

*Niedrige 10/11931A*



Der Minister  
für Stadtentwicklung,  
Wohnen und Verkehr  
des Landes  
Nordrhein - Westfalen

Der Minister für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr Postfach 1103 · 4000 Düsseldorf 1

An den  
Präsidenten  
des Landtags  
Nordrhein-Westfalen  
  
4000 Düsseldorf

Dienstgebäude:

Breite Straße 31  Haroldstr. 5

Durchwahl 837- 4265

Ihre Nachricht vom

Ihr Zeichen

Meine Nachricht vom

Mein Zeichen Z B 1

Datum 22. September 1987/sg.

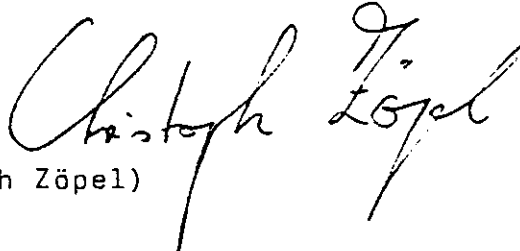
Betr.: Entwurf des Haushaltsplans 1988;  
hier: Einführung zum Einzelplan 11

Anlg.: - 300 -

Sehr geehrter Herr Präsident,

anliegend überreiche ich die Einführung für die Beratung des Einzelplans 11 des Haushaltsplanentwurfs 1988 (300-fach) mit der Bitte um Weiterleitung an die Mitglieder des Landtags.

Mit freundlichen Grüßen

*9/16*  
  
(Christoph Zöpel)

Telefon: 837-04 Telex 358 4410 Teletax (0211) 837 4566

Mit öffentlichen Verkehrsmitteln ab Hauptbahnhof Straßenbahnlinien 709, 719, 79 und Buslinien 725, 726 u. 834  
- Dienstgebäude Breite Straße 31 Haltestelle Grat-Adolf-Platz, Benrather Str.  
- Dienstgebäude Haroldstr. 5 Haltestelle Poststr.





Der Minister  
für Stadtentwicklung,  
Wohnen und Verkehr  
des Landes  
Nordrhein-Westfalen

B/1

LANDTAG  
NORDRHEIN-WESTFALEN  
10. WAHLPERIODE  
**VORLAGE**  
**10/1193**

## **Einführung in den Haushalt 1988 – Einzelplan 11 –**

durch den  
Minister  
für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr

am 7. 10. 1987 im Kulturausschuß  
und im Ausschuß für Städtebau und Wohnungswesen  
und am 8. 10. 1987 im Verkehrsausschuß

**MSWV**

G l i e d e r u n g

	Seite
<u>D a s H a u s h a l t s j a h r 1 9 8 8</u>	1
0. <u>Grundlegende Aspekte der Landesentwicklung</u>	10
0.1 <u>Intensivierung der Zusammenarbeit</u>	11
0.2 <u>Information und Beratung</u>	14
0.3 <u>Forschung</u>	17
0.4 <u>Allgemeine Freizeitpolitik</u>	18
1. <u>Stadtentwicklung</u>	19
1.1 <u>Kontinuierliche Stadterneuerung</u>	20
1.1.1 Förderung der Stadterneuerung	20
1.1.1.1 Stadterneuerungshaushalt 1988	22
1.1.1.2 Bewilligungsrahmen	23
1.1.1.3 Stadterneuerungsprogramm 1988	23
1.1.1.4 Mittelfristiges Stadterneuerungsprogramm	24
1.1.1.5 Stadterneuerungsgebiete	25
1.1.1.6 Ausgabereste	27
1.1.1.7 Förderrichtlinien	28
1.1.1.8 Beratung und Erfolgskontrolle	28
1.1.2 Bauplanungsrecht	29
1.1.2.1 Hilfen zum Vollzug	29
1.1.2.2 Baugesetzbuch	30
1.1.3 Stadtökologie	30
1.1.4 Städtebauliche Wettbewerbe	31

		Seite
1.2	<u>Umgestaltung des innerörtlichen Straßennetzes für mehr Verkehrsberuhigung und Verkehrssicherheit</u>	33
1.2.1	Verkehrsberuhigung	34
1.2.2	Kommunaler Radwegebau	35
1.2.3	Kommunaler Straßenbau	38
1.2.4	Kommunale Verkehrsentwicklungspläne	42
1.2.5	Arbeitshilfen	43
1.3	<u>Die Verbesserung des Wohnumfeldes durch Gestaltung und Begrünung von Straßen, Höfen, Plätzen und Fassaden</u>	45
1.4	<u>Die Erhaltung und die Modernisierung von preiswerten Wohnungen</u>	46
1.5	<u>Verbesserung der Angebote für soziale Kontakte und kulturelle Betätigung</u>	47
1.6	<u>Denkmalschutz und Denkmalpflege</u>	50
1.6.1	Unterschutzstellung der Baudenkmäler	50
1.6.2	Erlaubnisverfahren nach § 9 DSchG	50
1.6.3	Inventarisierung	53
1.6.4	Schutz der Bodendenkmäler	54
1.6.5	Förderung der Denkmalpflege	54
1.6.6	Instandsetzungsgebot nach § 7 Denkmalschutzgesetz	56

	Seite
1.6.7	Benehmensregelung 57
1.6.8	Kennzeichnung der Baudenkmäler 58
1.6.9	Historische Stadtkerne 58
1.7	<u>Gewerbe und Industrie in der Stadtentwicklung</u> 60
1.7.1	Erschließung von Gewerbe- und Industriegebieten 60
1.7.2	Grundstücksfonds 62
1.7.3	Kleinteiliges Flächenrecycling 62
2.	<u>Verkehr</u> 63
2.1	<u>Ziele, Möglichkeiten und Grenzen der nordrhein-westfälischen Verkehrspolitik</u> 63
2.1.1	Rahmenbedingungen 63
2.1.2	Ziele der Verkehrspolitik des Landes 64
2.1.3	Verkehrsinfrastrukturpläne als Instrumente der Verkehrspolitik des Landes 67
2.1.4	Restriktionen einer umwelt- und stadtverträglichen Verkehrspolitik 68
2.2	<u>Umweltschutz und Verkehr</u> 69
2.2.1	Umweltverträglicher Straßenbau 71
2.2.2	Immissionsschutz 73
2.2.3	Naturschutz und Landschaftspflege 76
2.2.4	Stadtökologie und Verkehr 79
2.2.5	Verwendung von Abfallstoffen und Nebenprodukten im Verkehrswegebau 80

	Seite
2.3	<u>Öffentlicher Personennahverkehr</u> 82
2.3.1	Vorrangpolitik 82
2.3.2	S-Bahn-Bau 84
2.3.3	Stadtbahnbau 86
2.3.4	Beschleunigungsmaßnahmen 87
2.3.5	Park- und Ride-Anlagen 89
2.3.6	Förderung der Verkehrsunternehmen 89
2.3.7	Zusammenarbeit der Verkehrsunternehmen 92
2.4	<u>Eisenbahnen, Binnenschifffahrt</u> 96
2.4.1	Deutsche Bundesbahn 96
2.4.2	Nichtbundes-eigene Eisenbahnen 103
2.4.3	Binnenwasserstraßen 104
3.	<u>Straßenverkehr</u> 105
3.1	<u>Straßenbau</u> 105
3.1.1	Bundesfernstraßen 105
3.1.2	Landesstraßen 106
3.1.2.1	Fortschreibung des Landesstraßenbedarfs- planes und des Landesstraßenausbauplanes 106
3.1.2.2	Landesstraßenbauprogramm 1988 108

	Seite
3.2	<u>Straßenverkehrssicherheit</u> 109
3.2.1	Unfallentwicklung 109
3.2.2	Das Verkehrssicherheitsprogramm NRW 1984 114
3.2.3	Aufklärungsmaßnahmen 114
3.2.4	Örtliche Verkehrssicherheitsaktionen 114
3.2.5	Verkehrsberuhigung 116
3.2.6	Radverkehr 118
3.2.7	Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Auto- bahnen 120
3.2.8	Gefahrguttransporte 122
4.	<u>Entwicklung des Wohnungswesens</u> 125
4.1	<u>Sicherung tragbarer Wohnkostenbelastung</u> 129
4.1.1	Wohngeld 129
4.1.2	Soziales Mietrecht 130
4.1.3	Maßnahmen zur Beeinflussung der Wohnkosten- belastung bei geförderten Wohnungen 131
4.1.3.1	Höchstdurchschnittsmiete bei Neubauförderung 131
4.1.3.2	Streckungsförderung 131
4.1.3.3	Härteausgleich 1987/89 132
4.1.3.4	Aufwendungsdarlehen, Verzicht auf Zinsen 133
4.1.4	Fehlbelegerabgabe 134
4.1.5	Verordnung über die Fortdauer der Mietpreis- bindung im sozialen Wohnungsbau (§ 16a WoBindG) 135



		Seite
4.2	<u>Bestandserhaltung</u>	135
4.2.1	Modernisierungsförderung 1988	135
4.2.2	Rechtliche Maßnahmen	137
4.2.3	Wohneigentumssicherungshilfe	138
4.2.4	Gesellschaft zur Sicherung von Bergmannswoh- nungen (GSB)	140
4.2.5	Weiterentwicklung des Konzepts zur Sicherung preiswerter Wohnungsbestände	141
4.3	<u>Wohnungsneubauförderung</u>	143
4.3.1	Mietwohnungen und Altenwohnungen, Wohnheime	144
4.3.2	Eigentumsmaßnahmen	147
4.4	<u>Beseitigung baulicher Hindernisse für Be- hinderte und alte Menschen</u>	151
5.	<u>Bauaufsicht, Bautechnik</u>	153
5.1	<u>Bauvorlagenberechtigung</u>	153
5.2	<u>Rechts- und Verwaltungsvorschriften</u>	155
5.2.1	Sonderbauverordnungen	155

	Seite	
5.2.2	Musterentwurf für eine neue Feuerungs- verordnung	156
5.2.3	Prüfzeichenpflicht für Amalgamabschreiber	157
5.2.4	Fachbetriebe nach § 19 1 WHG	158
5.2.5	Zusammenarbeit der Wasser- und Bauaufsichts- behörden	159
5.3	<u>Weitere Maßnahmen zur Fortentwicklung des Baurechts</u>	159
5.3.1	Vereinfachung und Harmonisierung des Baune- benrechts	159
5.3.1.1	Arbeitsstättenrecht	160
5.3.1.2	Baunebenrecht	161
5.3.1.3	Baunebenrecht des Landes	161
5.3.1.4	Chemieunfälle	164
5.3.2	Umsetzung der EG Architektenrichtlinie	165
5.3.3	Bauüberwachung und Bauzustandsbesichtigungen	166
5.3.4	Abgestimmtes Verhalten im Rahmen der Recht- setzung und der Erarbeitung technischer Re- gelwerke	167
5.4	<u>Bautechnik</u>	169
5.4.1	Allgemeines	169
5.4.2	Forschungsprogramm "Technik und Recht"	169
5.4.3	Überarbeitung der §§ 20 bis 24 MBO	170
5.5	<u>Baunormung</u>	171
5.6	<u>Harmonisierung des Bauwesens in der EG</u>	173

	Seite	
5.6.1	EG-Konzept	173
5.6.2	Entwurf einer Richtlinie des EG-Rates betreffend "Bauprodukte"	174
5.6.3	Harmonisierung der Standsicherheitsanforderungen - Eurocodes -	176
5.7	<u>Hinweise auf spezielle, aktuelle, bautechnische Aufgaben</u>	177
5.7.1	Schallschutz	177
5.7.2	Energiegewinnung durch Windkraftanlagen	178
5.7.3	Neuartige Entwicklungen im Spannbeton	178
6.	<u>Staatshochbau</u>	180
6.1	<u>Strukturwandel des Bauhaushalts</u>	181
6.2	<u>Ökologisches Bauen und Umweltschutz</u>	184
6.3	<u>Bauunterhaltung</u>	187
6.3.1	Bedarfsermittlung	187
6.3.2	Programm 1988	188
6.3.3	Energieeinsparung	189
6.4	<u>Staatliche Denkmäler</u>	190
6.5	<u>Organisation und Verwaltung</u>	191
6.5.1	Organisation	191
6.5.2	Maßnahmen zur Verwaltungsvereinfachung	191
6.5.3	Abwicklung des Klinikums Aachen	192



## Das Haushaltsjahr 1988

1. Es ist gute Tradition geworden, daß der Minister für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr jährlich zu Beginn der Haushaltsberatungen des Einzelplans 11 seine Politik im Zusammenhang darlegt und zur Diskussion stellt. Diese ausführliche Zusammenfassung hat sich bewährt.

Die jährlichen Einführungsreden bilden den Rahmen dafür, die Beiträge des MSWV im Gesamtzusammenhang der Politik des sozialen und ökologischen Umbaus des Industrielandes Nordrhein-Westfalen darzustellen und zu erörtern. Dies ermöglicht es, Ergebnisse zu bilanzieren und Vorhaben des folgenden Haushaltsjahres vorzustellen.

Damit geben die Einführungen in den Haushalt dem Landtag wie dem Ministerium Gelegenheit, in größtmöglicher Transparenz und auf der Grundlage umfangreicher Information Ergebnisse und künftige Entwicklungen zu diskutieren.

2. Die diesjährige Einführung in den Haushalt 1988 knüpft an diese Tradition an. Wie im Vorjahr wird der Haushalt frühzeitig verabschiedet. Dies ist aus der Sicht des MSWV besonders begrüßenswert. Im Einzelplan 11 ist ein besonders hoher Anteil der Investitionsausgaben des Landes veranschlagt. Der MSWV ist darüber hinaus für die Aufgaben im Bereich der Stadterneuerung, der Denkmalpflege und der Bauunterhaltung landeseigener Gebäude im Einzelplan 14 sowie für die

bei den Ressorts veranschlagten Baumaßnahmen und für die Wohnungsbauförderung im Rahmen des Landeswohnungsbauvermögens zuständig. Bei Einhaltung des vorgesehenen Zeitplanes für die Verabschiedung des Haushalts 1988 wird es möglich sein, frühzeitig zu Beginn des Haushaltsjahres 1988 mit den Bewilligungen in den Bereichen der Städtebauförderung, des Wohnungsbaus, der Denkmalpflege, des Öffentlichen Personennahverkehrs und des Straßenbaus in Nordrhein- Westfalen zu beginnen. Alle Bereiche der Bauwirtschaft im Lande können sich wie im Haushaltsjahr 1987 frühzeitig auf die Rahmenbedingungen für Investitionen einstellen; Investitionen können beschleunigt verwirklicht werden.

Damit wird einem Anliegen des MSWV, nämlich bauwirtschaftliche Planungen zu erleichtern und Bauinvestitionen so frühzeitig wie möglich zu verwirklichen, Rechnung getragen.

3. Das Ziel, für die vom MSWV verantworteten Politikbereiche ein Höchstmaß an Kontinuität und Planungssicherheit zu schaffen, ist in den letzten Jahren zunehmend in Gegensatz zur Notwendigkeit der Haushaltskonsolidierung geraten: Im Jahre 1988 wird die Konsolidierung des Landeshaushalts auch im Haushalt des MSWV deutliche Auswirkungen haben. Deshalb ist eine Konzentration auf den Schwerpunkt der Stadtentwicklungspolitik, nämlich die behutsame und erhaltende Stadterneuerung, auf die Bestandssicherung im öffentlich geförderten Wohnungsbau und auf den Aus- und Umbau der Verkehrsinfrastruktur unabdingbar.

Der Landeshaushalt 1988 und die Finanzplanung bis 1991 stehen - stärker noch als in den Jahren zuvor - unter dem Zwang der Konsolidierung. Die Gründe sind bekannt:

Der Arbeitskreis Steuerschätzung hat im Mai 1987 seine Erwartungen für die mittelfristige Entwicklung der Steuereinnahmen nach unten korrigiert. Revisionsbedarf ergab sich zum einen wegen der Abweichungen zwischen Schätz- und Ist-Werten im Jahr 1986 bei den gesamtwirtschaftlichen Daten und den Steuereinnahmen, zum anderen aus der Neueinschätzung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung bis 1991.

Anders als in der neuen Vorausschätzung des Arbeitskreises "Steuerschätzung" enthalten die im Haushaltsplanentwurf 1988 erwarteten Einnahmen des Landes Nordrhein-Westfalen aber auch die voraussichtlichen Auswirkungen des Steuersenkungs-Erweiterungsgesetzes 1988. Diese steuerpolitische Leitentscheidung des Bundes verursacht beim Land Nordrhein-Westfalen im Jahr 1988 Steuerausfälle von 385 Mio DM (unter Berücksichtigung des kommunalen Finanzausgleichs). Bei den Gemeinden fallen gleichzeitig Einnahmen in Höhe von 295 Mio DM aus.

Für den Haushaltsentwurf 1988 Nordrhein-Westfalen ergibt sich daraus als Konsequenz, daß die Einnahmeerwartungen gegenüber der bisherigen mittelfristigen Finanzplanung reduziert werden mußten.

Auf der Ausgabenseite des Landeshaushalts wurden unter dem Druck der von der Einnahme-

situation ausgehenden Begrenzungen eine Reihe von Änderungen bei den Eckzahlen gegenüber der Finanzplanung für 1988 erforderlich.

Eine Erhöhung der Ausgaben für Bauinvestitionen im Landeshaushalt kann nur einklagen, wer die Einnahmenseite im Landeshaushalt nicht planmäßig weiterschmälert. Wer politische Strategien der Steuersenkung und Steuerumverteilung zu Lasten der Länder verfolgt, wer den finanziellen Handlungsspielraum des Staates gezielt weiter verengt, kann nicht gleichzeitig ein größeres finanzielles Engagement des Staates für Bauinvestitionen einfordern.

Daß die Bauinvestitionsausgaben des Landes im Jahre 1988 zurückgehen werden, ist unbefriedigend. Dies gilt vor allem im Hinblick auf die Beschäftigungswirkungen der Investitionsausgaben. Es gilt auch für die Fähigkeit des Staates, seinen Beitrag zur Erneuerung vor allem der alten Industrieregionen zu leisten. Über die Parteigrenzen hinweg gehört es zum Grundkonsens aufgeklärter Politik, daß Innovationsprozesse nicht ohne einen handlungsfähigen Staat gelingen, der finanziell stark genug ist, Infrastrukturen zu erhalten und zu verbessern und der die Kompetenz hat, ökologische Schäden abzuwehren. Technische Neuerungen haben ohne eine intelligente Verbesserung der räumlichen Standortbedingungen in dichtbesiedelten Gebieten, ohne eine planmäßige Verbesserung der Wohnumwelt und ohne Umweltvorsorge keine Chance. All dies aber geht



nicht, wenn Steuersenkungen Selbstzweck werden.

4. Die Stadterneuerungspolitik in der Verantwortung des Städtebauministeriums seit 1980 steht am Ende des verflixten siebten Jahres. Die in der vergangenen Legislaturperiode eingeleitete Neuordnung in der Stadtentwicklungspolitik hat breite Zustimmung gefunden. Die erhaltende Stadterneuerung als Schwerpunkt dieser Politik ist heute allgemein anerkannt. Seit 1980 wurden für die ökologische und soziale Erneuerung der Städte und Gemeinden insgesamt 5,4 Mrd DM zur Verfügung gestellt.

Was diese zeitliche Entwicklungsphase für die Gestalt unserer Städte bedeutet, ist in der öffentlichen Resonanz auf das 40jährige Bestehen des Landes und die Bauausstellung des MSWV aus diesem Anlaß besonders deutlich geworden. Seit 1980 ist der Begriff der behutsamen und erhaltenden Stadterneuerung weit über unser Land hinaus zu einem Kennzeichen der Zeit der Besinnung geworden, die auf Wiederaufbau und die Phase des Wachstums gefolgt ist.

Die Politik seit 1980 hat Bewährtes gesichert. Der Rang des baulichen Erbes in Nordrhein-Westfalen wurde im Bewußtsein der Bevölkerung weiter verankert. Gegen manchen Widerstand konnten sich Denkmalschutz und Denkmalpflege auch in schwierigen Fällen in der Praxis behaupten. Die Revitalisierung historischer Stadtkerne und der Aufbau des Industriemuseums stehen für eine Vielzahl denkmal-

pflegerischer Maßnahmen.

Ökologische Schäden in den Städten konnten gemildert werden. Chancen zur Revitalisierung der Städte wurden konsequent genutzt. Das Stadtökologiekonzept, der Wettbewerb "ökologisches Bauen", der Verbrauchermarkterlaß und die Maßnahmen der Stadtverkehrspolitik zeigen beispielhaft Richtung und Erfolge dieser Politik auf.

Intakte Städte haben viel dazu beitragen können, daß vor allem einkommensschwächere Schichten vor sozialem und ökonomischem Abstieg bewahrt wurden. Für viele Menschen in Nordrhein-Westfalen konnten die negativen Folgen des Strukturwandels und die Auswirkungen der Beschäftigungssituation in Grenzen gehalten werden.

Kulturelle Initiativen haben in den vergangenen Jahren eine Großzahl weiterer baulicher Wirkungs- und Entfaltungsmöglichkeiten gefunden. Die Nutzung und Umnutzung von Baulichkeiten waren in der Regel nicht nur städtebaulich erwünscht, sondern auch sozio-kulturell sinnvoll und ertragreich. Die Kulturlandschaft Nordrhein-Westfalens ist dadurch weiter belebt worden.

Die für Gewerbe- und Industriestandorte eingesetzten Mittel für Standortsicherung, Standorterschließung und Flächenrecycling haben dazu beigetragen, die Rahmenbedingungen für die Wirtschaftsentwicklung zu verbessern. Durch die Verbesserung von Wohn- und

Wohnumfeldbedingungen, durch zusätzliche Kultur- und Freizeitangebote und durch die Steigerung des Erholungswertes in den Städten sind auch die Standortbedingungen für die Wirtschaft verbessert worden.

Die ökologische Erneuerung der Städte und Gemeinden wird konsequent fortgesetzt werden. Die Schwerpunkte in der Stadterneuerung können in vollem Umfang aufrechterhalten werden. Die für 1988 vorgesehenen Mittel in Höhe von 385 Mio DM entsprechen im wesentlichen dem Haushaltsansatz 1987 (395 Mio DM). Durch zusätzliche Verpflichtungsermächtigungen, die Förderzusagen bis 1992 zulassen, steht insgesamt ein Finanzrahmen von 485 Mio DM für neue Maßnahmen zur Verfügung.

5. Die Wohnsituation vor allem für einkommensschwächere Bevölkerungsschichten ist in den letzten Jahren weiter verbessert worden. Mit Hilfe der Eigentumsförderung für Einkommensschwächere konnten jährlich über 8.000 Wohnungseinheiten vorrangig für kinderreiche Familien und Familien mit schwerbehinderten Angehörigen erstellt werden. Miet-Einfamilienhäuser ermöglichen kinderreichen Familien mit geringeren Einkünften, bei zumutbarer Mietbelastung in eigentums-gleichen Wohnverhältnissen zu wohnen. Einschließlich des Förderprogramms 1987 wird es rd. 1.150 solcher Häuser in Nordrhein-Westfalen geben.

In der ersten Hälfte der Legislaturperiode ist das System der Modernisierungsförderung

umgestellt worden. Nachdem sich der Bund aus der Modernisierungsförderung zurückgezogen hat, hat das Land Nordrhein-Westfalen ein eigenständiges Förderungskonzept zur Sicherung des Wohnungsbestandes entwickelt. Zur Zeit werden mit Hilfe der Modernisierungsmittel etwa 12.000 Wohnungen im Jahr modernisiert und für einen Zeitraum von zehn Jahren als preiswerte Mietwohnungen gesichert.

Die Modernisierungsförderung und die Mietpreisgarantie von 7,-- DM pro qm/Monat bleibt auch für 1988 voll erhalten. Hingegen wird bei der Förderung von Wohneigentum die Konzentration auf kinderreiche Familien und Familien mit schwerbehinderten Angehörigen mit niedrigem Einkommen unerlässlich sein.

Im Bereich des öffentlich geförderten Wohnungsbaus beträgt der Bewilligungsrahmen nur noch rd. 700 Mio DM. Durch die Verminderung des Bewilligungsrahmens verändert sich der Umfang des Wohnungsbauprogramms von rd. 16.000 Wohnungen in diesem Jahr auf voraussichtlich rd. 8.600 im Jahr 1988. Bereits 1987 wurden die Förderungsmittel für den Wohnungsneubau nicht mehr aus dem Landeshaushalt entnommen, sondern ausschließlich aus dem von der Wohnungsbauförderungsanstalt verwalteten Landeswohnungsbauvermögen. Die künftige Förderung des Wohnungsbaus ist daher auch weiterhin nur mit den Rückflüssen in das Landeswohnungsbauvermögen und den weiter zurückgehenden Bundesmitteln möglich.

Ab 1988 sollen zusätzlich auch die Aufgaben für Maßnahmen zur Sicherung preiswerten Wohnraums aus dem Landeswohnungsbauvermögen finanziert werden.

6. Auch die Verkehrspolitik des Landes wird konsequent fortgeführt werden. Die wesentlichen Verkehrsinfrastrukturvorhaben sind bzw. werden gegenwärtig in einer Reihe von Plänen systematisch dargestellt. Die Verkehrspolitik wird sich weiter an den Bedürfnissen aller Verkehrsteilnehmer - besonders der schwächeren - und an der Bewahrung der natürlichen Lebensgrundlagen orientieren. Das dichte und gut ausgebaute Straßennetz unseres Landes macht diese ökologische und menschengerechte Orientierung zur vorrangigen Aufgabe. Die hohe Siedlungsdichte und der hohe Anteil des Straßenverkehrs an den bestehenden Umweltbeeinträchtigungen machen sie notwendig.

Der Öffentliche Personennahverkehr wird weiter Vorrang gegenüber dem privaten Autoverkehr haben. Dies gilt besonders für die Ballungsgebiete.

Um den ökologischen Nachholbedarf in der Verkehrspolitik aufzuarbeiten, werden die knappen Finanzmittel des Landes für die Verkehrsinfrastruktur zur Umsetzung der ökologischen Verkehrspolitik eingesetzt werden.

0. Grundlegende Aspekte der Landesentwicklung

Die Einführungsreden der letzten Jahre haben einige grundlegende Rahmenbedingungen hervorgehoben, die für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr von besonderer Bedeutung sind: die Gefährdung der natürlichen Lebensgrundlagen, die Verschiebungen der Bevölkerungsstruktur, ökonomisch-technische Prozesse und kulturelle Entwicklungen.

Die Aufgaben, die sich aus der Veränderung dieser Rahmenbedingungen für die Infrastrukturpolitik des Landes ergeben, werden auf der Grundlage der Arbeit im zurückliegenden Haushaltsjahr weiterverfolgt werden.

Im zu Ende gehenden Jahr sind dabei besondere Anstrengungen in vier Richtungen unternommen worden:

- Das Gespräch mit denen, die an Fragen der künftigen Entwicklung des Städtebaus, des Wohnens und des Verkehrs in Nordrhein-Westfalen Interesse haben und die an der Umsetzung der Politik des Landes auf diesen Gebieten mitwirken können, wurde intensiviert (0.1);
- Die Nachfrage aus der Bevölkerung nach Beratungs- und Informationsleistungen ist stark gestiegen. Die Ursachen für diesen Nachfrageanstieg liegen vor allem in den Wünschen vieler Menschen begründet, bei der Gestaltung der eigenen Umwelt aktiv mitzuwirken, etwa bei der Begrünung des Hauses und in der Schwierigkeit, sich in komplizierteren technischen Fragen, etwa beim Erhalt von Denkmälern, richtig zu verhalten (0.2);
- Es wurde versucht, auf einigen Feldern der

Forschung Anstöße für Weiterentwicklungen zu geben (0.3);

- Die Grundlagen für eine Weiterentwicklung der allgemeinen Freizeitpolitik wurden systematisch verbessert (0.4).

## 0.1 Intensivierung der Zusammenarbeit

0.1.1 Der "Runde Tisch Bau" hat sich als Gelegenheit für einen regelmäßigen Austausch von Interessen und Erfahrungen zwischen den am bauwirtschaftlichen Geschehen Interessierten bewährt und wird fortgesetzt werden. Das letzte Gespräch in dieser Runde fand mit dem Bauminister der Russischen Föderativen Sowjetrepublik über Kooperationsmöglichkeiten mit der nordrhein-westfälischen Bauwirtschaft statt.

0.1.2 Der Austausch mit Architekten und Ingenieuren ist weiter intensiviert worden. In der von der freien Architektin Frau Dr. Ingeborg Flagge im Auftrag des MSWV herausgegebene Reihe "Architektur in der Demokratie" wird ein ständiger kritischer Dialog mit Architekten, Technikern und Künstlern über die Qualität des Bauens und über die Zukunft der Architektur geführt. Nach dem Band über "40 Jahre Bauen in Nordrhein-Westfalen" wird in wenigen Monaten eine Dokumentation und kritische Bewertung der Freizeitarchitektur publiziert werden. In Zusammenarbeit mit der Architektenkammer Nordrhein-Westfalen sind die Voraussetzungen dafür geschaffen worden, daß vor allem junge Architekten die Gelegenheit erhalten, im Austausch mit ausländischen Kollegen Erfahrungen in anderen Ländern machen zu können. Ein entsprechender Austausch mit der Sowjetunion

wird gegenwärtig vorbereitet.

Im Zusammenhang mit der Erarbeitung der gegenwärtig erarbeiteten Konzeption "Kunst und Bau" wurden zahlreiche Gespräche mit Künstlern, Architekten und Planern über die Einbeziehung künstlerischer Kriterien in staatliches Bauen geführt. Diese Gespräche werden fortgesetzt und verstetigt werden.

**0.1.3** Mit vielen anwendungsorientierten Wissenschaftlern wurden Gesprächskreise gebildet, um Wissen und Erfahrungen auszutauschen. Beim Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung wurden unter Einbeziehung einschlägig arbeitender Wissenschaftler Forschungsschwerpunkte in folgenden Bereichen gebildet: Wohnumfeldverbesserung und Stadtverkehr, Stadtökologie, allgemeine Freizeitpolitik, Bestandspolitik und neues Wohnen sowie Rechtstatsachenforschung.

Beim Landesinstitut für Bauwesen und angewandte Bauschadensforschung wurde ein Gesprächskreis zum Themenbereich "Schäden an Bauwerken" installiert. Das LBB nimmt inzwischen die Geschäftsführung und den Vorsitz des von der ARGEBAU-Ministerkonferenz im Juni 1986 eingerichteten Arbeitskreises "Schäden an Bauwerken" wahr. Die Arbeit des Gremiums soll sich auf Schäden infolge von Umwelteinflüssen wie auch auf Planungs- und Ausführungsmängel an Hoch- und Ingenieurbauwerken sowie an Denkmälern erstrecken. Der Arbeitskreis hat seine Arbeit aufgenommen. Er wird der nächsten ARGEBAU-Ministerkonferenz über die bisherige Arbeit berichten.



- 0.1.4 Das "Forum Zukunft" versucht, Fragen der künftigen Entwicklung, vor allem der Aufgaben des Staates bei der Zukunftsgestaltung, systematisch mit Persönlichkeiten zu erörtern, die in Staat, Wirtschaft, Wissenschaft und Verbänden Verantwortung tragen. Zwei Veranstaltungen dieser Reihe haben stattgefunden. Nach der Auftaktveranstaltung zum Generalthema hat sich das Forum im Sommer 1987 mit Fragen der künftigen Organisation von Zeit beschäftigt. Die nächste Veranstaltung gegen Ende 1987 soll sich damit befassen, wie die Generation der jetzt Heranwachsenden auf die Anforderungen der Zeit der Jahrhundertwende vorbereitet werden kann.
- 0.1.5 Im Zusammenhang mit mehreren Forschungsvorhaben, die sich mit technologischen Entwicklungen und deren Auswirkungen auf Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr befassen und dabei Fragen des Verhältnisses von technischer Normung, Recht und staatlicher Verantwortung, von Technikbewertung und Technikkontrolle ansprechen, ist das Gespräch mit Ingenieuren und Technikern intensiviert worden. Die Ergebnisse der Zusammenarbeit werden veröffentlicht werden.
- 0.1.6 Das Interesse vieler Staaten an der Stadtentwicklungs-, Wohnungs- und Verkehrspolitik in Nordrhein-Westfalen hat zugenommen. Nicht alle Wünsche von Politikern, Wissenschaftlern, Verwaltungsfachleuten und Studenten, in Nordrhein-Westfalen Fragen der Bau- und Verkehrspolitik zu studieren, können berücksichtigt werden. Mit großer Unterstützung der Städte

und Gemeinden sowie der Kammern und Verbände werden nahezu wöchentlich für ausländische Gäste Besichtigungen, Kontakte und Gespräche organisiert und betreut. Mit einigen Staaten findet inzwischen ein regelmäßiger Erfahrungsaustausch, zum Teil auch ein Austausch von Experten unter Einbeziehung bauwirtschaftlicher Aspekte statt.

## 0.2 Information und Beratung

Zunehmend wichtiger wird die Aufgabe, interessierten Bürgern Hilfe für die Gestaltung ihrer baulichen Umwelt zu geben und sie über Risiken bestimmter Techniken und Materialien zu informieren. Immer mehr Menschen wollen über Rechte, Pflichten und Förderungsmöglichkeiten aufgeklärt und in die Lage versetzt werden, von den Mitwirkungs- und Mitgestaltungsmöglichkeiten bei Stadterneuerung und Wohnungsbau Gebrauch zu machen. Viele Menschen wünschen Beratung über Verfahren, Materialien und Gestaltungsfragen, wenn sie ein Haus bauen oder modernisieren oder wenn sie ihre Wohnung einrichten.

Auf diese sich verändernde Nachfrage hat sich die Informations- und Beratungsarbeit des Ministeriums und der ihm nachgeordneten Einrichtungen eingestellt.

Der MSWV hat vier Informationsreihen entwickelt:

- Die Schriftenreihe des MSWV legt grundsätzliche Probleme der Städtebau-, Wohnungs-

und Verkehrspolitik dar. Sie dient im wesentlichen dem Ziel, eine enger begrenzte, an einzelnen Fragestellungen spezifisch interessierte Fachöffentlichkeit mit fachlich anspruchsvollem Informationsmaterial zu versorgen. Auf besonderes Interesse sind beispielsweise die Informationen zum "Straßenbegleitgrün" und zur "Verkehrsberuhigung auf Ortsdurchfahrten" gestoßen.

- Die Reihe "MSWV-informiert" veröffentlicht Rechenschaftsberichte und aktuelle Informationen für ein breiteres Publikum. Sie dient zum einen dem Ziel, einer breiten, nicht spezifisch vorgebildeten Öffentlichkeit die Bau- und Verkehrspolitik des Landes zu erläutern, künftig zu lösende Probleme darzustellen, Verständnis für notwendige Maßnahmen zu wecken und bürgerschaftliches Engagement zu ermutigen, zum anderen Rechenschaft über die Tätigkeit des MSWV in einzelnen Tätigkeitsfeldern zu geben. Die Broschüre etwa zum "Grün im Staats-hochbau" war bereits nach kurzer Zeit vergriffen und muß neu aufgelegt werden.
- Die "MSWV-Kurzinformationen", die in einfacher Vervielfältigungsweise hergestellt werden, sind Bürger-Service-Informationen mit dem Ziel, direkt betroffene Bürger über Rechte, Pflichten und Förderungsmöglichkeiten zu informieren sowie Hinweise für eigene Gestaltungsmöglichkeiten zu geben. In dieser Reihe sind beispielsweise die "Steuertips für Denkmaleigentümer" erschienen, die auf großes Interesse gestoßen sind.
- Die neuentwickelte Faltblattreihe "MSWV-Ratgeber", deren erste Ausgabe 1987 erschienen ist, hat zum Ziel, Forschungsergebnisse aus der

Ressortforschung, soweit sie für ein größeres Publikum relevant sind, in verständlicher Sprache bürgernah aufzuarbeiten und interessierten Bürgern damit nützliche Hilfen für den Alltag an die Hand zu geben. Das vom Landesinstitut für Bauwesen und angewandte Bauschadensforschung erarbeitete erste Heft "Typische Schadenspunkte an Wohngebäuden" hat sogleich nach Erscheinen eine ungewöhnlich große Nachfrage hervorgerufen. Weitere Hefte sind in Vorbereitung.

Alle Veröffentlichungen werden nur den Abgeordneten des Landtags, den Gebietskörperschaften sowie betroffenen Verbänden unaufgefordert zugesandt. Ansonsten erfolgt der Versand ausschließlich auf Anforderung. 1986 wurden 131.000 Broschüren verschickt, 1987 bis Ende August fast 70.000. Anforderungen kommen nicht nur aus Nordrhein-Westfalen, sondern auch aus anderen Bundesländern, zum Teil auch aus dem Ausland.

Die Veröffentlichungen des ILS und des LBB sind neu konzipiert worden. Die ersten Publikationen des ILS in der neuen Reihe "ILS-Schriften", sind erschienen. Die vom LBB erstellte Arbeit "Erhaltung und Restaurierung von Außenbauteilen an Naturstein" soll dem interessierten Eigentümer und Fachmann ein rasches Einarbeiten in die schwierigen Probleme der Natursteinerhaltung und -restaurierung ermöglichen. In Vorbereitung ist ebenso die Publikation eines Untersuchungsvorhabens über praxisgerechte Verfahren zur Schadenserfassung und Substanzbewer-

tung an Gebäuden, die dem Baupraktiker in anwendbarer Form die Verfahren der verschiedenen Untersuchungsmöglichkeiten, ihre Zuverlässigkeit in Grenzen, ihre Kosten sowie vergleichende Bewertungsmaßstäbe für unterschiedliche Zustandsbilder vermitteln sollen.

