

LANDSCHAFTSVERBAND RHEINLAND

Der regionale Kommunalverband der rheinischen Städte und Kreise



DER DIREKTOR DES LANDSCHAFTSVERBANDES RHEINLAND

Postanschrift:
50663 Köln

Hausanschrift:
Kennedy-Ufer 2 · 50679 Köln

Telefon: (02 21) 8 09 - 0
Telefax: (02 21) 8 09 - 22 00

15 Seiten

Köln, den 16.08.1994

An die
Präsidentin des Landtages NW
Frau Ingeborg Friebe MdL

Haus des Landtages NW
Platz des Landtages
40221 Düsseldorf



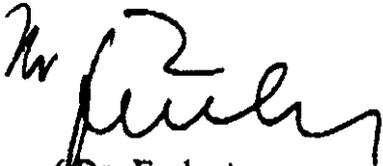
Sitzung des Verkehrsausschusses des Landtages am 18.8.1994 zum Thema "Bericht über die Auswirkungen von Mittelkürzungen im Straßenbaubereich"

Sehr geehrte Frau Präsidentin,

aufgrund des Beschlusses der Landesregierung, den Nachtragshaushalt 1994 zum Teil durch eine globale Minderausgabe des Stammhaushaltes zu finanzieren, hat der Minister für Stadtentwicklung und Verkehr mit Erlaß vom 8.6.94 die Finanzzuweisungen an die Landschaftsverbände spürbar gekürzt. Die Auswirkungen dieser Kürzung werden in einigen Bereichen der Straßenbauverwaltung dramatisch sein. Aus diesem Grunde wird sich der Verkehrsausschuß des Landtages am 18.8.94 mit der Problematik befassen.

Angesichts der Bedeutung, die ich der Beratung beimesse, würde ich mich freuen, wenn Sie den Mitgliedern des Ausschusses die beigefügten Unterlagen zur Verfügung stellen würden. Es handelt sich um mein Schreiben vom 24.6.94 an Herrn Minister Kniola (welches ich nachrichtlich auch den Herren Ministern Schleußer und Dr. Schnoor zur Kenntnis gegeben habe) und mein Schreiben vom 3.8.94 - nebst zweier Anlagen - an Herrn Ministerialdirigenten Ley.

Mit freundlichen Grüßen


(Dr. Fuchs)

DURCHSCHRIFT

ab
Köln, den 24.06.94 Km

1.) An den
Minister für Stadtentwicklung
und Verkehr des Landes NW
Herrn Franz-Josef Kniola
Breite Straße 31
40190 Düsseldorf

**Finanzzuweisungen an die Landschaftsverbände für Aufgaben des Straßenbaues
hier: Kürzungen zur Erwirtschaftung einer globalen Minderausgabe gemäß Erlaß
vom 8.6.1994 (III A 4 - 09 - 11 (6.3) 1994)**

Sehr geehrter Herr Minister,

mit dem Bezugserlaß ziehen Sie rd. 26,5 Mio. DM der im Februar dieses Jahres für die Aufgaben des Straßenbaues zugewiesenen Finanzmittel zurück. So nachvollziehbar der Beschluß der Landesregierung, den Nachtragshaushalt anteilig durch eine globale Minderausgabe zu finanzieren, auch ist, so dramatisch stellen sich die Auswirkungen der im Einzelplan 15 jetzt vorgenommenen Kürzungen für die Straßenbauverwaltung des Landschaftsverbandes Rheinland dar.

Wenn ich dies generalisierend an den Anfang stelle, so möchte ich im folgenden auf die Kürzungen bei den einzelnen Titeln eingehen. Denn selbstverständlich sind die Auswirkungen nicht in allen Bereichen gleich; einiges ist hinnehmbar, anderes aber nicht mehr verkraftbar.

Lassen Sie mich beginnen mit den Mitteln für die Baumaßnahmen des Landesstraßen-
ausbauplanes. Hier wurde die ursprüngliche Zuweisung von 100 Mio. DM um 10 % auf
90 Mio. DM gekürzt. Bei programmgemäßigem Bauablauf gehe ich davon aus, daß in
diesem Bereich mehr als diese 90 Mio. DM nicht ausgegeben werden. Die Reduzierung

kann ich daher als mit dem Bedarf durchaus vereinbar ansehen.

