


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

Der Minister

Dienstgebäude und Lieferanschrift
Haroldstraße 4, 40213 Düsseldorf

An den
Präsidenten des Landtags
des Landes Nordrhein-Westfalen

Telefon
(02 11) 837-02
Durchwahl
837- 2706

Datum 23.09.1996

40221 Düsseldorf

Aktenzeichen (bei Antwort bitte angeben)

132 (BdH) 12-00/1997

150-fach

für den Verkehrsausschuß
und den Haushalts- und Finanzausschuß



Betr.: Beratung des Haushaltsentwurfs 1997

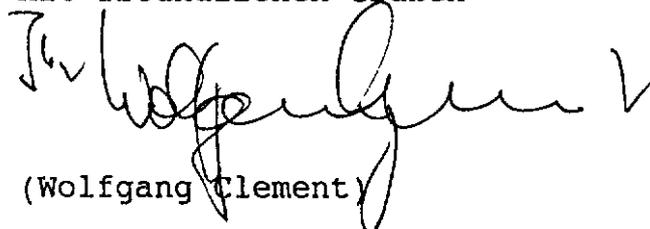
hier: Schriftliche Einführung in den Einzelplan 08
- Bereich Verkehr -

Sehr geehrter Herr Landtagspräsident,

hiermit übersende ich 150 Exemplare der schriftlichen Einführung in den Haushaltsplanentwurf 1997 für den Einzelplan 08.

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

Mit freundlichen Grüßen


(Wolfgang Clement)

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 1997
- 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

	<u>Seite</u>
1. ALLGEMEINE ÜBERSICHT ZUM EINZELPLAN 08	3
2. ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR	
2.1 Ausbau der Infrastruktur	5
2.2 Förderung der Verkehrsunternehmen zur Verbesserung ihrer wirtschaft- lichen Lage	6
2.3 Verbesserung der Zusammenarbeit im ÖPNV	7
2.4 Ausbau des S-Bahn-Netzes	7
2.5 Behindertengerechte Haltepunkte	8
2.6 Park + Ride und Bike + Ride	8
2.7 Transfermittel des Bundes zur Förderung des regionalisierten öffentlichen Per- sonennahverkehrs und ihre Verwendung	8
3. GÜTERTRANSPORT AUF BAHNEN UND BINNENSCHIFFEN	
3.1 Nichtbundeseigene Eisenbahnen	10
3.2 Ausbau der Binnenwasserstraßen	11
4. VERBESSERUNG DER STRAßENINFRASTRUKTUR	
4.1 Ausbau der Bundesfernstraßen	12
4.2 Investitionen in das Landesstraßen- netz	15
4.3 Sicherheit im Straßenverkehr	16
4.4 Telematik im Straßenverkehr	16
5. LUFTFAHRTINFRASTRUKTUR	17
6. PERSONALHAUSHALT DES. MWMTV	18

1. Allgemeine Übersicht zum Einzelplan 08

Der Haushaltsentwurf 1997 für den Einzelplan 08 schließt mit einem Ausgabevolumen von insgesamt

rd. 6.592 Mio. DM

ab.

Aus dem Bereich des Verkehrshaushalts entfallen hiervon auf

- Allgemeine Bewilligungen Verkehr (Kap. 08 080)	4,0 Mio. DM
- die Förderung der Eisenbahnen und des öffentlichen Nahverkehrs (Kap. 08 081)	3.009,9 Mio. DM
- Angelegenheiten der Luftfahrt (Kap. 08 082)	30,3 Mio. DM
- Angelegenheiten der Schifffahrt (Kap. 08 083)	50,2 Mio. DM
- Straßen- und Brückenbau (Kap. 08 084)	568,9 Mio. DM

Die Ausgaben für den Verkehrshaushalt entwickeln sich gegenüber dem Vorjahr wie folgt:

1997	= 3.663,3 Mio. DM
1996	= <u>3.674,2 Mio. DM</u>
Minderung	= 10,9 Mio. DM (- 0,3 %)

Davon Investitionen

1997	= 1.616,0 Mio. DM
1996	= <u>1.611,7 Mio. DM</u>
Steigerung	4,3 Mio. DM (+ 0,3 %)

