



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

Der Minister

An den  
Präsidenten des  
Landtags Nordrhein-Westfalen  
40221 Düsseldorf

Haroldstraße 4  
40190 Düsseldorf

Telefon +49 (0) 2 11 / 837 - 02  
Durchwahl +49 (0) 2 11 / 837 - 2485  
Telefax +49 (0) 2 11 / 837 - 2200

Datum

12. Dezember 2000

Aktenzeichen (bei Antwort bitte angeben)

I B 3 (BdH) 12-00/2001

für den Verkehrsausschuss und  
den Haushalts- und Finanzausschuss 170-fach

**Beratung des Haushaltsentwurfs 2001  
Einführung in den Einzelplan 08  
- Bereich Verkehr -**



Sehr geehrter Herr Landtagspräsident,

hiermit übersende ich 170 Exemplare der "Einführung in den Entwurf des Haushaltsplanes für das Haushaltsjahr 2001, Einzelplan 08 - Bereich Verkehr -".

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

Mit freundlichen Grüßen

(Ernst Schwanhold)

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

**Vorlage an den  
den Verkehrsausschuss  
und den  
Haushalts- und Finanzausschuss  
des Landtags NRW**

**Einführung  
in den  
Entwurf des Haushaltsplans 2001**

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

## I n h a l t s v e r z e i c h n i s

	Seite
<b>1. Allgemeine Übersicht zum Einzelplan 08</b> .....	<b>3</b>
1.1 Volumen des Einzelplans 08 .....	3
1.2 Volumen des Verkehrshaushalts .....	4
<b>2. Ausbau der Mobilität</b> .....	<b>6</b>
2.1 Integrierte Gesamtplanung für Nordrhein-Westfalen .....	6
2.2 Mobil NRW .....	10
2.3 Metrorapid .....	15
2.4 Schienengüterverkehrskonzept .....	16
2.5 Kommission "Zukunft der Bahn in NRW" .....	17
2.6 Nichtbundeseigene Eisenbahnen (NE) .....	18
2.7 Förderung der Schifffahrt .....	21
<b>3. Öffentlicher Personennahverkehr</b> .....	<b>23</b>
3.1 Transfermittel des Bundes zur Förderung des regionalisierten öffentlichen Personennahverkehrs und ihre Verwendung .....	24
3.2 Ausbau der Infrastruktur .....	26
3.3 Verbesserung der Zusammenarbeit im ÖPNV .....	27
3.4 Förderung der Verkehrsunternehmen zur Verbesserung ihrer wirtschaftlichen Lage .....	28
3.5 Ausbau des S-Bahn-Netzes sowie Einzelmaßnahmen .....	30
3.6 Behindertengerechte Haltepunkte .....	31
3.7 Park + Ride und Bike + Ride .....	31
3.8 Integraler Taktfahrplan (ITF) .....	31
3.9 Sicherheit und Service .....	32
<b>4. Straßen- und Brückenbau</b> .....	<b>32</b>
4.1 Ausbau der Bundesfernstraßen .....	32
4.2 Investitionen in das Landesstraßennetz .....	35
4.3 Kommunaler Stadtverkehr .....	37
4.4 Sicherheit im Straßenverkehr .....	40
4.5 Telematik im Bundes- und Landesbereich .....	41
<b>5. Luftinfrastruktur</b> .....	<b>42</b>
<b>6. Personalhaushalt des Geschäftsbereichs des MWMEV</b> .....	<b>45</b>

# 1. Allgemeine Übersicht zum Einzelplan 08

## 1.1 Volumen des Einzelplans 08

- Gesamthaushalt

Ausgaben lt. Haushaltsentwurf 2001	6.624,5 Mio. DM
Ausgaben lt. Haushalt 2000	<u>6.629,3 Mio. DM</u>
Weniger	4,8 Mio. DM

- Wirtschaftshaushalt (Kapitel 08 030 bis 08 060)

Ausgaben lt. Haushaltsentwurf 2001	2.256,3 Mio. DM
Ausgaben lt. Haushalt 2000	<u>2.237,4 Mio. DM</u>
Mehr	18,9 Mio. DM

- Verkehrshaushalt (Kapitel 08 080 bis 08 084)

Ausgaben lt. Haushaltsentwurf 2001	4.124,5 Mio. DM
Ausgaben lt. Haushalt 2000	<u>4.144,3 Mio. DM</u>
Weniger	19,8 Mio. DM

- Allgemeiner Bereich (Kapitel 08 010, 08 020 und 08 110 bis 08 900)

Ausgaben lt. Haushaltsentwurf 2001	243,8 Mio. DM
Ausgaben lt. Haushalt 2000	<u>247,7 Mio. DM</u>
Weniger	3,9 Mio. DM

## 1.2 Volumen des Verkehrshaushaltes

Von den Gesamtausgaben 2001 entfallen aus dem Bereich des Verkehrshaushaltes auf

• Allgemeine Bewilligungen Verkehr (Kapitel 08 080)	13,8 Mio. DM
• Förderung der Eisenbahnen und des öffentlichen Nahverkehrs (Kapitel 08 081)	3.245,0 Mio. DM
• Angelegenheiten der Luftfahrt (Kapitel 08 082)	24,2 Mio. DM
• Angelegenheiten der Schifffahrt (Kapitel 08 083)	15,6 Mio. DM
• Straßen- und Brückenbau (Kapitel 08 084)	<u>825,9 Mio. DM</u>
Summe Verkehrshaushalt 2001	4.124,5 Mio. DM

Für 2000 waren Ausgaben in Höhe von 4.144,3 Mio. DM veranschlagt, sodass sich die im Haushaltsplanentwurf 2001 für den Verkehrsbereich eingestellten Gesamtausgaben gegenüber dem Vorjahr insgesamt gesehen nur geringfügig um 19,8 Mio. DM (= ./.. 0,48 %) vermindern.

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

Die Gesamtausgaben für die Eisenbahnen und den öffentlichen Personennahverkehr betragen 3.245,0 Mio. DM; sie erhöhen sich im Vergleich zum Haushalt 2000 mit Gesamtausgaben von 3.209,6 Mio. DM um 35,4 Mio. DM (= + 1,1 %).

Diese Erhöhung resultiert aus dem Saldo folgender Mehr- und Minderausgaben:

- Aus Regionalisierungs- und GVFG-Mitteln des Bundes zu zahlende Ausgaben für Eisenbahnen und ÖPNV + 73,1 Mio. DM
- Aus Bundesmitteln zu zahlende Flughafenanbindung Köln/Bonn - 23,0 Mio. DM
- Gemeinwirtschaftliche Leistungen - 8,0 Mio. DM
- Nichtbundeseigene Eisenbahnen - 4,7 Mio. DM

#### 1.2.2 Zu Kapitel 08 082: Angelegenheiten der Luftfahrt

Die Ausgaben für Luftfahrtangelegenheiten gehen gegenüber 2000 um rund 3,4 Mio. DM (= ./ . 12,4 %) zurück; sie sind auf das unabdingbar notwendige Maß begrenzt und beruhen fast ausschließlich auf gesetzlicher Grundlage.

#### 1.2.3 Zu Kapitel 08 083: Angelegenheiten der Schifffahrt

Die Ausgaben sind bedarfsgerecht veranschlagt; sie gehen gegenüber dem Vorjahr um 1 Mio. DM zurück.

#### 1.2.4 Zu Kapitel 08 084: Straßen- und Brückenbau

Die Gesamtausgaben für den Straßen- und Brückenbau sind für 2001 mit 825,9 Mio. DM veranschlagt und liegen um 51,1 Mio. DM (= - 5,8 %) unter dem Ansatz 2000 mit 877,0 Mio. DM.

