und Brückensanierungen.

Dabei besteht in Nordrhein-Westfalen ein schon über den Ansatz der Haushaltsjahre 2004 und 2005 von jeweils 43,2 Mio. € hinausgehender jährlicher Investitionsbedarf. Zurzeit wird eine Erhaltungsstrategie entwickelt, um der weiteren Verschlechterung der Qualität des Straßennetzes zu begegnen. Dadurch können Investitionen in besonders schadhafte Straßenabschnitte priorisiert und drohende Straßensperrungen sowie weitere Geschwindigkeitsbegrenzungen verhindert werden. Eine vollständige Umsetzung der Erhaltungsstrategie im erforderlichen Ausmaß wird allerdings mit den bei Titel 777 11 zur Verfügung stehenden Mitteln nicht möglich sein. Dabei muss in Kauf genommen werden, dass bei einer nicht rechtzeitigen Beseitigung von Straßenschäden die Straßensubstanz mittelfristig nur mit einem weit höheren Aufwand auf ein angemessenes Niveau gebracht werden kann.

Für den Neu- und größeren Ausbau im Landesstraßennetz mit dem Bau von Ortsumgehungen und der Beseitigung von Bahnübergängen bilden der Landesstraßenbedarfsplan und der Landesstraßenausbauplan die rechtlichen und administrativen Grundlagen. Mit den zur Verfügung stehenden Mittel von jeweils 60,3 Mio. € können neue Maßnahmen nur noch in Fällen eines besonders dringlichen Bedarfs begonnen werden; die Barmittel werden hauptsächlich zur Weiterfinanzierung bereits begonnener Baumaßnahmen eingesetzt.

Allerdings werden zurzeit angesichts der verkehrlichen Notwendigkeit zwei größere Landesstraßenmaßnahmen mit einem Bauvolumen von insgesamt rund 117,6 Mio. € im Wege der privaten Vorfinanzierung realisiert. Neben der bereits 2001 begonnenen Maßnahme „L 418 Ortsumgehung Wuppertal“ (Titelgruppe 80) handelt es sich um die Maßnahme „L 697 Ortsumgehung Plettenberg“ mit Tunnel (Titelgruppe 81); hier wurden die ersten Bauabschnitte im Jahr 2002 begonnen, die Tunnelbaumaßnahme ist im Jahr 2003 vergeben worden. Die Rückzahlungen einschließlich der Finanzie-

rungskosten erfolgen aus dem Landeshaushalt jeweils in 15 Jahresraten ab dem Jahr nach der Fertigstellung.

Für kleinere Um- und Ausbaumaßnahmen ist das Volumen maßvoll auf 9 Mio. € abgesenkt worden. Damit können weiterhin im Interesse der Verbesserung der Verkehrssicherheit und zur Beseitigung von Unfallschwerpunkten erforderliche Maßnahmen, insbesondere innerhalb von Ortsdurchfahrten, entsprechend der Priorisierung für die Regierungsbezirke durch die Regionalräte finanziert werden.

Beim Radwegebau an bestehenden Landesstraßen hingegen wird der zur Verfügung stehende Betrag von 1,6 Mio. € in 2004 vollständig zur Abdeckung bestehender Verpflichtungen benötigt. Neue Impulse können in 2004 nur aus den Verpflichtungsermächtigungen, in 2005 darüber hinaus auch wieder aus Barmitteln finanziert werden.

Für kleinere Um- und Ausbaumaßnahmen und dem Radwegebau an Landesstraßen, bei denen eine zeitnahe Realisierung aus den bei den Titeln 777 12 und 777 14 veranschlagten Mitteln derzeit nicht möglich erscheint, wird das im Rahmen des "12-Punkte-Programms zur Sicherung und Förderung von Investitionen und Beschäftigung in NRW" ursprünglich für die Jahre 2002 und 2003 angelegte Modell der kommunalen Vorfinanzierung weitergeführt.

Hierfür werden bei Titel 821 10 in den Haushaltsjahren 2004 und 2005 Verpflichtungsermächtigungen in Höhe von jeweils 7,0 Mio. € ausgebracht. Dadurch wird Kommunen die Möglichkeit eingeräumt, Verbesserungsmaßnahmen an Landesstraßen, die in der Dringlichkeitsbewertung durch die Regionalräte nicht als prioritär eingestuft wurden, vorzufinanzieren. Die Kommunen übernehmen dabei jeweils den Aufwand für die vorzeitige Baudurchführung, d.h. die Zinsen, die bis zur Refinanzierung durch das Land entstehen. Die Erstattung der Bauausgaben erfolgt in fünf Jahresraten ab 2010 bzw. 2011.

3.8.3 Landesbetrieb Straßenbau (TGr. 90)

Die Landesregierung hat mit dem Zweiten Modernisierungsgesetz vom 9. Mai 2000 die Aufgaben der bisherigen Straßenbauverwaltungen der Landschaftsverbände Rheinland und Westfalen-Lippe mit Wirkung vom 1. Januar 2001 in die Zuständigkeit des Landes übergeleitet und mit Ausnahme der den Bezirksregierungen zugewiesenen Aufgaben dem neu gegründeten Landesbetrieb Straßenbau zugeordnet. Der Landesbetrieb soll sich als modernes Dienstleistungsunternehmen verstehen, das seine Leistungen kundenorientiert, bedarfsgerecht und wirtschaftlich erbringt. Er hat seine Aufgaben mit dem Ziel einer betriebswirtschaftlichen Optimierung durchzuführen.

Der Landesbetrieb Straßenbau erbringt Dienstleistungen für die Verkehrsinfrastruktur in NRW. Dabei hat er insbesondere folgende Aufgaben:

- Planung, Bau und Betrieb der Bundesautobahnen und sonstigen Bundesstraßen des Fernverkehrs (Auftragsverwaltung Bund),
- Planung, Bau und Betrieb der Landesstraßen einschl. des Um- und Ausbaus,
- Planung, Bau und Betrieb der Kreis- und Gemeindestraßen einschließlich des Um- und Ausbaus, soweit ihm diese Aufgaben nach § 56 Abs. 3 des Straßen- und Wegegesetzes übertragen worden sind.

Zur Erledigung der ihm übertragenen Aufgaben finanziert sich der Landesbetrieb Straßenbau im Wesentlichen durch Zuführungen aus dem Landeshaushalt, soweit er nicht Mittel von Dritten - z. B. vom Bund - erhält.

In den Haushalt 2004/2005 ist der Finanzbedarf für den laufenden Betrieb, für betriebliche Investitionen und für die betriebliche Unterhaltung der Landesstraßen wie folgt eingestellt worden:

Zweck	Ansatz 2003 in €	Ansatz 2004 in €	Ansatz 2005 in €
Zuführung zur betrieblichen Unterhaltung der Landesstraßen	71.233.700	69.809.000	69.809.000
Zuführung zum laufenden Betrieb	269.340.500	263.938.600	263.851.400
Zuführung zu betrieblichen Investitionen	12.219.900	12.220.000	12.220.000
Summe	352.794.100	345.967.600	345.880.400

Die Veränderungen beruhen im Wesentlichen auf einer Kürzung der Zuführungen im konsumtiven Bereich um 2%, mit der alle Landesbetriebe zur Haushaltskonsolidierung beitragen müssen. Im Saldo bedeutet dies eine Reduzierung der Zuführungen gegenüber 2003 um 6,8 bzw. 6,9 Mio. €. Gegenüber 2002 sind die Ansätze 2004 und 2005 sogar um 12,4 bzw. 12,5 Mio. € vermindert. Hierdurch verschärft sich der Kostendruck im Landesbetrieb Straßenbau, da über die Kürzungen der Zuführungsbeiträge hinaus sowohl die allgemeinen Kostensteigerungen bei den Sachausgaben als auch die tariflichen Steigerungen der Personalausgaben zu verkraften sind. Vor dem Hintergrund, dass rund 70 % der Erträge des Landesbetriebs Straßenbau für das Personal aufgewendet werden, wird der Kostendruck insbesondere durch einen weiteren Stellenabbau aufgefangen.

3.8.4 Kommunaler Stadtverkehr (Titel 883 14, 883 15, 883 17 und 883 19)

Zentrale Ziele der Stadtverkehrspolitik des Landes Nordrhein-Westfalen sind die Sicherstellung der Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen sowie die stadt- und umweltverträgliche Gestaltung der Mobilität im Straßenraum. 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 2004/2005 sieht zur Finanzierung entsprechender kommunaler Vorhaben jährlich Mittel in Höhe von insgesamt 145,8 Mio. € vor.

- Auf Bundesfinanzhilfen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (Titel 883 14 und 883 19) entfallen 130,2 Mio. €.
 - Das Land verstärkt diese Bundesfinanzhilfen durch originäre Landesmittel (Titel 883 15) um 8,5 Mio. €.
 - Zur Förderung des kommunalen Radverkehrs außerhalb des Netzes der verkehrswichtigen Straßen sowie der Lärmsanierung an kommunalen Hauptverkehrsstraßen (Titel 883 17) sind veranschlagt 7,1 Mio. €.
- Summe 145,8 Mio. €.

3.8.4.1 Stadtstraßenbau

Bei der Förderung des Stadtstraßenbaus aus Mitteln des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) steht der Gesichtspunkt der Verbesserung im Bestand im Vordergrund. Der stadtverträgliche Umbau 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 dort in Frage, wo eine Verlagerung von motorisierten Individualverkehr zur Attraktivitätssteigerung von Ortskernen oder Stadtteilzentren unumgänglich ist.

Zu den wichtigen Aspekten der Stadtstraßenförderung gehört auch die Standortsicherung durch die verbesserte Anbindung von Gewerbegebieten an das überörtliche Straßennetz.

3.8.4.2 Verkehrssicherheit

Die Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr bleibt eine wichtige Aufgabe der Stadtverkehrsförderung. Hierbei geht es häufig um die sichere Ausbildung von Straßenkreuzungen durch die Einrichtung von Kreisverkehrsplätzen. Auch für querende Fußgänger werden zeitgemäße Querungshilfen angeboten.

Einen besonderen Stellenwert genießt die Beseitigung oder die technische Sicherung von Bahnübergängen. In diesem sensiblen Bereich ist es wichtig, dass die nötigen Sicherheitsmaßnahmen ohne Verzögerung umgesetzt werden.

3.8.4.3 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.

Nach dem GVFG können nur Radwege an verkehrswichtigen Straßen gefördert werden. Daher stellt das Land darüber hinaus 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 hatte das Land die Erarbeitung einer landeseinheitlichen Wegweisung für Radwege initiiert. In den Jahren 2004 und 2005 wird die bereits begonnene Ausschilderung fertiggestellt.

3.8.4.4 Fahrradstationen

Mit dem 1996 begonnenen Programm "100 Fahrradstationen" werden Fahrradstationen an Haltepunkten des öffentlichen Nahverkehrs mit der Zielsetzung gefördert, die Nahtstelle zwischen Rad- 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. Für die Jahre 2004 und 2005 ist die Eröffnung von rund 15 weiteren Fahrradstationen geplant.

