



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Universitätsbibliothek Paderborn

Nordrhein-Westfalen-Programm 1975

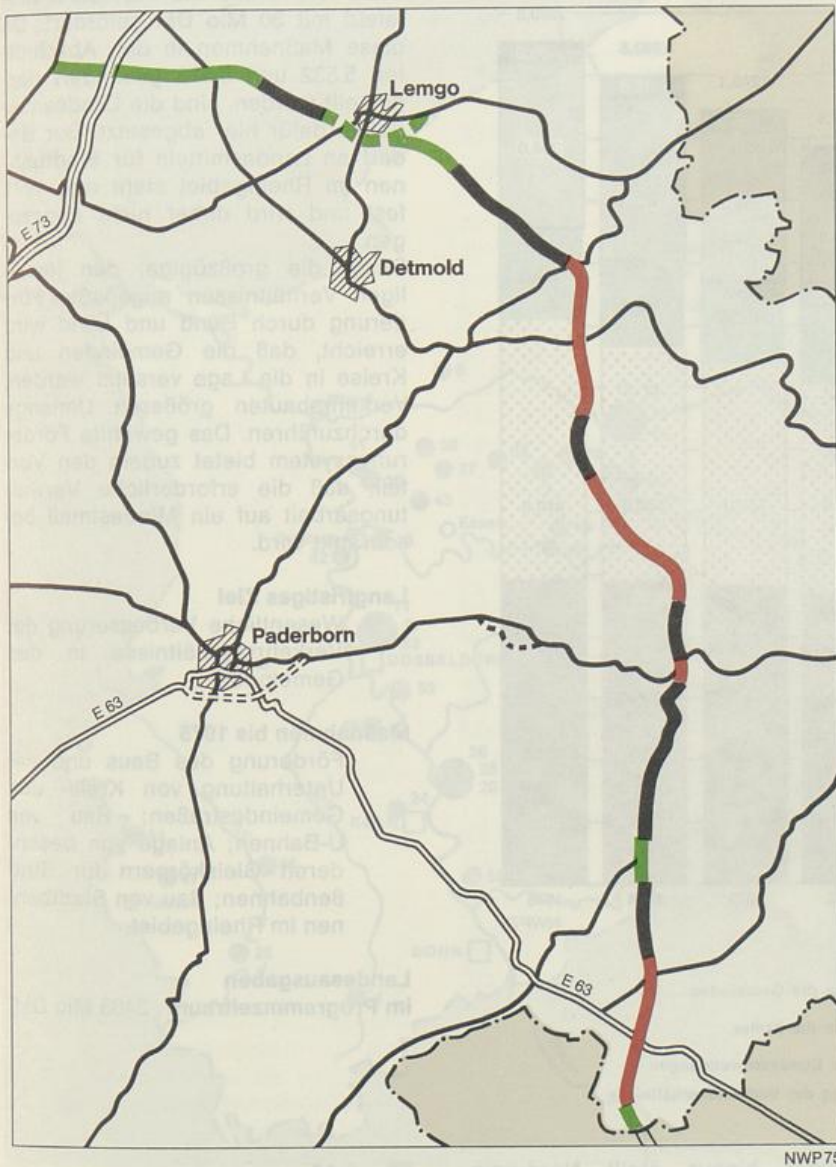
Nordrhein-Westfalen / Landesregierung

Düsseldorf, 1970

5.43 Kommunale Verkehrsbauten

urn:nbn:de:hbz:466:1-8442

Abbildung 30
Schwerpunktmaßnahmen für zweispurige Landstraßen



- Bis 1970 fertige Straßen
- Im Programmzeitraum im Bau befindliche Straßen
- Später auszubauende Straßen

Langfristiges Ziel

Neubau oder grundlegender Ausbau der im „Grünen Netz“ des Ausbauplans für die Landstraßen erfaßten Strecken.

Maßnahmen bis 1975

Neu-, Um- und Ausbau von etwa 2000 km Landstraßen; Unterhaltungs- und Instandsetzungsmaßnahmen.

Landesausgaben

im Programmzeitraum 2650 Mio DM.