Im Vergleich zu 2000 ergeben sich nennenswerte Veränderungen bei folgenden Positionen:

- Für Straßenverkehrszählungen ist der Bedarf 2001 um 1,35 Mio. DM geringer als im Vorjahr.
- Die aus Bundesfinanzhilfen zu zahlenden Zuweisungen für den kommunalen Straßenbau sinken entsprechend dem Rückgang der Zweckzuweisungen des Bundes um rund 1,7 Mio. DM.
- Den Zwängen der Haushaltskonsolidierung folgend mussten die Ansätze für den kommunalen Radwegebau um 5,0 Mio. DM zurückgenommen werden.
- Die Investitionsausgaben für die Landesstraßen und für den Radwegebau an bestehenden Landesstraßen mussten aus Gründen der Haushaltskonsolidierung gegenüber dem Haushalt 2000 um 43,1 Mio. DM gekürzt werden.

## **2. Ausbau der Mobilität**

### **2.1 Integrierte Gesamtverkehrsplanung für Nordrhein-Westfalen**

Der Landtag hat am 13. April 2000 das Gesetz zur Integrierten Gesamtverkehrsplanung beschlossen, mit dem grundlegenden Ziel, eine nachhaltige Mobilität unter Beachtung insbesondere der Grundsätze von Raumordnung und Landesplanung zu gewährleisten. Diesem Gesetzesauftrag entsprechend berücksichtigen die bei Kapitel 08 080 Titelgruppe 70 mit 3,9 Mio. DM veranschlagten Gesamtausgaben Teilbeträge für die Entwicklung einer Integrierten Gesamtverkehrsplanung. In seiner Regierungserklärung vom 30. August 2000 hat Herr Ministerpräsident Clement die Grundzüge

und Zielsetzungen dieser Integrierten Gesamtverkehrsplanung dargestellt: "So wollen wir mit einer Integrierten Gesamtverkehrsplanung die Potenziale der verschiedenen Verkehrsinfrastrukturen und Verkehrsträger in Nordrhein-Westfalen bündeln. Der Erhalt und zielgerichtete Ausbau der Infrastruktur, eine bessere Abstimmung der verschiedenen Verkehrsträger, die Optimierung der Schnittstellen und die Nutzung neuer Verkehrstechniken sind Voraussetzungen dafür, dass wir unsere Spitzenposition behaupten können." Die Arbeit der Landesregierung zur Entwicklung einer Integrierten Gesamtverkehrsplanung knüpft an die Ergebnisse der Enquête-Kommission des Landtages zur *Zukunft der Mobilität* an und wird insbesondere gekennzeichnet sein durch:

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

Sie wird flankiert durch die Verwaltungsstrukturreform, die mit dem 2. Modernisierungsgesetz unter Art. 9 die Integrierte Gesamtverkehrsplanung gesetzlich regelt.

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

Schon wegen der klaren Dominanz der Bundesverkehrswege bei der Verkehrsleistung ist eine integrierte Gesamtverkehrsplanung oh-

ne detaillierte Abstimmung mit der Bundesplanung undenkbar. Auch die Weiterentwicklung der Prognosemethodik für eine integrierte Gesamtverkehrsplanung auf Bundesebene ist für die Planung auf Landesebene von entscheidender Bedeutung. Erste Ergebnisse einer aktualisierten Verkehrsprognose und Vorschläge zu einer modernisierten Methodik liegen auf Bundesebene inzwischen vor. Zur Wahrnehmung der Landesinteressen bei der Bundesverkehrswegeplanung soll das Verfahren zur Integrierten Gesamtverkehrsplanung in NRW parallel zur Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans laufen.

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

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

Dazu soll ein modulares Verfahren entwickelt werden, dessen einzelne Module

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

Leitgedanke für den Gesamtverkehrsplan ist, dass die verschiedenen Verkehrsträger entsprechend ihren jeweiligen Stärken gemeinsam zur Bewältigung der Verkehrsnachfrage beitragen. In die Gesamtplanung des Landes werden die Luftverkehrskonzeption des Landes, das Güterverkehrskonzept und die Bedarfsplanungen für Straße und Schiene integriert.

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

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

Verkehrsplanung in Nordrhein-Westfalen ist die Erweiterung, Verbesserung und Ertüchtigung einer in Jahrzehnten gewachsenen und bereits heute außerordentlich dichten Infrastruktur. Bei der Integrierten Gesamtverkehrsplanung geht es um die Ergänzung und Verbesserung dieser vorhandenen Infrastruktur. Die Planung

muss daher auf einer sorgfältigen Erfassung des Infrastrukturbestandes der verschiedenen Verkehrsträger fußen. Die entsprechenden Netzinformationen müssen für eine integrierte Planung jederzeit verfügbar, skalierbar und kompatibel aufbereitet sein. Dazu wird die digitale vektorielle Erfassung der gesamten NRW-Verkehrsinfrastruktur vorbereitet.

## **2.2 Mobil NRW**

(Kapitel 08 080 Titelgruppe 61)

Ein leistungsfähiges und umweltverträgliches Verkehrssystem ist in unserer hoch industrialisierten und arbeitsteilig organisierten Volkswirtschaft ein Schlüsselement für Wachstum und Beschäftigung. Transport im weitesten Sinn ist das Bindeglied zwischen Industrie, Gewerbe, Handel und Verbrauchern. Dabei sind die Verkehrsträger nicht einzeln zu sehen. Mit der Initiative soll erreicht werden, dass sie gemeinsam und nicht gegeneinander ihre Beiträge zur Bewältigung der Mobilität von heute und zu ihrer Weiterentwicklung in den kommenden Jahren leisten - jedes Verkehrsmittel dort, wo es am besten geeignet ist. Die Schnittstellen der Verkehrsträger rücken weit mehr als bisher in den Mittelpunkt. Mobilität ist gewollt.

Deshalb muss Verkehr akzeptiert und müssen Infrastrukturen bereitgestellt werden,

- die bedarfsgerecht ausgebaut und sicher sind und
- die dem Land und der Wirtschaft die notwendigen Chancen im Wettbewerb mit anderen Regionen geben.

Die entscheidenden Grundlagen für die Mobilität werden durch leistungsfähige Verkehrsinfrastrukturen für alle Verkehrsträger geschaffen. Eine effiziente Verkehrsinfrastruktur ist Grundlage für ein leistungsfähiges Verkehrssystem. Sie ist ein überaus

wichtiger Faktor für Produktivität, Wettbewerbsfähigkeit, Standortattraktivität und Beschäftigung. Gleichzeitig verringert eine gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur die Umweltbelastungen und das Verkehrsunfallgeschehen.

Der Ausbau der Infrastruktur allein reicht aber nicht. Die bereits vorhandenen Kapazitäten der Verkehrsinfrastruktur müssen besser genutzt werden. Durch Weiterentwicklung der Telematik und die Entwicklung von Mobilitätsmanagementsystemen sollen die Nutzung der Verkehrswege optimiert, Logistikkonzepte vorangetrieben, die Verkehrssicherheit erhöht und das Informationsangebot für die Kunden verbessert werden.

