

2539  
2540 Wir werden die bis zum Jahr 2005 geltenden Regelungen zur Begrenzung der Grundstücks-  
2541 obergrenze sowie die Beschränkung der Wohnraumförderung auf den Einzugsbereich von Hal-  
2542 tepunkten des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) wieder einführen.

2543  
2544 Für Kommunen in der Haushaltssicherung werden wir die Förderzugänge zu den Programmen  
2545 der Stadtentwicklung erleichtern. Im Haushaltsbegleitgesetz werden wir hierzu sicherstellen,  
2546 dass analog zur bestehenden Praxis bei den Programmen "Soziale Stadt" dies auf sämtliche  
2547 Programme der Stadtentwicklung Anwendung findet.

### 2548 2549 **Vorrang für die Innenentwicklung der Städte und Gemeinden des Landes**

2550  
2551 Wir werden die Innenentwicklung der Städte und Gemeinden forcieren. Mit einer Neujustierung  
2552 der Instrumente werden wir die Wiedernutzung von Brachflächen auch in Klein- und Mittelstäd-  
2553 ten auf breiter Front anstoßen und das Flächenrecycling in breitem Umfang vorantreiben. Wir  
2554 wollen deshalb die beiden bundesweit einmaligen Instrumente des Landes NRW - Grundstücks-  
2555 fonds und Bahnflächenpool - zu einem neuen Gestaltungsinstrument für Kommunen und Eigen-  
2556 tümer in einem Flächenpool NRW vereinen. Wir werden die Unterstützung von Entwicklungs-  
2557 prozessen mit den Eigentümerinnen und Eigentümern in den Vordergrund stellen und nur im  
2558 begründeten Einzelfall einen Grunderwerb durchführen. Die Kompetenzen von NRW.Urban und  
2559 BahnflächenEntwicklungsgesellschaft NRW (BEG NRW) sollen hierzu gebündelt werden und  
2560 die beabsichtigte Breitenwirkung entfalten. Wir wollen die Umsetzung des dritten Bahnhofspa-  
2561 kets sicherstellen.

### 2562 2563 **NRW mobil - Verkehrspolitik für Alle**

#### 2564 2565 **Vorfahrt für Busse und Bahnen im Land**

2566  
2567 Das Land ist unter rot-grüner Regierungsverantwortung im bundesweiten Vergleich zum Bahn-  
2568 land Nummer 1 geworden. Wir werden an die erfolgreiche Zielsetzung der Vorrangpolitik für  
2569 Busse und Bahnen in NRW anknüpfen. Hierzu braucht das Land dringend ein Zukunftskonzept  
2570 für den Schienenverkehr, um den Sanierungsstau und die Engpässe im Schienennetz sowie bei  
2571 den Bahnhöfen und Haltepunkten aufzulösen. Wir wollen Busse und Bahnen in NRW systema-  
2572 tisch auf eine relevante Steigerung der Fahrgastzahlen ausrichten.

2573  
2574 Hierzu gehört auch, dass sich NRW mit allem Nachdruck dafür einsetzt, dass die Belange des  
2575 Personenverkehrs, insbesondere der bestehenden und geplanten Linien des Nahverkehrs auf  
2576 der Schiene, auch auf den nach EU-Recht geplanten Vorrangkorridoren für den Güterverkehr  
2577 auf der Schiene gewahrt werden.

2578  
2579 Mit oberster Priorität werden wir eine umfassende Mängelanalyse für das Schienennetz des  
2580 Landes erarbeiten. Neben den großen Projekten Rhein-Ruhr-Express (RRX), Betuwe-Linie so-  
2581 wie einer noch zu findenden Strecke für den Eisernen Rhein wollen wir generell die Leistungsfä-  
2582 higkeit des Schienennetzes deutlich steigern und den Nah- und Fernverkehr sowie den Güter-  
2583 verkehr mit gezielten Investitionen wirksam stärken.