Anders stellt sich die Situation allerdings bei den Erhaltungsinvestitionen und den Um- bzw. Ausbaumaßnahmen bis 5 Mio. DM Gesamtkosten je Maßnahme (sog. kleine Maßnahmen) dar. Waren für diese beiden Titel 1991 und 1992 noch rd. 81 Mio. DM verfügbar, so reduzierte sich dies schon 1993 auf rd. 74,5 Mio. DM; in 1994 würden nach Ihrem Kürzungserlaß nur noch knapp 52 Mio. DM bereitstehen. Das wären nur 64 % der noch vor 2 Jahren verwendbaren Gelder, oder - anders ausgedrückt - um ca. 36 % reduzierte Mittel!

Schon in den Vorjahren reichten die Erhaltungsmittel zur Substanzerhaltung nicht mehr aus. Kontinuierlich konnten Erhaltungsmaßnahmen wegen fehlender Mittel nicht vergeben werden. Damit steigen deren Kosten wegen des auch verkehrsmengenabhängig steigenden Erhaltungsaufwandes von Jahr zu Jahr an. Noch kritischer wird die Situation in diesem Jahr, wenn der gekürzte Ansatz aufrechterhalten bliebe. Die verfügbaren Mittel würden vielleicht noch ausreichen, um die unbedingt zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit notwendigen Erhaltungsmaßnahmen an Bauwerken und für Verkehrssicherungen durchzuführen. Unbedingt für die Substanzerhaltung erforderliche und in den Vorjahren wegen nicht ausreichender Mittel aufgeschobene Deckenerneuerungen auf Straßen und Rad- und Gehwegen könnten in diesem Jahr aber noch nicht einmal begonnen werden.

Bei den sog. kleinen Maßnahmen bis 5 Mio. DM je Vorhaben wären durch die Kürzungen hauptsächlich betroffen Umgestaltungen von Ortsdurchfahrten und der Bau von Radwegen. Bei diesen Maßnahmen ist in den letzten Jahren insbesondere durch die Ausweisung als Schwerpunkt im Landesstraßenbauplan 1988 - 1992 eine große Erwartungshaltung auf zügige Realisierung geweckt worden. Bei den geringen zugewiesenen Mitteln werden die Maßnahmen im heute vorgesehenen Zeitrahmen nicht fertiggestellt werden können. Neue Vorhaben, die bekanntermaßen auf allen politischen Ebenen gefordert werden, können auf keinen Fall begonnen werden.

Außerdem werden Baumaßnahmen, die der Verbesserung der Verkehrssicherheit dienen sollen, zumindest aufgeschoben werden müssen. In concreto sind dies Kurvenbegradigungen sowie die Beseitigung von Unfallschwerpunkten.

Die Festlegungen zu Lasten der Ausgabemittel 1994 bei den beiden letztgenannten Titeln betragen am 31.5.94 zusammen bereits nahezu 90 %. Sie mögen diesen Bindungen zu einem so frühen Zeitpunkt entnehmen, wie dramatisch sich eine Mittelkürzung in diesen Bereichen darstellt.

Überhaupt nicht verkraftbar ist die Kürzung bei den Mitteln für die Unterhaltung und Instandsetzung. Seit 1988 hat das Land die Kilometersätze nicht in dem Verhältnis erhöht, wie es nach den jährlichen Preissteigerungsraten und der zunehmenden Straßenlänge durch Abstufung von Bundes- zu Landesstraßen notwendig gewesen wäre. Der für eine ordnungsgemäße Unterhaltung der Landesstraßen erforderliche Kilometersatz i.H.v. 80 % des Kilometersatzes für Bundesstraßen ist inzwischen auf 68 % abgesenkt worden. Allein schon daraus ergibt sich für das Jahr 1994 ein Fehlbetrag von 10,4 Mio. DM. Eine weitere Kürzung von rd. 4,5 Mio. DM ist ohne eine zunehmende Gefährdung der