Die wesentlichen Aufgaben der Mobilitätsinitiative sind die Förderung

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

Wichtige Ziele der Mobilitätsinitiative sind:

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

Die Arbeit der Initiative ist in vier Module unterteilt worden:

1. Landesinitiative Der Neue Nahverkehr NRW
2. Landesinitiative Logistik NRW
3. Landesinitiative Verkehrsinfo NRW
4. Landesinitiative Bahntechnik NRW

Die Wissens- und Erfahrungsbasis wird sich im Internet im Rahmen der Aktivitäten der Landesinitiative **Der Neue Nahverkehr NRW** zu einer der bedeutendsten Informations- und Kontaktquellen der Fachplanung entwickeln. In den Rubriken

- "Neue Angebote/Organisation",
- "Information, Service, Sicherheit" und
- "Technik und Infrastruktur"

werden mehr als 20 besonders wichtige Aktionsfelder im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs behandelt. Das sind z.B. Integraler Takt-Fahrplan (ITF), Zukunftstarif NRW, Gemeinschaftsverkehre, Mobilitätsmanagement, Fahrgastinformationssysteme, elektronisches Ticketing, Regiofunk etc. Die Landesinitiative "Der Neue Nahverkehr NRW" ist in laufende Pilotprojekte, z.B. in die NRW-Hotline beratend eingebunden.

Die verbesserte Information aller am Verkehr Beteiligten unter Nutzung moderner Informationstechnologien ist eine Möglichkeit, dem Verkehrsteilnehmer eine für ihn optimale Nutzung des Verkehrssystems im Hinblick auf die

- Wahl des Fahrtzeitpunktes,
- Wahl des Verkehrsmittels und
- Wahl der Route im Verkehrsnetz

zu ermöglichen.

Die **Landesinitiative Verkehrsinfo NRW** will dazu beitragen, die heute schon vorhandenen Verkehrsinformationen im Land NRW zu bündeln, den Zugang zu diesen Informationen deutlich zu verbessern und die Informationsdienstleistungen langfristig zu erweitern und zu verbessern.

Die Logistikbranche ist eine der führenden Wachstumsbranchen in Nordrhein-Westfalen. Mit 10.000 Unternehmen, die 200.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigen, gehört die Logistikbranche zu den größten Branchen in NRW. Gleichzeitig steht die mittelständisch geprägte Logistikbranche vor der Herausforderung, bei sinkenden Transporterlösen zusätzliche Serviceleistungen für spezielle Kundenwünsche anbieten zu müssen. Sie zu bewältigen, erfordert mit den rasanten Entwicklungen im e-business und auf den Handels- und Transportmärkten Schritt zu halten und immer wieder maßgeschneiderte Einzellösungen für den Kunden anbieten zu können. Dafür müssen strukturelle Schwächen und Hemmnisse überwunden werden. Hier möchte die **Landesinitiative Logistik NRW** helfen durch

- Förderung innovativer Logistikunternehmen,
- Kooperationen mit Forschungseinrichtungen in Nordrhein-Westfalen und
- Aus- und Weiterbildung in der Logistikbranche.

Die erfolgreiche **Landesinitiative Bahntechnik NRW** wird als Bestandteil der Mobilitätsinitiative weitergeführt.

Für das Land NRW ist die Bahntechnik ein wichtiger Hoffnungsträger für Wachstum und Beschäftigung. Die Bahntechnik steht heute - wie andere Bereiche auch - vor weit reichenden strukturellen Herausforderungen, die vermutlich zu erheblichen Anpas-

sungen führen werden. Zu nennen sind hier die Stichworte Konzentrationsprozesse und Produktionsverlagerungen als spezifische Ausprägung der Globalisierung der Märkte.

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

Zu den Aufgaben der Landesinitiative Bahntechnik gehören

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

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

- die Entwicklung und Erprobung einer realitätsnahen Simulation des Probetriebs von Schienenfahrzeugen im ÖPNV zur Absicherung der Betriebstauglichkeit,

- die Förderung des Exportpools Nordamerika zur Erschließung des nordamerikanischen Marktes für mittelständische Unternehmen der nordrhein-westfälischen Bahntechnikbranche,
- die Entwicklung schalloptimierter Radkonstruktionen und
- die Entwicklung von Netzwerken für neue Märkte bei Nichtbundes-eigenen Eisenbahnen (NE-Bahnen).

Das wichtigste Highlight der Landesinitiative Bahntechnik ist die rail#tec, die im November 2001 zum dritten Mal stattfinden wird. Schon jetzt ist die rail#tec ein sehr begehrtes come-together der Branche.

### **2.3 Metrorapid**

Ziel des **METRO RAPID-Projekts** ist es, für den größten deutschen Ballungsraum, das Ruhrgebiet, ein regionales Verkehrsangebot zu schaffen, das diesen Raum mit seinen rund zehn Millionen Einwohnern erstmals als Metropolregion erfahrbar macht. Die schnelle, pünktliche, leise und stadtverträgliche Magnetschwebetechnik ist dazu besonders gut geeignet. Sie schafft ein attraktives Angebot, das gerade auch ein Anreiz für zahlreiche Autofahrer ist, auf ein schnelleres und stadtverträglicheres Verkehrsmittel umzusteigen.

Die Bundesregierung hat im Oktober 2000 entschieden, dass der nordrhein-westfälische Projektvorschlag gemeinsam mit dem Vorschlag des Landes Bayern im Rahmen einer Machbarkeitsstudie weiter geplant werden soll. Die Machbarkeitsstudie soll vom Bund und den beiden Ländern gemeinsam finanziert werden. Die Überlegungen des Bundesverkehrsministeriums laufen darauf hinaus, dass der Bund 50 Prozent der Ausgaben, jedes der beiden Länder 25 Prozent übernehmen soll.

Für die Machbarkeitsstudie ist eine Laufzeit von rund 13 Monaten vorgesehen. Das Bundesverkehrsministerium hat die Machbarkeitsstudie europaweit ausgeschrieben. Die bis zum 17. Oktober 2000 beim Bund eingegangenen Angebote werden ausgewertet.

Schätzungen des Bundes gehen davon aus, dass die Ausgaben für die Machbarkeitsstudie bei einer Größenordnung von 20 Mio. DM liegen dürften. Der Anteil des Landes beliefe sich dann auf etwa 5 Mio. DM; er soll aus Regionalisierungsmitteln (Kapitel 08 081, Titel 631 00) mit Beträgen in Höhe von 3 Mio. DM in 2001 und 2 Mio. DM in 2002 finanziert werden. Diese Kostenschätzungen können erst nach Auswertung der Ausschreibung präzisiert werden.

#### **2.4 Schienengüterverkehrskonzept**

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

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

Das Gutachten soll zum Jahreswechsel 2000/2001 vorliegen. Auf der Basis seiner Ergebnisse sollen in einer weiteren Untersu-

chung insbesondere ein Bedarfs- bzw. Ausbauplan für den Güterverkehr erstellt und zukünftige Organisationsstrukturen entwickelt werden.

Die Notwendigkeit und Aktualität des Schienengüterverkehrskonzeptes für Nordrhein-Westfalen zeigt sich darin, dass sich DB Cargo - wie es das angekündigte Konzept "**Marktorientiertes Angebot - MORA C**" - zeigt, verstärkt aus der Fläche zurückziehen und sich lediglich auf sog. Großverkehre - Montanverkehre - konzentrieren will. Hier besteht für die nichtbundeseigenen Eisenbahnen die Chance, die von DB Cargo nicht mehr akzeptierten Verkehre zu übernehmen. Dies setzt voraus, dass die nichtbundeseigenen Eisenbahnen durch rollendes Material (Lokomotiven, Güterwagen) und Umschlagseinrichtungen in die Lage versetzt werden, diese Verkehre wirtschaftlich und rationell zu übernehmen.

