



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



Am.

ARCHIV
des Landtags Nordrhein-Westfalen

LEIH Exemplar

Einführung in den Haushalt 1986 - Einzelplan 11 -

durch
den Minister
für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr

am 15.1.1986 im Kulturausschuß, am 16.1.1986
im Verkehrsausschuß und am 22.1.1986 im Aus-
schuß für Städtebau und Wohnungswesen



GLIEDERUNGPolitik des sozialen und ökologischenUmbaus der Industriegesellschaft

	Seite
<u>Auftrag des Ministeriums für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr</u>	1
0. <u>Grundlegende Aspekte der Landesentwicklung</u>	5
0.1 <u>Infrastrukturbestand</u>	5
0.1.1 Straßen	7
0.1.2 Wohnen	8
0.1.3 Soziale Infrastruktur	12
0.2 <u>Aspekte der künftigen Entwicklung und neue Bedarfe</u>	14
0.2.1 Wachstum und Verteilung	14
0.2.2 Technologische Veränderungen	18
0.2.3 Ökologische Veränderungen	20
0.3 <u>Allgemeine Freizeitpolitik</u>	23
0.4 <u>Verbesserung der politischen Entscheidungsgrundlagen</u>	27
1. <u>Stadtentwicklung</u>	40
1.1 <u>Kontinuierliche Stadterneuerung</u>	49
1.1.1 Förderung der Stadterneuerung	49
1.1.1.1 Haushalt 1986	52
1.1.1.2 Bewilligungsrahmen	53
1.1.1.3 Stadterneuerungsprogramm 1986 mit Bundesfinanzhilfen	54
1.1.1.4 Mittelfristiges Stadterneuerungsprogramm	59
1.1.1.5 Stadterneuerungsgebiete	60
1.1.2 Bauplanungsrecht	61
1.1.2.1 Hilfen zum Vollzug	61

	Seite
1.1.2.2 "Baugesetzbuch"	63
1.1.3 Stadtökologie	64
1.1.3.1 Freiraumschutz	65
1.1.3.2 Ökologisches Bauen	66
1.2 <u>Die Umgestaltung des innerörtlichen Straßennetzes für mehr Verkehrsberuhigung und Verkehrssicherheit</u>	67
1.2.1 Verkehrsberuhigung	67
1.2.2 Kommunalen Radwegebau	69
1.2.3 Kommunalen Straßenbau	70
1.2.3.1 Förderung	70
1.2.3.2 Empfehlungen für den Ausbau von Erschließungsstraßen	71
1.3 <u>Die Verbesserung des Wohnumfeldes durch Gestaltung und Begrünung von Straßen, Höfen, Plätzen und Fassaden</u>	71
1.3.1 Straßenraum und Plätze	71
1.3.2 Stellplätze	72
1.3.3 Gestaltung von Höfen und Fassaden	73
1.3.4 Öffentliche Grünflächen	74
1.4 <u>Die Erhaltung und die Modernisierung von preiswerten Wohnungen</u>	75
1.5 <u>Verbesserung der Angebote für soziale Kontakte und kulturelle Betätigung</u>	78
1.6 <u>Denkmalschutz und Denkmalpflege</u>	80
1.6.1 Stadterneuerung und Denkmalschutz	80
1.6.2 Unterschützstellung der Baudenkmäler	80

	Seite	
1.6.3	Inventarisierung	81
1.6.4	Schutz der Bodendenkmäler	82
1.6.5	Baudenkmäler	83
1.6.6	Industriemuseen	85
1.6.7	Herausragende Vorhaben der Denkmalpflege	86
1.6.8	Nutzung der Baudenkmäler	88
1.6.9	Steinzerfall	88
1.7	<u>Gewerbe und Industrie in der Stadtentwicklung</u>	90
1.7.1	Erschließung von Gewerbe- und Industriegebieten	90
1.7.2	Grundstücksfonds	93
1.7.2.1	Zielsetzung	93
1.7.2.2	Erfahrungen mit der Bewirtschaftung	95
1.7.3	Kleinteiliges Flächenrecycling	100
1.7.4	Standortsicherung wohnumfeldbelastender Betriebe in Gemengelagen	101
1.7.4.1	Problemstellung	101
1.7.4.2	Lösungsansätze	104
1.7.5	Einkaufszentren und großflächige Einzelhandelsbetriebe	106

	Seite
2. <u>Verkehr: Vorrang für den öffentlichen Personennahverkehr</u>	108
2.1 <u>Ordnungspolitik</u>	110
2.2 <u>Eisenbahnen und Binnenschifffahrt</u>	111
2.2.1 Deutsche Bundesbahn	111
2.2.2 Nichtbundeseigene Eisenbahn	112
2.2.3 Binnenwasserstraßen	113
2.3 <u>Öffentlicher Personennahverkehr</u>	114
2.3.1 Vorrangpolitik	114
2.3.2 S-Bahn-Bau	114
2.3.3 Stadtbahnbau	117
2.3.4 Beschleunigungsmaßnahmen	118
2.3.5 Park-and-Ride	118
2.3.6 Förderung der Verkehrsunternehmen	119
2.3.7 Kooperation der Verkehrsunternehmen	121
3. <u>Straßenverkehr</u>	128
3.1 <u>Straßenbau</u>	130
3.1.1 Handlungsschwerpunkte	130
3.1.2 Bundesfernstraßen	131
3.1.3 Landesstraßen	132
3.1.3.1 Landesstraßenbedarfsplan	132
3.1.3.2 Landesstraßenbau 1986	132
3.2 <u>Verkehrssicherheit</u>	134
3.2.1 Unfallentwicklung	134
3.2.2 Die Umsetzung des Verkehrssicherheitsprogramms NRW 1984	135

2364 - V

	Seite	
3.2.3	Verkehrsaufklärung	138
3.2.4	Örtliche Verkehrssicherheitsaktionen	139
3.2.5	Verkehrsberuhigung	140
3.2.6	Radverkehr	144
3.2.7	Tempolimit aus Gründen der Verkehrssicherheit	146
3.2.8	Gefahrentransporte	148
3.3	<u>Umweltschutz und Verkehr</u>	150
3.3.1	Flächenverbrauch	151
3.3.2	Luftverschmutzung	153
3.3.3	Lärm	155
4.	<u>Entwicklung des Wohnungswesens</u>	158
4.1	<u>Sicherung tragbarer Wohnkostenbelastung</u>	162
4.1.1	Wohngeld	162
4.1.2	Soziales Mietrecht	164
4.1.3	Maßnahmen zur Beeinflussung der Wohnkostenbelastung bei geförderten Wohnungen	165
4.1.3.1	Höchstdurchschnittsmiete bei Neubauförderung und Modernisierung	166
4.1.3.2	Streckungsförderung	167
4.1.3.3	Härteausgleich 1983/87	168
4.1.3.4	Aufwendungsdarlehen, Verzicht auf Zinsen und Tilgungen	169
4.1.3.5	Mietverbilligung in Köln-Chorweiler und Dorsten-Wulfen	169
4.1.4	Fehlbelegerabgabe	175
4.1.5	Verordnung über die Fortdauer der Mietpreisbindung im sozialen Wohnungsbau (§ 16 a WoBindG)	177
4.2	<u>Bestandserhaltung</u>	177
4.2.1	Modernisierungsförderung 1986	178
4.2.2	Rechtliche Maßnahmen	180

	Seite	
4.2.2.1	Gesetz zur Erhaltung und Pflege von Wohnraum für das Land Nordrhein-Westfalen - Wohnungsgesetz -	180
4.2.2.2	Zweckentfremdungsverordnung	181
4.2.2.3	Verordnung über Gebiete mit erhöhtem Wohnungs- bedarf vom 24.06.1980 in der Fassung vom 27.10.1981	182
4.2.3	Wohneigentumssicherungshilfe	183
4.3	<u>Wohnungsneubauförderung</u>	185
4.3.1	Wohnungsneubauförderung 1984 und 1985	185
4.3.2	Wohnungsbauförderung 1986	186
4.3.3	Förderungsbedingungen 1986	189
4.3.4	Vorbereitendes Verfahren für das Programm 1986	193
4.3.5	Kostengünstiges und nutzerfreundliches Bauen	193
4.3.6	Städtebauliche Belange	194
5.	<u>Bauaufsicht, Bautechnik</u>	195
5.1	<u>Bauvorlageberechtigung</u>	197
5.2	<u>Rechts- und Verwaltungsvorschriften</u>	198
5.3	<u>Weitere Maßnahmen zur Fortentwicklung des Baurechts</u>	200
5.3.1	Vereinfachung des Baunebenrechts	200
5.3.2	Umsetzung der EG-Niederlassungsrichtlinie	201
5.4	<u>Bautechnik</u>	202
5.5	<u>Baunormung</u>	204
5.6	<u>Harmonisierung des Bauwesens in der EG</u>	206
5.6.1	EG-Konzept	206
5.6.2	Harmonisierung der Standsicherheitsanforderungen - Euro Codes	208

	Seite
6. <u>Staatshochbau</u>	209
6.1 <u>Neubau</u>	210
6.2 <u>Bauunterhaltung</u>	214
6.2.1 Bedarfsermittlung	214
6.2.2 Programm 1986	216
6.2.3 Maßnahmen zur Energieeinsparung	221
6.3 <u>Organisation und Personal</u>	223
6.3.1 Organisationsverbesserungen	223
6.3.2 Fertigstellung und Abwicklung des Klinikums Aachen	225
6.3.3 Personalsituation	231
7. <u>Volkswirtschaftliche Bedeutung der Ressorttätigkeit</u>	233
7.1 <u>Finanzwirtschaftliche Rahmenbedingungen</u>	233
7.2 <u>Konjunktur- und Beschäftigungswirkungen</u>	235

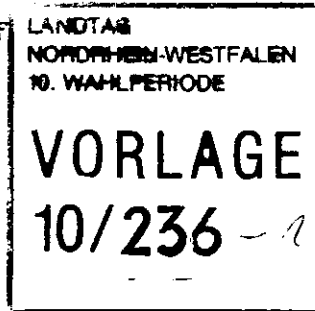


Der Minister
für Stadtentwicklung,
Wohnen und Verkehr
des Landes
Nordrhein-Westfalen

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

An den
Präsidenten
des Landtags Nordrhein-Westfalen
Haus des Landtags

4000 Düsseldorf



Dienstgebäude:

Breite Straße 31 Haroldstraße 4 Haroldstraße 5

Durchwahl 465

Ihre Nachricht vom

Ihr Zeichen

Meine Nachricht vom

Mein Zeichen

M B 2

Datum

8. Januar 1986

ARCHIV

des Landtags Nordrhein-Westfalen

LEIH Exemplar

Sehr geehrter Herr Präsident,

als weitere Unterlage für die Beratung des Haushalts 1986 übersende ich Ihnen hiermit - einer Übung aus der vergangenen Legislaturperiode folgend - eine Einführung in den Einzelplan 11 des Landeshaushalts 1986.

Für eine Weiterleitung an die Mitglieder des Landtags wäre ich dankbar.

Mit freundlichen Grüßen

Christoph Zöpel

Telefon: Dienstgebäude Breite Straße 31 u. Haroldstraße 5: (02 11) 38 80 1 · Dienstgebäude Haroldstraße 4: (02 11) 33 70 2
Telex 858 4410 · Teletax (02 11) 3880 566

Die Dienstgebäude des Ministeriums sind ab Hauptbahnhof mit den Linien 709, 719 u. 334 der Rheinbahn zu erreichen.
Dienstgebäude Breite Straße 31: Haltestelle Grät-Adolf-Platz · Dienstgebäude Haroldstraße 4 u. 5: Haltestelle Poststraße

Politik des sozialen und ökologischen Umbaus der Industriegesellschaft

Auftrag des Ministeriums für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr

Nach der Landtagswahl vom 12. Mai 1985 hat der Ministerpräsident bei der Neuorganisation der Landesregierung das Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr gebildet.

In seiner Regierungserklärung vom 10. Juni 1985 hat er vor dem Landtag Nordrhein-Westfalen die wesentlichen Ziele und Aufgaben des Ministeriums bestimmt:

"Städteentwicklungspolitik, Verkehrspolitik, Wirtschafts- und Umweltpolitik sollen noch wirksamer miteinander verbunden werden, damit wir unsere Städte und Gemeinden als liebens- und lebenswerte Heimat erhalten."

Daraus folgt:

"Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr werden in einem Ministerium zusammengefaßt. Das wird den Lebens- und Wohnverhältnissen in den Städten und Gemeinden zugute kommen."

Als Aufgabenschwerpunkte des Ressorts hat der Ministerpräsident ausdrücklich genannt:

- "Nicht weniger wichtig als Geld ist die Frage, wie wir mit unseren Kindern umgehen und was wir für sie tun. Das wird sich vor allem an der Wohn- und Lebenswelt in unseren Städten zu erweisen haben."
- "Die Landesregierung hat mit dem Konzept 'Stadtökologie' einen Rahmen für die ökologisch orientierte Stadterneuerung vorgelegt."
- "Angesichts stagnierender und sinkender Realeinkommen und anhaltend hoher Arbeitslosigkeit gibt es zu wenig preisgünstige Wohnungen. Sie können im größeren Umfang nur im Wohnungsbestand gesichert

...

werden. Das Gesamtkonzept der Landesregierung zum sozialen Wohnungsbau hat die Schwerpunkte Bereitstellung preiswerter Altbauten, Schutz des Bestandes von Sozialwohnungen und es wird Umweltkriterien einbeziehen."

- "Für uns haben kleine, wohnungsnahe Freizeitanlagen Vorrang, die alle Bewohner eines Stadtteils schnell und problemlos erreichen können. Kinder und Jugendliche sollen mehr Raum zum Spielen finden. Wir appellieren an die Vernunft der Hauseigentümer und vertrauen auf die Hilfe und den Ideenreichtum von Mieterbeiräten, Selbstverwaltungsinitiativen und Bürgerzusammenschlüssen."
- "Moderne Kommunikationssysteme sind entscheidende Standortvorteile für die Zukunft. Die Kommunikationssysteme ergänzen die Verkehrssysteme. In unserem dichten Straßennetz gibt es keinen nennenswerten Neubedarf. Wir brauchen eine Ergänzung der Schiene. Wir fordern von der Bundesregierung die Stärkung der Deutschen Bundesbahn in den Ballungsgebieten und in der Fläche, auch durch Erneuerungsinvestitionen. Wir wollen die Verkehrsmittel besser miteinander verknüpfen und damit erreichen, daß das Angebot im ganzen Land, möglichst attraktiv ist und zugleich Energie gespart wird."
- "Die Infrastruktur des Landes ist gut. Wichtiger als Neubau sind jetzt Erhaltung und Erneuerung. Das gilt vor allem für Straßen und Wohnungen."

Für alle betroffenen Ressorts der Landesregierung haben folgende Forderungen der Regierungserklärung Gültigkeit:

- "Gerade die Wirtschaft unseres Landes bietet vielfältige Ansatzpunkte zum Entwickeln und Verbreiten energie- und rohstoffsparender umweltfreundlicher Produkte und Produktionsverfahren. So entstehen durch qualitatives Wachstum gleichzeitig mehr Beschäftigung, bessere Umwelt und neue Exportchancen."
- "Damit der Sachverstand, die Anregungen und die Bereitschaft zur

Zusammenarbeit von Wirtschaft, Wissenschaft und Gewerkschaften noch besser genutzt werden können, werden wir die begonnenen Fach- und Arbeitsgespräche, die Konferenzen und Forumsveranstaltungen vertiefen und fortsetzen. Wir brauchen gesellschaftlichen Konsens darüber, welche neuen Technologien wir wollen und welche nicht, welche wir fördern und welche nicht. Nicht alles, was technisch machbar ist, ist auch gesellschaftlich wünschenswert."

- "Wir brauchen die wissenschaftliche und gesellschaftliche Auseinandersetzung um eine sozial verträgliche Technik und die wechselseitige Beeinflussung von Kultur und Technik."

Für das Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr (MSWV) ergibt sich daraus als zusammengefaßter Auftrag, den ihm möglichen Beitrag zu leisten, damit im Leben der Menschen Wohnen, Arbeiten und Freizeit sowie Umwelt und Technik richtig, nämlich in sozialer Verantwortung und ökologischer Verträglichkeit gestaltet werden. Dieser Auftrag zielt also auf eine Politik des sozialen und ökologischen Umbaus der Industriegesellschaft.

Dabei steht das MSWV in der Kontinuität der Politik des Ministeriums für Landes- und Stadtentwicklung in der letzten Legislaturperiode und verknüpft sie mit der Verkehrspolitik, die bisher im Ministerium für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr gestaltet wurde. Es wird diese Politik weiterentwickeln.

Diese Politik ist trotz der angespannten Haushaltslage des Landes Nordrhein-Westfalen realistisch. Sie kann auf einer historisch im nationalen und internationalen Vergleich einmalig breiten und leistungsfähigen Infrastruktur aufbauen.

Diese Politik ist notwendig. Ihr Ziel ist die Sicherung der natürlichen Lebensgrundlagen im dichtest besiedelten Industrieraum Europas. Die ökologische Erneuerung ist unerläßliche Voraussetzung, um unsere Städte und Gemeinden langfristig als leistungsfähige Lebens- und Wirtschaftsräume zu erhalten.

...

Diese Politik ist im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten des Landes beschäftigungswirksam. Staatliche Investitionen in Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr tragen direkt, aber auch indirekt zur Schaffung und Sicherung von Arbeitsplätzen bei. Sie führen zur Verbesserung der Lebensqualität in der Industrielandschaft Nordrhein-Westfalen und steigern damit die Attraktivität der wirtschaftlichen Standortbedingungen.

Diese Politik ist verantwortungsvoll. Die Entwicklungen bei den Bau-, Verkehrswege- und Fahrzeugtechnologien, aber auch bei neuen Informations- und Kommunikationstechnologien, dürfen nicht unbeeinflussbare Sachzwänge bewirken, sondern müssen dem Menschen und seiner Umwelt dienen. Sie sind als Instrumente einer sozial- und umweltgerechten Gestaltung der Lebens- und Arbeitswelt zu nutzen.

Diese Politik ist am menschlichen Maß orientiert. Ihr Maßstab ist nicht Größe als Selbstzweck, sondern Überschaubarkeit. Es bleibt bei dem Grundsatz: Lieber kleiner als zu groß. Sie dient dem Schutz der Lebenswelt, indem sie gewachsene städtebauliche und soziale Strukturen erhalten und soziale Integration stärken und ermöglichen will.

Diese Politik ist auf Kommunikation und Konsens angelegt. Der Weg des sozialen und ökologischen Umbaus ist ein Weg der Verständigung: mit den betroffenen Bürgern über die Gestaltung ihrer Umwelt, mit Wissenschaftlern und Technikern über das technisch Machbare und gesellschaftlich Sinnvolle, mit Städten und Gemeinden über die Erhaltung und die Wiederherstellung vielfältiger sozialer Lebensformen, mit Gewerkschaften und Verbänden über Interessenausgleich und Zusammenarbeit.

0. Grundlegende Aspekte der Landesentwicklung

Die bebaute Umwelt ist erstellt, ihre Veränderung muß auf dem Bestehenden aufbauen. (0.1)

Gesellschaftlicher und technologischer Wandel, veränderte Bedingungen ökonomischen Wachstums und eine neue Qualität von Verteilungsentscheidungen verändern die Ansprüche an die gebaute Umwelt. Neue Bedarfe entstehen (0.2).

Veränderungen im Bezugsfeld von Arbeit und Freizeit werden politische Aufmerksamkeit und politisches Handeln verlangen (0.3).

Politik muß ihr Verhältnis zur Technik neu definieren. Die ständige Kooperation und kritische Konfrontation von sozialen und ökologischen Belangen mit dem, was erforschbar, technologisch entwickelbar und technisch machbar sein wird, erfordert eine umfassende wissenschaftliche Politikberatung. Aktive Verarbeitung von Forschungsergebnissen, Dialog zwischen Politik und Technik, Technikbewertung und Technikkontrolle, - dies sind wichtige Elemente der Verbesserung von Entscheidungsgrundlagen innovativer staatlicher Politik (0.4).

0.1 Infrastrukturbestand

Unsere Umwelt erleben wir als natürliche oder bebaute. Die bebaute Umwelt ist erstellt. Die Grundbedürfnisse sind überwiegend befriedigt: Die Versorgung mit Wohnungen und Straßen hat einen hohen Grad erreicht.

Demgegenüber erscheint die natürliche Umwelt als gefährdet. Wir leben in dem dichtest besiedelten Industrieland

der Welt. Die Umweltbelastung durch Lärm, Luft-, Wasser- und Bodenverschmutzung sowie Flächenverbrauch ist alarmierend.

Dies beschreibt die Ausgangssituation der Politik der erhaltenden Stadterneuerung, der Freiraumsicherung, der Erhaltung, Erneuerung und Ergänzung des Wohnungsbestandes und der Verbesserung von Verkehrswegen und Verkehrssystemen. Qualitative Verbesserung der bestehenden Infrastruktur ist der Leitgedanke der Politik des MSWV.

In den Industriegesellschaften des ausgehenden 20. Jahrhunderts entscheidet die Qualität der bebauten Umwelt mit über die Qualität der natürlichen Umwelt. Ohne die Stabilisierung des Ökosystems Stadt, in dem der Mensch sich ganz überwiegend aufhält, bleibt Umweltschutz erfolglos. Die Fähigkeit, über Quantitäten an Wohnungen, Autos und Straßen hinaus diese Zusammenhänge zu erkennen und daraus Folgerungen für politisches Handeln zu ziehen, kennzeichnet den Entwicklungsstand der Industriegesellschaften. Technische, bauliche und räumliche Strukturen bestimmen das Verhältnis der Gesellschaft zu den Wirkungszusammenhängen der Natur. Gleichzeitig gehören diese Strukturen zu den Grundlagen für menschliches Handeln bei der Arbeit und in der Freizeit, bei wissenschaftlich-technischer Tätigkeit und künstlerischer Gestaltung. Sie prägen damit entscheidend die Lebenswelt der Menschen.

Infrastrukturpolitik ist daher weder rein quantitativ noch rein technisch bestimmt. Die Wohnung ist kein Konsumgut wie jedes andere, die Straße ist mehr als ein Raum für Mobilität von Menschen und Gütern, die Bedeutung der Stadt ist größer als die Summe der Bauten und Anlagen. Mit unserem Begriff von Stadt verbindet sich eine Lebensform, mit der Straße auch Kommunikation und Nachbarschaft, mit der Wohnung auch Geborgenheit und Sicherheit.

Infrastrukturpolitik verwirklicht soziale Verteilungsent-
scheidungen, vor allem im Bereich der wohnungsnahen Infra-
struktur, und ökologische Interessen, vor allem in der
Stadtökologie und in der Beachtung des Freiraumschutzes.

Vor diesem Hintergrund sind die folgenden Anmerkungen
zum Bestand an Straßen und Wohnungen und zur sozialen
Infrastruktur zu bewerten. Sie werden im Laufe des Jahres
1986 durch eine vergleichende quantitative und qualitative
Infrastrukturanalyse vervollständigt werden.

0.1.1 Straßen

Die Straßeninfrastruktur des Landes ist gut. Ihre künftige Entwicklung als Grundlage für die Gesamtentwicklung des Landes wird in Zukunft im wesentlichen nicht mehr durch Quantitäts-, sondern durch Qualitätsverbesserungen bestimmt werden.

Je Quadratkilometer existieren in Nordrhein-Westfalen 1985 870 m Straßen des Überörtlichen Verkehrs - nicht einbezogen also Straßen des örtlichen Verkehrs. Der Bundesdurchschnitt von Straßen des Überörtlichen Verkehrs je km² beträgt 1985 lediglich 700 m. Der gute Versorgungsstand mit Straßen des Überörtlichen Verkehrs ist umso bemerkenswerter, als es in Nordrhein-Westfalen viele städtische Ballungsgebiete gibt, bei denen der Anteil von Überörtlichen Straßen gemessen am Bundesanteil außerordentlich gering ist.

Eine solche Relation gilt auch für die Bundesautobahnen. Seit 1960 hat die Länge der Bundesautobahnen in Nordrhein-Westfalen weit überproportional um 460 % auf 1.927 km zugenommen. Mit 5,66 km je 100 km² Landesfläche liegt Nordrhein-Westfalen bei den Bundesautobahnen klar vor

...

allen anderen Flächenländern - mit Ausnahme des Saarlandes; der Unterschied zum Bundesdurchschnitt beträgt 71,5 %. Bezeichnend ist, daß lediglich das dicht besiedelte Saarland und die Stadtstaaten höhere Anteilswerte aufweisen.

Für Bundesfernstraßen und Landesstraßen gelten vergleichbare Relationen. Selbst bei den Kreisstraßen liegt die Länge der Straßen des überörtlichen Verkehrs bezogen auf die Landesfläche noch über dem Bundesdurchschnitt. Nordrhein-Westfalen ist also in dieser Hinsicht besser mit Straßen ausgestattet als etwa Bayern oder Niedersachsen.

Angesichts dieser Verhältnisse wird deutlich, daß der Schwerpunkt im Bereich des Straßenbaus weiter bei der Erhaltung, beim Ausbau und bei der ökologischen Verbesserung des bestehenden Verkehrswegenetzes liegen wird. Von 1979 bis 1983 wurden für den Lärmschutz beim Neubau und bei wesentlichen Änderungen von Bundesfernstraßen in den Bundesländern insgesamt knapp 600 Mio DM ausgegeben, davon knapp 300 Mio und damit etwa 50 % in NRW.

0.1.2 Wohnen

Die Wohnraumversorgung in Nordrhein-Westfalen kann für den Durchschnitt des Landes als befriedigend angesehen werden. Trotz regionaler und sozialer Defizite weisen alle vorliegenden Erkenntnisse darauf hin, daß die Wohnungsneubautätigkeit in der Zukunft im Lande eher eine abnehmende Tendenz aufweisen wird.

Von 1950 bis 1984 hat der Bestand an Wohnungen in NRW von 2,7 Mio um 170 vH auf rd. 7,2 Mio zugenommen. Er übertrifft inzwischen die Zahl der Haushalte um mehr als 100.000 (1984).

Obwohl sich die Bevölkerungszahl von 1970 bis 1984 um rd. 330.000 (- 1,9 vH) Personen verringert hat, vergrößerte sich die Anzahl der Haushalte um mehr als 1 Mio (+ 17,3 vH) auf knapp 7.1 Mio DM.

Dies demonstriert sehr deutlich, daß Einwohnerzahl und Zahl der Haushalte ganz unterschiedliche Entwicklungen durchlaufen können, für die Wohnungsversorgung jedoch letztlich die Entwicklung der Haushalte entscheidend ist. Entfielen im statistischen Durchschnitt 1950 erst 0,63 Wohnungen auf einen Haushalt, so waren es 1960 dann 0,85 und 1970 0,94 Wohnungen je Haushalt. 1978 wurde ein rechnerischer Ausgleich zwischen der Zahl der Wohnungen und der Haushalte erreicht. Seither hat sich die generelle Wohnungsversorgung weiter verbessert (1984: 1,02 Wohnungen/Haushalt).

Noch günstiger verlief die Entwicklung der Relation Räume je Einwohner. Standen 1950 jedem Einwohner durchschnittlich 0,78 Räume zur Verfügung, so waren es 1960 bereits 1,03, 1970 1,34 und 1980 1,63 Räume je Einwohner. Bis 1984 (1,75 Räume/Einwohner) trat somit eine Steigerung um insgesamt 125 v.H. ein.

Die Steigerung der Wohnflächen pro Einwohner betrug von 1970 bis 1984 35 vH (1970: 23 qm/Einwohner, 1984: 31,2 qm/Einwohner).

Wesentlicher Faktor bei der Zunahme der Haushaltszahlen ist der starke Anstieg der Zahl der Einpersonenhaushalte. Sie hat sich von Mitte 1970 bis Mitte 1982 um rd. 750.000 erhöht. Der Anteil der Einpersonenhaushalte hat in diesem Zeitraum von 23,4 vH auf 31,0 vH zugenommen. Die Zahl der Zweipersonenhaushalte ist im gleichen Zeitraum um rd. 350.000 angewachsen.

...

Bei der Entwicklung des Anteils von Mietwohnungen und Eigentümerwohnungen kommt die Einkommens- und Verbrauchsstichprobe 1983 zu folgendem Ergebnis: 1983 wurden in Nordrhein-Westfalen 35,5 vH der Wohnungen von ihren Eigentümern selbst bewohnt (Wohnungsstichprobe 1972: 28,3 vH). Der Mikrozensus 1982 ergab, daß Eigentümerhaushalte im Durchschnitt über 104 qm Wohnfläche verfügten gegenüber 66 qm bei Hauptmieterhaushalten.

Bei der Entwicklung der Wohnungsfertigstellungen zeigt sich abgesehen vom Bauboom zu Beginn der 70er Jahre ab 1976 eine erstaunlich relative Konstanz der jährlich fertiggestellten Wohnungen zwischen 80.000 und 100.000.

Der Schwerpunkt der Neubautätigkeit in Nordrhein-Westfalen hat sich seit Beginn der 70er Jahre hinsichtlich der Gebäudeart allerdings deutlich verändert. Noch 1970 wurden rd. 60 vH aller fertiggestellten Wohnungen in Mehrfamilienhäusern gebaut; 1979 lagen dagegen nur noch rd. 37 vH der fertiggestellten Wohnungen in solchen Häusern. Daß dieser Anteil 1984 nochmals auf 52,6 vH angestiegen war, dürfte ausschließlich auf die Bauherrenmodelle zurückzuführen sein. Die Umsatzsteueroption - der wesentliche finanzielle Anreiz für Investoren im Bauherrenmodell - ist seit 1985 entfallen. Die Baugenehmigungen für Mehrfamilienhäuser weisen entsprechend 1985 deutlich überproportionale Rückgänge auf. Es kann damit gerechnet werden, daß der Anteil des Ein- und Zweifamilienhausbaus an der Gesamtzahl der fertiggestellten Wohnungen in Zukunft gegen 2/3 der Fertigstellungen tendieren wird.

Darüber hinaus muß wegen der allgemeinen Verbesserung der Wohnsituation mit einem leichten trendmäßigen Rückgang der jährlichen Wohnungsbaufertigstellung gerechnet werden.

Von Bedeutung bleibt hingegen die Modernisierung bestehender Wohnungen.

Von 1969 bis 1984 sind in Nordrhein-Westfalen Modernisierungsmaßnahmen bei rd. 1,4 Mio Wohnungen und Heimplätzen öffentlich gefördert worden. Rd. 3/4 aller seit 1977 geförderten Wohnungen waren Mietwohnungen.

