



NRW-Offensive gegen den Verkehrsstau. Konzepte und Maßnahmen für die Zukunft.

Ich gebe mich keiner Illusion hin: Ein staufreies Nordrhein-Westfalen kann es nicht geben. Verkehrsunfälle oder sonstige unvorhersehbare Ereignisse lassen sich nicht kalkulieren. Aber es gibt Möglichkeiten, Staus gar nicht erst entstehen zu lassen oder so schnell wie möglich wieder aufzulösen. Das ist der Leitgedanke bei der „Offensive gegen den Stau in NRW“, die die Landesregierung in diesem Jahr ausgerufen hat.

**Oliver Wittke,
Verkehrsminister
des Landes
Nordrhein-Westfalen**



Unser Anti-Stau-Konzept hat vier Schwerpunkte: Wir verbessern das Baustellenmanagement, der Beseitigung von Störungen und Engpässen auf Autobahnen räumen wir Vorrang ein, wir optimieren den Straßenbetrieb und wir nutzen moderne Kommunikationstechniken, um die Verkehrslenkung und -information weiter zu entwickeln.

Im Bereich des Baustellenmanagements lassen sich die Bauzeiten verkürzen. Die Arbeitszeiten müssen flexibler gehandhabt werden, die 6-Tage-Woche soll zur Regel werden. Zudem vereinbaren wir mit den Baufirmen ein Bonus-Malus-System. Wenn die Firmen schneller fertig werden, sollen sie belohnt werden. Überschreiten sie die vereinbarten Fristen, sind Vertragsstrafen fällig.

Mit einem neuen, computergestützten Baustellen-Informationssystem verzahnen wir erstmalig die Planung, das Management und die Kontrolle unserer Baustellen. Die Baustellen kurzer Dauer können wir so flexibler planen, Baustellen auf parallel verlaufenden Autobahnen können vermieden werden.

Mehr als 60 Engpässe haben wir mittlerweile im Autobahnnetz von NRW erfasst. Sie sind in ein Programm für beschleunigte

Um- und Ausbaumaßnahmen aufgenommen worden. Bis 2009 investieren wir hier 50 Millionen Euro.

Die Kommunikation auf den Autobahnen haben wir schon zur Fußball-WM verbessert. 38 elektronische Anzeigetafeln sind in Betrieb gegangen, die den Autofahrerinnen und Autofahrern schon weit vor den Störstellen die wesentlichen Informationen vermitteln, damit sie kurzfristig ihre Route ändern können. Das System wollen wir noch ausbauen, denn es hat sich bewährt.

Eine digitale Baustellenkarte haben wir in der Erprobung. Sie soll noch in diesem Jahr im Internet alle Bauprojekte abbilden, um den Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern eine Orientierung zu bieten.

Ich bin davon überzeugt, dass wir in NRW mit unserer Offensive auf einem guten Weg sind, den Verkehr auf den Autobahnen flüssiger zu gestalten und die Kapazitäten der Straßen optimal zu nutzen.

*Oliver Wittke,
Verkehrsminister des Landes Nordrhein-Westfalen*



**Winfried Pudenz,
Hauptgeschäftsführer
von Straßen.NRW**

kehrs. Dies hat auch zur Folge, dass Staus nicht grundsätzlich zu vermeiden sind, aber wir können Maßnahmen entwickeln, um die Staus zu minimieren. In diesem Spannungsfeld versuchen wir mit unserem aktuellen Maßnahmenpaket anzusetzen. Das war auch unser Ansatz, als wir im vergangenen Jahr das „Projekt Baustellenmanagement“ aufgelegt haben, die Basis für die Anti-Stau-Offensive in NRW.

Mit unserem Bemühen verfolgen wir einen ganzheitlichen Ansatz: Engpässe auf unseren Straßen können durch geeignete Maßnahmen verändert werden, die Planung, Organisation und Abwicklung der Baustelle selbst kann zusätzlich optimiert werden.

Nordrhein-Westfalen ist das Verkehrsland Nummer 1. Bei uns sind ein Fünftel aller Kraftfahrzeuge Deutschlands zugelassen, 11,4 Millionen fahren täglich über unsere Straßen. Zudem liegen wir im Zentrum der großen europäischen Verkehrsachsen. Der Transitverkehr steigt von Jahr zu Jahr. Beide Tatsachen stehen für die große Herausforderung, der sich der Landesbetrieb Straßenbau NRW gegenüber sieht.