## **2.5 Kommission "Zukunft der Bahn in NRW"**

(Kapitel 08 081 Titelgruppe 60)

Die Verkehrsaufgaben der Zukunft können nur von allen Verkehrsträgern gemeinsam gelöst werden. Mit der Bahnstrukturreform sind wichtige Grundlagen für die Verbesserung des Systems Bahn gelegt worden. Vieles bleibt aber weiter zu entwickeln und neu anzugehen.

Mit dem Ziel, technische und organisatorische Lösungen für die Bahn des 21. Jahrhunderts zu erarbeiten, hat deshalb die nordrhein-westfälische Landesregierung die Einsetzung einer Kommission "Zukunft der Bahn in Nordrhein-Westfalen" beschlossen.

Nordrhein-Westfalen will mit der Bahnkommission in eine grundlegende und handlungsorientierte Debatte um die Zukunft der Bahn einsteigen und eigene Vorschläge in die Entscheidungsbe-

nen von Bund und Ländern einbringen. Aufgabe der Kommission wird es sein, die Bahnreform von Bund und Ländern weiter voran zu treiben.

## **2.6 Nichtbundeseigene Eisenbahnen (NE)**

In NRW gibt es 47 NE mit einer entsprechenden Anzahl zum Teil weit verzweigter und engmaschiger Streckennetze. Von den 47 Bahnen dienen 27 dem öffentlichen Verkehr.

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

Im Jahr 2001 wird die Investitionsförderung der öffentlichen NE mit insgesamt 21,0 Mio. DM fortgesetzt (Kapitel 08 081, Titelgruppe 62). Dabei handelt es sich im Wesentlichen um Finanzhilfen

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

Außerdem besteht die Möglichkeit, stilllegungsgefährdete Güterverkehrsstrecken der Deutschen Bahn AG, die durch Dritte weiter betrieben werden sollen, zu fördern. Dies setzt ein Gutachten voraus, welches für schienenaffine Güter die Nachfrage fest-

stellt und Vorschläge hinsichtlich der regionalen Zusammenarbeit und der damit verbundenen Organisationsmodelle einschließlich der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen und wirtschaftlichen Möglichkeiten darlegt.

Durch die von DB Cargo vorgestellte Konzeption **Marktorientiertes Angebot - MORA C** - wird den in Nordrhein-Westfalen ansässigen NE die Möglichkeit eröffnet, verstärkt Verkehre von DB Cargo zu übernehmen. Dies ist allerdings nur möglich, weil das Land Nordrhein-Westfalen in den letzten Jahren verstärkt den NE durch Zuschüsse geholfen hat, auf DB-Strecken zu fahren und mit speziellen Umschlagseinrichtungen Güterverkehre für die Schiene zu gewinnen.

Die von DB-Cargo vorgestellte MORA C - Konzeption bedeutet jedoch, dass diese Hilfen fortgesetzt werden müssen.

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 Eisenbahnunterneh-

men 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 12,5 Mio. DM erforderlich, die bei Kapitel 08 081 Titelgruppe 70 veranschlagt sind.

Nach § 17 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) soll die Anordnungsbehörde (im Land NRW das Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr) 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 anstelle von Gemeinden und Kreisen Straßenbaulastträger sind.

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

Da diese Maßnahmen im Einzelfall finanziell sehr aufwendig sein können und zügig durchgeführt werden müssen, sind dem Bedarf entsprechend für das Jahr 2001 Mittel in Höhe von wiederum 1,5 Mio. DM bei Kapitel 08 081 Titelgruppe 69 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.

## **2.7 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 der Gütertransporte auf Wasserstraße und Schiene.

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

Der Hafen Duisburg z.B. 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 trimodalen

KLV-Anlagen umgeschlagen und weiterverteilt werden. Das Land Nordrhein-Westfalen beteiligt sich bei der Infrastruktur mit Ziel 2 Mitteln im Rahmen der regionalen Wirtschaftsförderung und unterstützt schienenspezifische Einrichtungen im Rahmen des Kapitels 08 081.

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.

Neben den Häfen an der Rheinschiene ist es auch Anliegen der Landesregierung, die Kanalhäfen in Nordrhein-Westfalen wie beispielsweise Dortmund, Hamm und Lünen als Logistikstandorte zu unterstützen. Dies erfolgt unter anderem durch eine Förderung des Ausbaues der Kanäle, die diese Häfen mit dem Rhein und den Seehäfen Bremen und Hamburg verbinden.

Mit finanzieller Hilfe seitens des Landes werden ausgebaut

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

Seit dem Beginn der Ausbauarbeiten im Jahr 1965 auf der Basis eines Regierungsabkommens mit dem Bund werden bis Ende 2001 in Wasserstraßen rund 1,26 Mrd. DM an Landesmitteln investiert sein. Für das Jahr 2001 sind für den Ausbau der rheinisch-westfälischen Kanäle und der Weststrecke des Mittellandkanals Landesausgaben in Höhe von 15,5 Mio. DM vorgesehen.

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

- die Weiterführung der Streckenausbauarbeiten am Datteln Hamm-Kanal, am Rhein-Herne-Kanal und am Dortmund-Ems-Kanal und
- Streckenausbauarbeiten an der Weststrecke des Mittelland-Kanals sowie Ausbauarbeiten an den Stichkanälen.

### **3. 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 öffentlichen Personennahverkehr 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 dazu 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.

### **3.1 Transfermittel des Bundes zur Förderung des regionalisier- ten öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und ihre Ver- wendung**

Wesentlicher Bestandteil der Gesetzgebung zur Bahnreform ist das Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz des Bundes). Nach diesem Gesetz ist zur Stärkung der Wirtschaftlichkeit der Verkehrsbedien-  
ung im öffentlichen Personennahverkehr die Zusammenführung der  
Zuständigkeiten für Planung, Organisation, Ausgestaltung und  
Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs anzustreben,  
wobei die Länder das Nähere zu regeln haben. Das Gesetz ist am  
01.01.1994 in Kraft getreten. Seit diesem Zeitpunkt liegt die  
Verantwortung für Planung, Organisation, Ausgestaltung und Fi-  
nanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs bei den Ländern  
oder bei den von ihnen bestimmten Aufgabenträgern.

Um den Ländern die Finanzierung der ihnen gesetzlich zugewiese-  
nen Aufgaben zu ermöglichen, steht ihnen im Jahr 2001 ein nach  
§ 5 Abs. 2 Regionalisierungsgesetz des Bundes zu dynamisieren-  
der Betrag in Höhe von nunmehr über 13 Mrd. DM aus dem Mineral-  
ölsteueraufkommen des Bundes zu (Transfermittel). Hiervon ent-  
fallen 2.173,5 Mio. DM auf das Land NRW, die bei Titel 251 00  
vereinnahmt werden. Diese Mittel dienen insbesondere der Finan-  
zierung des Schienenpersonennahverkehrs.

Die von den Ländern zu treffenden näheren Regelungen sind für  
NRW im Regionalisierungsgesetz NW enthalten, das u.a. die Zu-  
ständigkei ten 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 Schienen-  
personennahverkehrs haben die Kreise und kreisfreien Städte  
Zweckverbände gegründet.

Nach § 11 Regionalisierungsgesetz NW in Verbindung mit § 8 Abs. 1 Regionalisierungsgesetz des Bundes erhalten die Aufgabenträger im Jahr 2001 einen Betrag in Höhe von 1.165,1 Mio. DM (vorbehaltlich einer gesetzlichen Umsetzung des vorliegenden Prüfungsergebnisses nach § 6 Abs. 2 Regionalisierungsgesetz des Bundes) zur Förderung der Eisenbahnen, um deren Betriebsleistungen nach dem Fahrplan 1993/94 zu sichern; diese Mittel sind veranschlagt bei Titelgruppe 71.