Dem hinzuzurechnen ist eine etwa gleich große Zahl von Wohnungen, die ohne direkte öffentliche Förderung privat modernisiert wurden. Dabei dürfte allerdings in der Regel von steuerlichen Absetzungsmöglichkeiten Gebrauch gemacht worden sein. Genaue Zahlen über den Umfang dieser Modernisierung existieren nicht; die Schätzungen der wirtschaftswissenschaftlichen Institute stimmen aber im wesentlichen darin überein, daß sich die "privaten" Modernisierungen in derselben Größenordnung wie die direkt geförderten bewegen dürften.

Auch in Zukunft entstehen durch veränderte Wohnbedürfnisse, technische Entwicklungen und altersbedingte Abnutzung neue Modernisierungsbedarfe, wobei erfahrungsgemäß entsprechende Maßnahmen im Durchschnitt alle 20 bis 25 Jahre je Wohnung notwendig werden.

0.1.3 Soziale Infrastruktur

Während Mitte der 80er Jahre die Verkehrsinfrastruktur in Nordrhein-Westfalen im wesentlichen ausreichend vorhanden ist bzw. ein weiterer Ausbau des Straßennetzes an ökologische Grenzen stößt, während auch die Versorgung mit Wohnungen im ganzen gesehen ein hohes Niveau erreicht hat, erweist sich der Umfang der Bedarfssättigung in der sozialen Infrastruktur als ausgesprochen differenziert.

In den vergangenen Jahren hat sich eine deutliche Ergänzung der Nachfragesituation im Infrastrukturbereich vollzogen und durchgesetzt. Über die klassische Infrastruktur hinaus werden neue Bedarfe artikuliert. Sie stehen im Zusammenhang mit einem veränderten Verhältnis von Arbeitszeit und Freizeit. Kürzere Arbeitszeiten und höhere Lebenserwartung bedeuten mehr Freizeit in den unterschiedlichsten Ausprägungen. Dies ist nicht ohne Auswirkungen auf das soziale Leben und für die Daseinsvorsorge geblieben. Land, Städte und Gemeinden haben deshalb darauf hingearbeitet, den Bürgern mehr eigene Entfaltungsmöglichkeiten und Selbstbestimmung in der arbeitsfreien Zeit zu sichern.

Dieser Wandel in der Bedürfnisstruktur ist in unseren Städten bereits erkennbar. Mit dem Ausbau von freizeitbezogenen Infrastruktureinrichtungen hat sich die Freizeitqualität in den Städten und Gemeinden verbessert.

Eine zentrale Bedeutung hat dabei die Verbesserung des Wohnumfeldes: Verkehrsberuhigung, Nutzung von Straßen und Plätzen durch die Anwohner, öffentliche und private Grünflächen, Grünzüge in dicht besiedelten Gebieten, die Erschließung aufgelassener Verkehrsflächen sind wesentliche Beispiele.

...

Ein weiterer Bestandteil sozialer Infrastruktur sind öffentliche Begegnungsstätten. Zu den konventionellen kommunalen Bürgerhäusern sowie den Jugend- und Sportheimen kommen Begegnungsstätten, die vorrangig von bürgerschaftlichen Vereinigungen genutzt werden, wobei diese häufig auch als Träger auftreten, und schließlich soziokulturelle Zentren, in denen der Besucher die verschiedensten Angebote und Betätigungsmöglichkeiten unter einem Dach findet.

Im Bereich der sozialen Infrastruktur gibt es sowohl Bedarfssättigungen wie neue Bedarfe. Die Versorgung mit Schulen, Universitäten, Verwaltungsgebäuden, Schwimmbädern, Sporthallen usw. ist gut. Neue, rauminanspruchnehmende Infrastruktur ist im wesentlichen weder erforderlich noch mit der Notwendigkeit zu vereinbaren, den verbleibenden freien Raum vor weiterer Inanspruchnahme zu schützen.

Neuer Bedarf ist entstanden infolge demographischer Verschiebungen und der Entwicklung von Arbeit und Freizeit. Ihr Ziel war und ist die Verbesserung von Kommunikations-, Erholungs- und Freizeitmöglichkeiten, vor allem im erreichbaren Wohnumfeld.

Diese Formen der neuen Infrastruktur müssen keinen zusätzlichen Flächenbedarf auslösen; sie können vielmehr überwiegend vorhandene bauliche Substanz ausnutzen.

0.2 Aspekte der künftigen Entwicklung und neue Bedarfe

Die qualitative Verbesserung der guten Infrastruktur Nordrhein-Westfalens muß auf Veränderungen der ökonomischen, sozialen, technologischen, ökologischen und kulturellen Wirklichkeit reagieren und sich neu entwickelnde Bedarfe befriedigen.

Notwendigkeiten der Neuorientierung ergeben sich im Verhältnis von gesellschaftlichem Wohlstand und sozialer Verteilung, im Verhältnis von gesellschaftlicher und technischer Entwicklung und drittens im Verhältnis beider Beziehungsfelder zur natürlichen Umwelt.

0.2.1 Wachstum und Verteilung

Die wirtschaftliche Entwicklung der Nachkriegszeit ist aus einer historisch einzigartigen Situation zu erklären. Sie begann auf dem extrem niedrigen Niveau kriegsbedingter Zerstörung und folglich bei fast unbegrenzten Bedürfnissen. Sie wurde begleitet von einer bislang ungekannten Fülle technischer Innovationen.

Die Entwicklung einer Gesellschaft auf dem Wege zu allgemeinem Wohlstand brachte auch eine gestiegene Lebenserwartung (durchschn. Lebenserwartung der Männer 1951: 64,6 Jahre, 1983 70,5 Jahre, bei Frauen 68,5 zu 77,5) sowie erhöhte berufliche Qualifizierung (Abiturientenquote 1960 7,3 %, 1984 29,1 %) mit der Folge höherer Ansprüche an gesellschaftliche Teilhabe. Dies macht neue Verteilungsentscheidungen erforderlich.

Wirtschaftliches Wachstum - Investitionen wie Konsum - stößt aber an die Grenzen von Bedarf, Raum, Umwelt und Zeit.

Quasi "zeitlose" mechanistische ökonomische Modelle und Instrumente wie Gewinnanreize oder vermehrte staatliche Ausgaben reichen für die Erklärung und Beeinflussung der wirtschaftlichen Wirklichkeit allein nicht mehr aus.

Gemeinsame Voraussetzung für das Auffinden und die Beurteilung dieser Bedingungen wirtschaftlichen Wachstums ist der historische Zustand der westlichen Industriegesellschaften: historisch bislang einmalig reicher Wohlstandsgesellschaften. Diese Wohlstandsgesellschaften sind wohlhabend genug, daß sie sich zur Regelung der gerechten Teilhabe am gesamtgesellschaftlichen Reichtum Verteilungspolitik als gesellschaftliches Grundprinzip eher leisten können als jede andere Gesellschaft zuvor. Wenn sie ihr ökonomisches Niveau halten, die realen Chancen qualitativer Verbesserung nutzen, können sie ihre ökologischen und sozialen Probleme lösen.

Das wichtigste Verteilungsproblem der westlichen Industriegesellschaften besteht zwischen den Arbeitsbesitzern und den Arbeitslosen. Es ist ökonomisch und sozial unsinnig, wenn 10 % der arbeitswilligen Bevölkerung keine Arbeit hat und deswegen massive Einkommensverluste erleidet, während bei der Mehrheit der Arbeitsbesitzer der Wunsch nach mehr verfügbarer Zeit zunimmt.

Besonders gravierend ist auch der Verteilungskonflikt zwischen der jungen Generation und der etablierten Erwachsenengeneration. 1984 lag die Arbeitslosenquote der 15- bis 20-jährigen bei 14,4 %, während sie für alle Erwerbspersonen bei 8,7 % lag. Einem Großteil der jungen Generation ist der Zugang zum Erwerbsleben versperrt.

Ein weiterer Verteilungskonflikt entwickelt sich zwischen den heutigen Steuer- und Beitragszahlern und den Beziehern von Subventionen und Sozialeinkommen, ebenso in der Frage der Finanzierung der Rentenversicherung. Wenn die heute jungen Arbeitnehmer Rentner sein werden, wird für sie wegen der demografischen Verschiebungen zwangsläufig ein relativ geringerer pro-Kopf-Anteil des Sozialproduktes zur Verfügung stehen können.

...

Wachstumsraten wie in den 50er und 60er Jahren werden zur Lösung von Verteilungskonflikten zukünftig weitgehend ausfallen. Verteilungsentscheidungen müssen deshalb vermehrt aus dem nur langsam wachsenden Bestand fallen; sie werden aber erleichtert, wenn eine reiche Infrastruktur sozial gerecht genutzt wird. Solche "kompensatorische" Hilfen durch Nutzung der Infrastruktur beziehen sich vor allem auf Einrichtungen und Anlagen, die wohnungsnah sind.

Die Nutzer von wohnungsnaher und sozialer Infrastruktur sind überwiegend Kinder, Jugendliche, Frauen und ältere Menschen. Wohnungsnaher Einrichtungen tragen zur Stärkung der sozialen Beziehungen innerhalb örtlicher Gemeinschaften und damit zur Identifikation der Bewohner mit den Stadt- und Gemeindeteilen bei.

Auch die Wohnungsversorgung kann soziale Ungerechtigkeiten mildern, indem sie sich konzentriert den verbleibenden Defiziten und neuen Bedarfen zuwendet.

Die Einkommensentwicklung hat mit dem Anstieg der Bau- und Bodenkosten nicht Schritt gehalten. Normalverdiener müssen heute für die eigene Wohnung länger arbeiten als zu Beginn der 60er Jahre. Teure Neubauwohnungen können dagegen kaum vermietet werden. Eine besondere Nachfrage besteht in innenstadtnahen Standorten mit preiswerten Altbauwohnungen, wenn diese Gebiete ein gutes Wohnumfeld und städtebauliche Qualitäten haben.

Haushalte mit niedrigem Einkommen, Ein-Personen-Haushalte, Studenten, Alleinerziehende, kinderreiche Familien, ältere Menschen, Ausländer und Behinderte tun sich besonders schwer am Wohnungsmarkt. Sie haben kleinere Wohnungen und höhere Belastungen ihrer Einkommen durch die Miete.

Wohnungspolitik ist damit zugleich Sozialpolitik, wenn für sie die Erhaltung und Verbesserung des Wohnungsbestandes vorrangig bleibt. Die Versorgung gering verdienender Haushalte mit preisgünstigen Wohnungen, besonders in den Ballungsgebieten, wäre unmöglich, wenn preisgünstige ältere Mietwohnungen dem Verfall preisgegeben, schließlich abgerissen und durch teure Neubauten ersetzt würden.

In diesen Zusammenhang gehört schließlich die Notwendigkeit, weiterhin dafür Sorge zu tragen, daß nicht ganze Generationen von großflächigen Stadtumbaumaßnahmen und sonstigen baulichen Aktivitäten nachteilig betroffen sind. Insbesondere Kinder, die über mehrere Jahre hinweg neben einer Baustelle aufwachsen, werden der Erfahrung städtebaulicher Identität und sozialer Zusammenhänge in der Nachbarschaft oder im Stadtviertel beraubt.

...

0.2.2 Technologische Veränderungen

Viele Kommunikationswissenschaftler halten es für möglich, daß mit der Verbreitung der neuen Informations- und Kommunikationstechnologien eine ähnlich revolutionäre Umwälzung der Erreichbarkeitsverhältnisse zu erwarten ist, wie sie von Eisenbahn und Auto ausgelöst wurde. War das Industriezeitalter dadurch gekennzeichnet, daß neue materielle Transport- und Erreichbarkeitsverhältnisse im Güter- und Personentransport entstanden, so macht der Übergang zum "postindustriellen Informationszeitalter" materielle Kommunikation zu einem Teil überflüssig und ersetzt sie durch immaterielle Kommunikation und ferngesteuerte Prozesse. Mikroelektronik ermöglicht größere Unabhängigkeit vom Standort. Verwaltung, Planung, Steuerung der Produktion und die Produktion selbst können an unterschiedlichen Standorten erfolgen. Eine großmaßstäbliche Einführung der Telekommunikationstechnologien im Handels- und Dienstleistungssektor kann einen neuen siedlungsstrukturellen Wandlungsprozeß auslösen. Hierbei können Wegeaufwand und Verkehrsaufkommen erheblich reduziert werden, und es sind weitreichende funktionelle Veränderungen zu erwarten.

Wir erleben, wie sich derzeit über unsere materielle Infrastruktur eine immaterielle Informations- und Kommunikationsstruktur legt, wobei niemand genau weiß, welche wechselseitigen Effekte davon ausgelöst werden. Dieser Frage wird im Rahmen der Ressortforschung ein besonderes Gewicht zukommen. Dabei wird auch einbezogen werden müssen, welche Probleme mit der Ausbreitung der Mikroelektronik und der Telekommunikation entstehen können, nämlich wachsende Arbeitslosigkeit, zunehmende Abhängigkeit von technischen Systemen, Zentralisierung von Machtverhältnissen, zwischenmenschliche Isolation und Selbstentfremdung, wachsende Unpersönlichkeit einer bargeldlosen und telekommunizierenden Informationsgesellschaft, gesundheitliche Störungen bei zunehmender Bildschirmarbeit usw.

Der universalistische Charakter der Mikroelektronik zwingt geradezu dazu, die sektorale Problematisierung der technologischen Entwicklung aufzugeben zugunsten einer umfassenden Bewertung ihrer Umwelt- und Sozialverträglichkeit.

Ebenso sorgfältig wird zu beobachten sein, wie sich die Fahrzeugtechnologien entwickeln.

Dabei wird besonderes Augenmerk auf die Lärmreduzierung an der Quelle, am Fahrzeug, zu richten sein. Der Verkehrslärm ist eines der bedeutendsten Umweltprobleme. Die technisch mögliche Reduzierung der durch den Fahrzeugverkehr verursachten Luftschadstoffe ist längst überfällig. Eine Geschwindigkeitsbefriedigung könnte nicht nur die Umweltbelastungen nachhaltig begrenzen, sondern würde auch Unfallrisiken erheblich vermindern können.

Die technologische Entwicklung ist allerdings nicht nur eine solche von High-Tech. Auch "mittlere Technologien" können das Leben in unseren Städten verändern. Ökologisches Bauen, die Einrichtung verkehrsberuhigter Zonen oder ökologisch verträgliche Maßnahmen der Energieversorgung sind einige Anwendungsfelder für Techniken "mittlerer Art", deren Entwicklung zumindest der gleichen Aufmerksamkeit bedarf wie die Hochtechnologie.

0.2.3 Ökologische Veränderungen

Nordrhein-Westfalen ist mit 500 Einwohnern pro qkm das Industrieland mit der höchsten Bevölkerungsdichte auf der Erde. Im Ballungskern liegt die Bevölkerungsdichte bei etwa 1000 Einwohnern pro qkm. Das bedeutet, daß im Landesdurchschnitt mehr als 19 % der Fläche besiedelt ist, wobei dieser Anteil in den Ballungskernen auf über 50 % liegt. Die im Vergleich zu anderen Ländern ungewöhnlich hohe Beanspruchung des Raumes durch Besiedelung ist auch auf den hohen Versorgungsgrad mit Wohnungen und Infrastruktur zurückzuführen. Obwohl Bevölkerung, Arbeitsplätze und Bruttoinlandprodukt seit Jahren stagnieren, steigt der Verbrauch an Freiraum für Siedlungszwecke mit jährlich etwa 1,3 % ungebrochen weiter. In Nordrhein-Westfalen besteht daher die Gefahr, daß der knappe Freiraum zu einem zentralen Engpaß in der künftigen Entwicklung wird. Noch immer wird nicht genügend die ökologische, soziale und ökonomische Bedeutung des Freiraumes erkannt. Ohne große zusammenhängende und unbelastete Freiräume verlieren ökologische Systeme die Fähigkeit zur Regeneration. Dies gilt für Wasser, Boden und Luft gleichermaßen. Darüber hinaus hat der Freiraum unverzichtbare soziale Funktion, da gerade bei dichter Besiedelung die Natur des Menschen nach Naturnähe und Kontrast zur dichten Besiedelung verlangt. Schließlich ist der Freiraum das Entwicklungspotential für die künftigen Generationen.

Die Nachkriegsgeneration hat in nur 40 Jahren fast soviel Siedlungsfläche in Anspruch genommen wie andere Generationen in der mehr als 2000jährigen Geschichte des Landes.

Heute besteht der neue gesellschaftliche Bedarf darin,

- die noch vorhandenen größeren zusammenhängenden Freiräume um jeden Preis zu schützen und die auch dort vorhandenen Belastungen durch Verkehrswege oder Landbewirtschaftung zu reduzieren;

...

- in den bereits besiedelten Gebieten Freiraum durch sorgfältige Planung und kleinteilige Stadterneuerungsmaßnahmen wieder aufzubauen.

Das erste Ziel wird nur erreicht werden, wenn an den Nahtstellen zwischen Landes- und Regionalplanung, Fachplanung, Landschaftsplanung und kommunaler Bauleitplanung dem Freiraumschutz höchste Priorität eingeräumt wird.

Das zweite Ziel setzt eine in allen Bereichen nach ökologischen Kriterien ausgerichtete Stadtentwicklungsplanung und Kommunalpolitik voraus.

Die belastete Umwelt ist in besorgniserregender Weise von Luftverunreinigungen bedroht, die bei Baumaterialien den natürlichen Verwitterungs- und Alterungsvorgang beschleunigen oder die bauliche Substanz in anderer Weise angreifen. Betroffen sind historische Bauwerke ebenso wie moderne Zweckbauten. Selbst Beton und Stahl werden in Mitleidenschaft gezogen. Stadtökologie und Denkmalschutz bilden somit einen engen Wirkungszusammenhang und schaffen ein immer wichtiger werdendes Handlungsfeld für den MSWV.

Eine damit zusammenhängende und drängender werdende Aufgabe besteht darin, die Belastungen, die der Kraftfahrzeugverkehr für Wohnen und Umwelt verursacht, erheblich einzuschränken.

Im Hinblick auf die Luftverunreinigungen ist der Kraftfahrzeugverkehr an der Gesamtemission mit 55 % der Stickoxide, 65 % des Kohlenmonoxids und 40 % der Kohlenwasserstoffe beteiligt. Auch der Fahrzeuflärm bringt von allen Lärmquellen die dominierende Belastung für die Haushalte mit sich. Etwa 42 % der Bewohner im Bundesgebiet fühlten sich in ihren Wohnungen ständig oder zumindest zeitweise durch Verkehrslärm erheblich gestört. In den dicht besiedelten Stadtteilen steigt dieser Wert auf über 50 % an.

...

Auch daraus ergeben sich politische Handlungsnotwendigkeiten. Städtebau- und Verkehrspolitik müssen so aufeinander bezogen sein, daß das ökologische und soziale System Stadt Chancen der Stabilisierung und Verbesserung erhält und die unbebaute, natürliche Umwelt vor weiteren Belastungen bewahrt wird.

...

0.3 Allgemeine Freizeitpolitik

Im Zusammenhang mit der Regierungsbildung im Jahre 1980 wurde dem damaligen Ministerium für Landes- und Stadtentwicklung das Handlungsfeld "Allgemeine Freizeitpolitik" als Zuständigkeit übertragen. Die Grundsätze staatlicher Freizeitpolitik hat die Landesregierung in ihrem ersten Freizeitbericht in der vergangenen Legislaturperiode dargestellt und begründet.

Diese Grundsätze gelten unverändert weiter. Staat und Gemeinden sollen auf die Freizeitgestaltung möglichst wenig Einfluß nehmen. Freizeitpolitik soll sich darauf beschränken, da zu korrigieren, wo die sozialen und ökologischen Verhältnisse Wahlmöglichkeiten in der Freizeit offenkundig einschränken und zu starken sozialen Benachteiligungen führen.

Mit dieser Grundeinstellung wurden bereits in der vergangenen Legislaturperiode drei Aufgabenbereiche intensiv bearbeitet:

- die Verbesserung des Wohnumfeldes, vor allem in den stark belasteten und dicht bebauten Wohngebieten, um gerade in den Wohngebieten, wo auch überwiegend einkommensschwächere Bevölkerungsgruppen wohnen, mehr wohnungsnaher Gestaltung der Freizeit möglich zu machen;
- die Unterstützung sozialkultureller Aktivitäten bürgerschaftlicher Gruppen, vor allem durch die Förderung örtlicher Begegnungsstätten und sozialkultureller Treffpunkte;
- das Projekt "Zwischen Arbeit und Ruhestand (ZWAR)", mit dem ausgelotet werden soll, welche speziellen Probleme die Personengruppen haben, die vorzeitig

und größtenteils gegen ihren Willen aus dem Arbeitsleben ausscheiden müssen.

Die gesamtwirtschaftlichen und die gesellschaftlichen Verhältnisse werden sich auch in den kommenden Jahren nicht so entwickeln, daß das Problem der erzwungenen Freizeit abnimmt. Unter Status-quo-Bedingungen wird es eher so sein, daß Arbeitslosigkeit und Früh-Verrentung zunehmen. Gleichzeitig scheint sich der Trend zur weiteren Vereinzelung und zum Ausschluß ganzer Bevölkerungsgruppen von der Teilnahme an sozialen Beziehungen zu verstärken. Dazu trägt die technologische Entwicklung sowohl durch die gegenwärtigen Formen neuer Produktionstechnologien wie auch die einseitige Verfolgung bestimmter Kommunikationstechnologien nicht unwesentlich bei.

Es besteht daher die Absicht, in einem zweiten Freizeitbericht zu untersuchen, welche wirtschaftspolitischen Optionen bei der Einflußnahme auf Produktion, Produktivität, Arbeitsvolumen und Arbeitszeitverteilung bestehen und mit welchen individuellen und gesellschaftlichen Reaktionen daraufhin zu rechnen ist. Dabei sollen die Beziehungen zwischen formeller Arbeit, informeller Betätigung, Eigenarbeit, Selbsthilfe und Schattenwirtschaft einer genaueren Betrachtung unterzogen werden. Die technologische Mit-Verursachung dieser Entwicklungen soll dabei vertieft behandelt werden.

Der zweite Freizeitbericht wird Schlußfolgerungen für verstärkte und auch mit anderen Akzenten versehene Handlungsnotwendigkeiten in den Bereichen Gesellschafts- und Technologiepolitik allgemein sowie in den Bereichen Wohnumfeld, Stadtteilkultur

und Sozialarbeit speziell enthalten.

Im Förderbereich wird die bewährte Politik fortgesetzt werden:

- In den 60er und 70er Jahren wurden vorwiegend überregionale Freizeit- und Erholungsanlagen gebaut, wobei rund 60 Schwerpunkte mit 900 Mio DM Landesmitteln gefördert wurden. Nun werden vorrangig kleinteilige, wohnungsnahе Maßnahmen bezuschußt.
- Die ökologische Orientierung der Stadtentwicklungspolitik fand auch in der Förderung neuer naturbezogener Freizeitanlagen ihren Niederschlag. So wurde gemeinsam mit dem Kommunalverband Ruhr (KVR) ein Programm zur Rekultivierung von sogenannten Althalden im Revier entwickelt und in die Förderung einbezogen.
- Ebenso wird fortgesetzt das Programm zur erholungs- und landschaftsbezogenen Rekultivierung von Baggerseen. Diese Förderung wurde an folgenden Maßnahmen bereits begonnen:

Baggerseen im Raum Leverkusen
Baggerseen Godelheim, Höxter
Alberssee, Lippstadt
Samsonsee Buldern, Dülmen
Kaarster See
- Gefördert werden Maßnahmen des Flächenrecyclings von aufgelassenen Industrie- und Verkehrsflächen, sei es durch den Grundstücksfonds oder durch Einsatz von Städtebauförderungsmitteln. Die durch den Grundstücksfonds Ruhr bisher aufgekauften Industriebrachen von rund 870 ha sollen in diesem dichtbesiedelsten Teil des Landes zu rund 35 % als Grün-

und Freiflächen aufbereitet werden. Sie sind somit ein direkter und wirkungsvoller Beitrag zur Verbesserung der Freiraum- und damit der Freizeitsituation.

- Verstärkt werden auch die Bemühungen um die Schaffung freizeitbezogener Wasserflächen, insbesondere im Ruhrgebiet. Hierbei geht es zunächst nicht um die Schaffung neuer großer Wasserflächen mit hohem Investitionsaufwand, sondern um die freizeitgerechte Herrichtung nicht mehr benötigter Wasserflächen und Wasserwege. Dies ist das Ergebnis einer Planungsstudie des KVR, die dieser im Auftrag des Ministeriums soeben fertiggestellt hat. Die Maßnahmevorschläge dieser Studie werden für das mittelfristige Stadterneuerungsprogramm ausgewertet. Im Sinne dieses Konzepts werden Maßnahmen zur Gestaltung des Rhein-Herne-Kanals bereits mit 13 Mio. DM gefördert.
- Ein weiterer freizeitpolitischer Schwerpunkt liegt in der Förderung von örtlichen Begegnungsstätten als offene Angebote für Kommunikation und soziale Begegnung in der Freizeit. Seit 1980 wurden hier in den Städten und Gemeinden des Landes 142 Maßnahmen mit 86,2 Mio. DM gefördert. Die Maßnahmen konzentrierten sich hauptsächlich auf die Umnutzung leergezogener Gebäude, die häufig Denkmäler waren oder ansonsten stadtbildprägende Bedeutung haben. Die inhaltliche Ausprägung dieser örtlichen Begegnungsstätten stellt sich dabei in ihrer Vielfalt sehr differenziert dar und spiegelt die unterschiedlichen Freizeitbedürfnisse in den Gemeinden und Stadtteilen wider.
- Künftig verstärkt gefördert werden über örtliche Begegnungsstätten hinaus Einrichtungen im sozialen und kulturellen Bereich. Als ein besonders erwähnenswertes Beispiel dieser Art ist auf die Landesmusikakademie in Heek hinzuweisen, die mit 9,6 Mio. DM Städtebauförderungsmitteln gefördert wurde.

0.4 Verbesserung der politischen Entscheidungsgrundlagen

Grundlage sozial verantworteter und ökologisch verträglicher Investitionen und Investitionsförderungen des Staates ist die Kenntnis wissenschaftlich-technologischer Entwicklungen und deren Wirkungen auf Arbeit und Freizeit, auf private Individualität und gesellschaftliche Kommunikation, für das MSWV speziell auf Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr. Die Aufgabe, die Entscheidungsgrundlagen für politisches Handeln verantwortungsgerecht zu erstellen, sind anspruchsvoller geworden. Wissenschaft und Technik produzieren in schnellem Tempo und in immer größeren Mengen politikrelevante Informationen, von denen viele schon nach kurzer Zeit veralten, aber auch Wissen, über das zu verfügen und das zu verarbeiten für staatliches Handeln unverzichtbar ist.

Ebenso gehört zum Selbstverständnis staatlicher Politik, Eigengesetzlichkeiten und Sachzwängen entgegenzuwirken, zu denen wissenschaftlich-technische Entwicklungen neigen.

Beides - Verfügen über relevantes wissenschaftlich-technisches Wissen, dessen Bewertung, Kontrolle und Nutzbarmachen für staatliche Investitionen einerseits und Behauptung staatlicher Funktionen andererseits - hat für das MSWV besondere Bedeutung:

Nach der Zusammenführung der beiden großen Investitionsbereiche Bauen und Verkehr liegt ein Schwerpunkt der von der Landesregierung beeinflussten Technikanwendung in der Ressortzuständigkeit des MSWV. In diesem Geschäftsbereich einschließlich der in der Fachaufsicht des MSWV stehenden Behörden sind mehrere tausend Techniker

damit beschäftigt, Technik zu realisieren, zu bewerten und zu kontrollieren. Allein im Haushaltsjahr 1986 wird Technik in einer Größenordnung von etwa 4 1/2 Milliarden DM in Investitionen umgesetzt.

Die politischen Entscheidungsgrundlagen wären unzureichend, wenn exemplarisch die Zusammenhänge

- von Luftverschmutzung und Materialschäden, etwa an unseren Denkmälern,
 - von neuen Informations- und Kommunikationstechnologien und der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur,
 - von Bauunterhaltung und Energieverbrauch,
 - von Straßenbau und flächenschonenden Technologien,
 - von Pkw-Technologien und Umweltbelastung besonders in Form von Abgasen und Lärm,
 - von Arbeitszeitentwicklung und freier Zeit,
 - von demographischen Entwicklungen und Verteilungs-,
notwendigkeiten,
 - von Versorgung und sozialer Dienstleistung,
- nicht hinreichend erkannt sind.

Zweifel sind berechtigt, ob die Prognosefähigkeit des Staates ausreicht, technologische Entwicklungen zu bestimmen oder gar gegen den Markt durchzusetzen. Der Staat braucht aber hohes technisches Wissen, um seine Investitionen in die Infrastruktur bedarfsgerecht zu leisten. Dies gilt besonders für die Politik der qualitativen Erneuerung der baulichen Infrastruktur. Sie ist ohne die Kenntnis der genannten Zusammenhänge unmöglich. Der Staat muß sie kennen, nicht nur, um Risiken für Mensch und Umwelt aufzudecken, sondern weitergehend, um die technisch ausgereifteste, sozial und ökologisch verträglichste und ökonomisch günstigste Entscheidung über Technikeinsatz im eigenen Investitionsbereich zu treffen.

Diese Aufgaben verlangen ein ständiges Bemühen um das angemessene Verhältnis von Politik und Technik.

Innovative staatliche Politik, Politikberatung, rechtliche Bewertung und Kontrolle technischer Entwicklungen, Forschung sowie Transparenz von Entscheidungsgrundlagen müssen zu einem Konzept der Verbesserung politischer Entscheidungsfähigkeit zusammengeführt werden. Dazu gehören die folgenden zehn Handlungsfelder, aus denen sich entsprechende Handlungsschritte entwickeln lassen:

1. Handlungsfeld: Laufende Vermittlung von Forschung und Praxis

Erforderlich ist zunächst eine laufende Beobachtung der für das MSWV relevanten Entwicklung von Wissenschaft und Forschung. Sie ist in verständlicher Weise aufzuarbeiten und soll in periodischer Berichterstattung der interessierten Öffentlichkeit dargestellt werden. Die Kenntnis der Entwicklungen von Wissenschaft, Technik und Forschung ist zugleich wesentliche Grundlage für Entscheidungen des MSWV.