Zu Kapitel 08 081: Eisenbahnen und ÖPNV

- a) Auf der Einnahmeseite erhöhen sich die Zuweisungen des Bundes nach dem Regionalisierungsgesetz und die auf den MWMTV entfallenden GVFG-Mittel des Bundes gegenüber 1996

um insgesamt 118 Mio. DM (Regionalisierungsmittel +598 Mio. DM, GVFG-Mittel -480 Mio. DM). Entsprechend verändern sich die aus diesen Einnahmen vom Bund zu leistenden Ausgaben.

b) Den insgesamt höheren Ausgaben für diese Bereiche stehen folgende Ansatzminderungen gegenüber:

- Erstattung gemeinwirtschaftlicher Leistungen für den ÖPNV	- 40 Mio. DM
- Zuschüsse an die DB AG	- 13 Mio. DM
- Ergänzende Landesmittel zu den GVFG-Mitteln des Bundes	- <u>91 Mio. DM</u>
Ergibt	- 144 Mio. DM

Aus dem Mehr zu a) und dem Weniger zu b) resultiert ein Rückgang der Gesamtausgaben für Eisenbahnen und ÖPNV um 26 Mio. DM.

Zu Kapitel 08 082: Luftfahrt

Die Ausgaben für die Förderung der Luftfahrt sind auf das unabdingbar notwendige Maß begrenzt worden; so sind für Ausbau- und Erneuerungsmaßnahmen wie in 1996 lediglich 5,1 Mio. DM veranschlagt worden.

Die übrigen Ausgaben für den Bereich der Luftfahrt beruhen überwiegend auf gesetzlicher Grundlage.

Überproportional steigen die Ausgaben für Sicherheitsmaßnahmen von 9,6 Mio. DM in 1996 auf 17,6 Mio. DM in 1997.

Dieser Mehrbedarf ist in erheblichem Maße Folge der Brandkatastrophe am Flughafen Düsseldorf (Verstärkung des Kontrolldienstes wegen dezentraler Kontrollstellen).

Zu Kapitel 08 083: Schifffahrt

Die dem prognostizierten Baufortschritt entsprechend veranschlagten Ausgaben für den Kanalausbau sinken gegenüber 1996 um 6,4 Mio. DM.

Zu Kapitel 08 084: Straßenbau

Die Ausgaben für den Straßenbau steigen gegenüber 1996 um 13 Mio. DM.

Während die Ausgaben für Erhaltungsinvestitionen und Um- und Ausbaumaßnahmen als Minimalbedarf auf dem Niveau des Jahres 1996 fortgeschrieben worden sind, sind die Ausgaben für Bau- maßnahmen des Landesstraßenausbauplanes um 20 Mio. DM erhöht und entsprechend der Koalitionsvereinbarung mit 150 Mio. DM veranschlagt worden.

Im Hinblick auf die Reduzierung der Bundesmittel für den Bundesfernstraßenbau wurden die den Landschaftsverbänden zu erstattenden Kosten der Entwurfsbearbeitung und Bauaufsicht bei Baumaßnahmen an Bundesfernstraßen gegenüber 1996 um 5,7 Mio. DM gekürzt (Ansatz 1996 = 155,7 Mio. DM, Ansatz 1997 = 150 Mio. DM).

2. Öffentlicher Personennahverkehr

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.

2.1 Ausbau der Infrastruktur

Für die Förderung der ÖPNV-Infrastruktur in den Gemeinden sind bei Titelgruppe 66 (ÖPNV-Landesprogramm) und Titelgruppe 68 (ÖPNV-Bundesprogramm) insgesamt 357,630 Mio. DM Bundesfinanz- hilfen sowie komplementäre Landesmittel bei Titelgruppe 65 in Höhe von 94,400 Mio. DM vorgesehen. Hinzu kommen die bei Titel- gruppe 72 veranschlagten Investitionszuschüsse nach dem Regio- nalisierungsgesetz NW in Höhe von 355,040 Mio. DM.

Aus diesen Mitteln sollen 1997 der weitere Ausbau der Stadt- bahn, Beschleunigungsmaßnahmen für oberirdische Schienen- strecken, P+R-Plätze, zentrale Omnibusbahnhöfe, Betriebshöfe und rechnergesteuerte Betriebsleitsysteme finanziert werden. Im Bereich des kommunalen ÖPNV werden vorrangig oberirdische Maß-

nahmen (insbesondere Beschleunigungsmaßnahmen), P+R-Anlagen und rechnergesteuerte Betriebsleitsysteme gefördert.