Neben den Druckerzeugnissen haben sich Ausstellungen als besonders geeignetes Medium zur Informationsvermittlung erwiesen. 1987 waren die Ausstellungen "Stadterneuerung - Stadtverfall" und "40 Jahre Bauen in Nordrhein-Westfalen - Wiederaufbau, Wachstum, Besinnung" als Wanderausstellungen im Einsatz. Ausstellungswünsche hinsichtlich der Jubiläumsausstellung wurden anlässlich internationaler Kontakte von verschiedenen ausländischen Gesprächspartnern geäußert. Mit Hilfe der deutsch-chinesischen Freundschaftsgesellschaft wurde die 40-Jahre-Ausstellung, erweitert durch Beiträge zahlreicher nordrhein-westfälischer Städte, ins chinesische übersetzt und in der Provinz Sichuan gezeigt.

### 0.3 Forschung

Den Rahmen für künftige Forschungsschwerpunkte des Ministeriums sowie des ILS und des LBB bildet das Mittelfristige Forschungsprogramm, das gegenwärtig fertiggestellt wird. Das Forschungsprogramm knüpft an die bisherige Forschungsarbeit des Hauses an, die in einem Forschungsbericht dargestellt wird.

#### 0.4 Allgemeine Freizeitpolitik

Wie im Vorjahr sind Ausgabemittel in Höhe von 1 Mio DM und Verpflichtungsermächtigungen von 500.000 DM für das Projekt "Zwischen Arbeit und Ruhestand" (ZWAR) eingeplant.

Im Rahmen dieser projektbezogenen Förderung werden Freizeitaktivitäten von Gruppen und Initiativen gefördert, die sich vorrangig aus Vorruheständlern zusammensetzen. Ziel der Förderung ist es, bei noch aktiven Menschen den Übergang vom Arbeitsleben in den Ruhestand zu erleichtern.

Die Förderung aus diesem Ansatz geht nunmehr ins vierte Jahr. Einen Bericht über die bisherige Arbeit des Projekts hat das MSWV vorgelegt und veröffentlicht.

Ein Bericht über die Auswirkungen neuer Technologien und Medien auf Freizeit und Freizeitverhalten ist fertiggestellt. Er wird dem Landtag zugeleitet werden.

In Angriff genommen ist die Fortschreibung des 1. Freizeitberichts der Landesregierung mit einem Überblick über die freizeitpolitischen Handlungsfelder. Dieser Bericht wird dem Landtag in der ersten Jahreshälfte 1988 zugeleitet werden können.

1. Stadtentwicklung

Ausgangslage, Ziele und Aufgaben der Stadtentwicklung sind in der Einführungsrede zum Haushalt 1986 ausführlich dargestellt und erläutert.

Aus den dort entwickelten Zielsetzungen leiten sich die nachstehenden sieben Aufgabenbereiche für die Stadterneuerung ab, die auch schon in der Haushaltsrede 1987 als Gliederungsprinzip dienten:

- Kontinuierliche Stadterneuerung
- Die Umgestaltung des innerörtlichen Straßennetzes für mehr Verkehrsberuhigung und Verkehrssicherheit
- Verbesserung des Wohnumfeldes durch Gestaltung und Begrünung von Straßen, Höfen, Plätzen und Fassaden
- Die Erhaltung und die Modernisierung von preiswerten Wohnungen
- Die Verbesserung der Angebote für soziale Kontakte und kulturelle Betätigung
- Die Bewahrung von Denkmälern und Pflege der Stadtgestalt
- Die Neuordnung von Gewerbe- und Industriegebieten, die Verbesserung der innerörtlichen Gewerbestandorte und die Stärkung der wohnungsnahen Versorgung.

1.1 Kontinuierliche Stadterneuerung

1.1.1 Förderung der Stadterneuerung

- 11 040 883 10 883 30 Das Land Nordrhein-Westfalen fördert schon seit Beginn der 60er Jahre städtebauliche Maßnahmen der kommunalen Gebietskörperschaften.
- 14 030 883 11 Im Zeitraum 1981 bis 1987 wurden für städtebauliche Aufgaben in den Gemeinden insgesamt 4,586 Mrd. DM bereitgestellt.
- 11 040 883 41 Von diesem Betrag wurden 869,5 Mio DM vom Bund auf der Grundlage des Städtebauförderungsgesetzes zugewiesen.  
Der Anteil des Bundes an den bislang geförderten Stadterneuerungsmaßnahmen des Landes beträgt somit 18,9 %.
- 11 040 893 70 11 040 821 10 821 20 Die Förderung der Stadterneuerungsmaßnahmen im engeren Sinn wird durch die Förderung von Modernisierungsvorhaben sowie durch die Maßnahmen der beiden Grundstücksfonds ergänzt.
- Eine Übersicht über die Förderleistung für den Zeitraum 1981 bis 1987 enthält Tabelle 1.
- 11 500 883 14 887 60 Seit 1986 wird auch die Förderung des kommunalen Straßenbaus mit Mitteln des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes verstärkt auf die Ziele und Maßnahmen der Stadterneuerung ausgerichtet.



Tabelle (1)

Bereitgestellte Mittel für Aufgaben der Stadterneuerung 1981 - 1987 (Mio. DM)

Jahre	Städtebau- förderung	Moderni- sierung	Grundstücks- fonds	Insgesamt
1981	853,2 (63,8)	448,5 (115,0)	55,8	1 357,5 (178,8)
1982	412,6 (54,2)	448,5 (115,0)	8,5	869,6 (169,2)
1983	532,0 (71,4)	218,5 <sup>1)</sup>	88,5	839,0 ( 71,4)
1984	941,0 <sup>2)</sup> (71,4)	218,5	124,0	1 283,5 ( 71,4)
1985	515,7 (85,0)	218,5	124,5	858,7 ( 85,0)
1986	664,7 (261,7)	218,5	125,0	1 008,2 (261,7)
1987 <sup>3)</sup>	667,0 (262,0)	218,5	119,7	1 005,2 (262,0)
Summe	4 586,2 (869,5)	1 989,5 (230,0)	646,0	7 221,7 (1 099,5)
1988 <sup>4)</sup>	658,0 (173,0)	218,5 <sup>5)</sup>	83,9	960,4 ( 173,0)

Zahlen in ( ) werfen die in den Gesamtbeträgen enthaltenen Bundeszuweisungen aus.

- 1) Der Bund hat die Förderung der Wohnungsmodernisierung 1983 ersatzlos eingestellt
- 2) Der hohe Betrag war für die Ausfinanzierung von nahezu 400 Sanierungsmaßnahmen notwendig
- 3) Bereitstellungsrahmen
- 4) Bereitstellungsrahmen nach Haushaltsentwurf mit evtl. Bundesmitteln
- 5) Ab 1988 Landeswohnungsbauvermögen

1.1.1.1 Stadterneuerungshaushalt 1988

14 030 Für die Förderung von Maßnahmen der Stadterneuerung  
883 11 sind im Landeshaushalt 1988 385 Mio DM zuzüglich  
Verpflichtungsermächtigungen in Höhe von 455 Mio DM  
für die Jahre 1989 bis 1992 veranschlagt.

Die Haushaltsmittel des Landes wurden bislang  
durch Bundeszuweisungen auf der Grundlage der  
§§ 71/72 des Städtebauförderungsgesetzes ergänzt.

Mit dem Inkrafttreten des Baugesetzbuches am  
01.07.1987 sind diese Zuweisungen entfallen.

11 040 Für in den Vorjahren ausgesprochene Bewilligungen  
883 41 sind 200 Mio DM Bundesmittel im Rahmen des kassen-  
mäßigen Vollzugs veranschlagt worden. Ent-  
gegen der ursprünglichen Absicht, die Mischfinan-  
zierung in der Städtebauförderung zu beenden und  
den Ländern dafür einen allgemeinen Finanzaus-  
gleich zu gewähren, hat der Bund nun das Angebot  
unterbreitet, die Mischfinanzierung in der Städte-  
bauförderung für einen Übergangszeitraum 1988  
bis 1991 mit einem finanziellen Volumen von jährlich  
660 Mio DM beizubehalten. Die Ministerpräsidenten  
der Länder beraten zur Zeit unter der Federführung  
des Landes Baden-Württemberg über dieses Angebot.

11 040 Würde dieses akzeptiert und der bisherige Vertei-  
883 41 lungsschlüssel beibehalten, würde das Land  
Nordrhein-Westfalen für 1988 zusätzlich zu den  
im Landeshaushalt veranschlagten Mitteln  
173 Mio DM Bundesmittel erhalten.

#### 1.1.1.2 Bewilligungsrahmen

Stadterneuerungsmaßnahmen benötigen für Planung und Realisierung einen vier- bis fünfjährigen Zeitraum. Um den Gemeinden zu einem frühen Zeitpunkt Planungs- und Finanzierungssicherheit zu geben, werden Bewilligungsbescheide mit mehrjähriger Laufzeit gegeben, die neben Ausgabemitteln vor allem Verpflichtungsermächtigungen für die künftigen Haushaltsjahre enthalten.

Die Haushaltsansätze eines Haushaltsjahres sind daher zum großen Teil durch Verpflichtungsermächtigungen aus Bewilligungen früherer Jahre vorbelastet.

14 030  
883 11

Die 385 Mio DM Ausgabemittel des Jahres 1988 sind durch Bewilligungen der Vorjahre mit 355 Mio DM gebunden.

Die freien Ausgabemittel betragen somit 30 Mio DM.

Der Bereitstellungsrahmen bestehend aus ungebundenen Ausgabemitteln in Höhe von 30 Mio DM und Verpflichtungsermächtigungen in Höhe von 455 Mio DM beträgt somit 485 Mio DM (ohne evtl. Bundesmittel).

#### 1.1.1.3 Stadterneuerungsprogramm 1988

Das Stadterneuerungsprogramm 1988 wird im Herbst 1987 aufgestellt. Die Mittel für die Bewilligung der einzelnen Maßnahmen sollen unmittelbar nach Inkrafttreten des Haushalts bereitgestellt werden.

#### 1.1.1.4 Mittelfristiges Stadterneuerungsprogramm

Zusammen mit dem Stadterneuerungsprogramm 1988 wird erstmals ein mittelfristiges Programm für die Jahre 1988 bis 1992 aufgestellt.

Dieses Programm enthält alle bereits geförderten Maßnahmen, die in diesem Zeitraum auf der Grundlage der erteilten Verpflichtungsermächtigungen Ausgabemittel beanspruchen und darüber hinaus alle künftig für eine Förderung vorgesehenen Maßnahmen. Der finanzielle Rahmen für dieses Programm ergibt sich aus der mittelfristigen Finanzplanung. Aus dem mittelfristigen Programm wird das jährliche Förderprogramm abgeleitet.

Zusammen mit dem jährlichen Förderprogramm wird auch das mittelfristige Programm fortgeschrieben.

Mit der Aufnahme einer Maßnahme in das mittelfristige Förderprogramm erhalten die Gemeinden zu einem frühen Zeitpunkt eine haushaltsrechtlich allerdings noch unverbindliche Absichtserklärung, um sich in ihren materiellen und finanziellen Planungen besser orientieren zu können.

Im Textteil des mittelfristigen Programms werden außerdem die programmatischen Inhalte der Stadterneuerungspolitik des Landes ausführlich dargestellt und erläutert.

#### 1.1.1.5 Stadterneuerungsgebiete

Der Schwerpunkt der Förderung des Landes soll im Programm 1988 bei den Stadterneuerungsgebieten liegen.

Stadterneuerungsgebiete sind Gebiete, in denen die Schäden und Belastungen aus verschiedenen Bereichen kumulieren: Der Städtebau verbunden mit Mangel an wohnungsnahen Grün- und Freiflächen; alte Baubestände mit einem hohen Anteil modernisierungsbedürftigen Gebäuden, Wohnungen und Gewerberäumen; hohe Verkehrsdichte mit den dadurch bedingten Lärm- und Abgasbelastungen; Mangel an Parkraum; Unterversorgung mit wohnungsbezogenen Einrichtungen der sozialen und kulturellen Infrastruktur.

Die Erneuerung dieser Gebiete erfordert daher den koordinierten Mitteleinsatz aus verschiedenen Politikbereichen über einen längeren Zeitraum.

Vor allem in den großen Städten bereitet die Planung und die Durchführung derartiger Erneuerungsmaßnahmen erhebliche Probleme. Die hat verschiedene Ursachen:

- Die Nutzungskonflikte sind in den dicht bebauten und stark belasteten Stadtteilen größer und schwerer lösbar als in anderen Siedlungsbereichen.
- Vor allem in den großen nach Sachbereichen aufgegliederten Verwaltungen sind ressortsübergreifende und gebietsbezogene Zuständigkeiten nur schwer zu organisieren.
- Es mangelt an ausreichend qualifiziertem Personal; Beauftragung von externen Planergruppen und Sanierungsträger allein löst die verwaltungsinternen Koordinierungsaufgaben nicht.
- Die vorwiegend kleinteiligen und nicht spektakulären Maßnahmen der Stadterneuerung, die erst im Verlauf von mehreren Jahren ihren ganzen Nutzen zeigen, ziehen nicht die eigentlich notwendige politische Aufmerksamkeit auf sich.

Die Ende 1982 begonnene erste Phase gebietsbezogener Wohnumfeldprogramme in den großen Städten ist weitgehend abgeschlossen.

Aufbauend auf den Erfahrungen und den Erfolgen können nun die großen Städte an Rhein und Ruhr mit einer kontinuierlichen Politik von Wohnumfeldmaßnahmen beginnen. Zum Teil werden die Maßnahmen in bestehenden Stadterneuerungsgebieten ergänzt und verdichtet; zum Teil können bislang noch nicht erneuerte Gebiete erstmals angegangen werden.

14 030 Die Förderpolitik des Landes konzentriert sich  
883 11 dabei wie bisher auf koordiniertes Angebot der  
Förderung aus den Bereichen Stadterneuerung,  
11 060 Wohnungsmodernisierung, öffentlich geförderte  
883 70 Miet- und Altenwohnungen, kommunaler Straßen-  
WFA und Radwegebau.  
11 500  
883 14  
887 60

Soweit bei der Durchführung dieser Maßnahmen das planungsrechtliche und steuerrechtliche Instrumentarium des Baugesetzbuches förderlich ist, können die Städte und Gemeinden Stadterneuerungsgebiete als förmliche Sanierungsgebiete festlegen.

#### 1.1.1.6 Ausgabereste

14 030 Die bis weit in die 70er Jahre zurückreichenden  
883 11 hohen Ausgabereste in der Städtebauförderung sind  
strukturell bedingt. Eine ausführliche Erläuterung  
11 040 der Situation ist in der Haushaltsrede 1987 ent-  
883 10 halten.  
883 30

Trotz verstärkter gemeinsamer Bemühungen der Bewilligungsbehörden und der Gemeinden können die Ausgabereste erst im Verlauf mehrerer Jahre abgebaut werden.

Eine ruckartige Zurückführung der Ausgabereste wäre nur zu Lasten sorgfältiger Planungs- und Durchführungsabläufe möglich.

#### 1.1.1.7 Förderrichtlinien

Die Städtebauförderungsrichtlinien vom März 1983 werden fortgeschrieben.

Bei der Fortschreibung werden die Erfahrungen der vergangenen fünf Jahre eingearbeitet.

Die Richtlinien sollen am 01.11.1987 in Kraft treten.

#### 1.1.1.8 Beratung und Erfolgskontrolle

Beratung und Fortbildung im Bereich der Stadterneuerung ist eine dauerhafte Aufgabe; sie wird in den bewährten Methoden fortgesetzt.

14 030  
883 11

Die begleitende Erfolgskontrolle von Stadterneuerungsmaßnahmen - bislang beschränkt auf die Erschließung von Gewerbegebieten und auf das "Modellvorhaben zu Wohnumfeldverbesserung im mittleren Ruhrgebiet" - soll in Zukunft im breiten Umfang praktiziert werden.

Deshalb wurde die Verpflichtung der Gemeinden zur begleitenden Erfolgskontrolle bei besonders bedeutsamen Stadterneuerungsmaßnahmen als generelle Regelung in die novellierten Förderrichtlinien aufgenommen.



## 1.1.2 Bauplanungsrecht

### 1.1.2.1 Hilfen zum Vollzug

Das Bauplanungsrecht enthält Instrumente, mit denen die Ziele der Stadtentwicklung und Stadterneuerung unterstützt werden sollen.

Für besonders wichtige Sachverhalte gibt das Land Erlasse oder Arbeitshilfen heraus. Erinnerung sei in diesem Zusammenhang an den "Planungserlaß" aus der vergangenen Legislaturperiode, der sich mit der planerischen Konfliktbewältigung, insbesondere in Gemengelage befäßt und sich weiterhin gut bewährt.

In 1986 ist der überarbeitete Erlaß zur Planung von Einzelhandelsgroßbetrieben ("Verbrauchermarkterlaß") herausgegeben und in einer Reihe von Dienstbesprechungen in den einzelnen Regierungsbezirken bekannt gemacht worden. Im Jahr 1988 wird die Wirkung dieses Erlasses beobachtet.

Die Beobachtungen werden in einem Erfahrungsbericht niedergelegt.

Schon jetzt kann festgestellt werden, daß seit der Herausgabe dieses Erlasses die Planung von Einzelhandelsgroßbetrieben durch die Planungsträger mit größerer politischer und fachlicher Sorgfalt geschieht.

Die Arbeiten an einem Erlaß zum Schutz von Freiflächen (Freiflächenerlaß) sind nun soweit voran-

gekommen, daß mit der Herausgabe dieses Erlasses zu Anfang des Jahres gerechnet werden kann.

Es soll sich um einen gemeinsamen Erlaß des Ministers für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr und des Ministers für Umwelt, Raumordnung und Landwirtschaft handeln.

Auf diese Weise sollen die engen Zusammenhänge zwischen der Landesentwicklungsplanung, der Gebietsentwicklungsplanung und der kommunalen Bauleitplanung verdeutlicht werden.

#### 1.1.2.2 Baugesetzbuch

Das Baugesetzbuch ist am 01.07.1987 in Kraft getreten.

Die dadurch ausgelöste Neufassung der Durchführungsverordnung ist mit Datum vom 23.07.1987 (GV NW 1987 S. 220) erschienen.

Außerdem wird den Gemeinden und Aufsichtsbehörden über die kommunale Bauleitplanung ein Einführungserlaß an die Hand gegeben, der die wesentlichen Veränderungen erläutert und die Einarbeitung in das nach wie vor komplizierte Bauplanungsrecht erleichtert.

#### 1.1.3 Stadtökologie

Bei allen Maßnahmen der Stadtentwicklung sind mehr als bisher die unmittelbaren und mittelbaren ökologischen Folgewirkungen zu beachten. Dies erfordert mehr Kenntnisse über die Wirkungsver-

läufe in stadtökologischen Systemen einerseits und mehr integrierte Planung andererseits. Die "Konzeption Stadtökologie" der Landesregierung von 1985 stellt diese Zusammenhänge dar.

Die Arbeiten an einem konkretisierten "Handlungsprogramm Stadtökologie" sind noch nicht abgeschlossen. Es erscheint sinnvoll, weitere Erfahrungen in den besonders wichtigen stadtökologischen Handlungsbereichen, der Stadterneuerung, des kommunalen Verkehrs, des Freiraumschutzes und des ökologischen Bauens abzuwarten.

#### 1.1.4 Städtebauliche Wettbewerbe

Städtebauliche Wettbewerbe sind eine bewährte Methode, neue Problemlagen in der Stadtentwicklung und Stadterneuerung bewußt zu machen und bislang nicht allgemein zugängliche Erfahrungen und Leistungen einzelner Städte und Gemeinden zu verbreiten.

Der in zwei Stufen angelegte städtebauliche Wettbewerb "Ökologisches Bauen" ist abgeschlossen.

Die Preisverleihung soll Ende 1987 stattfinden. Ein umfangreicher Erfahrungsbericht soll im Frühjahr 1988 zur Verfügung gestellt werden.

Die Erfahrungen dieses Wettbewerbs zeigen, daß das ökologische Bauen noch in den Anfängen steckt. Der Wettbewerb zeigt auch, daß nennenswerte Hemmnisse

für die Verbreitung des ökologischen Bauens im Bauplanungsrecht, im Bauordnungsrecht und im Baunebenrecht nicht bestehen. Auch die bestehenden förderrechtlichen Regelungen sind durchaus geeignet, auch das ökologische Bauen zu unterstützen.

Die eigentlichen Verbreitungshemmnisse liegen in der nicht ausreichend vermittelten Einsicht in die Vorteile des ökologischen Bauens und in der Vermittlung des notwendigen Fachwissens.

Der nächste städtebauliche Wettbewerb ist dem Thema "Spielen in der Stadt" gewidmet.

Dieser städtebauliche Wettbewerb geht auf einen Antrag der CDU-Fraktion unter dem Titel "Familienfreundliche Stadt" zurück. Die Beratungen zu diesem Antrag haben ergeben, daß eine Konkretisierung und eine Eingrenzung auf Spielen für Kinder und Jugendliche für eine praktikable Durchführung notwendig erscheint und einen wesentlichen Kern der familienfreundlichen Stadt erfaßt. Der Wettbewerb soll Anfang 1988 ausgeschrieben werden.

1.2 Umgestaltung des innerörtlichen Straßennetzes  
für mehr Verkehrsberuhigung und Verkehrssicherheit

Die Förderung des Landes im Bereich der kommunalen Straßen konzentriert sich auf die Erhaltung und Verbesserung des bestehenden Netzes. Erhaltungs- und Verbesserungsinvestitionen sollen grundsätzlich unter Berücksichtigung sozialer und ökologischer Gesichtspunkte erfolgen.

Für die Umgestaltung von Anlieger- und Erschließungsstraßen mit dem Ziel der Verkehrsberuhigung kann eine Förderung mit Mitteln der Stadterneuerung erfolgen.

Die Umgestaltung der innergemeindlichen Hauptverkehrsstraßen wird mit Mitteln des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes gefördert. Für die Anlage von separaten Rad- oder kombinierten Rad- und Gehwegen außerhalb von Hauptverkehrsstraßen besteht ferner ein gesondertes Radwege-Förderprogramm.

Soweit die Gemeinden bei klassifizierten innerörtlichen Straßen nicht selbst Baulastträger sind,

gelten die Prinzipien einer städtebaulichen und ökologisch angepaßten Planung und Umgestaltung für die Maßnahmen des Landstraßenbaus und für die Bundesstraßen (vgl. dazu Kapitel 2 und 3).

Um den Städten und Gemeinden für den koordinierten Einsatz der Landesmittel im Bereich der innerörtlichen Straßen eine bessere Orientierung zu ermöglichen, ist ein Erlaß zur besseren Integration von Stadterneuerung und Stadtverkehr in Vorbereitung, der die Gestaltungsgrundsätze und die Fördermodalitäten in knapper Form zusammenfaßt.

#### 1.2.1 Verkehrsberuhigung

Längerfristig ist es notwendig und möglich, etwa zwei Drittel aller innerörtlichen Straßen verkehrsberuhigt zu gestalten, denn etwa ein Drittel des Straßennetzes wird für den Durchgangsverkehr bzw. den innerörtlichen Verbindungsverkehr in Form von Hauptverkehrsstraßen benötigt.

14 030	Mit den Stadterneuerungsmitteln des Landes werden
883 11	vorrangig Maßnahmen der
11 500	- flächenhaften Verkehrsberuhigung von größeren
883 14	Wohnbereichen, verbunden mit der Errichtung
887 60	von Tempo-30-Zonen
	- die flächenhafte Verkehrsberuhigung in Stadt-
	erneuerungsgebieten, vor allem in den gründer-
	zeitlichen Wohn- und Mischgebieten mit ihren
	ausgeprägten Nutzungskonflikten

- die Verkehrsberuhigung in Stadtzentren und Stadtteil- bzw. Ortsteilzentren unter Einbeziehung von Fußgängerbereichen und verkehrsfreien Stadtplätzen.

Für kleinere Maßnahmen der Verkehrsberuhigung dagegen erscheint der mit Zweckzuweisung unvermeidbar verbundene Verwaltungsaufwand nicht lohnend.

Derartige Maßnahmen sollten die Gemeinden daher ausschließlich mit ihren eigenen Mitteln finanzieren.

Für größere Maßnahmen der Verkehrsberuhigung soll eine intensivere Beratung und eine begleitende Erfolgskontrolle eingerichtet werden.

14 030	Im Stadterneuerungsprogramm 1988 sind für die Umgestaltung der innerörtlichen Erschließungsstraßen in und außerhalb von Stadterneuerungsgebieten etwa die Hälfte der Mittel des Bereitstellungsrahmens von insgesamt 658 Mio DM (einschließlich evtl. Bundesmittel) vorgesehen.
883 11	
11 040	
883 41	

#### 1.2.2 Kommunaler Radwegebau

11 500	In Städten und Regionen mit einem gut organisierten Radwegenetz läßt sich nachweisen, daß erheblich mehr Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt werden und somit der "modal-split" merklich zu Gunsten des nicht motorisierten Verkehrs verändert werden kann. Radwege werden daher seit langem in Verbindung mit dem Bau oder der Veränderung von Landesstraßen und Bundesstraßen eingerichtet. Darüber hinaus
887 60	

ist der Radwegebau integrierter Bestandteil der Förderung kommunaler Straßen mit Mitteln des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes. Schließlich sind Radwegeverbindungen auch bei der Umgestaltung der innerörtlichen Erschließungsstraßen zu bedenken und somit auch Bestandteile der Förderung mit Mitteln der Stadterneuerung.

Um zu einem zusammenhängenden Radwegenetz zu gelangen, ist der gesonderte Radwegebau auch abseits und unabhängig von Baumaßnahmen an bestehenden Hauptverkehrsstraßen und außerhalb von Stadterneuerungsmaßnahmen notwendig. Daher fördert das Land derartige Maßnahmen seit 1978 in einem gesonderten Radwegeprogramm.

Mit diesem Programm wurden im Zeitraum 1978 bis 1986 rund 1.200 km kommunaler Radwege mit 242 Mio DM Landeszuwendungen gefördert.

11 500

883 14

887 60

Im gleichen Zeitraum wurden im Zusammenhang mit GVFG-geförderten kommunalen Straßenbaumaßnahmen weitere 733 km Radwege mit Landeszuwendungen von 219 Mio DM fertiggestellt.

In Tabelle 5 sind außerdem die Radwege enthalten, die begleitend an Landesstraßen und Bundesstraßen errichtet wurden.





Radwegebau in Nordrhein-Westfalen  
Bauleistungen

Radwege an	1978		1979		1980		1981		1982		1983		1984		1985		1986		19		1978 - 1986		
	km	Mio. DM	km	Mio. DM	km	Mio. DM	km	Mio. DM	km	Mio. DM	km	Mio. DM	km	Mio. DM	km	Mio. DM	km	Mio. DM	km	Mio. DM	km	Mio. DM	
Bundesstr. in der Baulast des Bundes	Rh	25,0	5,0	14,7	2,9	20,9	1,1	56,0	4,5	31,4	7,1	52,1	5,6	44,8	4,0	23,3	5,9	9,3	2,8			282,5	38,9
	WL	12,8	3,0	11,9	2,6	13,0	3,4	8,0	2,0	25,4	5,5	31,8	8,3	53,5	14,6	24,1	6,2	28,9	4,4			209,4	50,0
Landesstr. in der Baulast des Landeschafts - verbandes	Rh	37,8	8,0	26,6	5,5	33,9	4,5	64,0	6,5	56,8	12,6	83,9	13,9	98,3	18,6	52,4	12,1	38,2	7,2			491,9	88,9
	WL	17,2	1,1	41,5	9,8	51,6	12,5	39,0	9,2	34,6	8,8	58,6	12,9	51,2	10,2	69,2	14,5	57,7	18,8			421,3	97,8
Straßen in der Bau- last der Gemeinden/ Kreise	Rh	3,4	0,8	19,6	4,3	38,0	7,5	36,0	7,1	43,8	9,1	43,5	9,0	47,8	10,7	69,0	16,8	72,9	13,2			374,0	78,5
	WL	21,3	1,9	61,1	14,1	89,6	20,0	75,0	16,3	78,4	17,9	102,1	21,9	99,0	20,9	138,2	31,3	130,6	32,0			795,3	176,3
Sonderprogramm	Rh	0,8	0,6	45,4	7,3	66,5	12,5	66,1	14,8	53,7	15,8	66,4	11,1	73,0	14,7	72,3	18,9	58,3	19,1			502,5	114,8
	WL	0,1	0,9	25,8	4,8	45,4	12,2	48,5	17,1	67,0	17,4	54,2	13,3	123,4	17,6	120,7	24,1	132,2	19,6			617,3	127,0
Gesamtsumme	Rh	40,4	9,1	54,0	12,2	48,1	10,8	38,1	8,6	42,7	9,6	41,3	9,3	42,6	10,1	33,8	8,9	36,0	10,3			377,0	88,9
	WL	28,0	8,4	23,0	7,1	32,0	10,7	38,0	13,2	43,0	16,1	39,0	14,3	24,7	11,4	65,2	21,2	62,9	27,4			355,8	129,8
Gesamtsumme	Rh	68,4	17,5	77,0	19,3	80,1	21,5	76,1	21,8	85,7	25,7	80,3	23,6	67,3	21,5	99,0	30,1	98,9	37,7			732,8	218,7
	WL	84,1	15,8	155,6	32,2	187,1	36,9	199,2	37,1	162,4	41,3	218,4	38,9	211,6	39,0	203,6	48,2	167,3	51,0			4583,3	340,4
Gesamtsumme	Rh	128,4	28,9	235,9	51,0	315,5	70,7	329,7	76,5	341,6	89,4	386,9	83,8	461,0	93,3	482,6	116,5	458,2	115,6			8139,8	725,7
	WL	44,3	13,1	80,3	18,8	128,4	33,8	130,5	39,4	179,2	48,1	168,5	44,9	249,4	54,3	279,0	68,3	296,9	64,6			4556,5	385,3

Erläuterung:  
Erfasst werden Radwege und gemeinsame Rad-  
wege mit der tatsächlichen Streckenlänge.  
( Beidseitige Radwege = 2-fache Länge des Bauabschnitts )

11 500  
887 60

Im Haushalt 1988 ist ein Ansatz von 28 Mio DM für die Förderung gesonderter kommunaler Radwege vorgesehen. Im Vergleich zu den Vorjahren ist dies ein um 10 Mio DM gekürzter Betrag. Dieser ist durch Bewilligungen aus den Vorjahren mit 25 Mio DM vorbelastet. Nimmt man die 37 Mio DM neue Verpflichtungsermächtigungen hinzu, ergibt sich ein Bewilligungsrahmen für das Jahr 1988 von insgesamt 40 Mio DM.

Mit diesem Bewilligungsrahmen können erneut nicht alle beantragten Maßnahmen der Städte und Gemeinden sowie der Kreise gefördert werden. Der Programmüberhang beträgt nach dem derzeitigen Stand 106 Mio DM förderungsfähige Kosten.

### 1.2.3 Kommunaler Straßenbau

11 500  
887 60

Für den Umbau kommunaler Hauptverkehrsstraßen stehen Mittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) zur Verfügung.

11 500  
883 14

Die erwarteten Bundesfinanzhilfen betragen für das Jahr 1988 350,6 Mio DM.

Davon werden wie in den früheren Jahren 15 %, das sind 52,5 Mio DM, zur Verstärkung der Fördermittel für den öffentlichen Nahverkehr abgezweigt.

Die verbleibenden 298,0 Mio DM Bundesmittel werden durch 115,2 Mio DM Landesmittel ergänzt.

Die insgesamt 413,2 Mio DM Ausgabemittel des Jahres 1988 sind durch Bewilligungen der Vorjahre mit 351,6 Mio DM vorbelastet. Die verbleibenden freien Ausgabemittel in Höhe von 61,6 Mio DM werden durch 526,9 Mio DM Verpflichtungsermächtigungen verstärkt, woraus ein Verfügungsrahmen von 588,5 Mio DM entsteht.

Das Straßenbauförderungsprogramm 1988 ist aus dem mittelfristigen Programm 1988 bis 1992 abgeleitet. Das mittelfristige Programm umfaßt ein Fördervolumen von rund 2 Mrd. DM für fünf Jahre.

Von diesem Volumen entfallen rd. 940 Mio DM auf bereits bewilligte Maßnahmen zuzüglich der für 1988 zur Förderung vorgesehenen Maßnahmen beträgt der durch Bewilligung festgelegte Anteil des mittelfristigen Programms 1,4 Mrd. DM.

Die eingeplanten, aber noch nicht bewilligten Maßnahmen umfassen ein Fördervolumen von 675 Mio DM.

Der finanzielle Rahmen des mittelfristigen Programms mit einer Größenordnung von 2,075 Mrd. DM ist damit überbelegt.

Hinzu kommen Vorbehaltsbeträge in Höhe von 725 Mio DM, die im Rahmen der mittelfristigen Finanzplanung nicht finanziert sind. Der Programmrahmen umfaßt damit ein Fördervolumen von 2,8 Mrd. DM. Im Rahmen eines kontinuierlich laufenden Programmes können Vorbehaltsbeträge in der Größenordnung von zwei Jahrensätzen als vernünftig angesehen werden. Die völlige Ausfinanzierung des Programmes würde damit einen Zeitraum von sieben Jahren in Anspruch nehmen.

Zu den Maßnahmeschwerpunkten im einzelnen wird auf das mittelfristige Programm und den zugehörigen Einführungstext verwiesen.

Beginnend mit dem Jahr 1990 wird eine neue Kategorie kommunaler Straßenbaumaßnahmen finanzwirksam.

Es handelt sich um die Tieferlegung bzw. um die Abdeckelung stark belasteter Hauptverkehrsstraßen mit dem Ziel, die Verträglichkeit der Verkehrsarten zu verbessern sowie die Umweltbelastung und städtebauliche Trennwirkung rückgängig zu machen. An besonders wichtigen Punkten der Stadtstruktur eröffnen sich damit neue städtebauliche Entwicklungsmöglichkeiten.

Eine solche Maßnahme ist zum Beispiel die Tieferlegung der Rheinuferstraße in Düsseldorf, deren planerische Vorbereitung Ende 1987 abgeschlossen sein wird.

Finanzielle Abwicklung des Straßenbauförderungsprogrammes Nordrhein-Westfalen

1987 - 1991

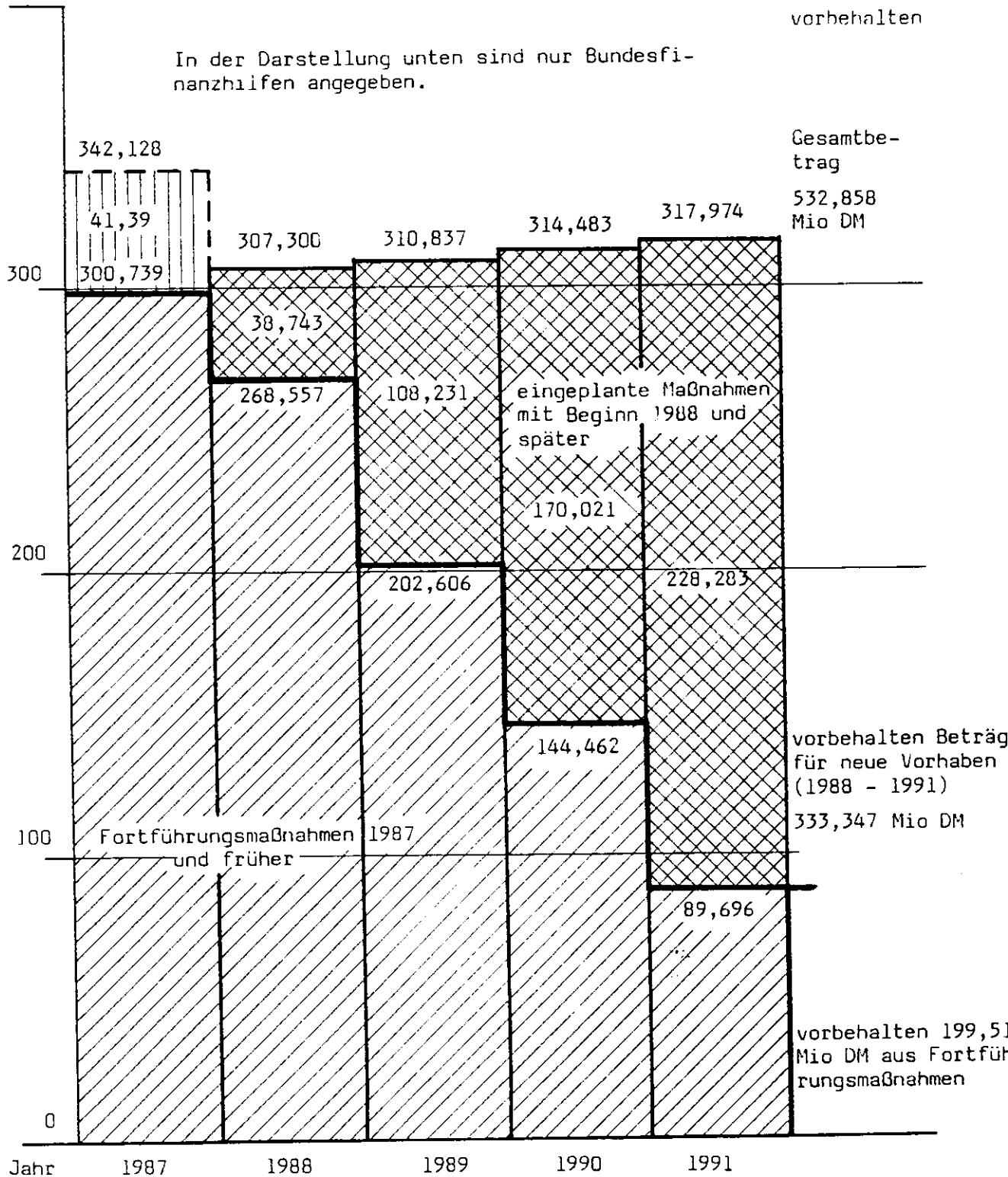


Fortführungsmaßnahmen 1987 und früher

Neue Vorgaben 1988 - 1991

Haushaltsreste aus Vorjahren (unverplant) davon 27 Mio DM durch Erhöhung der Bundeszuweisungen zum Jahresende 1986

Mio DM  
400



#### 1.2.4 Kommunale Verkehrsentwicklungspläne

Die meisten der gegenwärtig in den Städten und Gemeinden verwendeten Gesamtverkehrspläne (Generalverkehrspläne) sind fortschreibungsbedürftig. Sie beinhalten sozialökonomische Daten, die von einem überhöhten Wachstum ausgehen, beruhen auf Zielsetzungen, die die nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer nicht mit dem notwendigen Gewicht berücksichtigen, und arbeiten nach Methoden, in denen der fließende Individualverkehr nach den Kriterien der Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs die wesentlichen Modellparameter darstellen. Seit einem Jahr werden die Städte und Gemeinden daher angeregt, ihre Verkehrsentwicklungspläne grundlegend zu überarbeiten. Die dabei anfallenden externen Planungskosten werden aus Mitteln der Stadterneuerung vom Land bezuschußt.