3.8.4.5 Verkehrstelematik auf kommunaler Ebene

Verkehrsentlastung bzw. Optimierung des vorhandenen kommunalen Straßennetzes sind oberster Grundsatz bei der Stadtverkehrsförderung. Dabei hilft der Telematik-

einsatz z.B. bei Parkleitsystemen, den Parkplatzsuchverkehr auf den zuführenden Straßen zu vermeiden. Die seit mehr als zehn Jahren laufende Förderung wird auch in den Jahren 2004 und 2005 weitergeführt. Auch sonst trägt der Einsatz der Verkehrstelematik im kommunalen Bereich dazu bei, dass der motorisierte Individualverkehr ohne Umwege und unnötige Belastung von Wohngebieten und innerstädtischen Ruhezeiten auf dafür geeigneten Straßen sein Ziel erreicht. Durch die Steuerung des Verkehrsablaufes können vorher festgelegte Handlungsstrategien umgesetzt werden.

Durch die vorrangige Bereitstellung von Fördermitteln in diesem Sektor wird auch die Vorreiterrolle des Landes als Technologiestandort für den Bereich Verkehrstelematik im Sinne einer umweltfreundlichen Verkehrsabwicklung bei ständig steigenden Anforderungen verdeutlicht.

3.8.5 Kostenbeiträge des Landes für Maßnahmen an Bahnübergängen nach § 3 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (Titel 883 16)

Für die Beseitigung, Änderung oder Sicherung von Bahnübergängen nichtbundes-eigener Eisenbahnen sind in den Haushaltsjahren 2004 und 2005 Haushaltsmittel in Höhe von jeweils 2,5 Mio € veranschlagt.

Auf Grund des Gesetzes über Kreuzungen an Eisenbahnen und Straßen - Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) - i. d. F. d. Bekanntmachung vom 21. März 1971 (BGBl. I S. 337), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 09.09.1998 (BGBl. I S. 2858) - ist das Land verpflichtet, sich an den Kosten derartiger Maßnahmen mit einem Drittel zu beteiligen.

3.8.6 Überarbeitung und Druck der Straßenkarten und der Verkehrsstärkenkarte des Landes

Änderungen des Straßennetzes infolge von Widmungen, Umstufungen und Einziehungen klassifizierter Straßen erfordern eine kontinuierliche Berichtigung und periodische Neuauflage der Straßenkarte. Ebenso muss aufgrund der Ergebnisse der tur-

nummäßigen bundesweiten Straßenverkehrszählung (vgl. Titel 526 12) die Verkehrsstärkenkarte NRW alle fünf Jahre für eine Neuauflage überarbeitet werden.

3.8.7 Verkehrswirtschaftliche Untersuchungen und Sonderplanungen (Titel 526 10)

Entwicklungen und Untersuchungen bestehender und neuer Verfahren und Techniken im Bereich des Straßen- und Brückenbaus sind für den Erhalt und den Ausbau der straßenbaulichen, verkehrstechnischen und verkehrstelematischen Infrastrukturen und für die Sicherung der Mobilität des Lebens- und Wirtschaftsstandortes Nordrhein-Westfalen unverzichtbare Voraussetzungen. Finanziert werden sowohl die Entwicklung geeigneter Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsabläufe, der Verkehrssicherheit und der Verkehrsinformationsverarbeitung als auch die Teilnahme an konzeptionellen und technischen Arbeitskreisen der Europäischen Kommission zur Homogenisierung und Standardisierung der technischen Verfahrensabläufe und Einrichtungen im Straßenverkehr.

Schwerpunkte der verkehrswirtschaftlichen Untersuchungen und Sonderplanungen sind derzeit u. a.:

- Die Entwicklung eines Simulationsprogramms zur Analyse und Prognose des Bundesautobahnverkehrs auf Basis aktueller und historischer Daten und zur Ermittlung von Reisezeiten durch die Mercator Universität Duisburg als Forschungsnehmer. Die Ergebnisse des Forschungsvorhabens bilden die Grundlage für ein wirkungsvolleres Verkehrs- und Störfallmanagement, das eine bessere Auslastung der infrastrukturellen Gegebenheiten des BAB-Netzes in Nordrhein-Westfalen zum Ziel hat.
- Die Entwicklung und Einrichtung von Verfahren zur Verknüpfung der Verkehrsleit- und -informationsdienste im transeuropäischen Fernstraßennetz im Rahmen des euro-regionalen Telematikprojektes CENTRICO (Central European Region Transport Telematics Implementation Coordination) der EU, das im Rahmen der "Multi-annual Indicative Programme 2001 - 2006" (MIP) von der Europäischen Kommission (DG TERN) subventioniert wird. Wesentliches Ziel ist die Einrichtung

eines grenzüberschreitenden Verkehrsmanagements im Fernstraßennetz und die Harmonisierung des Austausches und der Verteilung von Verkehrsinformationen.

- Die Übernahme der Gesamtkoordination des CENTRICO-Projektes einschließlich der Managementaufgaben und der technischen Kooperation als deutsches Mitglied im Co-ordination Team des CENTRICO-Projektes der EU für den Zeitraum des MIP von 2003 bis 2006. Der zeit- und personalintensive Organisations- und Koordinierungsaufwand des CENTRICO-Projektes erfordert, dass die beteiligten nationalen Partner (BMVBW, MVEL NRW, MWVLW Rheinland-Pfalz, MUEV Saarland, HLSV Hessen) von einem externen Berater unterstützt werden. Wesentliche Aufgaben des Beraters sind die Erstellung von Grundsatzpapieren und Berichten sowie die Vorbereitung, Moderation und Nachbereitung von Steering Committee- und Arbeitskreis-Sitzungen. Der Kostenaufwand der Projektkoordination beläuft sich auf jährlich rund 150.000 €. Die Mittel sind für die weitere Mitarbeit im CENTRICO-Projekt unverzichtbar.
- Streckenabschnittsbezogene Verkehrsunfalluntersuchungen auf den Bundesautobahnen in Nordrhein-Westfalen als Grundlage für die Bewertung der verkehrssichernden Effizienz der in Betrieb befindlichen Verkehrsbeeinflussungsanlagen und zur Beurteilung der Notwendigkeit weiterer baulicher und/oder straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen.

3.8.8 Weiterentwicklung der nordrhein-westfälischen Straßeninformationsbank (Titel 535 10)

Auf der Grundlage der mit Bund und Ländern aufgebauten Straßendatenbank ist ein Straßeninformationssystem (NWSIB) entwickelt worden.

Für den Landesbetrieb Straßenbau, der mit der Pflege der NWSIB-Daten beauftragt ist, wird die NWSIB zunehmend ein wesentlicher Baustein in der Optimierung der Prozesskette „Straßenplanung - Straßenbau - Bestandsverwaltung - Erhaltung / Ausbau - Verkehrsmanagement“ sein.

Mit ihrer offenen Struktur ist die NWSIB dafür ausgelegt, als Basisinformationssystem für straßenbezogene Daten zu dienen, und zwar nicht nur für den eigenen Bedarf der Straßenbauverwaltung, sondern auch für Dritte.

Alle NWSIB-Daten sind mit einer digitalen Straßenkarte verknüpft und stellen so einen wertvollen Rohstoff für eine Geo- und Verkehrsdateninfrastruktur in NRW dar. Die Anbindung raumbezogener Fachsysteme in den verschiedenen Aufgabenbereichen der Landesverwaltung wie Landesvermessung, Innenbehörden/Polizei, Landes- und Umweltplanung etc. lässt erwarten, dass sich im Zuge der Weiterentwicklung der NWSIB ressortübergreifende Prozesse – z.B. im Rahmen der Verkehrssicherheitsarbeit – optimieren lassen.

3.8.9 Erhebung und Auswertung von Daten zur Verkehrs- und Unfallentwicklung sowie Auswertungen von Verkehrserhebungen (Titel 537 10)

Die Verkehrsentwicklung in NRW wird seit 1975 permanent durch Dauerzählstellen an den „freien Strecken der Straßen des überörtlichen Verkehrs“ erfasst und ausgewertet. Das Zählstellennetz ist mehrfach optimiert worden; die letzte Repräsentanzprüfung fand im November 2001 statt.

Die Daten stellen die einzige permanente Datenquelle über die Verkehrsentwicklung auf dem Straßennetz in NRW dar. Sie dienen als Grundlage für die Verkehrsprognosen und Verkehrsmodellrechnungen, d.h. unter Berücksichtigung der Verkehrsmengen. Auch sind die ermittelten Verkehrsmengen und ihre zeitliche Verteilung wesentliches Kriterium für die terminliche Koordination der betrieblichen Arbeiten und Erhaltungsmaßnahmen. Außerdem werden mit den Daten aus Dauerzählstellen die Unfallzahlen relativiert, d.h. es werden Unfallraten unter Berücksichtigung der Verkehrsentwicklung ermittelt.

Seit 1995 dienen die Zählergebnisse auch zunehmend als Grundlage für die EU-weiten manuellen Straßenverkehrszählungen, die in 5-Jahres-Intervallen stattfinden; die nächste Verkehrszählung erfolgt 2005 (vgl. Titel 526 12). Durch Nutzung der Dauerzählungen sind die manuellen Zählaufläufe zeitlich gestrafft worden.

Die Ergebnisse werden im Intranet und im Internet, in Broschüren und in Karten dargestellt.

Darüber hinaus sollen Veröffentlichungen (z.B. Neuauflage der Broschüre „Mobilität in NRW – Daten und Fakten“) finanziert und ein gemeinsamer elektronischer Foto-Pool mit dem Landesbetrieb Straßenbau (für Internetdarstellungen und Broschüren, aber auch zur internen Information) eingerichtet werden.

3.8.10 Verkehrszählung an Kreisstraßen (Titel 526 12)

Die Erhebungen auf allen Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundesfern-, Landes- und Kreisstraßen) erfolgt in Fünf-Jahres-Intervallen; die nächste Zählung erfolgt 2005. Die an verschiedenen Tagen gezählten Verkehrsstärken einzelner vorbestimmter Zählpunkte werden ausgewertet. Als Ergebnis werden für das gesamte Netz der Straßen des überörtlichen Verkehrs Jahresmittelwerte der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärken (DTV) geliefert. Diese DTV-Werte werden in die Verkehrsstärkenkarte übertragen. Die Straßenbauverwaltungen stellen jeweils das Zählpersonal; mit der Auswertung der Zählung wird ein Ingenieurbüro beauftragt.

3.8.11 Verkehrstelematik - ADV-Ausstattung der Regionalen Verkehrsleitzentralen (TGr. 60)

Der Einsatz der Verkehrstelematik ist eines der wichtigsten Instrumentarien zur Verbesserung der Verkehrsabläufe auf den Hauptverkehrsstraßen und zur besseren Auslastung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur in Nordrhein-Westfalen. Die Landesregierung beteiligt sich daher an dem euro-regionalen Telematikprojekt CENTRICO der EU. Partner dieses Projektes sind Belgien, die Niederlande, Luxemburg, Frankreich, England sowie die Bundesländer Baden-Württemberg, Hessen, Rheinland-Pfalz und Saarland.