Der ÖPNV-Bedarfsplan, der Grundlage dieser Fördermaßnahmen ist, wird zur Zeit fortgeschrieben.

2.2 Förderung der Verkehrsunternehmen zur Verbesserung ihrer wirtschaftlichen Lage

Im Bereich der Förderung der Verkehrsunternehmen sind 1997 für die Beschaffung von Bussen, Stadtbahnwagen und Straßenbahnen Fördermittel bei Titelgruppe 73 in Höhe von insgesamt 200 Mio. DM veranschlagt worden.

Entgegen der bisherigen Praxis werden diese Zuschüsse den Verkehrsunternehmen nicht unmittelbar vom Land zur Verfügung gestellt, sondern nach einem kapazitäts- und leistungsbezogenen Schlüssel auf die Aufgabenträger des ÖPNV bzw. an die Zweckverbände Verkehrsverbund Rhein-Ruhr und Aachener Verkehrsverbund verteilt (§ 13, § 17 Abs. 1 und 2 Regionalisierungsgesetz NW).

Die Empfänger haben diese Mittel nach Maßgabe der Richtlinien zu § 13 des Regionalisierungsgesetzes 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 im Entwurf des Haushaltsplans 400 Mio. DM veranschlagt. Der Ansatz berücksichtigt die Begrenzung der Ausgleichsansprüche für an Schulträger verkaufte Monatskarten des Ausbildungsverkehrs auf den in der einschlägigen Verordnung festgelegten Jahreshöchstwert der Gültigkeit (sog. "240-Tage-Regelung") ebenso wie die mit Wirkung vom 1. Januar 1995 vorgenommene und 1996 erstmals haushaltswirksam gewordene Kostensatzanpassung.

2.3 Verbesserung der Zusammenarbeit im ÖPNV

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

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

Für den VRS sind in 1997 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 Aufstellung von Nahverkehrsplänen; hierfür sind bei den Titelgruppen 61 und 76 Mittel in Höhe von 63 Mio. DM veranschlagt. Die bisherige Förderung der Verkehrsgemeinschaften ist zugunsten dieser Förderung bereits zum 31.12.1995 eingestellt worden.

Aus Titelgruppe 61 werden im übrigen alle laufenden und neuen Bürgerbusvorhaben 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 als Teilfinanzierung im Wege der Festbetragsfinanzierung.

2.4 Ausbau des S-Bahn-Netzes

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

- der Linie S 2 von (Dortmund Hbf über) Dortmund-Dorstfeld nach Dortmund-Mengede mit Verlängerung über Gelsenkirchen, 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.

Die S-Bahn-Verbindung Köln Hbf - Flughafen Köln/Bonn ist mit zuwendungsfähigen Kosten von 400 Mio. DM in das ÖPNV-Landesprogramm aufgenommen worden. Mit dem Baubeginn ist in diesem Jahr zu rechnen.

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. Ebenso sind für die Verbindung Bottrop Mitte - Bottrop Hbf und die Teilstrecke Köln - Kalscheuren Bewilligungen zur Vorfinanzierung der Planungskosten erteilt worden.

2.5 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 1998 zu rechnen sein.

2.6 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 bis 1998 etwa 5.800 Pkw-Stellplätze und ca. 7.600 Fahrradeinstellplätze fertiggestellt werden.

2.7 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 - (Artikel 4 des Gesetzes zur Neuordnung des Eisenbahnwesens - Eisenbahnneuordnungsgesetz - vom 27. Dezember 1993; BGBl. I S. 2378). Nach dem Regionalisierungsgesetz ist zur Stärkung der Wirtschaftlichkeit der Verkehrsbedienung im öffentlichen Personennahverkehr anzustreben, die Zuständigkeiten für Planung, Organisation und Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs zusammenzuführen, wobei die Länder das Nähere zu regeln haben. Das Gesetz ist am 1. Januar 1996 in Kraft getreten. Seit diesem Zeitpunkt liegt die Verantwortung für Planung, Organisation, Ausgestaltung und Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs bei den Ländern oder den von ihnen bestimmten Aufgabenträgern.