Verkehrssicherheit nicht möglich. Durch die jahrelang nicht auskömmlichen UI-Mittel ist es bereits zu einer Schädigung der Bausubstanz gekommen, die durch die ebenfalls zu geringen UA I-Mittel noch verstärkt wird. Wenn jetzt noch zusätzlich reduziert würde, würden die spätestens sich mittelfristig zeigenden Folgeschäden noch größer. Sollte der gekürzte Verfügungsrahmen so bestehen bleiben, wird es im übrigen kurzfristig zur Stilllegung von Fahrzeugen und Geräten, zur Reduzierung des Winterdienstes (z.B. Verzicht auf Streueinsätze), zu drastischen Einschränkungen bei der Beseitigung von Abfällen, beikehr- und Schälarbeiten mit der Folge eines Absinkens der Verkehrssicherheit, zu Beeinträchtigungen bei der Wartung von Lichtsignalanlagen sowie zu deren Abschalten bzw. Nichtinbetriebnahme, zu vermehrtem Einsatz von Herbiziden an Stelle von mechanischer Wildkrautbekämpfung, und letztlich auch zu einer Gefährdung der Verkehrssicherheit durch Reduzierung der Straßenausstattung kommen.

Besonders dramatisch würde sich auch die von Ihnen erlassene Kürzung der UA III-Mittel um 8,1 Mio. DM auswirken. Die ursprünglich zugewiesenen Mittel sind durch Personalkosten und gebundene Vergaben an Ingenieurbüros bis auf wenige Mio. DM bereits festgelegt. Wenn der neue Verfügungsrahmen endgültig wäre, dürften mit sofortiger Wirkung keine Aufträge mehr erteilt werden. Hinzukommen müßten personalwirtschaftliche Maßnahmen, die über die bereits praktizierten Konsolidierungsschritte, wie z.B. Stellenabbau und das zeitweilige Freihalten von vakant gewordenen Stellen, hinausgehen müßten. Gerade solche schmerzhaften personalwirtschaftlichen Einschnitte haben Sie noch Anfang dieses Jahres gegenüber dem Landschaftsverband Westfalen-Lippe als kontraproduktiv angesehen und sogar ein Absehen von Stelleneinsparungen eingefordert. Dies alles vor dem Hintergrund, daß der Bundesminister für Verkehr für den Zeitraum ab 1998 ansteigende Baumittelzuweisungen avisiert hat und Sie selbst den Landschaftsverbänden Finanzplanungssicherheit zu vermitteln sich in der Lage sahen, als Sie trotz aktuell rückläufiger Baumittel dem Haushaltsgesetzgeber einen nominell unveränderten UA III-Ansatz 1994 vorlegten.

Ich muß ausdrücklich darauf hinweisen, daß die bauliche Umsetzung der eingeplanten Investitionsmittel sowie die Umsetzung des Bedarfs-/Fünfjahresplanes nur gewährleistet werden kann, wenn die ursprünglich zugewiesenen Mittel auch verfügbar sind. Anderenfalls müssen die Planungsaktivitäten, auch innerhalb der Ihnen vorliegenden Prioritätenliste, gestreckt werden; vorgesehene Bautermine verzögerten sich dementsprechend. Letztlich wäre durch eine Kappung der UA III-Mittel auch die Baudurchführung betroffen mit dem Risiko einer eventuell nicht vollständigen Verwendung zugewiesener Bundesbaumittel.

Ich darf zusammenfassend feststellen, daß die in Rede stehenden Kürzungen ganz überwiegend erhebliche Auswirkungen auf ~~den~~ den Kernbereich des Straßenbaues im Rheinland haben würden. Aus meiner fachlichen Verantwortung heraus kann ich nur dringend und mit allem Nachdruck empfehlen, alles zu tun, damit der Mittelrückruf jedenfalls bei den Titeln 653 20, 883 11, 883 12, 653 10 wieder rückgängig gemacht wird, eventuell auch durch Verlagerung der Kürzungen. Der überörtliche Straßenbau wird ansonsten Schaden nehmen!

In Anbetracht der dramatischen Situation habe ich Herrn Finanzminister Schleußer und Herrn Innenminister Dr. Schnoor eine Durchschrift dieses Schreibens zugeleitet.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Fuchs

(Dr. Fuchs)

LANDSCHAFTSVERBAND RHEINLAND

Der regionale Kommunalverband der rheinischen Städte und Kreise

DER DIREKTOR DES LANDSCHAFTSVERBANDES RHEINLAND

Postanschrift: 50663 Köln · Hausanschrift: Kennedy-Ufer 2, 50679 Köln
Telefon: (02 21) 8 09-0 · Telefax: (02 21) 8 09-22 00