Das heißt: **Intensivierung der Aufgaben von ILS und LBB**

Das Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung sowie das Landesinstitut für Bauwesen und angewandte Bauschadensforschung werden stärker an den Entscheidungsprozessen des Ressorts beteiligt werden. Sie werden innerhalb ihrer Zuständigkeiten über Entwicklungen im Wissenschafts- und Forschungsbereich periodisch berichten.

Das MSWV verfügt im gesamten Bereich der Verkehrspolitik über keine entsprechende nachgeordnete Be-

...

ratungs- und Forschungsinfrastruktur. Es wird ein Konzept vorlegen, in welcher Weise nach der Ressortneugliederung den Berichterstattungs-, Beratungs- und Forschungserfordernissen auch in der Verkehrspolitik in enger Kooperation mit den Kapazitäten des ILS und des LBB Rechnung getragen werden kann. Die engere Zusammenarbeit zwischen ILS und LBB ist bereits veranlaßt.

2. Handlungsfeld: Ressortforschung

Die Aufgabe der Ressortforschung liegt wie bisher darin, die Informationsbasis für einzelne wichtige Entscheidungen zu erweitern, insbesondere gesicherte Datengrundlagen zu schaffen sowie möglichst empirisch geprüfte Erkenntnisse zur Verfügung zu stellen. Dabei sind folgende Grundsätze von Bedeutung:

- der Forschungsbedarf muß auf der Grundlage der Aufgabenplanung des Ressorts bestimmt werden;
- die Ressortforschung muß sich im wesentlichen auf die Schwerpunkte der Ressortpolitik konzentrieren;
- die Ressortforschung muß die größtmögliche Transparenz aufweisen;
- die Ressortforschung muß den mittelfristigen Forschungsbedarf ermitteln und die Fragestellungen, mit denen sie an Wissenschaft und Forschung herantreten will, auf eine planvolle Grundlage stellen;
- Ressortforschung darf den Forschungsbedarf nicht aus der isolierten Perspektive eines Arbeitsbereiches des Ressorts definieren, sondern erst aufgrund eines intensiven Erfahrungsaustausches zwischen allen betroffenen Arbeitsbereichen;

- in den Gestaltungsbereichen, in denen erhebliche gesellschaftliche Wertkonflikte vorliegen, muß Ressortforschung den unterschiedlichen Interessenlagen Rechnung tragen.

Das heißt zunächst: Fortschreibung des Mittelfristigen Forschungsprogramms

Das Mittelfristige Forschungsprogramm 1983-1985 wird nach Maßgabe dieser Grundsätze fortgeschrieben werden. Grundlage des Forschungsprogramms wird die Aufgabenplanung des Ressorts sein. In Bereichen mit gravierenden gesellschaftlichen Wertkonflikten wird Parallelforschung in Auftrag gegeben werden, um eine Gegenüberstellung von Forschungsergebnissen zu ermöglichen, die von unterschiedlichen Ansätzen und unterschiedlichem Werteverständnis ausgehen. Auf die praktische Verwertbarkeit und Verwertung sowie auf die Beobachtung des Umsetzungsprozesses wird besonderer Wert gelegt werden.

3. Handlungsfeld: Risikobegrenzung durch Recht

Die rechtliche Begrenzung von Risiken technischer Innovationen kann mit deren explosionsartiger Entwicklung kaum Schritt halten. Staatliche Normen, aber auch das autonome Regelwerk der Technik "hinken" häufig hinter technologischen Prozessen her. Offensichtlich aber hat die moderne Technik - ausweislich der Fülle an DIN-Normen des "Deutschen Instituts für Normung" und der technischen Regelwerke des VDE (Verein Deutscher Elektrotechniker e.V.) und des VDI (Verein Deutscher Ingenieure e.V.) - einen ungeheuren Regelbedarf, wobei der Regelbestand weit über Sicherheitsaspekte hinausgeht.

...

Im Zentrum des staatlichen Engagements steht die Sicherheit, allerdings nicht nur die technische Zuverlässigkeit, sondern viel weitergreifend die Beherrschung sozialer und ökologischer Risiken.

Bauliche Sicherheit, Verkehrssicherheit oder Schutz vor Lärm und Abgasen sind nicht ausschließlich über Marktprozesse zu erreichen, sondern setzen staatliche Regulierung voraus.

Das heißt: Transparenz im Zusammenhang von Recht und technischer Entwicklung

Die soziale und ökologische Funktion der Rechtsordnung muß es sein, der Technik im Interesse von Mensch und Umwelt Grenzen zu ziehen, insbesondere die externen Effekte zu reduzieren. Die Rechtsordnung darf sich nicht auf Reparatur- und Ausgleichsanordnungen beschränken, sondern muß sozial oder ökologisch riskante oder gefährliche technische Entwicklungen verhindern können. In der Bau- und Verkehrspolitik, aber auch in der Beobachtung neuer Informations- und Kommunikationstechnologien wird das MSWV der gewachsenen Bedeutung vorsorgender rechtlicher Steuerung Rechnung tragen. Es wird zu diesem Zweck den Zusammenhang von rechtlicher Steuerung und technischer Entwicklung transparenter machen. Das MSWV wird einen wissenschaftlichen Überblick über die verschiedenen Aspekte dieses Zusammenhangs veranlassen und auf dieser Grundlage die bisher geleistete Arbeit und die weiteren Handlungsmöglichkeiten systematisch darstellen. Ein entsprechender Bericht wird dem Landtag Anfang 1987 zugeleitet werden.

4. Handlungsfeld: Umsetzung von Technik auf staatlicher Ebene

Eines der Hauptprobleme im Verhältnis von Staat und Technik, ja insgesamt von Großorganisationen und technischen Innovationen, ist die begrenzte Fähigkeit zur Umsetzung und praxisgerechten Durchführung tech-

nologischer Erkenntnisse und Möglichkeiten. Es mangelt weniger an klugen Entwicklungen und Erfindungen als eher an der Implementationsfähigkeit. Die Technikfrage muß insofern ausgeweitet werden: Die Frage lautet, warum sich Verwaltungen mit der Realisierung von technischen Entwicklungen so schwer tun.

Das heißt: Verbesserung der Durchführungskapazität

Im MSWV werden Voraussetzungen dafür zu schaffen sein, damit das Verhältnis von Innovationsreichtum und Verwirklichungsgrad verbessert wird. Eine enge Forschungs- und Beratungskoordination mit der Hochschule für Verwaltungswissenschaften in Speyer, an der das Land Nordrhein- Westfalen beteiligt ist, wird dazu beitragen können, möglicherweise generalisierbare organisatorische Maßstäbe einer institutionalisierten Technikfolgenabschätzung und Technikimplementation für die staatlichen Bereiche zu entwickeln.

5. Handlungsfeld: Entscheidungs- und Bewertungshilfen

Die Nachfrage nach Entscheidungs- und Bewertungshilfen aus dem Bereich von Wissenschaft und Technik ist gestiegen. Diese Beratung und Bewertung sind weder als ein rein administrativer Prozeß noch als ein rein wissenschaftliches Forschungsprojekt zu verstehen, sondern als "Technology Assessment" in Kooperation von Politik, Verwaltung und Wissenschaft.

Das heißt: Begleitende Politikberatung

Es sollen Gesprächsforen geschaffen werden, in denen das gesicherte wie auch das noch ungesicherte Wissen zu den Technikfolgen im Dialog von Politik, Verwaltung und Wissenschaft dargestellt und zur Diskussion ge-

...

stellt werden können. Dabei müssen nicht nur die technischen, sondern auch die Sozialwissenschaften vertreten sein. Politikberatung soll auf diese Weise verstetigt und institutionalisiert werden.

6. Handlungsfeld: Technik in gesellschaftlicher Verantwortung

Der "technische Fortschritt" ist kein autonomer und durch äußerliche Faktoren nicht bestimmbarer Prozeß, sondern einer, der sich gesellschaftlich zu verantworten hat. Die weithin faktische Verantwortung der scientific community für zentrale Prozesse der Gesellschaft muß zu einer bewußten Verantwortung werden, die von der Gesellschaft bewußt eingefordert wird.

Das heißt: **Technikdialog**

Das MSWV wird seinen Beitrag dazu leisten, den Dialog zwischen Technik und Politik zu intensivieren und zu beleben. Dieser Technikdialog wird sich auf die Kommunikation und Zusammenarbeit von "Technikern" und Verwaltungsleuten im MSWV, aber auch auf die Kooperation mit den Technikentwicklern in Forschung und Unternehmen förderlich auswirken. Die intensivere Einbeziehung technischen Sachverständes und technischer Kreativität in die Entscheidungsprozesse des Ressorts soll sowohl positive Impulse auslösen als auch das Verständnis der "Techniker" für soziale und ökologische Implikationen technischer Prozesse stärken.

7. Handlungsfeld: Vorbildfunktion des Staates

Wo der Staat in eigener Regie investiert, soll er vorbildlich handeln und bauen. Vorbild- und Leitfunktionen hat er neben der Kosten- Nutzen-Relation auch hinsichtlich der städtebaulichen Integration,

der künstlerischen Gestaltung und der ökologischen Orientierung zu übernehmen. Auch wo der Staat Investitionen anderer fördert, hat er auf die Realisierung dieser Maßstäbe hinzuwirken.

Das heißt zunächst: Technikbericht

Das MSWV wird die Sozial- und Umweltverträglichkeit seiner Investitionen, insbesondere die städtebauliche Integration, weiter verbessern.

Es wird die von ihm ausgeschriebenen Wettbewerbe - auf das Ziel der qualitativen Erneuerung konzentrieren. Es wird Demonstrations-, Vergleichs- und Versuchsvorhaben ausweiten und intensivieren und damit den Wissens- und Erfahrungstransfer verbessern.

Ein regelmäßig vorzulegender Technikbericht wird Auskunft über Schwerpunkte des Technikeinsatzes im Städtebau, im Wohnungswesen und bei Verkehrsinvestitionen, über die Möglichkeiten der Verbindung von ökologischem Bauen und Technikeinsatz, über Erfahrungen im ökologischen und energiesparenden Bauen, über den Schutz von Materialien gegen Umwelteinflüsse oder Entwicklungen des kosten- und flächensparenden Bauens geben.

8. Handlungsfeld: Technik und sozialer Bedarf

Es fehlt an einer gesellschaftlichen Diskussion über Technik und soziale Bedarfe. Die gegenwärtigen technologiepolitischen Auseinandersetzungen werden von Positionen aus geführt, die sich an den Wirkungen des technologischen Modernisierungsprozesses orientieren, also etwa an den weltwirtschaftlichen Wettbewerbswirkungen, an den Auswirkungen auf den Produktionsprozeß und auf den Arbeitsmarkt, auf soziale Beziehungen, soziale Kommunikation und Datenschutz usw.

Nur in Ansätzen wird die Perspektive diskutiert, wie Technik nutzbar gemacht werden kann, um durchsetzungsschwache gesellschaftliche Bedürfnisse und Interessen zu stärken. Der gesellschaftliche Anspruch an Technik in diesem Sinne wäre so zu stellen, sozial akzeptierte Techniken zur Beseitigung bereits eingetretener unerwünschter Folgewirkungen von Technik einzusetzen, zur besseren Integration des Verkehrs in die Stadtentwicklung etwa durch flächenhafte Umsetzung der Verkehrsberuhigung oder durch Untertunnelung von Straßen, zum Schutz von denkmalwerter Bausubstanz gegen Steinzerfall oder zur energiesparenden Umrüstung von Gebäuden.

Das heißt zunächst: Kooperation mit Gemeinden, Gewerkschaften, Verbänden und Bürgerinitiativen

In Zusammenarbeit mit den Gemeinden, Gewerkschaften, Verbänden und Bürgerinitiativen wird das MSWV eine öffentliche Diskussion darüber anregen, welche gesellschaftlichen Bedürfnisse bestehen, an deren Befriedigung Technik mitwirken kann. Die Stadt ist ein hervorragendes Anwendungsfeld auch für "mittlere" Technologien. Technikformen, die den Vorteil einer kooperativen, funktionsgeteilten Arbeit nutzen können, ohne die Überschaubarkeit für alle Beteiligten zu verlieren, sind für bestimmte Produktionsstätten und Dienstleistungseinrichtungen durchaus von Interesse.

Die Kooperation soll sich auch auf die Bewertung möglicher Auswirkungen von Informations- und Kommunikationstechnologien auf die räumlichen und sozialen Strukturen der Städte beziehen.

...

Die Ergebnisse dieses Prozesses werden in das mittelfristige Ressortforschungsprogramm eingehen. Sie sollen auch in die Technologieinitiative der Landesregierung einfließen.

9. Handlungsfeld: Serviceaufgaben

Technikbetroffene, also Technikabnehmer, -anwender oder -einsetzer im privaten und öffentlichen Bereich, benötigen umsetzungsfähige aktuelle Informationen. Wer Schäden an Bauwerken vermeiden oder beheben will, muß wissen, auf welchen Ursachen die Schäden beruhen und mit welchen technischen Mitteln geholfen werden kann. Es gibt insofern eine Nachfrage nach praktischer Beratung in verschiedenen Formen von der generellen Öffentlichkeitsarbeit über konkrete Auskünfte bis hin zu individueller Intensivberatung.

Das heißt zunächst: Beratungskapazitäten der der Fachaufsicht des MSW unterstehenden Forschungseinrichtungen

Das Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung sowie das Landesinstitut für Bauwesen und angewandte Bauschadensforschung werden verstärkt in ihren Aufgabenbereichen öffentliche Beratungsfunktionen wahrnehmen. Das LBB hat den Auftrag, einen landesweiten Überblick über Art, Umfang und Ursachen der aufgetretenen Bauschäden zu erstellen und die gewonnenen Arbeitsergebnisse für alle Beteiligten in praxistaugliche Entscheidungs- und Handlungshilfen umzusetzen. Diese Arbeit wird intensiviert werden. Insbesondere werden Dokumentationen und Veröffentlichungen der Arbeitsergebnisse, der Methoden zur Schadensbe-

...

seitigung und -vorsorge, Veröffentlichungen praxistauglicher Handlungshilfen für Baufachleute und die Erarbeitung von Handlungshilfen für Bauherren und Nutzer über das Verhalten bei Bauschäden dazu beitragen können, Verhaltensunsicherheiten und Informationsdefizite zu beheben.

Das Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung wird ebenfalls stärker mit Beratungsfunktionen beauftragt werden. Ein entsprechendes Beratungskonzept wird erarbeitet werden. Die Veröffentlichungen des ILS werden sich an dieser Beratungsaufgabe orientieren.

10. Handlungsfeld: Aspekte künftiger Entwicklung

Zukunft wird heute weniger in Form von Prognosen als mit Hilfe von Szenarien gemalt, die teilweise zu globalen Zukunftsentwürfen zusammengefaßt werden. Postindustrielle, postmaterialistische und postmoderne Gesellschaft sind einzelne der diskussionsbestimmenden Schlagwörter.

Für jedes dieser Szenarien sehen die räumliche Struktur unserer Städte, der Umgang mit der Natur, die Lebenswelt des Menschen, Geschwindigkeit, Richtung und Steuerung technologischer Entwicklung und soziale Verteilungsgegebenheiten wie auch das Verhältnis von Arbeit und Freizeit grundlegend anders aus. Bei aller Oberflächlichkeit und Vereinfachung haben solche Entwürfe einen wesentlichen Vorteil: Sie bündeln nicht nur ökonomische, kulturelle, technische und ökologische Entwicklungen, sondern bringen auch unterschiedliche Problembereiche und Politikfelder systematisch zueinander und sind damit eine bedeutsame Hilfe bei der Plausibilitätskontrolle von Politik.

...

Das heißt zunächst: Forum "Zukunftsperspektiven als Grundlage für die Infrastrukturpolitik des Landes"

Es ist beabsichtigt, zu einem Forum einzuladen, das sich mit längerfristigen Perspektiven des Zusammenhangs von Wachstum und Verteilung, der Sicherung der natürlichen Lebensgrundlagen, der technologischen Entwicklung und der Veränderung kultureller Verhältnisse befassen soll.

Von diesem Forum werden wesentliche Impulse für die Stadtentwicklungs-, Wohnungs- und Verkehrspolitik erwartet.

1. Stadtentwicklung

Ausgangslage

In der vergangenen Legislaturperiode ist es gelungen, die veränderten wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Rahmenbedingungen der Stadtentwicklung bewußt zu machen und die Stadtentwicklungspolitik des Landes entsprechend neu zu orientieren.

Die Abkehr von den Stadtentwicklungszielen der 60-er und 70-er Jahre mit ihrer Ausrichtung auf Wachstumserwartungen, die sich als unrealistisch erwiesen haben, ist weitgehend vollzogen.

Heute ist allgemein anerkannt, daß bei langsamerem Wirtschaftswachstum sowie stagnierender und längerfristig sogar abnehmender Bevölkerung der Schwerpunkt der Stadtentwicklungspolitik die erhaltende Stadterneuerung sein muß.

Diese Stadterneuerung muß behutsam, in kleinen Schritten und in engem Kontakt mit den Bewohnern und den Betrieben erfolgen. Dabei sind Wohnungen, betriebliche Anlagen und öffentliche Einrichtungen zu erhalten, gewachsene Stadtstrukturen zu respektieren und Neubauten einfühlsam in den Bestand einzupassen.

In der zurückliegenden Legislaturperiode wurden auch die finanziellen Voraussetzungen dafür geschaffen, daß neue Maßnahmen dieser Form der Stadterneuerung in allen Landesteilen und innerhalb der großen Städte in vielen Stadtteilen mit Stadterneuerungsmitteln des Landes und teilweise des Bundes gefördert werden können.

Von den 400 bis 1980 begonnenen Sanierungs- und Entwicklungsmaßnahmen wurden in den Jahren 1981 - 1985 362 Maßnahmen mit einem Förderbetrag von 1,1 Mrd. DM ausfinanziert und so zumindest vorläufig abgeschlossen.

Über 1985 hinaus müssen also nur noch 38 dieser Maßnahmen weiter gefördert werden.

Damit ist im Gegensatz zur zurückliegenden Legislaturperiode der größte Teil der Stadterneuerungsmittel des Landes für neue Maßnahmen frei.

Ziele

Mit der Stadtentwicklungspolitik des Landes werden strukturpolitische, ökologische und soziale Ziele gleichermaßen verfolgt.

Unter ökologischen Gesichtspunkten besteht die Aufgabe, noch vorhandene Freiflächen zu schonen, vor allem in den dicht bebauten Gebieten kleinteilige Grün- und Freiräume neu aufzubauen sowie in Wohngebieten die Umweltbelastungen zu verringern.

Wichtigste sozialpolitische Aufgabe ist es, preiswerte Wohnungen zu erhalten und zu modernisieren. Gleichzeitig sollen die Belastungen im Wohnumfeld vermindert werden, wobei gerade die sozial schwachen Bevölkerungsgruppen auch bei den Wohnumfeldverhältnissen benachteiligt sind.

Die Verbesserung der Wohn- und Umweltbedingungen mit Mitteln der Stadterneuerung ist in alten Industrielandschaften eine entscheidende Voraussetzung, um die Standortbedingungen für die Wirtschaft zu erhalten und zu verbessern. Das gilt für die Sicherung

kostengünstiger Standorte von Klein- und Mittelbetrieben; das gilt auch für umweltgerechtes Flächenrecycling bei Neuansiedlungen.

Alte Industrieregionen werden in der nationalen und internationalen Konkurrenz um Betriebe und Arbeitsplätze nur konkurrenzfähig bleiben können, wenn sie unter Gesichtspunkten der Umwelt und der Lebensqualität attraktiv sind.

Aufgaben

Aus diesen Zielsetzungen der Stadtentwicklungspolitik und der Stadterneuerung ergeben sich die nachstehenden Aufgabenbereiche:

Kontinuierliche Stadterneuerung (1.1)

Stadterneuerung ist eine dauerhafte Aufgabe, die sich über die unterschiedlich strukturierten Siedlungsbereiche erstreckt, in alle Aufgabenfelder der Kommunalpolitik hineinreicht und den koordinierten Einsatz von rechtlichen, planerischen und finanziellen Instrumenten erfordert.

Dabei erscheint es sinnvoll, räumliche Schwerpunkte zu bilden.

Herausragende Aufgaben der Stadterneuerung sind wegen der baulichen Dichte, der Vielfalt der Funktionen und der Raumbeanspruchung sowie der Intensität der Umweltbelastungen in den Stadtzentren und den Innenstadtrandgebieten, in den Stadtteilzentren und in den alten Ortskernen sowie in den dicht bebauten und mit Gemengelagen von Wohnen, Gewerbe und Industrie durchsetzten gründerzeitlichen Stadtgebieten zu sehen.

Räumlich konzentrierte Stadterneuerungsaufgaben stellen sich aber auch bei der Neuordnung von größeren Gewerbe- und Industriegebieten, bei der städtebaulichen Ordnung und Entwicklung von extensiv besiedelten und zum Teil zersiedelten Stadtrandzonen sowie neuerdings vermehrt auch in den hochgeschossigen Wohnanlagen der 60-er und 70-er Jahre.

Erneuerungsmaßnahmen komplexer Art können schließlich den Rückbau von Zersiedlung, den Neuaufbau von Landschaft sowie die Gestaltung und Freizeit- und Erholungslandschaften vor allem da zum Ziel haben, wo Industrie- und Gewerbebranchen sich häufen und die Ausbeutung von Bodenschätzen Abgrabungslandschaften hinterlassen hat.

Zur Bewältigung dieser Aufgaben müssen Maßnahmen aus verschiedenen Sachbereichen gebündelt und in eine zeitliche Abfolge gebracht werden. Instrumente des Bauplanungsrechtes, des Bauordnungsrechtes sowie verschiedener Fachgesetze vom Denkmalschutzgesetz bis zum Wohnungspflegegesetz müssen ^{/mit} kommunalen Investitionen und Subventionsangeboten für private Investitionen zusammengeführt werden.

Dabei erscheint es vorteilhaft, wenn sich die Maßnahmen über den überschaubaren Zeitraum von vier bis fünf Jahren erstrecken.

Stadterneuerung erfordert also ein hohes Maß an Planung und Koordination.

Vor allem in den großen und stark spezialisierten Administrationen der Großstädte bereitet diese Koordination nicht unerhebliche Schwierigkeiten.

Planerische Grundlage für Stadterneuerungsgebiete sollte ein städtebaulicher Rahmenplan sein, in dem die einzelnen Maßnahmen konkret und unter Angabe der rechtlichen und finanziellen Instrumente beschrieben sind.

Die Umgestaltung des innerörtlichen Straßennetzes für
mehr Verkehrsberuhigung und Verkehrssicherheit (1.2)

Innerstädtische und innerörtliche Verkehrsplanungen waren bislang schwergewichtig an den Interessen der motorisierten Verkehrsteilnehmer und somit an der "Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs" orientiert. Für die Wohnqualität der Städte und Dörfer ist es aber wesentlich, daß die Ansprüche der nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer an Straßen und Plätze stärker berücksichtigt und die vom Kraftfahrzeug ausgehenden Emissionen und Gefahren verringert werden.

Diese städtebauliche Aufgabe läßt sich erfüllen durch flächenhaft wirkende Verkehrsberuhigung und durch eine Planung und Gestaltung der Straßen, in der die bisher üblichen Regeln der Technik örtlich modifiziert und auf soziale und ökologische Belange ausgerichtet werden.

Verkehrsberuhigung macht die stärkere Bündelung des Verkehrs auf Umgehungsstraßen notwendig, wo diese nach Abwägung aller Belange möglich und vorteilhaft ist. Auf diese Weise werden die überwiegend bewohnten Stadt- und Gemeindeteile vom durchfließenden Verkehr entlastet.

Maßnahmen der Verkehrsberuhigung haben jedoch nur begrenzt Wirkung, wenn nicht ein stadt- und umweltverträglicheres Kraftfahrzeug möglichst schnell durchgesetzt wird. Dazu sind strengere umweltpolitische Formen für Lärm- und Abgasimmissionen sowie eine sozialverantwortliche Kraftfahrzeugbenutzung notwendig.

Soziale Verantwortung bei der Benutzung von Kraftfahrzeugen bedeutet auch, daß Geschwindigkeitsbegrenzungen akzeptiert werden, in Überwiegend dem Wohnen gewidmeten Gebieten Tempo 30.

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

Zentraler Bestandteil und Ansatzpunkt der erhaltenden Stadterneuerung ist die Wohnumfeldverbesserung.

Ein Schwerpunkt der Wohnumfeldverbesserung ist die verkehrsberuhigte Umgestaltung des öffentlichen Raumes, also der Straßen und Plätze (vgl. 1.2).

Auf diese Weise wird mehr Platz für Fußgänger, für spielende Kinder und für Grün in den Wohnbereichen geschaffen.

Der zweite Schwerpunkt ist die Begrünung von Innenhöfen und Hinterhöfen, von Fassaden und Dächern sowie von Vorgärten und Baulücken im privaten Bereich.

Die Neuordnung des ruhenden Verkehrs durch eine wirtschaftliche Ausnutzung der ebenerdigen Parkierungsmöglichkeiten durch die Anlage von Sammelstellplätzen in möglichst guter städtebaulicher Gestaltung ist zumindest in den dicht bebauten Gebieten dafür unverzichtbar.

Die naturnahe Gestaltung und die Vermehrung von öffentlichen Grünflächen, die Umgestaltung von privaten Flächen zu Mietergärten und die Vergrößerung des Angebots an Kleingärten und anderen Formen gemeinschaftlicher Gartenanlagen gehören desgleichen zur ökologischen Verbesserung der Wohngebiete.

Die Erhaltung und die Modernisierung von preiswerten Wohnungen (1.4)

Die Verbesserung des Wohnumfeldes bliebe auf Dauer sinnlos, wenn die Wohnungen qualitativ absinken würden. Deshalb müssen sie erneuert werden.

Dabei sind die heute noch preiswerten Altbauwohnungen unverzichtbar für die Wohnungsversorgung der unteren Einkommensgruppen, deren sozialer Status durch stagnierende und zum Teil sinkende Realeinkommen gefährdet ist.

Diese Wohnungen müssen daher vor Abriß, Umwandlung in Eigentumswohnungen, Zweckentfremdung und Hochmodernisierung bewahrt werden.

Instandsetzung und Modernisierung mit altbaugerechten Standards und unter Beteiligung der Mieter bei Sicherung einer sozial tragbaren Miete sind notwendig.

Mit planungsrechtlichen Mitteln und mit Mitteln der Wohnungsaufsicht läßt sich die spekulative Verwertung von preiswerten Wohnungen erschweren.

Mit der Modernisierungsförderung des Landes können soziale Mieten gesichert werden (vgl. Kapitel 4.2.1).

Die Konzentration der Stadterneuerungspolitik des Landes auf die Erhaltung dieser Wohnungen ist gerechtfertigt, da die einkommensstärkeren Schichten ihre Wohnverhältnisse mit eigenen Mitteln sichern können und auch tatsächlich sichern.

Die Verbesserung der Angebote für soziale Kontakte und kulturelle Betätigung (1.5)

Viele Menschen suchen soziale Kontakte, und immer mehr Menschen haben Interesse an den verschiedenen Formen der kulturellen Betätigung. Dafür werden vor allem wohnungs-

nahe, vielfältig nutzbare und unbürokratisch bewirtschaftete Einrichtungen benötigt. Das herkömmliche Angebot an Sportstätten, Bibliotheken, Theatern, Museen, Volkshochschulen und Jugendzentren bedarf der Ergänzung.

Es sollen daher vermehrt örtliche Begegnungsstätten für die spontane kulturelle und soziale Betätigung angeboten werden. Dabei sind vielfältige Trägerschaften und Bewirtschaftungsformen denkbar.

Vorteilhaft ist die Unterbringung in alten, häufig stadtbildprägenden oder denkmalwerten Bausubstanzen.

Die Bewahrung von Denkmälern und die Pflege der Stadtgestaltung (1.6)

Durch Kriegszerstörungen und durch die Neubaupfätigkeit in den Nachkriegsjahren ist viel vom kulturellen städtebaulichen Erbe verloren gegangen. Vielfach sind gesichtslose, monotone und orientierungslose Baugebiete und Stadtteile entstanden.

Durch den Schutz und die Pflege von Denkmälern, durch die Erhaltung städtebaulich wertvoller Bausubstanzen und Stadtteile sowie durch mehr stadtgestalterische Aufmerksamkeit bei Neubaupvorhaben soll das Gesicht der Gemeinden und der Städte wieder ansprechender, vielgestaltiger und lebendiger werden.

Nur auf diese Weise können Städte und Gemeinden geschichtliche Orientierung und Geborgenheit vermitteln.

Das Land fördert diese Entwicklung mit Mitteln des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege.

Darüber hinaus sollen stadtgestalterische Anliegen im öffentlich geförderten Wohnungsbau betont werden und die Anliegen des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege bei der Modernisierungsförderung von Wohnungen Priorität haben. Die Förderung der erhaltenden Stadterneuerung löst somit generell viele Probleme des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege.

Die Neuordnung von Gewerbe- und Industriegebieten, die Verbesserung der innerörtlichen Gewerbestandorte und die Stärkung der wohnungsnahen Versorgung (1.7)

Die kleinräumige Mischung von Arbeitsstätten, Wohnungen und Versorgungseinrichtungen ist ein zentrales stadtstrukturelles Ziel. Die Vorteile sind kurze Wege und abwechslungsreiche Stadt- und Gemeindeteile.

Die einseitige Verfolgung wohnhygienischer Gesichtspunkte hat in der Vergangenheit zu einer immer weiter fortschreitenden Funktionstrennung geführt. Die Konzentration in der Wirtschaft hat dies verstärkt.

Die Standorte von Gewerbebetrieben in Gemengelagen planungsrechtlich zu sichern, die städtebauliche Situation zu verbessern und gleichzeitig die betriebliche Entwicklungsfähigkeit zu fördern, ist daher notwendig, um diesem Trend entgegenzuwirken.

Mit der Förderung der Investitionsfähigkeit sind häufig Maßnahmen des aktiven und passiven Immissionsschutzes verbunden, so daß dadurch die störenden Auswirkungen dieser Betriebe verringert werden. Das Land unterstützt die Entwicklung mit Mitteln der Stadterneuerungsförderung.

Die wohnungsnahе Versorgung mit privaten Gütern und Dienstleistungen ist durch die weitere Ausbreitung von Einzelhandelsgroßbetrieben stark gefährdet.