Das CENTRICO-Projekt dient dazu, die regionalen Verkehrstelematik-Projekte in den zentraleuropäischen Regionen zu koordinieren, um die Interoperabilität, Kompatibili-

tät und Qualität der Verkehrsleit- und Informationsdienste auf dem transeuropäischen Straßennetz zu gewährleisten. Wesentliches Ziel ist die Einrichtung eines grenzüberschreitenden Verkehrsmanagements. Dies soll u.a. durch den Betrieb grenzüberschreitender Netzbeeinflussungsanlagen, durch eine Verdichtung der Datenerfassungsanlagen auf den Fernstraßen und anderen Hauptverkehrsstraßen, durch die Verknüpfung der Verkehrsinformationszentralen der benachbarten Regionen sowie durch den Austausch der für die einzelnen Partner relevanten Verkehrsinformationen erfolgen.

Die Verkehrsinfrastruktur im Ruhrgebiet zählt zu den am stärksten ausgebauten Infrastrukturen Europas. Um die vorhandene Verkehrsinfrastruktur, insbesondere auch im Hinblick auf kommende Großereignisse (Fußballweltmeisterschaft) effizienter zu nutzen, ist die Implementierung eines verkehrs- und baulastträgerübergreifenden Verkehrsmanagements geplant. Durch koordinierte Informationen über den Individualverkehr und den öffentlichen Verkehr sollen die Verkehrsteilnehmer über die aktuelle und prognostizierte Verkehrslage rechtzeitig und besser informiert werden. Diese Zielvorstellungen sollen insbesondere mit dem Projekt "Ruhrpilot" in den Ballungsräumen Ruhrgebiet, Düsseldorf und Köln mit Nachdruck realisiert werden.

Vor diesen Hintergründen müssen auch die beiden Regionalen Verkehrsleitzentralen (RVLZ) bei den Bezirksregierungen Arnsberg und Köln, die für die Überwachung und Schaltung der Verkehrsbeeinflussungsanlagen auf den Bundesautobahnen in NRW zuständig sind und seit Mitte Juni 2001 auch als Verkehrsinformationszentrale (VIZ NRW) fungieren, weitere Aufgaben übernehmen und mit entsprechender Hard- und Software ausgestattet werden.

Der Aufbau und die Weiterentwicklung der RVLZ und der VIZ NRW ist ein sukzessiver Prozess, der noch nicht abgeschlossen ist und kontinuierlich weitergeführt werden muss, um den ständig wachsenden Anforderungen im Bereich der Verkehrstelematik gerecht zu werden. In diesem Zusammenhang wird u.a. die VIZ NRW vollständig neu aufgebaut. Darüber hinaus sind die ständigen Aufwendungen für den Betrieb (Datenübertragung, Lizenzgebühren, Stromkosten etc.) und die Unterhaltung (Wartung, Instandsetzung) der Verkehrsleit- und Informationszentralen aus der Titelgruppe zu finanzieren.

3.8.12 Sicherheit im Straßenverkehr (TGr. 70)

In der Entwicklung der Straßenverkehrsunfälle hat sich der seit langem rückläufige Trend fortgesetzt.

Die Zahl der verletzten Kindern unter 15 Jahren erreichte den niedrigsten Stand seit 1953. Sie ist in 2002 gegenüber dem Vorjahr um 3,6% auf 9.712 gesunken.

Eine der Hauptursachen für die immer noch zu hohe Zahl der Kinderverkehrsunfälle sind die Unkenntnis der Erwachsenen über die entwicklungsbedingten, noch nicht voll ausgebildeten Fähigkeiten der Kinder für eine sichere Verkehrsteilnahme, das fehlende Bewusstsein für die Gefahren des Straßenverkehrs und die Überschätzung des eigenen Könnens auf Seiten der Kinder. Deshalb sollen sich auch in den nächsten Jahren alle Bemühungen auf einen kinderfreundlichen Straßenverkehr konzentrieren.

65

4.

Bereich Energie

4.1 Zu Kapitel 08 050: Bergbau und Energie

Die im Haushaltsjahr 2003 veranschlagten Gesamtausgaben für den Bereich Bergbau und Energie betragen 486,0 Mio. €;
im Haushaltsjahr 2004 sind sie mit 524,3 Mio. €
(mehr gegenüber 2003: 38,3 Mio. €)
und im Haushaltsjahr 2005 mit 522,5 Mio. €
(weniger gegenüber 2004: 1,8 Mio. €)
veranschlagt.

Hierbei sind insbesondere folgende Veränderungen zu berücksichtigen:

- Kohlehilfen (Titel 683 20)

Die Kohlehilfen waren im Haushaltsjahr 2003 mit 451,3 Mio. €
veranschlagt; sie betragen im Haushaltsjahr 2004 494,3 Mio. €
(mehr gegenüber 2003: 43,0 Mio. €)
und im Haushaltsjahr 2005 ebenfalls 494,3 Mio. €.

- Technologieprogramm Bergbau (Titel 686 10)

Für das Technologieprogramm Bergbau war im Haushaltsjahr 2003 noch ein Betrag in Höhe von 3,7 Mio. € zur Ausfinanzierung des Programms veranschlagt; entsprechend wurden in den Haushaltsjahren 2004 und 2005 keine Mittel veranschlagt.

- Programm "Rationelle Energienutzung" (TGr. 60)

Der Ansatz für das REN-Programm betrug 2003 21,3 Mio. €;
es wurde im Haushaltsjahr 2004 auf 19,5 Mio. €
(weniger gegenüber 2003: 1,8 Mio. €)
und im Haushaltsjahr 2005 auf 18,4 Mio. €
(weniger gegenüber 2004: 1,1 Mio. €)

reduziert.

Es handelt sich hierbei um einen weiteren Beitrag zur Haushaltskonsolidierung.

Die Ansätze für die Atomaufsicht und Strahlenschutz-Rufbereitschaft (TGr. 70 - 72) sind gegenüber 2003 leicht gestiegen; sie betragen in den Haushaltsjahren 2004 und 2005 jeweils rund 9,6 Mio. €.

4.1.1

Kapitel	08 050
Titel	526 01
Zweckbestimmung	Sachverständige

	Ist-Ergebnis 2002	Ansätze 2003	Ansätze 2004	Ansätze 2005
	EURO			
Ansatz:	64.900	25.000	25.000	25.000
VE:		-	-	-

Die Mittel sind vorgesehen für die Inanspruchnahme externen Sachverständigen zur Beantwortung schwieriger technologischer und rechtlicher Fragen aus dem Bereich des Altbergbaus und des Umweltschutzes im Bergbau.

4.1.2

Kapitel	08 050
Titel	526 10
Zweckbestimmung	Sachverständigentätigkeiten des Geologischen Dienstes im Zusammenhang mit Untersuchungen von Lagerstätten nicht-energetischer Bodenschätze in NRW

	Ist-Ergebnis 2002	Ansätze 2003	Ansätze 2004	Ansätze 2005
	EURO			
Ansatz:	-	-	100.000	100.000
VE:		-	-	-

Die veranschlagten Mittel sind für die Beauftragung des Geologischen Dienstes NRW zur Durchführung von Lagerstättenuntersuchungen bestimmt, die für die künftige Gewinnung von nichtenergetischen mineralischen Rohstoffen wie z.B. Sand, Kies und Ton erforderlich sind.

4.1.3

Kapitel	08 050
Titel	531 10
Zweckbestimmung	Ausgaben für Veröffentlichungen und der Dokumentation

	Ist-Ergebnis 2002	Ansätze 2003	Ansätze 2004	Ansätze 2005
	EURO			
Ansatz:	-	25.000	25.000	25.000
VE:		-	-	-

Veranschlagt sind Ausgaben für die Veröffentlichung des gesetzlich vorgeschriebenen Bergberichtes der Bergbehörden gemäß § 139 b Abs. 1 und 3 Gewerbeordnung und § 25 Sozialgesetzbuch VII sowie dem ratifizierten Übereinkommen der Internationalen Arbeitsorganisation über die Arbeitssicherheit in Gewerbe und Handel (Artikel 19, 20 und 21 des ILO-Übereinkommens Nr. 81).

4.1.4

Kapitel	08 050
Titel	541 10
Zweckbestimmung	Veranstaltungen und internationaler Austausch im Bereich des Bergbaus

	Ist-Ergebnis 2002	Ansätze 2003	Ansätze 2004	Ansätze 2005
	EURO			
Ansatz:	-	50.000	50.000	50.000
VE:		-	-	-

Die veranschlagten Ausgaben sind vorgesehen für Veranstaltungen und für den internationalen Austausch im Bereich des Bergbaus, insbesondere der Bergbautechnik, Grubensicherheit und Bergaufsicht. Sie dienen vor allem der Abgleichung und Aufrechterhaltung nationaler Instrumente im Rahmen der bergbaulichen Entwicklung und weltweiter Nachhaltigkeit im Bergbau, zum Beispiel Grubensicherheit, Grubenrettungswesen und Bergbautechnik.

4.1.5

Kapitel	08 050
Titel	541 11
Zweckbestimmung	Internationale Konferenz für Erneuerbare Energien in Bonn

	Ist-Ergebnis 2002	Ansätze 2003	Ansätze 2004	Ansätze 2005
	EURO			
Ansatz:	-	-	650.000	-
VE:		-	-	-

Auf dem Weltgipfel für nachhaltige Entwicklung in Johannesburg im Jahr 2002 hat Bundeskanzler Gerhard Schröder im Zusammenhang mit den Beratungen über "Ressourcenschutz und Ressourceneffizienz, insbesondere nachhaltige Energiepolitik und Wasserwirtschaft" die beteiligten Staaten zu einer Konferenz zum Thema "Erneuerbare Energien" nach Deutschland eingeladen.

Der von den Fraktionen der SPD und von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN am 18.12.2002 im Landtag eingebrachte Antrag "Internationale Konferenz zu erneuerbaren Energien in Bonn als Chance für NRW nutzen" wurde vom Landtag einstimmig verabschiedet. Verbunden war diese EntschlieÙung mit der Aufforderung an die Landesregierung, sich bei der Bundesregierung dafür einzusetzen, dass die Konferenz 2004 in Bonn stattfindet.

Die Landesregierung hat sich gegenüber der Bundesregierung mit Nachdruck und erfolgreich für die Realisierung der Zielsetzung des Antrages eingesetzt. Die internationale Konferenz für erneuerbare Energien findet unter der Bezeichnung "renewables 2004" in der Zeit vom 01. bis 04.06.2004 in Bonn statt.

Die Landesregierung plant in diesem Zusammenhang ein ressortübergreifendes "NRW-Repräsentationsprogramm", mit dem sich NRW als Energieland Nummer 1 präsentieren soll. Vorgesehen sind Fachveranstaltungen, Ausstellungen, Exkursionen und Workshops für die in- und ausländischen Gäste der Konferenz sowie ausgewählte NRW-Beiträge für das Vor- und Nachprogramm.