2584  
2585 Wir werden einen Beirat für den Schienengebundenen Personennahverkehr (SPNV) unter Betei-  
2586 ligung der Zweckverbände des Landes sowie der Fahrgastverbände einrichten. Dieser soll kurz-  
2587 fristig - möglichst bis Ende des Jahres 2010 - einen konkreten Maßnahmenkatalog für die  
2588 nächsten fünf Jahre erarbeiten.

2589 Folgende Projekte im Bereich der Engpassstellen der Bahnknotenpunkte sind hierzu mit Vor-  
2590 rang auf die Umsetzung zu klären:

- 2591
- 2592 • Knoten Köln: Erweiterung der Hohenzollernbrücke, Ausfahrt und Entflechtung von Deutz-  
2593 Porz bis Steinstraße, Schaffung weiterer S-Bahnsteige im HBF und in Deutz
  - 2594
  - 2595 • Knoten Dortmund: Forcierung des Ausbaus unter Klärung der Abhängigkeit vom zweigleisi-  
2596 gen Ausbau Münster- Lünen
  - 2597
  - 2598 • Knoten Hamm: Bahnhofsvorfeld
  - 2599

2600 Die Beseitigung der Eingleisigkeit und die Elektrifizierung von Strecken ist mit hoher Priorität  
2601 voranzutreiben. Bei der DB AG werden wir uns dafür einsetzen, dass die rund 900 unbeschränk-  
2602 ten Bahnübergänge in NRW sukzessive mit Schranken ausgestattet werden.

### 2603 **Rhein-Ruhr-Express abschnittsweise zügig realisieren**

2604  
2605  
2606 Unser Ziel ist die Realisierung des Rhein-Ruhr-Express. Auf dem Bahngipfel NRW am 31. März  
2607 2010 haben die Deutsche Bahn AG und das Bundesverkehrsministerium zugesagt, dass der  
2608 RRX unmittelbar nach der Herstellung der baurechtlichen Voraussetzungen gebaut werden  
2609 kann. Die Bahn AG will aber alle erforderlichen Planfeststellungsmaßnahmen erst zwischen  
2610 2011 und 2013 einleiten. Wir wollen dies möglichst beschleunigen und werden auf die Einhal-  
2611 tung und Umsetzung der Zusagen drängen.

2612  
2613 Hierzu werden wir darauf hinwirken, dass Einzelabschnitte so gebildet und priorisiert werden,  
2614 dass bei deren Realisierung bereits ein wirksamer Beitrag zur Verbesserung der Leistungsfähig-  
2615 keit des Schienennetzes realisiert wird. Wir werden die Initiative ergreifen, dass für den Bau die-  
2616 ser Abschnitte konkrete Finanzierungszusagen durch den Bund und die DB AG für die Projekte  
2617 mit eigenem Verkehrswert gemacht werden und damit eine Leistungssteigerung für die Fahrgäs-  
2618 te geschaffen wird.

### 2619 **Gesellschaftliche Teilhabe sicherstellen: Sozialticket für NRW**

2620  
2621  
2622 Für die einkommensschwächsten Bürgerinnen und Bürger gibt es in einigen Städten und Krei-  
2623 sen unseres Landes das Angebot für ein Sozialticket. Durch steigende Fahrpreise und eine  
2624 Ausdünnung der Bus- und Bahnangebote werden immer mehr Menschen in diesem Land von  
2625 der Nutzung des ÖPNV und damit auch von der Teilhabe an der Gesellschaft ausgeschlossen.  
2626 Kurzfristig werden wir deshalb die Initiative ergreifen und die flächendeckende Einführung von  
2627 Sozialtickets in den jeweiligen Zweckverbänden des Landes unterstützen. Hierbei werden wir  
2628 uns an den Zuschüssen des Landes für das Semesterticket sowie den Schülerfahrkosten orien-  
2629 tieren und die entsprechenden Mittel aus dem Landeshaushalt zur Verfügung stellen. Wir wer-  
2630 den ab dem Haushaltsjahr 2011 sicherstellen, dass die für den Januar 2011 geplante Einführung  
2631 des Sozialtickets im Bereich des VRR unterstützt wird.