Baustellen, hohes Verkehrsaufkommen und Unfälle sorgen je zu einem Drittel für Staus auf unseren Straßen. Niemand von uns steht gerne im Stau. Hinzu kommt der volkswirtschaftliche Schaden: Als Ergebnis einer Erhebung im Jahr 2000 wurden die Stauzeiten in Deutschland mit mehr als 4,5 Milliarden Stunden bei einem Kraftstoffverbrauch von 14 Milliarden Litern bilanziert.

Baustellen sind unser tägliches Geschäft. Wir bauen und betreiben die nordrhein-westfälischen Autobahnen sozusagen unter dem „rollenden Rad“ des Ver-

Und wir setzen auf die Zusammenarbeit mit unseren Kundinnen und Kunden, den Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern. Mit dem umfangreichen Internetangebot unter www.strassen.nrw.de informieren wir im Vorfeld unserer Maßnahmen die Autofahrerinnen und Autofahrer, über die Medien in NRW verbreiten wir zudem wichtige Informationen zu unseren geplanten Arbeiten. Künftig wird es sogar für jede der 31 Autobahnen in unserem Bereich eine eigene Internetsite geben (z.B. www.a1.nrw.de).

Aber wir setzen nicht nur auf einseitige Kommunikation, wir suchen den Dialog mit den Autofahrerinnen und Autofahrern. Wir haben ein NRW-weites Beschwerdemanagement installiert, das vor allem per E-Mail schnelle Antworten bietet. Akzeptanz und Verständnis für unsere Arbeit im Interesse unserer Kundinnen und Kunden sind die Ziele, die wir damit verfolgen.

Wir befinden uns in einem Prozess, der nicht von heute auf morgen zu bewältigen ist. Trotzdem bin ich davon überzeugt, dass wir auf dem richtigen Weg sind.

*Winfried Pudenz,
Hauptgeschäftsführer von Straßen.NRW*



I. Handlungsfeld Baustelle

Leistungsfähigkeit der Verkehrsführung

Eine Baustelle stellt meistens einen Eingriff in den Verkehr dar. Ziel ist es daher, dem Verkehr auf der Autobahn möglichst vier Fahrstreifen, wenn auch verengt, zu bieten. Die Sperrung eines Fahrstreifens innerhalb der Baustelle soll der Ausnahmefall sein.

Bauvertrag

In den Bauverträgen wird heute einer möglichst kurzen Bauzeit eine hohe Bedeutung beigemessen.

Bei der Bewertung der Angebote der Firmen wird mittlerweile neben den Baukosten berücksichtigt, welche Dauer die Firma für die Arbeiten kalkuliert. Auf die Angebotssumme wird ein fiktiver Abzugsbetrag angerechnet, so dass der bewertbare Preis bei der Angebotsbewertung sinkt. Auf diese Weise kann eine kurze Bauzeit die Chance den Zuschlag zu erhalten erhöhen. Damit wird die Bauzeit dem Wettbewerb unterzogen. Auf der A2 bei Hamm konnte so die geplante Bauzeit um 30 Tage gekürzt werden bei Mehrkosten von 300.000 Euro.

Bonus-Malus-Regelungen sehen die Anwendung von Vertragsstrafen (Malus) vor, wenn die vertraglich vereinbarte Bauzeit überschritten wird. Auf der anderen Seite kann für jeden Werktag, den die Baustelle eher abgeschlossen wird, eine zusätzliche Vergütung (Bonus) gezahlt werden. Auf der A43 zwischen Recklinghausen und Bochum konnte mit dieser Methode eine Baustelle 35 Werkstage eher beendet werden.

Offensive gegen den Stau

Baustellen, hohes Verkehrsaufkommen und Unfälle sorgen je zu jeweils einem Drittel für Staus auf unseren Straßen.

