



Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie 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 - 2706
Telefax +49 (0) 2 11 / 837 - 2200

Datum

10. September 1998

Aktenzeichen (bei Antwort bitte angeben)
132 (BdH) 12-00/1999
150-fach

für den Verkehrsausschuß
und den Haushalts- und Finanzausschuß

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
12. WAHLPERIODE

VORLAGE
12/ 2193

Betr.: Beratung des Haushaltsentwurfs 1999;
hier: Schriftliche Einführung in den Einzelplan 08
- Bereich Verkehr -

Sehr geehrter Herr Landtagspräsident,

hiermit übersende ich 150 Exemplare der schriftlichen Einführung in den Haushaltsplanentwurf 1999 für den Einzelplan 08.

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

Mit freundlichen Grüßen


(Bodo Hombach)

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

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

Einführung
in den
Entwurf des Haushaltsplanes
für das Haushaltsjahr 1999
- Bereich Verkehr -

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

Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand,
Technologie und Verkehr

I N H A L T

| | Seite |
|---|-------|
| 1. ALLGEMEINE ÜBERSICHT ZUM EINZELPLAN 08 | 3 |
| 2. AUSBAU DER MOBILITÄT | 9 |
| 2.1 Mobilitätsoffensive NRW /Integriertes Schienenkonzept | 9 |
| 2.2 Offensive gegen den Verkehrsstau | 10 |
| 2.3 Landesinitiative Bahntechnik | 11 |
| 2.4 Nichtbundeseigene Eisenbahnen | 14 |
| 2.5 Förderung der Schifffahrt | 17 |
| 3. ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR | 19 |
| 3.1 Transfermittel des Bundes zur Förderung des regionalisierten öffentlichen Personennahverkehrs und ihre Verwendung | 20 |
| 3.2 Ausbau der Infrastruktur | 22 |
| 3.3 Förderung der Verkehrsunternehmen zur Verbesserung ihrer wirtschaftlichen Lage | 22 |
| 3.4 Verbesserung der Zusammenarbeit im ÖPNV | 23 |
| 3.5 Ausbau des S-Bahn-Netzes | 25 |
| 3.6 Behindertengerechte Haltepunkte | 26 |
| 3.7 Park + Ride und Bike + Ride | 26 |
| 3.8 Integraler Taktverkehr | 27 |
| 4. STRASSENINFRASTRUKTUR | 27 |
| 4.1 Ausbau der Bundesfernstraßen | 27 |
| 4.2 Investitionen in das Landesstraßennetz | 29 |
| 4.3 Sicherheit im Straßenverkehr | 31 |
| 4.4 Telematik im Straßenverkehr | 34 |
| 4.5 Kommunaler Straßenverkehr | 35 |
| 5. LUFTFAHRTINFRASTRUKTUR | 39 |
| 6. PERSONALHAUSHALT DES MWMTV | 41 |

1. Allgemeine Übersicht zum Einzelplan 08

1.1 Finanzpolitischer Rahmen für den Haushaltsentwurf 1999

Der Haushaltsentwurf 1999 ist davon geprägt, daß bei den anhaltend hinter den Erwartungen zurückbleibenden Steuereinnahmen auf der einen Seite und hohen Belastungen für den Finanzausgleich und die Wiedervereinigung auf der anderen Seite Einschnitte unvermeidbar sind. Das hat auch Auswirkungen auf den Verkehrshaushalt.

1.2 Volumen des Einzelplans 08 für 1999

Insgesamt sieht der Haushaltsentwurf 1999 für den Einzelplan 08 Gesamtausgaben in Höhe von 7.002,2 Mio. DM vor. Damit wird das Ausgabevolumen 1998 in Höhe von 6.902,1 Mio. DM um 100,1 Mio. DM überschritten; das entspricht einer Steigerungsrate von 1,5 %.

Die Gesamtausgaben steigen aber ausschließlich deshalb, weil der Haushaltsentwurf 1999 im nicht disponiblen Bereich einen erheblichen Mehrbedarf gegenüber dem Vorjahr berücksichtigt; dieser sich aus dem Saldo von Mehr- und Minderausgaben ergebende Mehrbedarf beruht im wesentlichen auf folgenden Positionen:

| | |
|--|-----------------|
| - NRW/EU-Programme (Wegfall der Phase III des Ziel-2-Programms) | - 192,5 Mio. DM |
| - Kohlehilfen | + 12,9 Mio. DM |
| - Ausgaben, die aus GVFG- oder Regionalisierungsmitteln des Bundes zu leisten sind | + 89,5 Mio. DM |
| - Bundesanteil für die Flughafenbindung Köln/Bonn | + 178,1 Mio. DM |

| | |
|---|------------------------|
| - Erstattung gemeinwirtschaftlicher Leistungen des ÖPNV | + 34,6 Mio. DM |
| - Personalausgaben (einschl. Versorgung)+ | 2,2 Mio. DM |
| - Nicht fortgeschriebene globale Minderausgaben | + <u>132,2 Mio. DM</u> |
| Zusammen | + 257,0 Mio. DM |

Aus der Tatsache, daß die Gesamtausgaben im nicht disponiblen Bereich um rund 257 Mio. DM ansteigen, sich die Gesamtausgaben für den Einzelplan 08 aber lediglich um rund 100 Mio. DM erhöhen, wird deutlich, daß der Einzelplan 08 - wie alle anderen Förderhaushalte auch - im Bereich der freiwilligen Landesprogramme zum Teil ganz erhebliche Ansatzreduzierungen gegenüber 1998 verkraften muß.

Das gilt insbesondere für folgende Programme:

| | |
|--|------------------------|
| - Consulting-Gruppe | - 1,3 Mio. DM |
| - Beratungsprogramm Wirtschaft | - 3,7 Mio. DM |
| - Handlungsrahmen Kohlegebiete | - 12,0 Mio. DM |
| - Strukturwandel | - 10,9 Mio. DM |
| - Reg. Wirtschaftsstruktur (Landesaufg.) | - 5,0 Mio. DM |
| - Berufsausbildung | - 4,7 Mio. DM |
| - Benachteiligte Jugendliche | - 3,0 Mio. DM |
| - Neue Berufsfelder für Frauen | - 1,9 Mio. DM |
| - Technologieprogramm Wirtschaft | - 9,7 Mio. DM |
| - Technologieprogramm Bergbau | - 3,7 Mio. DM |
| - Zuschüsse an die DB AG | - 3,5 Mio. DM |
| - Verkehrsverbände | - 48,7 Mio. DM |
| - Inv.-Zuschüsse für NE-Bahnen | - 1,9 Mio. DM |
| - Ausbau der Kanäle | - 15,0 Mio. DM |
| - Straßen- und Brückenbau | - <u>50,6 Mio. DM</u> |
| Zusammen | - <u>175,6 Mio. DM</u> |

Im Sinne einer Schwerpunktsetzung wurden dagegen die folgenden Programmansätze im Vergleich zu 1998 deutlich erhöht:

| | |
|--|-----------------------|
| - Messen, Ausstellungen, Kongresse | + 1,2 Mio. DM |
| - Gründungs- und Wachstumsfinanzierung | + 6,7 Mio. DM |
| - Außenwirtschaft | + 1,5 Mio. DM |
| - Ausbildungskonsens | + <u>12,9 Mio. DM</u> |
| Zusammen | + <u>22,3 Mio. DM</u> |

1.3 Volumen des Verkehrshaushaltes für 1999

Von den Gesamtausgaben 1999 entfallen aus dem Bereich des Verkehrshaushaltes auf

| | |
|---|------------------------|
| - Allgemeine Bewilligungen Verkehr (Kapitel 08 080) | 3,6 Mio. DM |
| - Förderung der Eisenbahnen und des öffentlichen Nahverkehrs (Kapitel 08 081) | 3.315,5 Mio. DM |
| - Angelegenheiten der Luftfahrt (Kapitel 08 082) | 23,3 Mio. DM |
| - Angelegenheiten der Schifffahrt (Kapitel 08 083) | 32,2 Mio. DM |
| - Straßen- und Brückenbau (Kapitel 08 084) | <u>801,4 Mio. DM</u> |
| Summe Verkehrshaushalt 1999 | <u>4.176,0 Mio. DM</u> |

Im Vorjahr waren Ausgaben in Höhe von 3.995,1 Mio. DM veranschlagt, so daß sich die im Haushaltsplanentwurf 1999 für den Verkehrsbereich eingestellten Gesamtausgaben gegenüber dem Vorjahr trotz Einsparungen bei freiwilligen Landesprogrammen aufgrund eines Zuwachses von Bundeszuweisungen um 180,9 Mio. DM erhöhen.