### 2632 **Zukunftskonzept für Busse und Bahnen**

2633  
2634  
2635 Im Hinblick auf die Finanzierungsgrundlagen für Busse und Bahnen werden sich kurz- und mit-  
2636 telfristig einige entscheidende Weichenstellungen ergeben. Durch das ÖPNV-Gesetz des Lan-  
2637 des steht die Revision der Aufteilung der Regionalisierungsmittel an. Mittelfristig werden auf  
2638 Bundesebene die offenen Fragen nach der Zukunft der GVFG-Mittel (Gesetz über Finanzhilfen  
2639 des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden) und der Revision der  
2640 Regionalisierungsmittel zu klären sein. Hierzu werden wir gegenüber dem Bund die Rücknahme  
2641 der Kürzungen der Regionalisierungsmittel sowie ihre Dynamisierung in Höhe von 2,5 Prozent  
2642 einfordern. Eine Mindestausstattung in Höhe von 240 Millionen Euro werden wir für die ÖPNV-  
2643 Finanzierung sicherstellen und hierzu die Kürzungen des Landes bei der Schülerbeförderung  
2644 zurücknehmen.

2645  
2646 Wir werden unter der Mitwirkung der Zweckverbände des Landes, der Fahrgastverbände, des  
2647 Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) sowie der kommunalen Spitzenverbände ein  
2648 Expertengremium mit der Erarbeitung eines ÖPNV-Zukunftskonzeptes beauftragen. Hierbei  
2649 muss angesichts der demografischen Entwicklung insbesondere für die Sicherstellung des Nah-  
2650 verkehrs in den ländlichen Regionen ein neuer Finanzierungsmodus entwickelt werden. Diese  
2651 Zukunftskommission soll auch die Frage beantworten, wie das Gesetz über den öffentlichen  
2652 Personennahverkehr des Landes den zukünftigen Herausforderungen umfassend anzupassen  
2653 ist.

2654  
2655 Wir nehmen die Verantwortung des Landes für den SPNV ernst und werden vor diesem Hinter-  
2656 grund prüfen, welche Maßnahmen notwendig sind, um den SPNV in NRW effektiver im Sinne  
2657 seiner Nutzer zu gestalten. Hierbei sollen auch Vorschläge zur Beseitigung der unübersichtli-  
2658 chen Tarifvielfalt im ÖPNV und für die Weiterentwicklung zu einem echten, landesweiten Ver-  
2659 bundtarif sowie zur Verbesserung der Fahrgastrechte entwickelt werden.

2660  
2661 Das Personenbeförderungsgesetz muss rechtssicher an die neue EU-Verordnung für den ÖPNV  
2662 angepasst werden. Einen nordrhein-westfälischen Sonderweg zu Lasten der kommunalen Auf-  
2663 gabenträger wird es mit uns nicht geben. Das Land wird sich im Bundesrat für eine europa-  
2664 rechtskonforme und kommunalfreundliche Anpassung des Personenbeförderungsgesetzes ein-  
2665 setzen. Wir erwarten vom Bund einen Gesetzesvorschlag, der den kommunalen Gestaltungsan-  
2666 spruch im ÖPNV mit der unternehmerischen Initiative zur Erbringung der Verkehrsleistung ver-  
2667 bindet.