Auf vier Handlungsfeldern wollen wir den Stau bekämpfen:

- I. Baustellen an Autobahnen**
- II. Engpässe und Störstellen**
- III. Straßenbetrieb**
- IV. Kommunikation**



Nachtarbeit

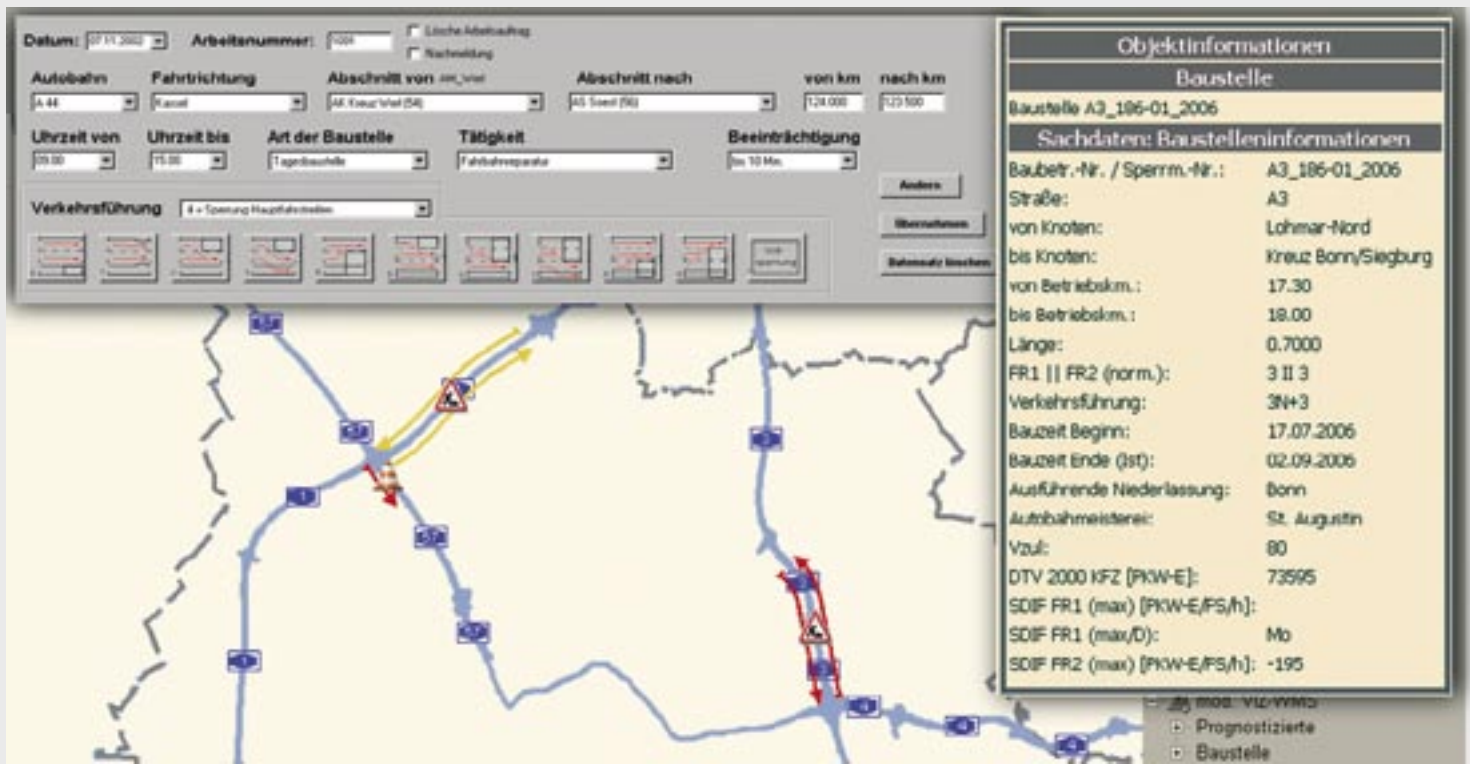
Nachtarbeit wird immer wieder als Allheilmittel gegen den Stau durch Baustellen gefordert. Sie hat allerdings ihre Grenzen:

- für die Arbeiter, aber auch für die Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer besteht ein hohes Sicherheitsrisiko
- Nachtarbeit verteuert eine Baumaßnahme
- die Qualität der Arbeit kann leiden
- das Arbeitsrecht und die Tarifverträge schränken die Nachtarbeit ein
- die nächtliche Ruhe wird gestört unter anderem durch den Lärm der Mischwerke und den Lieferverkehr

Rund 87.000 Euro flossen als Bonus-Zahlung bei einem Auftragsvolumen von 4,2 Millionen Euro.