4.1.6

Kapitel	08 050
Titel	683 20
Zweckbestimmung	Zuschüsse für den Absatz deutscher Steinkohle zur Verstromung und an die Stahlindustrie sowie zum Ausgleich von Belastungen infolge Kapazitätsanpassungen

	Ist-Ergebnis 2002	Ansätze 2003	Ansätze 2004	Ansätze 2005
EURO				
Ansatz:	495.686.000	451.292.000	494.270.000	494.270.000
VE:		60.000.000	-	-

Der Steinkohlenbergbau in Deutschland, insbesondere in Nordrhein-Westfalen, befindet sich weiterhin in einem Anpassungsprozess. Die Rückführung der Produktion im deutschen Steinkohlenbergbau erfolgt auf der Grundlage langfristiger Unternehmensplanungen, die sich seit 1998 an der Kohlevereinbarung 1997 bzw. den hieraus entwickelten gesetzlichen und vertraglichen Rahmenbedingungen ausrichten.

Die Förderung ging seit 1987 bundesweit von 75,8 Mio. t (NRW: 65,1 Mio. t) auf 26,1 Mio. t (NRW: 20,7 Mio. t) in 2002 zurück. Die Zahl der Arbeitsplätze im deutschen Steinkohlenbergbau verringerte sich seit 1987 bis Ende 2002 von 156.483 (NRW: 133.279) auf rd. 48.700 (NRW: rd. 40.100). Die Bewältigung dieses Anpassungsprozesses hat erhebliche politische, soziale und finanzielle Anstrengungen gekostet.

Ein zentrales Element der vom Land NRW mitgetragenen deutschen Energiepolitik ist und bleibt die Nutzung heimischer Steinkohle als Teil des verfügbaren Energiepotenzials. Deshalb soll ein lebens- und leistungsfähiger heimischer Steinkohlenbergbau langfristig erhalten werden,

- um einen angemessenen Beitrag zu einem ausgewogenen Energiemix in Deutschland zu sichern,
- damit der Zugang zu den Lagerstätten auch für kommende Generationen erhalten bleibt,

- der die notwendige Grundlage zur Weiterentwicklung unserer weltweit führenden Kohlegewinnungs- und Kohlenutzungstechnologien ist.

Mit der politischen Kohlevereinbarung von 1997 wird ein lebens- und leistungsfähiger Steinkohlenbergbau bis 2005 finanziell gewährleistet und eine sozialverträgliche Anpassung ohne betriebsbedingte Kündigungen sowie ohne regionalwirtschaftliche Brüche gesichert. Auf der Grundlage der finanziellen Rahmensetzungen der Kohlevereinbarung 1997 ist folgende Entwicklung im deutschen Steinkohlenbergbau im Zeitraum 1996 bis 2005 eingetroffen bzw. zu erwarten:

	1996	2000	2005
Öffentliche Mittel	5,2 Mrd. €	4,2 Mrd. €	2,5 Mrd. €
Förderung	48,7 Mio. t SKE	32,3 Mio. t SKE	26 Mio. t SKE
Belegschaft	85.200	58.100	36.000

Die Umsetzung der Kohlevereinbarung 1997, insbesondere der festgelegte Finanzrahmen, ist durch die Rahmenvereinbarung "Neuorientierung des Steinkohlenbergbaus" vom 03.04.1998 zwischen dem Bund und den Ländern NRW und Saarland sowie der RAG sowie durch bundesgesetzliche Regelung erfolgt. Auf dieser Grundlage hat der Bund durch Zuwendungsbescheide die 1997 vereinbarten Kohlehilfen (Bundes- und Landesanteile) im Zeitraum von 1998 bis 2005 bereitgestellt (aktueller Zuwendungsbescheidzeitraum 2001 bis 2005).

Im Rahmen der Zuwendungsbescheide wurden bzw. werden bei den Bundeshilfen Auszahlungsbeträge in Höhe von rund 656,8 Mio. € in den Jahren 2000 bis 2004 verschoben. Gleichzeitig kommt es zu einer Verschiebung der Auszahlungen beim Landesanteil von rund 142,8 Mio. €. In den Landeshaushalten bleiben daher die Ist-Ausgaben 2000 bis 2003 sowie die Ansätze 2004 und 2005 in entsprechender Höhe hinter dem jeweils bewilligten Landesanteil von 511,3 Mio. €. Der Ausgleich der Auszahlungsverschiebungen wird in Absprache mit den Beteiligten zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen.

Auf der Basis der bis Ende 2005 verbindlich festgelegten deutschen Steinkohlepolitik ist vorgesehen, im Jahr 2003 eine nationale Anschlussregelung der Steinkohlebeihil-

fen ab 2006 herbeizuführen, die auf der Grundlage des EG-Kohlebeihilferahmens bis 2012 konkrete Festlegungen trifft und die langfristige Entwicklung vorstrukturiert.

Die Beteiligten haben sich bereits auf die Grundzüge einer Steinkohleanschlussregelung verständigt. Die Kernelemente wurden vom Bundeskanzler am 16. Juli 2003 öffentlich verkündet:

- Im Jahr 2012 soll ein Fördervolumen von 16 Mio. t gesichert werden. Damit ist ein langfristig lebens- und leistungsfähiger deutscher Steinkohlenbergbau gewährleistet. Gleichzeitig wurde einem Auslaufbergbau eine klare Absage erteilt.
- Der notwendige Anpassungsprozess im Steinkohlenbergbau soll weiterhin sozialverträglich gestaltet werden.

Diese Kernelemente einer Steinkohleanschlussregelung werden von der Bundesregierung in Abstimmung mit allen Beteiligten in absehbarer Zeit ausgefüllt.

Dieser kohlepolitische Rahmen trägt auch den Haushaltsnöten Rechnung. Auf der Grundlage des EG-Beihilferahmens ist eine weitere Degression der Betriebsbeihilfen für den lebenden Bergbau vorgesehen. Damit wird die Rückführung der Steinkohlehilfen - im Gegensatz zur bisherigen allgemeinen Tendenz bei den Subventionen - fortgesetzt. Im Zeitraum 1997 bis 2005 wurden die Steinkohlenhilfen beinahe halbiert. Dieses Tempo kann in Zukunft allerdings nicht fortgesetzt werden.

4.1.7

Kapitel	08 050
TGr.	60
Zweckbestimmung	Programm „Rationelle Energienutzung“ (REN-Programm)

	Ist-Ergebnis 2002	Ansätze 2003	Ansätze 2004	Ansätze 2005
	EURO			
Ansatz:	20.226.900	21.300.000	19.500.000	18.400.000
VE:		15.956.000	8.000.000	8.000.000

Die Mittel dienen der Umsetzung des Programms "Rationelle Energieverwendung und Nutzung unerschöpflicher Energiequellen" (REN-Programm) mit den Schwerpunkten Geothermie, Solarenergie, Bioenergie, Brennstoffzelle und moderne Kraftwerkstechnologien in folgenden Bereichen:

- **Energetechnische Entwicklung**

Es werden Vorhaben aus dem Forschungs- und Entwicklungsbereich zur rationalen Energieverwendung und Nutzung regenerativer Energiequellen gefördert. Das Angebot richtet sich an Unternehmen der Energietechnik, der Energiewirtschaft sowie an gewerbliche und industrielle Energieverbraucher.

Der Förderbaustein schließt die Transferlücke zwischen der grundlagenorientierten Forschung an den wissenschaftlichen Einrichtungen und der industriellen Entwicklung innovativer Energietechniken.

- **Demonstration innovativer Energietechniken**

Die Förderung von Demonstrationsprojekten ist das Bindeglied zwischen der Entwicklung innovativer Energietechniken und der Förderung der Markterschließung (REN-Breitenförderung des MSWKS). Im Zuge der fortschreitenden Entwicklung wurde die Demonstrationsförderung entsprechend angepasst.

- **Wärmenutzung auf Basis innovativer Technologien**

Die Mittel dienen dem Ausbau der Kraft-Wärme-Kopplung und der Nah- und Fernwärme auf der Grundlage anwendungsbezogener innovativer Energieumwandlungsanlagen.

- **Energiekonzepte**

- **Aktionsprogramm 2000plus**

Die Förderung von kommunalen Energiekonzepten ist zum Aktionsprogramm 2000plus "Kommunaler Handlungsrahmen Energie in NRW" weiterentwickelt worden. Das Aktionsprogramm konzentriert sich auf Instrumente zur Umsetzung von Maßnahmen und auf die Erprobung neuer Organisations- und Finanzierungsmodelle. Es dient der Verbreitung der vorliegenden Erkenntnisse und dem Erfahrungsaustausch zwischen den Gemeinden und anderen Beteiligten. Neben dem Aktionsprogramm ist den Gemeinden eine Dokumentation angeboten worden, die den Verantwortlichen die Bedeutung und den Nutzen kommunaler Energiekonzepte vermittelt und konkrete Handlungsempfehlungen enthält. Außerdem steht im Rahmen des Aktionsprogramms ein interaktives Internetportal ("KommEN") zur Verfügung. Darüber hinaus ist im Rahmen eines EU-Projektes ein Zertifizierungsverfahren mit dem Ziel der Auszeichnung von Kommunen für besonders klimabewusstes Handeln ("Kommunal Label") entwickelt worden.

- **Branchenenergiekonzepte**

Betriebe einer Gewerbebranche weisen aufgrund ihrer vergleichbaren Produktionsprozesse ähnliche technische Strukturen und damit auch ähnliche Schwachstellen im Energiebereich auf. In Branchenenergiekonzepten, die auf der Grundlage einzelbetrieblicher Energiekonzepte erarbeitet werden, sollen branchentypische und übertragbare Maßnahmen zur Behebung von Schwachstellen aufgezeigt werden, die auf eine Vielzahl von Betrieben der Branche anwendbar sind.

- **Energieberatung und Weiterbildung im Energiebereich durch die Energieagentur NRW**

Die 1990 gegründete Energieagentur NRW hat 1996 mit einer Intensivierung der Energieberatungen für kleine und mittlere Unternehmen sowie Gebietskörperschaften einschließlich des Beratungssektors Contracting ihr Dienstleistungsangebot deutlich erweitert. Außerdem sind mit der Einrichtung einer Außenstelle im Technologiezentrum Duisburg neue Akzente für einen Wandel in strukturschwachen Regionen gesetzt worden. 1999 kam als Modellprojekt ein Spezialberatungsangebot in den vom Strukturwandel besonders stark geprägten Stadtteilen Duisburg-Marxloh und Gelsenkirchen-Bismarck hinzu. Darüber hinaus bietet die Energieagentur NRW seit September 1999 auch eine mobile Energieberatung - das "Energieberatungsmobil NRW" - an.

In dem vom Land initiierten Projekt "EnergieSchule NRW" steht die Energieagentur NRW als unabhängige Beratungsstelle Schulen in NRW bei der Vorbereitung und Durchführung von Energieprojekten zur Seite.

Außerdem bietet die Energieagentur NRW nordrhein-westfälischen Unternehmen eine gezielte "Fitness-Kur" zum Energieeinsparen an. Im Rahmen von sog. "E-Fit-Aktionswochen" werden Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für den bewussten Umgang mit Energie sensibilisiert und zu einem energiesparenden Verhalten motiviert. Planung und Realisierung erfolgen in Kooperation zwischen den Unternehmen und der Energieagentur aus dem REN-Impulsprogramm RAVEL NRW - einem Programm zur Weiterbildung in den Bereichen der rationellen Energieverwendung, des Energiesparens und des verstärkten Einsatzes erneuerbarer Energien. Neue Formen des Lernens (multimediales Lernen) und der Informationsvermittlung (Entwicklung einer CD-ROM "Basiswissen Energie") sind aktuelle Aktivitäten des RAVEL-Programms.