Zwischenzeitlich hat eine beträchtliche Anzahl von Städten und Gemeinden von diesem Förderangebot Gebrauch gemacht.

### 1.2.5 Arbeitshilfen

Für die Überarbeitung der kommunalen Verkehrsentwicklungspläne, für die Gestaltung des innerörtlichen Straßennetzes und für die Bewältigung der innerstädtischen Parkierungsprobleme sollen die nachstehenden Arbeitshilfen eine bessere Orientierung geben:

1. In einer Arbeitshilfe sollen die stadtverkehrspolitischen Ziele des Landes und deren Umsetzung in kommunale Verkehrsentwicklungspläne dargestellt und erläutert werden.
2. Für die Umgestaltung kommunaler Hauptverkehrsstraßen sollen aufbauend auf den bereits vorliegenden Empfehlungen und Arbeitshilfen die wichtigsten Gesichtspunkte in einer knappen und übersichtlichen Arbeitshilfe zusammengefaßt werden.
3. Für die flächenhafte Verkehrsberuhigung in Verbindung mit Tempo-30-Zonen erscheint es notwendig, die wichtigsten Grundsätze zur Planung und zur Gestaltung sowie zur Anwendung der Straßenverkehrsordnung eine Arbeitshilfe herauszubringen.

4. Die bestehende Arbeitshilfe zu Zeichen 325/326 der Straßenverkehrsordnung (gemeinsamer Rund-erlaß der für Städtebau und für Verkehr ver-antwortlichen Minister aus dem Jahre 1983) sollte unter dem Eindruck der zwischenzeitlichen Erfahrungen überarbeitet werden.
5. Eine Arbeitshilfe zur Berücksichtigung der Belange des öffentlichen Verkehrs innerhalb von verkehrsberuhigten Bereichen liegt bereits vor.
6. Mit den im Kreis Neuss und in der Stadt Bochum durchgeführten Pilotprojekten des MSWV, deren Ergebniszusammenfassung im Herbst 1987 ver-öffentlicht werden soll, wird gezeigt, wie ein sicheres und geschlossenes Radwegenetz für den Alltags- und Freizeitverkehr entwickelt und die Orientierungsmöglichkeiten für Fahr-radfahrer durch einen Beschilderungsplan ver-bessert werden können. Die Ergebnisse sind geeignet, bei Planungen in anderen regionalen Gebietseinheiten Hilfestellung und Anregung zu geben.
7. Schließlich soll Notwendigkeit und Prinzipien von Planungen für den ruhenden Verkehr in einer gesonderten Arbeitshilfe verdeutlicht werden.



Vorrangige landespolitische Zielsetzung dabei ist, daß die Einrichtungen von Parkierungsmöglichkeiten die Belange des öffentlichen Nahverkehrs nicht geschädigt werden.

Außerdem sollen Möglichkeiten einer besseren städtebaulichen Integration von Parkierungsbauwerken verdeutlicht werden.

1.3 Die Verbesserung des Wohnumfeldes durch Gestaltung und Begrünung von Straßen, Höfen, Plätzen und Fassaden

14 030 In diesem Teilbereich der Stadterneuerung haben  
883 11 sich gegenüber dem Haushaltsjahr 1987 keine  
Neuerungen ergeben.

Der wichtigste Aspekt bei der Gestaltung von Straßen und Plätzen ist nach wie vor die Wiederherstellung ihrer ökologischen und sozialen Funktion. Für die Begrünung und die Gestaltung von Vorgärten, Innenhöfen und Mieterhöfen sowie von Fassaden und Dächern an Haupt- und Nebengebäuden können private Eigentümer Zuschüsse aus Stadterneuerungsmitteln des Landes über die Gemeinden erhalten. Die Umgestaltung bestehender und die Anlage neuer öffentlicher Grünflächen vorrangig in dicht besiedelten Gebieten wird weiterhin mit Mitteln der Stadterneuerung gefördert.

1.4 Die Erhaltung und die Modernisierung von preiswerten Wohnungen

Auch in diesem Teilbereich der Stadterneuerung wird die bewährte Politik im Haushaltsjahr 1988 fortgesetzt.

11 060 Die Modernisierung von Wohnungen unter sozialen  
893 70 und städtebaulichen Zielsetzungen wird wie  
bisher mit Vorrang in Stadterneuerungsgebieten  
bzw. in Gebäuden gefördert, die als Baudenkmäler  
unter Schutz gestellt sind.

Für diese städtebaulichen Vorränge wurden in den vergangenen Haushaltsjahren etwa 75 % der Fördermittel aufgewendet.

14 030 Für Gebäude mit besonderem städtebaulichen  
883 11 Wert und besonderen Aufwendungen der Eigentümer  
im Interesse der Allgemeinheit wird wie bisher  
eine Zusatzförderung aus Mitteln der Stadterneuerung  
gewährt.

Im Haushaltsjahr 1987 wurden für die Zusatzförderung etwa 39 Mio DM Städtebauförderungs-  
mittel eingesetzt.

Für das Programmjahr 1988 wird von einer ähnlichen Größenordnung ausgegangen.

Diese Stadterneuerungsmittel treten zu den Wohnungsmodernisierungsmitteln in Höhe von 218,5 Mio DM und zu den Wohnungsbaumitteln für Umbau und Erweiterung in Höhe von 72,8 Mio DM hinzu.

1.5 Verbesserung der Angebote für soziale Kontakte  
und kulturelle Betätigung

Seit Jahren fördert das Land Bürgerhäuser bzw. kommunale Begegnungsstätten aus Stadterneuerungsmitteln. In den Städtebauförderungsrichtlinien des Landes vom 16.03.1983 sind diese als Einrichtungen definiert, die Defizite an Kultur-, Freizeit- und Kommunikationsangeboten abbauen sollen. Dabei sollen vorrangig funktionslos gewordene Gebäude und solche von denkmalwerter und stadtbildprägender Bedeutung genutzt werden.

Diese örtlichen Begegnungsstätten sollen ein einfaches und für alle Bevölkerungsgruppen offenes Angebot für soziale Kontakte und kulturelle Betätigung darstellen. Sie ergänzen das traditionelle Angebot an sozialen Infrastruktureinrichtungen der Gemeinden und wollen vor allem dazu beitragen, die Identifikation mit Orts- und Stadtteil zu verstärken.

Von 1980 bis 1985 wurden insgesamt rd. 140 örtliche Begegnungsstätten mit etwa 85 Mio DM gefördert.

Im Stadterneuerungsprogramm 1986 mit Bundesfinanzhilfen wurden 87 örtliche Begegnungsstätten mit 62,4 Mio DM bezuschußt. Allein aus Landesmitteln wurden 1986 weitere 16 Projekte mit 12,7 Mio DM gefördert. Im Stadterneuerungsprogramm mit Bundes-

finanzhilfen des Jahres 1987 liegt ein weiterer Schwerpunkt bei der Verbesserung der Raumangebote im sozialen und kulturellen Bereich. Hier sind 51 Projekte mit einem Fördervolumen von 60,5 Mio DM berücksichtigt. Eine weitere Förderung erfolgt darüber hinaus im reinen Landesprogramm 1987. Hier werden 35 Begegnungsstätten mit ca. 38,5 Mio DM gefördert.

Es wurden vor allem Vorhaben gefördert, die den sozialen und kulturellen Bedürfnissen der Bevölkerung in einem deutlich unterversorgten Stadtteil dienen. Der Nutzung und dem Erhalt denkmalwerter und städtebaulich wertvoller Bausubstanz wurde Vorrang eingeräumt (z. B. Herrichtung des früheren Proviantamts in Köln zum Bürgerhaus Stollwerk; Umnutzung der ehemaligen Minoritenkirche - Klosterkirche - in Remscheid-Lennep zur örtlichen Begegnungsstätte; Umbau des Ebert-Bades in Oberhausen zu einem kulturellen Treffpunkt).

Die räumliche und organisatorische Kombination verschiedener Einrichtungen ist besonders erwünscht, da dadurch die Attraktivität und Wirtschaftlichkeit erhöht wird.

Die Förderung von Begegnungsstätten sowie von sozialen und kulturellen Einrichtungen der Gemeinden mit Mitteln der Stadterneuerung wird im Programmjahr 1988 fortgesetzt. Der Schwerpunkt der Förderung wird bei der Nutzung von leerstehenden und gefährdeten Baudenkmalern für kommunale Einrichtungen liegen.

Mit der Fortschreibung der Förderrichtlinien wurde dieser Förderbereich systematisiert:

- 14 030  
883 11
- Der Neubau von örtlichen Begegnungsstätten wird bis zu einer Obergrenze der förderungsfähigen Kosten von 1,5 Mio DM bezuschußt.
  - Bei der Umnutzung von denkmalwerten Gebäuden und Gebäuden mit stadtbildprägender Bedeutung entfällt diese Obergrenze.
  - Der Neubau von Stadthallen und Mehrzweckhallen wird in besonderen Ausnahmefällen bis zu einer Höchstgrenze von 15 Mio DM förderungsfähige Höchstkosten mit einem geringeren als dem üblichen Fördersatz gefördert.
  - Die Nutzung von leerstehenden und durch den Leerstand gefährdeten Baudenkmalern für kommunale Einrichtungen wird bis zu den tatsächlichen förderungsfähigen Kosten bezuschußt.

Für die im konkreten Fall immer schwierige Abgrenzung der unrentierlichen von den rentierlichen Einrichtungen wurde außerdem eine kommunalfreundliche und verwaltungsvereinfachende Pauschalierung eingeführt (diese Passage gilt unter dem Vorbehalt der endgültigen Abstimmung der Förderrichtlinien).

Über die bisherigen Erfahrungen und Erfolge bei der Förderung von örtlichen Begegnungsstätten gibt eine systematische Nachuntersuchung aller bisher geförderten Vorhaben Auskunft.

Der zugehörige Bericht liegt Ende 1987 vor.

## 1.6 Denkmalschutz und Denkmalpflege

Die enge Zuordnung von Stadterneuerungspolitik und Denkmalschutzpolitik als sich gegenseitig unterstützende Politikbereiche gilt auch im Jahr 1988 weiter.

### 1.6.1 Unterschutzstellung der Baudenkmäler

Von den rund 80.000 geschätzten Baudenkmalern sind zum Stichtag 31.12.1986 insgesamt 37.254 Baudenkmäler in die Denkmallisten eingetragen. Die Durchführung von regelmäßigen Dienstbesprechungen mit den Denkmalbehörden hat sich als ein erfolgreicher Weg zur Beschleunigung der Unterschutzstellung erwiesen.

Es hat sich im vergangenen Jahr erneut erwiesen, daß die rechtzeitige Unterschutzstellung von Baudenkmalern eine unverzichtbare Voraussetzung für die Verfahrensklarheit bei städtebaulichen Planungen, bei Verkehrsplanungen und bei Baugenehmigungen darstellt.

### 1.6.2 Erlaubnisverfahren nach § 9 DSchG

Sieben Jahre nach Inkrafttreten des Denkmalschutzgesetzes mehren sich bei der großen Zahl der zwischenzeitlich unter Schutz gestellten Baudenkmäler die Erlaubnisverfahren nach § 9 DSchG. Hier kommen - ähnlich wie

bei der Unterschutzstellung - nur wenige Fälle im Rahmen des § 21 Abs. 4 zu Ministerentscheidungen.

Darunter befinden sich allerdings meist besonders konfliktbeladene Vorhaben, bei denen komplizierte denkmalrechtliche und städtebauliche Situationen vorliegen.

Derartige Vorhaben waren in jüngster Vergangenheit z.B.

- der von der Kölner Messe ursprünglich beabsichtigte Abriß des sogenannten "Statenhauses" - einem Baudenkmal mit wichtigem Aussagewert für die Zwischenkriegsarchitektur -.

Die Erlaubnis zum Abriß wurde nicht erteilt. Zwischenzeitlich konnte ein mit dem Denkmalrecht verträglicher und für alle Beteiligten interessantere Alternative entwickelt werden.

- Der Erhalt der Bodendenkmäler an der Dammstraße in Düsseldorf.

Auch hier wurde die denkmalrechtliche Erlaubnis zur ursprünglich beabsichtigten Beseitigung im Zuge des Baus einer Tiefgarage nicht erteilt.

Nunmehr wurde eine Alternative für die Tiefgarage entwickelt, die den Erhalt des größten Teils der Baudenkmäler möglich macht.

Überdies hatte die Versagung der denkmalrechtlichen Erlaubnis zur Beseitigung der Bodendenkmäler neue städtebauliche Impulse an einer für die Entwicklung der Stadt Düsseldorf besonders wichtigen Stelle gegeben.

- Der vom Deutschen Bundestag beantragte Abriß des denkmalwerten Plenarsaals. Hier waren im denkmalrechtlichen Erlaubnisverfahren auch besondere verfassungsrechtliche Aspekte zu prüfen. Obwohl in intensiven bautechnischen Untersuchungen nachgewiesen werden konnte, daß die parlamentarischen Anforderungen an Sicherheit und Funktionalität weitestgehend unter Aufrechterhaltung der Denkmaleigenschaft im alten Plenarsaal hätten erfüllt werden können, war die Erlaubnis ausschließlich deshalb zu erteilen, weil nach einem Rechtsgutachten die vom Deutschen Bundestag getroffene staatspolitische Leitentscheidung, sich am alten Standort eine kreisrunde und abgesenkte Sitzordnung zu geben, vom Land wegen des festgestellten "bundeshoheitlichen Abwägungsvorrangs" aus verfassungsrechtlichen Gründen nicht in Frage gestellt werden konnte. In diesem Gutachten wird auch klargelegt, daß damit die politische Verantwortung für den Abriß des Baudenkmals ausschließlich beim Deutschen Bundestag liegt und es sich um einen einmaligen Sonderfall handelt, der die allgemein geltenden und legitimen landesrechtlichen



Bewertungsmaßstäbe für Bauvorhaben anderer öffentlicher und privater Denkmaleigentümer nicht verändert.

Insgesamt wurde die Erfahrung gemacht, daß in vielen Fällen das Versagen der denkmalrechtlichen Erlaubnis Zwänge für neue planerische Überlegungen setzt, die am Ende zu denkmalverträglichen Lösungen und besseren städtebaulichen Ergebnissen führen.

### 1.6.3 Inventarisierung

14 030  
883 16

Die Bestandsaufnahme aller Baudenkmäler durch die Landschaftsverbände Rheinland und Westfalen wird im Haushaltsjahr 1988 mit ca. 2 Mio DM gefördert. Wie in der Vergangenheit drängt das Land auf einen möglichst frühzeitigen Abschluß der Inventarisierung.

#### 1.6.4 Schutz der Bodendenkmäler

Im Gegensatz zur Unterschutzstellung der Baudenkmäler befindet sich die Eintragung der Bodendenkmäler in die Denkmalliste immer noch in den Anfängen. Zum Stichtag 31.12.1986 sind von den geschätzten 50.000 Bodendenkmälern lediglich 1.328 gesetzlich geschützt. Ein wesentlicher Grund für das Zurückbleiben der Unterschutzstellung von Bodendenkmälern ist die mangelhafte personelle Ausstattung der Ämter für Bodendenkmalpflege. Das Denkmalreferat im Ministerium wurde inzwischen um einen erfahrenen Archäologen verstärkt.

#### 1.6.5 Förderung der Denkmalpflege

Die Förderung der Denkmalpflege wird im bisherigen Rahmen fortgesetzt.

11 070 Im Haushaltsjahr 1988 stehen für die Förderung  
893 10 der Denkmalpflege insgesamt 43,7 Mio DM zuzüglich  
893 60 25 Mio DM Verpflichtungsermächtigungen zur  
Verfügung. Die Aufteilung auf die einzelnen  
14 030 Programmbereiche und der zugehörige Bereit-  
883 16 stellungsrahmen sind aus der nachstehenden  
Tabelle zu entnehmen.

14 030 Die Pauschalzuweisung für die Förderung kleinerer  
883 21 privater denkmalpflegerischer Maßnahmen der  
Gemeinden wird 1988 mit einem Betrag von 10  
Mio DM fortgesetzt.  
Diese Form der Förderung mit einem besonders  
geringen Verwaltungsaufwand erweist sich nach  
wie vor als besonders erfolgreich.

Förderung der Denkmalpflege 1988 (Mio DM)

Förderbereich	Ansatz	VE	Vorbelastung	Bereitstellungsrahmen
1. private und kirchliche Denkmäler (einschl. Kölner Dom) (Kapitel 11 070 Titel 893 60 und 893 10)	25.700	15.000	15.000	25.700
2. Kommunale Denkmäler, Bodendenkmalpflege, Inventarisierung der Denkmäler (Kapitel 14 030 Titel 883 16)	18.000	10.000	10.000	18.000
3. Pauschalzuweisungen für kleinere private denkmalpflegerische Maßnahmen (Kapitel 14 030 Titel 883 21)	10.000	-	-	10.000
	53.700	25.000	25.000	53.700

Im Haushaltsjahr 1986 wurden mit einem Betrag von 10,3 Mio DM Landesmittel und einem ergänzenden Betrag von 10,1 Mio DM kommunaler Mittel insgesamt ca. 1.600 private Denkmalpflegemaßnahmen im Lande gefördert.

14 030  
883 21

Für das Haushaltsjahr 1988 ist mit einem steigenden Interesse der Gemeinden an dieser Förderung zu rechnen, so daß die veranschlagten 10 Mio DM vermutlich nicht mehr ausreichen werden, um die in den kommunalen Haushalten stehenden Ansätze mit Landesmitteln zu verdoppeln. Die bisher auf 50 % veranschlagte Anteilsförderung des Landes wird daher wahrscheinlich unter den 50-%-Wert absinken.

14 030  
883 11

Schließlich werden wie bisher denkmalpflegerische Anliegen durch Mittel der Stadterneuerung gefördert. Auf die Nutzung von Baudenkmalern als örtliche Begegnungsstätten sowie für kommunale Einrichtungen wird ebenso verwiesen wie auf die vorrangige Förderung der Wohnungsmodernisierung in denkmalwerten Gebäuden.

#### 1.6.6 Instandsetzungsgebot nach § 7 des Denkmalschutzgesetzes

§ 7 des Denkmalschutzgesetzes enthält die Verpflichtung der Eigentümer zur Instandhaltung und Instandsetzung von Baudenkmalern. Dieses Instrument ist geeignet, den bewußten und gemeinnuttschädlichen Verfall von Baudenkmalern zu verhindern. Nach den hier vorliegenden Erfahrungen machen zunehmend mehr Gemeinden von dieser gesetzlichen Regelung Gebrauch. In der Regel wird mit der Androhung oder Anwendung

des Instandsetzungsgebotes dem Denkmaleigentümer ein auf den einzelnen Fall zugeschnittenes Förderangebot unterbreitet.

#### 1.6.7 Benehmensregelung

In § 21 Abs. 4 des Denkmalschutzgesetzes ist die Benehmensregelung zwischen den Unteren Denkmalbehörden und den Ämtern für Denkmalpflege vorgeschrieben. In den Fällen, in denen die Ämter für Denkmalpflege das Benehmen gegenüber den Unteren Denkmalbehörden nicht herstellen, kann der Minister um Entscheidung angerufen werden.

Bei den zwischenzeitlich unter Schutz gestellten 37.254 Baudenkmalern gab es 302 Anrufungsfälle. Dies bedeutet eine Rate von unter 1 %. Es ist davon auszugehen, daß sich diese auch in den kommenden Jahren nicht wesentlich verändert. Auch bei der beabsichtigten Veränderung oder Beseitigung von Baudenkmalern gilt diese Benehmensregelung.

#### 1.6.8 Kennzeichnung der Baudenkmäler

11 070 Im Haushalt 1987 wurden die finanziellen Voraussetzungen dafür geschaffen, alle in die Denkmalliste eingetragenen Baudenkmäler im Lande mit einer einheitlichen Plakette zu kennzeichnen.  
813 00 Die Plakette stellt ein freiwilliges Angebot des Landes an die Denkmaleigentümer dar. Eine erste öffentlichkeitswirksame Kennzeichnungsaktion in allen Städten und Gemeinden ist für den Spätherbst dieses Jahres vorgesehen.  
Die Unteren Denkmalbehörden werden über diesen Zeitraum hinaus Plaketten bereithalten und auf Anforderung bereitstellen und in regelmäßigen Abständen für die Kennzeichnung werben.

#### 1.6.9 Historische Stadtkerne

Innerhalb des mittelfristigen Stadterneuerungsprogramms hat die Erneuerung der herausragenden historischen Stadtkerne einen besonderen Stellenwert.  
14 030 In das zugehörige "Programm historische Stadtkerne" sind zwischenzeitlich 24 Städte und Gemeinden  
883 11 mit ihren historischen Stadtkernen aufgenommen.  
In ausführlichen Gesprächen mit den einzelnen Gemeinden wurden realistische Maßnahmebündel für die einzelnen historischen Stadtkerne entwickelt und in das mittelfristige Stadterneuerungsprogramm eingestellt.

Wegen der weitgehenden Vergleichbarkeit der Maßnahmen wird eine Arbeitsgemeinschaft der am Programm beteiligten Gemeinden mit dem Ziel des regelmäßigen Erfahrungsaustausches und der gemeinsamen Außendarstellung angestrebt.

Die Konstituierung und erste Tagung der Arbeitsgemeinschaft soll im Spätherbst 1987 in Soest stattfinden. Um die Städte bei den Bemühungen zu unterstützen, ihre Schönheit und kulturhistorische Bedeutung über die Landesgrenzen hinaus besser bekannt zu machen, hat der Minister für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein Westfalen eine Bilddokumentation und eine Fotoausstellung erarbeitet, die bei der ersten Tagung der Arbeitsgemeinschaft erstmals präsentiert werden sollen.

1.7 Gewerbe und Industrie in der Stadtentwicklung

Schwerpunkt der Stadtentwicklungspolitik der nächsten Jahre wird es sein, dazu beizutragen, die Standorte von Gewerbe und Industrie zu sichern und zu verbessern. Die rechtlichen und finanziellen Hilfen des Landes für die Gemeinden konzentrieren sich dabei auf:

- 14 030 - die Förderung der Erschließung von Gewerbe-  
883 11 und Industriegebieten
- 11 040 - den Grundstücksfonds Ruhr und den landesweiten  
821 10 Grundstücksfonds  
821 20
- die Förderung des kleinteiligen Flächenrecyclings durch die Gemeinden
- 14 030 - die Förderung der Standortsicherung von umfeld-  
883 11 belastenden Betrieben in Gemengelagen
- die Regelung der Ansiedlung von Einzelhandels-  
großbetrieben

1.7.1 Erschließung von Gewerbe- und Industriegebieten

Für die seit 1976 mit Mitteln des Landes geförderten Gewerbe- und Industriegebietserschließungen liegt zwischenzeitlich ein Erfahrungsbericht des Instituts für Landes- und Stadtentwicklung vor.

Dieser Bericht wird Ende 1987 der Öffentlichkeit zugänglich gemacht.



Der Bericht zeigt, daß es landesweit einen erheblichen Vorrat an erschlossenen Gewerbe- und Industrieflächen gibt. Er zeigt auch, daß dieses Flächenangebot in erheblichen Umfang mit öffentlichen Mitteln subventioniert wird.

Dabei besteht ein deutlicher Zusammenhang zwischen der Höhe der von den Städten und Gemeinden geforderten Verkaufspreisen und der Intensität der Flächenausnutzung.

Bei höheren Verkaufspreisen wird eine deutlich flächensparendere Erschließung und Bauweise herausgefordert. Bei der Novellierung der Förderrichtlinien wurde daher eine Regelung aufgenommen, die in der Praxis dazu führen soll, daß unrentierliche Kosten nur bei Standortbedingungen auftreten, die einen über die Norm hinausgehenden Erschließungsaufwand erfordern. Dies ist in der Regel bei innerstädtischen Grundstücken mit einer komplizierten städtebaulichen Situation der Fall. Mit dieser Regelung soll sichergestellt werden, daß die "Innenentwicklung" in Zukunft für die Gemeinden und die privaten Unternehmen wirtschaftlich attraktiver wird.

Der städtebauliche Nutzen ist dabei ein zweifacher:

Bislang nicht bebaute Flächen im Außenraum werden geschont; das Ziel einer kleinräumigen Mischung zwischen Wohnen und Arbeiten mit kurzen Arbeitswegen wird unterstützt.

### 1.7.2 Grundstücksfonds

Die städtebauliche und strukturpolitische Bedeutung des Grundstücksfonds Ruhr wurde 1986 in einem Erfahrungsbericht dargestellt.

11 040 Im Haushaltjahr 1988 sind für den Grundstücks-  
821 10 fonds Ruhr 9,2 Mio DM Ausgabemittel vorgesehen.  
821 20 Im landesweiten Grundstücksfonds betragen die  
Ausgabemittel 49,7 Mio DM und die Verpflichtungs-  
ermächtigungen 25 Mio DM.

Da beide Haushaltsansätze für die Grundstücksfonds gegenseitig deckungsfähig sind, beträgt der Verfügungsrahmen zusammen 83,9 Mio DM. Für 1988 werden außerdem rd. 20 Mio DM Einnahmen erwartet, die den Grundstücksfonds zugeführt werden. Damit steht ein finanzieller Handlungsrahmen von insgesamt rd. 103,9 Mio DM zur Verfügung. Dieser finanzielle Handlungsrahmen reicht aus, um die Fondsaufgabe der Wiedernutzbarmachung von Brachflächen im Jahre 1988 zu gewährleisten.

### 1.7.3 Kleinteiliges Flächenrecycling

Für die Reaktivierung kleinerer Brachflächen, für die das kommunale Management Vorteil hat, stehen zur Unterstützung der Städte und Gemeinden Städtebauförderungsmittel zur Verfügung. Damit können die unrentierlichen Kosten, die nach Ankauf, Herrichtung, Erschließung und Wiederveräußerung verbleiben, gefördert werden.

## 2. Verkehr

### 2.1 Ziele, Möglichkeiten und Grenzen der nordrhein-westfälischen Verkehrspolitik

#### 2.1.1 Rahmenbedingungen

Zunächst zu den Rahmenbedingungen der nordrhein-westfälischen Verkehrspolitik:

- Nordrhein-Westfalen ist das dichtestbesiedelte Industrieland der Welt. In keinem anderen Industriestaat leben auf 34.000 Quadratkilometern 17 Mio. Menschen; dies sind durchschnittlich 500 pro Quadratkilometer. Im Vergleich zu anderen Bundesländern ist Freiraum in Nordrhein-Westfalen daher besonders knapp. Hier stehen jedem Einwohner nur rund 1.700 Quadratmeter Freiraum zur Verfügung, in Niedersachsen oder in Bayern sind dies etwa 6.000 Quadratmeter.
- Das überörtliche Straßennetz ist insgesamt gut ausgebaut. Nach Rheinland-Pfalz mit ca. 0,94 km überörtlicher Straßen pro Quadratkilometer hat Nordrhein-Westfalen mit ca. 0,86 km/km<sup>2</sup> das dichteste Netz im Bundesgebiet.

Die qualitative Ausstattung der Landesstraßen liegt ebenfalls erheblich über dem Bundesdurchschnitt. Im Bundesdurchschnitt haben z.B. 64 vH aller Landes- bzw. Staatsstraßen Fahrbahnbreiten über 6 Meter, in Nordrhein-Westfalen sind dies über 74 vH. Auch der bautechnische Zustand der Landesstraßen ist in Nordrhein-Westfalen im Vergleich zu den übrigen Bundesländern überdurchschnittlich gut.

- Die hohe Siedlungsdichte einerseits, das gute Straßennetz andererseits führen in Nordrhein-Westfalen zu besonders vielfältigen Konflikten zwischen dem Straßenverkehr und den Lebensbedürfnissen der Menschen, die generell nicht oder auch gerade nicht Auto fahren. Diesen Konflikt zu verringern, ist die vorrangige Aufgabe der Verkehrspolitik des Landes, die voll integriert ist in eine ökologisch orientierte Stadtentwicklungspolitik.

### 2.1.2 Ziele der Verkehrspolitik des Landes

Aus diesen Rahmenbedingungen lassen sich die folgenden Ziele der Verkehrspolitik des Landes ableiten:

1. Die Verkehrsbedürfnisse der motorisierten Verkehrsteilnehmer und der nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmer müssen stärker als bisher miteinander verträglich befriedigt werden. Der Ausbau und die flächendeckende Organisation des Öffentlichen Personennahverkehrs haben daher insbesondere in den Ballungsräumen Vorrang. Gleichzeitig müssen die Bedingungen für Radfahrer und Fußgänger verbessert werden.
2. Alle Verkehrsinvestitionen müssen den Kriterien
  - der Verkehrssicherheit
  - der Umweltverträglichkeit und
  - der städtebaulichen Verträglichkeitgenügen. Die negativen Nebeneffekte einer allein an verkehrlichen Belangen orientierten Verkehrspolitik kann sich das dicht besiedelte Nordrhein-Westfalen nicht leisten.

3. Beim Ausbau des Öffentlichen Nahverkehrs reicht es nicht aus, die Bürger auf einen "Idealzustand" in ferner Zukunft zu verweisen. Es kommt vielmehr darauf an, in den nächsten Jahren ein möglichst flächendeckendes und attraktives Netz anzubieten. Der Ausbau der Stadtbahn mit dem finanziellen Schwerpunkt der Investitionen bei den unterirdischen Bauwerken wird daher durch ein Programm zur Beschleunigung der Straßenbahnen und Busse sowie durch die Anlage weiterer Park-and-Ride-Anlagen ergänzt.
4. Zur Verbesserung der Bedingungen für schwächere Verkehrsteilnehmer ist der verstärkte Bau von Rad- und Gehwegen erforderlich. Neben einem entsprechenden Förderungsprogramm für die Kommunen sollten auch die bestehenden Landes- und Bundesstraßen mit Radwegen bzw. kombinierten Rad- und Gehwegen ausgestattet werden, und zwar unter dem Gesichtspunkt einer Angebotsplanung.
5. Wie der Herr Ministerpräsident bereits in seiner Regierungserklärung vom 10. Juni 1985 festgestellt hat, gibt es keinen nennenswerten Neubedarf an Straßen in Nordrhein-Westfalen mehr. Zunächst ist immer die Frage zu stellen, ob in Abwägung aller öffentlichen und privaten Belange die Nutzung oder der Ausbau vorhandener Verkehrswege ausreichend ist.
6. Ein Schwerpunkt der Bauinvestitionen sind Maßnahmen, die zur Verbesserung der ökologischen Situation in unseren Städten führen. Das sind vielfach Ortsumgehungen. Dabei sind allerdings vorhandene Straßen in die Planung möglichst

einzu beziehen und Freiflächen weitgehend zu schonen. Ortsumgehungen müssen in einer möglichst umwelt- und stadtverträglichen Weise ausgestaltet werden; "moderne Stadtmauern" müssen vermieden werden. Schließlich muß der Bau von Ortsumgehungen mit dem Rückbau der entlasteten Ortsdurchfahrten gekoppelt werden.

7. Ein weiterer Schwerpunkt der Straßenbauinvestitionen ist der umwelt- und stadtverträgliche Umbau des vorhandenen Netzes. Die vorhandenen und verbleibenden Ortsdurchfahrten müssen stadtverträglich gestaltet, die Wohnbezirke flächenhaft beruhigt, Durchgangsstraßen wohngerecht zurückgebaut werden.

Die bauliche Ausgestaltung der Straßen in den Ortslagen muß deren innerstädtischer Funktion Rechnung tragen. Die Ortsgrenze muß auch im Ausbauzustand der Straßen deutlich erkennbar werden.

8. Die bereits eingeführte landschaftspflegerische Begleitplanung ist durch eine städtebauliche Begleitplanung zu ergänzen. Deren Hauptaufgaben sind die städtebaulich verträgliche Ausgestaltung von Ortsumgehungen, der stadtverträgliche Ausbau und Umbau von innerörtlichen Straßen sowie die flächenhafte Verkehrsberuhigung in den durch Ortsumgehungen oder Straßenausbau entlasteten Gebieten.

Ich möchte noch einmal zusammenfassen:  
in einem so dicht besiedelten Land wie Nordrhein-Westfalen ist der weitere Flächenverbrauch an Grenzen gestossen, die auch für Verkehrsinfrastrukturbauten gelten. Dies erfordert eine ständige kritische Über-

prüfung der Bedarfsvorstellungen. Bedarf besteht noch im wesentlichen beim weiteren Ausbau des ÖPNV sowie bei der Schieneninfrastruktur, soweit es um schnelle Verkehre geht. Nachholbedarf besteht bei der Umwelt- und Stadtverträglichkeit des Straßenverkehrs. Auf diese Bereiche müssen die vorhandenen Finanzmittel konzentriert werden.

### 2.1.3 Verkehrsinfrastrukturpläne als Instrumente der Verkehrspolitik des Landes

Die genannten Ziele sollen in einer Reihe von Plänen für die Verkehrsinfrastruktur umgesetzt werden. Es handelt sich dabei um

- den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen,
- den Landesstraßenbedarfsplan und den Landesstraßenausbauplan, einschließlich von Ausbauplänen für Radwege und den Rückbau von Ortsdurchfahrten,
- den Ausbauplan für den ÖPNV,
- die Rahmenvereinbarungen zwischen dem Land Nordrhein-Westfalen und der Deutschen Bundesbahn über die zukünftige Gestaltung des Öffentlichen Personennahverkehrs und
- das mittelfristige Programm für kommunale Straßen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG).

Diese Pläne sind in unterschiedlichen Entwicklungsstadien:

- Der Landesstraßenbedarfsplan liegt dem Landtag als Anlage des Gesetzentwurfs zur Änderung des Landstraßenausbaugesetzes vor.
- Der Entwurf des Ausbauplans für die Landesstraßen wird dem Verkehrsausschuß nach

Beschlussfassung über den Landesstraßenbedarfsplan zugeleitet. Eine vorläufige Liste der Maßnahmen, die voraussichtlich in den Ausbauplan aufgenommen werden, liegt dem Landtag bereits vor.

- Der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wurde vom Bundestag im vergangenen Jahr verabschiedet.
- Die Verhandlungen über die DB-Rahmenvereinbarungen laufen.
- Der Ausbauplan für den ÖPNV liegt dem Landtag vor.
- Das mittelfristige Programm für kommunale Straßen nach dem GVFG wird im Laufe des Jahres überarbeitet.

Kap. 11 460  
Tit. 537 00

Alle diese Pläne sollen in einem umfassenden Gesamtverkehrsplan zusammengefaßt werden. Integrierte kartographische Darstellungen der angesprochenen Pläne können während der Beratung dem Landtag zur Verfügung stehen. Die Fertigstellung des Gesamtverkehrsplans ist für 1989 vorgesehen.

#### 2.1.4 Restriktionen einer umwelt- und stadtverträglichen Verkehrspolitik

Die Möglichkeiten für eine umwelt- und stadtverträgliche Verkehrspolitik haben sich im Laufe der letzten Jahre verschlechtert. Die Politik der EG begünstigt einseitig den Straßengüterverkehr; Gesichtspunkte des Umweltschutzes, der Verkehrssicherheit und selbst der Erhaltung der Verkehrsinfrastruktur werden vernachlässigt. Die bisherige Tendenz zur Rechtsangleichung auf Kosten der Umwelt (z.B. durch Grenzwerte für Schadstoff-Emissionen, die hinter dem Stand der Technik zurückbleiben), auf Kosten der Verkehrssicherheit (z. B. durch Verlängerung der zulässigen Lenkzeiten für LKW-Fahrer) und auf Kosten der Erhaltung der Verkehrsinfrastruktur (z. B. durch Erhöhung der Achslasten) macht dies deutlich.



Leider ist es Nordrhein-Westfalen bisher nicht gelungen, den Bund und die Mehrheit der Bundesländer von der einseitig wirtschaftlichen Betrachtung der EG-Verkehrspolitik abzubringen. Diese Betrachtungsweise prägt auch die schlagwortartige Forderung "Keine Liberalisierung ohne Harmonisierung". Die Angleichung der Wettbewerbsbedingungen wird nicht verhindern, daß der Marsch in ein "Europa des Straßen-güterverkehrs" weitergeht.