Bei einem Vergleich der veranschlagten Ausgaben 1999 und 1998 ist zu berücksichtigen, daß 1998 die Ansätze des Einzelplans 08 mit einer globalen Minderausgabe belastet sind, die für den gesamten Einzelplan im Kapitel 08 020 mit insgesamt 132 Mio. DM veranschlagt sind. Der Haushaltsentwurf 1999 sieht dagegen keine globalen Minderausgaben vor.

Nach derzeitigem Stand entfallen von der globalen Minderausgabe 1998 auf

| | |
|-------------------------------|-------------|
| - den Verkehrsbereich etwa | 40 Mio. DM, |
| - den Wirtschaftsbereich etwa | 92 Mio. DM. |

Unter Berücksichtigung dieser globalen Minderausgaben 1998 ergeben sich für den Verkehrsbereich folgende Vergleichszahlen:

| | |
|--|------------------------|
| Gesamtausgaben Verkehrshaushalt 1999 | 4.176,0 Mio. DM |
| Gesamtausgaben 1998 (um die globale Minderausgabe reduziert) | <u>3.955,1 Mio. DM</u> |

| | |
|---------------|---------------|
| Steigerung um | 220,9 Mio. DM |
| oder um | 5,6 v.H. |

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

Wesentliche Veränderungen auf der Einnahmeseite sind die gegenüber dem Vorjahr um 90,3 Mio. DM erhöhten Zuweisungen des Bundes nach dem Regionalisierungsgesetz des Bundes sowie die erstmals etatisierten Bundesmittel für die Finanzierung des Anschlusses des Flughafens Köln/Bonn an die Eisenbahn-Neubaustrecke Köln-Rhein-Main in Höhe von 178,1 Mio. DM. Zusammen mit der Absenkung der GVFG-Mittel des Bundes um 0,8 Mio. DM erhöhen sich die aus den Einnahmen zu leistenden Ausgaben um insgesamt 267,6 Mio. DM.

Neben den Ansatzveränderungen für die vorgenannten Bereiche ergeben sich folgende bedeutsame Änderungen gegenüber 1998:

| | | |
|---|---|--------------------|
| - Erstattung gemeinwirtschaftlicher Leistungen | + | 34,6 Mio. DM |
| - Förderung von Verkehrsverbänden (Die bisher aus originären Landesmitteln finanzierten Zuweisungen für Investitionen werden 1999 in Höhe von 48,6 Mio. DM durch Regionalisierungsmittel ersetzt.) | - | 48,7 Mio. DM |
| - Zuschüsse an die DB AG | - | 3,5 Mio. DM |
| - Förderung der NE-Bahnen | - | 1,9 Mio. DM |
| - Ausgleichszahlungen an NE-Bahnen | - | <u>1,7 Mio. DM</u> |

Allein diese Veränderungen führen zu einer Reduzierung der Ausgaben um = - 21,2 Mio. DM, die saldiert mit den Ausgaben aus zweckgebundenen Mehreinnahmen von + 267,6 Mio. DM die Gesamtausgaben für die Förderung der Eisenbahnen und des öffentlichen Personennahverkehrs um rund 246,4 Mio. DM anwachsen lassen.

1.3.2 Zu Kapitel 08 082: Angelegenheiten der Luftfahrt

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

Gegenüber 1998 steigen die Ausgaben um 1,1 Mio. DM. Den Reduzierungen der Ausgaben für Baumaßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit und des Umweltschutzes auf Flugplät-

zen sowie der Förderung des Segelfluges um 1 Mio. DM und für Maßnahmen zur Verbesserung der Flugsicherheit um 0,7 Mio. DM stehen insbesondere Mehrausgaben für Erstattungen des Anteils an der Luftsicherheitsgebühr an den Bund mit 1,2 Mio. DM und für Maßnahmen zur Abwehr von Angriffen auf die Sicherheit des Flugverkehrs mit 1 Mio. DM gegenüber. Darüber hinaus sind zur Aufrechterhaltung der Flugsicherheit auf dem Flughafen Mülheim/Ruhr Mehrausgaben gegenüber 1998 in Höhe von 0,4 Mio. DM erforderlich.

1.3.3 Zu Kapitel 08 083: Angelegenheiten der Schifffahrt

Die Ausgaben sind bedarfsgerecht veranschlagt; sie gehen gegenüber dem Vorjahr um 15 Mio. DM zurück.

1.3.4 Zu Kapitel 08 084: Straßen- und Brückenbau

Nach der Neuorganisation der Landesregierung enthält dieses Kapitel auch die Ausgaben für den kommunalen Straßen- und Radwegebau. Die im Zuge der Konsolidierung des Landeshaushalts vorgenommene Reduzierung der Gesamtausgaben um 50,6 Mio. DM gegenüber dem Vorjahr betrifft im wesentlichen die Ausgaben für

- | | |
|--|-----------------|
| - die Bauaufsicht - Bundesfernstraßen | - 5,0 Mio. DM, |
| - Erhaltungsinvestitionen an Landesstraßen | + 5,0 Mio. DM, |
| - den Landesstraßenausbauplan | - 30,0 Mio. DM, |
| - den kommunalen Straßenbau | - 3,2 Mio. DM, |
| - den kommunalen Radwegebau und Lärmschutz | - 18,4 Mio. DM. |

2. Ausbau der Mobilität

2.1 Mobilitätsoffensive NRW /Integriertes Schienenkonzept

In den kommenden Jahren ist mit ein deutlicher Anstieg der Güterverkehrsleistungen zu erwarten. Der erhebliche Zuwachs wird sich überhaupt nur beherrschen lassen, wenn er im wesentlichen auf Schienen und Wasserstraßen bewältigt wird. In Nordrhein-Westfalen bietet sich die fast einmalige Chance, heute weitgehend brach liegende Werkschienennetze der früheren Montanindustrie für ein eigenständiges Schienengüterverkehrssystem zu nutzen.

Daher wurde im Dezember 1996 das Gutachten "Integriertes Schienenkonzept für den Güterverkehr in Nordrhein-Westfalen / Vorhaben A" vergeben, das im kommenden Jahr abgeschlossen werden soll. Inhalt der Stufe A war eine Bestandsaufnahme der Güterverkehrsinfrastruktur in Nordrhein-Westfalen sowie die Erfassung der derzeitigen und zukünftigen Transporte auf den Schienenwegen. Durch das Gutachten soll eine Entscheidungshilfe geliefert werden, ob und inwieweit die vom Stilllegungsverfahren betroffenen DB-Strecken übernommen werden können.