Die verbleibenden Mittel gemäß § 8 Abs. 2 Regionalisierungsgesetz des Bundes in Höhe von 1.008,4 Mio. DM dienen der Verbesserung des ÖPNV durch Förderung

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

Diese übrigen Transfermittel sind veranschlagt bei Titel 891 20 und bei den Titelgruppen 60, 61, 72, 73, 74, 76 und 80.

### 3.2 Ausbau der Infrastruktur

Für die Förderung der ÖPNV-Infrastruktur in den Gemeinden sind im ÖPNV-Landesprogramm (Titelgruppe 66) und im ÖPNV-Bundesprogramm (Titelgruppe 68) Bundesfinanzhilfen in Höhe von insgesamt rund 343,381 Mio. DM vorgesehen; diese werden durch komplementäre Landesmittel in Höhe von 85,846 Mio. DM (Titelgruppe 65) ergänzt. Hinzu kommen Investitionszuschüsse nach dem Regionalisierungsgesetz NW in Höhe von rund 263,364 Mio. DM (Titelgruppe 72).

Aus diesen Mitteln sollen im Jahr 2001 finanziert werden

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

Im Bereich des kommunalen ÖPNV werden vorrangig gefördert

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

### 3.3 Verbesserung der Zusammenarbeit im ÖPNV

Die Förderung von Maßnahmen zur Verbesserung der Zusammenarbeit im ÖPNV ist im Jahr 2000 neu strukturiert worden.

Die Neuordnung bezieht unter Vereinheitlichung und Vereinfachung des Fördersystems alle Zweckverbände und Aufgabenträger nach gleichen Kriterien ein. So werden die Mittel für die Fahrzeugförderung- und für die sonstige Investitionsförderung zur Erweiterung der örtlichen Handlungsspielräume um 100 Mio. DM erhöht und in die bestehende Förderung nach § 13 des Regionalisierungsgesetzes NW (Titelgruppe 73) unter Einbeziehung der Dynamisierungsklausel integriert, sodass im Haushaltsjahr 2001 zusätzlich 104 Mio. DM für diesen Bereich aufgebracht werden.

Weitere 18 Mio. DM sollen die Handlungsmöglichkeiten der Zweckverbände zur Vernetzung der ÖPNV-Angebote durch Verbundlösungen sichern und erweitern. Diese Zweckverbandspauschale wird den Zweckverbänden nach einem einwohnerbezogenen Maßstab zugewiesen (Titelgruppe 76, Vorjahr Titel 657 00).

An der Erarbeitung dieses zukunftsgerichteten Förderkonzeptes waren die Zweckverbände, die kommunalen Spitzenverbände und die Unternehmensverbände beteiligt. Ziel ist die weitere Stärkung des ÖPNV und die EU-konforme Modernisierung des Fördersystems.

Darüber hinaus gewährt das Land den Kreisen, kreisfreien Städten und Zweckverbänden in den 9 Kooperationsräumen eine Pauschale nach § 14 Abs. 2 Regionalisierungsgesetz NW in Höhe von jeweils 1 Mio. DM als allgemeine Förderung der Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV, z.B. für die Bildung und Umsetzung eines Gemeinschaftstarifes; hierfür sind 63 Mio. DM vorgesehen (Titelgruppe 76).

Die bei Titelgruppe 76 verbleibenden 3,5 Mio. DM dienen der Förderung

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

### **3.4 Förderung der Verkehrsunternehmen zur Verbesserung ihrer wirtschaftlichen Lage**

Im Bereich der Förderung der Verkehrsunternehmen stehen im Haushalt 2001 für die Beschaffung von Bussen, Stadtbahnwagen und Straßenbahnen Fördermittel bei Titelgruppe 73 in Höhe von rund 328,9 Mio. DM zur Verfügung.

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

Die Empfänger haben diese Mittel nach Maßgabe der Richtlinien zu § 13 Regionalisierungsgesetz NW vorrangig für die Fahrzeug-

förderung zu verwenden, können verbleibende Mittel aber auch für sonstige Investitionen des ÖPNV einsetzen.

Der Ansatz bei dieser Förderung wurde - wie bereits erwähnt - im Zuge der Neuordnung der Verbundförderung um 104 Mio. DM aufgestockt. Daneben berücksichtigt der Ansatz die in § 13 Abs. 3 Satz 2 Regionalisierungsgesetz NW kodifizierte Anpassung der Förderung entsprechend der Steigerungsrate der Regionalisierungsmittel des Bundes (Titel 251 00). Die zusätzlichen Mittel kommen nach dem für die Fahrzeugförderung geltenden Verteilungsschlüssel allen Aufgabenträgern zugute und können variabel zur Aufstockung der Fahrzeugförderung, für sonstige Investitionen für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) oder für die pauschale Vorhaltekostenförderung eingesetzt werden.

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

Für die gesetzliche Ausgleichspflicht nach § 45 a PBefG und § 6 a AEG sind bei Titel 671 20 im Jahr 2001 Ausgaben in Höhe von 435 Mio. DM veranschlagt. Der Ansatz berücksichtigt die Erhöhung von Ausgleichsansprüchen aufgrund der zum 01. Januar 2000 geltenden, aber wegen der Systematik der Ausgleichsberechnung erst 2001 kassenwirksamen Anpassung der Kostensätze. Die an einige Bundesbusunternehmen zu leistenden Restzahlungen aus den Jahren 1991 bis 1994 konnten im Jahr 2000 vollständig abgewickelt werden. Das führt dazu, dass der Ansatz trotz der Anpassung um 8 Mio. DM abgesenkt werden konnte.

### 3.5 Ausbau des S-Bahn-Netzes sowie Einzelmaßnahmen

- Die Baumaßnahmen an den S-Bahn-Strecken der Deutschen Bahn AG erstrecken sich derzeit auf den Ausbau oder Restbaumaßnahmen
  - der Linie S 5 von Dortmund über Witten nach Hagen,
  - der Linie S 9 Haltern (Westf.) - Bottrop - Essen - Wuppertal,
  - der Linie S 13 Köln Hbf. - Horrem - Düren.
- Die Schienenverkehrsanbindung des Flughafens Köln/Bonn ist mit zuwendungsfähigen Ausgaben von 435 Mio. DM in das ÖPNV-Landesprogramm aufgenommen worden. Mit dem Bau ist im Bereich des Flughafens begonnen worden.
- Für den Weiterbau der S 4 von Dortmund-Lütgendortmund nach Herne sind Mittel in Höhe von 4,16 Mio. DM zur Vorfinanzierung von externen Planungskosten bewilligt.
- Ebenso sind für die Verbindungen Köln - Kalscheuren, Köln - Hennef - Au (Sieg) und Troisdorf - Bonn-Oberkassel Bewilligungen zur Vorfinanzierung der Planungskosten erteilt worden.
- Im Zusammenhang mit der EXPO 2000 in Hannover wurde das im Bau befindliche S-Bahn-Netz Hannover über Stadthagen bis nach Minden erweitert. Hierfür werden mit Mitteln des Landes u.a. Bahnsteige in Minden aufgehört und mit behindertengerechten Zugängen versehen; ferner wird die Beschaffung von drei S-Bahn-Einheiten bezuschusst.
- An Einzelmaßnahmen sind die Verlängerung der Bahnsteige an den Stationen Dormager-Nievenheim, Neuss-Norf und Neuss-Süd sowie zahlreiche attraktivitätssteigernde Maßnahmen an Halte-

punkten (DB Plus) und Bahnhöfen (IBA Emscherpark) hervorzuheben.