Um den Ländern die Finanzierung der ihnen gesetzlich zugewiesenen Aufgaben zu ermöglichen, steht ihnen im Jahre 1997 ein

Betrag in Höhe von 12 Mrd. DM aus dem Mineralölsteueraufkommen des Bundes (Transfermittel) zu. Auf das Land NRW entfallen hiervon 1.938,83 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 vom 7. März 1995 (GV. NW. S. 196) 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 kreisfreien Städte. Zur Wahrnehmung der Aufgaben des Schienenpersonennahverkehrs haben die Kreise und kreisfreien Städte Zweckverbände gegründet.

Nach § 11 des Regionalisierungsgesetzes NW in Verbindung mit § 8 Abs. 1 des Regionalisierungsgesetzes erhalten die Aufgabenträger im Jahre 1997 einen Betrag in Höhe von 1.165,1 Mio. DM zur Förderung der Deutschen Bahn AG, um deren Betriebsleistungen nach dem Fahrplan 1993/94 zu sichern.

Ein Betrag in Höhe von 8,44 Mio. DM soll zur Förderung der Dürener Kreisbahn GmbH verwendet werden, die seit dem Fahrplanjahr 1993/94 Betriebsleistungen erbringt, die bis dahin von der Deutschen Bundesbahn wahrgenommen wurden. Die Förderung soll aus Mitteln gemäß § 8 Abs. 2 des Regionalisierungsgesetzes erfolgen, d.h. aus dem Differenzbetrag zwischen den gesamten Transfermitteln in Höhe von 1.938,83 Mio. DM und den Mitteln nach § 8 Abs. 1 des Regionalisierungsgesetzes. Dieser Differenzbetrag beläuft sich auf 773,73 Mio. DM.

Die verbleibenden Mittel gemäß § 8 Abs. 2 des Regionalisierungsgesetzes in Höhe von 765,29 Mio. DM sind nach §§ 12, 13 und 14 des Regionalisierungsgesetzes NW bestimmt zur Verbesserung des ÖPNV durch Förderung

- kommunaler Infrastrukturmaßnahmen,
- der Vorhalteaufwendungen für Fahrzeuge,
- baulicher Maßnahmen und der Beschaffung von Schienenfahrzeugen der Deutschen Bahn AG und der nichtbundeseigenen Eisenbahnen,
- von Maßnahmen zur deutlichen Verbesserung des Angebotes im Schienenpersonennahverkehr gegenüber dem Fahrplan 1993/94,

- der Wiederinbetriebnahme von stillgelegten Strecken des Schienenpersonennahverkehrs oder - mit Zustimmung des Landes - des Baues neuer Schienenstrecken von besonderer verkehrlicher Bedeutung und
- von Maßnahmen der Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV, z.B. der Bildung und Umsetzung von Gemeinschaftstarifen und der Aufstellung von Nahverkehrsplänen.

Die Transfermittel werden bei Kapitel 08 081 Titel 251 00 vereinnahmt und bei den Titelgruppen 71 bis 76 verausgabt.

3. Gütertransport auf Bahnen und Binnenschiffen

3.1 Nichtbundeseigene Eisenbahnen

In NRW gibt es 47 nichtbundeseigene Eisenbahnen (NE-Bahnen) mit einer entsprechenden Anzahl z.T. weitverzweigter und engmaschiger Streckennetze. 27 dieser Bahnen dienen dem öffentlichen Verkehr.

Im Jahre 1997 soll die investive Förderung der öffentlichen NE-Bahnen mit insgesamt 26,7 Mio. DM fortgesetzt werden (Kapitel 08 081 TGr. 62). Dabei handelt es sich im wesentlichen um Finanzhilfen zur Aufrechterhaltung der Betriebssicherheit der Schienenwege (Oberbauzuschüsse), zur Durchführung von Rationalisierungsmaßnahmen und zum Bau von Be- und Entladeeinrichtungen, durch die Güterverkehr von der Straße auf die Schiene verlagert werden kann.

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

Daneben erhalten die NE-Bahnen nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz Ausgleichszahlungen für die Abgeltung betriebsfremder Lasten (Kapitel 08 081 TGr. 70) und Zuschüsse nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (Kapitel 08 081 TGr. 69).