Durch die neugeschaffenen Verkaufsflächen dieser nicht integrierten Einzelhandelsgroßbetriebe wird den gewachsenen wohnungsnahen Einzelhandelsstandorten die Kaufkraft entzogen.

Mit planungsrechtlichen Mitteln läßt sich diese Entwicklung steuern, wenn die Gemeinden gewillt sind, von den planungsrechtlichen Möglichkeiten frühzeitig Gebrauch zu machen.

Die interkommunale Konkurrenz um Kaufkraft und Umsätze wirkt hier teilweise selbstzerstörerisch.

Daher wird das Land die planungsrechtliche Aufsicht in diesem Bereich verstärken.

1.1 Kontinuierliche Stadterneuerung

Die Stadterneuerungspolitik des Landes wird 1986 durch Vertiefung der konzeptionellen Grundlagen, insbesondere in der Stadtökologie, durch Weiterentwicklung der rechtlichen Instrumente und durch konsequente Förderung realisiert werden.

1.1.1 Förderung der Stadterneuerung

Das Land Nordrhein-Westfalen fördert schon seit Beginn der 60-er Jahre städtebauliche Maßnahmen in den Gemeinden.

Im Zeitraum 1971 bis 1985 wurden für städtebauliche Aufgaben in den Gemeinden 8.337 Mio DM bereitgestellt.

Von diesem Betrag wurden 957 Mio DM für Maßnahmen verwendet, die gemeinschaftlich mit dem Bund finanziert sind; der Bund hat dem Land dafür 789 Mio DM zugewiesen, so daß die gemeinschaftlichen Maßnahmen insgesamt 1.746 Mio DM erhalten haben.

Tabelle (1)

Bereitgestellte Mittel für Aufgaben der Stadterneuerung
1981 - 1985 (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 ¹⁾	88,5	839,0 (71,4)
1984	941,0 ²⁾ (71,4)	218,5	124,0	1.283,5 (71,4)
1985 ³⁾	515,7 (85,0)	218,5	124,5	858,7 (85,0)
Summe	3.254,5 (345,8)	1.552,5 (230,0)	401,3	5.208,3 (575,8)
1985 ⁴⁾	641,7 (261,7)	218,5	105,0	965,2 (261,7)

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) Haushaltsansätze nach Haushaltsentwurf

An den Aufgaben der Stadterneuerung hat sich der Bund somit im Zeitraum 1971 - 1985 mit lediglich 8,6 % der Mittel beteiligt.

Im Zeitraum 1981 bis 1985 standen den Bundeszuweisungen von 346 Mio DM 2,900 Mio DM des Landes gegenüber. Darüber hinaus sind für diesen Zeitraum wesentliche Teile der Modernisierungsförderung des Landes von insgesamt 1.320 Mio DM den Aufgaben der Stadterneuerung zuzurechnen.

Der Bund förderte die Modernisierung von Wohnungen in den Jahren 1981 bis 1982 mit jährlich 115 Mio DM und zog sich 1983 ersatzlos aus der Modernisierungsförderung zurück.

Ferner zählen zu den Aufgaben der Stadterneuerung die Wiederaufbereitung von Industrie-, Gewerbe-, Zechen- und Verkehrsbrachen mit Hilfe des Grundstücksfonds Ruhr und des landesweiten Grundstücksfonds.

In den beiden Grundstücksfonds wurden im Zeitraum 1981 bis 1985 rd. 400 Mio DM aufgewendet (vgl. Tabelle 1).

1.1.1.1 . Haushalt 1986

Zur Förderung von Maßnahmen der Stadterneuerung sind im Haushalt 1986 insgesamt 380 Mio DM veranschlagt. Dies sind im Vergleich zum Haushalt 1985 30 Mio DM mehr. Diese zusätzlichen Mittel stehen voll für neue Bewilligungen zur Verfügung.

Diese Mittel sind auf die Einzelpläne 14 und 11 verteilt (vgl. Tabelle 2).

Tabelle (2)

Haushaltsansätze 1985 und 1986

Städtebauförderung 1985

	Kap. 14 030 Tit. 883 11 (Vorbereitung und Durchführung städte- baulicher Maßnahmen	Kap. 14 030 Tit. 883 14 (Maßnahmen zur Wohnumfeldver- besserung u. Ver- kehrsberuhigung)	Gesamt
Haushaltsansatz	300	50	350

Städtebauförderung 1986

	Kap. 14 030 Tit. 883 11 (Förderung von Maß- nahmen zur Stadt- erneuerung)	Kap. 11 040 Tit. 883 40 (Förderung von Maß- nahmen zur Stadt- erneuerung)	Gesamt
Haushaltsansatz	350	30	380

Die Haushaltsmittel des Landes werden durch Bundeszuweisungen auf der Grundlage der §§ 71/72 des Städtebauförderungsgesetzes ergänzt. Im Haushaltsjahr 1985 betragen die dem Land für neue Bewilligungen zugewiesenen Ausgabemittel 23,1 Mio DM. Für das Haushaltsjahr sind 35,0 Mio DM Ausgabemittel des Bundes angekündigt.

Die Steigerung gegenüber 1985 beträgt 11,9 Mio DM.

1.1.1.2 Bewilligungsrahmen

Stadterneuerungsmaßnahmen benötigten für Planung und Realisierung einen 4 - 5-jährigen Zeitraum.

Um den Gemeinden dafür Planungs- und Finanzierungssicherheit zu geben, werden Bewilligungsbescheide mit mehrjähriger Laufzeit gegeben, die neben Ausgabemitteln Verpflichtungsermächtigungen für künftige Haushaltsjahre enthalten.

Das führt dazu, daß die Haushaltsansätze eines Haushaltsjahres zum großen Teil durch Verpflichtungsermächtigungen aus Bewilligungen früherer Jahre vorbelastet sind. Die Haushaltsansätze werden daher durch neue Verpflichtungsermächtigungen ergänzt, um einen Bewilligungsrahmen in der Größenordnung des Haushaltsansatzes zu ermöglichen.

Der Haushaltsansatz des Jahres 1986 in Höhe von 380 Mio DM ist durch Verpflichtungsermächtigungen früherer Jahre mit 344 Mio DM vorbelastet.

Zusammen mit den neuen Verpflichtungsermächtigungen in Höhe von 365 Mio DM ergibt sich also ein Bewilligungsrahmen des Landes von 401 Mio DM, wobei Verpflichtungsermächtigungen für die Jahre 1987, 1988 und 1989 enthalten sind.

Die Finanzhilfen des Bundes betragen rd. 262 Mio DM, so daß in 1986 für Stadterneuerungsmaßnahmen insgesamt ein Bewilligungsrahmen von 663 Mio DM zur Verfügung steht.

1.1.1.3 Stadterneuerungsprogramm 1986 mit Bundesfinanzhilfen

Am 1. Juli 1985 hat das Bundeskabinett beschlossen, die Finanzhilfen des Bundes an die Länder von bislang 330 Mio DM auf 1 Mrd. DM jährlich in den Jahren 1986/87 anzuheben:

Danach ist die Beendigung der Mischfinanzierung vorgesehen. Dies ist von Nordrhein-Westfalen gewollt und entspricht dem einstimmigen Beschluß der Konferenz der Ministerpräsidenten. Die Länder verlangen zum Ausgleich vor allem einen höheren Anteil an der Umsatzsteuer.

Von der Milliarde des Bundes erhält das Land 26,17 %, also 261,7 Mio DM in 1986 und 262 Mio DM in 1987. Es handelt sich zum geringeren Teil um Kassenmittel für 1986 bzw. 1987 und zum größten Teil um Verpflichtungsermächtigungen.

Im Jahre 1985 hat das Land vom Bund 85 Mio DM erhalten.

Diese Mittel sind wie in der Vergangenheit an die formalen Vorschriften des Städtebauförderungsgesetzes gebunden.

Entgegen der bisherigen Regelung hat der Bund für die Jahre 1986 und 1987 seinen Anteilssatz auf bis zu 43,1 % angehoben, bei den Ländern Berlin, Bremen, Hamburg und Saarland auf 50 %.

Das Land Nordrhein-Westfalen verstärkt die Bundesmittel in den Jahren 1986 und 1987 mit einem Anteilssatz von 36,9 %, so daß die Städte und Gemeinden einen einheitlichen Fördersatz von 80 % erhalten.

Besonders finanzschwache Gemeinden können einen darüber hinausgehenden Fördersatz erhalten.

Daraus ergibt sich für das Stadterneuerungsprogramm des Landes, das mit Finanzhilfen des Bundes unterstützt wird, ein Fördervolumen von 486 Mio DM in 1986 und eine ähnliche Größenordnung für 1987.

Der kassenmäßige Abruf dieser Mittel verteilt sich auf die Jahre 1986 bis 1989 bzw. 1987 - 1990.

Tabelle (2)

Kassenmäßige Bereitstellung der im Programm 1986 bewilligbaren Bundesmittel (Mio DM)

Ausgabemittel	Verpflichtungsermächtigungen			Summe	
	1986	1987	1988	1989	1986-89
35,0	79,0	90,6	57,2		261,8
13,4 %	30,2 %	34,6 %	21,8 %		100 %

Quelle: Rundschreiben BMBau vom 22.07.1985
Rs 116 - 671972 - 5

Die Verteilung der Kassenmittel macht deutlich, daß sich die Förderung des Bundes in der Stadterneuerung über einen fünfjährigen Zeitraum erstreckt.

Dies ist der Wesensart der kleinteiligen behutsamen Stadterneuerung angemessen und auch im Interesse der Verstärkung der Baukonjunktur. Kurzfristige und sprungartige Beschäftigungseffekte werden also nicht eintreten.

Auch hat die Bauwirtschaft einmütig immer wieder Konjunkturprogramme abgelehnt.

Um nun bis zur Bewilligung der Maßnahmen keinen Investitionsstau auftreten zu lassen, hat die Landesregierung im Einvernehmen mit dem Haushalts- und Finanzausschuß des Landtags beschlossen, für alle zu diesem Programm angemeldeten Vorhaben die Ausnahme vom Refinanzierungsverbot zu erteilen.

Gleichzeitig werden die Bewilligungen im Vorgriff auf den noch nicht beschlossenen Landeshaushalt bereits im Januar 1986 erteilt werden.

Dies wurde den Städten und Gemeinden mit Schnellbrief vom 14. November 1985 mitgeteilt.

Von den rd. 4,1 Mrd. DM an beantragter Förderung entfallen etwa 2,3 Mrd. DM auf Maßnahmen der kleinteiligen, sozial und ökologisch orientierten Stadterneuerung mit Schwerpunkten bei der Verkehrsberuhigung, Gestaltung von Straßen und Plätzen, Stadtbegrünung, Verbesserung der Parkplatzsituation für Anwohner, Innenhofbegrünung und Fassadengestaltung sowie bei örtlichen Begegnungsstätten für die Bewohner der Stadtviertel und Gemeindeteile.

Darüber hinaus beantragten die Städte und Gemeinden für kommunale Einrichtungen im sozialen und kulturellen Bereich Fördermittel in Höhe von insgesamt rd. 517 Mio DM.

Davon entfallen 53 % auf die Nutzung von Denkmälern oder die Umnutzung bestehender Gebäude. Schließlich wurden Anträge für kommunale Verwaltungsbauten mit einer beantragten Förderung von 384 Mio DM gemeldet.

Beim Verhältnis von Fördermöglichkeiten zu beantragter Förderung von 1 : 6,7 mußte ein großer Teil der Förderanträge zurückgestellt werden. Für die in das Programmjahr 1986 aufgenommenen Vorhaben gelten folgende Auswahlkriterien:

1. Es wurden vorrangig Städte und Gemeinden aufgenommen, die bislang kaum Fördermittel erhalten haben.
2. In den großen Städten wurden die schon länger vorbereiteten gebietsbezogenen Wohnumfeldmaßnahmen in den stark belasteten und dicht bebauten Stadtteilen in die Förderung aufgenommen.
3. Noch nicht ausfinanzierte förmliche Sanierungs- und Entwicklungsmaßnahmen wurden in das Programm 1986 aufgenommen, soweit diese unabdingbaren Finanzbedarf haben und keine nennenswerten Ausgabereste bestehen.
4. Ausfinanzierte Sanierungsmaßnahmen wurden dagegen grundsätzlich nicht aufgenommen.
5. Maßnahmen, die wegen ihrer Komplexität einen hohen und noch nicht geleisteten Koordinierungsbedarf haben, wurden zurückgestellt.
6. Ferner wurden wegen der Beschränktheit der Mittel häufig auch Maßnahmen in den Städten und Gemeinden

zurückgestellt, die bislang bereits überdurchschnittlich an der Landesförderung partizipiert haben.

7. Endgültig von der Förderung ausgeschlossen wurden die wenigen Fälle, in denen Betriebsverlagerungen auf entschädigungsrechtlicher Basis begehrt wurden.

Im Ergebnis führten diese Auswahlkriterien dazu, daß Maßnahmen in 161 Gemeinden in das Stadterneuerungsprogramm 1986 mit Bundesfinanzhilfen aufgenommen wurden.

Davon entfallen 79 Maßnahmen auf Gemeinden, die bislang kaum Stadterneuerungsmittel des Landes erhalten haben.

Anträge von 162 Gemeinden wurden zurückgestellt; 73 Gemeinden haben keinen Antrag gestellt.

Die im Stadterneuerungsprogramm 1986 mit Bundesfinanzhilfen nicht enthaltenen Maßnahmen sind für eine ausschließliche Förderung mit Landesmitteln nach Vorlage des Haushaltsgesetzes oder für das Programm 1987 mit Bundesfinanzhilfen oder für das geplante mittelfristige Programm vorgemerkt.

Einer besonderen Überprüfung bedürfen die Anträge, in denen Neubauten von sozialen und kulturellen Einrichtungen der Städte enthalten sind.

Hier muß einerseits der fachliche Bedarf nachgewiesen und andererseits ein beträchtlicher Beitrag zur Verbesserung der städtebaulichen Situation erreicht werden. Bevor Neubauvorhaben in diesem Bereich gefördert werden, müssen alle Chancen zur Nutzung von Denkmälern und städtebaulich wertvollen Bausubstanzen ausgeschöpft sein.

Zur Förderungsfähigkeit von kommunalen Verwaltungsbauten wird bis April 1986 eine Entscheidung fallen.

Die Landesregierung hält grundsätzlich die Förderung dieser Bauten für beendet. Sie wird jedoch den zuständigen Ausschüssen des Landtags die Fälle vorlegen, in denen Verwaltungsbauten aufgrund früherer städtebaulicher Sanierungskonzepte geplant waren bzw. noch Härtefälle als Folge der kommunalen Gebietsreform vorliegen. Sie wird ihre abschließende Entscheidung nach Anhörung der Ausschüsse treffen.

Für kommunale Verwaltungsbauten, die erheblich zur Verbesserung der städtebaulichen Verhältnisse in einer Gemeinde beitragen, ist generell die Förderung städtebaulicher Zusatzkosten möglich.

1.1.1.4 Mittelfristiges Stadterneuerungsprogramm

Bis zur Mitte des Jahres 1986 wird ein mittelfristiges Programm zur Förderung der Stadterneuerung vorgelegt werden.

Richtschnur für die Aufnahme der Maßnahmen sind die hier dargestellten Ziele und sachlichen Schwerpunkte. Das mittelfristige Programm wird sich auf die Maßnahmen konzentrieren, die wegen ihrer Komplexität, ihrem Finanzbedarf und einer mehrjährigen Laufzeit frühzeitige Planungs- und Finanzierungssicherheit haben müssen.

Das mittelfristige Programm umfaßt den Zeitraum der mittelfristigen Finanzplanung des Landes und wird jährlich fortgeschrieben.

Dem mittelfristigen Programm werden Stadterneuerungsmittel des Landes in einer jährlichen Größenordnung um 400 Mio DM zugrundegelegt.

1.1.1.5 Stadterneuerungsgebiete

Im Zusammenhang mit dem mittelfristigen Förderprogramm wird es nötig sein, einheitliche Kriterien für die Abgrenzung von Stadterneuerungsgebieten festzulegen. Gegenwärtig bestehen sehr unterschiedliche gebietsbezogene Stadterneuerungsvorhaben.

Der Form nach gibt es neben den förmlich festgesetzten Sanierungsgebieten auch gebietsbezogene Wohnumfeldmaßnahmen ohne Satzung und ohne formelles Anerkennungsverfahren, sowie neuerdings "Untersuchungsgebiete" nach dem Städtebauförderungsgesetz.

Letztere sind Voraussetzungen für die Aufnahme in das Stadterneuerungsprogramm mit Bundesfinanzhilfen und für die Bewilligung von Bundesmitteln.

Bei den förmlich festgesetzten Sanierungsgebieten ist zwischen den ausfinanzierten und weitgehend abgeschlossenen Maßnahmen und den noch nicht ausfinanzierten zu unterscheiden.

Bei den gebietsbezogenen Wohnumfeldmaßnahmen gibt es solche größerer und geringerer Komplexität.

Es ist daher eine Bestandsaufnahme vorgesehen, in der die größeren komplexen Maßnahmen mit einem längeren Förderungszeitraum zu "Stadterneuerungsgebieten" erklärt werden.

Eine einheitliche Bestimmung dieser Gebiete unabhängig von der Form und der "Vorgeschichte" erscheint notwendig, da diese Gebiete beim Bau öffentlich geförderter

Wohnungen, bei der Wohnungsmodernisierung sowie bei der Gemeindeverkehrsfinanzierung Präferenzen erhalten sollten.

Bei dieser Bestandsaufnahme werden auch Kriterien entwickelt, nach denen neue Maßnahmen in ausfinanzierten Sanierungen gefördert werden.

1.1.2 Bauplanungsrecht

1.1.2.1 Hilfen zum Vollzug

Das Bauplanungsrecht bietet einige Instrumente, um die Ziele der Stadtentwicklung in konkrete Vorhaben umzusetzen.

Von diesen Instrumenten Gebrauch zu machen, ist in erster Linie Aufgabe der Städte und Gemeinden im Rahmen ihrer Planungshoheit.

Einwirkungsmöglichkeiten des Landes beschränken sich auf Genehmigungsvorbehalte im Rahmen der Rechtskontrolle und auf Beratung.

Für besonders wichtige Sachverhalte gibt das Land Erlasse oder Arbeitshilfen heraus.

In der vergangenen Legislaturperiode wurde der sogenannte "Gemengelagerlaß" herausgegeben.

Dieser Erlaß wird bis Mitte 1986 durch eine Arbeitshilfe zur Planung in Gemengelagen ergänzt.

Zwei weitere vordringliche Probleme sollen mit Mitteln der Bauleitplanung in den nächsten Jahren offensiver als bisher behandelt werden:

1. Die Sicherung der vorhandenen kleinteiligen Freiflächen in dicht bebauten Gebieten und die ökologische Gestaltung der Bebauung, vor allem der Hof- und Erschließungsflächen bei Neubauvorhaben und größeren Modernisierungsmaßnahmen.
2. Die Sicherung gewachsener Einkaufsstandorte in den Stadtzentren, Stadtteilzentren und Wohngebieten gegen den fortschreitenden Kaufkraftentzug durch Einzelhandelsgroßbetriebe vor allem an nicht integrierten Standorten (vgl. 1.7).

Das Land wird die Gemeinden bei der Durchsetzung dieser Zielsetzungen wiederum durch Arbeitshilfen und durch Erlasse zur Bauleitplanung unterstützen.

Der Erlaß zur Sicherung von kleinteiligen Freiflächen⁷ wird bis Ende dieses Jahres zusammen mit einer Arbeitshilfe zur Verfügung stehen. Überlegungen gehen dahin, den bestehenden Erlaß zur Sicherung von Flächen für das Kinderspiel zu überarbeiten und in einem allgemeinen "Freiflächenerlaß" aufgehen zu lassen.

Jenseits der bindenden Regelungen in dem Erlaß sollen in der Arbeitshilfe Anregungen für die Planung und die situationsgerechte Gestaltung gegeben werden.

Ein weiteres wesentliches planerisches Problem der Stadtentwicklung ist die Gestaltung der Stadtstraßen. Seit Jahren gibt es dazu in Nordrhein-Westfalen keine verbindlichen Richtlinien mehr.

Auf diese Weise sollte die Einengung durch Richtlinien bei der planerischen Gestaltung und Abwägung im Einzelfall beseitigt werden.

Gleichwohl neigt die Praxis dazu, die im formellen Sinne nicht mehr existierenden Richtlinien weiterhin anzuwenden. Daher wurde in Zusammenarbeit der ARGEBAU mit der Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen eine "Empfehlung für den Ausbau von Erschließungsstraßen (EAE)" erarbeitet.

Diese Empfehlung soll in den nächsten Monaten bei den Städten und Gemeinden zusammen mit anderen Arbeitshilfen zur Gestaltung von Stadtverkehrsstraßen stärker bekannt gemacht werden (vgl. auch 1.2).

1.1.2.2 "Baugesetzbuch"

Die Bundesregierung hat 1983 angekündigt, das Städtebaurecht grundlegend neu zu gestalten und leistungsfähig für die Aufgaben der 80-er und 90-er Jahre zu machen. Zwischenzeitlich hat die Bundesregierung das Gesetzesvorhaben in die Beratungen durch Bundesrat und Bundestag gegeben.

Bei der Beratung dieses Gesetzentwurfs wird darauf zu achten sein, daß Belange des Umweltschutzes, der Bürgerbeteiligung, der Erhaltung von denkmalwerten Bauten und der erleichterten Bodenmobilisierung gestärkt werden. Gleichzeitig darf das Anliegen der Entbürokratisierung nicht dazu führen, daß die Balance zwischen den einzelwirtschaftlichen Interessen privater Investoren und der Verpflichtung der öffentlichen Hand, die kollektiven Güter zu schützen, verloren geht.

Die Bauinvestitionen der Zukunft werden nicht dadurch erzeugt, daß vermeintliche bürokratische Investitionshemmnisse beseitigt werden.

Es geht vielmehr um die Aufgabe, neue Nachfrage nach Baubedarf zu erzeugen und diese wird nur entstehen, wenn es gelingt, hochwertige Standorte vorzubereiten und mehr städtebauliche Qualität durchzusetzen.

Auf jeden Fall schädlich wäre, wenn die Neugestaltung des Bauplanungsrechtes auf eine vordergründige Beschleunigungsnovelle reduziert würde.

Die dadurch bedingten Irritationen in der Praxis und der Rechtsprechung werden größer als der vermutete Nutzen.

1.1.3 Stadtökologie

Alle Aktivitäten in der Stadtentwicklungspolitik haben Auswirkungen auf das ökologische System.

Trotz der zunehmenden Bereitschaft, die Umweltbelange bei Investitionsvorhaben und bei anderen stadtentwicklungspolitischen Entscheidungen zu berücksichtigen, werden meist nur die unmittelbaren Eingriffe in das ökologische System namhaft gemacht. Die vielfältigen Neben- und Fernwirkungen dagegen bleiben meist unerkannt.

Es erscheint daher notwendig, trotz aller methodischen Schwierigkeiten bei der Analyse und der Steuerung komplexer ökologischer Systeme eine ökologische Gesamtbetrachtung anzustreben. Ein solches ökologisches System ist auch die Stadt.

Für dieses Anliegen steht der Begriff "Stadtökologie". Es handelt sich um einen sehr ambitionierten Begriff, da er mehr umfassen will als die isolierte Beachtung der Umweltbelange.

Die Landesregierung hat am 12. März 1985 eine "Konzeption Stadtökologie" beschlossen, um für die eigene Politik, für die Politik in den Gemeinden und nicht zuletzt für die Politik auf Bundesebene deutlich zu machen, was für eine umfassende Revitalisierung städtischer ökologischer Systeme notwendig ist.

Sie hat den Minister für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr beauftragt, für die Konkretisierung und die Umsetzung dieser Konzeption Sorge zu tragen.

1.1.3.1 Freiraumschutz

Ein wichtiger Aspekt des stadtökologischen Programms ist der Freiraumschutz.

Um den politischen Willen für die Anwendung der rechtlichen und finanziellen Instrumente zum Schutz des Freiraumes zu stärken, sollen Politik, Verwaltung und Öffentlichkeit erneut über Ursachen und Folgen des anhaltenden Freiraumverbrauchs informiert werden.

Der erstmals vom Minister für Landes- und Stadtentwicklung in der letzten Legislaturperiode erstellte Freiraumbereichsbericht wird daher fortgeschrieben. Er wird über Stand und Trends im Freiraumverbrauch die neueste Entwicklung darstellen. Es soll über neuere Erkenntnisse der ökologischen, sozialen und strukturpolitischen Folgen des Freiraumverbrauchs informiert werden, und schließlich sollen bislang wenig oder nicht genutzte Handlungsbereiche zum Schutz des Freiraums aufgezeigt werden.

1.1.3.2 Ökologisches Bauen

Ein ebenso wichtiger Aspekt innerhalb eines Gesamtkonzeptes Stadtökologie ist das ökologische Bauen.

Ökologische Bauformen und Erschließungssysteme zu akzeptieren, ist in erster Linie eine Angelegenheit der privaten Bauherren.

Mit öffentlichen Mitteln - Planung und Förderung - können nur förderliche Rahmenbedingungen geschaffen werden.

Um den Gedanken des ökologischen Bauens populärer zu machen und zu einem intensiveren Erfahrungsaustausch beizutragen, wird 1986 ein Landeswettbewerb "Ökologisches Bauen" durchgeführt.

Dieser Wettbewerb ist in zwei Phasen angelegt.

In der ersten Phase sollen bereits realisierte Bauvorhaben prämiert werden, wenn diese in besonderer Weise Aspekte des ökologischen Bauens aufweisen.

In der zweiten Phase sollen realisierungsfähige Planungen mit Preisen ausgezeichnet werden, wobei die Absicht besteht, diese Planungen bei der Realisierung von kommunaler Seite und mit Mitteln des Landes zu unterstützen.

Der Wettbewerb richtet sich daher an private Investoren - vom Bauträger bis hin zu Vorhaben der Gruppenselbsthilfe - sowie an die Städte und Gemeinden mit Blick auf öffentliche Bauvorhaben, komplexe Stadterneuerungsmaßnahmen und die Planung von neuen Wohngebieten oder Gewerbegebieten.

1.2 Die Umgestaltung des innerörtlichen Straßennetzes für mehr Verkehrsberuhigung und Verkehrssicherheit

1.2.1 Verkehrsberuhigung

Nordrhein-Westfalen hat in den vergangenen Jahren mit erheblichen Fördermitteln und begleitender fachlicher Unterstützung für Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in den Städten und Gemeinden gesorgt.

Ausgehend von dem "Großversuch" Ende der siebziger Jahre wurde die verkehrsberuhigte Umgestaltung von Straßen in den zurückliegenden fünf Jahren in einer Vielzahl von Einzelmaßnahmen und innerhalb von Sanierungs- und Wohnumfeldgebieten gefördert.

Darüber hinaus wurden 1985 für Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in "städttebaulichen Konfliktbereichen" 126 Maßnahmen 94 Gemeinden mit 113 Mio DM bezuschußt.

Die Schwerpunkte dieser Maßnahmen liegen bei der Umgestaltung von Hauptverkehrsstraßen und bei der flächenhaften Verkehrsberuhigung in Wohngebieten in Verbindung mit Tempo 30.

Längerfristig ist es notwendig und möglich, etwa 2/3 aller innerörtlichen Straßen verkehrsberuhigt zu gestalten. Darüber hinaus sollen auch die bestehenden und die neu zu bauenden Hauptverkehrsstraßen mehr als bisher nach den Zielen der Verkehrssicherheit, des Umweltschutzes, der Lärmverminderung und den Bedürfnissen der nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer geplant und gestaltet werden.

Um diese Zielsetzungen zu erreichen, ist ein abgestimmtes Konzept zur Realisierung der Verkehrsberuhigung erforderlich.

Dieses Konzept geht von folgenden Ansätzen aus:

1. Die verkehrsberuhigte Gestaltung von Straßen und Plätzen innerhalb von Stadterneuerungsgebieten macht zumeist eine intensive Umgestaltung des Straßenraumes notwendig, da bei hoher Dichte und Verkehrsbelastung die ökologischen und sozialen Ansprüche an den Straßenraum mit geschwindigkeitsdämpfenden Maßnahmen allein nicht erreicht werden können.
2. In städtebaulich weniger problematischen Wohngebieten dagegen erscheint es ausreichend, überwiegend mit geschwindigkeitsdämpfenden Maßnahmen mehr Sicherheit und weniger Lärmbelastung zu erreichen.
Städte und Gemeinden sollen hier ohne Einzelförderung des Landes gebietsbezogene Maßnahmen mit Unterstützung durch Tempobeschränkungen (z.B. gebietsbezogenes Tempo 30) ergreifen.
Es wird überlegt, ob dafür ein 20 %-iger Anteil der Kfz.-Steuer-Zuweisung zweckgebunden werden sollte.
3. Für die verkehrsberuhigte Gestaltung der innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen werden schwerpunktmäßig die Mittel des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) eingesetzt.
Beim Neubau von GVFG-geförderten Straßen sind die Gestaltungsgrundsätze der Verkehrsberuhigung von Anfang an anzuwenden. Bei der Umgestaltung bestehender Straßen sind die zugehörigen Maßnahmen ebenfalls Gegenstand der GVFG-Förderung, solange die Funktion einer innerstädtischen Hauptverkehrsstraße erhalten bleibt.

Zur Vorbereitung dieser Maßnahmen sollten die Generalverkehrspläne unter dem Gesichtspunkt der Verkehrsberuhigung überprüft werden.

Nach Erörterung mit den zuständigen Ausschüssen des Landtages, den Städten und Gemeinden sowie den Landschaftsverbänden und den Regierungspräsidenten sollten dieser Konzeption entsprechende Richtlinien bis zum Sommer 1986 vorliegen.

1.2.2 Kommunaler Radwegebau

Der Ausbau eines leistungsfähigen Radverkehrssystems ist schon seit Jahren eines der hervorragenden Ziele der Verkehrspolitik des Landes NRW. Die 1978 begonnene Förderung von Vorhaben des kommunalen Radwegebaues wird nach einer zögerlichen Anlaufphase inzwischen von den Gemeinden und Kreisen intensiv in Anspruch genommen. Für dieses Programm hat das Land bis Ende 1985 insgesamt rd. 200 Mio DM an Zuwendungen (Landesanteil 80 %) eingesetzt. Nahezu 900 km Radwege konnten damit gebaut werden.

Diese Förderung soll auch 1986 kontinuierlich fortgesetzt werden. Im Rahmen des Kraftfahrzeug-Steuerverbundes sind wiederum 38 Mio DM für den kommunalen Radwegebau zur Objektförderung vorgesehen.