#### 2668 2669 **Mehr Güter auf Schiene und Schiff verlagern**

2670  
2671 Unser Land droht angesichts der Wachstumsprognosen für den Gütertransport auf der Straße  
2672 im Dauerstau zu ersticken. Insbesondere der Hinterlandverkehr durch die ARA-Überseehäfen  
2673 (Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen) stellt eine besondere Herausforderung dar. Die An-  
2674 wohnerinnen und Anwohner entlang unserer Autobahnen und der Güterkorridore auf der Schie-  
2675 ne sind vor diesem Hintergrund besonderen Belastungen beim Lärm und bei Luftschadstoffen  
2676 ausgesetzt. Für den Bau der Betuwe-Linie haben im März 2010 der Bund und die DB AG die  
2677 Umsetzung eines Pilotprojektes für den Einsatz innovativer Lärmschutztechnik angekündigt.  
2678 Hierzu werden wir die Initiative für eine vertragliche Zusage und Finanzierung ergreifen. Eben-  
2679 falls auf dem Bahngipfel vereinbart wurde die Freistellung der Kommunen von ihrem Anteil der  
2680 Kosten für die Beseitigung von schienengleichen Bahnübergängen beim Bau des dritten Gleises  
2681 auf der Betuwe-Strecke zwischen Emmerich und Oberhausen. Diese Forderungen machen wir  
2682 uns zu Eigen. Gleiches wollen wir für die Realisierung des Eisernen Rhein ermöglichen, denn  
2683 auch für dieses Projekt werden wir bei den weiteren Planungsfortschritten dem Lärmschutz und  
2684 dem Bau von Unter- und Überführungen oberste Priorität einräumen.

2685  
2686 Für eine weitere Verlagerung von Gütertransporten auf die Schiene werden wir uns gegenüber  
2687 dem Bund für eine angemessene kostendeckende Erhöhung der LKW-Mautsätze einsetzen. Wir  
2688 wollen die LKW-Maut weiter entwickeln und in einem ersten Schritt die Erhebung auf LKW ab  
2689 7,5t ausweiten sowie die Einführung progressiver Mautsätze umsetzen. Wir werden außerdem  
2690 Initiativen der Kommunen unterstützen, den Mautausweichverkehr durch Einbeziehung betroffe-  
2691 ner Straßen in die Mauterhebung oder durch den Erlass von straßenverkehrsrechtlichen Fahr-  
2692 beschränkungen zurück zu drängen. Einen bundesweiten Modellversuch mit Riesen-LKW leh-  
2693 nen wir ab und halten an dem Beschluss der Verkehrsministerkonferenz aus dem Jahr 2007  
2694 fest.

2695  
2696 Das Hafenkonzept des Landes werden wir dahingehend überprüfen, wie die Stärkung der Schiff-  
2697 fahrt und eine stärkere Verlagerung von Gütertransporten auf Binnenschiffe ausgebaut werden  
2698 kann. Bürokratische Hemmnisse etwa im Bereich der Hafensicherheit werden wir abbauen. Zu  
2699 Reduzierung der Feinstaub- und Stickoxid-Belastungen in den Städten werden wir ein Pilotpro-  
2700 jekt zur landgebundenen Stromversorgung von Binnenschiffen umsetzen.