Die Bahnen sind besonders in den Randzonen der Ballungsgebiete von großer verkehrs- und strukturpolitischer Bedeutung, weil

sie dem Trend der Verlagerung des Güterverkehrs auf die Straße entgegenwirken. Als herausragende Fördermaßnahme der letzten Jahre ist ein Vorhaben der Westfälischen Landes-Eisenbahn GmbH zu bewerten, bei dessen Realisierung Kalksteintransporte im Umfang von rd. 300.000 t pro Jahr von der Straße auf die Schiene verlagert werden. Die Förderung durch das Land war die Voraussetzung für eine entsprechende vertragliche Vereinbarung zwischen der Westfälischen Landes-Eisenbahn und der Firma Readymix Zementwerke, Beckum. Das Land ist bemüht, weitere ähnlich herausragende Maßnahmen auch in den kommenden Jahren zu fördern.

3.2 Ausbau der Binnenwasserstraßen

Für die von Massenguttransporten abhängigen Industrie- und Gewerbebetriebe im Land Nordrhein-Westfalen, vor allem im Rhein-Ruhr-Raum, ist die Binnenschifffahrt als preisgünstiger und umweltfreundlicher Verkehrsträger unentbehrlich. Auch für die Beförderung von Stückgut wird die Binnenschifffahrt in immer stärkerem Maße genutzt. 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 seit Jahren Anlaß, den Ausbau der Wasserstraßen mit erheblichen Mitteln zu fördern.

Mit finanzieller Hilfe seitens des Landes werden ausgebaut

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

Seit dem Beginn der Ausbauarbeiten im Jahre 1965 bis Ende 1996 werden in Wasserstraßen rd. 1,125 Mrd. DM an Landesmitteln investiert sein, davon rd. 744 Mio. DM seit 1980. Für das Jahr 1997 sind für den Ausbau der rheinisch-westfälischen Kanäle und der Weststrecke des Mittellandkanals Landesausgaben in Höhe von 50,1 Mio. DM vorgesehen (Kapitel 08 083 Titel 881 10 und 881 20).

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 Dortmund, in Waltrop und im Kreis Steinfurt,
- Streckenausbauarbeiten an der Weststrecke des Mittellandkanals, insbesondere in Recke, in Minden (Ausbau des Wasserstraßenkreuzes), an der Strecke westlich von Hannover und im Bereich der Stadtstrecke Hannover.

Der Ausbau der rheinisch-westfälischen Kanäle im Rahmen des Regierungsabkommens zwischen Bund und Land vom 14.9.1965 und der dazugehörigen Nachtragsverträge ist im wesentlichen vollendet. Weitere Ausbaumaßnahmen, insbesondere am Datteln-Hamm-Kanal und am Rhein-Herne-Kanal sind jedoch erforderlich. Am 7.4.1992 wurde daher ein weiteres Abkommen mit dem Bund über den Ausbau des westdeutschen Kanalnetzes abgeschlossen, das die Ausführung zusätzlicher Ausbaumaßnahmen am Datteln-Hamm-Kanal und am Rhein-Herne-Kanal und die Mitfinanzierung der Kosten durch das Land regelt.

Neben den Zuweisungen für den Ausbau von Bundeswasserstraßen sind bei Kapitel 08 083 Titel 671 10 Erstattungen an Fährunternehmen zur Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Ausbildungsverkehr veranschlagt. Die Mittel dienen dazu, Einnahmehinbußen auszugleichen, die sich für die Fährunternehmen aus dem Verkauf verbilligter Zeitkarten an Auszubildende ergeben.

Ferner sind bei Titel 671 20 Ausgaben 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.

4. Verbesserung der Straßeninfrastruktur

4.1 Ausbau der Bundesfernstraßen

Für die Maßnahmen der Hauptbautitel (HBT) sind im Fünfjahresplan für den Ausbau der Bundesfernstraßen in den Jahren 1993 bis 1997 mit Ergänzung bis zum Jahr 2000 im Bundeshaushalt Ausgabemittel für NRW in Höhe von 3.755,4 Mio. DM vorgesehen. Bis Ende 1996 sind von diesem Volumen bereits rd. 2.350 Mio. DM verbaut, so daß für die Jahre 1997 bis 2000 noch ein Bauvolumen von rd. 1.400 Mio. DM verbleibt.

Zu den HBT zählen die Baumaßnahmen einschließlich Grunderwerb der Bereiche

- BAB-Erweiterung
- BAB-Neubau und
- Bundesstraßenneubau.

Die HBT-Mittel werden im wesentlichen für BAB-Lückenschlüsse, den Bau von Ortsumgehungen und den Ausbau der Autobahnen auf 6 Fahrstreifen verwendet.