Ziel dieses Mitteleinsatzes ist es, die Akzeptanz des Fahrrads als gesundheitsförderndes, umweltfreundliches und energiesparendes Verkehrsmittel weiter zu erhöhen und gleichzeitig die Sicherheit im Straßenverkehr für den Radfahrer zu verbessern.

Aus der bisherigen Erfahrung mit dem Förderprogramm ist besonders hervorzuheben, daß das Förderangebot des Landes nicht nur Zuwendungen für den Neubau von Radwegen, sondern auch für den Ausbau vorhandener Wege beinhaltet. Damit werden die Gemeinden und Kreise in die Lage versetzt, finanzielle Hilfe des Landes auch für die Erneuerung ihrer Radwege in Anspruch zu nehmen.

1.2.3 Kommunaler Straßenbau

1.2.3.1 Förderung

Bei der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden stehen Maßnahmen, die der Entlastung von Innenstadtbereichen oder Wohngebieten dienen und dort das Wohnumfeld verbessern helfen sowie Maßnahmen der Verkehrssicherheit im Vordergrund.

Es handelt sich dabei vor allem um

- den stadtgerechten Umbau vorhandener Hauptverkehrsstraßen zur Aufnahme und zur gebündelten Ableitung des Verkehrs aus den beruhigten Stadtquartieren
- den Neubau von Stadt- und Stadtteilstraßen zur Entlastung der Wohnviertel, sofern die vorhandene Straßennetzstruktur nicht ausreichend tragfähig ist
- die Beseitigung von Bahnübergängen
- den Bau oder die Erneuerung von Radwegen im Zusammenhang mit dem Umbau von Hauptverkehrsstraßen.

Für Vorhaben des kommunalen Straßenbaues nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) sind Zuweisungen aus Bundesfinanzhilfen in Höhe von 347 Mio DM im Haushalt 1986 eingeplant.

Davon werden wie in früheren Jahren 15 %, das sind 52 Mio DM - zur Verstärkung der Förderung des öffentlichen Nahverkehrs in den Gemeinden abgezweigt. Die verbleibenden 295 Mio DM Bundesmittel werden durch 126 Mio DM Landesmittel ergänzt, so daß für objektbezogene Zuweisungen des kommunalen Straßenbaues insgesamt 421 Mio DM bereitgestellt werden können.

Darüber hinaus werden auch im Jahre 1986 die Gemeinden und Kreise im Rahmen des Kfz.-Steuer-Verbundes Zuweisungen in Höhe von 25 v.H. der Kfz.-Steuer erhalten.

1.2.3.2 Empfehlungen für den Ausbau von Erschließungsstraßen

Für die Gestaltung des innerörtlichen Straßennetzes steht eine Arbeitshilfe bereit. Diese "Empfehlung für den Ausbau von Erschließungsstraßen (EAE)" enthält Planungsgrundsätze, die aus dem Gedankengut der Verkehrsberuhigung entwickelt sind.

Sie bietet darüber hinaus eine Fülle von Planungsbeispielen an, um zu einer situationsgerechten Gestaltung der innerörtlichen Straßen anzuregen.

Diese Empfehlung löst die alte und seit einiger Zeit außer Kraft gesetzte "Richtlinie für den Ausbau der Straßen/Teilerschließungsstraßen (RAS-E)" ab.

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

1.3.1 Straßenraum und Plätze

Auf öffentliche Straßen und Plätze entfallen rd. 30 % der Fläche in Siedlungsgebieten.

In den dicht besiedelten Stadtteilen sind diese häufig die einzigen allgemein zugänglichen nicht überbauten

Räume. Ein wichtiger Aspekt der Wohnumfeldverbesserung ist daher die Wiederherstellung der ökologischen und sozialen Funktionen von Straßen und Plätzen.

Dies gelingt nur, wenn durch Maßnahmen der Verkehrsberuhigung die Straßenflächen neu verteilt und mehr Platz für den Aufenthalt und die Bewegung von Fußgängern und Radfahrern, für Begrünung und Entsiegelung und für das Spielen von Kindern und Jugendlichen geschaffen wird.

Darüber hinaus ist es möglich und sinnvoll, in Stadtzentren, Stadtteilzentren, Ortskernen und Wohnvierteln Treff- und Identifikationspunkte zu schaffen, in dem Straßen und Plätze völlig verkehrsfrei gemacht werden. An diesen herausgehobenen Stellen sollte besonderes Augenmerk auf die Gestaltung und das Angebot an Aufenthaltsmöglichkeiten gelegt werden.

Die Bereicherung des Straßenraumes mit Brunnen bis hin zu Kunstgegenständen hat hier ihren Platz.

1.3.2 Stellplätze

Vor allem in den dicht bebauten und mit Arbeitsstätten durchsetzten Stadtteilen überlagern sich die Stellplatzanforderungen der Bewohner mit denen der Beschäftigten und der Kunden der Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe. In den zurückliegenden Jahren wurde häufig der Versuch unternommen, allen Stellplatzanforderungen durch die Schaffung von Tiefgaragen, Parkhäusern und sonstigen Einrichtungen gerecht zu werden.

Dabei entstanden nicht nur sehr teure, sondern auch häufig stadtbild- und maßstabsprengende Einrichtungen.

Gleichzeitig stellt sich immer deutlicher heraus, daß durch das unlimitierte Angebot von Kfz.-Stellplätzen Funktion und Wirtschaftlichkeit des öffentlichen Nahverkehrs empfindlich beeinträchtigt werden.

Daher wächst die Einsicht, daß das Stellplatzangebot nicht beliebig ausdehnbar ist.

Die Städte und Gemeinden müssen in Abhängigkeit von der örtlichen Situation Parkraumkonzepte entwickeln, die Nutzerprioritäten festlegen und die Grundlage für abgestimmte Investitions- und Überwachungsmaßnahmen erarbeiten. Derartige Parkraumkonzepte werden mit Mitteln der Stadterneuerung des Landes gefördert.

Ihre einvernehmliche Erarbeitung mit den Trägern des öffentlichen Nahverkehrs wird künftig außerdem Voraussetzung für die Förderung von Investitionsvorhaben mit Mitteln des Landes sein.

Auf der Grundlage derartiger Parkraumkonzepte können außerdem bei der Genehmigung von Bauvorhaben Abweichungen von den Regelanforderungen der Bauordnung, begründet werden.

Bis Mitte des Jahres 1986 werden Grundsätze für die Bemessung des Stellplatzangebotes in unterschiedlichen Stadtgebieten sowie die Inhalte und Methoden von Parkraumkonzepten in Form einer Richtlinie vorliegen. Diese wird sodann bei der Beurteilung von Fördervorhaben im Bereich der Stadterneuerung und des öffentlichen Verkehrs angewendet.

1.3.3 Gestaltung von Höfen und Fassaden

Für die Begrünung und die Gestaltung von Vorgärten, Innenhöfen und Hinterhöfen sowie von Fassaden und Dächern

an Hauptgebäuden und Nebengebäuden können private Eigentümer Zuschüsse aus Stadterneuerungsmitteln des Landes über die Städte und Gemeinden erhalten.

Voraussetzung ist, daß die Gestaltung nach ökologischen sozialen Grundsätzen erfolgt.

Die Zuschüsse können bis zu 50,-- DM/qm gestalteter Fläche erreichen.

Die Erfahrungen der letzten Jahre zeigen, daß das private Engagement vor allem in den dicht bebauten und stark belasteten Stadtteilen nur zögerlich in Gang kommt.

Das Auseinanderfallen von Eigentümer- und Mieterinteressen ist dabei eines der wesentlichen Hindernisse.

Daher ist eine intensive Beratung von Eigentümern und Mietern über einen längeren Zeitraum notwendig.

Die Erfahrungen bei der Gestaltung von Höfen und Gebäuden werden bis zum Sommer 1986 in einer Arbeitshilfe zusammengetragen, die den Städten und Gemeinden bei der Bürgerbeteiligung und der Beratung konkreter Vorhaben dann zur Verfügung stehen wird.

1.3.4 Öffentliche Grünflächen

Ein weiteres unverzichtbares Element der Verbesserung des Wohnumfeldes ist die Ausstattung mit größeren öffentlichen Grün- und Freiflächen. In den dicht bebauten Gebieten ist es dabei in der Regel schwer, geeignete Flächen verfügbar zu machen.

Mit Stadterneuerungsmitteln des Landes werden daher der Ankauf und die einfache und naturnahe Gestaltung derartiger Flächen gefördert.

Der Erwerb von Industrie-, Gewerbe-, Zechen- und Verkehrsbrachen im Rahmen des Grundstücksfonds bzw. des kleinteiligen Flächenrecyclings ist dabei eine wertvolle Hilfe. Diese Instrumente dienen daher nicht allein dem Ziel, Standorte für die gewerbliche und die industrielle Nutzung wieder verfügbar zu machen (vgl. Kapitel 1.7). Sie sind darüber hinaus ebenso wichtig für die ökologische Umgestaltung der Städte und Gemeinden.

Diese öffentlichen Grün- und Freiflächen sollen auch die Spielmöglichkeiten für Kinder und Jugendliche in sich aufnehmen.

Soweit auf diesen Flächen ungenutzte Gebäude erhalten sind, können diese mit einem geringen Aufwand zu überdachten und damit witterungsgeschützten Spiel- und Aufenthaltsflächen umgestaltet werden.

Darüber hinaus sollten vermehrt Abenteuerspielplätze und sozial betreute Spielplätze eingerichtet werden.

Öffentliche Grün- und Freiflächen sind schließlich durchaus auch dafür geeignet, Mietergärten und andere Gartenformen anzubieten.

Denn noch immer ist die Nachfrage nach privat nutzbaren Gärten sehr groß, wobei die herkömmlichen Formen des Kleingartens den Bedarf allein nicht decken können.

1.4 Die Erhaltung und die Modernisierung von preiswerten Wohnungen

Die Verbesserung des Wohnumfeldes und die Erhaltung von preisgünstigen Wohnungen für die sozial schwächeren Bevölkerungsgruppen gehören untrennbar zusammen.

Die wesentlichen Instrumente zur Bewältigung dieser Aufgabe der Stadterneuerung stellen das Wohnungsgesetz (Kapitel 4.2.2.1), die Zweckentfremdungsverordnung (Kapitel 4.2.2.2) und die Verordnung für die Gebiete mit erhöhtem Wohnbedarf (vgl. Kapitel 4.2.2.3) in Verbindung mit der Modernisierungsförderung (vgl. Kapitel 4.2.1) bereit.

Sanierungssatzungen nach dem Städtebauförderungsgesetz unter Anwendung des spezifischen bodenrechtlichen Instrumentariums und Erhaltungssatzungen nach dem Bundesbaugesetz können darüber hinaus eine weitere rechtliche Hilfe für die Sicherung preiswerter Wohnungen im Bestand darstellen.

Voraussetzung für die Anwendung der rechtlichen Instrumentarien ist die politische Bereitschaft, den damit verbundenen nicht unerheblichen Verwaltungsaufwand zu erbringen.

Die Förderung der Wohnungsmodernisierung wird durch Stadterneuerungsmittel einzelfallbezogen immer dann unterstützt, wenn besondere städtebauliche Mehraufwendungen von privaten Eigentümern im öffentlichen Interesse verlangt werden oder sozial tragbare Mieten nur mit Subventionswerten zu erreichen sind, die über die Regelförderung der Modernisierung hinausgehen.

Dieses in der vergangenen Legislaturperiode geschaffene Fördersystem mit einer starren Modernisierungsförderung und einer flexiblen Ergänzung durch Mittel der Stadterneuerung hat sich bewährt.

Insbesondere wird durch die Verpflichtung der Städte und Gemeinden zur Mitfinanzierung der Stadterneuerungsmittel des Landes das Interesse auf kommunaler Ebene an einer städtebaulich und sozial ausgestalteten Modernisierung des Wohnungsbestandes gefördert.

Der mit einer kombinierten Förderung zwangsläufig verbundene höhere Verwaltungsaufwand muß im Interesse der Kombination von städtebaulichen, wohnungswirtschaftlichen und sozialen Zielen in Kauf genommen werden. Mit der Fortschreibung der Modernisierungsrichtlinien sind ausgehend von den Erfahrungen der zurückliegenden Jahre Straffungen im Verfahrensablauf der kombinierten Förderung in Vorbereitung.

1.5 Verbesserung der Angebote für soziale Kontakte und kulturelle Betätigung

Aus Stadterneuerungsmitteln wurden in den 70er Jahren Einrichtungen der sozialen Infrastruktur lediglich in Ausnahmefällen als sog. "Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen" innerhalb von förmlichen Sanierungsgebieten gefördert.

Danebenentwickelte sich Ende der 70er Jahre die Förderung von Bürgerhäusern.

Hier ist zunächst auf das "Versuchsprogramm" zu verweisen, mit dem neun sog. große Bürgerhäuser in verschiedenen Städten gefördert wurden.

Dieses Programm wurde nicht fortgeführt, da schnell erkennbar wurde, daß für derart große Bürgerhäuser nur in Einzelfällen Bedarf bestand und hohe Bewirtschaftungskosten die Folge sind.

Statt dessen wurden ab 1979 sog. kleine Bürgerhäuser gefördert, deren Gesamtkosten 3 Mio. nicht übersteigen durften. Bei der Fortschreibung der Städtebauförderungsrichtlinien 1983 war als Fortentwicklung dieses Ansatzes die Förderung von "örtlichen Begegnungsstätten" an deren Stelle gesetzt.

Örtliche Begegnungsstätten sollen möglichst unaufwendig organisiert, auf einen Stadt- oder Ortsteil ausgerichtet und kostengünstig bewirtschaftbar sein. Die förderungsfähigen Höchstkosten wurden daher auf 1,5 Mio. DM begrenzt. Dem Umbau von leergezogenen und nicht mehr genutzten Gebäuden, möglichst mit denkmalwerter oder stadtbildprägender Bedeutung, wurde dabei Vorrang eingeräumt.

Von 1980 bis Ende 1985 wurden insgesamt 142 örtliche Begegnungsstätten mit insgesamt rd. 86 Mio. DM Stadterneuerungsmitteln gefördert.

Die örtlichen Begegnungsstätten haben unterschiedliche Ausprägungsformen:

Zum einen handelt es sich um konventionelle Bürger- und Dorfgemeinschaftshäuser, wie sie auch in den 70er Jahren gebaut wurden.

Im Laufe der Zeit kamen immer mehr Begegnungsstätten hinzu, die vorrangig von bürgerschaftlichen Vereinigungen genutzt werden, wobei diese oft auch Träger der Einrichtung sind.

Dazu gehören auch die sozio-kulturellen Zentren mit einem offenen sozial-kulturellen Angebot für die Bürger eines Stadtteils.

Für die Stadterneuerungsprogramme mit Bundesfinanzhilfen der Jahre 1986 und 1987 wurden Projekte der sozialen und kulturellen Infrastruktur mit Gesamtkosten von über 500 Mio. DM von den Städten und Gemeinden angemeldet. Unter diesen Vorhaben befinden sich eine Vielzahl örtlicher Begegnungsstätten im oben beschriebenen Sinn. Darüber hinaus enthalten die Anmeldungen aber auch eine Vielzahl von Einrichtungen der herkömmlichen sozialen Infrastruktur von Volkshochschulen über Bibliotheken, Museen, Jugendzentren, Altentreffs bis hin zu Stadthallen.

In das Programm 1986 mit Bundesfinanzhilfen wurden 57 örtliche Begegnungsstätten mit 63 Mio. DM Förderung und 27 andere soziale und kulturelle Einrichtungen mit einem Förderbedarf von rd. 43 Mio. DM aufgenommen. Vorrangig wurden ausführungsfähige Projekte bedient, die mit einer Umnutzung von denkmalwerten oder stadtbildprägenden Gebäuden verbunden sind.

Die zurückgestellten Anträge werden nach einer sorgfältigen Prüfung des Bedarfs und des städtebaulichen Nutzens für eine Förderung ausschließlich mit Landesmitteln in 1986 oder für das Stadterneuerungsprogramm mit Bundesfinanzhilfen oder für das mittelfristige Förderprogramm vorgemerkt.

1.6 Denkmalschutz und Denkmalpflege

1.6.1 Stadterneuerung und Denkmalschutz

Eine Stadtentwicklungspolitik, die der Erhaltung und der behutsamen Erneuerung verpflichtet ist, schafft Rahmenbedingungen, in denen sich Denkmalschutz und Denkmalpflege entfalten können.

Umgekehrt stellen Denkmäler Fixpunkte für die Stadtentwicklung dar, die zur Erhaltung und behutsamen Erneuerung herausfordern.

Erhaltende Stadterneuerung und Denkmalschutz stützen sich also gegenseitig.

So sind z.B. Denkmäler "Vorgaben" für Bebauungspläne. Andererseits stützen Bebauungspläne, die auf Abrisse, hohe Dichten oder Nachverdichtungen verzichten, den Denkmalschutz.

Die engen Zusammenhänge zwischen Stadterneuerung und Denkmalschutz erfordern es häufig, daß ergänzend zur Denkmalförderung Mittel der Stadterneuerung und des Wohnungsbaues gezielt eingesetzt werden.

Dies gilt insbesondere im Bereich der Wohnungsmodernisierung, aber auch bei der Förderung kommunaler Einrichtungen in denkmalwerten Bauten.

1.6.2 Unterschutzstellung der Baudenkmäler

Von den rund 80.000 geschätzten Baudenkmalern in Nordrhein-Westfalen sind bis heute etwa 30.000 in die Denkmallisten eingetragen (Stichtag: 1.9.1985) und damit Denkmäler im Rechtssinne des nordrhein-westfälischen Denkmalschutzgesetzes.

Gemessen an der Kürze der Zeit seit Verabschiedung dieses Denkmalschutzgesetzes im Jahre 1980 und im Vergleich zum Fortschritt der Unterschutzstellung in anderen Bundesländern ist dies eine hohe Zahl. Trotzdem: Noch immer ist die Mehrzahl der Baudenkmäler im Lande ohne gesetzlichen Schutz.

Es wird daher die wichtigste Aufgabe in dieser Legislaturperiode sein, möglichst alle Baudenkmäler in die Denkmalliste einzutragen. Dazu wird es notwendig sein, diejenigen Unteren Denkmalbehörden, die sich bisher besonders schwer tun, zu beraten. Im Konfliktfall bleibt als letztes Mittel, mit aufsichtsrechtlichen Mitteln auf die Erfüllung des Denkmalschutzgesetzes hinzuwirken. Wie vordringlich die zügige Unterschutzstellung geworden ist, zeigt auch, daß das Instrument der "vorläufigen Unterschutzstellung" im Gesetz auf 6 Monate befristet ist.

Über den Fortgang der Unterschutzstellung wird jährlich, erstmals zum 1.10.1986, berichtet werden.

1.6.3 Inventarisierung

Die Landschaftsverbände im Rheinland und in Westfalen sind seit Jahren damit beschäftigt, das denkmalwerte Kulturgut systematisch zu erfassen.

Diese Bestandsaufnahmen sind eine Hilfe für die Unteren Denkmalbehörden in den Gemeinden bei der Begründung der Unterschutzstellung. Sie stellen aber keine bindenden Vorgaben für die förmliche Unterschutzstellung dar.

Die Inventarisierung dauert wegen der großen Zahl von Denkmälern wesentlich länger als ursprünglich geplant. Das Land hat die dafür erforderlichen Arbeiten bislang mit 12,3 Mio DM unterstützt.

Im Haushaltsjahr 1986 sind weitere 1.650 Mio DM vorgesehen.

Mit dem Abschluß der Arbeiten ist bis 1989 zu rechnen.

1.6.4 Schutz der Bodendenkmäler

Im Gegensatz zur Unterschutzstellung der Baudenkmäler steht die Eintragung der Bodendenkmäler in die Denkmalliste erst am Anfang. Förmlich unter Schutz gestellt sind bislang nur rd. 550 Bodendenkmäler, wobei der Gesamtbestand an Bodendenkmälern auf 50.000 geschätzt wird.

Die Unterschutzstellung von Bodendenkmälern erfolgt nicht in dem gleichen Tempo wie bei den übrigen Denkmälern.

Das hat mehrere Ursachen.

Die Personalausstattung bei den Ämtern für Bodendenkmalpflege der Landschaftsverbände Rheinland und Westfalen-Lippe sowie bei der Stadt Köln ist begrenzt. Der Bodendenkmalschutz hat in der öffentlichen Wertschätzung häufig nicht den Stellenwert wie der besser begreifbare und visuell ansprechendere Schutz der Baudenkmäler. Schließlich treten bei den sehr unterschiedlichen Formen von Bodenkunden häufig komplizierte Rechtsprobleme auf.

Es wird daher eine wesentliche Aufgabe in dieser Legislaturperiode sein, die Bedeutung der Bodendenkmäler stärker im allgemeinen Bewußtsein zu verankern.

Deshalb ist zu prüfen, wie die Landschaftsverbände die personellen und organisatorischen Voraussetzungen zur Erfüllung des gesetzlichen Auftrags verbessern können.

Gleichzeitig muß die Zuhilfenahme von Grabungsfirmen auf eine arbeitsrechtlich einwandfreie Grundlage gestellt werden.

Für die Bodendenkmalpflege sind 1986 Zuschüsse des Landes in Höhe von 7 Mio DM vorgesehen, und zwar 2,5 Mio DM für den Landschaftsverband Westfalen, rd. 3,2 Mio DM für den Landschaftsverband Rheinland und rd. 1,3 Mio DM für das Amt für Bodendenkmalpflege der Stadt Köln. Sie sind bestimmt vor allem für archäologische Ausgrabungen und für eine Erweiterung der Grundkapazitäten bei den Ämtern für Bodendenkmalpflege.

1.6.5 Baudenkmalpflege

Die Förderung der Baudenkmalpflege wird im bisherigen Rahmen fortgesetzt.

Im Haushaltsjahr 1986 stehen für die Denkmalpflege wie im Vorjahr insgesamt 40,5 Mio DM zuzügl. 25 Mio DM Verpflichtungsermächtigungen zur Verfügung. Davon entfallen 7 Mio DM auf die Bodendenkmalpflege. Zusätzlich sind für die besonderen Maßnahmen am Kölner Dom 1,2 Mio DM vorgesehen.

Verringert um die Vorbelastungen aus früheren Bewilligungen können damit 46 Mio DM an projektgebundenen Zuschüssen für Baudenkmäler gegeben werden.

Diese verteilen sich auf

- 30 Mio DM für private und kirchliche Denkmäler
- 16 Mio DM für kommunale Denkmäler.

Darüber hinaus erhalten die Gemeinden Pauschalzuweisungen von insgesamt 10 Mio DM.

Diese werden wie im Haushaltsjahr 1985 nach der Höhe der in den kommunalen Haushalten veranschlagten Denkmalpflegemittel verteilt.

Bislang war eine Verdoppelung der in den kommunalen Haushalten ausgewiesenen Mittel möglich.

Sollten in 1986 in den kommunalen Haushalten mehr Mittel ausgewiesen werden, wird der Prozentsatz der

Verstärkung durch die Pauschalzuweisungen des Landes geringer ausfallen.

Die Mittel aus dieser Pauschale sind für kleinere private Denkmalpflegemaßnahmen vorgesehen, wobei der Zuschuß des Landes bis zu 10.000,00 DM betragen soll. Die Gemeinden haben in Einzelfällen auch die Möglichkeit, über diese Kostengrenze hinauszugehen.

Bis April 1986 wird ein Bericht über die Erfahrungen mit der Denkmalpauschale gegeben werden.

Aufgaben der Denkmalpflege werden in großem Umfang ergänzend durch Zuschüsse des Landes zur Wohnungsmodernisierung unterstützt. Baudenkmäler werden bei der Vergabe von Modernisierungsmitteln bevorzugt. Soweit dabei besondere denkmalbedingte Kosten auftreten, können diese durch zusätzliche Zuschüsse aus Mitteln der Stadterneuerung ohne Auswirkungen auf die Miete bzw. ohne weitergehende Belastung für den Eigentümer finanziert werden.

Die Instandhaltung und die Pflege der denkmalwerten Bauten des Landes werden im Rahmen der Bauunterhaltung Prioritäten haben.

In Stadterneuerungsgebieten werden kommunale Einrichtungen mit Stadterneuerungsmitteln gefördert, wenn diese zur Nutzung eines ansonsten gefährdeten Denkmals führen.

Die Eigentümer von Denkmälern können denkmalpflegerische Aufwendungen im Rahmen der Einkommenssteuer gesondert geltend machen.

Denkmäler werden außerdem bei den einheitswertabhängigen Steuern begünstigt.

Steuervergünstigungen geben somit einen zusätzlichen Anreiz für die Erhaltung und die Instandsetzung von

Baudenkmalern.

Über den Umfang und die Bedeutung der Steuervergünstigungen für die Denkmalpflege gibt es bislang jedoch keine verlässlichen Zahlenangaben.

Das Deutsche Institut für Urbanistik in Berlin untersucht daher im Auftrag des MSWV den Umfang und die Bedeutung der Steuervergünstigungen im Denkmalschutz. Diese Studie wird auch Aufschluß darüber geben, wie projektgebundene Zuschüsse einerseits und Steuervergünstigungen andererseits zusammenwirken.

Auf der Grundlage dieser Studie soll ein Erfahrungsbericht erstellt werden, damit die Beratung der Denkmaleigentümer intensiviert werden kann.

1.6.6 Industriemuseen

Ein besonderer Schwerpunkt der Denkmalpflege in Nordrhein-Westfalen sind die Industriedenkmäler. Nordrhein-Westfalen hat eine bedeutende Industriegeschichte. Um diese für künftige Generationen anschaulich zu erhalten, werden hier herausragende Zeugen der Industriegeschichte in einem "Industriemuseum" bewahrt und für die Öffentlichkeit präsentiert. Träger dieses Industriemuseums sind die Landschaftsverbände Rheinland und Westfalen-Lippe.

Nach der Konzeption dieses Industriemuseums sollen Industrieanlagen möglichst in ihrer Gesamtheit und an ihrem historischen Standort erhalten und gepflegt werden. Neben den baulichen Anlagen und den technischen Ausrüstungen sollen auch das Erschließungssystem und die städtebaulichen Zusammenhänge gewahrt bleiben. Dabei wird angestrebt, daß - soweit möglich - Teile der baulichen Anlagen zeitgemäß durch öffentliche Einrichtungen, Wohnungen oder Gewerbebetriebe genutzt werden.

Diese Konzeption faßt städtebauliche, denkmalpflegerische und museale Anliegen zusammen. Wegen des engen Sachzusammenhangs hat die Landesregierung entschieden, den Aufbau der Industriemuseen mit Stadterneuerungsmitteln zu fördern. Die Landschaftsverbände erhalten für die Investitionen 80 %-ige Zuwendungen. Die Kosten der museumsbezogenen Einrichtungen und die laufenden Unterhaltungskosten sind ausschließlich vom Träger zu finanzieren.

Für den rheinländischen und den westfälischen Teil des Industriemuseums liegen Planungen vor. Der Aufbau des westfälischen Teiles des Industriemuseums wird demnach insgesamt 45,8 Mio DM kosten; davon sind 10,2 Mio DM bereits gefördert.

Für den rheinländischen Teil ist nach ersten Schätzungen mit Kosten in Höhe von insgesamt 40,7 Mio DM zu rechnen; davon wurden 4,1 Mio DM Fördermittel bereits bewilligt.

1.6.7 Herausragende Vorhaben der Denkmalpflege

Die herausragendsten Denkmäler des Landes sind die romanischen Kirchen des Rheinlandes. Ihre Restaurierung und Erhaltung wird daher vom Land mit besonderem Nachdruck gefördert. Für die Restaurierung der romanischen Kirchen Köln wurden 1980-1985 15,6 Mio DM Denkmalpflege-mittel des Landes bereitgestellt.

Im Haushalt 1986 sind dafür erneut 3,1 Mio DM aus dem Etat für private und kirchliche Denkmalpflege reserviert.

Der Aachener Dom wurde 1980-1985 mit 1,135 Mio DM gefördert. Die erheblichen Bauschäden machen künftig größere Anstrengungen notwendig.

Die Abtei Essen-Werden ist ein Patronat des Landes, die Restaurierungsarbeiten werden aus Mitteln des Kultusministers und mit Mittel der Bauunterhaltung des Landes bestritten.

Die "Weser-Renaissance" gehört neben den romanischen Kirchen des Rheinlandes zu den bedeutendsten regionalen Ausprägungen einer Stilepoche in Nordrhein-Westfalen.

Es ist daher ein städtebauliches und kulturpolitisches Anliegen, diesen Baustil der Weserregion systematischer als bisher zu dokumentieren und bekannt zu machen.

Gemeinsam mit dem Landesverband Lippe und der Stadt Lemgo wurde daher in 1985 ein Projekt begonnen, das die Dokumentation und die Präsentation der Weser-Renaissance im Schloß Brake zum Ziel hat.

Träger des Vorhabens sind der Landesverband Lippe und die Stadt Lemgo. Zur Bestimmung der Inhalte bedient sich der Träger des Kuratoriums. Dieses wird durch einen wissenschaftlichen Beirat beraten.

Die städtebaulichen und denkmalpflegerischen Investitionsmaßnahmen, die im Zusammenhang mit diesem Museum der Weser-Renaissance stehen, wurden in 1985 vom Land mit 4,6 Mio DM Stadterneuerungsmitteln unterstützt.

Die denkmalpflegerischen Arbeiten am Dom zu Köln sind wegen ihrer herausragenden Bedeutung in einem eigenen Haushaltsansatz veranschlagt. Dieser weist wie im Vorjahr 1,2 Mio DM aus. 1980 - 1985 wurden 6,558 Mio DM Landesförderung gewährt.

Die denkmalpflegerischen Arbeiten an der Zitadelle in Jülich sind ebenfalls in einem eigenständigen Haushaltsansatz ausgewiesen.

Dieser ist wiederum mit 0,8 Mio DM ausgestattet.

Schließlich sind für die denkmalpflegerischen Arbeiten am landeseigenen Schloß Augustusburg unter Einschluß der historischen Parkanlagen in 1986 insgesamt rd. 1,7 Mio DM ausgewiesen.

Dies sind 256.000 DM mehr als im Vorjahr.

1.6.8 Nutzung der Baudenkmäler

Besonders für die größeren Baudenkmäler ist es häufig schwer, eine zeitgemäße und zugleich denkmalverträgliche Nutzung zu finden. Es besteht daher die Gefahr, daß diese Baudenkmäler dauerhaft leerstehen und unaufhaltbar verfallen.