Auf der Basis der Ergebnisse der ersten Untersuchungsstufe sollen in einer zweiten Untersuchungsstufe (Vorhaben B) insbesondere ein Bedarfs- bzw. Ausbauplan für den Güterverkehr erstellt sowie zukünftige Organisationsstrukturen entwickelt werden. Die Kosten werden sich auf ca. 1,4 Mio. DM belaufen; sie sind aus den bei Kapitel 08 080 Titelgruppe 60 veranschlagten Ausgaben abzudecken.

Die Anstrengungen in diesem Bereich sollen noch gesteigert werden. Dazu wird eine Mobilitätsoffensive NRW als Public-Privat-Partnership entwickelt. Als ein Baustein

der Initiative sollen neue Verkehrstechnologien vorangebracht und die verkehrstechnische Industrie in Nordrhein-Westfalen bei der Vermarktung neuer Produkte und Dienstleistungen unterstützt werden.

2.2 Offensive gegen den Verkehrsstau

Trotz aller Bemühungen, Verkehr auf Bahn und Schiff zu verlagern, ist nicht zu übersehen, daß allein 90 % der Personenverkehrsleistung auf unserem Straßennetz abgewickelt werden muß. Wichtige Hauptschlagadern des europäischen Verkehrs gehen durch NRW und erfordern leistungsfähige Verkehrswege. Gerade das nordrhein-westfälische Fernstraßennetz hat daher hohe Verkehrsbelastungen zu bewältigen. An vielen Stellen ist es heute überlastet. So werden auf zahlreichen Autobahnabschnitten längst über 100.000 Fahrzeuge pro Tag gezählt, in der Spitze 150.000. Das ist bei vierstreifigen Autobahnen die Garantie für regelmäßige Staus und es bedingt hohe Unfallgefahren.

Staus sind äußerst unökonomisch und verursachen hohe Kosten. Staus sind ökologisch unsinnig, da im Stau Energie im Stehen vergeudet und Abgase für nichts produziert werden. Staus sind eine Hauptursache für Verkehrsunfälle.

Nordrhein-Westfalen teilt das Los der hohen Verkehrsbelastung mit anderen industriellen Ballungsräumen und prosperierenden Wirtschaftsregionen. Es hat den größten Ballungsraum in Deutschland mit zehn Millionen Einwohnern - mehr als Berlin, Hamburg, München und Rhein-Main zusammen. Entsprechend hoch ist die Verkehrsbelastung, und Nordrhein-Westfalen gilt über seine Grenzen hinaus vielen als Stauland. Dieser schlechte Ruf ist nicht förderlich, wenn es darum geht, Unternehmen im In- und Ausland als Investoren für unsere Wirtschaft zu finden.

Unfallgefahren, Unwirtschaftlichkeit, Energievergeudung und überflüssiger Abgasausstoß sind nicht hinnehmbar. Deshalb wird eine Offensive gegen den Verkehrsstau entwickelt, die kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen zusammenfaßt. Bei dieser Kernaufgabe der Verkehrspolitik wird von den wichtigsten Ursachen für Verkehrsstaus - Überlastungen, Verkehrsunfälle und Baustellen - ausgegangen. Speziell mit dem Blick auf die hochbelasteten Autobahnen wurde ein Zehn-Punkte-Programm aufgestellt. Zu diesem Programm gehören neben dem sechsstreifigen Ausbau aller wichtigen Autobahnen insbesondere die Beseitigung von Engpässen im Autobahnnetz, die Nutzung der Standstreifen für den fließenden Verkehr bei besonders stau- und unfallträchtigen Streckenabschnitten und der gezielte Einsatz der Verkehrstelematik, zum Beispiel auch für die Zuflußregelung auf Autobahnen.

Um Ideen zu sammeln, wie Staugefahren schnell abgebaut werden können, werden die Beteiligten zu einer Fachkonferenz eingeladen, bei der zum Beispiel bessere Baustellenkoordinierung, flexible Baustellenführungen und optimale Baustellenlängen thematisiert werden. Das Informationsangebot für den Autofahrer wird ausgebaut.

2.3 Landesinitiative Bahntechnik in NRW (Kapitel 08 081 Titelgruppe 77)

Für das Land NRW ist die Bahntechnik ein wichtiger Hoffnungsträger für Wachstum und Beschäftigung. Dies wird durch einige Zahlen über die heutige Situation in der Bahnindustrie erklärt: In NRW beschäftigen rund 450 Unternehmen der Bahntechnik über 60.000 Mitarbeiter, davon jeweils rund die Hälfte im Industrie- und Dienstleistungsbereich einerseits und im Bereich der Betriebswerkstätten andererseits. Die Unternehmen erwirtschaften ei-

nen jährlichen Umsatz von etwa 14 Mrd. DM. Gemessen an Umsatz und Beschäftigung gehört die Bahntechnik damit zu den größten Wertschöpfungsbereichen in NRW.

Die Bahntechnik steht heute - wie andere Bereiche auch - vor weitreichenden strukturellen Herausforderungen, die vermutlich zu erheblichen Anpassungen führen werden. Zu nennen sind hier die Stichworte Konzentrationsprozesse und Produktionsverlagerungen als spezifische Ausprägung der Globalisierung der Märkte.

Gleichzeitig aber entstehen aus veränderten verkehrspolitischen Rahmenbedingungen neue Chancen, die - wenn sie genutzt werden - der Bahnindustrie den Charakter einer Zukunftsbranche geben.

Ermutigt durch das Ergebnis eingehender Studien hat das Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr im September 1996 die Landesinitiative "Bahntechnik in Nordrhein-Westfalen" begründet. 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.

Die Landesinitiative Bahntechnik sieht ihre Aufgabe darin,

- die Kooperation zwischen den Unternehmen zur gemeinsamen Nutzung vorhandener innovativer Produkte zu verbessern,
- strategische Allianzen oder Gemeinschaftsprojekte bei Entwicklung und Einführung neuer Technologien und Produkten zu unterstützen,
- hochwertige Produkte durch qualitätssichernde Maßnahmen und Methoden sicherzustellen,

- die Erschließung von Auslandsmärkten zu erleichtern und
- Aus- und Weiterbildung zu fördern.

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

Während die direkte Projektförderung von den Ergebnissen eingehender Prüfungen abhängt, sind bei den begleitenden Maßnahmen bereits einige Aktivitäten durchgeführt oder eingeleitet worden. Hierzu einige Beispiele:

- Der Gemeinschaftsstand auf der Hannover Messe 1997 ermöglichte insbesondere kleinen und mittleren Unternehmen eine Messebeteiligung. Die direkten Auftragsabschlüsse einiger Firmen auf der Messe und zahlreiche erfolgsversprechende Gespräche sind ein Beweis für den Erfolg der Veranstaltung.
- In einer Veranstaltung mit großer Teilnehmerzahl wurde von Experten über Exportmöglichkeiten auf dem US-Markt informiert. Dabei wurden wichtige Hinweise über Chancen und Risiken gegeben.
- Mit dem Internationalen Bahngipfel rail#tec 98 im Mai 1998 in Dortmund ist ein weltweit ausstrahlendes Forum für den Bahnbereich geschaffen worden. Das Herzstück war eine hochrangig besetzte Fachkonferenz, die sich unter Beteiligung internationaler Experten mit den wichtigsten Fragen des Personen- und Güterverkehrs, der Fahrwege und des verkehrspolitischen und verkehrswirtschaftlichen Rahmens befaßt hat. In Foren und Werkstattgesprächen wurden spezielle fachliche

Fragen diskutiert und Informationen über die wichtigsten Märkte weltweit vermittelt. Dem Kongreß angeschlossen war eine Messe, die die Leistungsfähigkeit und innovative Stärke der in NRW ansässigen Bahnindustrie deutlich gemacht hat.