Die Verfügungsbeträge des Bundes für die HBT-Titel sind in den letzten Jahren rückläufig. Das Bundesministerium für Verkehr begründet dies mit dem erhöhten Mittelbedarf für die neuen Bundesländer und der angespannten Finanzlage im Bundeshaushalt.

Diese Mittelreduzierung führt dazu, daß die Verfügungsbeträge für Restabwicklungen und zur Finanzierung der im Bau befindlichen Maßnahmen gebunden sind. Für Neubeginne sind damit kaum noch Mittel frei. Zu berücksichtigen sind weiterhin Kostenerhöhungen für die laufenden Maßnahmen. Dies hat zur Folge, daß

- bereits baureife Projekte zurückgestellt und
- Baumaßnahmen im Bauablauf und in der Finanzierung gestreckt werden.

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

Für 1997 wurde im Entwurf des Bundeshaushalts für die Bundesfernstraßen ein Rahmen von 9.900 Mio. DM vorgesehen (davon Anteil NRW = 1.049 Mio. DM). Die Bundesregierung hat diesen Rahmen um 233 Mio. DM erhöht. Vorbehaltlich der parlamentarischen Beratungen stehen damit in 1997 Ausgabemittel in Höhe von 10.133 Mio. DM zur Verfügung. In der Finanzplanung 1998 bis 2000 ist ebenfalls dieser Betrag vorgesehen.

Wegen der zu geringen Dotierung der Bundesfernstraßenmittel für die 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.

Zuletzt mit dem Schreiben vom 12.07.1996 an die Bundesminister Dr. Waigel und Wissmann ist die Problematik einer geordneten Verkehrszuführung zur Expo 2000 eingehend dargelegt und der Bund um Hilfe gebeten worden.

Das BMV hat mit Schreiben vom 23.07.1996 mitgeteilt, daß 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 werden. Damit sollen die BAB A 2 zwischen Bielefeld und Hannover sowie die BAB A 7 vom AK Hannover-Ost bis AS Andetern auf 6 Fahrstreifen erweitert werden.

Diese Autobahnen sollen zur Bewältigung des erhöhten überregionalen und regionalen Verkehrsaufkommens der Expo 2000 beitragen.

Für den Streckenabschnitt Bielefeld bis zur Landesgrenze NS wurde für NRW ein zusätzlicher Mittelbedarf von 227 Mio. DM ermittelt.

Ein weiteres wichtiges Projekt für NRW ist die Rheinquerung Ilverich im Zuge der A 44. Diese Maßnahme soll mit einem Finanzierungsvolumen von rd. 600 Mio. DM privat vorfinanziert werden.

Mit der Auftragserteilung für dieses Projekt wird Ende 1997 gerechnet. Die Maßnahme könnte dann etwa Mitte 2002 dem Verkehr übergeben werden.

Sie umfaßt schwerpunktmäßig eine Stahlbrücke über den Rhein mit Betonunterbauten und zwei Vorlandtunneln im Bereich der Stadt Meerbusch.

Gegen den Planfeststellungsbeschluß vom 07.02.1996 sind 6 Klagen erhoben und entsprechende Anträge auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung dieser Klagen gestellt worden. Es ist damit zu rechnen, daß das OVG NRW über die Anträge noch im Laufe dieses Jahres entscheiden wird, so daß bei einer Zurückweisung dieser Anträge der geplanten Auftragserteilung Ende 1997 planungsrechtliche Hindernisse nicht mehr entgegenstehen werden.

4.2 Investitionen in das Landesstraßennetz

Für den Neu- und größeren Ausbau im Landesstraßennetz bilden der Landesstraßenbedarfsplan und der Landesstraßenausbauplan 1993 - 1997 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,
- die Verbesserung im Landesstraßennetz, insbesondere durch Erhöhung der Verkehrssicherheit,
- der Bau von Radwegen und
- die Erhaltungsinvestitionen.

Zur Finanzierung dieser Investitionsschwerpunkte sind im Landeshaushalt insgesamt 265,87 Mio. DM vorgesehen.