Im Rahmen des Projektes "Energienetzwerk NRW" der Energieagentur wird durch die Initiierung und Unterstützung lokaler Kooperationen die Umsetzung kommunaler Projekte entscheidend vorangetrieben und somit eine Stärkung der ansässigen lokalen Unternehmen bewirkt.

Die Energieagentur wird auf der Grundlage eines Geschäftsbesorgungsvertrags aus dem REN-Programm und aus Ziel 2-Mitteln (Außenstelle Duisburg) finanziert.

- **Fachliche Bewertung und Begleitung von Maßnahmen und Projekten**

Im Rahmen des REN-Programms werden jährlich zwischen 50 und 100 Maßnahmen und Projekte fachtechnisch und wirtschaftlich bewertet. Außerdem müssen geförderte Projekte und Maßnahmen fachlich begleitet werden. Diese Aufgabe übernimmt der aus dem REN-Programm finanzierte Projektträger ETN (Energie, Technologie, Nachhaltigkeit) im Forschungszentrum Jülich auf der Grundlage eines Geschäftsbesorgungsvertrages.

- **Landesinitiative Zukunftsenergien NRW**

NRW als bevölkerungsreichstes Land der Bundesrepublik Deutschland und als energiewirtschaftliches Zentrum trägt eine besondere Verantwortung für eine effiziente, an der rationellen Energieverwendung und der Nutzung regenerativer Energien ausgerichtete Energiepolitik. Das Land hat daher im April 1996 die "Landesinitiative Zukunftsenergien NRW" als Bestandteil eines umfassenden Konzeptes in diesen Bereichen ins Leben gerufen. Mittlerweile wird die Initiative von vier Ressorts (MVEL Federführung, MSWKS, MWF und MUNLV) getragen.

Die Initiative stellt ein Angebot an Industrie und Mittelstand, Energieerzeuger und Anlagenbauer, Forschung und Wissenschaft, Beratungsfirmen, Ingenieurbüros, Bau- und Wohnungswirtschaft dar, um die effiziente Energieumwandlung und die Nutzung regenerativer Energien voranzubringen und die Wettbewerbsfähigkeit der nordrhein-westfälischen Wirtschaft zu steigern.

Die Aktivitäten der Landesinitiative konzentrieren sich darauf, im Energiebereich Innovationsprozesse in Nordrhein-Westfalen zu forcieren, Kooperationen und strategische Allianzen anzubahnen sowie die Markteinführung von innovativen Produkten auf nationalen und internationalen Märkten zu beschleunigen.

Im Rahmen der Landesinitiative wurden bislang 18 verschiedene Facharbeitsgruppen und Netzwerke auf den Gebieten Außenwirtschaft, Bauen und Wohnen, Biomasse, Branchenenergiekonzepte, Brennstoffzelle, Energiedienstleistungen, Energieeinsparung, Fotovoltaik, Geothermie, Grubengas, Kraft-Wärme-Kopplung, Kraftwerkstechnologien, LED, Solarthermie, Wärmepumpe, Wasserkraft, Wasserstoff und Windenergie eingerichtet; diese Arbeitsgruppen sind offen für alle, die realisierbare Ideen im Bereich der Energieumwandlung, des Energiesparens und der regenerativen Energien haben und fachkundige Information, Beratung und Kooperationspartner suchen.

Eine Vielzahl von Projektideen wurde inzwischen in den Arbeitsgruppen mit mehr als 3.000 Teilnehmerinnen und Teilnehmern behandelt und mit Unterstützung des Landes auf den Weg gebracht.

Aus der TGr. 60 werden das Management, die Organisation und die Öffentlichkeitsarbeit der Landesinitiative Zukunftsenergien auf der Grundlage eines Geschäftsbesorgungsvertrages finanziert.

Prioritär werden solche Maßnahmen und Projekte gefördert, die geeignet sind, internationale Märkte für nordrhein-westfälische Unternehmen zu erschließen und zu festigen, die internationale Wettbewerbsfähigkeit der nordrhein-westfälischen Wirtschaft zu verbessern und dadurch auch den Arbeitsmarkt in Nordrhein-Westfalen zu unterstützen.

Folgende Aufteilung der Mittel zur Umsetzung des REN-Programms ist vorgesehen:

	2003	2004	2005
- Projekte zur energietechnischen Entwicklung und Demonstration innovativer Energietechniken	11.500.000 €	8.600.000 €	8.600.000 €
- Projekte zur Wärmenutzung auf Basis innovativer Technologien	1.579.000 €	3.800.000 €	3.800.000 €
- Energiekonzepte	300.000 €	300.000 €	300.000 €
- Maßnahmen und Projekte, die geeignet sind, internationale Märkte für nordrhein-westfälische Unternehmen zu erschließen und zu festigen	100.000 €	133.800 €	188.600 €
Zusammen	13.479.000 €	12.833.800 €	12.888.600 €

Für die o.g. Geschäftsbesorgungsverträge sind folgende Ausgaben bei Titel 546 60 vorgesehen:

	2003	2004	2005
- Geschäftsbesorgung fachtechnische Bewertung und Begleitung von REN-Projekten:	1.600.000 €	1.300.000 €	1.100.000 €
- Geschäftsbesorgung Energieberatung und REN-Impulsprogramm (Energieagentur NRW)	3.921.000 €	3.300.000 €	2.700.000 €
- Geschäftsbesorgung Landesinitiative Zukunftsenergien	2.300.000 €	2.066.200 €	1.711.400 €
Zusammen	7.821.000 €	6.666.200 €	5.511.400 €

Die Reduzierung der Mittel für die Geschäftsbesorgungsverträge wird zu Einschnitten in dem Aufgabenkatalog der Institutionen führen müssen. Zudem wird bis zum Haushaltsjahr 2005 ein Personalabbau erfolgen müssen.

4.1.8

Kapitel	08 050
TGr.	70
Zweckbestimmung	Maßnahmen im Zusammenhang mit den Genehmigungs- und Aufsichtsverfahren nach dem Atomgesetz

	Ist-Ergebnis 2002	Ansätze 2003	Ansätze 2004	Ansätze 2005
	EURO			
Ansatz:	4.146.400	8.961.400	9.000.000	9.000.000
VE:		12.000.000	5.500.000	4.800.000

Die veranschlagten Mittel sind im Wesentlichen bestimmt für die Hinzuziehung von Sachverständigen in den atomrechtlichen Genehmigungs- und Aufsichtsverfahren im Zusammenhang mit

- der Stilllegung und dem Rückbau des Kernkraftwerks Würgassen (KWW),
- dem Endausbau der Urananreicherungsanlage in Gronau (UAG),
- dem Erhaltungsbetrieb des sicher eingeschlossenen Kernkraftwerks Hamm-Uentrop (THTR),
- der Herstellung des sicheren Einschlusses und dem geplanten Rückbau des AVR-Versuchskraftwerks in Jülich,
- dem Betrieb des Transportbehälterlagers in Ahaus (TBL-A),
- dem Betrieb des Forschungsreaktors FRJ-2 und der Stilllegung des FRJ-1 sowie der Aufbewahrung und der sonstigen Verwendung von Kernbrennstoffen im Forschungszentrum Jülich (FZJ).

Ferner enthalten die Ansätze Ausgaben für die Durchführung von Dienstreisen im Zusammenhang mit den o.g. Verfahren sowie sonstige sächliche Verwaltungsausgaben für die Durchführung von Erörterungsterminen im Rahmen der Genehmigungsverfahren. Gegebenenfalls werden Auslagen für Bekanntmachungen von Genehmigungsbescheiden in den jeweiligen Tageszeitungen und im Bundesanzeiger entstehen.

Den veranschlagten Ausgaben stehen in den Haushaltsjahren 2004 und 2005 bei Kapitel 08 050 Titel 111 11 Einnahmen aufgrund der geltenden Atomrechtlichen Kostenverordnung (AtKostV) in Höhe von jeweils 9,6 Mio. € gegenüber.

4.1.9

Kapitel	08 050
TGr.	71
Zweckbestimmung	Errichtung und Betrieb eines automatisch arbeitenden radiologischen Fernüberwachungssystems für kerntechnische Anlagen in Nordrhein-Westfalen (RFÜ)

	Ist-Ergebnis 2002	Ansätze 2003	Ansätze 2004	Ansätze 2005
EURO				
Ansatz:	58.100	428.000	428.000	428.000
VE:		-	-	-

Die Haushaltsansätze für die Errichtung und den Betrieb des Radiologischen Fernüberwachungssystems (RFÜ) gehen im Wesentlichen von folgendem Systemzustand aus:

- Fernüberwachung des Stilllegungsbetriebes einschließlich Rückbau des Kernkraftwerkes Würgassen (KWW),
- Fernüberwachung des Erhaltungsbetriebes des sicher eingeschlossenen Kernkraftwerkes Hamm-Uentrop (THTR),
- Fernüberwachung der kerntechnischen Anlagen des Forschungszentrums Jülich (FZJ) und
- Fernüberwachung des Transportbehälterlagers Ahaus (TBL-A)

in Verbindung mit dem Betrieb der Daten-Zentralen in Essen (Landesumweltamt NRW) und Düsseldorf (atomrechtliche Aufsichtsbehörde).

Ferner enthalten die Haushaltsansätze Mittel im Hinblick auf eine Einbindung der Urananreicherungsanlage Gronau (UAG) in die radiologische Fernüberwachung.

Die für die Jahre 2004/2005 veranschlagten Ausgabeansätze entfallen mit etwa

53 % auf die Betriebskosten,

29 % auf Anpassungs- und Ersatzbeschaffungsmaßnahmen und

18 % auf Beratung durch Sachverständige.

Den Ausgaben für die Radiologische Fernüberwachung von kerntechnischen Anlagen stehen Einnahmen aufgrund der geltenden Atomrechtlichen Kostenverordnung (AtKostV) gegenüber. Die Gebühreneinnahmen werden für die Jahre 2004/2005 auf jeweils 0,2 Mio. € geschätzt und bei Kapitel 08 050 Titel 111 12 vereinnahmt.

4.1.10

Kapitel	080 50
TGr.	72
Zweckbestimmung	Maßnahmen im Zusammenhang mit der Strahlenschutz-Rufbereitschaft der atomrechtlichen Aufsichtsbehörde, Mitwirkung bei der Planung von Notfallschutzmaßnahmen in der Umgebung kerntechnischer Anlagen und der Umsetzung internationaler Vereinbarungen über Schnellinformationen bei nuklearen Unfällen, atomrechtliche Aufgaben im Katastrophenschutz

	Ist-Ergebnis 2002	Ansätze 2003	Ansätze 2004	Ansätze 2005
	EURO			
Ansatz:	0	200.000	200.000	200.000
VE:		350.000	300.000	-

Bestandteile der atomrechtlichen Aufsichtstätigkeit sind

- die Strahlenschutz-Rufbereitschaft, die der rechtzeitigen Einleitung von Maßnahmen zum Schutze von Menschen und Umwelt bei besonderen Vorkommnissen oder sonstigen sicherheitstechnischen Ereignissen außerhalb der Dienstzeit der atomrechtlichen Aufsichtsbehörde dient und
- die Mitwirkung bei der Planung von Notfallschutzmaßnahmen in der Umgebung kerntechnischer Anlagen.