Kommunale Verkehrsbauten

Kommunale Verkehrsbauten werden in Nordrhein-Westfalen in drei verschiedenen Formen gefördert:

Der Bund und das Land geben Zuwendungen zu kommunalen Straßenbaumaßnahmen, und zwar für

- innerörtliche Hauptverkehrsstraßen und verkehrswichtige Zubringerstraßen zum überörtlichen Verkehrsnetz,
- verkehrswichtige zwischenörtliche Straßen in unterdurchschnittlich entwickelten Gebieten,
- Straßen im Zusammenhang mit der Stilllegung von Eisenbahnstrecken.

Der Bund und das Land geben Zuwendungen zum Bau von Verkehrswegen des öffentlichen Personennahverkehrs in Verdichtungsräumen, und zwar insbesondere für

- die Stadtbahnen und U-Bahnen im Rhein-Ruhr-Gebiet und im Raum Bielefeld sowie die Anlage von besonderen Gleiskörpern für Straßenbahnen,
- zentrale Omnibusbahnhöfe.

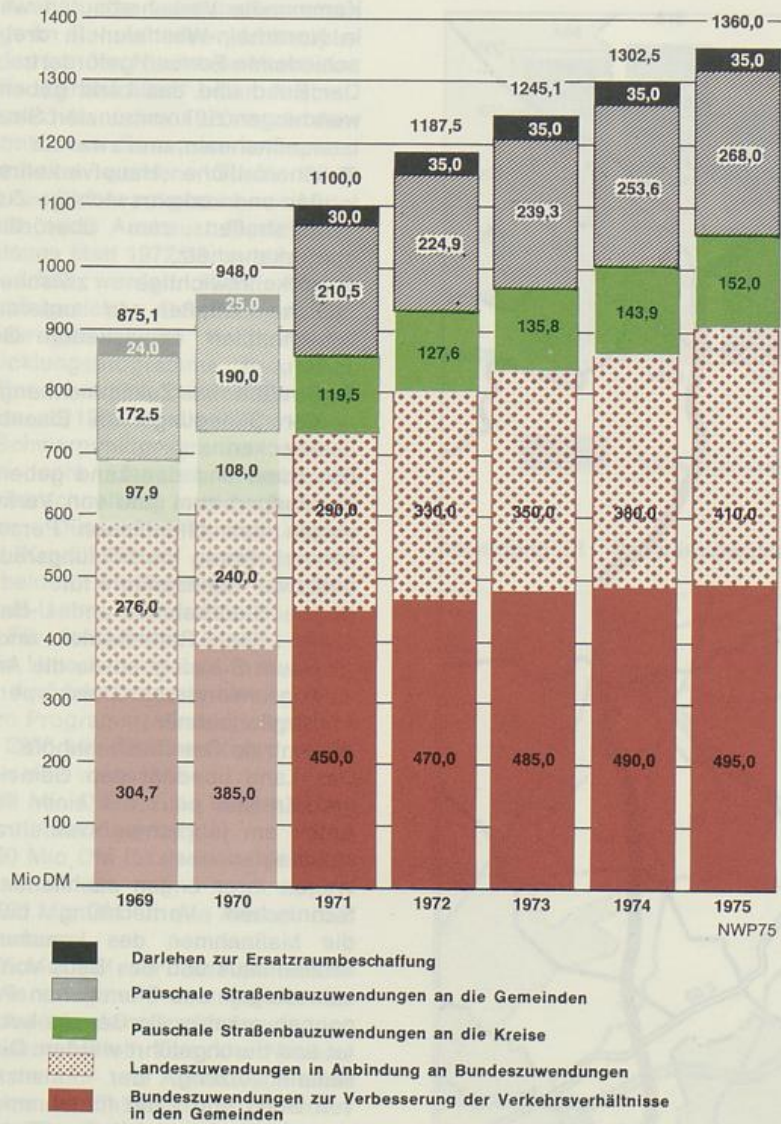
Das Land überläßt den Gemeinden und Kreisen pauschal einen festen Anteil am jährlichen Kraftfahrzeugsteueraufkommen.