Davon entfallen auf:

- Baumaßnahmen des Landesstraßenausbauplans 150,000 Mio. DM
(Kapitel 08 084 Titel 883 13)
- Um- und Ausbau von Landesstraßen 40,960 Mio. DM
bis zu 5 Mio. DM Gesamtkosten je
Maßnahme
(Kapitel 08 084 Titel 883 12)
- Radwegebau an bestehenden Landesstraßen 20,000 Mio. DM
(Kapitel 08 084 Titel 883 18)
- Erhaltungsinvestitionen an Landesstraßen 54,910 Mio. DM
(Kapitel 08 084 Titel 883 11)

4.3 Sicherheit im Straßenverkehr

Im Zuge dezentralisierter Verkehrssicherheitsarbeit liegt der Schwerpunkt auch 1997 auf den vom Land geförderten kommunalen Verkehrssicherheitstagen. Städte, Kreise und Gemeinden können Zuschüsse für die konsumtiven Aufwendungen ihrer örtlichen Veranstaltungen und zusätzlich kostenlos Aufklärungsmaterial erhalten. Thematisch sind Maßnahmen für die flächendeckende Einführung von Tempo 30-Zonen landeseinheitlich vorgegeben.

Diese örtlichen Aktivitäten stehen in enger Verbindung mit den landesweiten Aufklärungskampagnen für gemäßigte Fahrgeschwindigkeiten in Tempo 30-Zonen, um insbesondere Unfälle mit Kin-

dern zu vermeiden. In die Sicherheitsaktion sollen Eltern mit ihren Kindern aktiv einbezogen werden, damit sie nicht lediglich die Rolle passiver Empfänger von Botschaften übernehmen. Diese sogenannte Interaktivität wird - wie im Jahre 1996 - die Presse motivieren, die Kampagne ausführlich zu begleiten. Die Mitarbeiter von Städten, Kreisen und Gemeinden werden in Einweisungseminaren mit der Vorbereitung und den Einzelheiten ihrer örtlichen Arbeit vertraut gemacht.

Darüber hinaus gibt der vierte Landeswettbewerb um den NRW-Verkehrssicherheitspreis "Jetzt 'mal langsam: Kinder unterwegs!" der Öffentlichkeit Gelegenheit, mit Vorschlägen und Konzeptionen einen eigenen Beitrag zur Vermeidung von Kinderunfällen im Straßenverkehr zu leisten.

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 integrierten multimodalen Verkehrsmanagementsystems. Dies soll u.a. durch Nutzung und Verbesserung der Datenerfassungsanlagen auf den Autobahnen, die Einbeziehung des ÖV, 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.

5. Luftfahrtinfrastruktur

Für die Sicherung und die Weiterentwicklung des Wirtschaftsstandortes Nordrhein-Westfalen ist eine leistungsfähige Luftfahrtinfrastruktur und die Einbindung des Landes in das weltweite Netz des Luftverkehrs unverzichtbar. Schwerpunkte der Luftverkehrspolitik werden im einzelnen sein

- bezüglich des Flughafens Düsseldorf der Abschluß des Genehmigungsänderungsverfahrens zwecks Ersatzes der Bewegungszahlbegrenzung durch ein sog. Lärmkontingent und die Vorbereitungen für den Wiederauf- bzw. Neubau der brandgeschädigten Teile des Passagier-Terminals,
- bezüglich des Flughafens Köln/Bonn die Umsetzung der Entscheidung des Landtages vom 19. Juni 1996 zur Neuregelung der Nachflugbeschränkungen (22-Punkte-Programm) und die Vorbereitungen für den Baubeginn für das neue Passagier-Terminal,
- bezüglich des Flughafens Münster/Osnabrück die Fortsetzung des Planfeststellungsverfahrens zwecks Verlängerung der Start- und Landebahn,
- bezüglich des Flugplatzes Dortmund die Fortsetzung des Planfeststellungsverfahrens zwecks Verlängerung der Start- und Landebahn,
- bezüglich des Flughafens Siegerland der Abschluß des Genehmigungsänderungsverfahrens zur Einführung von Instrumentenflugbetrieb und der Abschluß des Planfeststellungsverfahrens zwecks Verlängerung der Start- und Landebahn durch luftrechtliche Umwidmung bereits vorhandener befestigter Sicherheitsflächen,
- bezüglich des Flughafens Essen/Mülheim die Fortsetzung der bereits eingeleiteten Stilllegung des Motorflugbetriebes im Einvernehmen und in abgestimmten Schritten mit den kommunalen Gesellschaftern,
- bezüglich des Militärflugplatzes Weeze-Laarbruch die Weiterführung des Genehmigungsverfahrens für eine zivile fliegerische Nachfolgenutzung,

- bezüglich des Militärflugplatzes Brüggen-Elmpt die Durchführung einer Bedarfs- und Eignungsuntersuchung für eine zivile fliegerische Nachfolgenutzung.