Im Jahre 1999 wird sich die Landesinitiative Bahntechnik erneut auf der Hannover Messe und erstmals auf dem Weltkongreß des Internationalen Verbandes für Öffentliches Verkehrswesen (UITP) in Toronto vorstellen.

Vorgesehen ist, im Jahre 2000 einen 2. Internationalen Bahngipfel zu veranstalten, und zwar wieder in Dortmund.

2.4 Nichtbundeseigene Eisenbahnen

(Kapitel 08 081)

2.4.1 Investitionszuschüsse

(Titelgruppe 62)

In NRW gibt es 47 nichtbundeseigene Eisenbahnen (NE) mit einer entsprechenden Anzahl z.T. weitverzweigter und engmaschiger Streckennetze. 25 dieser 47 Bahnen dienen dem öffentlichen Verkehr.

Sie 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 Jahre 1999 soll die Förderung der öffentlichen NE mit insgesamt 15,2 Mio. DM fortgesetzt werden. Dabei handelt es sich im wesentlichen um Finanzhilfen zur Aufrechterhaltung der Betriebssicherheit der Schienenwege (Oberbau-

zuschüsse), zur Durchführung von Rationalisierungsmaßnahmen und zum Bau von Be- und Entladeeinrichtungen, durch die Güterverkehr von der Straße auf die Schiene verlagert werden kann.

Außerdem besteht die Möglichkeit, stilllegungsgefährdete Güterverkehrsstrecken der Deutschen Bahn AG, die durch Dritte weiter betrieben werden sollen, zu fördern.

2.4.2 Ausgleichszahlungen zur Abgeltung betriebsfremder Lasten (Titelgruppe 70)

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

Um die dadurch entstehenden Wettbewerbsverzerrungen im Vergleich zwischen den Eisenbahnunternehmen und den privaten Unternehmen der übrigen Verkehrsarten zu beheben, ist durch das Zweite Gesetz zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (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 Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs ausgeglichen:

- Aufwendungen für die Erhaltung und den Betrieb von höhengleichen Kreuzungen, wenn die Eisenbahn für mehr als die Hälfte der Aufwendungen aufkommt.

Es handelt sich hier um eine Belastung, für die in den Sparten der übrigen Verkehrsarten der Staat aufkommt (Wasserweg, Straße).

- Aufwendungen für auferlegte Ruhegehälter und Renten, die von der Eisenbahn unter anderen als den für andere Verkehrsunternehmen geltenden Bedingungen zu tragen sind.

Die nichtbundeseigenen Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs haben im wesentlichen eine Versorgungsregelung, die der der Bediensteten des öffentlichen Diensten gleichgestellt ist. Da für die privaten Verkehrsbetriebe keine durch Gesetz oder Verwaltungsakt auferlegte zusätzliche Versicherungs- und Versorgungspflicht besteht, erfüllt jede Belastung der NE des öffentlichen Verkehrs, die über die gesetzliche Rentenversicherungspflicht hinausgeht, die vorgenannte gesetzliche Voraussetzung.

Im Haushaltsjahr 1999 sind für diese Ausgleichszahlungen 12 Mio. DM vorgesehen.

2.4.3 Investitionszuschüsse nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetzes (Titelgruppe 69)

Nach § 17 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) soll die Anordnungsbehörde (im Land NRW das Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr) den Kreuzungsbeteiligten für Maßnahmen nach den §§ 2 und 3 EKrG Zuschüsse gewähren.

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

Gefördert werden die Beseitigung von höhengleichen Bahnübergängen sowie alle Maßnahmen, die der Erhöhung der Sicherheit an höhengleichen Bahnübergängen dienen.

Das Land sieht in der Erhöhung der Sicherheit an der Gefahrenstelle Bahnübergang ein wichtiges verkehrstechnisches Anliegen.

Da die erforderlichen Maßnahmen im Einzelfall finanziell sehr aufwendig sein können und zügig durchgeführt werden müssen, wird die Förderung 1999 mit 1,5 Mio. DM fortgesetzt.

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.

2.5 Förderung der Schifffahrt

(Kapitel 08 083)

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

Ihre Möglichkeiten, als umweltfreundlicher Verkehrsträger zur Entlastung der Straße beizutragen, kann die Binnenschifffahrt um so mehr ausschöpfen, je größer die Leistungsfähigkeit der Infrastruktur ist, auf die sie sich

stützen kann. Dieser Sachverhalt ist für die Landesregierung Beweggrund, den Ausbau der Wasserstraßen mit erheblichen Mitteln zu fördern.

Mit finanzieller Hilfe seitens des Landes ausgebaut werden

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

Seit dem Beginn der Ausbauarbeiten im Jahre 1965 werden bis Ende 1998 in Wasserstraßen rd. 1,2 Mrd. DM an Landesmitteln investiert sein. Für das Jahr 1999 sind für den Ausbau der rheinisch-westfälischen Kanäle und der Weststrecke des Mittellandkanals Landesausgaben in Höhe von 32,1 Mio. DM vorgesehen.

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

- Streckenausbauarbeiten am Datteln-Hamm-Kanal, am Rhein-Herne-Kanal und am Dortmund-Ems-Kanal, hier vor allem in Waltrop und im Kreis Steinfurt,
- Streckenausbauarbeiten an der Weststrecke des Mittellandkanals, insbesondere an der Strecke westlich von Hannover, sowie im Bereich der Stadtstrecke Hannover (Fertigstellung bis zur EXPO 2000).

Der Ausbau der rheinisch-westfälischen Kanäle aufgrund und im Rahmen des Regierungsabkommens zwischen Bund und Land vom 14.09.65 und der dazugehörigen Nachtragsverträge ist im wesentlichen vollendet. Weitere Ausbaumaßnahmen, insbesondere am Datteln-Hamm-Kanal und am Rhein-Herne-

Kanal, sind jedoch erforderlich. Am 07.04.1992 wurde daher ein weiteres Abkommen mit dem Bund über den Ausbau des westdeutschen Kanalnetzes abgeschlossen, das die Ausführung weiterer Ausbaumaßnahmen am Datteln-Hamm-Kanal und am Rhein-Herne-Kanal und die Mitfinanzierung der Kosten durch das Land regelt.

Außer den Zuweisungen für den Ausbau von Bundeswasserstraßen enthält das Kapitel 08 083 Erstattungen an Fährunternehmen zur Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Ausbildungsverkehr (Titel 671 10). Die Mittel dienen dazu, Einnahmeeinbußen auszugleichen, die sich für die Fährunternehmen aus dem Verkauf verbilligter Zeitkarten an Auszubildende ergeben. Für 1999 wird mit einem Erstattungsanspruch von 15.000 DM gerechnet.

Desweiteren sind bei Titel 671 20 Ausgaben in Höhe von 40.000 DM zur Deckung von Verwaltungskosten veranschlagt, die den Trägern der Seemannsämter, nämlich den Hafenbetreiberunternehmen Duisburg-Ruhrorter Häfen AG, Stadtwerke Düsseldorf AG und Häfen und Güterverkehr Köln AG, aus der Wahrnehmung der Seemannsamtsgeschäfte entstehen.