2701  
2702 **Kommunale Verkehrsinfrastruktur**  
2703  
2704 Im Hinblick auf die auslaufende Zweckbindung für die GVFG-Mittel (Gemeindeverkehrsfinanzie-  
2705 rungsgesetz) des Bundes ab dem Jahr 2013 werden wir sicherstellen, dass diese zweckgebun-  
2706 den für kommunale Investitionen bestehen bleiben. In den Förderrichtlinien "Stadtverkehr" wer-  
2707 den wir die Förderung des Radverkehrs beibehalten. Das Programm "Radstationen" bleibt eben-  
2708 falls bestehen. Wir wollen die Förderung von Radabstellanlagen an Schulen und sonstigen Auf-  
2709 kommensschwerpunkten ermöglichen. Wir werden die Förderzwecke des GVFG auf Infrastruk-  
2710 turen für eine klimaschutzorientierte Mobilitätspolitik erweitern (Elektromobilität, Car-Sharing,  
2711 Verknüpfung von Individual- und öffentlichem Verkehr) und prüfen, ob GVFG-Mittel auch für die  
2712 Lärmsanierung von kommunalen Hauptverkehrsstraßen genutzt werden können.  
2713  
2714 **Fahrradland NRW**  
2715  
2716 Der Bund fördert aktuell die Einführung des MetroRad Ruhr, eines Verleihsystems für Fahrräder  
2717 in der Kulturhauptstadt. Wir werden prüfen, ob dies landesweit zu einem einheitlichen System  
2718 auszubauen ist. Hierzu bietet es sich an, die Radstationen in NRW bei der Umsetzung einzube-  
2719 ziehen.  
2720  
2721 Um den weiteren Ausbau des Radwegenetzes in NRW zu erreichen, wird bei allen Investitionen  
2722 in den Ausbau und den Erhalt der Landesstraßen geprüft, ob der Bau von Radwegen sinnvoller  
2723 Bestandteil der jeweiligen Maßnahme sein kann.  
2724  
2725 **Straßeninfrastruktur: Vorrang für Investitionen in den Straßenerhalt**  
2726  
2727 An die Verkehrsinfrastruktur und die Verkehrsorganisation werden aufgrund der Bedeutung  
2728 NRWs als Transitland, der intensiven wirtschaftlichen Außenverflechtung und des Verkehrs in  
2729 den Ballungsräumen hohe Anforderungen gestellt. Die ausgeprägte Siedlungsdichte und die  
2730 knappen Freiräume führen jedoch auch zu besonderen Problemen und Belastungen der Bevöl-  
2731 kerung und der Umwelt durch den Verkehr.  
2732 Die Straßeninfrastruktur in NRW ist im Wesentlichen gut ausgebaut. Doch die ständig wachsen-  
2733 den Verkehrsmengen machen die Begrenztheit des Systems Straße - aber auch seiner Ausbau-  
2734 kapazitäten - deutlich.  
2735  
2736 Vor dem Hintergrund knapper öffentlicher Mittel wollen wir dem Erhalt von Straßen des beste-  
2737 henden Straßennetzes Priorität einräumen. Insbesondere die Landesstraßen unterliegen wegen  
2738 zu geringer Aufwendungen einem massiven Instandhaltungsstau. Unser Land verfügt mit den  
2739 Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen über eines der dichtesten Straßennetze. Es in einem  
2740 guten Zustand zu erhalten, ist Ziel unserer Politik. In diesem Zusammenhang werden wir auch  
2741 dafür Sorge tragen, dass die regionale mittelständische Bauwirtschaft von Maßnahmen im Lan-  
2742 desstraßenerhalt profitiert.  
2743  
2744 Ab dem Haushaltsjahr 2011 werden wir innerhalb der für die Landesstraßen vorgesehenen Titel  
2745 die Mittel sukzessive deutlich zugunsten des Straßenerhalts umschichten.  
2746  
2747 Wir werden in einer neu aufzubauenden Verkehrsleitzentrale alle diesbezüglichen Aktivitäten  
2748 des Landes beim Landesbetrieb Straßen.NRW bündeln. Auf diese Weise werden wir auch Bau-  
2749 stellenmanagement und Verkehrssteuerung besser miteinander verzahnen.  
2750  
2751 Wir konzentrieren uns bei der Finanzierung der Projekte des Landesstraßenbedarfsplans auf  
2752 solche, für die zum Zeitpunkt des Abschlusses dieser Vereinbarung rechtskräftiges Baurecht  
2753 besteht.  
2754  
2755 Außerdem werden wir im Landesbetrieb Straßen.NRW die Planungs- und Personalkapazitäten  
2756 auf die Projekte der Stufe 1 des Landesstraßenbedarfsplans konzentrieren.