Wo dies unumgänglich ist, muß sich Nordrhein-Westfalen dieser verfehlten Verkehrspolitik anpassen - etwa durch bereits mittelfristig höhere Erhaltungs- und Unterhaltungskosten an Straßen wegen der höheren Achslasten von LKW's. Wo eine derartige Anpassung nicht unumgänglich ist, werden wir die Möglichkeiten des Landes zum Gegensteuern voll ausschöpfen.

## 2.2 Umweltschutz und Verkehr

Nordrhein-Westfalen bemüht sich im Rahmen einer koordinierten Verkehrs- und Umweltpolitik - auf der Grundlage des Umweltprogramms NRW vom Oktober 1983 - seit Jahren darum, die Belange des Verkehrs und des

Umweltschutzes miteinander zu verbinden. Hierbei geht es einmal um die Schaffung existenzhaltender bzw. -fördernder Rahmenbedingungen für den öffentlichen Personennahverkehr und den nichtmotorisierten Individualverkehr; zugleich soll möglichen Fehlentwicklungen sowie den negativen ökologischen Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs wirksam begegnet werden.

Umweltbelastungen durch den Verkehr sind - soweit die Zuständigkeit des MSWV gegeben ist - vorwiegend auf Straßenverkehr und Straßenbau zurückzuführen. In diesem Bereich gibt es auch die umfangreichsten und längsten Erfahrungen mit der Bewältigung verkehrsbedingter Umweltprobleme. Dementsprechend konzentrieren sich die folgenden Ausführungen auf den Problembereich Umwelt und Straße. Wichtigste Merkmale der am Maßstab der Umweltverträglichkeit ausgerichteten Straßenbaupolitik des Landes sind die Einschränkung des Flächenverbrauchs, die Überprüfung der an den Straßenraum zu stellenden Nutzungsansprüche sowie verstärkte Bemühungen hinsichtlich des Immissions- und Naturschutzes.

Auch die anderen Verkehrsträger bleiben aufgefordert, in ihren Bereichen die Erfahrungen des Straßenbaus zu nutzen, etwa bei der Berücksichtigung der Belange von Natur und Landschaft bei Infrastrukturplanungen. So ist es z.B. dem Land gelungen,

den Bundesrat bei der Beratung der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung davon zu überzeugen, daß die Belange der Umwelt und des Städtebaus in diesem Regelwerk wesentlich stärker als bisher berücksichtigt werden müssen.

### 2.2.1 Umweltverträglicher Straßenbau

Die in der Regierungserklärung vom 10.6.1985 enthaltene Feststellung, wonach es nennenswerten Neubedarf im überörtlichen Straßennetz nicht mehr gibt, macht bereits deutlich, daß die Schwerpunkte künftigen Straßenbaus nicht in der Erweiterung dieses Netzes, sondern allenfalls in der Bewältigung der mit dem motorisierten Verkehr verbundenen Belastungen und Gefahren liegen können. "Umweltverträglicher Straßenbau" bedeutet insoweit nicht nur, Einzelprojekte mit umweltfreundlichen Auflagen zu versehen, sondern beinhaltet die ständige kritische Überprüfung,

- ob auf ein Straßenbauvorhaben völlig verzichtet werden kann, etwa durch bessere Zuordnung der Verkehrsaufgaben auf andere Verkehrsträger,
- ob ein Vorhaben durch weniger aufwendige Alternativen ersetzt werden kann,
- ob und wie die mit einem Vorhaben ggfs. verbundenen Umweltbelastungen vermieden bzw. verringert werden können und
- ob und wie bei einem Vorhaben neben verkehrlichem auch ökologischer Nutzen erreicht werden kann.

Hiervon ausgehend orientiert sich "umweltverträglicher Straßenbau" in NRW an folgenden Grundsätzen und Zielen:

1. Beschränkung des Baues neuer Straßen

auf die Fälle, in denen nach Abwägung aller öffentlichen und privaten Belange die Nutzung oder der Ausbau vorhandener Straßen nicht vertretbar ist.

2. Beschränkung des Baues von Ortsumgehungen auf die Fälle, in denen in Abstimmung mit städtebaulichen Planungen ein ausreichender Entlastungseffekt und insgesamt eine Verbesserung der Umwelt- und Lebensbedingungen erreicht werden können.
3. Beschränkung des Ausbaues vorhandener Straßen auf die Fälle, in denen die angestrebten Verbesserungen mit dem Ausbau verbundene Nachteile insbesondere für Natur und Landschaft oder die vorhandene Bebauung wesentlich überwiegen.
4. Stadtverträgliche Umgestaltung vorhandener Ortsdurchfahrten zur Verbesserung der Lebensbedingungen der dort lebenden Menschen.
5. Umgestaltung hochbelasteter Straßen - etwa durch nachträgliche Eintunnelung - in dicht besiedelten Bereichen, um die Eingriffe in das städtebauliche Gefüge (Zerschneidung) und damit verbundene Belastungen durch Lärm und Schadstoffe zu mindern und ggfs. wieder aufzuheben.
6. Rückbau und Entsiegelung nicht mehr benötigter Verkehrsflächen.
7. Anlage von Rad- und Gehwegen als Angebotsplanung.
8. Punktuelle Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, etwa durch die Beseitigung von Bahnübergängen.

Auf der Grundlage dieser Ziele und Grundsätze

wurden sowohl bei der letzten Fortschreibung des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen als auch bei der gegenwärtigen Fortschreibung des Landesstraßenbedarfsplans die Bedarfsvorstellungen einer kritischen Überprüfung unterzogen.

### 2.2.2 Immissionsschutz

Die verkehrsbedingten Immissionen umfassen im wesentlichen den Lärm und die Verunreinigung der Luft mit Schadstoffen. Der dringend notwendige Schutz gegen diese Immissionen erfordert vor allem Maßnahmen an der Quelle, - d.h. am Fahrzeug - zur Senkung der Emissionen, darüber hinaus auch straßenbauliche und straßenverkehrliche Maßnahmen.

Bei den Maßnahmen am Fahrzeug gegen Lärm- und Schadstoffemissionen wirken sich negative Einflüsse durch EG und Bund stark aus: Die geltenden oder geplanten Regelwerke schöpfen die derzeitigen und erst recht die künftigen Möglichkeiten der Emissionsminderung bei weitem nicht aus.

Während das Schwergewicht aller Bemühungen zur Minderung verkehrsbedingter Schadstoffe trotz dieser Schwierigkeiten auf der fahrzeugtechnischen Seite, d.h. auf der Entwicklung schadstoffarmer Kraftfahrzeuge liegen muß, tragen beim Verkehrslärm bauliche Maßnahmen in erheblichem Umfang zum Abbau von Belastungen und zum Schutz der Betroffenen bei.

Bei der Bekämpfung der von der Straße ausgehenden Umweltbelastungen muß dem "Streßfaktor" Lärm nach wie vor besondere Aufmerksamkeit geschenkt werden. Untersuchungen zufolge ist in Großstädten immer noch jeder dritte Einwohner einem Lärmpegel von mehr als 70 Dezibel (A) tags und 60 Dezibel (A) nachts ausgesetzt; nach Feststellungen der technischen Überwachungsvereine wohnt jeder siebte Bundesbürger in Bereichen mit kritischen Lärmbelastungen von über 65 Dezibel (A) am Tag. Vielfältige Forderungen aus der Öffentlichkeit nach mehr Lärmschutz unterstreichen diese Erkenntnisse.

Die Anstrengungen des Landes, den Lärmschutz an Straßen zu verbessern, sind daher auch im Jahr 1986 fortgesetzt worden. An Bundesfern- und Landesstraßen wurden mit einem Kostenaufwand von rd. 103 Mio. DM ca. 60 km Lärmschutzanlagen errichtet; hinzu kamen rd. 6 Mio. DM für Schutzvorkehrungen an Gebäuden. Der Gesamtumfang des Lärmschutzes in den zurückliegenden Jahren beträgt damit rd. 628 Mio. DM für aktive Maßnahmen (rd. 534 km Schutzanlagen) und rd. 40 Mio. DM für passive Schutzvorkehrungen.

Von grundlegender Bedeutung für die Regelung des Lärmschutzes beim Neubau und der wesentlichen Änderung von Straßen dürfte ein inzwischen ergangenes Grundsatzurteil des Bundesverwaltungsgerichts sein. Dieses Urteil, das sich sehr kritisch mit der derzeitigen Regelung des Bundes auseinandersetzt, bestätigt eindrucksvoll den vom Land bei Landesstraßen bereits vor Jahren eingeschlagenen Kurs, in Abweichung von der Bundespraxis die Zumutbarkeitsschwelle für Verkehrslärm in reinen und allgemeinen Wohngebieten bei einem Wertepaar von 55/45 Dezibel (A) tags/nachts festzulegen. Die Bundesregierung wird nicht umhin können, hieraus die notwendigen Konsequenzen für einen verbesserten Lärmschutz zu ziehen.

Beim Lärmschutz an bestehenden Straßen legt die Landesregierung besonderen Wert darauf, daß alle Maßnahmen, auf die im Rahmen der geltenden Richtlinien ein Anspruch besteht, auch innerhalb eines überschaubaren Zeitraums verwirklicht werden. Dieser sollte, abgesehen von Maßnahmen, für die ein Plan-

feststellungsverfahren erforderlich wird, etwa fünf Jahre betragen.

Im Hinblick auf die begrenzte Planungskapazität der Straßenbauverwaltung und die Vielzahl anstehender Planungen ist beabsichtigt, für diesen Zeitraum den Landschaftsverbänden zusätzliche Planungsmittel zweckgebunden zur Verfügung zu stellen.

Schließlich erwartet das Land, daß die derzeit bundesweite Erprobung lärmarter Fahrbahnbeläge (sog. Flüster-Asphalt) in naher Zukunft zu anwendungsreifen Ergebnissen führt; ihr Vorteil läge darin, daß zusätzlicher wirksamer Lärmschutz flächendeckend, ohne Planungsaufwand, ohne Eingriffe in Rechte Dritter und auch ohne Eingriffe in Natur- und Landschaft erreicht werden könnte.

### 2.2.3 Naturschutz und Landschaftspflege

Der Straßenbau hat mit seinen besonders flächenintensiven Vorhaben seit jeher hohe Anforderungen an Natur und Landschaft gestellt. Zwar waren die Straßenbaubehörden bemüht, durch Bepflanzung und Gestaltung der Straßenseitenflächen eine möglichst schonende Einbindung des Straßenkörpers in die Umgebung zu erreichen; darüber hinaus fehlte es jedoch lange Zeit an eindeutigen Handlungsmaximen, um nachhaltigen Eingriffen in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild wirksam begegnen zu können. Die Möglichkeiten der straßenrechtlichen Generalklauseln (Abwägungsgebot, Verpflichtung zu Schutzauflagen) wurden nicht ausgeschöpft. Erst mit der Weiterentwicklung des Naturschutzrechts wurden dazu klare Rechtsgrundlagen geschaffen.



Nach dem Landschaftsgesetz (LG) gilt jede Errichtung oder wesentliche Umgestaltung von Straßen als Eingriff in Natur und Landschaft. Das LG sieht ferner vor, daß der Verursacher des Eingriffs zu verpflichten ist, vermeidbare Beeinträchtigungen zu unterlassen und unvermeidbare Beeinträchtigungen auszugleichen. Ist ein Ausgleich nicht möglich und soll das Vorhaben dennoch realisiert werden, weil andere Belange den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege im Range vorgehen, so kann der Verursacher des Eingriffs zur Durchführung von Ersatzmaßnahmen (Maßnahmen an anderer Stelle im Bereich der Gemeinde oder der unteren Landschaftsbehörde) verpflichtet werden, die geeignet sind, die durch den Eingriff gestörten Funktionen wiederherzustellen.

Soweit die Versiegelung von Flächen nicht vermeidbar ist, muß sie bei der Bestimmung der erforderlichen Ausgleichs- und ggfs. Ersatzmaßnahmen berücksichtigt werden. Die Straßenbauverwaltungen der Landschaftsverbände haben zur Erfüllung dieser gesetzlichen Forderung einen wesentlichen Beitrag geleistet, in dem sie Verfahren entwickelt und in einer Vielzahl von Planungen angewandt haben, die diesem Gesichtspunkt Rechnung tragen.

In NRW wurden in den Jahren 1980 - 1986 insgesamt rd. 123 ha Flächen für Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen (Wiederaufforstungen/Feuchtbiootope) in Anspruch genommen. Auf das Jahr 1986 entfielen im Zusammenhang mit Straßenbauvorhaben folgende Aufwendungen für Naturschutz und Landschaftspflege:

- Ausgleichs- und Ersatz-	3,6 Mio. DM
maßnahmen (33 ha)	
- Bepflanzung (ohne Pflege)	9,5 Mio. DM
- Gewässerschutz	16,0 Mio. DM
- Amphibienschutz	0,4 Mio. DM
	<hr/>
	rd. 30.0 Mio. DM

Weitere Bemühungen des Landes gelten qualitätserhaltenden und -steigernden Maßnahmen. So bestimmt ein nunmehr gemeinsam mit dem Minister für Umwelt, Raumordnung und Landwirtschaft herausgegebener Erlaß, daß künftig auf geeigneten Straßenseitenflächen sowie auf Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen wieder in verstärktem Umfang hochstämmige Obstbäume zu pflanzen sind, um auf diese Weise sowohl einen Beitrag zur Erhaltung der Artenvielfalt von Flora und Fauna als auch der Kulturpflege sowie der Eigenart und Schönheit unserer Landschaft zu leisten.

Ferner wurde - unter Beteiligung des MURL und der Landschaftsverbände - eine Arbeitsgruppe zur Überprüfung fertiggestellter Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen eingerichtet. Die AG soll feststellen, ob die zugrundegelegten ökologischen Ziele bei der Verwirklichung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen auch tatsächlich erreicht werden, bzw. welche weiteren Pflegemaßnahmen zur Sicherung dieses Zwecks notwendig sind.

Als weiteren Beitrag zur Entwicklung optimaler Pflegemethoden von Straßenseitenflächen wurden vom MSWV zwischenzeitlich eine Untersuchung in Auftrag gegeben, die die Aus-

wirkungen unterschiedlicher Pflegemethoden auf die Fauna zum Gegenstand hat. Hierbei soll vor allem überprüft werden, ob die seit dem generellen Herbizidverbot im Jahre 1981 eingeführte Technik der Saugmahd ökologischen Anforderungen entspricht.

#### 2.2.4 Stadtökologie und Verkehr

Der Bund hat es bisher abgelehnt, die nachträgliche Eintunnelung oder Abdeckelung von besonders stark befahrenen Autobahnstrecken in dicht besiedelten Bereichen zu Lasten des Bundesfernstraßenhaushaltes zu finanzieren; er ist lediglich zu einer anteiligen Finanzierung im Rahmen der üblicherweise aufzubringenden Mittel für aktiven oder passiven Lärmschutz bereit. Die Förderung entsprechender Maßnahmen erfolgt daher zur Zeit aus Städtebauförderungsmitteln, was für die betroffenen Kommunen den Nachteil hat, daß sie einen Eigenanteil tragen müssen. Beispiele sind Abschnitte der A 430 in Essen und Bochum-Grumme; die A 46 in Wuppertal, für die der Landschaftsverband Rheinland gemeinsam mit der Stadt Wuppertal z.Z. eine Untersuchung zum Lärmschutz und zur städtebaulichen Reintegration durchführen läßt, könnte sich zukünftig zu einem ähnlichen Fall entwickeln.

Aus der Sicht des Landes stellt jedoch die nachträgliche Abdeckelung/Eintunnelung von Autobahnen ein besonderes Anliegen dar, weil es nicht nur um die Lösung des Lärmproblems, sondern auch um die Wiederherstellung städtebaulicher Beziehungen geht. Der Baulastträger Bund sollte seine Verpflichtung erkennen, die von ihm verursachten Belastungen und Zäsuren - soweit möglich - wieder zu beseitigen oder doch wenigstens zu mindern. Dem Gesichtspunkt höherer Kosten sollten die vielfältigen Nutzen solcher Maßnahmen, nämlich

- Schutz vor Lärm und Schadstoffen
  - Verbesserung stadtökologischer Bedingungen
  - Wiederherstellung städtebaulicher Beziehungen
  - landschaftliche Wiedereingliederung
- gegenübergestellt werden.

Das Land sieht sich in seiner Auffassung gestützt sowohl durch die neueste Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts zum Verkehrslärm-schutz mit seiner eindeutigen Tendenz zu niedrigen Grenzwerten als auch durch die Neufassung des § 3 Abs. 1 Satz 2 Bundesfernstraßengesetz vom 19.12.1986. Dort macht der Gesetzgeber deutlich, daß auch die "sonstige Verbesserung" von Bundesfernstraßen eine ganzheitliche Beurteilung unter Einbeziehung der Umweltschutz- und sonstigen Belange erfordert. Im übrigen ist nicht einzusehen, daß hierbei andere Maßstäbe als beim Neubau von Bundesfernstraßen angelegt werden sollen.

Sofern der Bund dieser Neufassung des § 3 Bundesfernstraßengesetz nicht nur deklaratorische Bedeutung beimißt, wäre es seine Aufgabe, auch die erforderlichen Mittel zur Erfüllung der daraus sich ergebenden Verpflichtungen bereitzustellen.

#### 2.2.5 Verwendung von Abfallstoffen und Nebenprodukten im Verkehrswegebau

Die Wiederverwendung von Abfallprodukten, die Müllverbrennungsgasche, und die Verwendung industrieller Nebenprodukte wie Bergematerial, Hochofen- und Stahlwerkschlacken, Steinkohleflugaschen usw. im Verkehrswegebau sind ein wichtiger Teil einer Politik des vorausschauenden Umweltschutzes.

Die Verknappung des für die Abfallbeseitigung und für Deponie- und Haldenflächen verfügbaren Bodens und die mengenmäßige Zunahme der Abfälle machen Maßnahmen zur sinnvollen Verwendung von Abfall- und Nebenprodukten gerade im dichtbesiedelten und hochindustrialisierten Nordrhein-Westfalen zu einer unabdingbaren Notwendigkeit.

Natürliche Rohstoffe wie Sand und Kies können geschont werden; Eingriffe in Naturhaushalt und Landschaftsbild durch den Rohstoffabbau werden reduziert.

Auch der Komplex des "Recycling" bereits verbauter Materialien wie Hochbauschutt aber auch Straßenaufbruch und Altasphalt gehört zu diesem umweltpolitischen Leitgedanken.

Eine gezielte Verwendung von Abfall- und Nebenprodukten sowie Recycling-Materialien im Verkehrswegebau, insbesondere im Straßenbau, stellt demnach einen Beitrag zur Lösung eines wichtigen umwelttechnologischen Problems dar.

Um anhand eines Beispiels die möglichen Auswirkungen umweltgefährdender Bestandteile dieser Nebenprodukte zu erforschen, ist ein Untersuchungsauftrag über erforderliche Schutzmaßnahmen bei der Verwendung von Müllverbrennungsgasche als Dammbaustoff vergeben worden.

## 2.3 Öffentlicher Personennahverkehr

### 2.3.1 Vorrangpolitik

Die Hilfen des Landes zum weiteren Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs bleiben, wie in den vergangenen Jahren, ein Schwerpunkt des Verkehrshaushaltes. Mit der Antwort auf die Große Anfrage 5 der SPD-Fraktion hat die Landesregierung erneut die große Bedeutung des öffentlichen Personennahverkehrs für die Erhaltung der Lebensfähigkeit unserer Städte, die Sicherung der Mobilitätschancen für die Bevölkerung, die Verringerung von Umweltbelastung und Energieverbrauch und die Erhöhung der Verkehrssicherheit bekräftigt. Mit den Ansätzen dieses Haushalts wird die Landesregierung, aufbauend auf den bisherigen Leistungen, ihre Vorrangpolitik für den öffentlichen Personennahverkehr fortsetzen.

Diese Politik der Vorrangssicherung hat bereits zu erheblichen Erfolgen beim Ausbau der Infrastruktur, der Modernisierung des Fahrzeugparks und der Organisation für den öffentlichen Personennahverkehr geführt, die insgesamt sein Leistungsangebot verbessert oder zumindest gesichert haben. Gleichwohl bedarf es noch weiterer entschiedener Anstrengungen von Bund, Land, kommunalen Gebietskörperschaften und Verkehrsunternehmen, um den öffentlichen Personennahverkehr zu einer leistungsfähigen und attraktiven Alternative zur Nutzung des privaten Kraftfahrzeuges als seinem stärksten Wettbewerber zu entwickeln. Das Land hält dabei an seiner Förderkonzeption fest, die auf den weiteren Ausbau eines Nahverkehrsnetzes für den Schienenschnellverkehr in den Ballungsräumen

vor allem in der Form der S- und Stadtbahn, auf die Stärkung der Leistungsfähigkeit der Verkehrsunternehmen und auf die Förderung ihrer engen Zusammenarbeit in Gemeinschaftsorganisationen ausgerichtet bleibt. Besondere Schwerpunkte zur Attraktivitätssteigerung sieht die Landesregierung in dem zügigen Ausbau beschleunigter oberirdischer Schienestrecken, dem Aufbau eines Systems von Park-and-Ride-Anlagen zur besseren Verknüpfung der öffentlichen Verkehrsmittel mit dem Individualverkehr, in einer stärkeren Integration von Planung und Ausbau der Verkehrsanlagen in die Stadtentwicklung, in einer einfachen, kundengerechten und familienfreundlichen Tarifgestaltung und einer stärkeren Differenzierung des Angebotes unter Einsatz moderner Marketing-Methoden. Große Bedeutung mißt sie ebenfalls einer nutzerfreundlichen Ausgestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs auch für solche Menschen bei, die in ihrer Mobilität behindert sind.

Vor dem Hintergrund der ernsten Finanzlage der öffentlichen Hände müssen zugleich die Bemühungen um eine wirtschaftlichere Angebotsgestaltung durch die Unternehmen verstärkt werden, um zu einer Stabilisierung der Aufwanddeckungsfehlbeträge beizutragen. Dieses Ziel steht nicht in Widerspruch zur Forderung nach Attraktivitätssteigerung, sondern ist im Gegenteil nur über die Gewinnung zusätzlicher Fahrgäste durch verbesserte Leistungsangebote zu erreichen.

### 2.3.2 S-Bahn-Bau

Kap. 11 470  
Tit. 891 20

Für die verkehrliche Erschließung der Ballungsräume als Alternative zum Individualverkehr kommt den S-Bahn-Linien der Deutschen Bundesbahn nach wie vor große Bedeutung zu.

Der Bauumfang der vergangenen Jahre wird 1988 leicht vermindert werden.

Der größte Teil der Baumaßnahmen im Ruhrgebiet erstreckt sich auf den weiteren Ausbau der Linie S 2 von Dortmund Hbf nach Dortmund-Mengede, der Linie S 4 von Dortmund-Lütgendortmund über Castrop-Rauxel Süd nach Herne sowie auf den endgültigen Ausbau der Strecken Düsseldorf-Unterrath - Duisburg Hbf und Düsseldorf-Unterrath - Düsseldorf Flughafen einschließlich der "Nordkurve" zur unmittelbaren Verbindung zwischen dem Ruhrgebiet und dem Flughafen (Linien S 1 und S 7).

Die Ost-West-S-Bahn von Hagen nach Mönchengladbach (S 8) nimmt im Mai 1988 - 2 Jahre früher als geplant - ihren Betrieb auf.

In der Region Köln wird der Bau der S-Bahn mit der Erweiterung der Hohenzollernbrücke und den Streckenästen nach Neuss und Langenfeld fortgeführt.

Für die Strecken

- S 9 Haltern-Bottrop-Essen-Wuppertal
- S 12 Horrem-Köln-Siegburg
- S 5 Dortmund-Witten-Hagen

strebt das Land mit der Deutschen Bundesbahn abzuschließende S-Bahn-Durchführungs- und Finanzierungsverträge an. Größtes Hindernis



für den Abschluß neuer Verträge ist die Forderung des Bundes, wonach die Deutsche Bundesbahn neue S-Bahnen nur dann bauen und betreiben darf, wenn Bundesbahn und Bund hierdurch keine neue Folgekosten entstehen und Länder oder Kommunen sich zur Übernahme derartiger Kosten bereitfinden. Nicht nur NRW wehrt sich gegen diese Forderung; ein Ende der Auseinandersetzungen mit dem Bund ist noch nicht abzusehen.

Nicht zuletzt, um das große Interesse an dem Ausbau der genannten 3 Strecken deutlich zu machen, zahlt das Land der Deutschen Bundesbahn die externen Planungskosten, die durch den Einsatz von Ingenieurbüros entstehen, im Vorgriff auf die in den S-Bahn-Verträgen vereinbarten Zahlungen von 7 vH der zuwendungsfähigen Kosten für Planung und Bauaufsicht.

Kap. 11 470  
Tit. 891 20

Mit der Bundesbahn und dem Bund konnte Einvernehmen erzielt werden, daß für P+R-Anlagen im S-Bahn-Bereich, für die es keine Regelung in den S-Bahn-Verträgen gibt, besondere Finanzierungsverträge abgeschlossen werden, die ebenfalls eine Finanzierung zu 100 vH durch Bund und Land beeinhalteten. Über die Projekte im Bereich der Bundesbahndirektion Essen ist am 18. März 1987 ein Vertrag mit einem Kostenvolumen von 23 Mio DM abgeschlossen worden.

Kap. 11 460  
Tit. 537 00

Die im Rahmen des ÖPNV-Bedarfsplanes bereits eingeleitete Fortschreibung des S-Bahn- und Stadtbahn-Bedarfsplans von 1981 ergab aufgrund der Bedarfsanmeldung zahlreiche neu zu untersuchende Strecken. Daher werden zwei Netzvarianten bewertet, um auch interne Konkurrenzierungen zwischen parallel verlaufenden

Schienenabschnitten feststellen zu können. Die Ergebnisse werden darüber hinaus Ansatzpunkte für ein künftiges Regional-Schnellbahn- und City-Bahn-Angebot in den untersuchten Ballungskernen und Ballungsrandzonen liefern. Der Bedarfsplanentwurf wird im Frühjahr 1988 dem Verkehrsausschuß zur Beratung vorgelegt werden.

### 2.3.3 Stadtbahnbau

Kap. 11 470  
TGr. 66

Im vorliegenden Haushaltsentwurf 1988 sind zur Förderung der kommunalen GVFG-Maßnahmen für den öffentlichen Personennahverkehr 290,24 Mio DM Bundesfinanzhilfen und 178,12 Mio DM komplementäre Landesmittel veranschlagt

Kap. 11 470  
TGr. 65

worden. Der Ansatz für die freiwilligen Landeszuschüsse an die Gemeinden und öffentlichen Unternehmen zu den von ihnen zu tragenden Planungs- und Vorbereitungskosten für Maßnahmen zur Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs wurde gegenüber dem Vorjahr um 2 Mio DM auf 15,02 Mio DM reduziert.

Kap. 11 470  
TGr. 63

Bis Ende 1987 werden mit Bundes- und Landesmitteln in Höhe von rd. 7,4 Mrd. DM der Bau und die Inbetriebnahme von rd. 200 km Stadtbahnstrecken verwirklicht sein, davon 137 km in oberirdischer Führung (Niveau- und Hochlage).

Die weiteren Ausbauziele sind in dem Ihnen vorgelegten ÖPNV-Ausbauplan dargestellt. Er sieht bis Ende 1992 eine Erweiterung der Stadtbahnstrecken um rd. 85 km auf 285 km vor, von denen 189 km oberirdisch geführt sein werden. Der Ausbauplan orientiert sich an den Vorgaben des geltenden GVFG-Programms, das die Grundlage für die administrative Umsetzung dieser Planungen bildet.

Diese Stadtbahnstrecken werden zusammen mit den bis 1992 weitgehend abgeschlossenen Beschleunigungsmaßnahmen und in Verbindung mit den S-Bahn-Strecken der DB eine deutliche Attraktivitätssteigerung des schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs bewirken. Wie die bisherigen Erfahrungen zeigen, besteht Grund zu der Annahme, daß die gesteigerte Bedienungsqualität dieses Netzes zu einer verstärkten Akzeptanz durch die Fahrgäste führt.

Kap. 11 470  
TGr. 66

Hierbei sind auch die in ihrer Mobilität beeinträchtigten Gruppen wie Behinderte, ältere Menschen und Mütter mit Kinderwagen einbezogen. Neben der Anlage von Hochbahnsteigen und stufenlosen Zugängen werden zunehmend - entsprechend den Beschlüssen des Verkehrsausschusses - Stadtbahnanlagen mit Aufzügen ausgerüstet.

Kap. 11 470  
TGr. 65

Bis zum Jahresende 1987 werden voraussichtlich 16 Aufzüge in Betrieb sein, im Jahre 1988 werden weitere 18 und 1989 nochmals 28 Aufzugsanlagen hinzukommen.

#### 2.3.4 Beschleunigungsmaßnahmen

Im Rahmen der Vorrangpolitik für den öffentlichen Personennahverkehr ist es erforderlich, durch Beschleunigungsmaßnahmen die Funktionsfähigkeit des Nahverkehrssystems weiter zu steigern und somit eine wesentliche Verbesserung der Infrastruktur zu erreichen. Angesichts der begrenzten Finanzierungsspielräume ist das Augenmerk jedoch auch darauf zu richten, ob die gewünschten Attraktivitätsgewinne in einem vertretbaren Verhältnis zu den Kosten stehen.

Kap. 11 470  
TGr. 66

Neben den bereits abgeschlossenen bzw. im Bau befindlichen Beschleunigungsmaßnahmen hat der Bundesminister für Verkehr für weitere 12 Projekte in 8 Städten mit zuwendungsfähigen Kosten in Höhe von rd. 110 Mio DM und einer Streckenlänge von 68 km seine Zustimmung gegeben. Weitere 8 Beschleunigungsmaßnahmen mit einer Streckenlänge von rd. 60 km und zuwendungsfähigen Kosten von rd. 172 Mio DM wurden vorläufig in das GVFG-Programm aufgenommen.

Kap. 11 470  
TGr. 65

Für die Realisierung der kommunalen Beschleunigungskonzepte ist ab 1988 noch ein finanzieller Aufwand von rd. 400 Mio DM erforderlich. Nach der im ÖPNV-Ausbauplan dargelegten Zielsetzung wird die Fertigstellung des überwiegenden Teils dieser Maßnahmen bis 1992 angestrebt. Die Finanzierung wird im Zeitraum 1995/1996 abgeschlossen sein.

Seit 1986 ist auch die Förderung von rechnergesteuerten Betriebsleitsystemen (RBL) aus GVFG-Mitteln möglich. Entsprechende Anlagen für Düsseldorf und Aachen wurden bereits enogültig in das GVFG-Programm aufgenommen.

Weitere Anmeldungen verschiedener Verkehrsbetriebe bzw. Städte liegen bereits vor. Das Gesamtkostenvolumen für RBL-Systeme in Nordrhein-Westfalen wird vorsichtig auf etwa 200 Mio DM geschätzt.

### 2.3.5 Park- and Ride-Anlagen

Kap. 11 470  
TGr. 66

Kap 11 470  
TGr. 65

Park- and Ride-Anlagen sind ein wichtiges Instrument zur Verknüpfung des flächenhaft erschließenden Autos mit dem linienbezogenen ÖPNV. Sie bieten die Möglichkeit, neben der Energieersparnis die Vorzüge der Pkw-Benutzung in den Ballungsrandzonen mit den ökonomischen, ökologischen und städtebaulichen Zielen in den Innenstadtbereichen zu verbinden. Um den Anreiz zum verstärkten Umsteigen auf den ÖPNV zu erhöhen, wird landesweit der Bau von Park- and-Ride-Anlagen und Bike- and Ride-Anlagen angestrebt, wobei das Hauptgewicht auf den Ballungsräumen an Rhein und Ruhr liegen soll.

Bis Ende 1986 sind 96 Park- and Ride-Anlagen (davon 15 Anlagen an S-Bahn-Haltestellen) mit 8.013 Stellplätzen erstellt worden. Hierzu wurden 38,7 Mio DM Bundesfinanzhilfen und 15,2 Mio DM komplementäre Landesmittel, insgesamt also 53,9 Mio DM, aufgewendet. Im Jahre 1987 werden voraussichtlich 15 neue Anlagen mit ca. 1.000 Stellplätzen und zuwendungsfähigen Kosten in Höhe von 6,3 Mio DM in Angriff genommen. Für 1988 wird mit Anmeldungen in gleicher Größenordnung gerechnet.

### 2.3.6 Förderung der Verkehrsunternehmen

- Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Ausbildungsverkehr

Kap. 11 470  
Tit. 671 20

Die Mittel für die Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Ausbildungsverkehr sind von 161 Mio DM 1987 auf 215 Mio DM 1988 erhöht worden. Die diesem Ansatz zugrundeliegende Prognose berücksichtigt einerseits anspruchsmindernd die sinkenden Schülerzahlen und den daraus folgenden

Kap. 11 470  
Tit. 671 20

Nachfragerückgang, der 1986 gegenüber dem Vorjahr 3,1 vH betrug und sich mit 3,5 vH fortsetzen wird. Die Fahrgeldeinnahme wird sich um etwa 3 vH vermindern. Andererseits sieht der Ansatz Mittel für eine Kostensatzerhöhung mit Wirkung ab 1.1.1987 - haushaltswirksam 1988 - vor. Sie wird für notwendig gehalten, weil die der geltenden Regelung zugrundeliegenden Daten im Auftrag des Bundesministers für Verkehr durch eine Wirtschaftsprüfungsgesellschaft mit dem Ergebnis überprüft worden sind, daß für Nordrhein-Westfalen eine durchschnittliche Erhöhung der Kostensätze je Personenkilometer (Pkm) von 18,6 vH ermittelt worden ist. In dem dreijährigen Vergleichszeitraum 1982 - 1985 fällt der Rückgang der Nachfrage um 9,1 vH besonders ins Gewicht, weil sich die um 7,6 vH gestiegenen Kosten auf eine geringere Verkehrsleistung verteilen.

Die Anpassung der Kostensätze wird in Ausschöpfung des dem Verordnungsgeber zustehenden Ermessensspielraums im Hinblick auf die gebotene Verstetigung in zwei Stufen durchgeführt. Für die zum 01. Januar 1988 vorgesehene Erhöhung, die 1989 haushaltswirksam wird, sieht die mittelfristige Finanzplanung ebenfalls 215 Mio DM vor.

Eine entsprechende Neuregelung der Kostensatzverordnung wird zur Zeit vorbereitet.

- Investitionshilfeprogramm für den öffentlichen Personennahverkehr

Kap. 11 470  
TGr. 64

Die Investitionskraft der Verkehrsunternehmen soll durch Landeszuschüsse für moderne Fahrzeuge des Linienverkehrs gezielt gestärkt werden, um die Qualität des Leistungsangebots zu steigern. Außerdem wird das Investitionshilfeprogramm als verkehrspolitisches Steuerungsinstrument zur Verbesserung der Zusammenarbeit zwischen den Verkehrsunternehmen eingesetzt.

Schwerpunkte sind die Förderung von Schienenfahrzeugen entsprechend dem Ausbau des Schienennetzes, die Busbeschaffung - auch als Beitrag zur Verbesserung der Verkehrsbedienung in der Fläche - sowie die Ausrüstung der Unternehmen mit verbundgerechten Abfertigungsgeräten.

Die unveränderte Dotierung des Programms mit 67 Mio DM berücksichtigt die Vorbelastung des Ansatzes für 1988 durch Verpflichtungsermächtigungen aus den Vorjahren, die sich aus den mehrjährigen Finanzierungsprogrammen für die Schienenfahrzeuge ergeben. Diese Vorbelastung wird voraussichtlich rd. 31,6 Mio DM betragen.

Kap. 11 470  
TGr. 64

Für neue Maßnahmen können dadurch rd. 35 Mio DM bereitgestellt werden. Davon dürften rd. 1 Mio DM für die Anfinanzierung neuer Schienenfahrzeuge sowie etwa 32 Mio DM für die quotierte Busförderung eingesetzt werden können.

Das Fördervolumen entspricht in etwa der Bedarfsprognose des Verbandes öffentlicher

## Verkehrsbetriebe.

### 2.3.7 Zusammenarbeit der Verkehrsunternehmen

Kap. 11 470  
TGr. 61

Die Bemühungen der Landesregierung, die Zusammenarbeit der Verkehrsunternehmen als Voraussetzung für eine kundengerechte Tarifgestaltung und Information sowie die Neugestaltung des Leistungsangebotes der Verkehrsunternehmen zu verbessern, sind mit dem Vertragsschluß über den Verkehrsverbund Rhein-Sieg, die Verkehrsgemeinschaft Paderborn und den ÖPNV-Modellversuch Lippe im Verlauf des Jahres 1986 bzw. Anfang 1987 zu einem gewissen Abschluß gekommen.

Zur Erreichung dieses Ziels wurden den Verkehrsunternehmen des ÖPNV bis einschließlich 1987 rd. 700 Mio DM zur Verfügung gestellt. Der Haushaltsansatz für 1988 beträgt 81,44 Mio DM.

In sieben von neun der 1974 gebildeten Kooperationsräume, in Rhein-Ruhr, Rhein-Sieg, Münsterland, Aachen, Paderborn, Siegerland und Niederrhein, sind die flächendeckenden Kooperationen - zwei Verkehrsverbände und 5 Verkehrsgemeinschaften - als Voraussetzung für gemeinsames Marketing und großräumige Verkehrsplanung des öffentlichen Personennahverkehrs geschaffen. Die Räume "Ruhr-Lippe" und "Ostwestfalen-Lippe" werden gleichfalls flächendeckend durch Kooperationen in Form von Teilverkehrsgemeinschaften bedient.