Die für die Jahre 2004/2005 veranschlagten Ausgabeansätze entfallen mit

- 75 % auf Sachverständigenleistungen für atomrechtliche Aufgaben im Katastrophenschutz, in der Strahlenschutzvorsorge, bei der nuklearspezifischen Gefahrenabwehr und für Maßnahmen der Strahlenschutzrufbereitschaft und
- 25 % auf die Ersatzbeschaffung und Unterhaltung der technischen Einrichtungen der Strahlenschutz-Rufbereitschaft und zur Kommunikation (Datenaustausch) zwischen Einrichtungen des Bundes und des Landes.

4.2 Zu Kapitel 08 110: Nachgeordnete Bergverwaltung

Der Bergbau in der Bundesrepublik Deutschland unterliegt nach § 69 Abs. 1 des Bundesberggesetzes der Aufsicht der zuständigen Bergbehörden. Zuständige Behörden sind in NRW die Bergämter, die Bezirksregierung Amsberg - Abteilung 8 "Bergbau und Energie NRW" - und das Ministerium für Verkehr, Energie und Landesplanung. Neben dem Vollzug des Bundesberggesetzes obliegt den Bergbehörden aufgrund landesrechtlicher Zuständigkeitsregelungen der Vollzug zahlreicher anderer Vorschriften, insbesondere auf den Gebieten der Arbeitssicherheit und des Gesundheitsschutzes, des Umweltschutzes sowie der Aufsicht über die beruflichen Schulen des Bergbaus. Darüber hinaus besteht die Zuständigkeit für die Durchführung von abfallrechtlichen Planfeststellungs- und Plangenehmigungsverfahren, immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahren und das Ordnen und Überwachen wasserrechtlicher Maßnahmen in den der Bergaufsicht unterstehenden Betrieben.

Die Bergaufsicht ist betriebsbezogen und erstreckt sich in erster Linie auf das Aufsuchen, Gewinnen und Aufbereiten von bergfreien und grundeigenen Bodenschätzen nebst den damit zusammenhängenden Tätigkeiten, auf das Wiedernutzbarmachen der für den Bergbau in Anspruch genommenen Oberfläche sowie auf die Betriebsanlagen und Betriebseinrichtungen, die den genannten Tätigkeiten dienen.

Aufgabenschwerpunkte sind:

- Arbeits- und Gesundheitsschutz, Rohstoffsicherung, Lagerstättenschutz, bergrechtliche Planfeststellungsverfahren mit Umweltverträglichkeitsprüfung,
- Gefahrenabwehr, Grubensicherheit, Schutz bedeutender Sachgüter und der Oberfläche, Sicherung verlassener Grubenbaue, Bergbausicherheitstechnik,
- Umweltschutz bei bergbaulichen Vorhaben, Gewässer- und Immissionsschutz, Verwertung von Reststoffen, Ablagerung von Abfällen, Wiedernutzbarmachung der Oberfläche,
- Bergbauberechtigungen, Markscheidewesen, Aufsicht über die beruflichen Schulen des Bergbaus, Erarbeitung von technischen und Sicherheits-Vorschriften auf nationaler und europäischer Ebene, sowie

- verschiedene Energieförderprogramme.

Wesentlicher Bestandteil des deutschen Bergrechts und damit der Bergaufsicht ist das Betriebsplanverfahren als Instrument einer umfassenden präventiven Betriebsüberwachung. Die Bergämter sind als untere Bergbehörde für die Zulassung von Betriebsplänen und für die Betriebsüberwachung zuständig.

Der Haushalt 2004/2005 umfasst:

	Ansatz 2003	Ansatz 2004	Ansatz 2005
Gesamteinnahmen	554.800 €	702.800 €	702.800 €
Gesamtausgaben	18.874.100 €	16.364.400 €	14.504.600 €
davon:			
Personalausgaben	5.456.700 €	5.388.400 €	5.468.700 €
Sachausgaben	13.289.900 €	10.769.200 €	8.936.100 €
Investitionen	127.500 €	206.800 €	99.800 €

Nachfolgend werden die wesentlichen Ausgaben aufgeführt:

4.2.1

Kapitel	08 110
Titel	511 11
Zweckbestimmung	Geräte und Ausstattungsgegenstände für die Durchführung der Bergaufsicht

	Ist-Ergebnis 2002	Ansätze 2003	Ansätze 2004	Ansätze 2005
	EURO			
Ansatz:	9.300	8.000	53.000	16.000
VE:		-	-	-

Die veranschlagten Mittel dienen der Ersatzbeschaffung von Lärm- und Vibrationsmessgeräten, die für die Tätigkeiten der Bergverwaltung dringend erforderlich sind.

4.2.2

Kapitel	08 110
Titel	535 10
Zweckbestimmung	Kosten für die Erstellung eines digitalen Rissarchivs

	Ist-Ergebnis 2002	Ansätze 2003	Ansätze 2004	Ansätze 2005
	EURO			
Ansatz:	0	300.000	300.000	300.000
VE:		-	-	-

Das bergbehördliche Rissarchiv ist die Grundlage für Informationen zur bergbaulichen Situation und als solche für Auskünfte und Stellungnahmen sowie insbesondere für die Ermittlung, Dokumentation und Beurteilung von Gefahrenstellen unverzichtbar. Eine Digitalisierung der Karten, die zum Teil aus dem 18. Jahrhundert stammen, ist dringend erforderlich, da die Karten in der Regel nur als Unikat vorliegen und im Fall eines Verlustes die Informationen unwiederbringlich verloren gingen.

Zudem unterliegen die Karten einem Alterungsprozess, der zu einem Verlust des Informationsgehaltes führt. Durch die Digitalisierung der Karten können untertägige Hohlräume exakt bestimmt werden, wodurch aufwendige Bohrarbeiten vermieden und somit dem Land NRW erhebliche Mehrkosten erspart bleiben.

4.2.3

Kapitel	08 110
Titel	536 20
Zweckbestimmung	Maßnahmen zur Abwehr von Gefahren aus verlassenen Grubenbauen

	Ist-Ergebnis 2002	Ansätze 2003	Ansätze 2004	Ansätze 2005
	EURO			
Ansatz:	1.483.000	2.000.000	2.500.000	2.500.000
VE:		-	-	-

Die Bergbehörden sind gemäß § 48 Abs. 4 des Ordnungsbehördengesetzes zuständig für Maßnahmen zur Abwehr von Gefahren aus verlassenen Grubenbauen, die nicht mehr der Bergaufsicht unterliegen. Der Ansatz wurde aufgrund der Erfahrungen der Vorjahre erhöht. Sofern ein zahlungsfähiger Ordnungspflichtiger ausgemacht werden kann, werden die Kosten bei Titel 119 10 erstattet.

4.2.4

Kapitel	08 110
Titel	536 30
Zweckbestimmung	Erkundung und Sicherung von Gefahrenbereichen des Altbergbaus

	Ist-Ergebnis 2002	Ansätze 2003	Ansätze 2004	Ansätze 2005
	EURO			
Ansatz:	3.669.100	9.600.000	6.500.000	4.750.000
VE:		-	-	-

Durchführung des Präventivprogramms zur Erkundung und Sicherung von rund 40.000 verlassenen Grubenbauen mit einem Finanzvolumen von insgesamt rund 38,3 Mio. €.

4.2.5

Kapitel	08 110
Titel	812 00
Zweckbestimmung	Erwerb von Geräten, Ausstattungs- und Ausrüstungsgegenständen im Inland

	Ist-Ergebnis 2002	Ansätze 2003	Ansätze 2004	Ansätze 2005
	EURO			
Ansatz:	0	45.000	30.500	30.000
VE:		-	-	-

Die ausgewiesenen Mittel werden für die Beschaffung einer Telekommunikationsanlage und eines Schallpegelmessgerätes (2004) sowie für den Erwerb moderner Messtechnik für die Bergämter (2005) benötigt.

4.2.6

Kapitel	08 110
Titel	538 91
Zweckbestimmung	Ausgaben für die IT

	Ist-Ergebnis 2002	Ansätze 2003	Ansätze 2004	Ansätze 2005
	EURO			
Ansatz:	3.400	25.000	185.000	125.000
VE:		-	-	-

Veranschlagt wurde hier die Anwendungsbetreuung für die Bergämter, die zukünftig durch das Gemeinsame Gebietsrechenzentrum (GGRZ) Köln vorgenommen werden soll sowie die Anschaffung eines Upgrade auf WIN und Office 2000.

4.2.7

Kapitel	08 110
Titel	812 91
Zweckbestimmung	Erwerb von Geräten, Ausstattungsgegenständen und Maschinen

	Ist-Ergebnis 2002	Ansätze 2003	Ansätze 2004	Ansätze 2005
	EURO			
Ansatz:	600	82.500	104.600	0
VE:		-	-	-

Die Mittel werden für die Ersatzbeschaffung von Servern für die Bergämter benötigt.

Bereich Landesplanung

5.1 Zu Kapitel 08 070: Landesplanung

Das Kapitel enthält Mittel, um die Aufgaben als Landesplanungsbehörde wahrnehmen zu können. Dazu gehört auch die institutionelle Förderung des Zentralinstituts für Raumplanung an der Universität Münster sowie der Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung (Ländergruppe NRW). Die Aufgabe der Landesplanung besteht darin, die raumbezogenen Anforderungen zur Entwicklung von Gewerbe- und Wohnbauflächen, von Erholungs- und Freizeitbereichen, von Verkehrsinfrastruktur, Lagerstätten, Energie- und Wasserversorgung sowie Entsorgung zukunfts-fähiger zu koordinieren. Die Landesplanungsbehörde wirkt darauf hin,

- dass bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen die Ziele der Raumordnung beachtet und die Grundsätze berücksichtigt werden,
- dass eine Abstimmung der raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen angrenzender Länder und Staaten erfolgt, die sich auf die Raumordnung im Lande Nordrhein-Westfalen auswirken können,
- dass den Erfordernissen des EU-Binnenmarktes Rechnung getragen wird.

5.1.1

Kapitel	08 070
Titel	526 01
Zweckbestimmung	Sachverständige

	Ist-Ergebnis 2002	Ansätze 2003	Ansätze 2004	Ansätze 2005
	EURO			
Ansatz:	6.400	-	40.000	40.000
VE:		-	-	-

Bei diesem Titel sind Mittel für die Verpflichtung qualifizierter Expertinnen und Experten in besonderen Fällen zur Beratung auf dem Gebiet der Landesplanung veranschlagt.

5.1.2

Kapitel	08 070
Titel	531 00
Zweckbestimmung	Veröffentlichungen und Dokumentationen

	Ist-Ergebnis 2002	Ansätze 2003	Ansätze 2004	Ansätze 2005
	EURO			
Ansatz:	21.300	20.000	20.000	20.000
VE:		-	-	-

Aus diesem Titel können Ausgaben für die Veröffentlichung von Publikationen zur Novelle des Landesplanungsrechts geleistet werden.