Die Ämter für Denkmalpflege erstellen zur Zeit eine Liste mit großen ungenutzten und somit gefährdeten Baudenkmalern. Auf der Grundlage dieser Liste sollen mit Bund, Land und Gemeinden sowie staatlichen Sonderverwaltungen alle Möglichkeiten ausgeschöpft werden, diese denkmalwerten Bauten zu nutzen und auf Neubauten zu verzichten.

1.6.9 Steinzerfall

Die umweltbedingte Zerstörung denkmalwerter Bauten hat dramatische Ausmaße angenommen.

Die gesellschaftliche Herausforderung durch Steinzerfall ist möglicherweise größer als die durch das Waldsterben.

Denn Kulturgüter gehen endgültig verloren.

Um das öffentliche Bewußtsein für das Problem der umweltbedingten Vernichtung von Kulturdenkmälern zu schärfen und Anhaltspunkte für Umfang und Kosten der Gegenmaßnahmen zu gewinnen, werden Überlegungen zu einem jährlichen Bericht über das Ausmaß des Steinzerfalls angestellt.

Das neuerrichtete Landesinstitut für Bauforschung und Bautechnik (LBB) wird 1986 mit Informations- und

Beratungsdiensten beginnen und zu besonders schwierigen Objekten Expertisen für eine wirkungsvolle Steinkonservierung und -restaurierung erstellen.

1.7 Gewerbe und Industrie in der Stadtentwicklung

Die Stadtentwicklungspolitik orientiert sich nicht nur an den ökonomischen Rahmenbedingungen, sondern schafft hier gleichzeitig Entwicklungsvoraussetzungen. Dies geschieht vorrangig durch Planungsvollzug, aber auch durch den Einsatz von Stadterneuerungsmitteln. Hier sind folgende Bereiche anzusprechen:

- Die Förderung der Erschließung von Gewerbe- und Industriegebieten
- Der Grundstücksfonds Ruhr und der landesweite Grundstücksfonds
- Die Förderung des kleinteiligen Flächenrecyclings
- Die Förderung der Standortsicherung von umfeldbelastenden Betrieben in Gemengelagen
- Die Regelung der Ansiedlung von Einkaufszentren und Verbrauchermärkten

Wie alle Instrumente der Stadtentwicklung, so sind auch diese der Erfolgskontrolle und Wirkungsanalyse unterworfen. Dies gilt auch für die Zukunft. Der Instrumentenansatz wird dabei in seiner Relevanz auf die veränderten ökonomischen und ökologischen Bedingungen überprüft werden.

1.7.1 Erschließung von Gewerbe- und Industriegebieten

Die Förderung der Erschließung von Gewerbe- und Industriegebieten ist ein klassisches Feld des Einsatzes von Stadterneuerungsmitteln im wirtschaftsnahen Bereich. Zuschüsse werden dabei den Städten und Gemeinden für die

Erstellung von Erschließungsanlagen gem. BBauG i.S. der äußeren Erschließung von Gewerbe- und Industriegebieten gewährt. Anliegen ist es dabei, einen Teil der Kosten nicht auf die Anlieger selbst zu übertragen und insofern wirtschaftsfördernd zu wirken.

In Zeiten des Wirtschaftswachstum und der raschen Ausdehnung von Gewerbe- und Industriegebieten diente diese Erschließungsförderung gleichzeitig dem Ziel, eine möglichst geordnete Entwicklung dieser Flächen durchzusetzen. In den Jahren 1976 bis 1984 wurden so durch den Einsatz von Stadterneuerungsmittel die Erschließung von 5.000 ha Gewerbe- und Industriegebiet gefördert.

Nachdem die Zeit dieses Flächenwachstums vorüber ist, stellen sich auch für diesen Förderungstatbestand neue Bedingungen dar:

- Angesichts der bestehenden Vorratsflächen und des teilweisen Überhangs von Gewerbe- und Industrieflächen kann es nicht mehr darum gehen, einen weiteren quantitativen Vorrat solcher Flächen durch Förderung zu erzielen.
- Soweit ein Bedarf an neuen Gewerbe- und Industrieflächen besteht, ist dieser vorrangig durch das Recycling von aufgelassenen, nicht mehr genutzten Flächen zu befriedigen. Insofern bezieht das Förderungsangebot der Erschließung nunmehr ausdrücklich auch das der Baureifmachung und Aufbereitung der Flächen ein (vgl. Kap. 1.7.2 und 1.7.3).
- Die Erschließung großräumiger Gewerbe- und Industriegebiete, die in räumlichen oder sachlichen Teilab-

schnitten begonnen wurde, ist kurzfristig zu einem funktionsfähigen Abschluß zu bringen. Vorrang besteht darin, bei Beginn von Erschließungsmaßnahmen diese umweltverträglich zu beenden.

- Bei der Erschließung neuer Flächen werden die Ausbaustandards für die Erschließungsanlagen kritisch überprüft werden. Dies gilt insbesondere für wasserwirtschaftliche und Straßenbaumaßnahmen. Dies hat nicht nur einen kostenmäßigen Aspekt: Bisher richteten sich die Ausbaustandards für Gewerbe- und Industriegebiete vorrangig an fachtechnischen Maßstäben aus. Vor allem ökologische Belange wurden dabei häufig vernachlässigt. Soweit künftig neue großflächige Gewerbe- und Industriegebiete erschlossen werden, wird ein besonderer Schwerpunkt darin liegen, an diesen Maßnahmen zugleich Ansätze und Inhalte von ökologisch orientierten Erschließungsmaßnahmen zu entwickeln.

1.7.2 Grundstücksfonds

1.7.2.1 Zielsetzung

Der sektorale Strukturwandel hat in den letzten Jahrzehnten zum Entstehen umfangreicher Brachflächen geführt. Vorrangig in den alten, montanbestimmten Industrie- und Gewerbebrachen entstanden großflächige Zechen-, Industrie- und Gewerbebrachen sowie nicht unerhebliche Verkehrsbrachen.

Eine an einheitlichen Kriterien ausgerichtete und fortgeschriebene Erfassung von Brachflächen liegt leider nicht vor. Hier gibt es nur vereinzelte Stichproben. So ermittelte eine Luftbilddauswertung des KVR die Gesamtmenge der Brachflächen im Revier von mehr als 5 ha auf insgesamt 5.500 ha.

Im Rahmen struktureller Anpassungsprozesse wird man gerade in den industrialisierten Regionen auch künftig mit dem weiteren Entstehen von Brachflächen rechnen müssen. Eine Annahme, die die Gesamtzahl der Brachflächen im Lande in den nächsten 10 bis 15 Jahren auf insgesamt 8.000 bis 9.000 ha schätzt, ist sicher nicht unrealistisch.

Dabei sind diese Brachflächen ein wertvolles Potential für die Verbesserung der Siedlungsstruktur und der Umweltqualität in den Städten und Gemeinden. Ihre Nutzung als neue Siedlungsflächen verhindert die Inanspruchnahme bisher unberührter freier Landschaft. Die großen Brachflächen in den dichtbesiedelten Teilen des Landes eröffnen hier die Chance, den Anteil an Grün- und Freiflächen zu erhöhen und damit die Wohnumfeldqualität insgesamt zu verbessern.

Die Reaktivierung der Brachflächen ist deshalb sowohl eine strukturpolitische Chance wie eine umweltpolitische Pflicht.

Eine Reaktivierung von Brachflächen in großem Umfang über den Markt gelingt allerdings immer weniger. Hierfür sind eine Vielzahl von Faktoren ausschlaggebend: Teilweise werden die Flächen sicher auch spekulativ zurückgehalten; zu hohe Verkaufspreisforderungen oder mangelndes Verwertungsinteresse der Eigentümer verhindert eine Mobilisierung der Flächen; oft erscheinen auch potentiellen Investoren die ökonomischen und technischen Risiken einer Reaktivierung dieser Flächen als zu groß; nicht zu vernachlässigen ist schließlich eine immer noch vorhandene Fixierung auf die Außenentwicklung bei der Inanspruchnahme neuer Siedlungsflächen sowohl bei Gemeinden als auch bei Investoren.

Das Land hat 1980 seine bis dahin bereits durch den Einsatz von Städtebauförderungsmitteln unternommenen Anstrengungen zur Reaktivierung solcher Brachflächen durch die Einrichtung des Grundstücksfonds Ruhr als zentrales Instrument der Flächenmobilisierung verstärkt. Dieser Fonds wird von der Landesentwicklungsgesellschaft als Beauftragte des Landes zentral verwaltet. Der Fonds übernimmt dabei alle unrentierlichen Kosten bei Kauf, Aufbereitung und Baureifmachung der Flächen. Dabei ist jedoch die volle Einbeziehung der Kommunen als Entscheidungsträger für die gemeindliche Entwicklung gewährleistet: Sie wählen die Flächen aus, die zum Grundstücksfonds angemeldet werden, die Gemeinden bestimmen im Rahmen ihrer Planungshoheit über die Verwendung der angekauften Flächen und entscheiden letztlich auch über die Investoren.

Wenngleich sich das Problem der Brachflächen als Entwicklungshemmnis im Ruhrgebiet besonders verdichtet, gibt es gleichartige Problemlagen auch in anderen Landesteilen: So entlang der Rheinschiene, im Bergisch-Märkischen Raum, im Siegerland, im Aachener Revier oder im Zusammenhang mit der Schließung von Textilunternehmen im Westmünsterland. Die Erfahrungen mit dem Grundstücksfonds Ruhr waren 1984 Anlaß, zusätzlich zum Grundstücksfonds Ruhr einen landesweiten Fonds einzurichten, der instrumentell ebenso gehandhabt wird wie der Grundstücksfonds Ruhr.

1.7.2.2 Erfahrungen mit der Bewirtschaftung

Nach dem Aktionsprogramm Ruhr soll der Grundstücksfonds Ruhr durch jährliche Haushaltsansätze mit insgesamt 500 Mio DM ausgestattet werden. Einnahmen aus Verkäufen von Grundstücken fließen dem Fonds erneut zu.

Bis Ende 1985 beliefen sich die Ausgaben für Ankäufe, Aufbereitungs- und Bewirtschaftungskosten auf insgesamt 344 Mio DM, so daß in den Folgejahren weitere 156 Mio DM plus Einnahmen dem Fonds zufließen werden. Der Haushaltsentwurf 1986 sieht hier zunächst weitere 70 Mio DM Ausgabemittel und 20 Mio DM Verpflichtungsermächtigungen vor. Bei Vorbelastungen aus vergangenen Haushaltsjahren in Höhe von 20 Mio DM beträgt der Verfügungsrahmen für den Grundstücksfonds Ruhr insofern 70 Mio DM.

Die Dotierung für den landesweiten Grundstücksfonds betrug in den Haushaltsjahren 1984 und 1985 insgesamt 50 Mio DM. Hier sieht der Haushaltsplan 1986 30 Mio DM Haushaltsmittel und 25 Mio DM Verpflichtungs-

ermächtigungen vor. Abzüglich der Vorbelastung aus den Vorjahren beträgt der Handlungsspielraum für den landesweiten Fonds insgesamt 30 Mio DM.

Zwischen beiden Grundstücksfonds ist vom Haushaltsjahr 1986 an die gegenseitige Deckungsfähigkeit beider Titel vorgesehen, so daß ein flexibler Einsatz der Mittel möglich ist. Im Grundstücksfonds Ruhr wurden bisher insgesamt 58 Grundstücke mit einer Fläche von 876 ha gekauft.

Im landesweiten Grundstücksfonds wurden in den Jahren 1984 und 1985 insgesamt 12 Grundstücke mit 66 ha Fläche erworben. Aus dem Bestand des Grundstücksfonds Ruhr wurden bisher Grundstücke mit einer Gesamtfläche von 72,5 ha wieder veräußert. Im landesweiten Fonds konnte bereits 1 Grundstück wieder verkauft werden.

- Die geplanten und teilweise realisierten Nutzungen für die Fondsgrundstücke insgesamt verteilen sich zu 60 % auf gewerbliche Nutzungen, 35 % auf öffentliche Grün- und Freiflächen sowie 5 % Wohnbauflächen. Diese Zahlen zeigen, daß über das Instrument des Fonds nicht nur neue hochwertige Gewerbe- und Industriestandorte geschaffen werden, sondern auch ein wichtiger Beitrag zur Verbesserung der ökologischen Situation in alten Industriegebieten geleistet wird.

Das Land übt keinen Zeitdruck auf die Wiederverwendung der Fondsgrundstücke aus. Die Grün- und Freiflächen werden ohnehin nach Schaffung von Planungsrecht den Gemeinden zu einem Festbetrag übertragen. Die Verwertung der aufbereiteten und erschlossenen Grundstücke für gewerbliche Zwecke vollzieht sich relativ zügig. Lediglich im industriellen Bereich entsteht ein

Überhang an Vorratsflächen, was angesichts der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung nicht verwundert. Dieses Entstehen einer Vorratsfläche ist allerdings strukturell politisch unter mittel- und langfristigen Gesichtspunkten durchaus positiv zu bewerten.

Für beide Fonds liegen geprüfte Anmeldungen der Städte und Gemeinden vor, die die finanziellen Möglichkeiten bei weitem übersteigen. Insgesamt sind hier 136 Grundstücke mit rd. 800 ha im Gespräch. Dies zeigt, daß der instrumentelle Ansatz der beiden Grundstücksfonds eine dauerhafte Aufgabe der Stadtentwicklungs-politik sein wird.

Die zentrale Bewirtschaftung beider Fonds, die bei der Einrichtung dieses Instruments 1980 noch eine gewisse kontroverse Diskussion auslöste, ist inzwischen kein Thema mehr. Dies liegt zunächst daran, daß die Gemeinden erkennen, daß sie in den Entscheidungsablauf voll einbezogen sind. Deutlich sind aber weitere sichtbare Vorteile dieser Bewirtschaftung geworden: Die zentrale Verhandlungsführung hat sich bei der Findung von marktadäquaten Ankaufs- und Verkaufspreisen bewährt.

Zunehmende Probleme traten bei der Aufbereitung der Brachflächen nicht zuletzt im Zusammenhang mit der Beseitigung und Sanierung von Altlasten auf. Die hier im Rahmen der Bewirtschaftung der LEG zuwachsenden Erfahrungen sind nicht zuletzt ein wirtschaftlicher Faktor bei der Aufbereitung der Flächen und dürften sich im Rahmen einer dezentralen Bewirtschaftung so kaum erschließen lassen.

Bei aller Gleichartigkeit der Problemlage beider Grundstücksfonds sind doch einige strukturelle Unterschiede bemerkenswert:

- Im Rahmen des Grundstücksfonds Ruhr hat man es mit nur wenigen Grundstückseigentümern zu tun. Landesweit dagegen begegnet man einer Vielzahl von Eigentümern. Während sich also im Ruhrgebiet eher gewisse Verhandlungs- und Vertragsmuster einüben lassen, stellen sich für den landesweiten Fonds die Verhandlungssituationen wieder neu dar.

- Hat man es im Ruhrgebiet überwiegend mit großflächigen Brachen zu tun, sind diese Flächen landesweit eher klein und oftmals in hohem Maße überbaut. Die planungsrechtliche Bewertung dieser kleinen Flächen und irrige Annahmen der Eigentümer über die Bewertung der Gebäude führen innerhalb des landesweiten Grundstücksfonds oftmals zu völlig unrealistischen, nicht marktkonformen Verkaufsprisvorstellungen der Eigentümer. In diesen Fällen wird man ohne Zeitdruck verhandeln müssen. Eine Bewertung und Bezahlung von Gebäuden, die für eine künftige Zweckbestimmung zunächst abgerissen werden müssen, kann über den Fonds nicht infrage kommen.

- Bei kleineren Grundstücken kann eine Beteiligungs-klausel für die Beseitigung von Altlasten nicht so zum Tragen kommen, wie dies für die großen Flächen im Ruhrgebiet geschieht: Eine Mitbeteiligung der Eigentümer an der Beseitigung der Altlast geht oftmals über den Kaufpreis des Grundstücks hinaus. Soweit nicht ordnungsrechtlich über eine akute Umweltgefährdung die Beseitigung der Altlast beim Eigentümer veranlaßt werden kann, wird die Durchsetzung von negativen Preisen bei der Mobilisierung dieser Grundstücke kaum möglich sein. Die Grenze ist hier also die Übernahme der Grundstücke zum Nullwert.

- Eine besondere Problemlage für den landesweiten Fonds besteht darin, daß hier zahlreiche Grundstücke zur Mobilisierung anstehen, die sich in einem Konkursverfahren befinden. Die konkursrechtlichen Bedingungen setzen dabei einen besonderen Rahmen für die Handlungsmöglichkeiten des Fonds. Regelmäßig wird man verhindern müssen, über ein zu frühzeitiges Einschreiten des Fonds die Hoffnung auf eine wertmäßig unrealistische Verwertung der Flächen zu nähren.

- Durchgängig in Erscheinung getreten ist durch den landesweiten Fonds das Problem der Verkehrsbrachen in Gestalt der Bundesbahnbrachen. Dies sind aufgelassene Bundesbahngelände wie ehemalige Güterbahnhöfe oder Bundesbahnausbesserungswerke. Inzwischen sind hier 30 dieser Flächen in der Diskussion. Diese brachliegenden Flächen in oft zentralen städtischen Lagen sind nicht selten schwer zu überwindende Hindernisse für eine geordnete gemeindliche Entwicklung. Im Rahmen des landesweiten Fonds werden deshalb gegenwärtig zentrale Gespräche mit den Bundesbahndirektionen Essen und Köln und mit dem Bundesbahnvorstand über die Bedingungen einer möglichst geschlossenen Reaktivierung dieser Flächen geführt.

Im Laufe des Jahres 1986 wird der 3. Erfahrungsbericht zu den Grundstücksfonds vorgelegt werden.

1.7.3 Kleinteiliges Flächenrecycling

Die Aufgabenstellung und die Art des Managements beider Grundstücksfonds bedingt, daß diese Instrumente vorrangig auf die Reaktivierung von Brachflächen zielen, die mit relativ komplexen Problemlagen behaftet sind: Diese Komplexität kann in der Größe der Brachflächen oder in der Belastung dieser Flächen bestehen.

Gleichwohl gibt es unterhalb dieser Problemschwelle kleinere Brachflächen, deren Reaktivierung stadtentwicklungspolitisch ebenso erwünscht und förderungswürdig ist. Dies gilt vor allem etwa für das Bergische Land, den bergisch-märkischen Raum oder für das Siegerland. Für die Aktivierung dieser Brachflächen bietet das kommunale Management Vorteile: Neben dem Umstand, daß eine zentrale Bewirtschaftung sich um eine Vielzahl kleiner Flächen nur kümmern kann, wenn der Personalapparat unverhältnismäßig aufgebläht wird, wird der Vorteil vor allem darin gesehen, daß sich für die Aktivierung solcher Flächen häufig kurzfristige Entscheidungssituationen ergeben.

Grundsätzlich besteht die Möglichkeit, daß die Gemeinden für die unrentierlichen Kosten dieses kleinteiligen Flächenrecyclings Zuschüsse aus Stadterneuerungsmitteln des Landes erhalten können. Um die Flexibilität des Handelns der Gemeinden dabei sicherzustellen, wird angestrebt, dieses Flächenrecycling in Form von kommunalen Sachprogrammen zu fahren, für die dann aus Stadterneuerungsmitteln für eine gewisse Zeit ein Verfügungsbetrag bereitgestellt werden kann.

1.7.4. Standortsicherung wohnumfeldbelastender Betriebe in Gemengelagen

1.7.4.1 Problemstellung

Gemengelagen, das teilweise störende Nebeneinander von gewerblicher und industrieller Nutzung, sowie Wohnen, sind ein durchgängiges Problem eines dichtbesiedelten Landes wie Nordrhein-Westfalen. Die störenden Beeinträchtigungen stellen dabei sowohl stadtentwicklungspolitische, umweltpolitische und betriebliche Probleme dar. Öffentliche Anliegen und betriebliche Ziele lassen sich häufig in Gemengelagen nicht in Einklang bringen:

- Schädliche Umwelteinwirkungen sind durch nachträgliche Forderungen der Gewerbeaufsicht oft nicht abzustellen, weil sie technisch nicht durchführbar oder wirtschaftlich nicht vertretbar sind.
- Die Entwicklung der Gewerbebetriebe ist aufgrund rechtlicher und faktischer Hemmnisse beschränkt: Reinvestitionen und damit eine Verbesserung der Produktionsstruktur und der Arbeitsbedingungen unterbleiben. Ebenso unterbleibt die Entwicklung neuer technischer Verfahren, die geeignet sind, bestehende oder geplante Produktionsprozesse umweltfreundlich zu gestalten.
- Wegen der schlechten Wohnumfeldbedingungen wird auch eine Modernisierung der Wohnungen nicht vorgenommen. Die städtebauliche Situation insgesamt verschlechtert sich.

Eine Lösung dieser Problemlagen durch räumliche Entzerrung und Verlagerung der Betriebsstandorte ist durchgängig weder durchzuhalten noch wünschenswert.

Selbstverständlich steht jedem Unternehmen, das aus solchen Gemengelagen heraus will und einen neuen Betriebsstandort sucht, die Unterstützung aus dem allgemeinen strukturpolitischen Förderungsinstrumentarium zur Verfügung. Auch gibt es in diesen Fällen ein spezifisches Förderungsangebot aus Stadterneuerungsmitteln an die Gemeinden: Dies betrifft zunächst die Erschließung des neuen Gewerbe- oder Industriestandortes und die Reaktivierung des hinterlassenen Produktionsstandortes (vergl. Kap. 1.7.1 und 1.7.3).

Eine Entzerrung solcher Gemengelagen durch Förderung von Betriebsverlagerungen auf entschädigungsrechtlicher Basis kann jedoch nicht mehr in Frage kommen. Ausreichende Gründe hierfür liefert die Erfolgskontrolle bei den durchgeführten Betriebsverlagerungen im Lande. Nur einige Gründe seien hier angeführt:

- Seit 1970 bis 1981 wurden insgesamt 200 Betriebe mit mehr als 10 Beschäftigten durch den Einsatz von Städtebaumitteln verlagert. Angesichts der Vielzahl der Problemlagen ist dies sicher nur ein Tropfen auf den heißen Stein der Problemlösung.
- Nur bei etwa 1/4 der Verlagerungsfälle ist auf dem freigemachten Grundstück schließlich die geplante städtebauliche Zielsetzung realisiert worden.
- Umweltpolitisch ist zu berücksichtigen, daß durch Verlagerung auch vordringlich nur Erschütterungen und Lärmimmissionen beseitigt werden. Die anderen Umweltbelastungen werden lediglich verteilt.
- Unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten ist schließlich anzumerken, daß eine Verlagerung nur von einem Unternehmen verkraftet werden kann, das sich

am Markt positiv entwickelt und insofern auch tatsächlich verlagern will. Niemand wäre beispielsweise auf die Idee verfallen, alle 35 Schmiedestandorte in Solingen tatsächlich zu verlagern. Dies bedeutet also, daß eine derartige Verlagerungsstrategie durchaus nicht wettbewerbsneutral ist und bei Betrieben, die sich keine dynamische Entwicklung am Markt versprechen, die Umweltprobleme perpetuiert werden.

Auch von den verschiedenen Zielsetzungen her kann heute eine Entzerrung der Mischung von Funktionen durchaus nicht mehr als wünschenswert angesehen werden:

- Zunächst steigert die forcierte Entzerrung solcher Funktionsmischungen den Verbrauch an bisher ungenutzten Flächen, was stadtentwicklungspolitisch und umweltpolitisch gleichermaßen fragwürdig ist.
- Stadtentwicklungspolitisch ist zudem wünschenswert, wohnungsnahes Gewerbe und Dienstleistungen in den Stadtquartieren zu halten, und nicht durch Verlagerungen die Erreichbarkeit zu erschweren und durch weite Wege zusätzliche Verkehrsströme auszulösen.
- Umweltpolitisch sind heute zudem die zu fordernden Distanzen zwischen störendem Gewerbe und Wohnen durchaus geringer. Auch gibt es im Zuge der technischen Entwicklung vermehrt Möglichkeiten, durch aktiven Immissionsschutz an den Immissionsquellen die Umweltbelastungen auch bei engem räumlichen Nebeneinander abzubauen.

- Für wohnungs- und verbrauchernahes Gewerbe und Dienstleistungen haben zudem die Standorte in den Stadtquartieren auch deutliche wirtschaftliche Vorteile für die Betriebe.

Aus alledem folgt daß eine Strategie zu entwickeln war, die die Probleme in Gemengelagen überwindet, ohne diese zugleich zu entzerren.

1.7.4.2 Lösungsansätze

Zur Überwindung von Problemsituationen in Gemengelagen ist zunächst eine angemessene Anwendung der rechtlichen Rahmenbedingungen und eine Überprüfung des Förderinstrumentariums nötig gewesen.

Ein erster Schritt ist mit der parallelen Novellierung des Planungserlasses und des Abstandserlasses im Jahre 1982 bereits getan.

In diesen beiden Erlassen wurden den an der Bauleitplanung und Baugenehmigung beteiligten Behörden und Stellen Planungs- und Entscheidungshilfen für einen verbesserten Vollzug des Planungsrechts an die Hand gegeben. Die Landesregierung war zu der Erkenntnis gelangt, daß zur Lösung der Gemengelagenprobleme keine Gesetzesänderungen nötig sind, sondern die bestehenden Instrumente weitgehend ausreichen und nur in der richtigen Weise angewendet werden müssen.

Planungs- und Abstandserlaß haben sich inzwischen vielfach bewährt. Hierzu verweise ich auf den dem Landtag am 27.3.1985 vorgelegten Erfahrungsbericht (LT-Drucks. 9/2328). So konnten viele Fälle der Betriebsstandortsicherung bei gleichzeitigem Schutz

benachbarter Wohnungen vor unzumutbaren Immissionen durch Gewährung von Planungssicherheit befriedigend gelöst werden.

Die Verknüpfung von Planungserlaß und Abstandserlaß hat die schon immer vorhandene Zusammenarbeit von Planungsträgern und Gewerbeaufsichtsämtern in Planungsfragen weiter intensiviert und positiv beeinflußt.

Die Verbesserung der Situation in Gemengelage kann jedoch nicht allein mit planungsrechtlichen Mitteln erzielt werden. In diesen Fällen ist als flankierende Maßnahme der Einsatz von Stadterneuerungsmitteln zur Förderung von Maßnahmen der Standortsicherung nötig.

Die Standortsicherung soll dabei bei einem engen Nebeneinander von Wohnen und Arbeiten Nutzungskonflikte schrittweise mit dem Ziel abbauen, daß sowohl Planungssicherheit und Entwicklungschancen für die Gewerbebetriebe und zumutbare Lebensbedingungen für die Bewohner in der Umgebung erreicht werden. Die Förderung zielt auf komplexe städtebauliche Gemengelage, in denen Vollzugsprobleme des Planungs- und Immissionsschutzrechtes bestehen und in denen isolierte Ansätze erfolglos bleiben.

Angesprochen sind insbesondere solche Fälle, in denen aktuelle und so schwerwiegende Immissionsbelastungen bestehen, daß sie städtebauliche Probleme bedeuten, die nicht allein mit Anordnungen nach dem Immissionsschutzrecht beseitigt werden können.

Seit Mitte 1985 wird in Abstimmung mit dem ebenfalls angesprochenen MWMT und MURL ein entsprechendes Förder-

programm erarbeitet und an einer Mehrzahl von Fällen bereits erprobt. Zentraler Ansatz einer Förderung sind zunächst aktive Immissionsschutzmaßnahmen im Betrieb selbst und ergänzend hierzu Maßnahmen der Wohnumfeldverbesserung in der Betriebsumgebung. Die Förderung setzt dabei Zusammenarbeit und Mitwirkung des Betriebs, der Belegenheitsgemeinde und der staatlichen Umweltbehörden voraus. Die Modalitäten der Förderung wurden in dem RdErl. des MSWV vom 1. Juli 1985 zu "Hinweisen zum Förderkonzept der betrieblichen Standortsicherung" veröffentlicht. Die Erfahrungen aus den ersten Förderungsfällen werden im Laufe des Jahres 1986 in Form eines Berichts vorgelegt.

1.7.5 Einkaufszentren und großflächige Einzelhandelsbetriebe

Die unkontrollierte Ansiedlung von Einkaufszentren auf der "Grünen Wiese" und großflächigen Einzelhandelsbetrieben wirft nach wie vor erhebliche Probleme für die Stadtentwicklung durch negative Auswirkungen auf die innerörtlichen Zentrenstrukturen auf. In der Vergangenheit ist dieser negativen Entwicklung insbesondere durch das Planungsrecht entgegengewirkt worden. So wurde in die Baunutzungsverordnung der § 11 Abs. 3 eingefügt, nach dem Einkaufszentren, großflächige Einzelhandelsbetriebe und sonstige mit diesen vergleichbare Handelsbetriebe, die solche negativen Auswirkungen haben, nur in Kerngebieten oder für sie ausgewiesenen Sondergebieten zulässig sind. Die Schwelle für solche negativen Auswirkungen ist in der Baunutzungsverordnung mit 1.500 m² Geschoßfläche angegeben.

Die planungsrechtlichen Vorschriften allein haben zur Problembewältigung bisher nicht ausgereicht. Hier handelt es sich vielmehr um ein wirtschaftliches Problem des Wettbewerbs und des Strukturwandels

im Handel, auf den die Planung keinen Einfluß nehmen darf. Die Vorschriften gelten auch nur für die Bauleitplanung und die Zulassung von Vorhaben in Baugebieten, die nach 1977 geplant worden sind, nicht hingegen für ältere Baugebiete und den unbeplanten Innenbereich. Gerade in diesen Bereichen werden aber immer wieder problematische Bauanträge vorgelegt, die aufgrund der gegebenen Rechtslage genehmigt werden müssen. Abhilfe kann in gewissem Maß nur durch die Aufstellung von Bebauungsplänen in kritischen Bereichen bzw. durch Anpassung älterer Bebauungspläne an die Baunutzungsverordnung von 1977 geschaffen werden. Bereits in dem gemeinsamen Runderlaß vom 5.9.1977 hatte die Landesregierung die Gemeinden zur Aufstellung bzw. Anpassung von Bebauungsplänen in empfindlichen Bereichen sowie zur Vorlage kritischer Bauanträge an den Regierungspräsidenten aufgefordert. Leider hat dieser Appell, wie viele Einzelfälle zeigen, noch nicht den gewünschten Erfolg gebracht. In einem erneuten Runderlaß, der im Frühjahr 1986 veröffentlicht wird, wird die Landesregierung die Gemeinden daher nochmals eindringlich auf ihre Planungspflicht hinweisen und in Einzelfällen die Aufsicht des Landes wesentlich verstärken. Darüber hinaus sollen in dem Runderlaß die inzwischen aufgetretenen Zweifelsfragen einer Klärung zugeführt werden. Weitergehende Eingriffsmöglichkeiten des Landes im Verwaltungswege sind wegen der Planungshoheit der Gemeinden nicht möglich. Es ist jedoch zu überlegen, ob und in welcher Weise die Baunutzungsverordnung noch einmal geändert werden kann. Die Landesregierung wird zu zugegebener Zeit eine entsprechende Initiative vorbringen.