### **3.6 Behindertengerechte Haltepunkte**

Für die Ausrüstung von 50 S-Bahn-Stationen mit behindertengerechten Zugängen wurden mit den ehemaligen Bundesbahndirektionen Köln und Essen Verträge über den Bau solcher Anlagen mit einem Finanzierungsvolumen von 53,5 Mio. DM abgeschlossen. Mit der Vertragserfüllung dürfte frühestens 2001 zu rechnen sein.

### **3.7 Park + Ride und Bike + Ride**

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

### **3.8 Integraler Taktfahrplan (ITF)**

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

### 3.9 Sicherheit und Service

Die Titelgruppe 80 sieht als Fördergegenstand Sicherheits- und Servicemaßnahmen im ÖPNV vor. Aus Mitteln nach § 8 Abs. 2 Regionalisierungsgesetz des Bundes sollen mit jährlich 60 Mio. DM insbesondere Maßnahmen zur Erhöhung der personellen Präsenz, sicherheits- und servicerelevante Fahrzeugausstattungen sowie sonstige Sicherheits- und Servicemaßnahmen bzw. -einrichtungen gefördert werden. Das Schwergewicht liegt bei den Personalmaßnahmen. Sicherheits- und servicerelevante Infrastrukturinvestitionen werden aus den Titelgruppen 65, 66, 72 und 74 gefördert.

## 4. Zu Kapitel 08 084: Straßen- und Brückenbau

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

### 4.1 Ausbau der Bundesfernstraßen

Grundlage für den Ausbau der Bundesfernstraßen ist der jeweilige Bedarfsplan.

Seine Schwerpunkte sind die Maßnahmen der Hauptbautitel:

- BAB-Erweiterung  
(Ausbau der Autobahnen auf 6 bzw. 8 Fahrstreifen)
- BAB-Neubau  
(Lückenschlüsse)
- Bundesstraßen-Neubau  
(Bau von Ortsumgehungen)

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

Die Bedeutung und Dringlichkeit dieser Maßnahme sowie der Lückenschlüsse im Bereich BAB-Neubau und der Bau von Ortsumgehungen werden in der Koalitionsvereinbarung und Regierungserklärung besonders hervorgehoben.

Der Bund hat aus Gründen der Haushaltskonsolidierung in den letzten Jahren die Ansätze zur Finanzierung der Bundesfernstraßen zurückgenommen. Zum Ausgleich hierfür beabsichtigt die Bundesregierung im Anti-Stau-Programm 2003 bis 2007 (ASP) zusätzliche Investitionen in Höhe von 3,7 Mrd. DM zur Beseitigung von Engpässen im Bereich der Bundesautobahnen zu tätigen. NRW soll aus diesem Programm einen Anteil von rund 1,2 Mrd. DM erhalten. Mit diesen zusätzlichen Mitteln sollen insbesondere stark belastete Autobahnen mit einer täglichen Verkehrsmenge von mehr als 65.000 Kfz. auf 6 Fahrstreifen ausgebaut werden.

Die Finanzierung des ASP soll aus der ab 2003 geplanten streckenbezogenen Gebühr für schwere LKW auf BAB'en erfolgen.

Angesichts der angespannten Finanzsituation im Bundesfernstraßenbau hat der Bund 27 Straßenbauprojekte privat vorfinanziert mit Refinanzierung aus dem Bundeshaushalt. Die Rückzahlung erfolgt in 15 Jahresraten nach Fertigstellung der Maßnahme. Aus NRW sind 3 Projekte in diesem Programm:

- A 44 Rheinquerung Ilverich/Düsseldorf      rund 686 Mio. DM
- B 51 OU Münster (Teilabschnitt)            rund 25 Mio. DM
- B 83 OU Blankenau                            rund 17 Mio. DM

Die Umgehung Blankenau wurde bereits vor einigen Monaten für den Verkehr freigegeben.

Zur Beseitigung des Investitionsstaus im Bereich der Bundesfernstraßen werden von den aus dem Verkauf der UMTS-Lizenzen anfallenden Zinsersparnissen des Bundes für den Straßenbau jährlich rund 900 Mio. DM bereitgestellt; daraus sollen vor allem Ortsumgehungen finanziert werden. Ziel dieses Programms sind die Verkürzungen von Fahrzeiten, die Entlastung der Anwohner von Lärm und Abgasen und die Erhöhung der Sicherheit auf den Straßen, insbesondere für Kinder.

Das Programm ist für drei Jahre geplant und umfasst damit ein Volumen von 2,7 Mrd. DM für den Straßenbau. Der Anteil des Landes NRW beträgt 585 Mio. DM (jährlich 195 Mio. DM).

Die Bundesregierung hat diese Maßnahmen in einem besonderen Programm (Zukunftsinvestitionsprogramm/ZIP) erfasst. Die Maßnahmen wurden in der Verkehrsausschusssitzung am 23.11.2000 besprochen.

Seit 1995 werden für die Benutzung der Autobahnen durch schwere in- und ausländische LKW zeitbezogene Gebühren erhoben. Ab 2003 ist vorgesehen, eine streckenbezogene Gebühr für schwere LKW auf BAB'en in der Bundesrepublik zu erheben.

Mit den zusätzlichen Mitteln des ZIP und ASP können weitere Maßnahmen gebaut werden, für die bisher keine Mittel zur Verfügung standen. Die wiederholte Forderung des Landes auf Bereitstellung zusätzlicher Mittel für den Bundesfernstraßenbau wird damit in einigen Teilen erfüllt.

Deshalb bedarf es - wie auch in der Koalitionsvereinbarung und Regierungserklärung des Ministerpräsidenten eingefordert - einer weiteren Verstärkung der Finanzierungsmittel für den Bun-

desfernstraßenbau in NRW. Dies gilt insbesondere für den Zeitraum nach 2003.

Aufgrund der immer stärker auftretenden Probleme bei der Finanzierung der Bundesfernstraßen im jährlichen Haushalt hatte die Bundesregierung im Sommer 1999 eine unabhängige Kommission "Verkehrsinfrastruktur" berufen. Auftrag der Kommission war es, Empfehlungen für die zukünftige Finanzierung der Bundesverkehrswege zu erarbeiten. Der Schlussbericht liegt inzwischen vor und wird im Bundesverkehrsministerium geprüft.

#### **4.2 Investitionen in das Landesstraßennetz**

Für den Neu- und größeren Ausbau im Landesstraßennetz bilden der Landesstraßenbedarfsplan und der Landesstraßenausbauplan die rechtlichen und administrativen Grundlagen.

Schwerpunkte des Landesstraßenbaus sind weiterhin

- die Umsetzung des Landesstraßenausbauplans mit dem Bau von Ortsumgehungen und der Beseitigung von Bahnübergängen,
- die Substanzerhaltung,
- die Verbesserung im Landesstraßennetz, insbesondere durch Erhöhung der Verkehrssicherheit, und
- der Bau von Radwegen.

Zur Finanzierung dieser Investitionsschwerpunkte sind im Landeshaushalt 2001 Mittel in Höhe von insgesamt 245,0 Mio. DM vorgesehen.