Für bauliche Maßnahmen zur Verbesserung der Flugsicherheit auf den Flugplätzen mit Regionalluftverkehr und auf den Schwerpunktlandeplätzen sowie für die Segelfluggelände sind wie im Vorjahr Haushaltsmittel in Höhe von 5,1 Mio. DM vorgesehen (Kapitel 08 082 TGr. 61).

Zur Erhöhung der Sicherheit und der Zuverlässigkeit des Flugbetriebes sowie im Zusammenhang mit der Wahrnehmung der Luftaufsicht (Sonderpolizei für den Luftverkehr) sind für die Anschaffung von Geräten sowie für das Aufsichtspersonal Haushaltsmittel in Höhe von 1,75 Mio. DM veranschlagt (Kapitel 08 082 TGr. 63).

Die Aufrechterhaltung des Sicherheitsstandards beim Schutz vor Angriffen auf die Sicherheit des Luftverkehrs, insbesondere vor Flugzeugentführungen und Sabotageakten, auf den Flughäfen und Landeplätzen erfordert eine Erhöhung der Haushaltsmittel auf 17,64 Mio. DM (Kapitel 08 082 TGr. 68). Diesen Sachausgaben und den Personalausgaben für den Fluggastkontrolldienst im Haushalt des Innenministeriums stehen Einnahmen des Landes aus der von den Fluggästen erhobenen Luftsicherheitsgebühr in Höhe von 60 Mio. DM gegenüber.

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

Allgemeines

Der Entwurf des Personalhaushalts 1997 ist wie in den Vorjahren unter aufgabenkritischer Überprüfung des Stellenbestandes aufgestellt worden. Entsprechend dem Beschluß der Landesregierung vom 1.10.1995, 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 und Einsparungen um insgesamt 34 Stellen.

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

Bei einem Haushaltsvolumen des Einzelplans 08 von rd. 6.592 Mio. DM entfallen auf die Personalausgaben 186,1 Mio. DM, das sind 2,8 %.

Ministerium

Im Ministerium werden im Rahmen der Realisierung von kw-Vermerken und durch Einsparung 4 Stellen abgebaut.

Der Beginn der Organisationsuntersuchung ist für Oktober dieses Jahres vorgesehen. Die Untersuchungsergebnisse werden frühestens Mitte 1997 vorliegen.

Nachgeordnete Bergverwaltung

Bei der Bergverwaltung können durch Vollzug von kw-Vermerken insgesamt 17 Stellen eingespart werden. Damit verringert sich die Zahl der kw-Vermerke auf 19.

Geologisches Landesamt

Im Geologischen Landesamt wird durch Realisierung eines kw-Vermerkes 1 Stelle eingespart. Im Vorgriff auf die zu erwartende Organisationsuntersuchung erhalten 5 Stellen einen kw-Vermerk.

Eichverwaltung

Der Stellenbestand bei der Eichverwaltung verringert sich per Saldo um 2 Stellen.

Das Schlußgutachten über die Organisationsuntersuchung liegt inzwischen vor und wird zur Zeit ausgewertet. Es ist vorgesehen, die stellenplanmäßigen Auswirkungen entweder im Rahmen einer Ergänzung des Haushaltsentwurfs 1997 oder eines Nachtragshaushaltsgesetzes 1997 zu berücksichtigen.

Materialprüfungsamt

Das Materialprüfungsamt ist zum 1.1.1995 in einen nach kaufmännischen Gesichtspunkten geführten Landesbetrieb gemäß § 26 Landeshaushaltsordnung umgestaltet worden.

Durch Vollzug von kw-Vermerken und eine Stellenverlagerung werden im Haushalt 1997 insgesamt 10 Stellen abgebaut.

Damit verringert sich der Stellenbestand seit 1994 von 355 auf 308 (- 13 %). Es verbleibt ein Überhang von 12 kw-Stellen.

Die Bemühungen zur Weiterentwicklung des Landesbetriebes zu einem marktfähigen Unternehmen als Voraussetzung für eine spätere Privatisierung werden fortgesetzt.