Sollte eine Baustelle unvorhergesehen stark den Verkehrsfluss stören, können Maßnahmen, die die Bauzeit zusätzlich wesentlich reduzieren, auch nach Vertragsschluss vergütet werden. Bei der Sanierung der „Ruhrtalbrücke Mintard“ im Verlauf der A52 konnte so die Bauzeit um vier Wochen verkürzt werden bei Mehrkosten von 126.000 Euro.

Standard in Bauverträgen bei Straßen.NRW ist mittlerweile die 6-Tage-Woche, das heißt, dass die Firmen ihre Kalkulation auf Basis einer 6-Tage-Woche durchführen sollen. Dazu kommt, dass die Tageshelligkeit optimal ausgenutzt werden soll. Diese Regelungen bilden die Grundlage für die Ermittlung der vertraglich zu vereinbarenden Bauzeit. Nacht-, Sonn- und Feiertagsarbeit kann zusätzlich vereinbart werden. Dabei sind aber örtliche Randbedingungen wie eine angrenzende Bebauung und die Wirtschaftlichkeit wesentliche Entscheidungskriterien.



Baustelleninformationssystem

Die Planung, das Management und das Controlling aller Baustellen in NRW systematisch zusammenzuführen ist das Ziel des neuen Baustelleninformationssystems bei Straßen.NRW. Die neue Software wird den planenden und koordinierenden Stellen ständig aktualisierte Informationen liefern, die für die Einrichtung der Baustellen relevant sind. Dazu gehören Angaben über die aktuelle Verkehrsbelastung der betroffenen Straße und Informationen über die Art, Dauer und Länge von Baustellen auf benachbarten Strecken. Eine Stau prognoseberechnung ist Teil des neuen Systems. Sowohl die Dauerbaustellen als auch die Tagesbaustellen werden von dem System erfasst.

Das System ist noch in der Entwicklung und wird stufenweise realisiert. Heute schon können erste Ergebnisse für die tägliche Arbeit genutzt werden. Eine digitale Baustellenkarte als erstes Modul des Systems steht seit Mitte 2006 zur Verfügung. Die Karte zeigt zum ersten Mal auf einen Blick alle Baustellen in NRW mit den entsprechenden Detail-Informationen wie Verkehrsstärke, Verkehrsführung, Dauer der Bauabschnitte, Art der Maßnahme und Anzahl der Fahrstreifen.

Das Werkzeug ist zunächst für die Optimierung der Baustellendisposition vorgesehen. Hierfür sind aktuelle Informationen über die Aktivitäten im 2.200 Kilometer langen Autobahnnetz von NRW notwendig. Pro Tag gibt es in NRW rund 80 Tagesbaustellen. Zusätzlich müssen bis zu 100 Dauerbaustellen beachtet werden.

Künftig werden die wesentlichen Informationen auch den Autofahrerinnen und Autofahrern auf der Internetseite von Straßen.NRW zur Verfügung stehen.



Baustellen längerer Dauer

Sie dauern nach der Definition mindestens einen Kalendertag und finden an einem festen Ort statt. Oft laufen sie über Wochen oder sogar Monate. In der Regel handelt es sich dabei um die Sanierung von Straßen (neue Fahrbahn), die Verbreiterung zum Beispiel einer Autobahn von vier auf sechs Fahrstreifen oder den Neubau einer Straße oder Brücke.

Disposition der Dauerbaustellen

In regelmäßigen Abständen werden die Baustellen auf den Autobahnen von NRW daraufhin untersucht, inwieweit verkehrsrelevante Änderungen vorhanden sind und welche verkehrlichen Auswirkungen sie haben. Straßen.NRW führt die „koordinierte Baubetriebsplanung“ vierteljährlich durch, bei der alle Dauerbaustellen (vorhandene und geplante) hinsichtlich ihrer verkehrlichen Wirkung untersucht werden. Die Beobachtung der Baustellen ist intensiver; auf Fehlentwicklungen, wie zum Beispiel häufige Staus auf derselben Strecke, kann kurzfristig reagiert werden.



Disposition der Tagesbaustellen

Tagesbaustellen werden flexibel disponiert. Sie werden, wann immer es möglich ist, in verkehrsarme Zeiten gelegt. Arbeitsstellen kürzerer Dauer mit hohem Risiko, einen Stau zu verursachen, werden inzwischen zu 42 Prozent nachts durchgeführt.