Davon entfallen auf:

- Baumaßnahmen des Landesstraßenausbauplanes  
(Kapitel 08 084 Titel 883 13) 125,0 Mio. DM

- Erhaltungsinvestitionen an Landesstraßen  
(Kapitel 08 084 Titel 883 11) 85,0 Mio. DM
- Um- und Ausbau von Landesstraßen bis  
5 Mio. DM Gesamtkosten je Maßnahme  
(Kapitel 08 084 Titel 883 12) 26,0 Mio. DM
- Radwegebau an bestehenden Landesstraßen  
(Kapitel 08 084 Titel 883 18) 9,0 Mio. DM

Vor dem Hintergrund der äußerst angespannten Finanzlage des Landes war es nicht möglich, die Ansätze auf dem Niveau des Haushaltes 2000 fortzuschreiben.

Angesichts der verkehrlichen Notwendigkeit, aber auch der derzeit begrenzten Finanzierungsmöglichkeiten hat die Landesregierung für zwei Landesstraßenbaumaßnahmen eine private Vorfinanzierung vorgesehen. Als erste Maßnahme soll in dem Jahr 2001 mit dem Bau der Maßnahme "L 418 Ortsumgehung Wuppertal mit Tunnel" begonnen werden. Für diese Maßnahme sind Baukosten in Höhe von 132,0 Mio. DM veranschlagt.

Mit dem Bau der zweiten Maßnahme soll im Jahr 2002/2003 begonnen werden. Es handelt sich hierbei um die Maßnahme "L 697 Ortsumgehung Plettenberg" mit geschätzten Baukosten von rund 70,0 Mio. DM.

Die Refinanzierung der Maßnahmen erfolgt aus dem Landeshaushalt in 15 Jahresraten ab dem Jahr nach der Fertigstellung.

Mit der privaten Vorfinanzierung dieser Maßnahmen erhält das Land wesentlich früher den dringend notwendigen Verkehrswert. Aufgrund der angespannten Finanzsituation wäre dies bei der Finanzierung aus den vorhandenen Investitionstiteln erst wesentlich später möglich.

### 4.3 Kommunalen Stadtverkehr

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

Eine leistungsfähige, flexible und zugleich umweltverträgliche Verkehrsinfrastruktur wird auch in Zukunft zu den wichtigen Standort- und Erfolgsfaktoren für den Lebens- und Arbeitsstandort Nordrhein-Westfalen zählen.

Der Haushaltsentwurf 2001 sieht zur Finanzierung entsprechender kommunaler Vorhaben Mittel in Höhe von insgesamt rund 298,8 Mio. DM vor. Hiervon entfallen rund 254,8 Mio. DM auf Bundesfinanzhilfen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (Titel 883 14). Das Land verstärkt diese Bundesfinanzhilfen durch originäre Landesmittel um 25,0 Mio. DM (Titel 883 15). Zur Förderung des kommunalen Radwegebaus außerhalb des Netzes der verkehrswichtigen Straßen sowie der Lärmsanierung an kommunalen Hauptverkehrsstraßen sind 19,0 Mio. DM veranschlagt (Titel 883 17).

#### 4.3.1 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 Attrak-

tivitätssteigerung 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.

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

#### 4.3.2 Rad- und Fußgängerverkehr

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

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

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 finanziert das Land die Erarbeitung einer landeseinheitlichen Weg-

weisung für Radwege. Mit der Ausschilderung an rund 10.000 km Radfahrstrecken wird noch im Jahre 2001 begonnen.

#### 4.3.3 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. Bis 2001 erhalten 57 Projekte eine Landesförderung. 29 Radstationen haben bis Ende 2000 ihren Betrieb aufgenommen.

#### 4.3.4 Lärmschutz

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

Im Jahr 2001 werden Maßnahmen des passiven Lärmschutzes (z.B. Lärmschutzfenster) u.a. in den Städten Bielefeld, Essen, Köln und Münster gefördert. Insgesamt stehen rd. 1 Mio. DM an Fördermitteln bereit.

#### 4.3.5 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 10 Jahren laufende Förderung wird auch 2001 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.

#### **4.4 Sicherheit im Straßenverkehr**

In der Entwicklung der Straßenverkehrsunfälle wurde der langfristig rückläufige Trend leider unterbrochen. Im Jahr 1999 wurde zwar in der Unfallstatistik bei der Zahl der tödlich verunglückten Verkehrsteilnehmer der zweitniedrigste Stand seit Gründung der Bundesrepublik erreicht, jedoch bedeutet dies auch einen leichten Anstieg gegenüber dem Vorjahr.

Ein Vergleich der Unfallstatistiken der Jahre 1990 bis 1999 zeigt bei den verunglückten Kindern unter 15 Jahren eine Abnahme. So lag die Zahl der Unfallopfer in 1990 bei 12.965, in

1999 bei 11.855; das bedeutet einen Rückgang um 1.110 oder um 8,6 %.

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

Darum sollen im Jahre 2001 weiterhin alle Bemühungen auf einen kinderfreundlichen Straßenverkehr konzentriert werden. Im Mittelpunkt wird die Information der Erwachsenen in publikumsnahen Veranstaltungen stehen.

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

Im Jahre 2001 soll der 6. Landeswettbewerb um den Verkehrssicherheitspreis 2002 ausgelobt werden. Über die inhaltliche Gestaltung wird im Frühjahr 2001 entschieden.

#### **4.5 Telematik im Bundes- und Landesbereich**

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

die belgischen Regionen Flandern und Wallonien, die Niederlande und Frankreich.

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

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

Durch rechtzeitige und bessere Informationen sollen die Autofahrerinnen und Autofahrer nicht nur vor Staus gewarnt und umgeleitet werden, sondern es soll auch eine Verlagerung - insbesondere des Kurzstreckenverkehrs - auf umweltverträglichere Verkehrsmittel erreicht werden.

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

## **5. Luftfahrtinfrastruktur**

(Kapitel 08 082)

Für die Standortpolitik des Landes Nordrhein-Westfalen sind eine leistungsfähige Luftfahrtinfrastruktur und die Einbindung

seiner Wirtschaftsregionen in das weltweite Liniennetz des Luftverkehrs von erheblicher Bedeutung.

Schwerpunkte der Luftverkehrspolitik im Haushaltsjahr 2001 sind im Einzelnen:

Die künftige Entwicklung des Luftverkehrs und den Ausbau seiner Infrastruktur stellt die LR in der Luftverkehrskonzeption NRW 2010 dar. In der Koalitionsvereinbarung ist festgelegt, dass die drei internationalen Verkehrsflughäfen Düsseldorf, Köln/Bonn und Münster/Osnabrück eine erhebliche ökonomische Bedeutung sowohl als Standort- wie auch als Wirtschaftsfaktoren haben; sie entwickeln sich ihrer Bedeutung entsprechend weiter. Gleichzeitig aber geht von diesen Flughäfen eine Belastung für die Umwelt und insbesondere für die Flughafenanwohner aus.

Die Luftverkehrspolitik des Landes verfolgt deshalb die folgenden Ziele:

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

Beim Ausbau und Betrieb von Flughäfen sind die wirtschaftlichen Interessen und die berechtigten Schutzinteressen der Anwohnerinnen und Anwohner in Einklang zu bringen.

• **Flughafen Düsseldorf:**

Die Durchführung des neuen Genehmigungsverfahrens zur Änderung der Betriebsregelung für das Parallelbahnsystem ist am 21.09.2000 abgeschlossen worden. Die sofortige Vollziehung wurde angeordnet. Hinzu kommt die Fortsetzung des im September

1998 beantragten Planfeststellungsverfahrens zwecks Verlängerung der Hauptstart- und -landebahn auf eine Gesamtlänge von 3.600 m.

- **Flughafen Köln/Bonn:**

Die weitere Umsetzung der EntschlieÙung des Landtages vom 19.06.1996 zur Verbesserung des Schutzes vor Fluglärm (22-Punkte-Programm). Das neue Passagier-Terminal wurde am 21.09.2000 eröffnet. Der Bau des Flughafen-Bahnhofs ist fertig zu stellen.