Köln, den 03. Aug. 1994

An das
Ministerium für Stadtentwicklung
und Verkehr des Landes NW

Breite Straße 31
40190 Düsseldorf

1. Sitzung des Verkehrsausschusses des Landtages am 18.8.1994 zum Thema
"Bericht über die Auswirkungen von Mittelkürzungen im Straßenbaubereich"
Ihr Erlaß vom 25.7.94 (III A 4-09-11(6.3)94)
2. Kürzung der UA-III Zuweisung
Ihr Erlaß vom 18.7.94 (III B 2-09-08/5)

Sehr geehrter Herr Ley,

zu den Auswirkungen der mit Erlaß vom 8.6.94 (III A 4 -09-11(6.3)94) ausgesprochenen Mittelkürzungen hatte ich bereits mit meinem Schreiben vom 24.6.94 an Herrn Minister Kniola Stellung genommen. Auf den Inhalt dieses Schreibens darf ich daher Bezug nehmen.

Inzwischen hat die Straßenbauverwaltung überprüft, ob bereits jetzt *konkrete* Maßnahmen, die aufgrund der Mittelkürzung zurückgestellt werden müßten, benannt werden können. Die Überprüfung beschränkte sich auf den Bereich der UA-IIa- und der UA-III- Mittel, da im Unterhaltungs- und Erhaltungsbereich eine Aufstellung wegen der Vielzahl kleinerer Maßnahmen letztlich nicht validierbar wäre. In der Anlage 1 hat das Fachamt diejenigen Maßnahmen aus dem UA-IIa-Programm benannt, deren Baubeginn nach der vorgenommenen Mittelkürzung im Jahre 1994 nicht mehr erfolgen kann. In der Anlage 2 sind für den UA-III-Bereich diejenigen Fremdvergaben aufgeführt, die zurückgestellt werden müßten. Ich komme darauf im weiteren noch zurück.

- 2 -

Wegen der besonders engen Finanzausstattung für die Unterhaltung und Instandsetzung möchte ich damit beginnen, auf die in meinem Schreiben vom 24.6.94 dargestellten Konsequenzen noch einmal ausdrücklich hinzuweisen. Berücksichtigen Sie bei Ihrer Entscheidung bitte, daß andere Bundesländer ihre Kilometersätze für die Unterhaltung der Landesstraßen weit großzügiger bemessen als das Land Nordrhein-Westfalen und damit schon von vornherein eine auskömmliche Mittelausstattung sicherstellen. So bemißt z.B. das Land Niedersachsen seine Kilometersätze für 2-streifige Landesstraßen mit rd. 82 % des Satzes für 2-streifige Bundesstraßen, das sind ca. 16.000 DM/km; das Land Nordrhein-Westfalen stellt demgegenüber nur 13.370 DM/km (= 68 %) zur Verfügung und selbst das darauf basierende Finanzvolumen wird durch allgemeine Kürzungen nun noch geschwächt. Das kann nicht ohne gravierende Auswirkungen auf die Aufgabenerfüllung bleiben.

Zu den Kürzungen im UA-III-Bereich bitten Sie noch zuletzt unter dem 20.7.94 telefonisch darum, die Entwicklung der Mittelausstattung, insbesondere bei den Fremdvergaben, zusätzlich aufzuzeigen und die Auswirkungen konkret darzustellen.

Nach dem von der Landschaftsversammlung genehmigten Haushalt 1994 rechnet der LVR mit folgenden Einnahmen:

▪ Zuweisung des Bundes für Kosten der Entwurfsbearbeitung und Bauaufsicht:	13,400 Mio. DM
▪ Zuweisung des Landes für Kosten der Entwurfsbearbeitung und Bauaufsicht:	82,300 Mio. DM
▪ Zuweisung des Landes für städtebauliche Planung und Untersuchung von Lärmschutzmaßnahmen an BAB:	0,100 Mio. DM
▪ Zuweisung Dritter für Kosten der Entwurfsbearbeitung und Bauaufsicht:	1,000 Mio. DM
<hr/>	
Summe der Einnahmen:	96,800 Mio. DM

- 3 -

Diesen Einnahmen stehen folgende beabsichtigte Ausgaben gegenüber:

▪ Ersatzbeschaffung von beweglichen Sachen	0,100 Mio. DM
▪ Anschaffung und Aufstellung und Umsetzung von Bürourterkünften für Straßenbauaufsichten	0,100 Mio. DM
▪ Beschaffung und Einbau von Fernsprechanlagen	0,001 Mio. DM
▪ Kosten der Entwurfsbearbeitung und Bauaufsicht	19,000 Mio. DM
▪ Städtebauliche Planung und Untersuchung von Lärmschutzmaßnahmen an BAB	0,130 Mio. DM
▪ Abgeltungsbeträge für Bundesfernstraßen (-> im wesentlichen Personalkosten)	97,200 Mio. DM
<hr/>	
Summe der Ausgaben:	116,600 Mio. DM

Somit muß der LVR aus der Umlage und anderen Einnahmequellen rd. 19,8 Mio. DM für Bundesfernstraßen zusätzlich aufbringen.

Gemäß Haushaltsplan 1994 standen für Entwurfsbearbeitung und Bauaufsicht (insbesondere Fremdvergaben) im Bereich der Bundesfernstrassen 19,0 Mio. DM zur Verfügung.

Anfang des Jahres war vorgesehen, diese Summe auf folgende UA-III-Aktivitäten zu verteilen:

Gruppe	Bar 1994	VE 95	VE 96	VE 97 ff.
Bau	0.90	0.40	0.04	0.00
Bauwerksentwurf	4.50	3.40	0.30	0.10
Bauwerksunterhaltung	1.00	0.20	0.00	0.00
Betrieb/Unterhaltung	0.40	0.20	0.00	0.00
Entwurf/Verkehrstechnik	1.20	0.80	0.10	0.00
Hochbau/Nebenanlagen	0.80	0.30	0.02	0.00
Landschaftspflege	1.90	1.20	0.06	0.00
Prüfstatik/Qualitätssich.	1.70	0.90	0.20	0.00
Sonstiges (u.a. Bauhilfsaufseher)	0.70	0.10	0.03	0.00
Straßenplanung	1.70	2.40	1.70	0.70
Vermessung	1.40	0.70	0.04	0.01
Verwaltung	2.80	1.40	0.40	0.30
Summe	19.00	12.00	2.89	1.11

in Mio. DM

- 4 -

Durch Erlass vom 08.06.1994 hat der MSV die zu realisierende Kürzung der Finanzzuweisungen den Landschaftsverbänden mitgeteilt. Demnach reduzieren sich die UA-III-Mittel um einen Betrag von rd. 8,1 Mio. DM.

Unter der Prämisse, daß die Landschaftsverbände die Ausgaben, die nicht von anderer Seite erstattet werden, nach dem Genehmigungserlaß des Innenministers zur Haushaltssatzung auf ein unumgängliches Mindestmaß beschränken müssen, muß von einer Mehrbelastung bei den Eigenmitteln des LVR im Grundsatz abgesehen werden.

Das bedeutet aber, daß die Mindereinnahme über Kürzungen bei den Ausgaben im Bereich der Fremdvergaben (Haushaltsstelle 6614.963. 000) und den Personalausgaben (Haushaltsstelle 6060.158.000) zu kompensieren wäre.

Eine Reduzierung der Personalkosten über die bereits seit Anfang des Jahres praktizierten Konsolidierungsmaßnahmen (Stellenabbau, Freihalten vakant werdender Stellen) hinaus ist aber nicht realistisch. Nähme man dennoch eine Belastung der Personalkosten durch die Zuweisungskürzung an, so wäre ein Anteil von 3,0 Mio. DM (von 8,1 Mio. DM Kürzung) maximale Obergrenze. Da - wie dargestellt - eine solche Reduzierung nicht durch Personalbewirtschaftungsmaßnahmen zu erzielen sein wird, würde ein solcher Betrag die Unterdeckung noch weiter erhöhen. Sofern die politische Vertretung einen solchen Anstieg überhaupt akzeptiert, verbleiben für die Kürzung bei den Fremdvergaben dann noch 5,1 Mio. DM.