2. Verkehr: Vorrang für den öffentlichen Personennahverkehr

Ausgangslage

Nordrhein-Westfalen als dichtestbesiedeltes Industrieland der Welt steht in der Verkehrspolitik vor einer besonderen Herausforderung: Der Raum für Verkehrsbauten ist knapp, weil der Anteil der nicht bebauten Fläche in NRW gering ist. Die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung hingegen sind groß.

Die Ergebnisse der alle 5 Jahre durchgeführten "Kontinuierlichen Befragung über das Verkehrsverhalten der Bevölkerung" (KONTIV) belegen die hohe Mobilität.

So ergab die letzte KONTIV von 1982 für den gesamten Personenverkehr in NRW ein Verkehrsaufkommen von rd. 47 Mio Wegen pro Werktag, d.h., im Durchschnitt werden täglich von jedem Einwohner in NRW knapp 3 Wege zurückgelegt.

Die nachfolgende Tabelle verdeutlicht die Einzelheiten und vergleicht die Entwicklung zwischen 1976 und 1982.

Abschätzung des gesamten Personenverkehrs in NRW nach Verkehrsmittelarten auf der Grundlage der KONTIV '76 und der KONTIV '82

	Verkehrsmittel- anteile (%)		Wege je Einwohner (werktags)		Durchschnittl. Wegelänge (km)		Verkehrs- aufkommen in NRW (Mio. Wege/ Werktag)		Veränderung 1976/1982 (%)
	1976	1982	1976	1982	1976	1982	1976	1982	
Reine Fuß- wege	29,9	26,5	0,81	0,74	1,1	1,2	13,88	12,61	- 9
Fahrrad- fahrten	10,4	13,1	0,29	0,37	2,7	2,8	4,97	6,31	+ 27
Mot.-TV- Fahrten	47,1	46,6	1,27	1,31	13,2	13,4	21,76	22,33	+ 3
ÖV-Fahrten	12,6	13,8	0,34	0,39	13,7	14,1	5,86	6,65	+ 13
Alle Verkehrsmittel	100,0	100,0	2,71	2,81	8,7	9,0	46,43	47,90	+ 3

Während die Zahl der reinen Fußwege von 1976 zu 1982 um 9 % abgenommen hat - vermutlich überwiegend zugunsten der Fahrradfahrten -, sind die Wege mit den übrigen Verkehrsmitteln gestiegen, am stärksten die Fahrradfahrten mit 28 %. Aufschlußreich ist dabei, daß die Hälfte aller Autofahrten kürzer ist als 5,2 km.

Während die KONTIV aus Kostengründen nur alle 5 Jahre durchgeführt wird, geben die 125 automatischen Dauerzählstellen an Bundes- und Landesstraßen einen aktuellen Überblick über die Verkehrsentwicklung auf den überörtlichen Straßen in NRW. Die Ergebnisse werden in "Quartalsberichten zur Verkehrsentwicklung" fortlaufend dokumentiert. So ist beispielsweise nach Abnahmen im 1. und 2. Quartal 1985 im 3. Quartal wieder ein Anstieg des Verkehrs um ca. 3 % zu verzeichnen.

Ziele

Das Hauptziel der Verkehrspolitik in Nordrhein-Westfalen muß der besonderen Herausforderung entsprechen, die hohen Mobilitätsbedürfnisse so sicher und umweltgerecht wie möglich zu erfüllen. Daraus leitet sich ein Bündel von Einzelzielen ab.

Die wichtigsten sind:

- Ausbau und Nutzungsbegünstigung öffentlicher Verkehrsmittel als Alternative zum Individualverkehr,
- Ökologisch und sozialverträglicher Aus- und Umbau des Verkehrsnetzes,
- Verlagerung des Fernverkehrs mit Gütern und Personen soweit wie möglich von der Straße auf die Schiene,
- Umfassende Verkehrsberuhigung in allen Wohngebieten.

Aufgaben

Die wichtigsten Aufgaben liegen in folgenden Bereichen:

- Weiterentwicklung des ordnungspolitischen Rahmens der Verkehrspolitik (2.1)
- Ausbau des Eisenbahn- und Wasserstraßennetzes (2.2)
- Vorrang für den öffentlichen Personennahverkehr (2.3)

2.1 Ordnungspolitik

Auch Angebot und Nachfrage von Verkehrsleistungen unterliegen im Rahmen der sozialen Marktwirtschaft grundsätzlich dem Wettbewerbsprinzip. Der besondere, relativ weitreichende Ordnungsrahmen im Verkehrssektor ist dadurch begründet, daß Verkehr stets gebunden ist an raumbeanspruchende, kostenintensive Infrastrukturen; Gründe der Verkehrssicherheit kommen dazu. Das Verkehrsordnungssystem ist historisch gewachsen. Ein besonderes Ziel war der Schutz der Eisenbahn. Dieses wie andere überlieferte Einzelziele treffen heute auf eine veränderte Wirklichkeit; daher sind die ordnungspolitischen Regelungen, insbesondere über Marktzugang und Tarife, veränderten ökonomischen, ökologischen und technischen Bedingungen anzupassen. Dabei bleibt es die Aufgabe der Verkehrspolitik, durch Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur und durch Ordnung des Verkehrsablaufs die Bedürfnisse der Verkehrsnachfrager nach Verkehrsleistungen mit möglichst geringem Gesamtaufwand auf optimale Weise, d.h. auch unter Beachtung eines weitgehenden Umweltschutzes, zu befriedigen; sowohl private Kosten wie soziale Kosten sind also zu berücksichtigen.

Ein aktueller Anlaß, das Urteil des Europäischen Gerichtshofs vom 22. Mai 1985, das die Schaffung eines freien Güterverkehrsmarktes innerhalb der Gemeinschaft vorschreibt, rückt die Ordnungspolitik erneut in den Vordergrund. Den bisher dazu angestellten Überlegungen, Wettbewerbsbeschränkungen aufzuheben, kann gefolgt werden, soweit dadurch nicht zusätzliche soziale Kosten und Umweltbelastungen durch Verlagerung des Güterverkehrs von der Schiene auf die Straße entstehen. Eine Liberalisierung des Verkehrsmarktes darf nicht zu vermehrter Umweltbelastung führen, wie sie eintreten würde, wenn sich der Güterverkehr verstärkt auf die Straße verlagert. Immer stärkere Bedeutung für Transportvorgänge gewinnt die Telekommunikation. Ihre Auswirkungen sind sorgfältig zu durchleuchten. Im Herbst wird dem Verkehrsausschuß ein Literaturbericht zu diesem Thema vorgelegt.

2.2 Eisenbahnen und Binnenschifffahrt

2.2.1 Deutsche Bundesbahn

Für das Land NRW mit seiner gegenüber dem Bundesgebiet doppelt so hohen Siedlungsdichte hat der Schienenverkehr besondere Bedeutung. Die Aufnahme der Strecke Dortmund/Bielefeld - Paderborn - Kassel als Ausbaustrecke in den Bundesverkehrswegeplan unter der Einstufung als "Vordringlicher Bedarf" ist daher ein wesentlicher Fortschritt. Die Aufnahme steht zwar noch unter dem Vorbehalt "eines ausreichenden Wirtschaftlichkeitsnachweises unter Berücksichtigung der Netzwirkungen". Die DB ist aber zuversichtlich, diesen Nachweis erbringen zu können. Der Vorstand der Deutschen Bundesbahn beabsichtigt, bis Ende 1986 das MSWV als oberste Landesverkehrsbehörde um Stellungnahme zur Planung der DB bitten zu können. In diesem (Raumordnungs-) Verfahren geht es um die Abstimmung der DB-Planung mit Planungen des Landes und der Kommunen.

Von gleicher Bedeutung ist für das Land NRW die Neubaustrecke Köln - Rhein/Main, die jedoch nicht geringe ökologische Probleme aufwirft, wenn sie über die sogenannte "Westerwald-Trasse" geführt wird. Die DB untersucht daher z.Z. auch eine Führung über die linksrheinische Trasse Köln - Koblenz, um einen Trassenvergleich anstellen zu können. Welche Trasse gewählt wird, ist noch offen. Das Land wird über jede neue Erkenntnis über die Trassenführung sofort unterrichtet. Die DB rechnet nicht damit, daß noch im Jahre 1986 das (Raumordnungs-) Verfahren gemäß § 49 BbG eingeleitet werden kann.

So erfreulich die Verbesserungen aus dem Neubau- und Ausbau-streckenprogramm zu werten sind, 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. Innerhalb dieser Gespräche wird die DB ihre Konzeption vorstellen, welche Strecken (noch) stillgelegt werden sollen und für welche zu prüfen ist, ob für sie eine Beibehaltung - u.U. in anderer Trägerschaft - in Frage kommt. Dem sind die Vorstellungen des Landes gegenüberzustellen. Offen bleibt zunächst, ob auch NRW mit der DB ein Abkommen schließen wird.

2.2.2 Nichtbundeseigene Eisenbahn

Von großer verkehrs- und strukturpolitischer Bedeutung - besonders in den Randzonen der Ballungsgebiete - sind die nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE). Das Land wird

die NE im Rahmen seiner finanziellen Möglichkeiten weiter unterstützen. Hier sind im wesentlichen Finanzhilfen zur Aufrechterhaltung der Betriebssicherheit des Schienenweges (Oberbauzuschüsse) sowie Zuwendungen zur Verbesserung der Sicherheit an Bahnübergängen vorgesehen. Nur mit diesen Zuwendungen 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. 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 1986 sind für diesen Bereich 22,7 Mio DM vorgesehen.

2.2.3 Binnenwasserstraßen

Existenzielle Bedeutung für die Industrie des Ruhrgebiets besitzen die Binnenwasserstraßen.

Das Land wird auch 1986 seinen Beitrag zum Ausbau der rheinisch-westfälischen Kanäle und der Weststrecke des Mittellandkanals leisten, wie es dies seit 1966 getan hat. Die Ausgabenansätze betragen 187 Mio DM, davon 39,4 Mio DM Landesmittel. Sie sind - in Anpassung an die voraussichtlichen Ausgaben des Bundes - etwas niedriger als im Jahre 1985.

Die Maßnahmen umfassen den Ausbau des Rhein-Herne-Kanals, des Datteln-Hamm-Kanals, der Oststrecke des Wesel-Datteln-Kanals sowie die Errichtung der Schleuse Henrichenburg. An der Weststrecke des Mittellandkanals wird der Ausbau stetig weitergeführt.

2.3 Öffentlicher Personennahverkehr

2.3.1 Vorrangpolitik

Die Vorrangpolitik für den ÖPNV orientiert ihre Förderkonzeption an drei Leitlinien:

- Verbesserung der Infrastruktur,
- Erhöhung der Leistungsfähigkeit,
- Verbesserung der Organisation.

Die Verbesserung der Infrastruktur verlangt die Fortsetzung der begonnenen oder planerisch weit fortgeschrittenen Maßnahmen zum Ausbau des Schienenschnellbahnsystems aus S- und Stadtbahnen. Das langfristige Ziel ist im S- und Stadtbahnbedarfsplan aufgezeigt. Über die Abwicklung des Planes wird in der ersten Jahreshälfte 1986 berichtet werden. Im Zuge neuer Bedarfs- und Investitionsplanungen ist jedoch kritisch zu überprüfen, ob die wegen ihrer Größe und ihres hohen Investitionsvolumens langwierigen und oft erst im nächsten Jahrtausend fertigzustellenden Neubauvorhaben tatsächlich den erwarteten Nutzen bringen. Es ist zu überprüfen, ob mindestens in den nächsten zehn/fünfzehn Jahren die unterirdische Linienführung nicht hinter der Notwendigkeit zurücktreten muß, kurz- und mittelfristig die oberirdischen Verkehrssysteme zu beschleunigen und damit attraktiver zu machen.

2.3.2 S-Bahn-Bau

Dem S-Bahn-Verkehr der Deutschen Bundesbahn kommt für die verkehrliche Erschließung der Ballungsräume als Alternative zum Individualverkehr - nicht zuletzt auch aus Gründen des Umweltschutzes - erhebliche Bedeutung zu.

In den zwischen der DB und dem Land NRW abgeschlossenen Bau- und Finanzierungsverträgen ist der Ausbau von insgesamt 360 km S-Bahn-Strecken vertraglich vereinbart. Hier von sind jetzt 215 km fertiggestellt, weitere 145 km sind im Bau bzw. in der Bauvorbereitung. Wie das S-Bahn-Netz im Endzustand aussehen soll, zeigt der S-Bahn und Stadtbahnbedarfsplan des Landes, der Richtschnur ist für das weitere Vorgehen des Landes. In der ersten Jahreshälfte 1986 wird der MSWV über die Abwicklung dieses Planes den Verkehrsausschuß des Landtags unterrichten.

Vom Beginn des S-Bahn-Baus, 1968, bis 1985 sind 1,15 Mrd DM Landesmittel und 1,4 Mrd DM Bundesmittel aufgewendet worden. Für 1986 sind Bundes- und Landesmittel in Höhe von 327 Mio DM vorgesehen. Weitere 1,97 Mrd DM sind erforderlich, um alle vertraglich abgesicherten S-Bahn-Vorhaben zu vollenden.

Die in den Vorjahren verstärkte Bautätigkeit im S-Bahn-Bau wird sich auch 1986 fortsetzen. Der größte Teil der Baumaßnahmen im Ruhrgebiet erstreckt sich auf den weiteren Ausbau der Linie S 2 von Dortmund-Mengede nach Dortmund Hbf und der Linie S 4 von Herne über Castrop-Rauxel nach Dortmund-Lütgendortmund. Im Rheinland wird der Bau der Ost-West-S-Bahn von Hagen nach Mönchengladbach und - nach äußerst schwierigen und langwierigen Verhandlungen mit dem Bund und der Deutschen Bundesbahn - der Bau der S-Bahn in der Region Köln mit der Erweiterung der Hohenzollernbrücke und den Streckenästen nach Neuss und Langenfeld fortgeführt.

Zur Unterstreichung der Bedeutung, die die Landesregierung einem leistungsfähigen S-Bahn-System beimißt, hat das Kabinett in der Sitzung vom 26. Juni 1984 den Minister für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr ermächtigt, dem Bund den Abschluß weiterer S-Bahn-Verträge zu den bisher üblichen Bedingungen anzubieten. Insbesondere kommen hier die Komplettierung des S-Bahn-Netzes in der Region Köln sowie der Bau weiterer S-Bahn-Verbindungen im Ruhrgebiet, vor allem der Linie Marl-Bottrop-Essen-Wuppertal, in Betracht.

Bezüglich neuer S-Bahn-Projekte im Raum Köln und im Ruhrgebiet hatte der Bundesminister für Verkehr ursprünglich gefordert, daß die Landesregierung hier eine Priorität setzt. Es konnte erreicht werden, daß Projekte in beiden Regionen in Angriff genommen werden können, wenn diese nicht das Volumen eines Großvorhabens überschreiten. Diese Forderung ist akzeptabel, weil die optimale Lösung nicht in einem Schritt angestrebt zu werden braucht. Dementsprechend wurde der Bundesminister für Verkehr am 26.11.1985 für folgende Projekte um Aufnahme in das ÖPNV-Programm 1986/1990 und Erteilung eines Planungsauftrages an die Deutsche Bundesbahn gebeten:

1. Erste Baustufe der S 9 Marl - Bottrop - Essen - Wuppertal
Innerhalb dieses Auftrages soll auch geprüft werden, ob im Rahmen dieser Stufe bereits der Neubau des Streckenabschnittes Bottrop Hbf - Bottrop Mitte (ZOB) vorgesehen werden kann oder dieses Projekt wie der Neubau des Streckenabschnittes Bottrop Mitte (ZOB) - Gladbeck Mitte (ZOB) - Gladbeck Ost einer zweiten Baustufe überlassen bleiben muß.
2. Herrichtung der Strecke Dortmund Hbf - Barop - Witten - Hagen für das Befahren mit S-Bahn-Zügen und die Einrichtung eines Nahverkehrs im 30-Minuten-Takt.
3. Ausbau der Regionalstrecken nach Horrem und Siegburg für die Aufnahme zunächst eines S-Bahn-Verkehrs im 30-Minuten-Rhythmus.

In diesen Planungsauftrag soll die Untersuchung einbezogen werden, ob und unter welchen Voraussetzungen es möglich ist, stündlich einen S-Bahn-Zug über die Endpunkte Horrem und Siegburg hinaus bis Düren und Au (Sieg) fahren zu lassen.

2.3.3 Stadtbahnbau

Das S-Bahn-Netz der DB und das Stadtbahnnetz der beteiligten Städte bilden eine konzeptionelle Einheit. Die Maßnahmen im Stadtbahnbau werden nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz gefördert. Die Mittel werden vom Bund aus dem zweckgebundenen Anteil des Mineralölsteueraufkommens dem Land zur Verfügung gestellt. Das Land erleichtert den Gemeinden die Investitionen im Sinne seiner Vorrangpolitik für den ÖPNV seit rd. 15 Jahren durch eine großzügige Komplementärfinanzierung. Es werden 60 % der zuwendungsfähigen Kosten aus Bundesfinanzhilfen, weitere 30 % aus Landesmitteln gefördert. Das Land gewährt weitere 7 % zuwendungsfähige Kosten als Planungskostenzuschuß.

Mit diesen Bundes- und Landeszuwendungen in Höhe von rd. 6,3 Mrd. DM werden bis Ende 1985 rd. 175 Kilometer Stadtbahnstrecken errichtet worden und in Betrieb genommen sein, davon ca. 120 km in oberirdischer Führung. Bis 1990 sollen nach dem geltenden Programm weitere Bundes- und Landeszuwendungen in Höhe von rd. 2,4 Mrd. DM gewährt werden, mit denen die im Bau befindlichen Strecken im wesentlichen fertiggestellt werden. 1990 werden weitere 84,6 Kilometer Stadtbahnstrecken zur Verfügung stehen. Im Haushalt 1986 sind 285 Mio DM Bundesmittel und 183 Mio DM Landesmittel vorgesehen, 6 Mio DM mehr als 1985.

Der Ansatz für die freiwilligen Landeszuschüsse zu den Planungs- und Vorbereitungskosten für den Stadtbahnbau entspricht 1986 mit 17 Mio DM dem Haushaltsansatz 1985.

Entsprechend den Beschlüssen des Verkehrsausschusses sollen 1986 Zuschüsse für die Einrichtung von behindertengerechten Aufzügen an den unterirdischen Verkehrsanlagen bereitgestellt werden.

2.3.4 Beschleunigungsmaßnahmen

Da es nur wenig nutzt, wenn die Stadtbahn in den Tunnelstrecken zwar unbehindert schnell fährt, sich aber im anschließenden oberirdischen Netz im allgemeinen städtischen Verkehr festfährt, gehören Beschleunigungsmaßnahmen durch Umrüstung an oberirdischen Schienenstrecken seit langem mit zum Ausbau der Stadtbahn. Die hohen Investitionen für die Tunnelstrecken können nur gerechtfertigt werden, wenn ihre oberirdischen Anschlüsse vom Autoverkehr ungestört sind. Der Zeitvorteil ist eine der wichtigsten Größen bei der Entscheidung des Bürgers für dieses oder jenes Verkehrsmittel.

Neben der Stadtbahn muß auch das herkömmliche Straßenbahn- und Busnetz beschleunigt werden. Durch Vorrangschaltung an Lichtsignalgesteuerten Kreuzungen, durch besondere Bahnkörper und durch eigene Fahrspuren ist der öffentliche Verkehr vom Individualverkehr zu trennen.

Nach einem erfolgreichen Pilotprojekt in Krefeld wurden vergleichbare Maßnahmen in Bielefeld, Duisburg und Köln begonnen; in Düsseldorf, Bochum und Dortmund liegen konkrete Planungen vor.

Aufgrund der bisher gewonnenen Erfahrungen sind alle Großstädte und ihre Verkehrsunternehmen mit Erlaß vom 22.10.1985 aufgefordert, für ihr Oberflächen-Schienennetz Möglichkeiten für Beschleunigungsmaßnahmen zu erarbeiten. Erste Untersuchungsergebnisse werden Anfang 1986 vorgestellt.

2.3.5 Park-and-Ride

Das hochwertige ÖPNV-Angebot muß durch gezielte Parkraumbewirtschaftung sowie durch Anlage von Park-and-Ride-Plätzen an allen S-Bahnhöfen und an geeigneten Stadtbahnhaltestellen flankiert werden. So können die Benutzerfreundlichkeit der Nahverkehrseinrichtungen gesteigert und die Auslastung der Kapazitäten erhöht werden. Für 1986 sind für diese Maßnahmen 9,66 Mio DM Bundes- und Landesmittel vorgesehen.

2.3.6 Förderung der Verkehrsunternehmen

Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Ausbildungs- verkehr

Die Fahrten von Schülern und Studierenden zu ihren Ausbildungseinrichtungen (Ausbildungsverkehr) werden erheblich rabattiert. Diesen Rabatt können die Verkehrsunternehmen nur gewähren, weil das Land ihnen den Preisnachlaß durch sog. Abgeltungszahlungen erstattet und damit den Ausbildungsverkehr subventioniert. Das Land unterstützt so Schüler, Auszubildende und Studenten und verbessert gleichzeitig die wirtschaftliche Lage der Verkehrsunternehmen.

In den Jahren 1972 bis 1976 hat das Land NRW neben Baden-Württemberg Abgeltungszahlungen ohne Bestehen einer Rechtspflicht geleistet. Ausgeglichen wurden dabei in voller Höhe die Mindereinnahmen, die durch die in NRW übliche Ermäßigung von 25 % des Beförderungsentgelts allgemeiner Zeitkarten entstanden (Preis-Preis-Vergleich Ausbildungskarten/allgemeine Zeitkarten).

Mit diesen Ausgleichsleistungen konnten allerdings die im ständig steigenden Ausbildungsverkehr besonders ungünstigen Betriebsergebnisse nicht annähernd aufgefangen werden. Die Landesregierung NRW hat sich daher mit Erfolg dafür eingesetzt, daß die tatsächlichen Kostenfaktoren für die Ermittlung der Ausgleichszahlungen maßgeblich wurden, obwohl abzu-sehen war, daß eine solche Regelung zu einer erheblichen Mehrbelastung auch des Haushalts des Landes NRW führen mußte. Diese neue Regelung wurde mit der Einführung der §§ 45 a des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) und 6 a des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) mit Wirkung vom 01.01.1977 geltendes Bundesrecht. Danach haben die Verkehrsunternehmen auf der Grundlage eines Preis-Kosten-Vergleichs einen Rechtsanspruch in Höhe von 50 % der Kostenunterdeckung im Ausbildungsverkehr gegen den Leistungsverpflichteten (Bund oder Länder); d.h. es werden pauschal die Kosten des Ausbildungsverkehrs je Personen-km ermittelt und mit den tatsäch-

lichen Einnahmen aus dem Ausbildungsverkehr verglichen; der Unterschied wird zu 50 % durch Ausgleichsleistungen abgedeckt.

Für den Zeitraum 1972 bis 1976 beliefen sich die freiwilligen Abgeltungsleistungen des Landes im Ausbildungsverkehr auf ca. 288 Mio DM. Seit der bundeseinheitlichen Regelung ab 1977 hat das Land bis 1984 rd. 1,21 Mrd DM gezahlt, wobei festzustellen ist, daß sich die Ansprüche der Verkehrsunternehmen insgesamt um mehr als 100 % gegenüber der früheren freiwilligen Landesregelung erhöht haben. Somit wurden im Zeitraum 1972 bis 1984 insgesamt rd. 1,5 Mrd DM geleistet. Da für die Berechnung der Ausgleichsansprüche Kostenfaktoren maßgeblich sind, ist es grundsätzlich gerechtfertigt, daß diese Ausgleichsleistungen der Kostenentwicklung von Zeit zu Zeit angepaßt werden müssen; die 2. Erhöhung der Sollkostensätze für NRW ist mit Wirkung vom 01.01.1984 in Kraft getreten. Die Landesregierung ist allerdings generell der Auffassung, daß für Zeitpunkt und Ausmaß der Anpassung insbesondere auch die anderweitige, hinsichtlich der Dotierung erhebliche Förderung des ÖPNV durch das Land NRW zu berücksichtigen ist.

Der Haushaltsansatz beträgt für 1986 165 Mio DM. Dieser Betrag reicht auf der Grundlage der geltenden Kostensätze zur Bedarfsdeckung aus.

Investitionshilfeprogramm des Landes

Im Verfolg ihrer Vorrangpolitik für den ÖPNV fördert die Landesregierung bereits seit 1971 durch Investitionshilfen die Beschaffung moderner Fahrzeuge und Fahrzeugausrüstungen für den Linienverkehr. Ziel dieses Programms ist zum einen die Verbesserung der wirtschaftlichen Lage der kommunalen und privaten Verkehrsunternehmen; zugleich dient es als Instrument zur Verbesserung der Zusammenarbeit der Unter-

nehmen (§ 8 PBefG). Seit Beginn dieses in der Bundesrepublik einmaligen Förderprogramms sind bis einschl. 1984 rd. 1 Mrd DM Landesmittel zur Verfügung gestellt worden.

Damit sind beschafft worden:

232 Stadtbahnwagen
414 Straßenbahnwagen
1.270 Gelenkbusse
6.700 Omnibusse
87 O-Busse
rd.30.000 Abfertigungsgeräte zur Fahrgastbedienung
rd.10.000 Funkgeräte sowie
6.300 Wartehallen.

Im Haushalt 1986 sind Mittel in Höhe von 67 Mio DM (Vorjahr 65,5 Mio DM) zur Fortführung dieses Programms vorgesehen.

Priorität behält die Förderung von modernen Schienenfahrzeugen als flankierende Maßnahme zum Bau der Stadtbahn. Anfinanziert werden 1986 voraussichtlich 40 Fahrzeuge für den Stadtbahnbetrieb in Bochum, Dortmund, Duisburg und Köln.

Nach Bedienung der Verpflichtungsermächtigungen aus den Vorjahren für die laufenden Beschaffungen an Schienenfahrzeugen und eines Betrages für Abfertigungsgeräte verbleiben ca. 26 bis 27 Mio DM für die Omnibusförderung, die im Rahmen der Vorjahre mit unveränderter Quote für etwa 330 Linien- und Gelenkbusse beibehalten wird. Damit wird auch der Verkehr in ländlichen Räumen verbessert.

2.3.7 Kooperation der Verkehrsunternehmen

Die Landesregierung wird auch in dieser Legislaturperiode ihre Bemühungen in den neun Kooperationsräumen fortsetzen, die Gründung flächendeckender Verkehrsverbünde und

...

Verkehrsgemeinschaften zu unterstützen. Sie geht dabei unverändert von der Überzeugung aus, daß Hilfen des Landes zur Verbesserung der Beförderungsmittel dringend der Flankierung durch eine bessere Organisation, d.h. durch eine Verbesserung der Zusammenarbeit der Unternehmen des öffentlichen Personennahverkehrs bedürfen. Bisher wurden dafür ca. 490 Mio DM Landesmittel zur Verfügung gestellt.

In fünf Kooperationsräumen, in Rhein-Ruhr, Münsterland, Aachen, Siegerland und Niederrhein, sind die flächendeckenden Kooperationen - vier Verkehrsgemeinschaften und ein Verkehrsverbund - als Voraussetzung für großräumige Verkehrsplanungen des öffentlichen Personennahverkehrs bereits geschaffen. In drei weiteren Kooperationsräumen, in Ruhr-Lippe, Ostwestfalen-Lippe und Rhein-Sieg bestehen bereits großflächige Kooperationen in Form von Teilverkehrsgemeinschaften. Damit werden gegenwärtig mehr als 90 % der Bevölkerung auf mehr als 85 % der Fläche des Landes Nordrhein-Westfalen durch Kooperationen bedient. Ungelöst ist die Zusammenarbeit vor allem im Kooperationsraum Paderborn; ferner steht die Gründung des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg noch aus.

Die Landesregierung wird bemüht sein, bis zum Jahre 1990 folgende Ziele zu erreichen:

- Abschluß der Bildung der flächendeckenden Kooperation in allen neun Verkehrsregionen,
- Fortschritte bei der Einbindung des Schienenverkehrs der Deutschen Bundesbahn in das Angebot der großflächigen Verkehrsgemeinschaften des Landes Nordrhein-Westfalen.

...

Ein ausführlicher Sachstandsbericht mit dem Stand des Erreichten und den noch zu lösenden Problemen und weiteren Zielsetzungen wird 1986 vorgelegt.

Während die Einbeziehung des Schienennahverkehrs der Deutschen Bundesbahn in die Verkehrsverbände vom Grundsatz her unproblematisch ist, treten bei der Integration dieser Verkehre in Verkehrsgemeinschaften Schwierigkeiten auf. Die Landesregierung ist jedoch der Auffassung, daß der Schienenverkehr der DB durch Integration in Verkehrsgemeinschaften gestärkt wird.

Deshalb soll es der Deutschen Bundesbahn im Kreis Lippe im Rahmen eines Versuches ermöglicht werden, für die Stilllegung vorgesehene Schienenstrecken zu zumutbaren wirtschaftlichen Bedingungen bei Wahrung der unternehmerischen Entscheidungsfreiheit weiter zu betreiben. In einem weitergehenden Ansatz werden z.Z. Möglichkeiten geprüft, die Schienenstrecken der DB in das Angebot der Verkehrsgemeinschaft Münsterland einzubeziehen.

In diesem Zusammenhang ist die Landesregierung bereit zu prüfen, ob in einzelnen Fällen die Übernahme von Schienenstrecken der Deutschen Bundesbahn durch nichtbundeseigene Eisenbahnen in Betracht kommt. Ein entsprechendes Vorhaben der Dürener Kreisbahn steht in diesem Jahr zur Entscheidung an. Bei dieser Prüfung muß jedoch ein strenger Maßstab angelegt werden. Nicht nur die Haushaltslage des Landes zwingt dazu. Auch darf hier für Bundesbahn und Bund nicht der Weg geebnet werden, finanzielle Verantwortlichkeiten auf das Land zu verschieben.