Wegen ihrer engen sachlichen und technischen Verflechtung müssen die Maßnahmen des kommunalen Straßenbaus und des Baus von Verkehrswegen des öffentlichen Personennahverkehrs als Ganzes betrachtet und durchgeführt werden. Die Zusammensetzung der Finanzmittel von Bund und Land für kommunale Verkehrsbauten und ihre Entwicklung von 1969 bis 1975 zeigt Abbildung 32. (Seite 94)

Nordrhein-Westfalen wird im Programmzeitraum zur Gesamtfinanzierung der mit Bundeszuschüssen aus dem Mineralölsteuer-Mehraufkommen geförderten Maßnahmen durch entsprechende Landeszuschüsse beitragen. In der Regel wird das Land bei Maßnahmen des Straßenbaus und des öffentlichen Personennahverkehrs 30 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten übernehmen; die Träger der Maßnahmen haben damit nur Eigenleistungen von 20 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten zu tragen. Bei den Stadtbahnen und weiteren vergleichbaren

Abbildung 32

Mittelbedarf für kommunale Verkehrsbauten



Maßnahmen im Landesbereich erhöht sich der Landesanteil sogar auf 40 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten.

Nach den Vorausschätzungen des Mineralölsteuer-Mehraufkommens wird der Bund dem Land Zuschüsse in Höhe von insgesamt 2390 Mio DM zur Verfügung stellen können. In Ergänzung dieser Bundesmittel werden 1760 Mio DM Landeszuschüsse benötigt, und zwar in folgenden Jahresbeträgen:

- 1971: 290 Mio DM
- 1972: 330 Mio DM
- 1973: 350 Mio DM
- 1974: 380 Mio DM
- 1975: 410 Mio DM.

Darüber hinaus stellt Nordrhein-Westfalen für die Gemeinden und Kreise 30 Prozent des jährlichen Aufkommens der Kraftfahrzeugsteuer bereit. Die Mittel dienen der Erfüllung von Aufgaben, die den Gemeinden und Kreisen aus der Straßenbaulast erwachsen; sie können aber auch als Eigenmittel bei den Zuschußmaßnahmen eingesetzt werden.

Im Programmzeitraum entstehen für kommunale Verkehrsbauten insgesamt Kosten in Höhe von 7574 Mio DM, davon sind

- 3805 Mio DM Landesmittel
- 2390 Mio DM Bundesmittel
- 1379 Mio DM Eigenleistungen der Bauasträger.

Aus den 3805 Mio DM Landesmittel werden auch die Stadtbahn Ruhr mit 310 Mio DM und die Stadtbahn Bielefeld mit 30 Mio DM gefördert. Da diese Maßnahmen in den Abschnitten 5.532 und 5.533 gesondert dargestellt werden, sind die Landesausgaben dafür hier abgesetzt. Der Bedarf an Landesmitteln für Stadtbahnen im Rheingebiet steht erst 1971 fest und wird daher nicht abgezogen.

Durch die großzügige, den jeweiligen Verhältnissen angepaßte Förderung durch Bund und Land wird erreicht, daß die Gemeinden und Kreise in die Lage versetzt werden, Verkehrsbauten größeren Umfangs durchzuführen. Das gewählte Förderungssystem bietet zudem den Vorteil, daß die erforderliche Verwaltungsarbeit auf ein Mindestmaß beschränkt wird.

Langfristiges Ziel

Wesentliche Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden.

Maßnahmen bis 1975

Förderung des Baus und der Unterhaltung von Kreis- und Gemeindestraßen; Bau von U-Bahnen; Anlage von besonderen Gleiskörpern für Straßenbahnen; Bau von Stadtbahnen im Rheingebiet.

Landesausgaben

im Programmzeitraum 3465 Mio DM.

5.44

Höhengleiche Bahnübergänge

Die Landesregierung will die noch vorhandenen höhengleichen Bahnübergänge verbessern oder beseitigen. In der Regel geschieht dies durch Modernisierung der Warnanlagen oder den Bau von Unter- oder Überführungen; in einigen Fällen sind auch Umfahrungen notwendig. In Zusammenarbeit zwischen der Bundesbahn, den nicht bundeseigenen Eisenbahnen, den Straßenbaubehörden und den Straßenverkehrsbehörden werden gegenwärtig die Verkehrsbedeutung aller Bahnübergänge und die erforderlichen Bau-