2757  
2758 Beim Ausbau der Bundesfernstraßen werden wir sicherstellen und gegenüber dem Bundesver-  
2759 kehrsministerium einfordern, dass vor dem Beginn von neuen Vorhaben aus dem vordringlichen  
2760 Bedarf des Bundesfernstraßenbedarfsplans zunächst alle fest disponierten Vorhaben des vor-  
2761 dringlichen Bedarfs fertig zu stellen sind.  
2762 Im Landesbetrieb Straßen.NRW werden die Planungs- und Personalkapazitäten bei den Projek-  
2763 ten des Bundesfernstraßenbaus auf diese Systematik konzentriert.  
2764  
2765 Bei in der Region umstrittenen Vorhaben des Bundesfern- und des Landesstraßenbaus wollen  
2766 wir sicherstellen, dass Untersuchungen zu Alternativen oder zu anderen Netzlösungen beauf-  
2767 tragt werden.  
2768  
2769 Zu allen Ausbauplanungen bei Bundesfern- und Landesstraßen werden wir die Regionalräte  
2770 anhören.  
2771  
2772 **Luftverkehr: Zukunft gestalten und Interessensausgleich herstellen**  
2773  
2774 Neben gut ausgebauten Straßen-, Schienen- und Wasserstraßennetzen kommt in Zeiten zu-  
2775 nehmender Globalisierung dem Luftverkehr eine hohe Bedeutung zu. In einem  
2776 bevölkerungsreichen Land wie NRW verursacht dies Konflikte zwischen den berechtigten  
2777 Forderungen nach Lärm- und Umweltschutz sowie den Interessen der Wirtschaft und der  
2778 Fluggäste. Gleichzeitig gibt es eine große Konkurrenz der Flughäfen in NRW untereinander,  
2779 zusätzlich auch die zu Flughäfen in benachbarten Bundesländern und im Ausland. Neben  
2780 eigenen Initiativen setzen wir uns deshalb nicht nur für nationale, sondern auch für umfassende  
2781 europaweite Regelungen ein.  
2782  
2783 Den Anforderungen, die Klimawandel und Lärmschutz an den Luftverkehr stellen, kann daher  
2784 nur durch ein entschiedenes Handeln der Landesregierung Genüge getan werden. Dem stetigen  
2785 Wachstum im Luftverkehr muss durch intelligente, also wirtschaftliche, klimafreundliche und  
2786 anwohnerfreundliche Lösungen begegnet werden.  
2787  
2788 Klima- und Lärmschutz, langfristige wirtschaftliche Tragfähigkeit und Planungssicherheit sind die  
2789 Ziele, die wir mit einem Luftverkehrskonzept 2020 umsetzen wollen. Wir wollen Klarheit für alle  
2790 Betroffenen herstellen. Die neue Landesregierung wird sich dieser Herausforderung stellen und  
2791 sie wird alle Betroffenen - Anliegerinnen und Anlieger, Beschäftigte und Betreiber sowie die  
2792 Airlines - in die Entwicklung des Luftverkehrskonzepts 2020 einbeziehen.  
2793  
2794 NRW und der Flughafen Köln/Bonn sind ein herausragender Standort der Logistikwirtschaft.  
2795 Damit verbunden sind allerdings für die Bevölkerung erhebliche Lärmbelastungen während der  
2796 Nacht. Deshalb wollen wir Lärminderung für den Nachtflugbetrieb systematisch weiter fördern.  
2797  
2798 Da der Flughafen Köln/Bonn bis heute das bereits im Jahr 1996 mit dem 22-Punkte-Programm  
2799 eingeforderte Lärminderungskonzept nicht vollständig umgesetzt und bislang nicht in  
2800 ausreichendem Umfang verbindliche Lärminderungsziele festgelegt hat, werden wir die  
2801 Initiative zur Umsetzung und kurzfristigen Einführung seitens des Landes ergreifen. Wir werden  
2802 auf der Grundlage der bis Ende 2010 zu erwartenden Ergebnisse der Lärmaktionspläne der  
2803 Kommunen im Vollzug der EU-Umgebungslärmrichtlinie die Initiative zur Umsetzung und kurz-  
2804 fristigen Einführung ergreifen.  
2805  
2806 Darüber hinaus wird die Landesregierung das vom Landtag einstimmig beschlossene Verbot  
2807 nächtlicher Passagierflüge am Flughafen Köln/Bonn zwischen 0.00 Uhr und 5.00 Uhr umsetzen  
2808 und die notwendigen Schritte umgehend einleiten.  
2809  
2810 Jenseits der Regelungen für die Flughäfen Düsseldorf, Köln/Bonn und Dortmund werden wir  
2811 bezogen auf alle anderen Flughäfen eine Kernruhezeit von 23.00 Uhr bis 6.00 Uhr für alle Starts  
2812 und Landungen anstreben.