3. Öffentlicher Personennahverkehr

(Kapitel 08 081)

Die Förderpolitik für den öffentlichen Personennahverkehr wird auf den drei Feldern

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

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

Wesentlicher Bestandteil der Gesetzgebung zur Bahnreform ist das Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs - Regionalisierungsgesetz des Bundes -. Nach dem Regionalisierungsgesetz des Bundes ist zur Stärkung der Wirtschaftlichkeit der Verkehrsbedienung im öffentlichen Personennahverkehr anzustreben, die Zuständigkeiten für Planung, Organisation, Ausgestaltung und Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs zusammenzuführen, wobei die Länder das Nähere zu regeln haben. Das Gesetz ist am 1. Januar 1994 in Kraft getreten. Seit diesem Zeitpunkt liegt die Verantwortung für Planung, Organisation, Ausgestaltung und Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs bei den Ländern oder bei den von ihnen bestimmten Aufgabenträgern.

Um den Ländern die Finanzierung der ihnen gesetzlich zugewiesenen Aufgaben zu ermöglichen, steht ihnen im Jahre 1999 ein nach § 5 Abs. 2 Regionalisierungsgesetz des Bundes zu dynamisierender Betrag in Höhe von über 12 Mrd. DM aus dem Mineralölsteueraufkommen des Bundes (Transfermittel) zu. Auf das Land NRW entfallen hiervon 2.097,610 Mio. DM. Mit diesen Mitteln ist insbesondere der Schienenpersonennahverkehr zu finanzieren.

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

freien Städte. Zur Wahrnehmung der Aufgaben des Schienenpersonennahverkehrs haben die Kreise und kreisfreien Städte Zweckverbände gegründet.

Nach § 11 Regionalisierungsgesetz NW in Verbindung mit § 8 Abs. 1 Regionalisierungsgesetz des Bundes erhalten die Aufgabenträger im Jahre 1999 einen Betrag in Höhe von 1.189,718 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.

Die verbleibenden Mittel gemäß § 8 Abs. 2 Regionalisierungsgesetz des Bundes in Höhe von 907,892 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 nichtbundes-eigenen Eisenbahnen,
- von Maßnahmen zur deutlichen Verbesserung des Angebotes im Schienenpersonennahverkehr gegenüber dem Fahrplan 1993/94,
- der Wiederinbetriebnahme von stillgelegten Strecken des Schienenpersonennahverkehrs oder - mit Zustimmung des Landes - des Baues neuer Schienenstrecken von besonderer verkehrlicher Bedeutung,
- von Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit und des Service,
- von Maßnahmen der Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV, z.B. der Bildung und Umsetzung von Gemeinschaftstarifen sowie der Aufstellung von Nahverkehrsplänen.

Die Transfermittel werden bei Titel 251 00 vereinnahmt und bei den Titeln 661 10 und 887 00 sowie den Titelgruppen 71 bis 76 und 80 verausgabt.

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) insgesamt 357,246 Mio. DM Bundesfinanzhilfen vorgesehen; diese werden durch komplementäre Landesmittel in Höhe von 89,830 Mio. DM (Titelgruppe 65) ergänzt. Hinzu kommen Investitionszuschüsse nach dem Regionalisierungsgesetz NW (Titelgruppe 72) in Höhe von 256,872 Mio. DM.

Aus diesen Mitteln sollen 1999 der weitere Ausbau der Stadtbahn, Beschleunigungsmaßnahmen für oberirdische Schienenstrecken, P+R-Plätze, Zentrale Omnibusbahnhöfe, Betriebshöfe und rechnergesteuerte Betriebsleitsysteme finanziert werden. Im Bereich des kommunalen ÖPNV werden vorrangig oberirdische Maßnahmen (insbesondere Beschleunigungsmaßnahmen), P+R-Anlagen sowie rechnergesteuerte Betriebsleitsysteme gefördert.

3.3 Förderung der Verkehrsunternehmen zur Verbesserung ihrer wirtschaftlichen Lage

Im Bereich der Förderung der Verkehrsunternehmen stehen 1999 für die Beschaffung von Bussen, Stadtbahnwagen und Straßenbahnen Fördermittel bei Titelgruppe 73 in Höhe von insgesamt 213,320 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 lei-

stungsbezogenen Schlüssel auf die Aufgabenträger des ÖPNV bzw. an die Zweckverbände Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) und Aachener Verkehrsverbund (AVV) verteilt (§ 13, § 17 Abs. 1 und 2 Regionalisierungsgesetz NW).

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

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

Für die gesetzliche Ausgleichspflicht nach § 45 a PBefG sind bei Titel 671 20 im Entwurf des Haushaltsplans 456,6 Mio. DM veranschlagt. Der Ansatz berücksichtigt die Erhöhung von Ausgleichsansprüchen einzelner Verkehrsunternehmen aufgrund der Geltendmachung individueller anstelle pauschaler Antragswerte. Darüber hinaus sind Nachzahlungen aus früheren Jahren an einige Bundesbusgesellschaften aufgrund eines Urteils des Bundesverwaltungsgerichtes zu leisten.

3.4 Verbesserung der Zusammenarbeit im ÖPNV

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

- Die Infrastruktur- und Übergangshilfe (Titel 887 00 sowie Titelgruppe 61) für den VRR beträgt nach dem Grundvertrag mit dem VRR, wie in den Vorjahren, 119 Mio. DM. Hiervon werden 42 Mio. DM aus Mitteln nach dem Regionalisierungsgesetz des Bundes finanziert (Anteil der VRR-Unternehmen an der Fahrzeugförderung - Titelgruppe 73).

- Für den VRS sind in 1999 17,4 Mio. DM zu verwenden.

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

Darüber hinaus gewährt das Land den Kreisen, kreisfreien Städten und Zweckverbänden in den 9 Kooperationsräumen eine Pauschale nach § 14 Abs. 2 Regionalisierungsgesetz NW in Höhe von jeweils 1 Mio. DM als allgemeine Förderung der Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV, insbesondere für die Bildung und Umsetzung eines Gemeinschaftstarifes sowie für die Aufstellung von Nahverkehrsplänen; hierfür sind bei den Titelgruppen 61 und 76 Mittel in Höhe von 63 Mio. DM veranschlagt. 2 Mio. DM des Ansatzes der Titelgruppe 76 sind als Anschubfinanzierung für die Planung und Einrichtung von Stadtbussystemen vorgesehen.

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

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

3.5 Ausbau des S-Bahn-Netzes sowie Einzelmaßnahmen

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

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

3.5.2 Die Schienenverkehrsanbindung des Flughafens Köln/Bonn ist mit zuwendungsfähigen Kosten von 435 Mio. DM in das ÖPNV-Landesprogramm aufgenommen worden.

Mit dem Bau soll 1998 begonnen werden.

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

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

3.6 Behindertengerechte Haltepunkte

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

des- und Landesmitteln in Höhe von 50,3 Mio. DM sollen bis 1999 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 in 1999 abgeschlossen. Die zweite Stufe des ITF soll im Jahre 2001 umgesetzt werden.

4. Straßeninfrastruktur

(Kapitel 08 084)

4.1 Ausbau der Bundesfernstraßen

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

Für die wesentlichen Schwerpunkte (Hauptbautitel)

- Bau von Ortsumgehungen,
- Ausbau der Autobahnen auf 6 Fahrstreifen und
- BAB-Lückenschlüsse

stehen 1999 voraussichtlich nur Mittel in Höhe von 456 Mio. DM zur Verfügung. Der erhöhte Mittelbedarf für die neuen Bundesländer sowie die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit und die angespannte Finanzlage im Bundeshaushalt lassen nach Angaben des BMV eine Steigerung nicht zu.