Damit ist der ÖPNV mit Ausnahme des Kreises Euskirchen im gesamten Landesgebiet in Verkehrsverbänden und Verkehrsgemeinschaften organisiert.



Entscheidend ist nunmehr, daß sich die Verkehrsverbände und Verkehrsgemeinschaften sowohl von der Aufgabenstellung her als auch hinsichtlich der Form und der Intensität ihrer organisatorischen Zusammenarbeit fortentwickeln.

Einen wichtigen Beitrag dazu sieht der MSWV in der Arbeit einer von ihm berufenen Kommission, die unter gutachterlicher Begleitung Vorschläge für ein System zur Steuerung und Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs erarbeiten soll. Sie hat insbesondere die Aufgabe zu prüfen, wie das Angebot öffentlicher Verkehrsleistungen verbessert, der unternehmerische Erfolg gesteigert und das Tarifsystern an verkehrspolitischen Zielsetzungen ausgerichtet werden kann.

Kap. 11 470  
TGr. 61

Weiterhin fördert der MSWV am konkreten Beispiel der Verkehrsgemeinschaft Münsterland die Entwicklung eines praktischen Ansatzes für die Integration des Schienenverkehrs der Deutschen Bundesbahn in das Angebot von Verkehrsgemeinschaften, um damit den öffentlichen Nahverkehr insbesondere in der Fläche zu stärken. Ein Teilgutachten zum Tarif liegt inzwischen vor und wird zur Zeit mit den Bundesunternehmen (Bahnbus und DB) abgestimmt. Schließlich hat die Landesregierung die Forderung, den Schienenverkehr in das Angebot der Verkehrsgemeinschaften einzubeziehen, in die Verhandlung mit der DB über den Abschluß einer Rahmenvereinbarung in Nordrhein-Westfalen eingebracht.

Von besonderer Bedeutung ist die Entwicklung im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr, dessen Vertragswerk zur Fortschreibung ansteht. Dieser Verbund hat sich bewährt, die erreichten Fortschritte bei der Gestaltung des Gemeinschaftstarifes, der Abstimmung der Fahrpläne und der Liniennetze sowie des Erscheinungsbildes des öffentlichen Personennahverkehrs wären ohne ihn nicht möglich gewesen. Auch die Entwicklung der Aufwanddeckungsfehlbeträge wäre ohne die Gemeinschaftsorganisation zumindest nicht günstiger verlaufen. Mit dem Marketing-Konzept und der Verkehrszählung hat sich der Verbund die notwendigen Planungsinstrumente für die Bewältigung der Zukunftsaufgaben geschaffen.

Kap. 11 470  
TGr. 61

Die Landesregierung hält deshalb den Fortbestand des Verbundes, insbesondere die einheitliche Tarifgestaltung, für unverzichtbar.

Notwendig sind aber Fortschritte im Verbund bei der Angebotsgestaltung und der wirtschaftlichen Erbringung der Verkehrsleistungen. Daraus ergibt sich die Notwendigkeit, die Verbundverträge bei der Fortschreibung so auszugestalten, daß sie den Eigentümern der Verkehrsunternehmen größere Einflußmöglichkeiten und Kontrollrechte einräumen und zugleich unter Abbau von leistungshemmenden Regelungen Anreize auf der Aufwands- und Ertragsseite schaffen, um das Wirtschaftsergebnis zu verbessern.

Die Landesregierung erwartet hierzu Entscheidungshilfen durch die Arbeit der eingangs beschriebenen Kommission, insbesondere im Hinblick auf die Ausgestaltung des Systems

der Einnahmenaufteilung. Außerdem finden zur Zeit Abstimmungsgespräche mit dem Zweckverband des VRR und dem Bundesminister für Verkehr über einen einigungsfähigen und damit gemeinsamen Vorschlag der Grundvertragspartner des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr statt.

Der am 08. Dezember 1986 gegründete Verkehrsverbund Rhein-Sieg hat am 01. September 1987 den Verbundverkehr aufgenommen. Bedauerlich bleibt, daß der Kreis Euskirchen trotz intensiver Bemühungen nicht von der Notwendigkeit zum Verbundbeitritt überzeugt werden konnte. Das Land fördert diesen Verbund durch den Ausgleich der Mindererlöse aus der Durchtarifierung in Höhe von 135 Mio DM und den Ausgleich der Personal- und Sachkosten für die Verbundgesellschaft in Höhe von 39 Mio DM über einen Zeitraum von 10 Jahren.

Kap. 11 470  
TGr. 61

Im Kooperationsraum Paderborn mit den Kreisen Paderborn und Höxter konnten die jahrelangen Auseinandersetzungen zwischen den Verkehrsunternehmen mit der Unterzeichnung des Gemeinschaftsvertrages am 05. Dezember 1986 beendet werden. Eine Geschäftsstelle der Gemeinschaft ist beim Kreis Paderborn eingerichtet, der Gemeinschaftsverkehr soll zum 01. September 1988 aufgenommen werden.

Mit dem Abschluß der Vereinbarungen über den ÖPNV-Versuch Lippe am 11.06.1987 wurde schließlich eine dritte Teilverkehrsgemeinschaft in Ostwestfalen-Lippe gegründet. Der Gemeinschaftsverkehr wird ebenfalls

Kap. 11 470  
TGr. 61

zum 01. September 1988 aufgenommen. Aus der Laufzeit des ÖPNV-Versuchs Lippe folgt, daß frühestens zum Jahre 1992 die flächen-deckende Kooperation zu erreichen sein wird. Zwischenlösungen sind allerdings schon vorher erreichbar. Bereits heute werden die Gemeinschaftstarife von der Struktur her in allen drei Verkehrsgemeinschaften grundsätzlich gleich gestaltet, außerdem wird im Verlaufe des Jahres 1988 ein Kooperationsvertrag zwischen der Verkehrsgemeinschaft Ostwestfalen-Lippe und der Verkehrsgemeinschaft Lippe abgeschlossen.

Die Zusammenfassung der bereits bestehenden drei Teilverkehrsgemeinschaften, die den Kooperationsvertrag Ruhr-Lippe abdecken, scheidet dagegen unverändert an der Haltung des Bundes.

## 2.4 Eisenbahnen, Binnenschifffahrt

### 2.4.1 Deutsche Bundesbahn

Für das Land Nordrhein-Westfalen mit seiner gegenüber dem Bundesgebiet doppelt so hohen Siedlungsdichte hat der Schienenverkehr besondere Bedeutung. Der von der Deutschen Bundesbahn beabsichtigte Ausbau des Schnellbahnnetzes auch in NRW ist daher zu begrüßen.

Planmäßig verlaufen die Arbeiten an der Ausbaustrecke Münster - Köln, die allerdings auch das problemloseste Projekt ist, da sie neben einigen Linienverbesserungen nur Änderungen bei der Signalisierung und der Fahrleitung erfordert. Erste Baumaßnahmen werden für Ende 1987/Anfang 1988 und der Abschluß für 1992/1993 angestrebt.

Die Ausbaustrecke Dortmund - Paderborn - Kassel war unter dem Vorbehalt eines ausreichenden Wirtschaftlichkeitsnachweises unter Berücksichtigung der Netzwirkungen in den Bundesverkehrswegeplan 1985 aufgenommen worden. Nach dem Ergebnis der von der Deutschen Bundesbahn in Abstimmung mit dem Bundesminister für Verkehr vorgenommenen volkswirtschaftlichen und betriebswirtschaftlichen Überprüfung ist eine ausreichende Wirtschaftlichkeit nur für den Streckenabschnitt Dortmund - Hamm - Paderborn, nicht aber für die Gesamtstrecke Dortmund - Kassel gegeben.

Dementsprechend beabsichtigt die Deutsche Bundesbahn zunächst nur den Ausbau des Abschnittes Dortmund - Paderborn. Bei einer zügigen Abwicklung der planungsrechtlichen Verfahren hält sie die Fertigstellung der Maßnahmen in diesem Streckenabschnitt Anfang der 90er Jahre für möglich.

Die Deutsche Bundesbahn hat zwar erklärt, sie halte die Absicht zur Verwirklichung der Ausbaumaßnahmen auch im Abschnitt Paderborn - Kassel aufrecht mit dem Ziel, diese bei der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes erneut zu überprüfen. Die einstweilige Beschränkung des Ausbaues auf den Abschnitt Dortmund - Paderborn kann aber dazu führen, daß es gerade deswegen zu einem Ausbau des Folgeabschnitts nicht mehr kommen wird. Bei der zu erwartenden isolierten Betrachtung des Abschnittes dürfte

es der Deutschen Bundesbahn, auch wenn sie das Investitionsvolumen noch verringert, kaum gelingen, für den Ausbau des Restabschnitts allein die volkswirtschaftliche und betriebswirtschaftliche Rechtfertigung herzuleiten. Die verkehrliche, strukturpolitische und wirtschaftliche Bedeutung liegt in der Gesamtrelation Dortmund - Kassel, die auch als solche bewertet werden muß.

Der vollständige Ausbau der Schienenschnellstrecke bis Kassel hat sowohl für das östliche Ruhrgebiet und den gesamten ostwestfälischen Raum als auch für das nördliche Hessen derart große regionalwirtschaftliche und infrastrukturelle Bedeutung, daß demgegenüber die von der Deutschen Bundesbahn vorgetragenen betriebswirtschaftlichen Gründe zurückstehen müssen. Dies gilt insbesondere deswegen, weil die errechnete Verschlechterung des Wirtschaftsergebnisses der Deutschen Bundesbahn um 5,3 Mio DM pro Jahr relativ gering ist und auf einem nach Auffassung der Landesregierung zu niedrig eingeschätzten zukünftigen Verkehrsaufkommen beruht. Die Landesregierung steht daher in ständigem Kontakt mit dem Hessischen Minister für Wirtschaft und Technik und hat den Bundesverkehrsminister eindringlich um Aufnahme auch des Abschnittes Paderborn - Kassel in den Bundesverkehrswegeplan gebeten.

Von gleicher Bedeutung ist für das Land NRW die Neubaustrecke (NBS) Köln - Rhein/Main, die jedoch nicht geringe ökologische Probleme aufwirft, wenn sie über die sogenannte "Westerwald-Trasse", die weitgehend neben der BAB A 3 verläuft, geführt wird. Die Deutsche Bundesbahn hat 4 Grundvarianten untersucht:

- Bonn Hbf (Tieflage NBS) - BAB A 3 - Rhein/Main
- Bonn Hbf - Koblenz (-Taunus) - Rhein/Main
- Bonn Hbf - Koblenz (-Hunsrück) - Mainz  
- Frankfurt und
- die im BVWP vorgeschlagene Trasse ("Westerwaldtrasse").

Starkem Interesse des Landes begegnet auch die Schnellbahnverbindung Paris - Brüssel - Köln. Nach Beratung des Abschlußberichts einer internationalen Arbeitsgruppe haben die Verkehrsminister der beteiligten Länder am 22.12.1986 eine Arbeitsgruppe eingesetzt, die bis Oktober d.J. eine Vorlage erarbeiten soll, die neben der Trassenvariante eine Entscheidung über die finanzielle und die rechtliche Gestaltung des Projektes ermöglicht. Da die belgische Regierung

sich inzwischen über eine Trassenführung von Brüssel über Lüttich nach Aachen einigen konnte, wird es jetzt entscheidend darauf ankommen, wie die Finanzierungsfrage gelöst wird. Eine nationale Finanzierung dürfte in Belgien, welches zutreffend darauf hinweist, daß seinem insgesamt überproportionalen Streckenanteil ein unterproportionaler Nutzeneffekt gegenüberstehe, nicht erreichbar sein.

So erfreulich die Verbesserungen aus dem Neubau- und Ausbaustreckenprogramm zu werten sind (auch wenn der Abschnitt Paderborn - Kassel einstweilen zurückgestellt wurde), es darf nicht übersehen werden, daß die außerhalb der IC- bzw. der künftigen ICE-Strecken liegenden Räume an den Vorteilen des schnellen Reiseverkehrs nicht in gleichem Umfange teilhaben. Deshalb wird darauf zu achten sein, daß das Angebot im Regionalnetz gute Anschlüsse an das Fernnetz der DB bietet. Dazu gehört, daß die DB auch in der Fläche ausreichend präsent bleibt. Mit dem Vorstand der DB wurde am 25.11.1985 bei aller verfassungsrechtlichen Problematik vereinbart, vorbereitete Gespräche über das Regional- und Nahverkehrskonzept aufzunehmen, wie dies in anderen Bundesländern schon geschehen ist oder z.Z. geschieht. Zwischenzeitlich hat die DB den Entwurf einer solchen Vereinbarung vorgelegt (am 3.6.1986). Konkrete Aussagen enthält der Entwurf jedoch nur hinsichtlich der Strecken, auf denen nach Meinung der DB der Schienenpersonenverkehr alsbald auf Busbedienung umgestellt werden sollte. Es handelt sich hierbei um insgesamt 30, zum Teil die Landes-



grenze überschreitende Strecken mit einer Länge von 527 km. Für 13 weitere Strecken mit einer Länge von 289 km möchte die Bundesbahn das weitere Verfahren von dem Ergebnis besonderer Untersuchungen abhängig machen.

Die Problematik der von der DB angestrebten Vereinbarung liegt für das Land im Folgenden:

Bei Streckenstillegungen hat sich NRW in der Vergangenheit, im Gegensatz zu manch anderem Bundesland, einsichtig verhalten; wenn kein Verkehrsbedürfnis mehr zu erkennen war, wenn der Weiterbetrieb einer Strecke für die DB unzumutbar erschien, hat das Land weitgehend eine positive Stellungnahme abgegeben. So wurden in NRW von 1979 bis heute Strecken mit einer Länge von insgesamt 753 km auf Busbedienung umgestellt.

Die Folge dieses einsichtigen und verständnisvollen Verhaltens ist, daß jetzt für das Land kaum noch "Vergleichsmasse" für den Abschluß eines Rahmenabkommens vorhanden ist, daß es, wenn überhaupt, nur noch wenige Strecken gibt, auf deren Weiterbetrieb unbedenklich verzichtet werden könnte. Entsprechend stark ist dann auch der Einsatz im politischen Raum und in der Öffentlichkeit für den unbedingten Beibehalt des noch vorhandenen Schienennetzes.

Festzustellen ist ferner, daß zum Beispiel in der zwischen der DB und dem Land Bayern abgeschlossenen Vereinbarung keine Strecke mit einem Reisendenaufkommen von mehr als 450 Personen/Tag zur Disposition gestellt wurde. Würde dieser Maßstab auch für die

ÖPNV-Vereinbarung mit NRW angelegt, was unter dem Gesichtspunkt der Gleichbehandlung aller Länder keine unbillige Forderung wäre, blieben in unserem Lande von den 43 gefährdeten Strecken nur noch 10 übrig.

Zur Vorbereitung der anstehenden Entscheidungen wurden die Verkehrsverbünde und die Verkehrsgemeinschaften in den neun Verkehrsregionen des Landes um Prüfung gebeten, welche der von der DB genannten Strecken für ein integriertes regionales Gesamtangebot von Bus und Schiene künftig für erforderlich gehalten werden. Die eingegangenen Stellungnahmen dieser Kooperationen beinhalten gute Anregungen zu Möglichkeiten, die in Frage stehenden Strecken durch Einbeziehung in regionale Gesamtkonzepte von Bus und Schiene längerfristig zu erhalten.

Inzwischen wurde auch den Regierungspräsidenten Gelegenheit zur Äußerung gegeben.

Die Gespräche werden zur Zeit auf höchster Ebene fortgesetzt.

#### 2.4.2 Nichtbundeseigene Eisenbahnen

Kap. 11 470  
TGr. 62

Von großer verkehrs- und strukturpolitischer Bedeutung für die regionale Aufschließung - besonders in den Randzonen der Ballungsgebiete - sind die nicht-bundeseigenen Eisenbahnen (NE). Das Land wird - wie bisher - die NE im Rahmen seiner finanziellen Möglichkeiten weiterhin unterstützen. Hier sind im wesentlichen Finanzhilfen zur Aufrechterhaltung der Betriebssicherheit des Schienenweges (Oberbauzuschüsse), zur Durchführung von Rationalisierungsmaßnahmen und zur Verbesserung der Sicherheit an Bahnübergängen vorgesehen. Nur mit diesen Hilfen wird es den NE möglich sein, den aus verkehrs- und strukturpolitischen Gründen notwendigen Schienenverkehr aufrechtzuerhalten. Auch untermauert das Land mit diesen Zuwendungen gegenüber dem Bund und der Deutschen Bundesbahn die Berechtigung seiner Einsprüche gegen zu weitgehende Stilllegungspläne der Deutschen Bundesbahn.

TGr. 69

Kap. 11 470  
TGr. 68

Daneben erhalten die NE des öffentlichen Verkehrs nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz Ausgleichszahlungen für die Abgeltung betriebsfremder Lasten - im wesentlichen Betriebskosten von Kreuzungsanlagen sowie Ruhegehälter und Renten -.

Für das Haushaltsjahr 1988 sind für diesen Bereich 21,2 Mio DM vorgesehen.

Kap. 11 490      2.4.3 Binnenwasserstraßen  
Tit. 881 10  
Tit. 881 20

Als einem wesentlichen Bestandteil der Verkehrsinfrastruktur kommt den Binnenwasserstraßen große Bedeutung für die Industrie des Ruhrgebietes zu.

Das Land wird auch 1988 seinen Beitrag zum Ausbau der rheinisch-westfälischen Kanäle und der Weststrecke des Mittellandkanals leisten. Damit wird die Förderung eines langfristigen Investitionsprogramms fortgesetzt. Die Verwirklichung dieses Programms hat 1965 begonnen; sie wird bei den rheinisch-westfälischen Kanälen voraussichtlich Mitte der 90er Jahre vollendet sein, sich am Mittellandkanal aber noch über zwei Jahrzehnte hinweg erstrecken. Die Ausgaben zur Finanzierung der Ausbaumaßnahmen im Rahmen des Programms werden 1988 rund 161 Mio DM betragen; hiervon wird das Land 43,5 Mio DM aufbringen. Die Ansätze des Landes verringern sich damit gegenüber dem Vorjahr um 6,5 Mio DM.

Die Maßnahmen umfassen den Ausbau des Rhein-Herne-Kanals mit der Errichtung neuer Schleusen in Herne, den Ausbau der Oststrecke des Wesel-Datteln-Kanals sowie die Errichtung der Schleuse Henrichenburg und Streckenausbauarbeiten am Dortmund-Ems-Kanal. Trotz haushaltsmäßiger Schwierigkeiten wird es

möglich sein, den Ausbau der Kanalstrecke von Henrichenburg zum Hafen Dortmund so voran zu treiben, daß mit Fertigstellung der Schleuse Henrichenburg im August 1989 der Schubschiffverkehr mit Schubleichtern des Typs Europa II (76,5 m x 11,4 m x 2,8 m) nach Dortmund aufgenommen werden kann. An der Weststrecke des Mittellandkanals wird der Ausbau weitergeführt, wobei durch die Haushaltskürzungen Verzögerungen auftreten, die sich jedoch in vertretbarem Maße halten.

### 3. Straßenverkehr

#### 3.1 Straßenbau

Der Straßenbau ist ein wesentlicher Bestandteil der Verkehrspolitik des Landes. Seine Ziele und Handlungsschwerpunkte sind dementsprechend bereits dargestellt worden (vgl. Abschnitte 2.1.2 und 2.2.1).

##### 3.1.1 Bundesfernstraßen

Nordrhein-Westfalen verwaltet die NRW-Bundesfernstraßen im Auftrag des Bundes. Bei der Einführung in den Haushalt 1987 wurde bereits darauf hingewiesen, daß sich die verkehrspolitischen Vorstellungen des Landes im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen bei dessen letzter Fortschreibung zum 01.01.1986 nur teilweise verankern ließen.

Die Landesregierung wird ihre Handlungsmöglichkeiten im Bundesfernstraßenbereich weiter voll ausschöpfen, insbesondere wird sie sich bemühen, ihre verkehrspolitischen Ziele im Rahmen der laufenden planerischen Verfahren der Linienbestimmung, der Entwurfs-

aufstellung und der Planfeststellung einzu-  
bringen, planerisch zu konkretisieren und  
umzusetzen.

### 3.1.2 Landesstraßen

Die Landesstraßen - sie bilden mit den  
Bundesfernstraßen ein zusammenhängendes  
Netz - liegen mit Ausnahme der Ortsdurch-  
fahrten in Gemeinden mit mehr als 80.000  
Einwohnern in der Baulast der Landschafts-  
verbände.

Der Ausbau der Landesstraßen erfolgt, soweit  
Neubaumaßnahmen und größere Ausbaumaßnahmen  
betroffen sind, auf der Grundlage des  
Landesstraßenbedarfsplans und des darauf  
aufbauenden Landesstraßenausbauplans.

#### 3.1.2.1 Fortschreibung des Landesstraßenbedarfs- planes und des Landesstraßenausbauplanes

Das Jahresbauprogramm 1988 wird ausgerichtet  
auf den in diesem Jahr erstmalig fortge-  
schriebenen Landesstraßenbedarfsplan und  
Landesstraßenausbauplan. Ziele und Grund-  
sätze bei der Fortschreibung wurden bereits  
dargestellt (vgl. 2.2.1 "Umweltverträglicher  
Straßenbau").

Insgesamt gesehen wurden die Bedarfsvor-  
stellungen früherer Jahre reduziert. Eindeutiger  
Schwerpunkt des neuen Bedarfsplanes ist  
der Bau von Ortsumgehungen und der Ausbau  
vorhandener Straßen.

Parallel einhergehend mit der Fortschreibung des Landesstraßenbedarfsplans wird auch das Landstraßenausbaugesetz novelliert und auf die neuen straßenpolitischen Zielvorstellungen ausgerichtet. Das auf der Grundlage des neuen Bedarfsplanes fortzuschreibende mittelfristige Programm, der Landesstraßenausbauplan, wird nach Verabschiedung des Bedarfsplanes durch den Landtag dem Verkehrsausschuß zur Benehmensherstellung offiziell zugeleitet. Eine vorläufige Liste der Maßnahmen, die voraussichtlich in den Ausbauplan aufgenommen werden, liegt dem Landtag bereits vor.

Bei der Aufstellung des Ausbauplanes wurde unterstellt, daß für diesen Investitionsbereich jährlich 150 Mio. DM zur Verfügung gestellt werden können.

Es ist ferner beabsichtigt, in einem Anhang zum Ausbauplan zwei Schwerpunkte des Landstraßenausbaues der kommenden Jahre darzustellen:

- den Bau von Radwegen an Landesstraßen
- die Umgestaltung von Ortsdurchfahrten.

Die Landschaftsverbände sind angehalten, diese aus dem Titel 885 60 finanzierten Maßnahmen mit Priorität zu planen und zu verwirklichen. Zur Beschleunigung der Planungsvorbereitung für Umgestaltungsmaßnahmen im Zuge von Ortsdurchfahrten sollen den Landschaftsverbänden zusätzliche Planungsmittel zugewiesen werden.

### 3.1.2.2 Landesstraßenbauprogramm 1988

Zur Finanzierung der Maßnahmen des Landesstraßenausbauplans sind im Bauprogramm 1988 Mittel in Höhe von 150 Mio. DM veranschlagt; dieser Betrag entspricht dem Ansatz 1987.

Das Bauprogramm ist ausgerichtet auf die Entwürfe zum fortgeschriebenen Landesstraßenbedarfsplan und Landesstraßenausbauplan. Analog zum neuen Bedarfs- und Ausbauplan und unter Berücksichtigung des geänderten § 4 des Landesstraßenbau-Gesetzes sind erstmalig auch alle Neubauvorhaben und alle Maßnahmen zur Beseitigung von Bahnübergängen mit Gesamtkosten von mehr als 5 Mio. DM, die bisher aus Titel 883 12 finanziert wurden, in dieses Programm eingestellt worden.

### 3.1.2.3 Straßenbauhaushalt 1988

11 500 /  
653 10  
653 20  
653 60  
654 60

Im Entwurf des Landeshaushaltes 1988 sind im Kapitel 11 500 "Straßen- und Brückenbau" vorgesehen für

	Entwurf, Planung, Unter-	
	haltung und Instandsetzung	228,1 Mio. DM
883 60	Landesstraßenbau	290,9 Mio. DM
885 60		
886 60	Sicherheitsmaßnahmen im	
	Straßenverkehr	5,5 Mio. DM
TG 70		



Die vorgesehenen Ansätze für Entwurf und Planung sowie Unterhaltung und Instandsetzung liegen rd. 11 Mio. DM unter denen des Vorjahres; das Fördervolumen für den Landesstraßenbau ist wegen der auch 1988 fortbestehenden Konsolidierungszwänge im Landeshaushalt um 20,6 Mio. DM reduziert worden und liegt nunmehr bei 290,9 Mio. DM.

	Davon entfallen auf die	
883 60	Erhaltungsinvestitionen	72,5 Mio. DM
885 60	den kleineren Um- und Ausbau bis 5 Mio. DM	68,4 Mio. DM
886 60	und auf Baumaßnahmen des Landesstraßenausbauplanes	150,0 Mio. DM

### 3.2 Straßenverkehrssicherheit

#### 3.2.1 Unfallentwicklung

11 500  
TG 70

Aus einer Gegenüberstellung der Unfälle der Jahre 1986 und 1985 läßt sich für Nordrhein-Westfalen erkennen (siehe Tabelle 1), daß die Unfälle mit Personenschäden auf allen Straßen um 6,1 vH gestiegen sind. Dabei ist die Zunahme der Unfälle auf Autobahnen von 3.583 auf 4.351, also um 21,4 vH, besonders erschreckend. Hinsichtlich der tödlich- und schwerverletzten Verkehrsteilnehmer schien sich gegenüber der günstigen Unfallentwicklung des Jahres 1985 erneut eine Richtungsänderung der Unfallkurve nach oben abzuzeichnen. Die Zahl der Verkehrstoten wuchs nämlich um 6,8 vH auf 1.807 - davon innerorts um 15,2 vH auf 794 am stärksten

- und die der verletzten Personen innerhalb nur eines Jahres um 6,5 vH auf 108.609 Personen.

Ein Vergleich der Zahlen des ersten Halbjahres 1987 mit denen der gleichen Vorjahreszeit (siehe Tabelle 2) läßt jedoch hoffen, daß sich in diesem laufenden Jahr wieder ein Anschluß an den günstigeren Verlauf der Unfallzahlen einstellt. So wurden vom Januar bis einschließlich Juni 1987 119 = 14,5 vH weniger Personen Unfallopfer mit tödlichem Ausgang im Vergleich mit den ersten sechs Monaten des Vorjahres, und die Zahl der Verletzten ging von 50.493 auf 47.523 = 5,9 vH zurück.

Die Ursachen dieser Entwicklung sind noch nicht klar erkennbar. Außer den Verhaltensbeeinflussungen durch Aufklärungsmaßnahmen werden sich trotz der steten Zunahme von Fahrleistungen und niedrigeren Benzinkosten verbesserte Sicherheitssysteme wie ABS, und Sicherheitsgurt, die Ausweitung der verkehrsberuhigten Bereiche und die Verbesserungen im Fahrerlaubnisrecht, insbesondere die Einführung des Führerscheins auf Probe, günstig ausgewirkt haben. Ich möchte auch nicht ausschließen, daß selbst die hohe Verkehrsdichte mit ihrem Zwang, nur noch langsam fahren zu können, das Rasen unmöglich macht und, so verstanden, ebenfalls zu einem Rückgang von Unfällen mit Personenschäden beiträgt.

Trotz dieser durchaus ermutigenden Entwicklung bei den schweren Unfällen ist leider auch im ersten Halbjahr 1987 die Zahl der Verkehrsunfälle insgesamt weiter angestiegen. 267.105 mal kam es vom Januar bis Juni 1987 zu Straßenverkehrsunfällen in Nordrhein-Westfalen. Das sind 7,5 vH mehr als im Vergleichszeitraum von 1986.

Eine wesentliche Ursache dürfte mangelnder Sicherheitsabstand sein, der nicht selten bis hin zur strafrechtlich relevanten Nötigung geht. Für derartiges Verhalten darf es keine Milde geben. Falsch verstandene und irrig zu interpretierende Freiheitsbegriffe müssen zurecht gerückt werden. Die Mobilität unserer Zeit ist ohne lebensbejahende und lebensbewahrende Wertvorstellungen gesellschaftsfeindlich.

(Tabelle 1)

Straßenverkehrsunfallstatistik  
Nordrhein-Westfalen

	Jahr 1984	Jahr 1985	Jahr 1986	Zu- bzw. Abnahme 1986/1985
Unfälle mit Personenschaden				
auf allen Straßen	93.749	81.405	86.393	6,1 %
davon auf				
- Innerortsstraßen	70.019	60.222	63.499	5,4 %
- Außerortsstraßen	23.730	21.183	22.894	8,1 %
darunter auf				
- Autobahnen	4.018	3.583	4.351	21,4 %
- Bundesstraßen	5.813	5.241	5.586	6,6 %
- Landesstraßen	8.327	7.396	7.967	7,7 %
Getötete Personen	2.182	1.692	1.807	6,8 %
davon				
- innerorts	939	689	794	15,2 %
- außerorts	1.243	1.003	1.013	1,0 %
Verletzte Personen	118.369	102.026	108.609	6,5 %
davon				
- innerorts	84.435	71.626	75.799	5,8 %
- außerorts	33.934	30.400	32.810	7,9 %

Quelle: Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik Nordrhein-Westfalen

(Tabelle 2)

11 A 4 - 52 - 56-347-QUANT

Düsseldorf, den 24. August 1987

Strassenverkehrsunfallstatistik Nordrhein-Westfalen  
hier: Daten für den Quartalsbericht 11./87

	1 9 8 7												Zu- bzw. Abnahme (-) 1987 / 1986					
	Januar	Februar	März	April	Mai	Juni	April-Juni	Jan.-Juni	Jan.-Juni	April-Juni	Jan.-Juni	Jan.-Juni						
Unfälle mit Personenschäden	6.008	4.229	5.616	6.839	8.706	8.727	24.272	40.125	4.733	4.926	5.803	6.751	7.870	7.283	21.904	37.366	-9,84	-6,94
auf allen Straßen	4.307	3.140	4.009	5.126	6.624	6.448	18.194	29.654	3.296	3.431	4.128	4.918	5.817	5.316	16.051	26.906	-11,84	-9,34
- innerortsstraßen	1.701	1.049	1.607	1.717	2.082	2.279	6.078	10.475	1.437	1.495	1.675	1.833	2.053	1.967	5.853	10.460	-3,74	-0,18
- außerortsstraßen darunter auf	284	220	310	348	382	395	1.125	1.939	302	282	320	355	401	355	1.111	2.015	-1,24	3,94
- Bundesstraßen	452	267	404	434	471	535	1.440	2.567	303	371	439	431	543	489	1.463	2.656	1,64	3,54
- Landesstraßen	621	369	582	579	741	782	2.102	3.674	474	524	568	669	687	656	2.012	3.578	-4,34	-2,64
Geldtote Personen	163	102	137	114	151	133	418	820	107	101	93	120	161	119	400	701	-4,34	-14,54
davon	88	50	57	47	61	57	165	360	54	45	41	38	65	42	145	285	-12,14	-20,84
- innerorts	75	52	80	67	90	96	253	460	53	56	52	82	96	77	255	416	0,84	-9,64
- außerorts	7.536	5.337	7.100	8.558	10.933	11.029	30.520	50.493	6.031	6.239	7.320	8.677	10.040	9.216	27.933	47.523	-4,54	-5,94
Verletzte Personen	5.099	3.719	4.775	6.140	7.942	7.779	21.864	35.517	3.945	4.058	4.989	5.944	7.051	6.346	19.301	32.373	-11,44	-6,94
davon	2.437	1.558	2.315	2.415	2.991	3.250	8.656	14.966	2.086	2.181	2.331	2.733	2.949	2.830	8.552	15.150	-1,24	1,24

Quelle: Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik Nordrhein-Westfalen

### 3.2.2 Das Verkehrssicherheitsprogramm NRW 1984

Das Verkehrssicherheitsprogramm der Landesregierung aus dem Jahr 1984 ist für die Verkehrssicherheitsarbeit auch 1987 bestimmend gewesen. Ein erster Sachstandbericht über den Vollzug des derzeitigen Programms ist vorgelegt worden. Das Verkehrssicherheitsprogramm bleibt die Grundlage für Planungen und Abwicklungen im Jahr 1988.

### 3.2.3 Aufklärungsmaßnahmen

Was amtlicherseits "nicht angepaßte Geschwindigkeit" genannt wird, ist noch immer Unfallursache Nummer 1, und zwar sowohl innerhalb geschlossener Ortschaften als auch außerorts. Da der größte Teil aller Verkehrsunfälle innerorts zu verzeichnen ist, wobei dort 3/4 aller Opfer registriert werden müssen, liegt der Schwerpunkt der Verkehrsaufklärungsarbeit des Landes auf der verkehrssicheren Benutzung innerstädtischer Straßen. Insbesondere muß die Temposenkung in Wohngebieten stärker im Bewußtsein insbesondere der Autofahrer verankert werden.

### 3.2.4 Örtliche Verkehrssicherheitsaktionen

Örtliche Verkehrssicherheitstage und -wochen sind am besten geeignet, die Bürger an der Behebung von Verkehrsgefahren teilnehmen zu lassen. Es geht dabei leider nicht nur um die Verhaltensänderung der Verkehrsteilnehmer - vor allem der Kraftfahrer -, sondern auch um einen Lernprozeß bei manchen Kommunal-

politikern und nicht wenigen Bediensteten in solchen Gemeinden, in denen die Verkehrssicherheitsarbeit immer noch als Stiefkind behandelt wird. Die Erwartung, daß es - trotz zahlreicher Hilfen seitens der Landesregierung - 1987 zu einer Steigerung der Zahl der veranstaltenden Kommunen kommen würde, hat sich nicht erfüllt.

Anerkennung gilt all jenen Städten und Gemeinden sowie Kreisen, die zum wiederholten Mal die Mühen der Vorbereitung und Durchführung von Verkehrssicherheitstagen auf sich genommen und dafür auch eigene Mittel eingesetzt haben. Gerade in der Wiederholung liegt der Erfolg.

1988 werden die Kommunen dem verkehrswidrigen Abstellen von Autos auf Geh- und Radwegen Einhalt gebieten können mit Hilfe des Handlungsleitfadens aus der NRW-Kampagne "Parke nicht auf unseren Wegen". So wie die Autofahrer nachdenklich geworden sind, müßten auch die Radfahrer zum Nachdenken gebracht werden mit örtlichen Maßnahmen, die das Radfahren auf Gehwegen einschränken oder gar ausschließen.

### 3.2.5 Verkehrsberuhigung

Wesentlich für einen anhaltenden Erfolg von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen ist eine flächenhafte Wirkung, die nur durch ein abgestimmtes Gesamtkonzept für eine Stadt oder Gemeinde erzielt werden kann. Die versuchsweise eingeführte Zonengeschwindigkeits-Verordnung räumt seit 2. März 1985 die Möglichkeit ein, für deutlich abgrenzbare Bereiche mit gleichen Merkmalen eine zonenwirksame Höchstgeschwindigkeit (in der Regel 30 km/h) anzuordnen. Hiervon wird reger Gebrauch gemacht. Die bisherigen Erfahrungen zeigen allerdings, daß allein durch das Zonen-Zeichen die gewünschte Geschwindigkeitsreduzierung nicht erreicht wird. Erst im Zusammenwirken mit begleitenden straßenbaulichen, städtebaulichen und/oder verkehrlichen Maßnahmen, die Kraftfahrer zu einer angepaßten Fahrweise anhalten, konnten Geschwindigkeitsrückgänge verzeichnet werden. Über Einflüsse auf das Unfallgeschehen und Langzeitwirkungen werden erst nach einem längeren Beobachtungszeitraum Aussagen getroffen werden können.

Schließlich sind in NRW derzeit über 2000 verkehrsberuhigte Bereiche mit Zeichen 325/326 Straßenverkehrs-Ordnung beschildert worden. Obwohl vielen Verkehrsteilnehmern die Bedeutung dieser Zeichen immer noch weitgehend unbekannt ist, kann dennoch festgestellt werden, daß in den verkehrsberuhigten Bereichen die Verkehrssicherheit sowie die Aufenthaltsfunktion und Nutzungsmöglichkeiten des Straßenraumes verbessert werden, wenn eine entsprechende Umgestaltung des Straßenraumes erreicht wird.



Verkehrsberuhigung darf sich nicht auf Wohnstraßen beschränken. Allerdings lassen sich die in Wohngebieten erprobten Maßnahmen nicht ohne weiteres auf Hauptverkehrsstraßen übertragen. Deshalb wird von einer Projektgruppe die Untersuchung "Geschwindigkeitsreduzierung auf Ortsdurchfahrten" durchgeführt. Ein Zwischenbericht über diese Untersuchung wurde in Heft 16 der Schriftenreihe des MSWV im Frühjahr 1987 veröffentlicht und in einer Fachtagung erläutert. Mit dem Schlußbericht ist nicht vor 1988 zu rechnen.