An hoch belasteten Wochenenden wie zu Ferienbeginn oder –ende werden keine Tagesbaustellen disponiert. Bei der Fußball-WM wurde beispielsweise an den Spieltagen in NRW auf Tagesbaustellen grundsätzlich verzichtet, es sei denn, es war Gefahr im Verzug.

Entscheidend bei der Disposition der Baustellen kurzer Dauer ist die Koordination: Der Baustellenkoordinator ist die Schnittstelle zwischen den Autobahnmeistereien und den für das Management der Dauerbaustellen verantwortlichen Niederlassungen. Dabei achtet er darauf, dass die Baustellen so disponiert werden, dass Alternativstrecken freigehalten werden und die Störungen möglichst gering sind.

Bei jeder Tagesbaustelle wird geprüft, ob der Standstreifen für den Verkehr mitgenutzt werden kann. Wenn eine Tagesbaustelle zu einem sehr großen Stau führt, wird geprüft, ob die Baustelle unterbrochen oder abgeräumt werden kann. Auch auf große Veranstaltungen wie Messen, besucherstarke Fußballspiele oder Open-Air-Konzerte wird Rücksicht genommen.

Tagesbaustellen

Eine Tagesbaustelle ist eine „Arbeitsstelle kürzerer Dauer“ und erstreckt sich oft nur über wenige Stunden. Dabei werden Verkehrsflächen vorübergehend für Arbeiten abgesperrt. Diese Arbeiten können auf der Straße stattfinden, aber auch neben oder über der Straße. Zu Tagesbaustellen zählen Reparaturen, Beschilderungsarbeiten, Arbeiten an Versorgungsleitungen, Reinigungs- und Markierungsarbeiten sowie Grünpflege. Arbeitsstellen kürzerer Dauer können (und werden zunehmend in NRW) auch nachts durchgeführt werden.



II. Handlungsfeld Engpässe/Störstellen

Der Verkehr soll im bestehenden Autobahnnetz so ungehindert wie möglich fließen. Dazu müssen nicht nur die Strecke, sondern auch die Autobahnkreuze und die Anschlussstellen – die Herzstücke des Autobahnnetzes – leistungsfähig sein. Ein Handlungsfeld der NRW-Offensive gegen den Verkehrsstau zielt auf die Leistungsverbesserung durch die Erschließung von „Netzreserven“.

Bauliche Lösungen

Dem Störstellenbeseitigungsprogramm liegt eine genaue Analyse der verkehrlichen Situation an Staustellen in Autobahnkreuzen und Anschlussstellen zugrunde. Die Lösungsansätze sind individuell zugeschnitten: Die Standspur zwischen zwei dicht aufeinander folgenden Anschlussstellen wird zur dauerhaften Mitbenutzung freigegeben, an einer anderen Stelle wird der Standstreifen zu Hauptverkehrszeiten temporär zur Fahrspur gemacht. An einer Autobahnauffahrt, die an einer Steigungsstrecke liegt, wird die Auffahrt verlängert, damit langsame Fahrzeuge über den Berg sind, bevor sie sich in den fließenden Verkehr einfädeln. In einem Fall wird eine Anschlussstelle verlegt, um die Verflechtungsprozesse zu entzerren, an einem Autobahnkreuz wird eine zusätzliche Fahrbeziehung gebaut, die den Verkehrsstrom einer Richtung aufnimmt. Manchmal sorgt schon die Ummarkierung einer Parallelfahrbahn von einer auf zwei Fahrspuren für Entlastung. Alle Maßnahmen haben das Ziel, die Leistungsfähigkeit der Knoten zu erhöhen und somit Engpässe im Netz zu beseitigen.



Telematik

Auf die „Netzreserven“ der Autobahnen zielen auch Maßnahmen der *Telematik*. Verkehrstelematiksysteme erfassen und steuern Verkehr. Deutschlandweit an der Spitze steht NRW mittlerweile beim Einsatz von „Zuflussregelungsanlagen“. 75 Anlagen sorgen bis Ende 2006 dafür, dass die Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer „geordnet“ auf die Autobahn auffahren. Der Trick ist einfach: Ampeln an der Auffahrt lassen in der Regel nur ein Fahrzeug auffahren; damit wird vermieden, dass mehrere Fahrzeuge gleichzeitig in Pulks auf die Fahrbahn drängen und den Verkehrsfluss stören. Eine Untersuchung auf dem Ruhrschnellweg (A40) zeigte gute Ergebnisse: Die Leistungsfähigkeit im Bereich der Anschlussstelle wurde um fünf Prozent erhöht, Störungen gingen um 50 Prozent zurück. Die Staudauer wurde um bis zu 20 Prozent verkürzt und was besonders bedeutsam ist: Personen- und Sachschäden gingen bis zu 40 Prozent zurück.