Die Mittelreduzierung zugunsten der neuen Länder führt dazu, daß die Verfügungsbeträge für Restabwicklungen und zur Finanzierung der im Bau befindlichen Maßnahmen gebunden sind. Neubeginne sind nur begrenzt möglich. Zu berücksichtigen sind auch Kostenerhöhungen für die laufenden Maßnahmen.

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

Für 1999 ist im Bundeshaushalt für die Bundesfernstraßen ein Rahmen von 10,3 Mrd. DM vorgesehen. In der Finanzplanung 1999 bis 2001 ist ebenfalls dieser Betrag vorgesehen.

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

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

erhält für die A 2 im Bereich Bielefeld bis zur Landesgrenze Niedersachsen von 1997 bis 2000 zusätzlich 227 Mio. DM. Diese Autobahnen sollen zur Bewältigung des erhöhten überregionalen und regionalen Verkehrsaufkommens der EXPO 2000 beitragen.

Ein weiteres wichtiges Projekt für NRW ist die Rheinquerung Ilverich im Zuge der A 44. Dieses Vorhaben soll als eines von 12 Pilotprojekten und von weiteren 15 Projekten des Bundes privat vorfinanziert werden. Der Auftrag für den hier angesprochenen Abschnitt der A 44 mit Rheinquerung wurde im Juni 1998 mit einem Auftragsvolumen von rd. 640 Mio. DM an eine Bietergemeinschaft vergeben. Der 1. Spatenstich erfolgte am 26. Juni 1998. Bei einer vorgegebenen Festbauzeit von 4 ½ Jahren wird das für die Region bedeutende Projekt im Jahre 2002 fertiggestellt sein.

4.2 Investitionen in das Landesstraßennetz

Für den Neu- und größeren Ausbau im Landesstraßennetz bilden der Landesstraßenbedarfsplan und der Landesstraßenausbauplan die rechtlichen und administrativen Grundlagen. Den Landesstraßenneubauvorhaben geht nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung des Landes Nordrhein-Westfalen vom 29. April 1992 eine Umweltverträglichkeitsprüfung voraus. Bei der Planung und Realisierung der Straßenneu- und ausbaumaßnahmen hat die Straßenbauverwaltung dafür zu sorgen, daß die Investitionen den Aspekten der Umwelt und des Lärmschutzes in gebührendem Umfang Rechnung tragen.

Schwerpunkte des Landesstraßenbaus sind weiterhin

- die Umsetzung des Landesstraßenausbauplanes mit dem Bau von Ortsumgehungen und der Beseitigung von Bahnübergängen,

- die Verbesserung im Landesstraßennetz, insbesondere durch Erhöhung der Verkehrssicherheit,
- der Bau von Radwegen und
- die Erhaltungsinvestitionen.

Zur Finanzierung dieser Investitionsschwerpunkte sind im Landeshaushalt insgesamt 212,5 Mio. DM vorgesehen.

Davon entfallen auf:

- Baumaßnahmen des Landesstraßenausbauplanes
(Kapitel 08 084 Titel 883 13) 100,0 Mio. DM,
- Um- und Ausbau von Landesstraßen bis
5 Mio. DM Gesamtkosten je Maßnahme
(Kapitel 08 084 Titel 883 12) 42,5 Mio. DM,
- Radwegebau an bestehenden Landesstraßen
(Kapitel 08 084 Titel 883 18) 10,0 Mio. DM,
- Erhaltungsinvestitionen an Landesstraßen
(Kapitel 08 084 Titel 883 11) 60,0 Mio. DM.

Die notwendige Konsolidierung des Landeshaushaltes zwingt auch im Landesstraßenbau zu spürbaren Einschnitten in den Finanzrahmen. Um die Auswirkungen der Reduzierung der Ausgaben für Baumaßnahmen des Landesstraßenausbauplanes abzumildern, wurde die Verpflichtungsermächtigung gegenüber dem Vorjahr um 50 Mio. DM auf 155 Mio. DM angehoben.

Die Erhöhung der Verpflichtungsermächtigung verdeutlicht die Absicht, den Baransatz ab dem Jahre 2000 wieder auf das in der Koalitionsvereinbarung festgeschriebene Niveau von 150 Mio. DM hochzufahren. Damit wird sichergestellt, daß in einem die Jahre 1999 bis 2005 umfassenden mittelfristigen Planungszeitraum alle wichtigen Maßnahmen durchgeführt werden können. Das sind

- alle Maßnahmen des Landesstraßenbauprogramms (einschl. die L 666, Ortsumgehung Gevelsberg, Südumgehung),
- darüber hinaus folgende mit Baubeginn im Jahre 2001 vorgesehenen Tunnelprojekte:
 - L 697 Ortsumgehung Plettenberg, Westtangente,
 - L 614 Ortsumgehung Lügde und
 - L 418 Neubau in Wuppertal (L 70 - L 417),
- und ferner die nachstehend genannten struktur- und verkehrspolitisch besonders wichtigen Vorhaben:
 - L 33 Ortsumgehung Weilerswist
 - L 332 Ortsumgehung Troisdorf-Eschmar
 - L 333 Ortsumgehung Hennef-Dondorf
 - L 473 Südumgehung Rheinhausen
 - L 518 Ortsumgehung Werne
 - L 561 Ausbau im Bereich des Silberberges

Der Erhaltungstitel konnte gegenüber 1998 geringfügig um 5 Mio. DM erhöht werden.

Bei der zwangsläufigen Prioritätensetzung wird den Belangen der Verkehrssicherheit besonderes Gewicht beigemessen.

4.3 Sicherheit im Straßenverkehr

Die Konferenz "Kinder sehen es anders - mehr Sicherheit im Straßenverkehr" im März 1998 in Dortmund mit rund 1.000 Teilnehmern hat u.a. eine noch engere Kooperationsbereitschaft bewirkt zwischen

- ADAC,
- Deutsches Kinderhilfswerk,
- Kinderschutzbund,
- Vorschulparlament,

- Verkehrsclub Deutschland,
- Landesverkehrswacht NRW und
- Landesverkehrsministerium.

Die Kongreßteilnehmerinnen und -teilnehmer verabschiedeten eine Dortmunder 5-Punkte-Erklärung für einen kinderfreundlichen Stadtverkehr, mit folgendem Wortlaut:

- Viele Eltern und erwachsene Verkehrsteilnehmer kennen die Leistungsgrenzen und Verhaltensweisen der Kinder nicht. Verkehrserziehung und bessere Verkehrstechnik können zwar die Risiken im Straßenverkehr mindern, grundlegende entwicklungsbedingte Gegebenheiten überwinden sie aber nicht. Die Zahl der Unfälle mit Kindern kann deshalb nur gesenkt werden, wenn die Erwachsenen lernen, sich auf das kindliche Verhalten im Straßenverkehr einzustellen. Diese Aufklärung ist unser gemeinsames Ziel.
- Sicherheit für Kinder im Straßenverkehr ist eine Aufgabe jedes Einzelnen. Jede Bürgerin und jeder Bürger kann nicht nur durch vorbildliches Verhalten als Verkehrsteilnehmer, sondern auch durch Initiative im näheren Wohnumfeld für mehr Sicherheit aktiv werden. Dazu rufen wir im Interesse der Kinder auf.
- Eine kinderfreundliche Verkehrswelt ist möglich. Flächendeckendes Tempo 30 in Wohngebieten, bauliche Verkehrsberuhigung bis hin zur Planung autofreier Wohnsiedlungen, sichere Radverkehrsverbindungen und Gehwege, Ausbau von Bus und Bahn sind Schritte dazu. Dies ist die Aufgabe vor allem der Stadt- und Verkehrsplaner und der örtlichen Straßenverkehrsbehörden. Die bestehenden Gesetze bieten den Handlungsrah-

men, der für die Sicherheit der Kinder stärker zu nutzen ist.