5.1.3

Kapitel	08 070
Titel	535 00
Zweckbestimmung	Beschaffung von Karten, Daten und Software für die Landesplanung

	Ist-Ergebnis 2002	Ansätze 2003	Ansätze 2004	Ansätze 2005
	EURO			
Ansatz:	-	72.200	72.200	72.200
VE:		-	-	-

Mit den veranschlagten Mitteln sollen

- der fallweise Ankauf von Vektordaten zur Bearbeitung aktueller Einzelprobleme, z.B. vom Geologischen Dienst, von der Landesanstalt für Ökologie, Bodenordnung und Forsten (LÖBF), vom Landesumweltamt (LUA) und von Fremdanbietern, z.T. auch weiterhin zur Digitalisierung vorhandener Vektordaten,
- der Ankauf von Software zur Verarbeitung von Daten aus dem Graphischen Informationssystem (GIS-Daten) und/oder anderen Graphikdaten auf PCs,
- die Vergabe von Aufträgen zur Bearbeitung und Umwandlung der vorhandenen Datenbestände für das neu beschaffte ESRI-GIS-System und dessen weiteren Ausbau und für Internet-Präsentation der Abteilung Landesplanung und Raumordnung

finanziert werden.

5.1.4

Kapitel	08 070
Titel	537 10
Zweckbestimmung	Raumwissenschaftliche Arbeiten und zur Erstellung von Planungsunterlagen

	Ist-Ergebnis 2002	Ansätze 2003	Ansätze 2004	Ansätze 2005
	EURO			
Ansatz:	317.100	423.200	460.000	505.000
VE:		775.000	400.000	400.000

Die Mittel sind vorgesehen für

- die Neufassung des Landesentwicklungsplanes NRW (Erarbeitung von Experten zur Ausgestaltung und Operationalisierung eines neuen Zielsystems),
- die raumordnerische Sicherung und Entwicklung von Freiraumfunktionen (Erstellung eines Gutachtens zur Entwicklung der fachlichen Funktionen der Gebietsentwicklungspläne),
- die Ko-Finanzierung der technischen Hilfe für das INTERREG III B-Programm „Nordwesteuropa“ (NWE),
- die Ko-Finanzierung von Durchführungsmaßnahmen (Projekte zur Raumentwicklung),
- die Entwicklung regionaler Gewerbeflächenkonzepte und Controlling/Monitoring-Systeme,
- die Überprüfung/Fortschreibung des Landesentwicklungsplans,
- die Fortsetzung des Projekts „High Speed Train (Hochgeschwindigkeitsverkehr auf der Schiene)“ durch verschiedene Anschlussprojekte,

- die Moderation im Bereich der interkommunalen Gewerbeflächenpolitik,
- die Entwicklung eines Raumkonzeptes für den künftigen Einwirkungsbereich des Steinkohlenbergbaus im Ruhrrevier,
- Prozessvertretungen,
- Gutachten über neue Aufgaben und Instrumente in der Raumplanung,
- Neugestaltung des Internetauftritts der Landesplanung.

Mehr wegen neuer Projekte im Rahmen der Ko-Finanzierung des INTERREG III B-Programms „Nordwesteuropa“ (NWE).

5.1.5

Kapitel	08 070
Titel	537 20
Zweckbestimmung	Planungen zur Sozialverträglichkeit im Zusammenhang mit dem Braunkohletageabbau (Umsiedlungsbeauftragter)

	Ist-Ergebnis 2002	Ansätze 2003	Ansätze 2004	Ansätze 2005
EURO				
Ansatz:	31.700	105.000	100.000	100.000
VE:		-	-	-

Der Ansatz umfasst die Finanzierung des Beauftragten der Landesregierung für Umsiedlungsfragen.

Die Landesregierung ist mit der Genehmigung des Braunkohlenplanes Garzweiler II im Jahre 1995 die Selbstverpflichtung eingegangen, die Funktion eines bzw. einer Beauftragten für Umsiedlungsfragen einzurichten.

5.1.6

Kapitel	08 070
Titel	541 10
Zweckbestimmung	Kosten internationaler Raumordnungskommissionen

	Ist-Ergebnis 2002	Ansätze 2003	Ansätze 2004	Ansätze 2005
	EURO			
Ansatz:	3.300	8.000	26.000	26.000
VE:		-	-	-

Mehr wegen der Intensivierung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit und des damit verbundenen Zuwachses an Aufgaben.

5.1.7

Kapitel	08 070
Titel	541 20
Zweckbestimmung	Aufwendungen für die Ministerkonferenz für Raumordnung

	Ist-Ergebnis 2002	Ansätze 2003	Ansätze 2004	Ansätze 2005
	EURO			
Ansatz:	700	5.000	7.700	7.700
VE:		-	-	-

Mehr wegen Aufgabenintensivierung.

5.1.8

Kapitel	08 070
Titel	541 30
Zweckbestimmung	Ausstellungen, Kongresse und Wettbewerbe

	Ist-Ergebnis 2002	Ansätze 2003	Ansätze 2004	Ansätze 2005
	EURO			
Ansatz:	2.200	95.000	100.000	70.900
VE:		-	-	-

Mit den veranschlagten Mitteln sollen finanziert werden:

- der Wettbewerb „Europäische Städte und Regionen“,
- die Durchführung von Symposien zu ausgewählten Themen der Landes- und Regionalplanung,
- der Wettbewerb „Monitoring und Controlling – Best Practice“.

5.1.9

Kapitel	08 070
Titel	685 20
Zweckbestimmung	Zuschüsse und Beiträge an Vereine und Organisationen

	Ist-Ergebnis 2002	Ansätze 2003	Ansätze 2004	Ansätze 2005
	EURO			
Ansatz:	233.500	226.400	195.900	180.000
VE:		-	-	-

Das Zentralinstitut für Raumplanung an der Universität Münster (ZIR) hat die Aufgabe, die wissenschaftlichen Grundlagen für die Raumplanung einschließlich der europarechtlichen Bezüge vornehmlich auf dem Gebiet der Rechtswissenschaft zu erforschen. Das Land unterstützt das Institut durch institutionelle Förderung zusammen mit dem Bund zu jeweils der Hälfte der Kosten. Die Landesplanungsbehörde ist im Kuratorium des Institutes vertreten und nimmt Einfluss auf das Arbeitsprogramm. Die Ergebnisse der rechtswissenschaftlichen Untersuchungen kommen auch dem Land NRW zugute.

Die Landesgruppe NRW der Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung (DASL) wird durch einen Zuschuss zu den Ausgaben der NRW-Geschäftsstelle in Dortmund unterstützt.

	2004	2005
Zuwendung ZIR	189.700 €	173.800 €
Zuwendung DASL	6.200 €	6.200 €

Weniger wegen der allgemeinen Einsparmaßnahmen.

5.1.10

Kapitel	08 070
Titel	812 00
Zweckbestimmung	Erwerb von Geräten, Ausstattungs- und Ausrüstungsgegenständen

	Ist-Ergebnis 2002	Ansätze 2003	Ansätze 2004	Ansätze 2005
	EURO			
Ansatz:	3.100	18.000	16.100	18.000
VE:		-	-	-

Die Mittel werden benötigt für die Beschaffung eines Servers. Die kontinuierliche Erneuerung des Rechners und der Peripherie-Geräte für die graphische DV ist bei den vorliegenden kurzen Zyklen des Technischen Fortschritts weiter dringend notwendig.

Geologischer Dienst NRW
- Landesbetrieb -

6.1 Zu Kapitel 08 130: Geologischer Dienst - Landesbetrieb -

Im Kapitel 08 130 sind ausschließlich die Ausgaben des Landes NRW für den Geologischen Dienst NRW - Landesbetrieb- veranschlagt.

Der Geologische Dienst NRW (ehemals Geologisches Landesamt NRW) wird seit 2001 als Landesbetrieb geführt. Nach der Betriebssatzung vom 26.11.2000 ist der Landesbetrieb mit Sitz in Krefeld die zentrale geowissenschaftliche Einrichtung des Landes Nordrhein-Westfalen.

Seine wesentlichen Aufgaben sind die Bewertung und Bereitstellung von Daten auf allen Gebieten der Geowissenschaften wie Geologie, Lagerstättenkunde, Hydrogeologie, Ingenieurgeologie, Bodenkunde, Geochemie und Geophysik. Er unterhält Fachinformationssysteme, die Auskunft geben über den Aufbau, die Zusammensetzung, Eigenschaften und das Verhalten des Untergrundes. Damit stellt der Geologische Dienst NRW den Planungsbehörden, den Unternehmen sowie den Bürgern planungsrelevante Unterlagen bezüglich Schutz und Nutzung von Boden, Grundwasser, Baugrund, geothermischer Energie und Rohstoffen zur Verfügung.

Der Geologische Dienst NRW betreibt außerdem ein Erdbebenüberwachungssystem, bewertet das Erdbebenrisiko in Nordrhein-Westfalen und ermittelt Daten zur Risikovorsorge bei Gefahren, die vom Untergrund ausgehen, insbesondere von Erdbeben, Erdbrüchen, Bodenerosionen und Hangrutschungen.

Der Landesbetrieb, der nach der Betriebssatzung seine Aufgaben zumindest mit dem Ziel der Kostendeckung durchzuführen hat, soll sich zu einem modernen Dienstleister an der Schnittstelle zwischen Verwaltung, Wirtschaft und Wissenschaft fortentwickeln. Er bietet Grund- und Dienstleistungen an. Grundleistungen, u.a. die geowissenschaftliche Landesaufnahme, liegen im Allgemeininteresse und werden im Rahmen der Daseinsvorsorge unentgeltlich bereitgestellt. Dienstleistungen, u.a. qualifizierte Beratungen, werden auf vertraglicher Grundlage abgewickelt und den Auftraggebern (Dienststellen der Landesverwaltung und Dritten) in Rechnung gestellt.

Die Dienststellen der Landesverwaltung sind nach der LeistungsabnahmeVO GD vom 12.01.2001 verpflichtet, die Leistungen des Geologischen Dienstes bis 2006 in dem bisherigem Umfang abzunehmen und zu bezahlen.

Die Wirtschaftsführung des Landesbetriebs richtet sich nach den für Landesbetriebe maßgebenden Bestimmungen der Landeshaushaltsordnung sowie den hierzu ergangenen Verwaltungsvorschriften.

Die Einnahmen und Ausgaben des Landesbetriebs enthält der Wirtschaftsplan.