- **Flughafen Münster/Osnabrück:**

Der Abschluss des Planfeststellungsverfahrens zwecks Verlängerung der Start- und Landebahn auf 3.600 m Gesamtlänge.

Für kleinere **Baumaßnahmen** zur Verbesserung der Sicherheit und des Umweltschutzes auf den Flughäfen und Landeplätzen sowie für die Förderung des Segelflugs sind Haushaltsmittel in Höhe von rund 1,5 Mio. DM vorgesehen (Titelgruppe 61).

Zur Erhöhung der Sicherheit und der Zuverlässigkeit des Flugbetriebes sowie im Zusammenhang mit der Wahrnehmung der **Luftaufsicht** - Sonderordnungsbehörde für den Luftverkehr - sind für die Anschaffung von Geräten sowie für das Aufsichtspersonal Haushaltsmittel in Höhe von rund 2,9 Mio. DM veranschlagt (Titelgruppe 63).

Der Schutz vor Angriffen auf die **Sicherheit des Luftverkehrs**, insbesondere vor Flugzeugentführungen und Sabotageakten, erfordert Haushaltsmittel in Höhe von rund 18,2 Mio. DM (Titelgruppe 62). Diesen Personal- und Sachausgaben stehen Einnahmen des Landes aus der von den Fluggästen erhobenen Luftsicherheitsgebühr in Höhe von 22,6 Mio. DM gegenüber (Titel 111 20). Nach der Rückdelegation der Aufgaben nach § 29 c Luftverkehrsgesetz

(LuftVG) an den Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn zum 01.04.2000 an den Bund ist das Land nur noch an den Flughäfen Münster/Osnabrück, Paderborn/Lippstadt, Dortmund und Mönchengladbach für die Aufgaben nach § 29 c LuftVG zuständig.

#### **4. Personalhaushalt des Geschäftsbereichs des Ministeriums für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr**

##### **Allgemeines**

Der Entwurf des Personalhaushalts 2001 ist wie in den Vorjahren unter aufgabenkritischer Überprüfung des Stellenbestandes aufgestellt worden.

In den Geschäftsbereich sind erstmals die bisher im Einzelpian 03 (Innenministerium) Kapitel 03 310 ausgewiesenen Klammerstellen der Bezirksregierungen (Fachstellen) verlagert worden. Es handelt sich dabei um insgesamt 172 Stellen, die nunmehr in Kapitel 08 020 Titelgruppe 67 neu ausgewiesen sind.

Darüber hinaus ist im Geschäftsbereich eine zusätzliche Stelle gemäß Kabinettsbeschluss vom 05.09.2000 für die Beschäftigung einer/eines Schwerbehinderten veranschlagt, die mit einem kw-Vermerk zum 31.12.2003 versehen ist.

Bezogen auf den gesamten Geschäftsbereich hat sich der Personalbestand erheblich verringert, und zwar durch Vollzug von 54 kw-Vermerken (= ./ . 3,08 ‰) und Verlagerung von 54 Stellen aus Anlass der Neuressortierung.

Die insgesamt 1.817 Stellen verteilen sich wie folgt:

	Haushalt 2001	Veränderung gegenüber 2000
Ministerium	468	- 82
Klammerstellen der Bezirksregierungen	172	+ 172
Bergverwaltung	309	- 8
Geologische Landesamt	252	- 14
Landesbetrieb Mess- und Eichwesen	319	- 3
Landesbetrieb Materialprüfung	<u>297</u>	<u>-</u>
Summe	<u>1.817</u>	<u>+ 65</u>

Die aus Anlass der Neuressortierung der Landesregierung im Haushaltsjahr 2000 aus dem Einzelplan 08 in die Einzelpläne 10 und 15 verlagerten Stellen (54 Stellen, davon 33 Planstellen für Beamte, 20 Stellen für Angestellte und 1 Stelle für Arbeiter) sind im Entwurf des Haushaltsplanes 2001 noch im Stellensoll 2000 enthalten. In der endgültigen Fassung des Haushaltsplanes 2001 wird das verminderte Stellensoll 2000 dargestellt.

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

Im Rahmen einer Ergänzung des Haushaltsentwurfs 2001 werden weitere Veränderungen für folgende Aufgabenbereiche dargestellt:

- Landesbetrieb Geologischer Dienst
- Eingliederung des Landesoberbergamtes in die Bezirksregierung Arnsberg
- Verstaatlichung der Straßenbauverwaltung

- **Ministerium**

Im Ministerium werden im Rahmen der Umsetzung des Organisationsgutachtens 29 Stellen (= 6,2 %) durch Vollzug von kw-Vermerken in Abgang gestellt. 13 Stellen sind noch mit einem kw-Vermerk ab 01.01.1999 und 1 Stelle ist mit einem kw-Vermerk zum 31.12.2003 versehen (Schwerbehinderten-Stelle).

- **Bezirksregierungen**

Die bisher im Einzelplan 03 Kapitel 03 310 ausgewiesenen 172 Klammerstellen der Bezirksregierungen sind in den Geschäftsbereich des Ministeriums für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr verlagert worden und nunmehr in Kapitel 08 020 Titelgruppe 67 veranschlagt.

- **Nachgeordnete Bergverwaltung**

Bei der Bergverwaltung, die zum 01.01.2001 eine neue Organisationsform erhält, können durch Wirksamwerden von kw-Vermerken 8 Stellen eingespart werden. Damit sind von den aufgrund der Organisationsuntersuchung im Haushalt 1994 ausgewiesenen 49 kw-Vermerken bis auf einen alle kw-Vermerke realisiert.

- **Geologisches Landesamt**

Im Vorgriff auf die Organisationsuntersuchung wurden für das Amt, das auf der Grundlage des Zweiten Modernisierungsgesetzes zum 01.01.2001 in einen Landesbetrieb umgewandelt wird, bereits im Jahr 1999 15 kw-Vermerke ausgebracht. Aufgrund der

Ergebnisse der nunmehr vorliegenden Kabinettentscheidung sind im dortigen Kapitel - unter Einbeziehung der v.g. 15 kw-Vermerke - ab 01.01.2001 insgesamt 55 kw-Vermerke auszubringen, von denen 14 Stellen durch Vollzug von kw-Vermerken in Abgang gestellt werden. Es verbleiben mithin noch 41 zu realisierende kw-Vermerke.

- **Landesbetrieb Mess- und Eichwesen**

Die Eichverwaltung wird gemäß Kabinettsbeschluss vom 20.04.1999 zum 01.01.2001 in einen Landesbetrieb Mess- und Eichwesen NRW überführt.

Aufgrund eines ersten Gutachtens sind im Haushalt 1998 54 kw-Vermerke ausgewiesen worden, davon sind bereits 16 kw-Vermerke realisiert. Von den verbleibenden 38 kw-Vermerken werden in 2001 weitere 3 Stellen abgebaut. Damit vermindert sich die Zahl der noch offenen kw-Vermerke auf 35.

- **Landesbetrieb Materialprüfungsamt**

Die aufgrund der Organisationsuntersuchung (1994) ausgewiesenen 44 kw-Vermerke sind bereits mit Ablauf des Jahres 1997 realisiert worden.

Ein weiteres Ziel ist die Entbeamtung. Zwei Beamtenstellen sind im Haushalt 2001 unmittelbar in Angestelltenstellen umgewandelt worden; 52 Beamtenstellen sind weiterhin mit einem entsprechenden ku-Vermerk versehen.