- Kinder wissen am besten, wo sie hinwollen und wie sie ihr Ziel erreichen. Sie sehen auf ihren Wegen viele Gefahren, häufig anders als Erwachsene. Deshalb müssen Kinder als Experten in eigener Sache an der Verkehrsplanung in den Städten und Gemeinden beteiligt werden.
- Die Landesregierung wird bis zum nächsten Jahr einen Kinderverkehrsicherheitsbericht herausgeben, der Wege zur Umsetzung dieser Erklärung aufzeigen wird.

Auch 1999 müssen die Erwachsenen und Eltern intensiv durch Kampagnen aufgeklärt werden, daß Kinder entwicklungsbedingt noch nicht fähig sind, ohne den besonderen Schutz der Erwachsenen am Straßenverkehr teilzunehmen, und daß die Kinder als Experten in eigener Sache bereits im Stadium der örtlichen Verkehrsplanungen angehört werden müssen.

Zur Regionalisierung der Verkehrsaufklärung werden auch 1999 auf Antrag Aktionen der Städte, Kreise und Gemeinden finanziell gefördert und mit Medien der Landesregierung unterstützt.

Die EU-Kommission hat für die Jahre 1997 bis 2001 das europaweite Programm "Förderung der Straßenverkehrssicherheit in der EU" mit über 60 Einzelmaßnahmen erarbeitet. Dabei liegt ein Hauptgewicht auf der Senkung von Unfällen besonders verletzungsgefährdeter schwacher Verkehrsteilnehmer - wie Kinder als Fußgänger, Radfahrer und Mitfahrer in Pkw. Somit entspricht die Verkehrssicherheitsauf-

klärung in Nordrhein-Westfalen auch der EU-Zielsetzung für ihre Mitgliedstaaten.

4.4 Telematik im Straßenverkehr

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

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

Endziel der Projekte ist die Einrichtung eines integrieren multimodalen 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 -fahrer nicht nur vor Staus gewarnt und umgeleitet werden, sondern es soll auch eine Verlagerung - insbesondere des Kurzstreckenverkehrs - auf umweltverträgliche Verkehrsmittel erreicht werden.

In diesem Zusammenhang müssen auch die beiden Regionalen Verkehrsleitzentralen in Arnsberg und Köln zusätzliche

Aufgaben übernehmen und mit entsprechender Hard- und Software ausgestattet werden.

4.5 Kommunaler Stadtverkehr

Zentrale Ziele der Stadtverkehrspolitik des Landes Nordrhein-Westfalen sind die Sicherstellung der Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen, die Gewährleistung aller Funktionen in der Stadt 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.

Zur Umsetzung der genannten Ziele stehen, wie in den Vorjahren, die nachfolgend aufgeführten, aufeinander abgestimmten Förderprogramme zur Verfügung:

- Das Stadtstraßenprogramm,
- das Programm für Sicherheit und Qualität des kommunalen Rad- und Fußgängerverkehrs einschließlich Maßnahmen der Schulwegsicherung,
- das Lärmschutzprogramm.

Zur Finanzierung der genannten Programme sieht der vorliegende Haushaltsentwurf Mittel i.H.v. insgesamt 301,8 Mio. DM vor. Hiervon entfallen 261,8 Mio. DM auf Bundesfinanzhilfen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG). Das Land verstärkt die Bundesfinanzhilfen durch originäre Landesmittel in Höhe von 25,0 Mio. DM. Zur Förderung des kommunalen Radwegebaues außerhalb des Netzes der verkehrswichtigen Straßen sowie der Lärmsanierung an kommunalen Hauptverkehrsstraßen sind 15,0 Mio. DM veranschlagt.

4.5.1 Stadtstraßenbau, Lärmschutz

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

Ein wichtiger Aspekt der Stadtstraßenförderung ist auch, einen Beitrag zur Standortsicherung zu leisten, wenn etwa bei der Erschließung neuer Gewerbegebiete eine ausreichende Verkehrsinfrastruktur sichergestellt werden kann.

Zur Stärkung des Wirtschaftsstandortes Nordrhein-Westfalen trägt auch die Einrichtung von Güterverkehrszentren bei, da diese die Ansiedlung neuer transportrelevanter Gewerbebetriebe begünstigen. Dabei fördert das Ministerium die innere Erschließung wie auch die Anbindung an das überörtliche Straßenverkehrsnetz. Insgesamt kommt somit der Stadtstraßenförderung eine besondere Rolle bei der strukturellen Weiterentwicklung von wirtschaftlich schwachen Regionen zu.

Neben diesen Förderschwerpunkten bleibt es auch weiterhin eine wichtige Aufgabe der Stadtstraßenförderung, die Sicherheit im Straßenverkehr zu verbessern. Hierzu dienen insbesondere die Beseitigung oder technische Sicherung von Bahnübergängen sowie die Beseitigung von Unfallhäufungspunkten.

Im Rahmen des Lärmsanierungsprogrammes sollen - als freiwillige Leistung des Landes - Schutzmaßnahmen zur Abdeckung besonderer Härtefälle gefördert werden.

4.5.2 Rad- und Fußgängerverkehr

Das Programm für Sicherheit und Qualität des kommunalen Rad- und Fußgängerverkehrs erfreut sich nach wie vor großer Beliebtheit, zumal hier häufig auch mit relativ geringem finanziellen Aufwand spürbare Verbesserungen für Radfahrer und Fußgänger erreicht werden können.

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

Da nach dem GVFG nur Radwege an verkehrswichtigen Straßen gefördert werden können, stellt das Land auch 1999 wieder originäre Landesmittel zur Verfügung, um auch Radwege im übrigen Straßennetz oder sogar in separater Lage zu fördern.

4.5.3 Fahrradstationen

Ein besonderes Anliegen ist die Stärkung und Verbesserung der Nahtstellen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern. Klassischerweise werden seit langem Park + Ride- sowie Bike + Ride-Anlagen gefördert. Zur Vermeidung von Beschädigungen und Diebstahl von Fahrrädern soll mit dem 1996 begonnenen Programm "100 Fahrradstationen" ein besonderer Anreiz gegeben werden, die Nahtstelle zwischen Radfahren und Bahnfahren kundenfreundlich und funktional zu gestalten. Das Angebot der Fahrradstationen geht dabei weit über das eigentliche Abstellen der Fahrräder hinaus.

Neben der Bewachung sollen zusätzlich verschiedene Dienstleistungen wie Fahrradreparaturservice, Fahrradverleih usw. angeboten werden.

4.5.4 Stadtlogistik

Der stetig zunehmende motorisierte Verkehr in unseren Städten zwingt u.a. auch zu neuen Lösungen im Bereich des Wirtschaftsverkehrs. Es gilt, die Organisation der Transportbeziehungen in die Stadt hinein bzw. aus der Stadt heraus zu verbessern und umweltfreundlicher zu gestalten. In insgesamt 18 ausgewählten Modellstädten bzw. -städteverbänden, die ein breites Spektrum an Vorhaben betreuen, sollen daher Wege gefunden werden,

- die Umsetzung von Stadtlogistik zu verbessern und zu erweitern,
- durch Einbeziehung unterschiedlicher Akteure, Branchen und Verkehrsträger bereits vorhandene Ansätze und Aktivitäten effizienter zu gestalten und
- im Rahmen des sog. "public-private-partnership" die praktische Zusammenarbeit zwischen Verwaltung, Wirtschaft und Transportunternehmen zu verbessern.