In der Vergangenheit haben sich häufig Entwurf und Gestaltung von Landes- und Bundesstraßen zu sehr an den Bedürfnissen des Kraftverkehrs orientiert. Diese Straßen dienen aber nicht nur dem Verkehr, sondern haben vor allem innerorts in hohem Maße auch eine soziale Funktion. Ein wichtiges Anliegen des Versuchs ist deshalb neben der Verbesserung der Verkehrssicherheit die Verschönerung des Ortsbildes, um die Aufenthaltsfunktion des Straßenraumes zu stärken und damit auch dem Kraftfahrer indirekt einen Anstoß zur Verringerung seiner Geschwindigkeit zu geben. Es wird nicht möglich sein, alle Ortsdurchfahrten von heute auf morgen zu verändern. Dazu gehören eine ausgewogene Planung und viel Geld.

Allein die planerischen Prozesse und die begrenzte Kapazität der Straßenbauverwaltungen werden die Realisierung des Zieles "Umbau von Ortsdurchfahrten" nur langfristig zulassen. Die nicht unerheblichen Kosten eines sachgerechten Umbaues (1 Mio DM/km) lassen angesichts der bekannten finanziellen Engpässe leider eine Beschleunigung nicht zu. Das Land NRW wird jedoch den stadtverträglichen Umbau von Ortsdurchfahrten zu einem wesentlichen Bestandteil seiner Straßenbauprogramme machen.

### 3.2.6 Radverkehr

Die Förderung des Radverkehrs und die Verbesserung der Radverkehrssicherheit erfordern weitere Anstrengungen. Dabei müssen sowohl das partnerschaftliche Verhalten der Verkehrsteilnehmer untereinander gefördert als auch die objektiven Bedingungen für die Radfahrer verbessert werden.

In den Jahren 1978 bis 1986 sind an Bundes-, Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen in NRW rd. 3.140 km Radwege angelegt worden; dabei sind Bundes- und Landesmittel in Höhe von 726 Mio DM investiert worden. Hinzu kommen nicht unerhebliche kommunale Eigenmittel. Allein in den Jahren 1985 und 1986 kamen rd. 941 km Radwege hinzu.

Radwege in der Baulast	1978 - 1986 Länge (km)
Bund (Bundesstraßen)	492
Landschaftsverbände (Landesstraßen)	795
Kreise und Gemeinden	1.853
<b>Summe NRW</b>	<b>3.140</b>

Mit den im Kreis Neuss und in der Stadt Bochum durchgeführten Pilotprojekten des MSWV, deren Ergebniszusammenfassung im Herbst 1987 veröffentlicht werden soll, wird gezeigt, wie ein sicheres und geschlossenes Radwegenetz für den Alltags- und Freizeitverkehr entwickelt und die Orientierungsmöglichkeiten für Fahrradfahrer durch einen Beschilderungsplan verbessert werden können. Die Ergebnisse sind geeignet, bei Planungen in anderen regionalen Gebiets-einheiten Hilfestellung und Anregung zu geben.

Das bestehende umfangreiche Instrumentarium für die Verkehrssicherheit des Radverkehrs muß weiter konsequent angewendet werden. Im Bereich der Verkehrsplanung müssen die Zusammenhänge zwischen der Qualität der Wege für den Radverkehr und dem Maß der Fahrradnutzung erkannt und entsprechend umgesetzt werden.

Die Anpassung der straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften an die Sicherheitsanforderungen des Radverkehrs fällt in die Zuständigkeit des Bundes. Das Land unterstützt entsprechende Änderungen und Ergänzungen der StVO in Verbindung mit der 9. Änderungsverordnung zur StVO.

Die Landesregierung hat insbesondere im Interesse der Radverkehrssicherheit Initiativen ergriffen, die die Einführung einer Vorschrift für das indirekte Linksabbiegen von Radfahrern an Kreuzungen und Einmündungen,

die Aufhebung der generellen Benutzungspflicht von Radwegen für Mofa-Fahrer sowie die Einführung von neuen Verhaltensregeln auf sogenannten Fahrradstraßen bewirken soll.

### 3.2.7 Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Autobahnen

Die Landesregierung hält an ihrer Haltung fest, daß Geschwindigkeitsbeschränkungen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Verringerung der Schadstoffemissionen sinnvoll sind. Sie hält die Entscheidung der Bundesregierung gegen ein generelles Tempolimit auf Autobahnen für falsch.

Selbst die Ergebnisse des Abgasgroßversuchs der Bundesregierung belegen erneut die unter Fachleuten unbestrittene, von der Bundesregierung aber ignorierte Erkenntnis, daß Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Autobahnen die Verkehrssicherheit erhöhen. Die Landesregierung wird sich daher weiter für eine generelle Geschwindigkeitsbegrenzung einsetzen.

Eine Geschwindigkeitsbegrenzung wird um so eher befolgt, je mehr ihre Notwendigkeit von den Kraftfahrern eingesehen wird. Dementsprechend haben sich die gefahrenen Geschwindigkeiten und die Unfallzahlen 1972/1973 im Zusammenhang mit der Energiekrise und Ende 1984 bis Mitte 1985 im Zusammenhang mit der Diskussion um das Waldsterben und den Abgasgroß-Großversuch verringert. Ein entsprechendes Bewußtsein für Geschwindigkeitsbegrenzungen aus Verkehrssicherheitsgründen ist zur Zeit nicht vorhanden, vielmehr steigen die Durchschnittsgeschwindigkeiten kontinuierlich an und die Tendenz, auf Autobahnen dicht aufzufahren, nimmt zu.

Gegenwärtig kommt es zunächst darauf an, das Rasen auf den Autobahnen zu unterbinden. Dazu könnte ein Tempolimit auf Autobahnen deutlich über 100 km/h - z. B. 130 km/h - beitragen. Im Interesse eines sinnvoll abgestuften Systems von Geschwindigkeitsbegrenzungen auf den verschiedenen Straßenkategorien wäre es dann sinnvoll, die zulässige Höchstgeschwindigkeit für PKW's auf den anderen überörtlichen Straßen auf 90 km/h zu senken.

Solange die Bundesregierung eine generelle Geschwindigkeitsbegrenzung ablehnt, bleibt dem Land nur die Möglichkeit, die Geschwindigkeit auf besonderen Streckenabschnitten des Autobahnnetzes aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs zu begrenzen. Die bisherigen Erfahrungen damit sind positiv; so ist nach der Anordnung von Tempo 100 im Kölner Autobahnring ein deutlicher Unfallrückgang festzustellen. Die Landesregierung

prüft daher zur Zeit, ob die Geschwindigkeitsbegrenzung auf weitere Autobahnteilstrecken in Nordrhein-Westfalen ausgedehnt werden sollte. In diese Überlegungen wird auch die Installierung weiterer Anlagen zur Verkehrsbeeinflussung einbezogen.

### 3.2.8 Gefahrguttransporte

Welche Risiken mit dem Transport gefährlicher Güter auf der Straße verbunden sind, ist in den letzten Monaten insbesondere durch den Unglücksfall in Herborn allzu deutlich geworden. Es erscheint deshalb vordringlich, die Risiken der Gefahrguttransporte noch mehr als bisher einzudämmen. Insbesondere müssen die technischen Anforderungen an Tankfahrzeuge zur Beförderung gefährlicher Güter unter Gesichtspunkten der Unfalleinwirkungen erhöht werden. Widerstandsfähigere Tanks und die Einführung eines Antiblockiersystems für die Bremsen sind hier neben anderem geeignete und deshalb vordringliche Maßnahmen.

Es geht aber auch darum, Gefahrguttransporte von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Zwar ist das Eisenbahnnetz nicht so verzweigt, daß es für alle Betriebe wie auch für die Versorgung der Haushalte mit Heizöl und der Tankstellen mit Kraftstoffen in Betracht kommt. Außerhalb dieses Bereichs sollten aber die Möglichkeiten des kombinierten Verkehrs "Schiene/Straße" mehr als bisher genutzt werden. Hierzu muß der Beförderer durch Rechtsvorschrift angehalten werden. Das gilt sowohl für den Bereich der erlaubnispflichtigen Transporte als auch für die übrigen Beförderungen gefährlicher Güter.

Das Risiko der Straßentransporte gefährlicher Güter wird durch ungünstige Witterungsverhältnisse noch erhöht. Ich habe deshalb dem Bundesminister für Verkehr einen Vorschlag zur Ergänzung von § 30 Straßenverkehrs-Ordnung zugeleitet. Danach dürfen kennzeichnungspflichtige Kraftfahrzeuge mit gefährlichen Gütern nicht fahren, wenn die Sichtweite durch Nebel, Schneefall oder Regal weniger als 50 m beträgt oder Schneeglätte oder Glatteis vorherrscht. Unbefriedigend ist auch, daß z. Zt. nur die Fahrer von Fahrzeugen mit Tanks im Umgang mit den Gefahrgütern und dem Gefahrguttransportrecht geschult werden müssen. Erkennen der Gefährlichkeit der Güter und Kennen der Transportvorschriften sind jedoch für alle an der Beförderung beteiligten verantwortlichen Personen unverzichtbar. Deshalb muß so bald wie möglich die Schulungspflicht erweitert werden. Auch die Einsetzung eines Gefahrgutbeauftragten könnte dazu beitragen, im Vorfeld der Transporte mehr Sicherheit zu gewährleisten.

Die Landesregierung hat allerdings nicht erst spektakuläre Unfälle abgewartet, um Schritte zur Verringerung der Gefahren zu unternehmen. Bereits 1985 hat der Bundesrat auf Initiative Nordrhein-Westfalens die Bundesregierung aufgefordert, eine ganze Reihe von Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit von Gefahrguttransporten zu prüfen.

Zuletzt im Februar 1987 ist die Liste der Straßen in Nordrhein-Westfalen, auf denen

Gefahrguttransporte verboten sind, erweitert worden. Insgesamt sind damit in rd. 100 Gemeinden Nordrhein-Westfalens einzelne Straßen und ganze Bezirke von genehmigungspflichtigen Gefahrguttransporten ausgenommen.

Ein umfassender Bericht über den Transport gefährlicher Güter wurde bereits im Mai dieses Jahres dem Landtag zugeleitet.



4. Entwicklung des Wohnungswesens

Der Beschluß der Landesregierung für den Haushalt 1988 sieht einschneidende Kürzungen für den Bereich des Wohnungswesens vor. Trotz dieser Maßnahmen zur Haushaltskonsolidierung bleiben jedoch die bereits 1981 aufgestellten fünf Leitziele der Wohnungspolitik weiterhin gültig. Sie lauten:

1. Schaffung und Sicherung eines quantitativ hinreichenden Angebots an Wohnungen
2. Sicherung von sozial tragbaren Mieten
3. Schaffung und Sicherung qualitativ akzeptabler Wohnverhältnisse
4. Mitgestaltung der Stadt- und Siedlungsentwicklung durch Standortbeeinflussung
5. Sicherung von Arbeitsplätzen.

Vor allem die Sicherung preisgünstiger Wohnungen wird mehr und mehr zur zentralen Aufgabe der Wohnungspolitik. Um trotz der angespannten Haushaltslage diesen Zielen gerecht werden zu können, sollen Aufgaben, die bisher aus dem Landeshaushalt finanziert wurden und nach der mittelfristigen Finanzplanung 1988 bis 1991 weiterhin aus dem

Landeshaushalt finanziert werden sollten, künftig aus dem Landeswohnungsbauvermögen finanziert werden. Dadurch wird der Landeshaushalt im Jahre 1988 und den Folgejahren gegenüber der mittelfristigen Finanzplanung wesentlich entlastet. Für 1988 beträgt die Entlastung rd. 976 Mio DM. Dieser Entlastungsbetrag setzt sich im wesentlichen wie folgt zusammen:

- a) Das Land hat bisher der Wohnungsbauförderungsanstalt Schuldendiensthilfen für Darlehen gewährt, die die Wohnungsbauförderungsanstalt in den Jahren 1974 bis 1978 zur Wohnungsbaufinanzierung aufgenommen hat. Nach der mittelfristigen Finanzplanung sollten Schuldendiensthilfen (Tilgungs- und Zinsleistungen) von rd. 1,5 Mrd. DM in vier Raten von je 377 Mio DM jährlich in den Jahren 1988 bis 1991 gezahlt werden. Diese Schuldendiensthilfen werden im Jahr 1988 und in den Folgejahren 1989 bis 1991 nicht gezahlt werden.
  
- b) In den vergangenen Jahren wurden aus dem Landeshaushalt Zuschüsse zur Förderung der Modernisierung und für wohnungspolitische Begleitprogramme zur Sicherung preiswerten Wohnraums (Härteausgleich, Streckungsförderung, Ankauf von Bindungen) gewährt (Ansatz in 1987 mit rd. 497 Mio DM, vgl. Kapitel 11 060, Titel 893 70). Die Finanzierung dieser Aufgaben wird ab 1988

auf das Landeswohnungsbauvermögen übertragen. Hierfür wird die Wohnungsbauförderungsanstalt Kredite aufnehmen müssen. Zu dieser Finanzierung von Härteausgleich, Streckungsförderung und Ankauf von Bindungen werden der Wohnungsbauförderungsanstalt neue Schuldendiensthilfen gewährt. Diese sind im Zeitraum der mittelfristigen Finanzplanung mit 12 Mio DM für 1989, 34 Mio DM für 1990 und 57 Mio DM für 1991, zusammen 103 Mio DM veranschlagt (vgl. Kapitel 11 050 Titel 661 60).

Das Landeswohnungsbauvermögen valutiert gegenwärtig in Höhe von nominal rd. 15 Mrd. DM. Als Folge der vorgesehenen Befruchtung zur Entlastung des Landeshaushaltes und bei der zukünftig allein aus dem Landeswohnungsbauvermögen zu finanzierenden Wohnungsbauförderung hat die Wohnungsbauförderungsanstalt innerhalb des für die mittelfristige Finanzplanung maßgeblichen Zeitraums von 1988 bis 1991 Kredite in Höhe von rd. 3,3 Mrd. DM aufzunehmen. Das Landeswohnungsbauvermögen wird sich in diesem Zeitraum durch Aufwendungen für die Wohnungsmodernisierung und die Sicherung preiswerten Wohnens sowie durch den Zinsaufwand für den Kreditfinanzierungsbetrag

- trotz Schuldendiensthilfen des Landes von insgesamt 103 Mio DM - um den Betrag von rd. 2,5 Mrd. DM auf rd. 12,5 Mrd. DM vermindern.

Insgesamt wird der Spielraum für künftige Wohnungsbauförderung durch diese Maßnahmen spürbar eingeengt werden.

Daraus müssen bereits für 1988 Konsequenzen gezogen werden.

Die generelle Wohnungsversorgung in Nordrhein-Westfalen hat sich in letzter Zeit weiter verbessert. Statistisch gesehen übersteigt die Zahl der Wohnungen die Zahl der Haushalte. Dennoch fehlen vor allen Dingen preiswerte Wohnungen für Einkommensschwächere. Der 1982 prognostizierte Neubaubedarf von jährlich 60.000 bis 100.000 Wohnungen für den Zeitraum bis 1990 wurde im Durchschnitt der Jahre 1983 bis 1986 mit rd. 80.000 Wohnungen verwirklicht. Nach höheren Fertigstellungen in den Vorjahren (1983: 82.700 WE, 1984: 101.600 WE, 1985: 75.700 WE) wurde die untere Marge des ermittelten Bedarfs allerdings 1986 erstmalig mit 54.650 WE unterschritten.

Deshalb gewinnt die Sicherung preisgünstiger Wohnungen zunehmend an Bedeutung. Nach wie vor ist das Angebot an preisgünstigen Wohnungen angesichts stagnierender Realeinkommen der Einkommensschwächeren und anhaltend hoher Arbeitslosigkeit zu niedrig. Hinzu kommt, daß sich der Bestand der Sozialwohnungen

durch vorzeitige Rückzahlungen und durch das Auslaufen von Bindungen nach dem Wohnungsbindungsgesetz bis Mitte der 90er Jahre um rund die Hälfte auf 700.000 Sozialwohnungen vermindern wird. Ein Ziel der Wohnungspolitik der folgenden Jahre muß deshalb sein, hier gegenzusteuern.

#### 4.1 Sicherung tragbarer Wohnkostenbelastung

Die staatlichen Maßnahmen zur Sicherung tragbarer Wohnkostenbelastungen lassen sich gliedern in

- das Wohngeld,
- das soziale Mietrecht und
- die Maßnahmen zur Beeinflussung der Wohnkostenbelastung bei geförderten Wohnungen.

##### 4.1.1 Wohngeld

Das Wohngeldgesetz ist mit Wirkung vom 01.01.1986 novelliert worden. Die Veränderungen wurden bereits in der Einführung zum Haushalt 1986 eingehend dargestellt.

Aufgrund der Novellierung des Wohngeldgesetzes

sind die Aufwendungen für Wohngeld von 1985 auf 1986 von 898,9 Mio DM auf 1.229,5 Mio DM gestiegen (+36,8 v.H.). Der Haushaltsansatz für 1987 beträgt 1.280 Mio DM. Für 1988 und die Folgejahre wird mit Aufwendungen von jährlich 1.360 Mio DM gerechnet.

Hiervon trägt der Bund nach § 34 Abs. 1 WoGG die Hälfte. Darüber hinaus erhält das Land Nordrhein-Westfalen jährlich 122 Mio DM als Festbetrag, im wesentlichen als Ausgleich für den Abbau der Mischfinanzierung beim Krankenhausbau.

#### 4.1.2 Soziales Mietrecht

Der gesetzliche Kündigungsschutz und der Schutz vor ungerechtfertigten Mieterhöhungen bleiben die tragenden Elemente des Mieterschutzes. Die Landesregierung hält deshalb nach wie vor an ihrer Forderung fest, die Verschlechterungen des Mieterschutzes durch das sogenannte "Gesetz zur Erhöhung des Angebotes an Mietwohnungen" vom 20. Dezember 1982 rückgängig zu machen.

Darüber hinaus erscheinen Änderungen und Weiterentwicklungen des sozialen Mietrechts in Einzelpunkten erforderlich. So ist beispielsweise eine Novellierung des Wohnraummietrechts zur Verbesserung der

Rechtstellung des Untermieters angezeigt, um den von der gewerblichen Zwischenvermietung betroffenen Mietern einen den übrigen Wohnungsmietern gleichgestellten Kündigungsschutz zu verschaffen.

**4.1.3** Maßnahmen zur Beeinflussung der Wohnkostenbelastung bei geförderten Wohnungen

**4.1.3.1** Höchstdurchschnittsmiete bei Neubauförderung

Die Höchstdurchschnittsmieten bei der Förderung neuer öffentlich geförderter Mietwohnungen wurden 1984 auf 5,00, 5,20 und 5,40 DM/qm Wohnfläche mtl. je nach Gemeindegröße gesenkt. Bei Mietwohnungen für kinderreiche Familien wurde die Miete um weitere 0,60 DM/qm herabgesetzt. Im Jahre 1986 wurde die Miete für Mieteinfamilienhäuser für kinderreiche Familien um weitere 0,20 DM/qm verringert. Diese Höchstdurchschnittsmieten sollen auch im Jahr 1988 beibehalten werden.

**4.1.3.2** Streckungsförderung

Seit 1984 wird der Abbau von degressiven Aufwendungssubventionen durch zusätzliche Subventionen aus Landesmitteln gestreckt. Diese Maßnahme wird auch im nächsten Jahr

fortgeführt, und zwar künftig aus Mitteln des Landeswohnungsbauvermögens (vgl. dazu Nr. 4).

#### 4.1.3.3 Härteausgleich 1987/89

Im Härteausgleich 1985/87, der bis zum 30.06.1987 befristet war, sind Aufwendungszuschüsse für rd. 150.000 Wohnungen gewährt worden. Damit wurde die Miete auf 7,00 DM/qm Wohnfläche monatlich oder auf die Höchstbeträge des Wohngeldgesetzes begrenzt, soweit diese niedriger als 7,00 DM/qm waren. Im Durchschnitt betrug der Härteausgleich 1,26 DM/qm Wohnfläche/mtl. Der Finanzaufwand für den Zeitraum vom 01.07.1985 bis 30.06.1987 hat rd. 300 Mio DM betragen.

Mit Runderlaß vom 25. März 1987 ist die Fortführung des Härteausgleichs für den Zeitraum vom 1. Juli 1987 bis 30. Juni 1989 geregelt worden. Hierbei wurde berücksichtigt, daß die Miethöchstbeträge des Wohngeldgesetzes mit Wirkung vom 1. Januar 1986 deutlich erhöht worden sind. Bei denjenigen Gruppen von Wohnungen, die für den Härteausgleich in Frage kommen, liegen die Miethöchstbeträge fast ausnahmslos über 7,00 DM/qm Wohnfläche/mtl. Damit entfällt die bisherige Subventionierung der Miete auf Beträge unter 7,00 DM/qm. Für alle Wohnungen wohnungsberechtigter Mieter



gilt somit künftig eine Mietbegrenzung auf 7,00 DM/qm.

#### 4.1.3.4 Aufwendungsdarlehen, Verzicht auf Zinsen

Bei einem Teil der ab 1972 gewährten Aufwendungsdarlehen aus öffentlichen oder nicht-öffentlichen Mitteln und aus Wohnungsfürsorgemitteln, die nach den Darlehensbedingungen vom Beginn des 15. Jahres nach Bezugsfertigkeit mit 2 % zu tilgen und mit 6 % zu verzinsen sind, sind die vereinbarten Zins- und Tilgungsleistungen fällig geworden oder werden in näherer Zukunft fällig werden.

Zur Vermeidung unangemessener Mieterhöhungen oder Belastungssteigerungen wird zunächst bis zum 30.06.1989 von der Verzinsung abgesehen. Für die fällig gewordenen und fällig werdenden Darlehen werden nur die vereinbarte Tilgung von 2 % und der Verwaltungskostenbeitrag von 0,5 % erhoben.

#### 4.1.4 Fehlbelegerabgabe

11 050/	Bis Ende 1986 sind nach dem Gesetz über den
111 21	Abbau der Fehlsubventionierung im Wohnungs-
111 22	wesen (AFWoG) Ausgleichszahlungen in Höhe von
883 60	rd. 293 Mio DM erbracht worden.
892 60	Davon sind den Gemeinden, in denen
	die Fehlbelegerabgaben erhoben worden sind,
11 060/	entsprechend der Zweckbestimmung des Gesetzes
111 20	bis Mitte 1987 rd. 271 Mio DM für den Bau von
863 80	1.603 Mietwohnungen und 930 Altenwohnungen zur
	Verfügung gestellt worden.

Der Spruch des Bundesverfassungsgerichts zur Verfassungsmäßigkeit des AFWoG, der für 1986 angekündigt worden ist, steht noch aus. Nach dem erneut revidierten Arbeitsplan strebt das Gericht eine Entscheidung im Frühjahr 1988 an. Sofern das Bundesverfassungsgericht das AFWoG für nichtig erklären sollte, beabsichtigt die Landesregierung, Gesetzesinitiativen zu ergreifen, die die Rückerstattung der geleisteten Ausgleichszahlungen aus dem Landeswohnungsbauvermögen vorsehen.

4.1.5 Verordnung über die Fortdauer der Mietpreisbindung im sozialen Wohnungsbau (§ 16 a WoBindG)

Die Verordnung über die Fortdauer der Mietpreisbindung nach § 16 a Abs. 3 Wohnungsbindingsgesetz vom 14.12.1982, die in Gemeinden unter 200.000 Einwohnern die Bindung an die Kostenmiete nach Rückzahlung der öffentlichen Mittel sichert, bleibt weiterhin aufrecht erhalten, weil ein erhebliches Interesse an der Beibehaltung tragbarer Mieten besteht. Hierzu wird auf den dem Landtag vorgelegten Erfahrungsbericht verwiesen (LT-Drucksache 10/865).

4.2 Bestandserhaltung

In den letzten Jahren haben sich die Gewichte in der Wohnungswirtschaft zunehmend vom Neubau zu den Bestandsinvestitionen verschoben. Rückläufige Bevölkerungszahlen und die wachsenden Standortvorteile der vorhandenen Altbausubstanz in den Stadtgebieten an Rhein und Ruhr haben, verglichen mit den oft cityfernen Neubaugebieten, diese Entwicklung nachhaltig beeinflußt. Dieser Trend korrespondiert mit der Notwendigkeit, den vorhandenen Wohnraum qualitativ zu verbessern.

4.2.1 Modernisierungsförderung 1988

Die Pflege vorhandener Wohnungen durch Modernisierung des Bestandes hat weiterhin

wohnungswirtschaftliche Priorität. Dabei ist das wohnungspolitische Ziel, bei der Modernisierung sozialverträgliche Mieten zu sichern, in den Modernisierungsrichtlinien 1986 durch die

- Begrenzung der Mieterhöhung auf max. 2,00 DM/qm Wohnfläche monatlich,

- Festlegung von Mietobergrenzen, und zwar:

  - 5,50 DM/qm Wohnfläche monatlich netto sowie
  - 7,00 DM/qm Wohnfläche monatlich brutto-kalt (ohne Heizungs- und Warmwasserkosten),

- Einführung einer 10-jährigen Mietpreisbindung

neu definiert und mit der Vergabe der Fördermittel in voller Höhe für 12.520 modernisierte Wohnungen und 944 Heimplätze im Jahr 1987 voll erreicht worden. Auch das verteilungspolitische Konzept, die knappen Mittel verstärkt in die städtebaulichen Problembereiche mit mangelbehafteten Altbausubstanzen zu leiten, ist weitgehend umgesetzt worden.

Entsprechend den Vorrangsregelungen in den Modernisierungsrichtlinien 1986 entfielen 1986 von den 12.520 modernisierten Wohnungen allein 5.357 (42,8 %) mit 88,7 Mio DM Förderungssumme (52 %) auf die Baualtersgruppen bis 1918.

In den städtebaulichen Problembereichen von Ballungskernen und Ballungsrandzonen sind 8.735 Wohnungen (69,8 %) mit 117,1 Mio DM Förderungsvolumen (68,6 %) modernisiert worden.

Im Jahre 1988 sollen wie bisher 218,5 Mio DM zur Förderung der Modernisierung als Zuschüsse zur Verfügung gestellt werden, künftig jedoch aus dem Landeswohnungsbauvermögen (vgl. dazu Nr. 4). Damit können in 1988 rd. 13.500 Wohnungen und Heimplätze modernisiert werden.

#### 4.2.2 Rechtliche Maßnahmen

Der Erhaltung und Sicherung preiswerten Wohnraums dienen insbesondere folgende Rechtsvorschriften, die überwiegend in der letzten Legislaturperiode erlassen wurden:

- das Gesetz zur Erhaltung und Pflege von Wohnraum für das Land Nordrhein-Westfalen (Wohnungsgesetz) vom 06.11.1984,
- die Verordnung über das Verbot der Zweckentfremdung von Wohnraum vom 04.05.1981,
- die Verordnungen zur Bestimmung von Gebieten mit erhöhtem Wohnungsbedarf und über die Fortdauer der Mietpreisbindung vom

24.06.1980 und 14.12.1982.

Dem Landtag ist am 05.02.1987 ein Erfahrungsbericht über die Wirkung dieser Maßnahmen vorgelegt worden (LT-Drucksache 10/865).

#### 4.2.3 Wohneigentumssicherungshilfe

Auch im Jahr 1987 hat das Land Nordrhein-Westfalen aus dem Landeswohnungsbauvermögen 10 Mio DM für Zwecke der Wohneigentumssicherungshilfe bereitgestellt, um in Notlage geratene Familien vor dem Verlust ihrer staatlich geförderten Eigenheime durch Zwangsversteigerung zu bewahren.

Die Wohneigentumssicherungshilfe kann gewährt werden, wenn

- das Objekt mit öffentlichen oder nicht öffentlichen Mitteln gefördert ist,
- es sich um eine Familie mit 2 oder mehr Kindern handelt oder um einen Haushalt mit einem schwerbehinderten Angehörigen, der in der Erwerbsfähigkeit um mindestens 80 % gemindert ist,

- das Gesamteinkommen der zur Familie rechnenden Angehörigen die Einkommensgrenze des § 25 des II. Wohnungsbaugesetzes nicht übersteigt (Grundvoraussetzungen).

Für die Darlehensvergabe ist ferner maßgebend, daß ohne staatliche Hilfe weder eine dauerhafte Sanierung noch die Erhaltung des Eigentums gewährleistet ist.

Zur Kontrolle und Optimierung der Wohneigentumssicherungshilfe ist der Awos-GmbH in Bochum 1985 der Forschungsauftrag "Wirkungsanalyse der Wohneigentumssicherungshilfe" erteilt worden, um anhand der Förderergebnisse die Verwirklichung der Zielvorgabe zu untersuchen und Verbesserungsvorschläge einzubringen.

Die Gutachter haben Vorschläge entwickelt, die größtenteils ihre Umsetzung in den neuen Richtlinien gefunden haben oder bereits gängige Praxis sind. Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, daß sich die Wohneigentumssicherungshilfe als wirksames Instrument zur Abwendung von Notfällen erwiesen hat. Hierzu trägt nicht nur der staatliche Mitteleinsatz bei, wesentliche ist vor allem auch die intensive Beratung der betroffenen Haushalte und das Schuldenmanagement durch die Sanierungsberater.

Die Wohneigentumssicherungshilfe hat sich als wohnungspolitisch wirksames Kriseninstrument erwiesen. Sie wird deshalb auch im Jahr 1988 fortgeführt.

#### 4.2.4. Gesellschaft zur Sicherung von Bergmannswohnungen (GSB)

Durch Abschluß von Rahmenvereinbarungen mit den Altgesellschaften hat die GSB sichergestellt, daß bis heute 27.302 von der Ruhrkohle AG bewirtschaftete Bergmannswohnungen entweder auf gemeinnützige Wohnungsunternehmen übergeleitet oder durch die Mieter erworben werden.

Durch Kauf oder Übernahme der Bewirtschaftung durch gemeinnützige Wohnungsgesellschaften ist der Erhalt von 14.788 Wohneinheiten als Mietwohnungen abgesichert worden. Das Land gewährt seit 1982 gemeinnützigen Wohnungsgesellschaften, die Mietwohnungen aus dem Besitz der Muttergesellschaften kaufen, Aufwendungszuschüsse in Höhe von ca. 500,-- DM je Wohneinheit im 1. Jahr. Die Ruhrkohle AG gewährt ebenfalls Aufwendungszuschüsse in derselben Höhe. Das Land hat für den Zeitraum 1982 bis 1988 insgesamt 20 Mio DM zu Verfügung gestellt. Bisher sind Aufwendungszuschüsse in Höhe von rund 8 Mio DM für 7.217 Mietwohnungen



bewilligt worden, für eine zweite Rate stehen 2,5 Mio DM noch zur Bewilligung an, ab 1988 aus Rückflüssen des Landeswohnungsbauvermögens.

Von den insgesamt 12.044 Mietwohnungen - überwiegend in Ein- und Zweifamilienhäusern -, die nach den Rahmenvereinbarungen zum Erwerb durch die kaufinteressierten Mieter vorgesehen sind, sind inzwischen rund 3.000 Wohneinheiten an Mieter oder im Falle des Leerstands an Dritte veräußert worden.

#### 4.2.5 Weiterentwicklung des Konzepts zur Sicherung preiswerter Wohnungsbestände

Die Wohnungsneubauförderung ist in den letzten Jahren deutlich reduziert worden. Angesichts der Haushaltskürzungen in Bund und Land wird sich diese Entwicklung in den nächsten Jahren trotz durchaus vorhandener sektoraler und regionaler Bedarfe weiter fortsetzen. Gleichzeitig besteht durch anhaltend hohe Arbeitslosenzahlen und sich eher verschärfende soziale Probleme weiterhin die Notwendigkeit staatlicher Wohnungspolitik oder besser: Wohnpolitik.

In dieser Situation kommt der Bestandspolitik im Wohnungsbereich noch größere Bedeutung zu, als dies in der Vergangenheit bereits der Fall war. Dieser neuen Gewichtung wird das bestehende Instrumentarium nicht ausreichend gerecht, das an den klassischen Handlungsformen der Neubauförderung ausgerichtet ist.

Nötig sind vor allem neue Instrumente und Wege, vorhandene Bindungen zu erhalten, zu verlängern und neue Bindungen zu schaffen, insbesondere da unter status-quo-Bedingungen und bei Ausbleiben staatlicher Interventionen in Nordrhein-Westfalen schon innerhalb der nächsten fünf bis zehn Jahre ein dramatischer Rückgang des sozialgebundenen Wohnungsbestandes eintreten wird.

Dabei hat sich gezeigt, daß es Hemmnisse rechtlicher und institutioneller Art gibt, die schnelles und innovatives Handeln erschweren. Daher müssen neben der Systematisierung und Abstimmung der bereits vorhandenen Instrumente und Handlungsformen der Bestandspolitik neue Instrumente entwickelt werden.

Im Mai 1987 hat der Minister für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr die Landesentwicklungsgesellschaft Nordrhein-Westfalen für Städtebau, Wohnungswesen und Agrarordnung GmbH (LEG) gebeten, mit den Eigentümern von vier Bergarbeitersiedlungen im Ruhrgebiet Verhandlungen über den Ankauf seitens der LEG aufzunehmen. Ziel des beabsichtigten Ankaufs ist es, durch eine Übernahme dieser Siedlungen zu angemessenen wirtschaftlichen Bedingungen langfristig einen kostengünstigen Mietwohnungsbestand in intakten sozialen Lebenszusammenhängen zu erhalten und dabei zugleich eine möglichst weitgehende Mietermitbestimmung fortzuführen und weiterzuentwickeln. Falls ein Ankauf durch die LEG zustande kommt, wird die Landesregierung zur Tragfähigkeit des Konzepts durch eine angemessene Förderung beitragen.

4.3

Wohnungsneubauförderung 1988

Wie bereits in den beiden Vorjahren werden auch 1988 die Mittel für die Wohnungsbauförderung aufgebracht aus

- dem Landeswohnungsbauvermögen,
- dem Aufkommen aus der Fehlbelegerabgabe (vgl. dazu Nr. 4.1.4) und
- den Bundeszuweisungen.

Die Finanzierung von bisher im Haushalt etatisierten Aufgabenkomplexen (vgl. hierzu Nr. 4) aus Mitteln des Landeswohnungsbauvermögens macht eine drastische Einschränkung der Wohnungsbauförderung erforderlich. Sie wird verstärkt durch die anhaltende Kürzung der Bundesmittel, die in der Einführung in den Haushalt 1987 (Seite 169) eingehend dargestellt ist. Für das Jahr 1988 ist ein Bewilligungsrahmen von 700 Mio DM zuzüglich des Aufkommens aus der Fehlbelegerabgabe vorgesehen. Deshalb ist - zusammen mit dem Wirtschaftsplan 1988 - eine Fortschreibung der mittelfristigen Finanzplanung der Wohnungsbauförderungsanstalt notwendig, die nach Beratung im Verwaltungsrat der Wohnungsbauförderungsanstalt vor Abschluß der Haushaltsberatungen vorgelegt werden wird.

#### 4.3.1. Mietwohnungen und Altenwohnungen, Wohnheime

Wegen der anhaltenden Knappheit der verfügbaren Mittel war 1987 bereits darauf verzichtet worden, den bei den Bewilligungsbehörden vorhandenen Gesamtbestand an Anträgen für Miet- und Altenwohnungen melden zu lassen. Stattdessen waren die Bewilligungsbehörden zum Stand 31.12.1986 aufgefordert worden, ihre 5 wichtigsten Bauvorhaben an Miet- und Altenwohnungen in der von ihnen zu bestimmenden Reihenfolge der Dringlichkeit zu melden. Diese Meldung ergab

6.119 WE, davon 2.930 Mietwohnungen und 3.189 Altenwohnungen.

Hiervon können 1987 insgesamt nur rd. 3.000 Miet- und Altenwohnungen gefördert werden, davon 2.100 WE aus den Mitteln des planmäßigen Bewilligungsrahmens und zusätzlich 865 WE aus dem Aufkommen der Fehlbelegerabgabe.

Die vorgesehenen rd. 3.000 WE gliedern sich in

- 400 WE allgemeine Miet- und Genossenschaftswohnungen,
- 600 WE allgemeine Altenwohnungen,
- 865 WE als Miet- oder Altenwohnungen aus dem Aufkommen der Fehlbelegerabgabe,
- 1000 WE in der Form des Um- und Ausbaues vorhandener Wohnungen und
- 100 WE als Miet-Einfamilienhäuser für kinderreiche Familien.

Mit dem Programmansatz 1987 konnten nur Bauvorhaben mit höchster sozialpolitischer und städtebaulicher Dringlichkeit (= Förderungskategorien I bis III des Wohnungsbauförderungsprogramms 1987 - WoBauP 87) gefördert werden. Dabei mußte mangels Förderungsmitteln mehrfach selbst die zum Abschluß von Sanierungsgebieten vorgesehene Förderung von Mietwohnungen zurückgestellt werden.

Für 1988 bedeutet dies, daß die dargestellten Programmansätze für Miet- und Altenwohnungen sowie für Maßnahmen des Um- und Ausbaues des Jahres 1987 nicht weiter unterschritten werden sollen. Hierfür wird ein Bewilligungsrahmen von rd. 200 Mio DM, zuzüglich des Aufkommens aus der Fehlbelegerabgabe, benötigt.

Bei der Auswahl von Bauvorhaben für eine Förderung im Jahre 1988 werden diesselben strengen Maßstäbe wie 1987 angelegt werden müssen. Dazu gehört - außer der Zugehörigkeit des Bauvorhabens zu einer der Förderungskategorien I bis III -, daß die Bewilligungsbehörde das in Betracht kommende Objekt in ihrer Prioritätenliste an vorderer Stelle gemeldet hat.