Ein weiterer Baustein der Telematik wurde pünktlich zur Fußball-WM in Betrieb genommen: 38 „dynamische Wegweiser mit integrierter Stauinformation“ (dWiSta) warnen an Autobahnkreuzen vor Stau und empfehlen den Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern Alternativstrecken. Die Erfahrungen mit den dWiSta-Tafeln im Kölner Raum und im Ruhrgebiet sind positiv, so dass auch im Düsseldorfer Raum das System installiert werden soll.

Verkehrsbeeinflussung durch Telematik hängt wesentlich von einer guten Qualität der Verkehrsinformation ab. Dafür wurde die Software der Verkehrsrechnerzentrale in Nordrhein-Westfalen neu entwickelt. Durch das zukunftsorientierte Konzept wird ein übergreifendes Verkehrsmanagement möglich. Auf diese Weise können zusätzliche Informationen und Verfahren für eine intelligente Verkehrsführung genutzt werden.



III. Handlungsfeld Straßenbetrieb



Sichere Baustellen

Ob ein Stau entsteht oder nicht, wird wesentlich von Autofahrerinnen und Autofahrern selbst beeinflusst – das haben Untersuchungen gezeigt. Die Autofahrerinnen und Autofahrer innerhalb einer Baustelle wiederum werden von der Verkehrsführung beeinflusst. Wie nehmen sie die Streckenführung wahr? Wie schnell verstehen sie sie?

Straßen.NRW hat einen landesweit gültigen Standard für alle Baustellen festgelegt. Der Standard definiert Mindestanforderungen bezüglich der Sicherheit und Leistungsfähigkeit. Die jeweiligen Fahrstreifenbreiten sind in allen Baustellen einheitlich. Um diese Einheitlichkeiten herzustellen, wird die Fahrbahn notfalls verbreitert. Der Abstand zum Gegenverkehr beträgt immer mindestens 50 Zentimeter. Steht die dafür erforderliche Breite nicht zur Verfügung, wird vor der Einrichtung der Baustelle ebenfalls die Fahrbahn verbreitert.

Transportable Schutteinrichtungen trennen die Fahrtrichtungen. Markierungen mit einem erhöhten Rückstrahlvermögen sorgen für eine gute Orientierung bei Dunkelheit und Nässe.



Winterdienst

Der vergangene Winter 2005/06 hat gezeigt, wie wichtig ein leistungsfähiger Winterdienst ist, um den Verkehrsfluss auf den NRW-Straßen aufrechtzuerhalten. Straßen.NRW unternimmt hohe Anstrengungen, um den Kampf gegen Schnee und Eis und damit die Befahrbarkeit der Straßen im Winter kontinuierlich zu verbessern.

Noch in diesem Jahr nimmt eine zweite Winterdienstzentrale ihren Betrieb auf. Wie schon die erste Winterdienstzentrale, die seit 1997 arbeitet, soll sie meistereiübergreifend den Straßenzustand überwachen und den Einsatz der Straßenwärterinnen und Straßenwärter im Winterdienst steuern.

Auf hoch belasteten Strecken mit starken Steigungen wie der A45 wird im kommenden Winter zusammen mit dem Bundesverkehrsministerium eine zweite Generation von „Hochleistung-Kehrblas-Geräten“ in einem weiteren Pilotprojekt getestet. Das abgelaufene Projekt hat gezeigt, dass die sonst auf Flughäfen arbeitenden Fahrzeuge auf der Straße nicht optimal funktionieren. Die Verbesserungsvorschläge von Straßen.NRW sind in die zweite Generation der Fahrzeuge eingeflossen und sollen einen noch effektiveren Einsatz bei Eis und Schnee garantieren.