Das Ende 1995 begonnene Modellvorhaben wird auch 1999 weitergeführt.

Die Förderung der Maßnahmen innerhalb des Modellvorhabens Stadtlogistik NRW erfolgt aus Stadterneuerungsmitteln. Hieraus sind Zuwendungen in Höhe von rd. 4 Mio. DM vorgesehen.

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 1999 werden im einzelnen sein:

- **Flughafen Düsseldorf:** Die Durchführung mehrerer Verwaltungsstreitverfahren, um die Rechtskraft der am 10.12.1997 erteilten Genehmigung zur Änderung der Betriebsregelung für das Parallelbahnsystem zu erlangen, sowie der Neubau des Flugsteigs B und des Zentralterminals für die Passagierabfertigung;
- **Flughafen Köln/Bonn:** Die weitere Umsetzung der Entschließung des Landtages vom 19. Juni 1996 zur Verbesserung des Schutzes vor Fluglärm (22-Punkte-Programm) sowie der Bau des neuen Passagier-Terminals einschließlich des Flughafen-Bahnhofes;
- **Flughafen Münster/Osnabrück:** Die Durchführung der öffentlichen Erörterungstermine im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zwecks Verlängerung der Start- und Landebahn auf 3.600 m Gesamtlänge;
- **Flugplatz Dortmund:** Die Durchführung der öffentlichen Erörterungstermine im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zwecks Verlängerung der Start- und Landebahn auf 2.000 m Gesamtlänge sowie der Bau des neuen Passagier-Terminals einschließlich der notwendigen Straßenanbindung;
- **Flughafen Essen/Mülheim:** Die Fortsetzung der bereits eingeleiteten luft- und planungsrechtlichen Maßnahmen zur Teilstillegung des Motorflugbetriebes im Einvernehmen und in abgestimmten Schritten mit den kommunal-

len Gesellschaftern sowie die Intensivierung der Planungen für eine teilweise nichtfliegerische bzw. gewerbliche Nutzung;

- **Militärflugplatz Weeze-Laarbruch** die Weiterführung des luftrechtlichen Genehmigungsverfahrens für eine zivile fliegerische Nachfolgenutzung sowie die Intensivierung planerischer und organisatorischer Maßnahmen für eine kombinierte fliegerische und im übrigen gewerbliche Nutzung des 1999 freiwerdenden Flugplatzgeländes.

Für kleinere **Baumaßnahmen** zur Verbesserung der Sicherheit und des Umweltschutzes auf den Flughäfen und Landeplätzen sowie für die Förderung des Segelflugs (Titelgruppe 61) sind Haushaltsmittel in Höhe von 2,0 Mio. DM vorgesehen.

Zur Erhöhung der Sicherheit und der Zuverlässigkeit des Flugbetriebes sowie im Zusammenhang mit der Wahrnehmung der **Luftaufsicht** -Sonderordnungsbehörde für den Luftverkehr- (Titelgruppe 63) sind für die Anschaffung von Geräten sowie für das Aufsichtspersonal Haushaltsmittel in Höhe von 1,622 Mio. DM veranschlagt.

Der Schutz vor Angriffen auf die **Sicherheit des Luftverkehrs** (Titelgruppe 68), insbesondere vor Flugzeugentführungen und Sabotageakten, erfordert Haushaltsmittel in Höhe von 12,045 Mio. DM. Diesen Sachausgaben im Haushalt des Ministeriums für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr und den Personalausgaben für den Fluggastkontrolldienst im Haushalt des Ministeriums für Inneres und Justiz stehen Einnahmen des Landes aus der von den Fluggästen erhobenen Luftsicherheitsgebühr in Höhe von 82,550 Mio. DM gegenüber (Titel 111 20). Am 17. Juli 1998 hat das Land beim Bundesminister des Innern eine Rückdelegation der Aufgaben nach § 29 c LuftVG in bundes-

eigene Verwaltung beantragt; für das Haushaltsjahr 1999 kommt diesem Antrag jedoch noch keine Bedeutung zu.

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

6.1 Allgemeines

Der Entwurf des Personalhaushalts 1999 ist wie in den Vorjahren unter aufgabenkritischer Überprüfung des Stellenbestandes aufgestellt worden. Entsprechend dem Beschluß der Landesregierung vom 01.10.1995, bis zum Ende der Legislaturperiode grundsätzlich keine zusätzlichen Stellen einzurichten, enthält der Entwurf keine Personalausweitung; vielmehr verringert sich der Bestand im Geschäftsbereich durch Vollzug von kw-Vermerken um 15 Stellen (= 0,83 %) auf insgesamt 1.806 Stellen, die sich wie folgt verteilen:

| | |
|------------------------|-----|
| Ministerium | 585 |
| Bergverwaltung | 323 |
| Geologisches Landesamt | 267 |
| Eichverwaltung | 334 |
| Materialprüfungsamt | 297 |

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

Bei einem Haushaltsvolumen des Einzelplans 08 von rd. 7.002 Mio. DM entfallen auf die Personalausgaben 190,7 Mio. DM, das sind 2,7 %.

6.2 Ministerium

Die Überlegungen zur Umsetzung des Gutachtens über die Organisationsuntersuchung sind noch nicht abgeschlossen. Die Auswirkungen auf den Personalhaushalt konnten daher im Haushaltsentwurf 1999 noch nicht berücksichtigt werden.

Gleichwohl werden bereits 1998 im Rahmen der Realisierung von kw-Vermerken insgesamt 8 Stellen abgebaut.

6.3 Nachgeordnete Bergverwaltung

Bei der Bergverwaltung können durch Wirksamwerden von kw-Vermerken 5 Stellen eingespart werden. Damit sind von den aufgrund der Organisationsuntersuchung im Haushalt 1994 ausgewiesenen 49 kw-Vermerken bereits 38 realisiert.

6.4 Geologisches Landesamt

Beim Geologischen Landesamt werden durch Vollzug von kw-Vermerken 2 Stellen abgebaut. Im Vorgriff auf die Ende 1998 beginnende Organisationsuntersuchung erhalten 5 Stellen einen kw-Vermerk.

6.5 Eichverwaltung

Bei der Eichverwaltung sind aufgrund der Organisationsuntersuchung 54 kw-Vermerke bereits im Haushalt 1998 ausgewiesen worden.

Die Ergebnisse der im Herbst beginnenden ergänzenden Untersuchung von Teilaspekten der Organisation und Struktur der Eichverwaltung (u.a. Privatisierung, Eingliederung in die Bezirksregierungen, Überführung in einen Landesbetrieb) werden voraussichtlich Anfang 1999 vorliegen.

6.6 Materialprüfungsamt

Die Bemühungen zur Weiterentwicklung des Landesbetriebes Materialprüfungsamt zu einem wirtschaftlich lebensfähigen Unternehmen als Voraussetzung für eine Privatisierung werden fortgesetzt. Mit der Realisierung aller aufgrund der Organisationsuntersuchung ausgewiesenen 44 kw-Vermerke ist der angestrebte Stellenabbau inzwischen abgeschlossen.

Ein weiteres Ziel ist die Entbeamtung. Die Zahl der Beamtenstellen kann im Haushalt 1999 durch Umwandlung in Angestelltenstellen von 64 auf 58 reduziert werden. Damit vermindert sich der Anteil der Beamten an der Gesamtpersonalstärke auf 19,5 %.