Auch 1988 sollen wegen ihrer besonderen sozialpolitischen Bedeutung wiederum 100 Mietwohnungen als Miet-Einfamilienhäuser für kinderreiche Familien gefördert werden.

Bei der Förderung von Wohnheimen ist derzeit nach wie vor ein erheblicher Antragsstau zu verzeichnen, weil die hierfür zur Verfügung stehenden Mittel bei weitem nicht ausreichen, um die eingehenden Anträge bereits im Jahr der Antragstellung zu berücksichtigen. Aus diesem Grunde ist das Förderungskontingent im Jahre 1987 um rd. 1.000 Einheiten auf rd. 3.000 Wohnheimplätze mit rd. 150 Mio DM erhöht worden.

Angesichts der Knappheit der Mittel ist die Beibehaltung dieses Förderungsumfanges für

1988 jedoch nicht möglich. Im Vergleich zu den übrigen Förderungsarten ist eine Reduzierung des Bewilligungsrahmens auf 75 Mio DM unvermeidbar. Anträge des Jahres 1987 haben daher erst 1990 oder 1991 eine Aussicht auf Förderung.

#### 4.3.2 Eigentumsmaßnahmen

Während in den vergangenen Jahren die Kürzungen in der Wohnungsbauförderung vorwiegend bei den Mietwohnungen vorgenommen wurden, erfordert die Haushaltslage 1988 jetzt auch drastische Einschränkungen bei der Eigentumsförderung. Bei Einsatz von 200 Mio DM für Mietwohnungen und 150 Mio DM für sonstige Förderungsmaßnahmen (z. B. Wohnheime) verbleiben für die Förderung von Eigentumsmaßnahmen nur noch rd. 340 Mio DM. Im Vergleich zum Jahre 1987 bedeutet dies eine Reduzierung um rund die Hälfte.

Im Jahr 1987 können alle Antragsteller in den Modellen A 1 bis B 3 berücksichtigt werden, die ihren Antrag bis zum 31. Dezember 1986 bei der Bewilligungsbehörde oder bei der Antragsannahmestelle der Gemeinde gestellt haben. Gefördert werden demnach Familien mit einem Kind oder mehreren Kindern innerhalb der Einkommensgrenze und kinderreiche Familien mit einem Einkommen, das die Einkommensgrenze um nicht mehr als 20 % übersteigt.

Im Jahr 1988 soll an dem bisher geltenden Grundsatz festgehalten werden, daß die Anträge

der förderungsberechtigten Antragsteller, die bis zum maßgeblichen Stichtag gestellt worden sind, soweit als möglich auch tatsächlich berücksichtigt werden. Um diesen Grundsatz aufrechterhalten zu können, ist es wegen der Verringerung der für Eigentumsmaßnahmen verfügbaren Mittel notwendig, den Kreis der Förderungsberechtigten einzuschränken.

- a) Die Förderung wird künftig beschränkt auf kinderreiche Familien (Familien mit 3 und mehr Kindern unter 18 Jahren),
- deren Einkommen die Einkommensgrenze um mehr als 15 % unterschreitet (Modell A 1),
  - deren Einkommen die Einkommensgrenze um nicht mehr als 5 % überschreitet (Modell A 2),
  - deren Einkommen die Einkommensgrenze um bis zu 20 % überschreitet (Modell B 3).
- b) Familien mit nur einem oder zwei Kindern, die bisher je nach Höhe ihres Einkommens in den Modellen B 1 oder B 2 gefördert wurden, werden damit künftig grundsätzlich von der Förderung ausgeschlossen. In den Modellen B 1 und B 2 sollen nur noch Familien mit mindestens 1 Kind berücksichtigt werden, wenn ein Familienangehöriger schwerbehindert mit 100 Grad der Behinderung (GdB) ist:



- c) Gruppenmaßnahmen wurden bisher wegen der hierbei zu erbringenden Selbsthilfleistungen vorrangig gefördert. Aufgrund der notwendigen Begrenzung des Berechtigtenkreises auf kinderreiche Familien wird es künftig nicht möglich sein, für eine Gruppe von mindestens sechs Eigenheimen Bauherren mit jeweils mindestens 3 Kindern zu finden. Deshalb wird künftig auf die besondere Förderung von Gruppenmaßnahmen verzichtet. Eigentumsmaßnahmen kinderreicher Familien, die innerhalb einer Gruppenmaßnahme verwirklicht werden sollen, werden aufgrund von Einzelanträgen gefördert werden.

Die dargestellte Einschränkung der Förderungsberechtigung, die erstmals für die Förderung im Jahr 1988 gelten soll, wird zu Übergangsschwierigkeiten bei den Antragstellern in den Modellen B 1 und B 2 führen, die künftig von der Förderung ausgeschlossen werden müssen. Derartige Antragsteller, die den Bau oder Erwerb einer Eigentumsmaßnahme weitgehend vorbereitet haben, haben sich auf die Fortgeltung der bisherigen Förderungsbestimmungen eingerichtet. Eine Übergangsregelung soll deshalb die dringendsten Härtefälle vermeiden.

Diese Übergangsregelung wird angestrebt für solche Antragsteller in den Modellen B 1 und

B-2, die ihren Antrag im Zeitraum vom 1. Januar 1987 bis zum 14. Juli 1987, dem Zeitpunkt der Entscheidung der Landesregierung, gestellt haben. Diese Anträge sollen nach den bisherigen Förderungsbestimmungen behandelt werden. Über die Förderungsmöglichkeiten wird nach Maßgabe des Antragsbestandes und der verfügbaren Mittel entschieden werden.

Zur Vorbereitung auf die Wohnungsbauförderung im Jahre 1988, insbesondere zur Entscheidung über die Förderungsmöglichkeiten aufgrund der vorgesehenen Übergangsregelung, haben die Bewilligungsbehörden die ihnen vorliegenden Anträge nach dem Stand vom 15. September 1987 bis zum 5. Oktober 1987 zu melden.

Die Einschränkung verfügbarer Mittel für die Gewährung von Darlehen macht es erforderlich zu prüfen, ob andere Finanzierungsmodelle zur Eigentumsförderung derjenigen eingesetzt werden können, die in der Vergangenheit trotz geringerer Kinderzahl bzw. etwas besserer Einkommenssituationen mit direkter staatlicher Förderung rechnen konnten. Hierbei geht es insbesondere darum, privates Kapital zu aktivieren und für die Eigentumsförderung nutzbar zu machen.

Insbesondere wird geprüft werden, ob durch den Einsatz von Bürgschaften der Wohnungsbauförderungsanstalt erreicht werden kann, daß privates Kapital zu günstigeren als marktüblichen Bedingungen erlangt werden kann, vor allem für diejenigen bauinteressierten Familien, die künftig nicht mehr bei der Eigentumsförderung berücksichtigt werden können.

Landesbedienstete erhalten bisher Wohnungsfürsorgemittel neben der allgemeinen Eigentumsförderung. Angesichts der Knappheit der Mittel soll die Gewährung von Wohnungsfürsorgemitteln eingestellt werden. Betroffene Antragsteller sind dann ausschließlich auf die allgemeine Eigentumsförderung angewiesen und werden wie alle sonstigen Antragsteller behandelt. Die geschilderte Übergangsregelung mit dem 14. Juli 1987 als Endtermin gilt auch für die Gewährung von Wohnungsfürsorgemitteln.

4.4 Beseitigung baulicher Hindernisse für Behinderte und alte Menschen

11 040/  
883 50

Die Förderungsmaßnahmen des Landes zur Beseitigung baulicher Hindernisse für

Behinderte und alte Menschen an vorhandenen Gebäuden im kommunalen Bereich werden auch 1988 fortgesetzt. Im Haushalt sind 3 Mio DM Ausgabemittel und 1 Mio DM Verpflichtungsermächtigung veranschlagt.

Aufgrund des inzwischen allgemein gewachsenen Verständnisses für die Bedürfnisse der Behinderten sind die Fördermittel des Landes in den letzten Jahren voll in Anspruch genommen worden. Die Bereitstellung von Landesmitteln wird deshalb, auch angesichts der Finanzlage der Gemeinden, weitergeführt.

## 5. Bauaufsicht, Bautechnik

Ziele und Aufgaben der Bauaufsicht haben sich in den Grundzügen gegenüber dem Haushaltsjahr 1987 nicht verändert. Besondere Aufgaben werden nach wie vor in folgenden Bereichen liegen:

- Bauvorlageberechtigung (5.1)
- Rechts- und Verwaltungsvorschriften (5.2)
- Weitere Maßnahmen zur Fortentwicklung des Baurechts (5.3)
- Bautechnik (5.4)
- Baunormung (5.5)
- Harmonisierung des Bauwesens in der EG (5.6)

Im Rahmen der Arbeitsgemeinschaft der für das Bau-, Wohnungs- und Siedlungswesen zuständigen Minister und Senatoren der Länder (ARGEBAU) zeichnen sich auch für das Jahr 1988 zwei Schwerpunkte ab:

- Vereinfachung und Harmonisierung des Baunebenrechts (5.3.1)
- Umsetzung der EG-Architektenrichtlinie (5.3.2).

### 5.1 Bauvorlageberechtigung

Im Zusammenhang mit der durch Gesetz zur Änderung der Landesbauordnung vom 18. Dezember 1984 vorgenommenen Verschiebung des Inkrafttretens der neuen Regelung der Bauvorlageberechtigung auf den 1. Januar 1990 hat die Landesregierung eine Kommission eingesetzt, die insbesondere Vorschläge erarbeiten sollte, wie unter grundsätzlicher Beibehaltung der in § 65 Abs. 3 BauO NW getroffenen Regelung die von der Neuregelung des Bauvorlagerechts betroffenen Personen die Voraussetzungen für die Erlangung der neuen Bauvorlageberechtigung erfüllen können.

Der Bericht der Kommission liegt vor. Danach wird vorgeschlagen, zur Vermeidung aller denkbaren Härten für die von der Neuregelung Betroffenen folgende geringfügige Korrekturen des § 65 Abs. 3 BauO NW vorzunehmen:

1. Für Innenarchitekten wird eine eingeschränkte Bauvorlageberechtigung eingeführt; sie sollen befugt sein, Bauvorlagen für die mit der Berufsaufgabe des Innenarchitekten verbundene bauliche Änderung von Gebäuden durch Unterschrift anzuerkennen.
2. - Der für die Besitzstandswahrung von Bauingenieuren erforderliche Tätigkeitszeitraum wird von 5 auf 2 Jahre verkürzt.  
  
- Für Innenarchitekten wird für die Wahrung der uneingeschränkten Bauvorlageberechtigung die gleiche Besitzstandsregelung wie für die Bauingenieure eingeführt.
3. Die Kommission hat ferner Zusatzstudiengänge erarbeitet, die es Bauingenieuren und Innenarchitekten ermöglichen, die Qualifikation als (Hochbau-) Architekten und damit die - uneingeschränkte - Bauvorlageberechtigung zu erlangen.

Unter Übernahme des Vorschlags zur Korrektur des Bauvorlagerechts hat die Landesregierung den Entwurf eines 2. Gesetzes zur Änderung der Landesbauordnung (Drucksache 10/1968) eingebracht, der z.Zt. im Landtag beraten wird. Für die Behandlung der vorgeschlagenen Zusatzstudiengänge ist der Minister für Wissenschaft und Forschung federführend zuständig.

## 5.2 Rechts- und Verwaltungsvorschriften

Die neue Bauordnung macht es erforderlich, Rechts- und Verwaltungsvorschriften an das neue Gesetz anzupassen und zu ergänzen. Außerdem ergibt sich immer wieder die Notwendigkeit, Gegenstände neu (und nach Möglichkeit ländereinheitlich) zu regeln, bei denen sich in der Vergangenheit Probleme in der Praxis gehäuft haben.

### 5.2.1 Sonderbauverordnungen

Von den noch auf der alten Landesbauordnung beruhenden sogenannten Sonderbauverordnungen sollen überarbeitet und an die neue Bauordnung angepaßt werden die

- Geschäftshausverordnung
- Versammlungsstättenverordnung
- Garagenverordnung.

Diese auf das alte Recht abgestellten Verordnungen beruhen auf Muster-Verordnungen der ARGEBAU, die inzwischen mit unterschiedlichem Stand überarbeitet worden sind. Der neue Musterentwurf der Verkaufsstättenverordnung (bisher Muster-Geschäftshausverordnung) ist bereits mit den betroffenen Verbänden abgestimmt worden. Die Überarbeitung der Musterentwürfe der Versammlungsstättenverordnung und der Garagenverordnung in den Gremien der ARGEBAU ist noch nicht abgeschlossen worden. Die Einschaltung der betroffenen Verbände steht noch aus. Die Beratungen sollen Anfang nächsten Jahres beendet sein.

Die gegenüber der ursprünglichen Planung eingetretenen Verzögerungen bei der Überarbeitung der Muster-Sonderbauverordnungen sind dadurch bedingt, daß sich die parallele Überarbeitung als schwieriger herausgestellt als angenommen, zumal die Sitzungen der

Gremien der ARGEBAU nur in bestimmten Zeitabständen stattfinden können.

Mit der parallelen Überarbeitung der Sonderbauverordnungen soll folgendes erreicht werden:

- Straffung des bisherigen Umfangs durch Streichung unwesentlicher oder in anderen Rechtsvorschriften enthaltener Regelungen,
- Harmonisierung der Verordnungen, da gleiche oder ähnliche Sachverhalte geregelt werden (z.B. Anforderungen an Baustoffe und Bauteile, wiederkehrende Prüfungen),
- Zusammenfassung gleicher oder ähnlicher Vorschriften.

Die Dauer der Überarbeitung der Muster-Sonderbauverordnungen ist auch auf die Hinzuziehung von Sachverständigen verschiedener Fachrichtungen (z.B. vorbeugender Brandschutz, Gewerbeaufsicht) zurückzuführen.

Die Aufstellung von Muster-Sonderbauverordnungen sichert eine weitgehende Einheitlichkeit der Bestimmungen in den Bundesländern und erleichtert letztlich den Erlaß von Landesvorschriften.

#### 5.2.2 Musterentwurf für eine neue Feuerungsverordnung

Der der ARGEBAU vorliegende Musterentwurf für eine neue Feuerungsverordnung muß insbesondere für neue Entwicklungen auf dem Gebiet der Feuerungs- und Abgasabführungstechnik und des dafür neu eingeführten bauaufsichtlichen Zulassungsverfahrens (als Brauchbarkeitsnachweis) - die Erkenntnisse aus diesen allgemeinen bauaufsichtlichen Zulassungen sollen möglichst einfließen - nochmals überarbeitet werden. Dabei sollen weitere Änderungswünsche einiger Bundesländer in der ARGEBAU beraten und auch mit dem Ziel einer



größt möglichen Straffung der Vorschriften abgestimmt werden.

Diese Beratungen in den Fachgremien der ARGEBAU dauern noch an. Dadurch wird der Erlaß einer entsprechenden Landesverordnung, die die bestehende Feuerungsverordnung aus dem Jahre 1957 ablösen soll, voraussichtlich erst Ende 1988 möglich sein.

### 5.2.3 Prüfzeichenpflicht für Amalgamabscheider

Auf Wunsch der Länderarbeitsgemeinschaft Wasser (LAWA) hat die ARGEBAU darüber beraten, ob für die meist in Zahnarztpraxen abzuschheidenden Amalgam-Konzentrationen im Abwasser eine Prüfzeichenpflicht für Abscheideeinrichtungen vorzusehen ist. Auf Grund wasserrechtlicher Vorschriften sollte die Einleitung von amalgamhaltigen Abwässern in öffentliche Abwasseranlagen vermindert werden. Dabei wäre die Einführung der bauaufsichtlichen Prüfzeichenpflicht für entsprechende Amalgamabscheider hilfreich, um den Wasserbehörden den Vollzug der wasserrechtlichen Vorschriften (in NW z.B. der ordnungsbehördlichen Verordnung über die Genehmigungspflicht für die Einleitung von wassergefährdenden Stoffen und Stoffgruppen in öffentliche Abwasseranlagen - VGS -) zu erleichtern. Nach Abschluß der Beratungen in der ARGEBAU haben sich jedoch Bedenken hinsichtlich der Praktikabilität einer solchen Regelung gezeigt, die zudem noch von der Bundesärztekammer bestärkt wurden.

Daher sollen die Fachgremien der ARGEBAU erneut prüfen, ob eine solche Sonderregelung über ein bauaufsichtliches Prüfzeichen für Amalgamabscheider auch angesichts der Überlegungen zum Baunebenrecht in das bauaufsichtliche Regelsystem einzubinden ist. Die Beratungen, in die auch der zuständige Bundesminister und die Länderarbeitsgemeinschaft "Wasser" einzubeziehen sind, sind aufgenommen worden.

#### 5.2.4 Fachbetriebe nach § 19 I WHG:

§ 19 I WHG schreibt vor, daß Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen nur von Fachbetrieben eingebaut, aufgestellt, instandgehalten, instandgesetzt und gereinigt werden dürfen. Die Länder können Tätigkeiten bestimmen, die nicht von Fachbetrieben ausgeführt werden müssen. Fachbetriebe sind auch solche, die ein Gütezeichen einer baurechtlich anerkannten Überwachungs- oder Gütegemeinschaft zu führen berechtigt sind. Da die bestehende Verordnung über bautechnische Prüfungen (BauPrüfVO) noch keine bauaufsichtliche Anerkennungsvorschrift für diese im Wasserrecht angesprochene bauaufsichtliche Überwachungsregelung enthält, können entsprechende Betriebe derzeit noch kein baurechtliches Gütezeichen für die vom Wasserrecht verlangte Eigenschaft als Fachbetrieb für die vorgenannten Tätigkeiten im Lande Nordrhein-Westfalen erhalten. Die ARGEBAU hat sich aber darauf verständigt, dem Institut für Bautechnik in Berlin die baurechtliche Anerkennung von Überwachungs- oder Gütegemeinschaften für Fachbetriebe im Sinne des § 19 I WHG zu übertragen.

Auch hier haben sich nach nochmaliger Erörterung der Angelegenheit in der ARGEBAU erhebliche Bedenken hinsichtlich eines praktikablen Vollzugs der beabsichtigten Regelung gezeigt. Sie prüft derzeit noch, ob sie an den zuständigen Bundesminister und die Länderwasserminister mit der Bitte herantritt, die im WHG vorgesehene Fachbetriebsvorschrift so auszugestalten, daß eine baurechtliche Regelung sich erübrigt. Hierbei ist zu berücksichtigen, daß bislang auf Grund der wasserrechtlichen Fachbetriebsverordnungen der Länder diese Materie hinreichend im Rahmen des Wasserrechts ohne Inanspruchnahme des Baurechts geregelt war. Die Beratungen der ARGEBAU zu diesem Punkt dauern noch an.

### 5.2.5 Zusammenarbeit der Wasser- und Bauaufsichtsbehörden

Über den Erlaß betreffend die Zusammenarbeit der Wasser- und Bauaufsichtsbehörden bei der Zulassung von wirtschaftlich bedeutsamen Anlagen aus dem Jahre 1972 sind zwischen dem MSWV und dem MURL Beratungen aufgenommen worden. Es wird zu prüfen sein, ob der Erlaß der sich aus der neuen Landesbauordnung und dem Landeswassergesetz ergebenden Rechtslage angepaßt oder bei Einarbeitung seines möglichen Inhalts in die VVBauO NW aufgehoben werden soll.

## 5.3 Weitere Maßnahmen zur Fortentwicklung des Baurechts

### 5.3.1 Vereinfachung und Harmonisierung des Baunebenrechts

Die Kritik an der "Unübersichtlichkeit" der Bauvorschriften gilt in erster Linie dem Umstand, daß beim Bauen zu beachtende Vorschriften nicht nur im eigentlichen Baurecht (Baugesetzbuch, Landesbauordnung und den hierauf gestützten Rechtsverordnungen) enthalten sind, sondern auch in zahlreichen Spezialgesetzen und anderen Rechtsvorschriften ("Baunebenrecht").

Ziel der angestrebten Rechtsbereinigung ist es, das gesamte Baunebenrecht auf Vorschriften zu überprüfen, die entbehrlich sind, vereinfacht oder in das Bauordnungsrecht der Länder überführt werden können.

Hierzu hat der Bundesbauminister eine Auflistung des gesamten Baunebenrechts des Bundes vorgelegt. Zu verschiedenen Rechtsbereichen hat die ARGEBAU Vereinfachungs- und Änderungsvorschläge mit dem Ziel unter-

breitet, baurechtliche Vorschriften im Bundesrecht zu ändern, aufzuheben oder in das Bauordnungsrecht der Länder zu überführen, wobei sog. "Thesen" als Beurteilungskriterien dienten.

#### 5.3.1.1 Arbeitsstättenrecht

Im Mittelpunkt stehen dabei Überlegungen zum Arbeitsstättenrecht. Vorgeschlagen wird eine grundlegende Neuordnung. Diese soll dergestalt erfolgen, daß dem Arbeitsstättenrecht die betrieblichen Anforderungen, dem Baurecht die baulichen Anforderungen zugeordnet werden. Die baulichen Anforderungen sollen in Arbeitsstättenbauverordnungen der Länder, die auf einem bundeseinheitlichen Muster aufbauen, die betrieblichen Anforderungen in einer Arbeitsstättenbetriebsverordnung des Bundes zusammengefaßt werden. Erste Verhandlungen der ARGEBAU mit dem für das Arbeitsstättenrecht zuständigen Bundesarbeitsminister und Vertretern der zuständigen Länderressortministerkonferenz haben gezeigt, daß die Realisierung der Vorschläge der ARGEBAU nur unter sehr großen Schwierigkeiten möglich sein wird. Bei einer Ausgliederung der Bauvorschriften aus dem (Bundes-) Arbeitsstättenrecht in das (Landes-) Bauordnungsrecht müssen die Belange des Arbeitsschutzes in vollem Umfang gewahrt bleiben. Ebenso bedürfen die Arbeitsstättenbauvorschriften einer wirksamen Kontrolle. Es wird langwieriger Verhandlungen bedürfen, Vorbehalte gegen das Grundanliegen der ARGEBAU auszuräumen.

#### 5.3.1.2 Baunebenrecht

Ebenso wichtig wie die Reduzierung bzw. der Abbau des Baunebenrechts ist die Verhinderung der Entstehung neuen Baunebenrechts.

Die Landesregierung hat hierzu auf Veranlassung des MSWV am 10.03.1987 folgenden Beschluß gefaßt:

"Die Landesregierung unterstützt das Bemühen der ARGEBAU, das Baunebenrecht zu vereinfachen. Sie wird sich insbesondere dafür einsetzen, daß bei der Erarbeitung ressortübergreifender Vereinfachungsvorschläge zum Baunebenrecht die sachlich zuständigen Ressorts rechtzeitig und in ausreichender Weise beteiligt werden.

Sie betont im übrigen die Notwendigkeit, den Minister für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr möglichst frühzeitig in solchen Angelegenheiten zu beteiligen, die trotz vorrangiger Zuordnung zu anderen Fachbereichen Auswirkungen auf das materielle Baurecht oder Baugenehmigungsverfahren haben können."

Auf der Grundlage dieses Beschlusses wurde u.a. eine Überarbeitung des Entwurfs der bundesrechtlichen Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab) erreicht. Der Verordnungsentwurf lag dem Bundesrat zur Zustimmung nach Art. 80 Abs. 2 GG vor. Auf Initiative des MSWV wurde der Entwurf unter Berücksichtigung der unter 5.3 dargelegten Grundsätze abgeändert.

#### 5.3.1.3 Baunebenrecht des Landes

Auch das Baunebenrecht des Landes ist unter Berücksichtigung der in Nr. 5.3.1 genannten Ziele überprüft worden. Dabei hat sich folgendes gezeigt:

- 1) Bei der Schaffung neuen Baunebenrechts des Landes unter Federführung anderer Landesressorts wird der MSWV auf der Grundlage des Kabinettsbeschlusses vom 10.03.1987 beteiligt. Dieses neue Baunebenrecht wird dann unter Beachtung der "Thesen" der ARGEBAU geprüft. Gleiches gilt für neues Baunebenrecht des Bundes, über das der MSWV entweder durch den BMBau oder das federführende Landesressort Kenntnis erlangt.
  
- 2) Bestehendes Baunebenrecht des Landes wird im Sinne der "Thesen" überarbeitet, sobald das korrespondierende Baunebenrecht des Bundes entsprechend bereinigt ist. Baunebenrecht des Landes wird überarbeitet, sobald hierfür ein konkreter Anlaß besteht oder das jeweilige Gesetz aus anderen Gründen novelliert wird. Dabei sollte davon ausgegangen werden, daß materielle Änderungen des Baunebenrechts kaum erreichbar sein werden.
  
- 3) Änderungen des Baunebenrechts des Landes werden sich im wesentlichen im Bereich des formellen Rechts, also des Verfahrensrechts realisieren lassen. Dabei ist folgenden Thesen der ARGEBAU zu verfahrensrechtlichen Regelungen, die sich auf die Baugenehmigung auswirken, besonderes Gewicht beizumessen:
  - Der Baugenehmigung sollte in der Regel Konzentrationswirkung auch hinsichtlich des Vollzuges von materiellen Vorschriften des Baunebenrechts zukommen.
  
  - Selbständige und unselbständige Zustimmungsvorbehalte zugunsten anderer Behörden im Baugenehmigungsverfahren sind nach Möglichkeit in eine andere Form der Behördenbeteiligung umzuwandeln.

Beispielhaft soll hier der Vollzug von Bauvorschriften im Immissionsschutz-, Arbeitsschutz- und Gewerberecht durch die Bauaufsichtsbehörde angeführt werden. Die Bauaufsichtsbehörden sind insoweit angewiesen worden, die Staatlichen Gewerbeaufsichtsämter anzuhören (Nr. 50.31 VV BauO NW -).

- 4) Sofern sich eine Revision des formellen Baunebenrechts im Sinne der vorstehenden Nr. 3 nicht erreichen läßt, ist die Zusammenarbeit zwischen Bauaufsichtsbehörden und Fachbehörden durch Verwaltungsvorschrift so zu regeln, daß ein zügiger und transparenter Verfahrensablauf sichergestellt ist. In diesem Sinne sind bereits bestehende Zusammenarbeitserlasse zu überarbeiten.

Gerade zu den Punkten 2 und 3 zeichnen sich erste Schritte zu einer Bereinigung des Baunebenrechts des Landes ab:

Nachdem zwischenzeitlich der Bund durch Art. 4 des Zweiten Rechtsbereinigungsgesetzes die Vorschrift über Anbauverbote und -beschränkungen an Bundesfernstraßen und Autobahnen (§ 9 Bundesfernstraßengesetz) im Sinne einer Entfrachtung des Baunebenrechts geändert hat, könnte die damit korrespondierende Vorschrift des § 25 Straßen- und Wegegesetzes NW dieser Änderung nunmehr angepaßt werden. Der MSWV hat die dafür erforderlichen Vorarbeiten aufgenommen. Im Anschluß daran wird eine Überarbeitung des sog. Anbauerlasses (v. 9.9.1983, MBL.NW. S. 2029/SMB1.NW. 911), der die Zusammenarbeit der Straßenbaubehörden mit den Bauaufsichtsbehörden regelt, in Angriff genommen.

#### 5.3.1.4 Chemieunfälle

Die in letzter Zeit bekanntgewordenen Chemieunfälle im In- und Ausland haben nach Auffassung der Bauministerkonferenz Anlaß gegeben zu prüfen, ob und gegebenenfalls wie neben den hauptsächlich betroffenen Rechtsgebieten des Umweltrechts, des Immissionsschutzrechts, des Wasserrechts, des Chemierechts, des Gewerberechts und des Arbeitsschutzrechts auch baurechtliche Anforderungen geändert oder verstärkt werden müssen, z.B. unter dem Aspekt des vorbeugenden baulichen Brandschutzes hinsichtlich der Mengenschränkung gelagerter Gefahrstoffe und der Schaffung von kleinen Brandabschnitten oder von Löschwasserrückhaltebecken.

Die Bauministerkonferenz hat mit der Prüfung einen Länderarbeitskreis beauftragt. Die Federführung dieses Arbeitskreises liegt beim MSWV.

Die Gesetzgebungskompetenz der zuvor genannten Rechtsbereiche außerhalb des Bauordnungsrechts liegt beim Bund. Diese anderen Rechtsbereiche bedürfen - wie der Bundesumweltminister Dr. Töpfer selbst festgestellt hat - dringend der Harmonisierung. Im Rechtsbereich des Bauordnungsrechts ist zwar der Landesgesetzgeber verfassungsrechtlich darauf beschränkt, nur solche Vorschriften zu erlassen, die der Abwehr von Gefahren für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung dienen. Jedoch gehört zum Schutz der öffentlichen Sicherheit oder Ordnung nicht nur der Schutz von Leben und Gesundheit der Nutzer von Gebäuden und Dritter, sondern auch der Schutz der Gewässer, insbesondere des Grundwassers, der Luft und des Bodens vor schädlichen Immissionen, sowie der Schutz von Natur und Landschaft. Konsequenterweise wird daher eine Baugenehmigung nur erteilt, wenn dem Bauvorhaben Vorschriften des öffentlichen Rechts nicht ent-



gegenstehen.

Das Bauordnungsrecht bietet sich mit seinem Instrumentarium möglicher Forderungen an als Klammer der zuvor genannten und sich zum Teil überlagernden Rechtsbereiche zur Durchsetzung der erforderlichen baulichen oder betrieblichen Maßnahmen. Welche baulichen Anforderungen bei welchen Gefahrstoffen erforderlich sind, kann nur im Zusammenwirken mit den für die genannten Rechtsbereiche zuständigen Stellen bestimmt werden. In diesen Rechtsbereichen ist nicht nur eine Harmonisierung im Bereich der Beurteilung der Gefahrstoffe erforderlich, sondern eine eindeutige Kategorisierung derselben nach Gefahrenklassen mit ebenso eindeutiger Kennzeichnung.

Diese erforderliche Zusammenarbeit wurde von seiten des MSWV den zuständigen Ressorts der Bundesregierung angeboten, aber von ihnen auch erbeten.

Wesentliches Ziel muß es jedenfalls sein, daß alle Überlegungen zu einem einheitlichen Regelwerk und zu einem harmonisierten Verfahren führen.

### 5.3.2 Umsetzung der EG Architektenrichtlinie

Die vom Rat der Europäischen Gemeinschaften beschlossene Richtlinie (Amtsblatt der EG vom 21.08.1987) legt u.a. Einzelheiten für das Niederlassungsrecht und den freien Dienstleistungsverkehr der Architekten fest. Die Richtlinie selbst schafft (noch) kein für die Angehörigen der Mitgliedstaaten unmittelbar geltendes Recht. Hierzu bedarf es der Umsetzung der Richtlinie in nationales Recht, wozu die Mitgliedstaaten nach Artikel 189 des EWG-Vertrags verpflichtet sind.

Da es sich um eine in die Zuständigkeit der Bundesländer fallende Materie handelt, ist eine Ergänzung des jeweiligen Landesrechts erforderlich. Es ist vorgesehen, die erforderlichen inhaltlichen und verfahrensrechtlichen Regelungen in den Architektengesetzen der einzelnen Länder zu treffen. Um eine größtmögliche Einheitlichkeit (auch im Wortlaut) zu erreichen, hat die Fachkommission "Architektenrecht" der ARGEBAU ein Muster für die Ergänzung der Landes-Architektengesetze erarbeitet.

Auf der Grundlage dieses Musters ist ein Referentenentwurf zur Änderung des Architektengesetzes NW erstellt worden. Ein Gesetzentwurf soll alsbald in den Landtag eingebracht werden.

### 5.3.3 Bauüberwachung und Bauzustandsbesichtigungen

Das Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr untersucht zur Zeit Art und Umfang der praktischen Durchführung der Bauüberwachung (§ 76 BauO NW) und der Bauzustandsbesichtigungen (§ 77 BauO NW) durch die unteren Bauaufsichtsbehörden.

Mitarbeiter des Ministeriums haben hierzu verschiedene Bauaufsichtsbehörden besucht und an Bauüberwachungsterminen und Bauzustandsbesichtigungen teilgenommen. Dabei hat sich gezeigt, daß diese bauaufsichtlichen Aufgaben nicht einheitlich und teilweise nur unzulänglich wahrgenommen werden. Die Besuche haben eine Reihe von Fragen aufgeworfen, die unter Mithilfe von Praktikern einiger Bauaufsichtsbehörden in einem Fragebogen katalogisiert werden sollen. Dieser Katalog soll als Grundlage für eine Umfrage bei den Bauaufsichtsbehörden dienen. Von der Auswertung der

Umfrage werden Erkenntnisse darüber: erwartet.

- in welchen Bereichen die Schwerpunkte der Kontrollen liegen sollen,
- inwieweit stichprobenartige Kontrollen ausreichen,
- auf welche Prüfungen verzichtet werden kann,
- welche Personalstärke und Qualifikation des Personals für diese Aufgaben erforderlich sind,
- wie eine angemessene Gebührenregelung gefunden werden kann.

Die Umfrage soll im Frühjahr 1988 durchgeführt werden.

#### 5.3.4 Abgestimmtes Verhalten im Rahmen der Rechtsetzung und der Erarbeitung technischer Regelwerke

Der Bundesbauminister hat im Dezember 1984 in Bonn mit allen an der technischen Normung Beteiligten eine "Konferenz über technische Regeln im Bauwesen" abgehalten, die sich den Belangen des technischen Baunormenwesens, insbesondere in seinen Bezügen zu öffentlich-rechtlichen Anforderungen, gewidmet hat.

Das Ergebnis der Konferenz ist in 30 Empfehlungen zusammengefaßt worden. Diese Empfehlungen sind von der ARGEBAU unter der Federführung von Nordrhein-Westfalen weiterentwickelt worden.

Die ARGEBAU sieht unter dem Gesichtspunkt der Rechts und Verwaltungsvereinfachung ein Bedürfnis für eine wirksame Koordinierung der für das Baurecht und das Baunebenrecht zuständigen Ressorts des Bundes und der Länder nicht nur hinsichtlich der Rechtsetzung, sondern auch hinsichtlich der die Rechtsvorschriften ausfüllenden und ergänzenden

technischen Regeln.

Vorrangig kommt es darauf an, daß Bund und Länder ihre unterschiedlichen, zum Teil ressortspezifischen Auffassungen abstimmen, damit die staatliche Seite den regelsetzenden Institutionen nur mit einer Auffassung gegenübertritt.

Bund und Länder sollen das Deutsche Institut für Normung (DIN) auffordern, zur Straffung der Normen, unter Beschränkung auf wesentliche Normenaussagen ausgerichtet an den Mindestanforderungen, die Ansätze für ein neues Normenkonzept zügig zu verwirklichen.

Vor der Herausgabe einer Normenfassung sollte grundsätzlich auch eine Prüfung der durch den Regelungsinhalt beeinflussten Kosten erfolgen. Der jeweils kostengünstigsten Regelung ist Vorrang einzuräumen.

Die ARGEBAU hat daher angeregt, daß für die vorgeschlagene Abstimmung über Grundsatzfragen der Recht- und Regelungsetzung zwischen den für das Baurecht und Baunebenrecht zuständigen Ressorts des Bundes und der Länder ein ad-hoc-Gremium einberufen werden soll.

Der Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau hat diese Überlegungen der ARGEBAU übernommen und darauf aufbauend im März 1987 "Allgemeine Thesen zur Rechts- und Verwaltungsvereinfachung im Bauwesen" veröffentlicht.

Anstelle des ad-hoc-Gremiums schlägt der Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau ein ad-hoc-Verfahren vor, das je nach Fachthema die wechselnde Teilnahme von Vertretern der baufachlich

beteiligten Bundes- und Landesressorts vorsieht. Damit ist den Vorstellungen der ARGEBAU inhaltlich entsprochen worden.

#### 5.4 Bautechnik

##### 5.4.1 Allgemeines

Die ständige Fortentwicklung der Technik, die sich nachhaltig auch auf das Bauwesen auswirkt, zwingt den Staat, diese Entwicklung ständig zu beobachten, damit er seiner Verantwortung für die Gefahrenabwehr weiterhin gerecht werden kann. Darüber hinaus muß die staatliche Bauverwaltung für ihre Aufgaben im Bereich des Bauens den neuesten Stand der Technik kennen, unter ökonomischen, sozialen und ökologischen Kriterien bewerten und die Erkenntnisse in die Baupraxis umsetzen. Dies erfordert nach wie vor eine intensive, staatlich geförderte Bauforschung.

Hinzu kommen vermehrt auch Aufgaben hinsichtlich Instandsetzung und Substanzerhaltung bestehender Bauten, an denen aggressive Stoffe in den letzten Jahren nachhaltige Schäden verursacht haben. Dieser Aufgabenbereich erstreckt sich insbesondere auch auf den Denkmalschutz.

##### 5.4.2 Forschungsprogramm "Technik und Recht"

Im Rahmen dieser bautechnischen Forschung hat der MSWV einen Auftrag "Technik und Recht" erteilt, in dem insbesondere die Problemkreise

- Abgrenzung von Rechtsnormen und technischen Regelwerken

- die einzuhaltenden verfassungsrechtlichen Vorgaben
- mögliche rechtspolitische Gestaltungsfreiräume
- die rechtstechnisch und rechtspolitisch sinnvollen Kopplungsstrategien von Recht und technischen Regelwerken
- die Vereinheitlichung der gesetzlichen Bezugnahmen auf technische Standards
- die durch die Regelungstätigkeit der EG entstehenden Integrations- und Transformationszusammenhänge von nationaler und supranationaler Normung

schwerpunktmäßig analysiert werden.

Ein Zwischenbericht liegt inzwischen vor.