2813  
2814 In Anerkennung der besonderen Bedeutung des Flughafens Düsseldorf werden wir darüber hin-  
2815 aus die Verspätungs- und Home-Base-Carrier-Regelung mit dem Ziel ändern, zusätzlich zu den  
2816 bereits bestehenden Gebührenstrukturen und differenziert nach beiden zuvor genannten  
2817 Gruppen ein Gebührenmodell für die Luftfahrtgesellschaften für verspätete Starts und  
2818 Landungen einzuführen. Hierbei werden wir zumindest in Anlehnung an die Regelung am Flug-  
2819 hafen Hamburg bei den Landungen für die Zeit von 22.00 Uhr bis 22.59 Uhr und die Zeit von  
2820 23.00 Uhr bis 00.00 Uhr Zuschläge in den Entgeltregelungen einführen.  
2821  
2822 Die Geldbußen wegen gezielter Verstöße gegen die Nachtflugregelungen werden wir wirksam  
2823 erhöhen, so dass die ökonomischen Vorteile aus dem Verstoß gegen die Nachtflugregelungen  
2824 abgeschöpft werden.  
2825  
2826 Die Erlaubnis des Verkehrsministeriums vom 13.10.2009 für den Flughafen Düsseldorf, nach  
2827 der maximal 43 Flugbewegungen statt bisher 40 Flugbewegungen im Einbahnbetrieb koordiniert  
2828 werden können, wird überprüft.  
2829  
2830 Wir werden uns für eine strikte Einhaltung des Angerlandvergleiches einsetzen.  
2831  
2832 Für den Flughafen Essen/Mülheim halten wir an der Vereinbarung aus der gemeinsamen  
2833 Regierungszeit von 1995 bis 2005 fest, dass der Flugbetrieb beendet wird, sobald dies möglich  
2834 ist. Die Landesregierung wird eine entsprechende Initiative in den Gremien des Flughafens  
2835 einbringen.  
2836  
2837 Eine Subventionierung von Flughäfen und Verkehrslandeplätzen aus Landesmitteln findet nicht  
2838 statt. Maßnahmen zur Verbesserung der Erreichbarkeit der Flughäfen durch Verknüpfung mit  
2839 der Bahn oder Straße stellen im Grundsatz keine Subvention dar.  
2840  
2841 Die Landesregierung wird die Initiative für eine Überarbeitung der Start- und  
2842 Landeentgeltsysteme an allen NRW-Flughäfen mit dem Ziel eines wirksameren Anreizsystems  
2843 für den Einsatz lärmarmen Flugzeuge ergreifen. Basis für die Einstufung "besonders laut" im  
2844 Rahmen des Entgeltsystems sollte die tatsächlich gemessene Geräuschimmissionssituation am  
2845 Flughafen bilden.  
2846  
2847 An allen NRW-Flughäfen sollen schadstoffabhängige Start- und Landeentgelte eingeführt  
2848 werden. Die luftschadstoffbezogene Entgeltkomponente darf dabei nicht zu einer Reduzierung  
2849 der lärmabhängigen Komponente führen.  
2850  
2851 Zur grundlegenden Überarbeitung der Bonusliste des Bundesverkehrsministeriums wird eine  
2852 Bundesratsinitiative ergriffen mit dem Ziel, dass diese Liste eine wirksame Steuerungswirkung  
2853 zum Einsatz von lärmarmen Flugzeugen entfaltet.  
2854  
2855 Alle Versuche der Bundesregierung, das Luftverkehrsgesetz zu Lasten des Lärmschutzes,  
2856 insbesondere des aktiven Lärmschutzes für den Nachtzeitraum an Flughäfen, zu verändern,  
2857 werden abgelehnt. Im Falle einer derartigen Gesetzesänderungsinitiative der Bundesregierung  
2858 wird eine Bundesratsinitiative ergriffen, mit dem Ziel dieser Änderung entgegenzuwirken.