Unter Berücksichtigung der Tatsache, daß im Hinblick auf die äußerst angespannte Situation im Landesstraßenbereich dort die Mittel für Fremdvergaben um 0,5 Mio. DM zu Lasten des Bundesfernstraßenbereiches verstärkt wurden, stellt sich die UA-III-Situation bzgl. des aktuellen Vergabe-/Bindungsstandes zum Stichtag 20.07.1994 wie folgt dar:

Gruppe	Bar 1994	VE 95	VE 96	VE 97 ff.
Bau	0.40	0.01	0.04	0.00
Bauwerksentwurf	2.89	0.60	0.12	0.00
Bauwerksunterhaltung	0.70	0.05	0.00	0.00
Betrieb/Unterhaltung	0.07	0.03	0.00	0.00
Entwurf/Verkehrstechnik	0.42	0.20	0.00	0.00
Hochbau/Nebenanlagen	0.55	0.10	0.05	0.00
Landschaftspflege	1.20	0.24	0.00	0.00
Prüfstatik/Qualitätssich.	1.40	0.13	0.04	0.00
Sonstiges (u.a. Bauhilfsaufseher)	0.60	0.10	0.00	0.00
Straßenplanung	1.43	0.40	0.00	0.00
Vermessung	0.99	0.20	0.01	0.00
Verwaltung	2.00	1.20	0.20	0.00
Summe	12.75	3.26	0.46	0.00

In Mio. DM

- 5 -

Die Differenz zwischen den nach Kürzung und Mittelverlagerung verbliebenen 13,4 Mio. DM =

19,0 Mio. DM Haushaltsansatz
- 5,1 Mio. DM Kürzung
- 0,5 Mio. DM Verlagerung

13,4 Mio. DM

=====

und den in vorstehender Tabelle als Summe errechneten 12,75 Mio. DM (= 0,65 Mio. DM) wird für Prüfstatiken und Bohrungen in laufenden Baustellen innerhalb und außerhalb der Bedarfspläne benötigt.

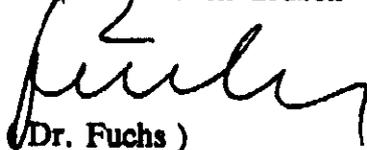
Die Reduzierung der Mittel für Fremdvergaben um 5,1 Mio. DM wird zur Konsequenz haben, daß die in der Anlage 2 enthaltenen Maßnahmen in 1994 nicht mehr möglich sein werden.

Unter anderem sehe ich daher auch keine Möglichkeit, die Mittel für den anstehenden Ingenieurvertrag im Bereich der A 44 - Rheinquerung Iwerich mit einem Gesamtauftragsvolumen von ca. 4,8 Mio. DM bereitzustellen.

Es wird daher gebeten, für diese besonders bedeutsame Maßnahme schnellstmöglich einen Finanzierungsweg zu finden, damit die dringend erforderliche Vergabe ermöglicht wird und es zu keinen zeitlichen Verzögerungen im vorgesehenen Planungsablauf kommt.

Insgesamt bitte ich nochmals darum, eine Rückgängigmachung der Mittelkürzungen in Betracht zu ziehen. Möglicherweise können die Kürzungen auch in den Bereich der GVFG-Fördermittel verlagert werden.

Mit freundlichen Grüßen


(Dr. Fuchs)

- 2 -

L.-Str.-Nr.	Bezeichnung der Maßnahme
L 271 91150400	Umbau in der OD Frauwüllesheim mit L 264 und L 327
L 280 86062400	Umbau OD Dormagen mit RW (Haberlandstr.)
L 294	Umbau OD und Ortseingänge in Leichlingen/Witzhelden
L 305	Linksabbiegespur Gummersb./Mühle - Ahlefeld
L 333	Umbau OD Eitorf/Bahnhofstr.; 1. BA Bereich Bahnhof
L 333	Neubau Radweg an der ehemal. Unkelmühle
L 337	Umbau OD Gummersbach/Dümmlinhausen; 1. BA
L 362 78024830	Ausbau mit RW zw. Kevelaer/Kervenheim u. Winnekendonk
L 371	Neubau RW zw. A 52 und Schwalmtal/Lüttelforst
L 375 92042200	Umbau in der OD GV/Vanikum Kreisverk. + Querungshilfen
L 427	Ausbau zw. Velbert u. Langenberg, Kreisvk. Siemensstr.
L 468 90040500	Neubau Radweg zw. Rees/Haldern und Isselburg
L 475 78034500	Ausbau in Neukirchen-Vluyn/Niep (Kurvenstr.) mit RW
L 480 82211010	Umbau OD Geldern/Walbeck (Maasstr./Walbecker Str.)
L 491 88094300	Neubau Radweg in Sonsbeck zw. A 57 und L 362

Die für 1994 bei diesen Maßnahmen eingeplanten HHM belaufen sich auf 3,933 Mio DM.
Die in den Titeln 88311 und 88312 vorgenommenen Kürzungen betragen 3,909 Mio DM.