Die Ergebnisse dieses Forschungsvorhabens werden einfließen in den Bericht zur Technikbewertung und Technikkontrolle im Ressortbereich des MSWV.

#### 5.4.3 Überarbeitung der §§ 20 bis 24 MBO

Der Allgemeine Ausschuß der ARGEBAU hat eine Projektgruppe mit der Überarbeitung der §§ 20 bis 24 MBO beauftragt. Die §§ 20 bis 24 MBO regeln die Brauchbarkeitsnachweise für "neue" Baustoffe, Bauteile und Bauarten, die Prüfzeichenpflicht für besondere Baustoffe, Bauteile, und Einrichtungen sowie deren Überwachung. Grundlage der Überarbeitung ist die Überlegung, daß spezielle Brauchbarkeitsnachweise nur in dem Maße gefordert werden sollten, wie dies bei einer

Risikobetrachtung notwendig erscheint; der Begriff "neu" hat sich in der Vergangenheit nicht als hilfreich erwiesen.

Bei der Überarbeitung der §§ 20 ff MBO muß auch überlegt werden, wie in den Fällen, in denen hiernach ein Brauchbarkeitsnachweis unverzichtbar ist, dieser vereinfacht werden kann. Es bietet sich an, im verstärkten Maße lediglich Prüfzeugnisse anerkannter Prüfanstalten und Prüfstellen zu fordern und in bestimmten Fällen auf die bishervorgeschriebene Kombination von Fremd- und Eigenüberwachung zugunsten einer bloßen Eigenüberwachung zu verzichten.

Nach den ersten Beratungen der Projektgruppe zeichnet sich ab, daß Risikobetrachtungen sich in einem dem Gefahrenpotential angepaßten, abgestuften Nachweis- bzw. Überwachungssystem niederschlagen werden, ein Weg, der z.Zt. auch bei der der Harmonisierung im EG-Bereich dienenden "Rahmenrichtlinie Bauprodukte" beschriftet wird. Insoweit wird damit diese Harmonisierung in den Bundesländern bauordnungsrechtlich vorbereitet.

Auch die Vorschläge der Projektgruppe zum Fortfall der Unterscheidung zwischen allgemeiner bauaufsichtlicher Zulassung und Prüfzeichen - Zusammenführung im Brauchbarkeitsnachweis - sollen die Transparenz des Verfahrens verbessern und zu Vereinfachungen führen.

#### 5.5 Baunormung

1984 war von der ARGEBAU-Ministerkonferenz eine Bund Länder-Projektgruppe unter Beteiligung des Landes NRW eingerichtet worden, die den Auftrag hatte, die bauaufsichtlich relevanten Normen daraufhin zu untersuchen, inwieweit sie

kostentreibende Regelungsinhalte umfassen, bzw. ob und wie weit die Anforderungen abgebaut werden können.

Um die von der ARGEBAU angestrebten Ziele zur Verbesserung der Normungsarbeit

- Beschränkung der Regelung auf das notwendige Maß
- Zielsetzung von Normen bewußter herausstellen zu lassen und
- Lenkung der öffentlichen Diskussion speziell auf die Notwendigkeit der jeweiligen Norm

zu erreichen, hatte die Projektgruppe vorgeschlagen, daß sich die weiteren Initiativen der ARGEBAU im Bereich der Baunormen konzentrieren sollten auf:

- a) die generelle Stellungnahme zu allen Normungsvorhaben, einschließlich Änderungsvorhaben bestehender Normen
- b) die Mitarbeit in den betreffenden Arbeitsausschüssen des DIN e.V. und
- c) die abgestimmten Stellungnahmen zu den veröffentlichten und jeweils erscheinenden Normentwürfen.

Nachdem die Projektgruppe ihren ersten Auftrag ordnungsgemäß und fristgerecht erledigt hatte, bat die ARGEBAU die Projektgruppe beauftragt, nunmehr schwerpunktmäßig die haus- und betriebstechnischen Normen zu überprüfen und dabei auch die Unfallverhütungsvorschriften und Bestimmungen der Sachversicherer einzubeziehen.

Inzwischen wurde von der neu zusammengesetzten Projektgruppe unter Beteiligung des Landes Nordrhein-Westfalen in 6 Sitzungen von 600 technischen Regeln



489 beraten.

Zu 167 technischen Regeln wurden qualifizierte Änderungsempfehlungen erarbeitet.

30 technische Regeln waren für die Beratung unerheblich,

81 technische Regeln sind noch zu beraten.

In der ersten Hälfte 1988 ist mit einem Abschlußbericht der Projektgruppe zu rechnen.

## 5.6 Harmonisierung des Bauwesens in der EG

### 5.6.1 EG-Konzept

Die EG-Kommission hat dem "EG-Gipfel" am 28./ 29.6.1985 in Mailand ein Weißbuch "Vollendung des Binnenmarktes" vorgelegt, das zwar nicht verabschiedet wurde, jedoch in Zukunft als Grundlage weiterer Harmonisierungstätigkeiten betrachtet wird.

Das Weißbuch sieht die Vollendung des Binnenmarktes bis 1992 vor. Darin wird ausdrücklich unterstrichen, daß der große Binnenmarkt der Zwölfergemeinschaft mit 320 Millionen Menschen durch die Beseitigung nationaler technischer Hemmnisse seine wahre wirtschaftliche und industrielle Dimension erhält, weil dadurch die Produktion in kostengünstigen Serien und somit eine größere Wettbewerbsfähigkeit ermöglicht wird.

Die Kommission legt als Hauptstoßrichtung für die Beseitigung technischer Handelshemmnisse - ohne Unterschied für alle Industriebereiche - die

Anerkennung und Gleichwertigkeit nationaler Normen fest. Das ist jedoch wegen der unterschiedlichen Sicherheitssysteme im Baubereich nicht möglich.

Bund und Länder akzeptieren das Weißbuch als geeignete Arbeitsgrundlage, ohne jedoch die speziellen Anforderungen des Baubereichs auszuschließen. Hier muß noch stärker zum Ausdruck kommen, daß nur die Harmonisierung der Anforderungen an Bauprodukte zur Funktionsfähigkeit des gemeinsamen Marktes führen kann.

#### 5.6.2 Entwurf einer Richtlinie des EG-Rates betreffend "Bauprodukte"

Am 15. Januar 1987 hat die EG-Kommission dem Rat den Entwurf einer Richtlinie betreffend "Bauprodukte" unterbreitet.

Aufbauend auf der EntschlieÙung des Binnenmarktrates vom 7. Mai 1985 über "eine neue Konzeption auf dem Gebiet der technischen Harmonisierung und der Normung", dem Weißbuch "Vollendung des Binnenmarktes" vom 28./29.6.1985 sowie der Einheitlichen Europäischen Akte, die die Verwirklichung des Binnenmarktes bis 1992 vorsieht, enthält der Richtlinienentwurf die wesentlichen Elemente, die die ARGEBAU schon seit Jahren für eine EG-Regelung im Baubereich fordert. Dem Entwurf kann daher grundsätzlich zugestimmt werden.

Der freie Handel der Bauprodukte soll danach in erster Linie über europäische Normen sichergestellt werden, d.h. für jedes Produkt, das einer europäischen Norm entspricht, wird vermutet, daß es den allgemeinen Sicherheitsanforderungen der zugrundeliegenden Richtlinie und damit einem für

alle Mitgliedstaaten ausreichendem Sicherheitsniveau entspricht. In der Richtlinie selbst werden nur allgemein die Anforderungsbereiche festgelegt, aus denen Anforderungen an Bauprodukte gestellt werden können. Technische Detailregelungen werden der europäischen Normung überlassen, die aufgrund von Mandaten der Kommission tätig wird, in denen bestimmte Grundlagendokumente (z.B. Euro Codes aus dem Gebiet Standsicherheit, Klassifizierungen auf den Gebieten Brandschutz, Schallschutz usw.) vorgeschrieben werden. Für diejenigen Produkte, die nicht normungsfähig sind oder die nicht nach europäischen Normen beurteilt werden können, wird das Instrument einer europäischen technischen Zulassung geschaffen, die in etwa unserer allgemeinen bauaufsichtlichen Zulassung entspricht. Die ebenfalls vorgesehene Einbeziehung nationaler Normen als europäische Bezugsdokumente wird für den Baubereich wegen der erheblichen Unterschiede der nationalen Sicherheitssysteme kaum eine Rolle spielen. Der Richtlinienentwurf enthält darüber hinaus eine Regelung für ein recht kompliziertes Zertifizierungs- und Überwachungssystem. Für die Zeit, in der europäische Normen für Bauprodukte, die an sich normungsfähig wären, in noch nicht ausreichender Zahl vorhanden sind, sieht der Richtlinienvorschlag ein System gegenseitiger Anerkennung von Prüfstellen und Prüfergebnissen vor. Grundsätzlich geht der Richtlinienvorschlag zunächst vom Prinzip der optionellen Harmonisierung aus, d.h. die Mitgliedstaaten sind nicht verpflichtet, die nationalen Normen durch die europäischen Normen zu ersetzen, sondern ein nach europäischer Norm produziertes EG-Produkt muß nur in allen Mitgliedstaaten frei gehandelt und verwendet werden können. Der Bundesrat hat in seiner 577. Sitzung am 5. Juni 1987 den Richtlinienentwurf im Grundsatz begrüßt.

Gleichzeitig hat er die Bundesregierung gebeten, in den weiteren Beratungen auf eine gründliche Überarbeitung und Verbesserung des Entwurfs hinzuwirken. Dafür hat er eigene Vorschläge, die in der ARGEBAU erarbeitet worden sind, eingebracht. Der Bundesrat hält insbesondere die vorgesehene Umsetzungsfrist zum 1.1.1989 für zu kurz.

In Anbetracht der notwendigen Abstimmung zwischen den Ländern besteht er auf einer Umsetzungsfrist von drei bis vier Jahren.

### 5.6.3 Harmonisierung der Standsicherheitsanforderungen - Eurocodes -

Die Eurocodes beziehen sich auf den Entwurf, die Bemessung und die Ausführung von Ingenieurbauwerken und sind wesentliche Grundlage der für die Realisierung des EG-Binnenmarktes erforderlichen Harmonisierung bautechnischer Regelwerke.

Das Programm, das zur Zeit fertiggestellt wird, sieht acht Eurocodes vor, deren Bestimmungen die Sicherheit, die Gebrauchsfähigkeit und die Dauerhaftigkeit der verschiedenen Bauarten und Baustoffe betreffen.

Dabei geht es um folgende Regelwerke:

- EC 1 : Einheitliche Regeln für die verschiedenen Bauarten und Baustoffe
- EC 2 : Betonbauwerke
- EC 3 : Stahlbauwerke
- EC 4 : Verbundkonstruktionen aus Stahl und Beton

- EC 5 : Bauwerke aus Holz
- EC 6 : Mauerwerksbauten
- EC 7 : Gründungen
- EC 8 : Bauwerke in Erdbebengebieten

Die Eurocodes EC 1, EC 2, EC 3 und EC 8 sind 1984 als technische Berichte veröffentlicht und den Mitgliedsländern zur Stellungnahme zugeleitet worden.

Die daraufhin eingegangenen sehr umfangreichen Änderungsvorschläge werden z.Zt in Arbeitsgruppen beraten und ausgewertet; deutscherseits ist eine intensive Mitarbeit sichergestellt zugleich mit dem Ziel, den Umstellungsprozeß zu erleichtern. Einige der sog. Eurocodes sollen bis Mitte 1988 fertiggestellt werden.

## 5.7 Hinweise auf spezielle, aktuelle bautechnische Aufgaben

### 5.7.1 Schallschutz

Nach mehrjährigen Beratungen und nach intensiver Ursachenforschung treten neue Schallschutzbestimmungen für den Hochbau in Form der Norm DIN 4109 in Kraft, die dem Stand der Technik und dem Bedürfnis der Bevölkerung folgend neue, bauaufsichtlich relevante Mindestwerte festlegt. Eine besondere Bedeutung kommt auch dem Schutz vor Außenlärm zu, soweit dieser noch nicht durch gesetzliche Regelungen erfaßt wird.

### 5.7.2 Energiegewinnung durch Windkraftanlagen

In Nordrhein-Westfalen werden z.Zt. mit Zustimmung der obersten Bauaufsichtsbehörde die ersten Windkraftanlagen zur Stromerzeugung aufgestellt. Bei diesen neuartigen Bauwerken treten schwer erfaßbare Beanspruchungen, insbesondere bei den Rotorblättern aus glasfaserverstärktem, ungesättigten Polyesterharz auf.

Bei allen Überlegungen und Schritten hinsichtlich einer Baugenehmigung für diese Windkraftanlagen stehen im Vordergrund

die beschleunigte Abwicklung des Nachweisverfahrens, die Auswertung von Erfahrungen mit bereits errichteten Anlagen in anderen Ländern der Bundesrepublik, Abschätzung und Eingrenzung aller möglichen Sicherheitsrisiken.

Erschwernisse liegen hierbei auch darin, daß sich Bauweise, Leistung und Abmessungen entwicklungsbedingt häufig von Anlage zu Anlage unterscheiden und Erfahrungen insoweit nur bedingt übertragen werden können.

### 5.7.3 Neuartige Entwicklungen im Spannbeton

Ein besonderes Beispiel einer Innovation im Bereich des Bauwesens, an der der MSWV im Rahmen einer bauaufsichtlichen Zustimmung mitgewirkt hat, ist ein neu entwickelter Verbundwerkstoff. Dieser besteht aus einzelnen, sehr feinen Glasfasern, die in einer Kunstharzmatrix eingebettet und als Spannglieder weltweit erstmalig in der Straßenbrücke Ulenbergstraße in Düsseldorf angewendet wurden, und zwar mit dem Ziel, die Dauerhaftigkeit im Spannbeton dadurch zu verbessern, daß Spannglieder aus

Stahl durch solche aus Glasfasern mit Kunstharz ersetzt werden. Mit der Zustimmung im Einzelfall gab das MSWV damit ein Beispiel für eine zukunftsorientierte, der bautechnischen Weiterentwicklung dienenden Zusammenarbeit zwischen Industrie, der das Projekt begleitenden Wissenschaft und Bauaufsichtsbehörden.

Im Zusammenhang mit der Entwicklung dieses Verbundwerkstoffes wird bei der Spannbetonbrücke Ulenbergstraße die Anwendung von Lichtwellenmeßverfahren für die ständige Kontrolle der Spannglieder erstmals erprobt. Hiermit werden Möglichkeiten aufgezeigt, kontinuierlich und zuverlässig Aufschluß über den Zustand der Tragfähigkeit eines Bauteils zu gewinnen (Verwendung "intelligenter Spannglieder"). Das Bauwerk hat in der Fachwelt große Beachtung gefunden.

## 6. Staatshochbau

Staatliches Bauen steht in der Kontinuität der Anpassung und politischen Umsteuerung. Das "Unternehmen Staatshochbau" hat sich der externen Aufgabenkritik gestellt und darauf abgestützt seine Organisation optimiert, die Personalstruktur gestrafft, das Planungsinstrumentarium von der politisch bestimmten Priorität künftigen Bauens bis zur Termin- und Kostenkontrolle neu geordnet und so die Anpassung an die geänderten haushaltspolitischen Rahmenbedingungen der staats-eigenen Investitionspolitik vollzogen.

Die damit verbesserten Grundlagen für Rationalität und Sparsamkeit bleiben in der Kontinuität der politischen Umsteuerung vom Neubau zur Bestandspflege und Modernisierung verbunden mit der Vorbildfunktion in der Qualität und den Inhalten staatlichen Bauens. Das Ziel "lieber gut als zu billig" bestimmt nicht nur die umweltpolitische Verantwortung der staatlichen Bauverwaltung, der ökologischen Erneuerung sichtbaren Ausdruck zu verleihen und Maßstäbe zu setzen. Die Umstrukturierung des Bauhaushalts vom Neubau zur Pflege des Bestandes ist eingebunden vor allem auch in den Rahmen der behutsamen Stadterneuerung. Bestandspflege durch Bauunterhaltung, Sanierung und Erneuerung sind politische Aufgaben mit steigendem finanzwirtschaftlichem Gewicht vor allem für Kliniken, Justizvollzugsanstalten und Denkmäler. Das Ziel der Bedarfs-



planung im Bestand, der Funktionssicherung und der Wahrung des Kulturgutes bleibt dabei bestimmt von dem unverzichtbaren Anspruch auf die architektonische Qualität staatlicher Bauten im stadträumlichen Zusammenhang.

#### 6.1 Strukturwandel des Bauhaushalts

Insgesamt sieht der Haushaltsentwurf 1988 für Baumaßnahmen und Bauunterhaltung einen Haushaltsansatz von rd. 833,1 Mio. DM vor. Demgegenüber standen im Haushaltsjahr 1987 lediglich Mittel in Höhe von insgesamt rd. 755,0 Mio. DM zur Verfügung.

Die Ausdehnung des Haushaltsvolumens ist Ausdruck des Wandels vom Neubau zur Bestandspflege. Denn im Entwurf des Haushaltsplans 1988 sind die Bauunterhaltungsmittel um 129 Mio. DM auf nunmehr 310 Mio. DM aufgestockt. Dem standen Anfang der 80er Jahre 54 Mio. DM gegenüber. Das kennzeichnet die politische Priorität der Bauunterhaltung.

Der Haushaltsansatz für kleine Baumaßnahmen entspricht mit 41,5 Mio. DM dem Haushaltsansatz 1987.

Die Großen Baumaßnahmen umfassen zwei Programmbereiche, erstens die ausschließlich im Landeshaushalt und zweitens die zur Hälfte vom Bund mitfinanzierten Maßnahmen des Klinik- und Hochschulbaues. Von den 478,3 Mio. DM entfallen 1988 auf das Landesbauprogramm rd. 251,4 Mio. DM und auf das Klinik- und Hochschulbauprogramm rd. 226,9 Mio. DM.

Die Landesregierung ist im Rahmen der Haushaltskonsolidierung von dem Grundsatz ausgegangen, daß begonnene Große Baumaßnahmen fertiggestellt und neue Bauten nur in politisch vorgeordneter Rangfolge und nur dann begonnen werden, wenn der nachgewiesene Bedarf nicht im Bestand durch Sanierung gedeckt werden kann.

Der für 1988 vorgesehene Haushaltsansatz für Große Baumaßnahmen ist mit 478,3 Mio. DM gegenüber 486 Mio. DM im Haushaltsjahr 1987 leicht rückläufig. Insgesamt zeigt der Haushaltsansatz für Große Baumaßnahmen zwar eine Verstetigung. Doch bestimmt die konzeptionelle Umsteuerung auch den künftigen Gestaltungsinhalt der Großen Baumaßnahmen. Zunehmend sind dies nämlich Ersatzbauten, Erneuerungsmaßnahmen und Sanierungen.

Die Staatshochbauverwaltung hat in dieser Zielsetzung entsprechend einem Auftrag der Landesregierung für die Hochschulen des Landes und insbesondere für die Universitätskliniken den Bedarf an Erneuerungs- und Ersatzmaßnahmen fortgeschrieben und aktualisiert. Der Bedarf der über die bereits in den Rahmenplan nach dem Hochschulbauförderungsgesetz aufgenommenen oder zur Aufnahme angemeldeten Maßnahmen hinaus beträgt nach dieser Erhebung und baufachlichen Einschätzung bei den Medizinischen Einrichtungen der Universitäten des Landes in Bonn - Münster - Köln - Düsseldorf - Essen - rd. 630 Mio. DM.

Zu den genannten Bedarfszahlen tritt die Ausstattung, die sich nach Art und Umfang nach der konkreten Maßnahme richtet.

Ziel der Landesregierung ist es, die notwendigen baulichen Erneuerungen im Rahmen der jährlich aufzustellenden Haushalte und der mittelfristigen Finanzplanung sowie der Rahmenplanung nach dem Hochschulbauförderungsgesetz durchzuführen. Angesichts der finanzwirtschaftlichen Situation ist dabei eine strenge Prioritätensetzung erforderlich.

Im Landesbauprogramm läßt die Staatshochbauverwaltung gegenwärtig den Sanierungs- und Erneuerungsbedarf bei den Gerichts- und Polizeibauten untersuchen, um auch in diesem Bereich den Vorrang der Bestandspflege zu sichern.

Die traditionelle haushaltsrechtliche Grenzlinie zwischen klassischer Bauunterhaltung, Kleinen Baumaßnahmen und Großen Baumaßnahmen entwickelt sich zu einem breiten Sanierungs- und Erneuerungskorridor, der auch dazu zwingt, die bisherige Personallinie auf der Grundlage des WIBERA-Gutachtens aufgabenkritisch fortzuschreiben. Denn anders als Neubauten sind Sanierungen im Bestand und Erneuerungen in städtebaulich gewachsenem Umfeld personalintensivere Aufgaben mit höheren Ansprüchen an handwerkliche Qualität und finanzwirtschaftliche Ablaufpräzision.

## 6.2 Ökologisches Bauen und Umweltschutz

In der Konzentration des staatlichen Bauens auf Instandsetzung, Modernisierung, Sanierung und sinnvolle Erneuerung oder Ergänzung vorhandener Bauten im stadträumlichen Zusammenhang sind Stadtökologie und Umweltschutz richtungsweisende Verpflichtung. Dies beginnt in der Standortplanung und der Ausschreibung, bezieht sich auf die Wahl der Baumaterialien und die Modernisierung der Haustechnik und findet seine Abrundung in der Gestaltung der Außenanlagen und Freiflächen.

Ökologie und Umweltschutz bedeutet für die Staatshochbauverwaltung nicht nur die Einhaltung gesetzlicher Bestimmungen im Bausehen zu beachten. Vielmehr geht es auch darum, durch neue gestaltende Regelungen zur Verbesserung des Umweltschutzes beizutragen.

Zur Zeit bereitet deshalb das Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr im Einvernehmen mit dem Finanzminister und dem Minister für Umwelt, Raumordnung und Landwirtschaft einen Runderlaß "Berücksichtigung des Umweltschutzes bei der Durchführung von Bauaufgaben des Landes im Bereich der Staatshochbauverwaltung und der Finanzbauverwaltung" vor.

Durch diesen Runderlaß soll den Dienststellen der Staatshochbau- und Finanzbauverwaltung vorgeschrieben werden, im Hochbau des Landes

die Anforderungen der Umweltvorsorge und des Umweltschutzes bei der Feststellung des Baubedarfs, der Aufstellung des Bauprogramms, der Planung und Ausführung von Bauaufgaben verstärkt zu berücksichtigen und auf die Verwendung umweltfreundlicher Baustoffe und Bauteile sowie auf die umweltfreundliche Ausführung von Bauleistungen zu achten. Der Runderlaß sieht für alle Bauplanungen eine Prüfung der Umwelterheblichkeit und - gegebenenfalls - der Umweltverträglichkeit vor. Ferner wird auf die Bedeutung der energiewirtschaftlichen, biologischen und ökologischen Gesichtspunkte bei der Planung hingewiesen. Vergaberechtliche Regelungen sprechen die Umsetzung der Umweltschutzanforderungen in die Leistungsbeschreibung, umweltfreundliche und umweltschädliche Produkte, Nebenangebote und die Berücksichtigung der Umweltschutzgesichtspunkte bei der Wertung der Angebote an.

Die in der Einführung in den Haushalt 1987 (Landtagsvorlage 10/614 - Seiten 196, 197 -) angesprochenen Maßnahmen wie

- Umwandlung von Stellplätzen in Grünanlagen,
- Emissionsminderung bei landeseigenen Feuerungsanlagen,
- Austausch umweltgefährdender Betriebsmittel

werden fortgesetzt.

An der Technischen Hochschule Aachen und der Gesamthochschule Essen werden die ersten Stellflächen mit Einsparungen von ca. 20 % hergestellt. Die so gewonnenen Flächen werden begrünt.

Die Maßnahmen zur Emissionsminderung landeseigener Feuerungsanlagen werden aufgrund der bisherigen Erkenntnisse gezielt auf ältere Feuerungsanlagen ausgedehnt. Für notwendige Emissionsminderungsmaßnahmen werden Haushaltsmittel aus dem Bauunterhaltungsfonds bereitgehalten.

Im Herbst 1987 wird erstmals in der Bundesrepublik Deutschland die druckaufgeladene Wirbelschichtfeuerung beim Heizkraftwerk der Technischen Hochschule Aachen zur Versorgung der Hochschule eingesetzt werden. Dieses Forschungsprojekt dient dem umweltverträglichen Einsatz von Kohle.

Der Austausch PCB-haltiger Kühlmittel gegen andere, nicht umweltgefährdende Stoffe wird fortgesetzt.

## 6.3 Bauunterhaltung

### 6.3.1 Bedarfsermittlung

Die Staatshochbauverwaltung betreut mehr als 8.000

- landeseigene Gebäude,
- Patronate,
- Anmietungen

mit einem Liegenschaftsvermögen von 15,7 Mrd. DM.

Die Grundsätze der Bedarfsermittlung für Bauunterhaltungsmaßnahmen haben sich gegenüber den Vorjahren nicht geändert. Der Bauunterhaltungsbedarf wird auf der Grundlage der RL Bau durch jährliche Baubegehungen festgestellt. Die Erhaltung und Modernisierung der baulichen Anlagen erfolgt nach den Kriterien der Mietwerterhaltung. Dadurch wird eine wirtschaftliche, den neuzeitlichen Anforderungen angepaßte Nutzung sichergestellt.

In der Einführung zum Haushalt 1987 (Landtagsvorlage 10/614 - Seite 193 -) wurde angekündigt, die Frage künftiger Instandhaltungsstrategien wissenschaftlich untersuchen zu lassen. Der Forschungsauftrag zu dem Thema "Instandhaltungsmodell für

Liegenschaften des Landes NW" ist vergeben worden. Das Gutachten soll bis zum Ende des Jahres 1987 vorliegen.

### 6.3.2 Programm 1988

Im Haushaltsplan 1988 ist ein Ansatz von 310 Mio. DM für die Durchführung von Bauunterhaltungsarbeiten durch die Staatshochbauverwaltung veranschlagt.

Die nicht planbaren Reparaturen und die planbaren wiederkehrenden Schutz- und Ersatzmaßnahmen werden durch Bereitstellung einer Pauschale in Höhe von 130 Mio. DM finanziert. Der größere Teil dient der Grundinstandsetzung und wird maßnahmenbezogen eingesetzt. Im Rahmen dieser Arbeiten werden:

- öffentlich-rechtliche Auflagen erfüllt,
- technische Anlagen den geänderten Vorschriften angepaßt,
- Bauschäden beseitigt,
- Verbesserungen durchgeführt,
- Zugänge, Aufzüge und Toiletten für Behinderte geschaffen,
- umweltschädliche Belastungen abgebaut,
- denkmalwerte Gebäude restauriert und konserviert.

Durch die Erhöhung der Bauunterhaltungsmittel wird es möglich sein, das in den vergangenen



Jahren bereits begonnene und in der Einführung zum Haushalt 1987 vorgestellte Schwerpunktprogramm

- Grundinstandsetzung von Klinikgebäuden,
- Instandhaltung landeseigener Denkmäler und Patronate sowie
- Instandsetzung von Justizvollzugsanstalten

beschleunigt durchzuführen.

Die Verbesserung der baulichen Bedingungen für Behinderte, der Schutz der Umwelt, die Begrünung und Schaffung von Lebensraum für die Kleintierwelt bestimmen im Übrigen die Prioritätensetzung für Planung und Durchführung aller Bauunterhaltungsarbeiten.

### 6.3.3 Energieeinsparung

Das Energiesparprogramm für landeseigene Liegenschaften läuft 1988 aus. Vorgesehen ist im Haushaltsjahr 1988 noch ein Haushaltsansatz von 3,3 Mio. DM. Bis Ende 1988 werden für gezielte Baumaßnahmen und technische Verbesserungen auf dem Gebiet der Energieeinsparung ca. 315 Mio. DM verausgabt sein. Soweit in Zukunft Energiesparmaßnahmen im baulichen und technischen Bereich erforderlich sind, werden diese im Rahmen der Bauunterhaltung durchgeführt werden.

Obwohl das Energiesparprogramm im investiven Bereich als Sonderprogramm nicht fortgesetzt wird, bleibt die Energieeinsparung weiterhin eine Daueraufgabe der gesamten Landesverwal-

tung. Sie ist - dies hat auch die Vergangenheit gezeigt - nicht nur durch Investitionen in öffentlichen Bauten sachgerecht zu verwirklichen, vielmehr kommt es auch auf eine gezielte Schulung des vor Ort tätigen Bedienungspersonals an. Deshalb wird der Einsatz der flächendeckend tätigen Betriebsüberwachungsgruppen kontinuierlich fortgesetzt.

#### 6.4 Staatliche Denkmäler

Die Bedeutung der Instandhaltung landeseigener Denkmäler und Patronate ist in der Einführung in den Haushalt 1986 ausdrücklich hervorgehoben worden. Die traditionelle Aufgabe der Denkmalpflege wird auch 1988 wieder sach- und fachgerecht wahrgenommen werden. Neben den allgemeinen Bauunterhaltungsmitteln stehen hierfür noch die in mehreren Einzelplänen selbständig veranschlagten Ansätze für Maßnahmen an besonders bedeutenden landeseigenen Denkmälern in Höhe von 8 Mio. DM zur Verfügung.

Insgesamt werden 1988 für die staatliche Denkmalpflege rd. 35,0 Mio. DM bereitgestellt.

Gleiches gilt auch für die dem Land obliegende Baulast der Patronatsbauten. Dabei handelt es sich insbesondere um Kirchen, dazugehörige Pfarrhäuser und Wirtschaftsgebäude. Das Land behandelt die Patronate im Rahmen der übernommenen Verpflichtung wie landeseigene Bauten und hält 1988 insgesamt rd. 4,9 Mio. DM für die Unterhaltung, Pflege und Modernisierung vor.

## 6.5 Organisation und Verwaltung

### 6.5.1 Organisation

Im Rahmen der Haushaltsberatungen 1987 war angekündigt (Einführung in den Haushalt 1987 - Landtagsvorlage 10/614 auf Seite 199), bis zum Ende des Jahres 1987 nochmals zu überprüfen, ob die aufgrund der Verordnung über Sitze und Bezirke der Staatshochbauämter zum 01.07.1987 vorgesehene Zusammenlegung der Universitäts- und Regionalbauämter in Düsseldorf, Köln und Münster zu vollziehen sei.

Aufgrund des Ergebnisses dieser Überprüfung hat die Landesregierung nach Anhörung des Ausschusses für Städtebau und Wohnungswesen mit Verordnung vom 02.06.1987 (GV. NW. S. 200) beschlossen, von der vorgesehenen Ämterzusammenlegung Abstand zu nehmen. Bestimmend für die Entscheidung der Landesregierung war die Tatsache, daß sich an den drei Standorten der Aufgabenumfang der Staatshochbauverwaltung wesentlich günstiger entwickelt hat, als es bei der Beschlußfassung über die Rechtsverordnung im Jahre 1984 vorauszusehen war.

### 6.5.2 Maßnahmen zur Verwaltungsvereinfachung

Einer Empfehlung des WIBERA-Gutachtens zur

Wirtschaftlichkeit und Organisation der Staatshochbauverwaltung entsprechend ist aus Gründen der Verwaltungsvereinfachung die Wertgrenze zwischen Kleinen und Großen Baumaßnahmen zwischenzeitlich geändert worden.

Nach den Richtlinien für die Durchführung von Bauaufgaben des Landes (RLBau NW) gilt bei Kleinen Baumaßnahmen ein vereinfachtes (zweistufiges) Verwaltungsverfahren (gegenüber einem dreistufigen Verfahren bei Großen Baumaßnahmen). Auf der Grundlage des WIBERA-Gutachtens hatte das MSWV zunächst vorgesehen, die Wertgrenze von derzeit 500.000 DM auf 1 Mio. DM anzuheben. Gegen diese von allen Ressorts mitgetragene Lösung hatte der Landesrechnungshof Bedenken geäußert, weil damit die Einheitlichkeit zwischen Bund (der eine Anhebung der Wertgrenze lediglich auf 750.000 DM inzwischen vollzogen hat) und dem Land NRW aufgegeben würde. Um eine mit dem LRH einvernehmlich abgestimmte Lösung zu erzielen, hat MSWV durch Änderung der RLBau mit Wirkung vom 1. Januar 1988 die Wertgrenze ebenfalls auf 750.000 DM angehoben.

### 6.5.3 Abwicklung des Klinikums Aachen

Die nach Inbetriebnahme des Klinikums Aachen im Januar 1985 gesammelten Erfahrungen belegen, daß sich der Mitteleinsatz und die große Kraftanstrengung aller Beteiligten gelohnt haben. Exemplarisch zeigt sich dies

an dem überdurchschnittlich hohen Auslastungsgrad der Betten, der 1986 83,5 % betrug. Für 1987 zeichnet sich noch eine Steigerung ab.

Zum Sachstand der in der Einführung in den Haushalt 1986 erläuterten drei Schwerpunkte ist auszuführen:

- Abrechnung des Klinikums Aachen

Die seit dem Haushaltsjahr 1984 unverändert veranschlagten Gesamtkosten sind inzwischen zu rund 98 % abgerechnet. Damit ist die zeitnahe Abrechnung weitgehend erreicht.

Der Staatshochbauverwaltung ist es unter Beteiligung des Landesrechnungshofes gelungen, weitere streitige Rechtsverhältnisse außergerichtlich zu regeln. Bei diesen Vergleichen hat sich das Land seine Rechte gegenüber dem Baubetreuer jeweils vorbehalten.

Damit ist die erste Stufe des von der Landesregierung gebilligten Zwei-Stufen-Konzepts (vgl. Einführung in den Haushalt 1987, S. 201) im wesentlichen abgeschlossen.

Offen sind noch im Bereich der Investitionskosten streitige Forderungen der Arbeitsgemeinschaften Heizung und Sanitär sowie einige klageweise geltend gemachte Unternehmerforderungen.

Bei den streitigen Forderungen der Arbeits-

gemeinschaften Heizung und Sanitär entscheidet es sich kurzfristig, ob außergerichtliche Regelungen zu erzielen sind oder ob die Firmen den Klageweg beschreiten. Danach kann das Verfahren der Bundesmitfinanzierung zügig weitergeführt werden.

- Wahrung der Position des Landes

Bei diesem weiteren Schwerpunkt geht es jetzt im wesentlichen um die Auseinandersetzung zwischen Land und Baubetreuer. Hier stehen sich nach wie vor in nicht unerheblicher Größenordnung Honorarforderungen des Baubetreibers und Gegenforderungen des Landes streitig gegenüber.

In Fortführung ihres Beschlusses vom 18.06.1985 hat die Landesregierung den MSWV am 09.06.1987 beauftragt, unter Beteiligung des MWF, des FM und des LRH Verhandlungen mit dem Ziel einer außergerichtlichen Regelung des streitigen Rechtsverhältnisses Land - Baubetreuer aufzunehmen.

Im Rahmen der inzwischen aufgenommenen Verhandlungen wird auch untersucht, ob in dem Rechtsstreit des Baubetreibers mit dem von ihm als Erfüllungsgehilfe eingesetzten Architektenbüro die Möglichkeit einer gütlichen Einigung besteht. Das Land hat ein Interesse an der Regelung dieses Rechtsstreites, weil erst nach seiner Klärung das streitige Rechtsverhältnis Land - Baubetreuer abschließend geregelt werden kann. Erst dann kann die Abrechnung der restlichen Baunebenkosten

abgeschlossen werden.

- Verbesserungsmöglichkeiten der Betriebsführung unter Berücksichtigung der bisherigen Betriebserfahrungen

In Übereinstimmung mit den entsprechenden Empfehlungen des Wissenschaftsrates sind beim Klinikum Aachen Forschung, Lehre, Ausbildung und Krankenversorgung "unter einem Dach" vereint.

Die Verwirklichung dieses neuartigen Konzeptes bedingte ein Gebäude von außergewöhnlicher Größe und Komplexität. Den damit zwangsläufig verbundenen Problemen technischer und organisatorischer Art hat die Landesregierung schon während der Projektabwicklung durch ein im Vergleich zu anderen Bauvorhaben überdurchschnittlich dichtes Netz an Aufsichts-, Überwachungs- und Prüfungsmaßnahmen Rechnung getragen.

Nach erfolgreicher Inbetriebnahme des Klinikums Aachen mißt die Landesregierung der sicheren und reibungslosen Betriebsführung des Klinikums im Interesse der Kranken sowie der dort tätigen Menschen besondere Bedeutung bei. Ergänzend zu den bisherigen Kontrollen hat die Landesregierung deshalb nach beschränkter Ausschreibung bei der Firma Gruenberg & Partner AG, Zürich, zwei Gutachten in Auftrag gegeben (vgl. Einführung in den Haushalt 1986, S. 230 sowie Einführung in den Haushalt 1987, S. 202, 203):

- Gutachten über die potentiellen technischen Defizite grundsätzlicher Art im Bereich der gesamten Haustechnik des Klinikums Aachen sowie Darstellung von Lösungswegen (Technikgutachten) sowie
- Organisations- und Managementgutachten zur künftigen Zusammenarbeit zwischen Staatlicher Bauverwaltung und Klinikverwaltung bei der Betriebsführung des Klinikums Aachen (Organisationsgutachten).

Mit allen seit Projektbeginn durchgeführten Maßnahmen haben Staatshochbauverwaltung und Klinikverwaltung Vorsorge für den einwandfreien Betrieb des Klinikums Aachen getroffen.

Die beiden Gutachten liegen inzwischen vor. Wie in der Einführung in den Haushalt 1987 zugesagt, werden sie nach ihrer Auswertung dem Landtag in Kürze zugeleitet.