Die Entwürfe der Wirtschaftspläne 2004/2005 umfassen:

1. Erfolgsplan	Ansatz 2003 in €	Plan 2004 in €	Plan 2005 in €
Gesamterträge	17.700.200	17.003.300	17.083.400
Davon:			
- Umsatzerlöse	3.382.500	3.319.000	3.362.000
- Zuführungen des Landes	14.226.900	13.664.300	13.701.400
- Sonstige betriebliche Erträge	90.800	20.000	20.000
Gesamtaufwendungen	17.695.600	16.998.700	17.078.800
Davon:			
- Materialaufwand	100.000	100.000	100.000
- Bezogene Leistungen	200.000	934.900	871.100
- Personalaufwand	13.999.200	13.325.500	13.362.700
- Abschreibungen	628.900	740.000	740.000
- Sonstige betriebliche Aufwendungen	2.767.500	1.898.300	2.005.000
Betriebliches Ergebnis	4.600	4.600	4.600
Sonstige Steuern	4.600	4.600	4.600
Jahresüberschuss-/ fehlbetrag	0	0	0

Umsatzerlöse

Die für 2004 geplanten Umsatzerlöse in Höhe von 3,3 Mio. € sehen Entgelte für Leistungen gegenüber anderen Ressorts (2,9 Mio. €), Gemeinden/Gemeindeverbänden (0,1 Mio. €), privaten Dritten (0,2 Mio. €) sowie aus Veröffentlichungen (0,1 Mio. €) vor. Für 2005 setzen sich die geplanten Umsatzerlöse in Höhe von 3,4 Mio. € wie folgt zusammen: Andere Ressorts (2,9 Mio. €), Gemeinden/Gemeindeverbände (0,1 Mio. €), private Dritte (0,2 Mio. €) sowie Veröffentlichungen (0,1 Mio. €).

Zuführungen des Landes für den laufenden Betrieb

Die Minderung gegenüber 2003 ist insbesondere durch geringere Personalkosten infolge der Realisierung von kw-Vermerken begründet.

Sonstige betriebliche Erträge

Der höhere Ansatz in 2003 ist durch die Ausweisung von Veröffentlichungserlösen begründet. Um eine Übereinstimmung mit der Darstellung im Jahresabschluss zu erreichen, wird ab 2004 ein separater Ansatz „Erlöse aus Veröffentlichungen“ ausgebracht.

Bezogene Leistungen

Für 2003 ist hier der Aufwand für Gas, Wasser, Strom und Heizung mit 0,2 Mio. € veranschlagt. Im Jahresabschluss müssen unter dieser Position allerdings die produktbezogenen Fremdleistungen verbucht werden. Um eine Übereinstimmung zu erreichen, sind hier ab 2004 die Aufwendungen für Fremdleistungen veranschlagt. Der Aufwand für die Versorgungskosten wird in der Position „Sonstige betriebliche Aufwendungen“ (Raum- und Gebäudekosten) angesetzt.

Sonstige betriebliche Aufwendungen

Hierunter fallen Aufwendungen für Leistungen des LBV, des LDS, der Bezirksregierung Düsseldorf und für Raum- und Gebäudekosten, Versicherungen und Beiträge, Kfz-Kosten, Werbekosten, Reisekosten, Reparatur und Instandhaltung BGA, Porto, Telefon, Rundfunk, Tagungen und Schulungen sowie übrige sonstige Aufwendungen.

Die wesentlichen Veränderungen gegenüber dem Ansatz 2003 sind in der abweichenden Darstellung begründet. Bis einschließlich 2003 waren die Fremdleistungen (s.o. „Bezogene Leistungen“) unter „Sonstige betriebliche Aufwendungen“ aufgeführt.

2. Finanzplan	Ansatz 2003 in €	Plan 2004 in €	Plan 2005 in €
Finanzbedarf	988.300	927.900	740.000
Davon:			
- Fahrzeuge	18.500	113.500	30.000
- Betriebs- und Geschäftsausstattung	969.800	814.400	710.000
Deckungsmittel	988.300	927.900	740.000
Davon:			
- Abschreibungen	628.900	740.000	740.000
- Zuführung des Landes	359.400	187.900	0

Fahrzeuge

Die Investitionen für Fahrzeuge sehen Ersatzbeschaffungen vor (2004 ein Bohrfahrzeug und ein PKW; 2005 ein Messfahrzeug).

Betriebs- und Geschäftsausstattung

Es handelt sich insbesondere um notwendige Investitionen im Hardware und Softwarebereich (Neu- und Ersatzbeschaffungen) sowie eine neue Telefonanlage.

Die Zuführungen des Landes für Investitionen halbieren sich 2004 gegenüber dem Vorjahr auf 0,2 Mio. €. In 2005 wird der Investitionsbedarf allein aus verdienten Abschreibungen des laufenden Jahres finanziert werden. Zuführungen des Landes für Investitionen sind dann nicht mehr vorgesehen.

**Personalhaushalt im Geschäftsbereich des
Ministeriums für Verkehr, Energie und Landesplanung**

7.1 Allgemeines

Der Entwurf des Personalhaushalts 2004/2005 ist wie in den Vorjahren unter dem Gesichtspunkt aufgabenkritischer Überprüfung des Stellenbestandes aufgestellt worden.

Aufgrund der Einführung der gestaffelten 41-Stunden-Woche für Beamte und des Wegfalls des AZV-Tages wurden bei Kapitel 08 020 für den gesamten Einzelplan 08 insgesamt 129 neue kw-Vermerke zum 31.12.2004 ausgewiesen.

Der Stellenplan sieht gegenüber dem Haushalt 2003 im Haushalt **2004** einen **Abgang von 226 Stellen und 3 Stellenverlagerungen** und im Haushalt **2005** einen **Abgang von 3 Stellen** vor.

Der Gesamtstellenbestand beläuft sich nunmehr im Haushalt 2004 auf 7.838 Stellen und im Haushalt 2005 auf 7.835 Stellen.

Außerdem wurden - entsprechend dem Kabinettsbeschluss vom 08.09.2003 und den Vorgaben des Finanzministeriums - die Plätze für Auszubildende um insgesamt 48 Stellen reduziert.

Die insgesamt 7838 Stellen (HH 2004) und 7.835 Stellen (HH 2005) verteilen sich wie folgt:

	Veränderungen		
	2005	2004	2003 zu 2005
Ministerium	325	325	- 1
Bezirksregierungen	471	471	-
Landesbetrieb Straßenbau	6.703	6.703	- 212
Bergämter	123	123	-
Geologischer Dienst - Landesbetrieb	213	216	- 19
Gesamt	7.835	7.838	- 232

Im Übrigen sind erhebliche Stellenumshiftungen unmittelbar erfolgt bzw. vorgesehen (z.B. Umwandlung von Planstellen in Stellen mit niedrigerer Besoldungsgruppe bzw. Ausweisung entsprechender ku-Vermerke).

7.2 Ministerium

Das MVEL nimmt ab dem Haushaltsjahr 2001 am Modellversuch "Personalausgabenbudgetierung" in der Ministerialverwaltung teil.

Im Ministerium sind alle kw-Vermerke aus der Organisationsuntersuchung erfüllt - mit Ausnahme von 8 Pförtnerstellen, die unter dem Vorbehalt einer ressortübergreifenden Entscheidung zur Privatisierung stehen -.

7.3 Bezirksregierungen

Im Kapitel 08 020 Titelgruppe 67 sind alle kw-Vermerke realisiert. Offen sind noch einige ku-Vermerke in niedrigere Besoldungsgruppen.

7.4 Landesbetrieb Straßenbau

Der Personalhaushalt des Landesbetriebs Straßenbau wurde erstmals in der Ergänzung des Haushalts 2001 in Kapitel 08 084 dargestellt und umfasste seinerzeit 7.075 Stellen. Der Stellenbestand beläuft sich im Haushalt 2004/2005 noch auf insgesamt 6.703 Stellen. Mithin wurden bisher 372 Stellen abgebaut (5,26 %), und zwar wurden im Haushalt 2003 insgesamt 160 und im Haushalt 2004 insgesamt 210 Planstellen und Stellen unmittelbar in Abgang gestellt; 2 Stellen wurden verlagert. Außerdem wurden bisher 24 Planstellen in niedrigere Besoldungsgruppen umgewandelt.

7.5 Bergämter

Die aufgrund der Organisationsuntersuchung im Haushalt 1994 ausgewiesenen 49 kw-Vermerke im Bereich der nachgeordneten Bergverwaltung sind alle realisiert.

7.6 Geologischer Dienst - Landesbetrieb -

Auf der Grundlage des 2. ModernG wurde das Geologische Landesamt zum 01.01.2001 in einen Landesbetrieb umgewandelt. Mit der Kabinettentscheidung zur Umsetzung der Organisationsuntersuchung sind im Kapitel 08 130 ab 01.01.2001 insgesamt 55 kw-Vermerke ausgebracht worden, von denen bis zum Jahr 2004 insgesamt 50 Stellen und bis zum Jahr 2005 insgesamt 53 Stellen durch Vollzug von kw-Vermerken in Abgang gestellt werden. Es verbleiben somit noch 2 zu realisierende kw-Vermerke.

121

8.

Sonstiges

8.1

Kapitel	08 020
Titel	526 01
Zweckbestimmung	Sachverständige

	Ist-Ergebnis 2002	Ansätze 2003	Ansätze 2004	Ansätze 2005
	EURO			
Ansatz:	188.000	203.400	203.400	203.400
VE:		105.000	105.000	105.000

Die Mittel sind für Untersuchungen, Beschaffung von Daten, demoskopische und sonstige empirische Erhebungen und Analysen, wissenschaftliche Symposien, Fachveranstaltungen und Vorträge vorgesehen, die die Grundlagen für infrastrukturpolitische Entscheidungen und Maßnahmen bilden. Aus den Mitteln können auch Kosten für die Veröffentlichung und Präsentation der Untersuchungsergebnisse gedeckt werden.

Unter anderem dienen die Mittel dazu, externe Sachverständige bei der Abfassung von Gutachten und Expertisen im Bereich der allgemeinen Verkehrs- und Energiepolitik sowie Landesplanung einzuschalten.

Ebenso werden aus dem Titel Dokumentationen von Fachveranstaltungen zu o.g. Themenbereichen publiziert.

8.2

Kapitel	08 020
Titel	531 10
Zweckbestimmung	Veröffentlichungen, Dokumentationen und Veranstaltungen

	Ist-Ergebnis 2002	Ansätze 2003	Ansätze 2004	Ansätze 2005
	EURO			
Ansatz:	274.900	335.000	335.000	335.000
VE:		60.000	60.000	60.000

Veröffentlichungen des Ministeriums sowie der öffentlichen Information dienende Maßnahmen, insbesondere durch den Einsatz moderner Medien, Ankauf, Herstellung und Verbreitung von Informationsmaterial und Kosten der Erfassung und Veröffentlichung von statistischen Werten und Anschauungsmaterial von öffentlichem Interesse. Symposien, Foren, Dialogreihen, workshops, Wirtschaftsgespräche und Wettbewerbe. Betreuung von Besuchern und Besuchergruppen.

Unter anderem werden aus diesem Titel Gestaltung (redaktionell und grafisch), Druck, Vertrieb und Lagerung diverser Broschüren, die Pflege des Internet- und des Intranet-Angebots des MVEL, Kosten des Bildmaterials für Presseveröffentlichungen und Dokumentationen, Organisation, Planung und Durchführung von Veranstaltungen (veranstaltungsbezogene Kosten wie z.B. Tontechnik und Beschallungsanlagen, Beleuchtung, Imbiss etc) getragen.