Um besonders gefährdete Streckenabschnitte künftig besser eis- und schneefrei zu halten, werden zusätzliche Fahrzeuge angemietet. Diese Streckenabschnitte können damit öfter gezielt geräumt werden, die Umlaufzeiten der Fahrzeuge verringern sich.

Führend ist NRW beim Einsatz von Taumittelsprühanlagen. Acht gibt es bereits, auf der A4 (Talbrücke Elben) soll eine weitere folgen. Auf Strecken mit Taumittelsprühanlagen sind witterungsbedingte Staus um 50 Prozent zurückgegangen.



IV. Handlungsfeld Kommunikation

Auf vielen Kanälen tritt der Landesbetrieb Straßenbau NRW in den Dialog mit seinen Kundinnen und Kunden. Das beste Baustellenmanagement stößt an seine Grenzen, wenn es an der Akzeptanz und dem Verständnis der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer mangelt.

- Noch in diesem Jahr wird erstmals im Internet eine Karte angeboten, die über sämtliche Baustellen in NRW Informationen vorhält.
- Das Straßen.NRW-Internetangebot (www.strassen.nrw.de) informiert tagesaktuell über die großen Baumaßnahmen. Bei den größten Maßnahmen erklären grafische Darstellungen die Umleitungen.
- Eine Bilderserie zum Thema „Zügig und sicher durch die Baustelle“ im Internet gibt Empfehlungen für das richtige Verhalten in Baustellen.
- Zusammen mit dem NRW-Verkehrsministerium und der Universität Duisburg-Essen wird das Internetangebot www.autobahn.nrw.de weiterentwickelt; es prognostiziert aufgrund der aktuellen Verkehrslage die Reisezeiten.
- Bei der Straßen.NRW-Hotline **08000-787277** können Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer tagsüber Fragen zum Straßenbau in NRW stellen.
- Für jede der 31 Autobahnen in NRW gibt es bald eine eigene Website (z.B. www.a1.nrw.de); dort können sich die Internetnutzerinnen und Internetnutzer über aktuelle Baumaßnahmen auf der Autobahn informieren, aber auch über die Historie, Anschlussstellen, Autobahnkreuze, Raststätten, Telematikanlagen und vieles mehr.
- Eine intensive Pressearbeit (rd. 2000 Kontakte im Jahr) sorgt für den Dialog mit der wichtigen Mittlergruppe Journalistinnen und Journalisten.
- Broschüren und Flyer thematisieren herausragende Projekte und Vorhaben.
- Im landesweiten Beschwerdemanagement antworten Spezialistinnen und Spezialisten per E-Mail, Brief und Telefon auf Fragen und Anregungen.



Verwendungshinweis

Diese Druckschrift wird im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit der Landesverwaltung Nordrhein-Westfalen herausgegeben. Sie darf weder von Parteien noch von Wahlwerbenden oder Wahlhelfern während eines Wahlkampfes zum Zweck der Wahlwerbung verwendet werden. Dies gilt für Landtags-, Bundestags- und Kommunalwahlen sowie für die Wahl des Europäischen Parlaments.

Missbräuchlich ist besonders die Verteilung auf Wahlveranstaltungen, an Informationsständen der Parteien sowie das Einlegen, Aufdrucken oder Aufkleben parteipolitischer Informationen und Werbemittel.

Untersagt ist gleichfalls die Weitergabe an Dritte zum Zweck der Wahlwerbung. Eine Verwendung dieser Druckschrift durch Parteien oder sie unterstützende Organisationen ausschließlich zur Unterrichtung ihrer eigenen Mitglieder bleibt hiervon unberührt.

Unabhängig davon, wann, auf welchem Weg und in welcher Anzahl diese Schrift dem Empfänger zugegangen ist, darf sie auch ohne zeitlichen Bezug zu einer bevorstehenden Wahl nicht in einer Weise verwendet werden, die als Parteinahme der Landesregierung zugunsten einzelner politischer Gruppen verstanden werden könnte.

**Einrichtungen
von Straßen.NRW
ohne Meistereien**
ab 1.1.2007



www.strassen.nrw.de

Impressum

Straßen.NRW
Zentrale Kommunikation
Wildenbruchplatz 1
D-45888 Gelsenkirchen
Tel.: +49 (0)209 3808-333
Fax: +49 (0)209 3808-549
E-Mail: kontakt@strassen.nrw.de
Web: www.strassen.nrw.de

Gelsenkirchen, im September 2006