[Handwritten Signature]
(Bonn)

Anlage 1

53.10

Köln, den 30.06.1994
26 19/Herr Schmitz/Lu22 51Mittelkürzung des Landes gem. Erlaß des MSV vom 08.06.1994
Az. III A 4-09-11 (6.3) 1994

Ihre Anfrage vom 24.06.1994 - 51.10

Aufgrund o. g. Anfrage werden zur Konkretisierung meines Schreibens vom 14.06.1994 folgende Maßnahmen aus dem UA IIIa-Bauprogramm (Titel 88312 des Landeshaushaltsplan) benannt, deren Baubeginn nach der vorgenommenen Mittelkürzung im Jahre 1994 nicht mehr erfolgen kann:

L.-Str.-Nr.	Bezeichnung der Maßnahme
L 3 87264900	Umbau in Schwalmtal (Renneperstr.) mit Radweg
L 11 91141500	Umbau in Nideggen/Brück, Kreisverkehrsanlage
L 16 88063300	Umbau in Kalkar/Wissel (Dorfstr.), 2 Querungshilfen
L 46 91073700	Umbau OD Genhof
L 123 85054800	Umbau OD Wachtberg/Adendorf mit Radwegen
L 160	Neubau Radweg bei Rollesbroich
L 162 84059300	Neubau Radweg zw. Kerpen und Alt Mödrath
L 163 85016500	Umbau OD Kerpen/Türnich (Maximilianstr.)
L 163 82243900	Umbau in Erftstadt/Bliesheim Kreuzung K 45
L 163	Umbau in Erftstadt/Kierdorf, Engpaßausbau
L 192 82245500	Ausbau bei Köln/Wesseling mit Rw, Krzg B 9 Kostenanteil
L 213 82246300	Ausbau mit Rw zw. BM/Glessen u. Brauweiler, GewGebiet Glessen
L 227 83033400	Neubau Radweg zw. Waldenrath und B 221

Anlage 2

Liste der in 1994 entfallenden Fremdvergaben aufgrund der Kürzung der Einnahmen im Bereich Bundesfernstraßen

Maßnahmenbezeichnung	
UN-III-AKTIVITÄT.....	
■ A 3	AS Oberhausen-Holteln - AK Oberhausen-West (A 42) Brückenentwürfe.....
■ A 4	Köln-Süd - Köln-Heumar Verwaltungskosten für die Erweiterung der DB- Brücken.....
■ A 44	Ratingen (A3) - westlich Velbert (B227) Vorentwurf, Landschaftspflegerischer Begleitplan
■ A 44	AS Meerbusch/Strümp (L386) - AS D'dorf/Messe (B8) Bohrungen, Bodenuntersuchungen, Altlastenunter- suchungen, RE-Entwürfe, Landschaftspflegerische Ausführungsplanung.....
■ A 57	Verkehrsbeeinflussungsanlage Krefeld-Oppum - Dormagen Planung von Wechselverkehrszeichen + Bauüber- wachung und Inbetriebnahme durch Dritte.....
■ B 56	Ortsumgehung Puffendorf Vorentwurf, Landschaftspflegerischer Begleit- plan.....
■ B 58	Ortsumgehung Büderich und Wesel mit Rheinbrücke Vermessung, RE-Entwürfe.....
■ B 256	Ortsumgehung Danklingen/Waldbröl Verkehrsgutachten, Umweltverträglichkeitsstudie..

- 2 -

- **B 264** **Ortsumgehung Düren (Nordtangente)**
Verkehrsgutachten, Umweltverträglichkeitsstudie..
- **B 264** **Ortsumgehung Kerpen - Blatzheim**
baureifer Entwurf.....
- **B 288** **Sanierung der Rheinbrücke Krefeld**
Prüfungen.....
- **B 484** **Ortsumgehung Lohmar**
Vorentwurf, Landschaftspflegerischer Begleitplan,
Baugrundgutachten.....
- **Vermessungsunterlagen**
Digitale Daten der DGK für die DV-mäßige Behand-
lung von Übersichtslageplänen.....
- **Verkehrsbeeinflussungsanlagen**
Weiterentwicklung des RDS (Radio Data System) und
der Telematik.....