Die finanzielle Förderung solcher (Ausnahme-)Projekte könnte sich nach folgenden Grundsätzen richten:

...

- Die Finanzierung der Investitionen orientiert sich an dem für den Straßenbahnbau geltenden Aufteilungsschlüssel: Bund oder Bundesbahn tragen 60 %, das Land maximal 20 % und den Rest tragen kommunale Gebietskörperschaften und/oder die nichtbundeseigene Eisenbahn. Die sich aus der Übernahme für die DB ergebenden Kostenersparnisse sind zur Minderung des 40%igen Finanzierungsanteils des Landes und der kommunalen Gebietskörperschaften einzusetzen.
- Die Finanzierung etwa notwendiger Betriebshöfe kann nur im Rahmen der Fördersätze des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes erfolgen.
- Sofern Schienenfahrzeuge beschafft werden müssen, kommt eine Förderung nach den Grundsätzen des Investitionshilfeprogrammes für die Beschaffung von Stadtbahn- bzw. Straßenbahnwagen in Betracht.
- Förderungswürdig ist ein solches Vorhaben aber nur, wenn die nichtbundeseigene Eisenbahn weitgehend kostendeckend betrieben werden kann.

Die Verkehrsgemeinschaften sind angehalten, die Angebotsstrukturen auch im Busbereich zu überprüfen und z.B. durch die Einführung von Schnellbuslinien eine notwendige Ergänzung in schienenfernen Räumen zu schaffen.

Stand der Kooperation in den Einzelräumen

Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr hat sich bewährt. Es können überall Fortschritte bei der Gestaltung des Gemeinschaftstarifes, des Erscheinungsbildes des ÖPNV, der Abstimmung der Fahrpläne und Liniennetze festgestellt werden. Dies wäre ohne die Kooperation nicht zu erreichen gewesen.

Das heißt nicht, daß nicht auch der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr seine Arbeit fortentwickeln und intensivieren müßte und

...

insbesondere auf dem Gebiet der Angebotsgestaltung der Verkehrsleistungen und des sonstigen Marketings noch verbessern könnte. Aber auch hier zeigt sich bereits heute, daß der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr aus seiner schwierigen Anfangsphase herausgetreten ist. So ist es ihm 1985 gelungen, den Rückgang der Fahrgastzahlen aufzuhalten. Bei den zahlenden Fahrgästen ist gegenüber 1984 sogar eine leichte Zunahme von 0,6 % zu verzeichnen, dies nicht zuletzt aufgrund der marktgerechten Tarifgestaltung der Kurzstrecke und der Neun-Uhr-Sparkarte.

Mit Verkehrszählung und mit einer umfangreichen Marktstudie hat sich der Verbund zudem die Instrumente geschaffen, mit denen er seine Ziele in Zukunft noch besser erfüllen kann.

Schon im Hinblick auf die mögliche Kündigung der Verträge zum Jahresende 1989, aber vor allem wegen inzwischen erkannter Anpassungsnotwendigkeiten, werden die Verbundverträge fortzuschreiben sein. Seine Vorstellungen zu diesen Fragen wird der Minister für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr im Laufe des Jahres 1986 dem Verkehrsausschuß vorlegen.

Die Vorbereitung des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg ist in ihre abschließende Phase getreten. Nachdem die kommunalen Unternehmen im Herbst 1985 ihre finanziellen Forderungen konkretisiert hatten, konnte auch das Land seine grundsätzliche Zusage, die verbundbedingten Lasten zu übernehmen, auf der Grundlage des Kalkulationsgutachtens in ein festes finanzielles Angebot an die Region umsetzen. Vorbehaltlich der Zustimmung des Kabinetts und im Rahmen der im Haushalt 1985 ausgebrachten Verpflichtungsermächtigungen ist das Land bereit, 135 Mio DM für verbundbedingte Minderlöse und 39 Mio DM an Personal- und Sachkosten für die Verbundgesellschaft für einen Zeitraum von 10 Jahren in jährlich gleichen Festbeträgen von 13,5 bzw. 3,9 Mio DM zur Verfügung zu stellen. Die ohnehin erheblichen Aufwendungen des Landes für den öffentlichen Personenverkehr auch in der Köln-Bonner

Region werden damit um ein beachtliches Volumen aufgestockt, das zudem rechtlich abgesichert sein wird. Mit diesem großzügigen Angebot für die Gründung des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg wird der Weiterentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs in dieser Region ein wichtiger Impuls gegeben. Die Entwürfe der Verträge sind den kommunalen Gebietskörperschaften und den Unternehmen zur Beratung und Beschlußfassung zugeleitet worden. Die notwendigen Entscheidungen können daher zügig gefällt werden.

Dabei wird sich der verkehrspolitisch vernünftige Konsens zu bewähren haben, wie er in der einstimmig gefaßten, den Verbund bejahenden EntschlieÙung des Verkehrsausschusses vom 16.12.1982 zum Ausdruck gekommen ist.

Die Zusammenfassung der bereits bestehenden drei Teilverkehrsgemeinschaften, die den Kooperationsraum Ruhr-Lippe abdecken, scheidert bislang an der Haltung der Bundes. Der "Geschäftsbereich Bahnbus Westfalen" ist durch den Bund gehalten, die Abdeckung der Mindererlöse aus Durchtarifierung durch die kommunalen Gebietskörperschaften oder das Land zu fordern. Das Land kann dem schon aus verfassungsrechtlichen Gründen nicht entsprechen.

In Ostwestfalen-Lippe bestehen bereits zwei Teilverkehrsgemeinschaften, zu denen im Rahmen des vom Bund initiierten "Versuchs Lippe" die dritte Teilverkehrsgemeinschaft, Lippe, hinzukommen sollte. Diese drei Verkehrsgemeinschaften sollten dann bis 1990 zur flächendeckenden Verkehrsgemeinschaft Ostwestfalen-Lippe zusammengeführt werden. Zur Zeit ist unklar, ob sich der Bund noch an dem Projekt beteiligen will. Die Verhandlungen müssen bis zur Jahresmitte 1986 Klarheit darüber bringen, ob dieses Gemeinschaftsprojekt realisiert werden kann. Unabhängig davon hat sich mit Wirkung vom 1.10. dieses Jahres das Vorbereitungsbüro zur Gründung der Verkehrsgemeinschaft Lippe konstituiert und mit Förde-

...

rung durch das Land seine Arbeit aufgenommen.

Die Integration des ÖPNV der Kreise Paderborn und Höxter ist noch nicht gelöst, obwohl sich inzwischen gewisse Fortschritte abzeichnen.

3. Straßenverkehr

Ausgangslage

Das Netz der Straßen des überörtlichen Verkehrs in Nordrhein-Westfalen hat sich in den letzten zwei Jahrzehnten sowohl vom Umfang her als auch hinsichtlich seiner qualitativen Ausstattung stark entwickelt. Das Netz der Bundesautobahnen wuchs in diesem Zeitraum von rd. 500 km auf fast 2.000 km an. Im Vergleich zu den übrigen größeren Flächenländern weist damit NRW die größte Autobahnnetzdicke auf. Ein weiteres Beispiel: Die qualitative Ausstattung der Landesstraßen in NRW liegt erheblich über dem Bundesdurchschnitt. So haben (Stand 1981) rd. 53 % aller Landes- bzw. Staatsstraßen außerhalb von NRW eine Fahrbahnbreite von mehr als 6 m, in NRW betrug dieser Anteil über 67 %. Auch die Qualität des Oberbaues der Landesstraßen in NRW ist im Vergleich zu den übrigen Bundesländern überdurchschnittlich gut.

Je Quadratkilometer gibt es in NRW 1985 rd. 870 m. Straßen des überörtlichen Verkehrs. Zum Vergleich: Im Bundesdurchschnitt sind es 700 m. Hinzu kommen die Straßen des örtlichen Verkehrs.

Diese Entwicklung des Straßenbaues in NRW hat aber die negativen Auswirkungen auf die Umwelt immer deutlicher zu Tage treten lassen. Es ist zu entscheiden, wie der Straßenbau in Zukunft zu gestalten ist, um einerseits verkehrliche Verbesserungen - dort wo sie noch unabweisbar notwendig sind - zu erreichen, andererseits aber umweltschädliche Auswirkungen zu minimieren bzw. rückgängig zu machen.

...

Ausgangspunkt hierfür ist die Feststellung in der Regierungserklärung vom 10. Juni 1985, wonach es keinen nennenswerten Neubedarf an Straßen mehr gibt. Daraus sind folgende Grundpositionen abzuleiten:

- Das überregional bedeutsame Straßennetz ist in Verdichtungsgebieten und den ihnen zugeordneten Ausgleichsräumen grundsätzlich weder ergänzungsbedürftig noch aus ökologischen Gründen ergänzungsfähig.
- Der weitere Ausbau des Straßennetzes kann nur noch vertreten werden, wenn er neben verkehrlichem auch ökologischen Nutzen bringt.

Diese Grundpositionen entsprechen zwei unverzichtbaren umweltpolitischen Konzepten.

- der Politik des schonenden Umgangs mit Freiräumen und
- der Politik des ökologischen Umbaus von Städten und Gemeinden.

Ziele

Das Hauptziel der Straßenverkehrspolitik ist es, die vorhandenen Straßen so sicher und umweltverträglich wie möglich zu machen. Im Vordergrund steht der ökologische Aus- und Umbau des vorhandenen Straßennetzes.

Aufgaben

Die Aufgabenschwerpunkte sind:

- Umweltgerechter Straßenbau (3.1)
- Fortführung der Verkehrssicherheitspolitik (3.2)
- Umsetzung der Umweltschutzbelange im Verkehr (3.3).

...

3.1 Straßenbau

3.1.1 Handlungsschwerpunkte

Für den Überörtlichen Straßenbau ergeben sich folgende Handlungsschwerpunkte:

- Überprüfung bisheriger Bedarfvorstellungen insbesondere auch unter dem Gesichtspunkt alternativer Verkehrswege (Vorrang für die Schiene).
- Deutliche Einschränkung des Straßenneubaues.
- Kein Straßenneubau dort, wo ökologische oder siedlungsräumliche Gegebenheiten diesem entgegenstehen.
- Ausbau vorhandener Straßen unter verstärkter Berücksichtigung ökologischer Belange, insbesondere zur Verminderung von Lärm und Schadstoffen für die anwohnenden Menschen.
- Nachträgliche Eintunnelung stark belasteter Bundesfernstraßen in hochverdichteten städtischen Bereichen, auch um die Zerschneidung ganzer Stadtteile wieder aufzuheben.
- Bau von Ortsumgehungen, wobei eine flächenschonende Bauweise und ein Rückbau von Ortsdurchfahrten in Abstimmung mit städtebaulichen Konzeptionen zur Verkehrsberuhigung anzustreben sind.

Damit setzt die Landesregierung die verkehrspolitischen Entscheidungen der vergangenen Legislaturperiode fort; sie setzt neue Akzente, indem künftig

...

den ökologischen Erfordernissen noch stärker Rechnung getragen werden muß. Dies gilt insbesondere für einen umweltgerechten Umbau bestehender Straßen.

3.1.2 Bundesfernstraßen

Die Bundesfernstraßen verwaltet das Land im Auftrage des Bundes. Die wesentlichen Bauvorhaben werden in einem Bedarfsplan durch Bundesgesetz festgelegt, der alle 5 Jahre fortgeschrieben wird. Über den Bundesrat wirken die Länder am Gesetzgebungsverfahren mit. NRW hat diese Möglichkeit genutzt und dabei für wesentliche Zielkorrekturen die Unterstützung der Mehrheit des Bundesrates gefunden.

Entsprechend den verkehrspolitischen Handlungsschwerpunkten hat NRW zur Fortschreibung dieses Bedarfsplangesetzes für die Bundesfernstraßen u.a. gefordert,

- vorhandene Straßen ökologisch umzubauen (nachträgliche Eintunnelung von Teilstrecken der A 430 in Essen und Bochum sowie der A 57 in Köln),
- ökologisch unverträgliche Projekte zu vermeiden (u.a. keine Zerschneidung der Ilvericher Altrheinschlinge, statt dessen Tunnel in bergmännischer Bauweise),
- durchgängige Autobahnplanungen, die den siedlungs-räumlichen Gegebenheiten nicht mehr entsprechen, aufzugeben (u.a. A 33 Bielefeld bis Landesgrenze; A 44 Ratingen - Bochum).

Bedauerlicherweise hat die Bundesregierung, abgesehen von der Aufgabe der Planung der A 44 Ratingen - Bochum, diesen Vorschlag nicht in ihren Gesetzesentwurf

...

Übernommen. Dagegen hat der Bundesrat sich mehrheitlich für die nachträgliche Eintunnelungsmaßnahmen an der A 430 und A 57 sowie für die Tunnellösung Ilverich ausgesprochen. Es bleibt abzuwarten, wie sich der Bundestag gegenüber den vom Land NRW geltend gemachten straßenbaupolitischen Erfordernissen verhalten wird. Das Bedarfsplangesetz wird voraussichtlich Anfang 1986 vom Bundestag verabschiedet.

3.1.3 Landesstraßen

Die Landesstraßen - sie bilden mit den Bundesfernstraßen ein zusammenhängendes Netz - liegen in der Baulast der Landschaftsverbände. Die wesentlichen Bauvorhaben werden durch einen Landesstraßenbedarfsplan gesetzlich festgelegt.

3.1.3.1 Landesstraßenbedarfsplan

1986 sind aufgrund gesetzlicher Verpflichtung der Landesstraßenbedarfsplan und der Landesstraßenbauplan fortzuschreiben. Gegenwärtig werden die allgemeinen und insbesondere die finanziellen Rahmenbedingungen festgelegt. Die Vorgabe eines finanziellen und damit auch zeitlichen Rahmens ist dabei unabdingbar. Nach Abschluß der Etatberatungen wird über den Sachstand berichtet.

3.1.3.2 Landesstraßenbau 1986

Im Entwurf des Landeshaushalts 1986 sind für den Straßen- und Brückenbau insgesamt rd. 1.554 Mio DM veranschlagt. 1,315 Mio DM (= 84,6 v.H. gegenüber 84,5 v.H. im Vorjahr) sind für investive Zwecke vorgesehen, wovon knapp 510 Mio DM aus dem Aufkommen des Kraftfahrzeugsteuerverbundes stammen. Das ein-

...

geplante Haushaltsvolumen liegt damit um rd. 72 Mio DM (= 3,6 v.H.) unter dem des Vorjahres. Die Leistungen an Gemeinden und Kreise sind von Kürzungen unberührt.

Bei den Konsolidierungsnotwendigkeiten des Landeshaushalts 1986, kann auch der Straßenbau nicht von Kürzungen ausgenommen werden. Bezogen auf das Gesamtvolumen der Straßenbaumittel handelt es sich bei der vorgesehenen Reduzierung aber nur um eine geringe Größe. Das gilt vor allem auch im Vergleich zu den gekürzten Ansätzen in anderen Investitionsbereichen, wie z.B. im Wohnungsbau.

Die unvermeidbare Reduzierung der Straßenbaumittel wird - den Vorstellungen der Landschaftsverbände als Baulastträger für die Landesstraßen folgend - bei den großen Investitionsmaßnahmen des Landesstraßenausbauplanes vorgenommen, damit die Maßnahmen zur Substanzerhaltung der Landesstraßen und die kleineren Ausbaumaßnahmen bis 5,0 Mio DM Gesamtkosten im Einzelfalle ungestört weitergeführt werden können. Allerdings lassen sich im Programm für die Maßnahmen des Landesstraßenausbauplanes Verzögerungen nicht vermeiden.

Bei den nichtinvestiven Ausgaben für das Straßenwesen sind die Planungsmittel des Landes an die Landschaftsverbände wie in den letzten Jahren

- für Bundesfernstraßen - ergänzend zu den durchschnittlich 2,7 v.H. betragenden Planungsmitteln des Bundes - mit 7,3 v.H. der zu erwartenden Investitionsmittel
- und
- für Landesstraßen mit 10 v.H. der eingeplanten Baumittel

...

veranschlagt. Nach diesen Bemessungssätzen ergibt sich wegen des rückläufigen Investitionsvolumens für Bundesfernstraßen ein Minderbetrag von 3,65 Mio DM, für Landesstraßen ein um 5,2 Mio DM niedrigerer Ansatz der Planungsmittel (UA III-Mittel).

Für die Unterhaltung und Instandsetzung der Landesstraßen sind 123,7 Mio DM angesetzt. Damit wird die langjährige Relation der Kilometersätze zwischen Bundesstraßen und Landesstraßen von 100 : 80 beibehalten, womit die ungestörte Durchführung der notwendigen Arbeiten im Unterhaltungs-, Instandsetzungs-, Wartungs- und Betriebsdienst an Landesstraßen gesichert ist.

3.2 Verkehrssicherheit

3.2.1 Unfallentwicklung

Die wichtigste Aufgabe der Straßenverkehrspolitik ist nach wie vor die Verbesserung der Verkehrssicherheit. Wenn es auch gelungen ist, den negativen Trend in der Unfallentwicklung zu brechen und die Zahl der bei Verkehrsunfällen Getöteten 1984 auf den niedrigsten Stand seit 1952 zu senken, so steht der entscheidende Durchbruch in der Verkehrssicherheit doch noch immer aus. Die Zahl der Unfälle im Straßenverkehr insgesamt, also einschließlich der Sachschäden, ist weiter angestiegen. Der bedeutsame Rückgang bei der Zahl der getöteten Unfall-opfer, der sich 1985 (siehe Tabelle) noch verstärkt hat, ist ganz offensichtlich mit ein Erfolg der Bußgeldbewehrung bei Nichtanlegen des Sicherheitsgurtes, eine Maßnahme, die NRW im Bundesrat anmahnen mußte. Sicher haben auch der besonders harte Winter

und der verregnete Sommer, mit entsprechend verringertem Verkehrsaufkommen, die Unfallstatistik günstig beeinflusst. Zusätzlich dürften sich die zweitweiligen Geschwindigkeitsbeschränkungen auf den insgesamt rd. 700 km langen Teststrecken im bundesweiten Autobahnnetz beim Abgas-Großversuch der Bundesregierung positiv ausgewirkt haben. Eine eindeutige wissenschaftliche Begründung für die erzielten Erfolge steht allerdings noch aus. Es besteht jedenfalls kein Anlaß, in den bisherigen Anstrengungen nachzulassen.

3.2.2 Die Umsetzung des Verkehrssicherheitsprogramms NRW 1984

Das Verkehrssicherheitsprogramm NRW 1984 ist die Grundlage für die Verkehrssicherheitsarbeit des Landes auch in den nächsten Jahren. Ihm liegt eine umfassende Konzeption zugrunde, die das Ziel hat, das Verhalten der Menschen im Straßenverkehr zu ändern, aber auch die objektiven Bedingungen für mehr Verkehrssicherheit zu verbessern, und zwar vor allem durch Maßnahmen der Verkehrsplanung und der Verkehrslenkung sowie des Städtebaus. Ergänzend zum Individualverkehr ist das Angebot des wesentlich sichereren öffentlichen Personennahverkehrs auszubauen und dessen Leistungsfähigkeit zu erhöhen. Damit werden die Belange des Umweltschutzes, nämlich die Verminderung der Beeinträchtigung der menschlichen Gesundheit durch Lärm und Abgase, einbezogen. Es ist das Ziel der Verkehrspolitik des Landes, die Verkehrsentwicklung umfassend weiter in der Richtung zu korrigieren, daß die menschenschädlichen Auswirkungen des bisherigen Verkehrssystems, so weit es eben geht, vermieden werden.

Ein erster Sachstandsbericht über die Umsetzung der im Verkehrssicherheitsprogramm NRW 1984 angekündigten Einzelmaßnahmen wird 1986 vorgelegt werden.

II A 4 - 52 - 72

Düsseldorf, den 17. Dezember 1985

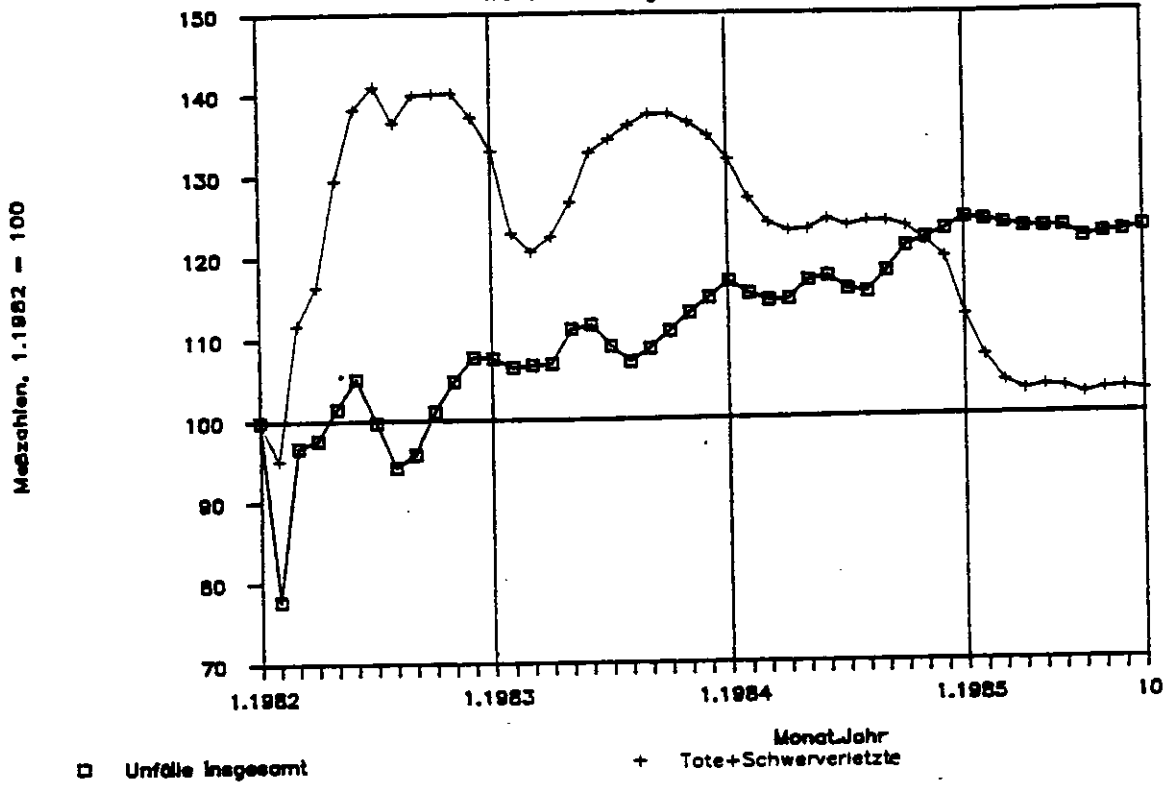
Strassenverkehrsunfälle und Unfallopfer

Zeitraum, Ortslage und Straßen- gruppe	Nordrhein - Westfalen						
	Unfälle mit Personen- schaden	verunglückte Personen					
		ins- gesamt	Getötete und Schwer- verletzte!	davon		Leicht- verletzte	Verletzte zusammen
				Getötete	Schwer- verletzte		
Jahr 1983	97.886	127.678	41.812	2.608	39.204	85.866	125.070
Jahr 1984	93.749	120.551	37.652	2.182	35.470	82.899	118.369
Zu- bzw. Abnahme 84/83	-4,2%	-5,6%	-9,9%	-16,3%	-9,5%	-3,5%	-5,4%
Jan. - Oktober 1985							
Insgesamt	68.345	87.028	26.127	1.377	24.750	60.901	85.651
Zu- bzw. 85/84	-13,5%	-14,7%	-18,1%	-23,3%	-17,8%	-13,1%	-14,5%
Abnahme 84/83	-3,6%	-4,7%	-9,0%	-17,1%	-8,5%	-2,7%	-4,5%
darunter:							
innerorts	50.613	60.681	16.109	547	15.562	44.572	60.134
Zu- bzw. 85/84	-14,0%	-15,6%	-20,0%	-26,2%	-19,8%	-13,9%	-15,5%
Abnahme 84/83	-3,6%	-4,3%	-8,2%	-16,6%	-7,9%	-2,6%	-4,1%
außerorts	17.732	26.347	10.018	830	9.188	16.329	25.517
Zu- bzw. 85/84	-12,1%	-12,3%	-14,9%	-21,3%	-14,3%	-10,6%	-12,0%
Abnahme 84/83	-3,7%	-5,8%	-10,3%	-17,4%	-9,6%	-2,7%	-5,4%
auf Autobahnen insg.	2.969	4.585	1.276	113	1.163	3.309	4.472
Zu- bzw. 85/84	-13,5%	-11,0%	-13,3%	-11,7%	-13,4%	-10,1%	-11,0%
Abnahme 84/83	-0,5%	-5,9%	-11,8%	-27,3%	-10,0%	-3,3%	-5,2%
auf Bundesstr. insg.	13.992	18.670	5.562	384	5.178	13.108	18.286
Zu- bzw. 85/84	-12,9%	-13,9%	-19,2%	-24,1%	-18,8%	-11,5%	-13,7%
Abnahme 84/83	-2,7%	-3,7%	-7,6%	-13,1%	-7,1%	-1,8%	-3,5%
auf B außerorts	4.374	6.659	2.551	254	2.297	4.108	6.405
Zu- bzw. 85/84	-10,4%	-12,5%	-17,7%	-20,6%	-17,3%	-8,9%	-12,1%
Abnahme 84/83	-3,4%	-3,6%	-7,1%	-13,7%	-6,2%	-1,1%	-3,1%
auf Landesstr. insg.	17.618	23.191	7.440	431	7.009	15.751	22.760
Zu- bzw. 85/84	-14,4%	-15,7%	-18,3%	-29,3%	-17,5%	-14,4%	-15,4%
Abnahme 84/83	-3,2%	-4,3%	-10,1%	-14,8%	-9,7%	-1,2%	-4,1%
auf L außerorts	6.158	9.121	3.666	302	3.364	5.455	8.819
Zu- bzw. 85/84	-12,7%	-12,9%	-15,8%	-23,5%	-15,0%	-10,9%	-12,5%
Abnahme 84/83	-3,6%	-6,8%	-11,8%	-16,7%	-11,3%	-2,8%	-6,3%

Quelle: Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik NRW

Unfälle und Unfallopfer

Trendentwicklungen Nordrhein-Westfalen



3.2.3 Verkehrsaufklärung

Im Mittelpunkt steht nach wie vor die frühzeitig einsetzende, aber langfristig angelegte Verkehrsaufklärung und Verkehrserziehung mit dem Ziel, das Sicherheitsbewußtsein der Verkehrsteilnehmer zu wecken und zu schärfen und ihnen zu verdeutlichen, daß angemessenes und verantwortungsbewußtes Verkehrsverhalten ein wichtiger Bestandteil des gesamten sozialen Verhaltens ist und daß jeder Einzelne seinen Beitrag zu mehr Verkehrssicherheit leisten kann.

Der landeseinheitliche Slogan "NRW-Initiative: Sicherer Lebensraum Verkehr" knüpft an diese Eigenverantwortlichkeit an und fordert die Bürger auf, für ihre Sicherheit und die der anderen Verkehrsteilnehmer initiativ zu werden.

Dabei ist es mit bloßen Appellen nicht getan. Erforderlich sind konkrete Handlungsanleitungen für richtiges Verhalten auch in schwierigen Verkehrssituationen. Diese müssen an den Ursachen ansetzen, die in erster Linie zu den Unfällen führen. Für etwa ein Viertel aller Unfälle ist die sogenannte nicht-angepaßte Geschwindigkeit ursächlich.

Verkehrsbehörden und Polizei müssen deshalb dieser Hauptunfallursache weiterhin erhöhte Beachtung schenken. Die Verkehrssicherheitsarbeit des Landes wird auch 1986 thematisch darauf konzentriert, mit dem Einsatz von Massenmedien und mit gezielten Aktionen den Verkehrsteilnehmern die Risiken des in der konkreten Situation zu schnellen Fahrens zu verdeutlichen.

Ein weiterer Schwerpunkt ist die Bekämpfung des Alkohols am Steuer. Nach neueren wissenschaftlichen Erkenntnissen liegt die Unfallursache Alkohol tatsächlich höher als die amtlichen Zahlen ausweisen. In Zusammenarbeit mit dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR) wurde ein 10-minütiger Film hergestellt, der 1986 in den Kinos gezeigt werden soll und der die Folgen des Alkohols für die Fahrtüchtigkeit aufzeigt.

Eine Belästigung und Gefährdung der Fußgänger und Radfahrer wie auch ein Ärgernis im Bild der Städte ist das unzulässige Parken auf Geh- und Radwegen. Die Ordnungsbehörden und die Polizei sind aufgefordert, ihre Überwachungstätigkeit in diesen Bereichen zu intensivieren. Zusätzlich ist für 1986 eine gezielte Aufklärungsaktion geplant, um auch bei den Kraftfahrern selbst mehr Verständnis für diese Problematik zu wecken.

3.2.4 Örtliche Verkehrssicherheitsaktionen

Nach den Feststellungen der "Kommission für Verkehrssicherheit" unter ihrem Vorsitzenden Hermann Höcherl (Abschlußbericht vom 27.09.1982) mangelt es bei der Verkehrssicherheitsarbeit vor Ort nicht selten an Bürgernähe. Anregungen von Bürgern dringen nicht durch, da die zuständigen Ansprechpartner fehlen oder unbekannt sind.

Die Landesregierung hat deshalb in ihrem Verkehrssicherheitsprogramm die Durchführung von Verkehrssicherheitstagen in den Gemeinden und Kreisen angeregt. Gerade in ihrem örtlichen Lebensbereich sind die Bürger am ehesten bereit, für ihre Verkehrssicherheit und die der anderen Verkehrsteilnehmer initiativ zu werden. Dort werden sie täglich durch die Gefahren des Straßenverkehrs unmittelbar berührt, nicht nur als motorisierte Verkehrsteilnehmer, sondern auch als Fußgänger und Radfahrer oder als Bewohner in einem Wohnumfeld, wo die Kinder ungefährdet spielen sollen. Das Land unterstützt die Durchführung örtlicher Verkehrssicherheitstage und -wochen und fördert sie mit 40 bis 80 % der zuwendungsfähigen Kosten.

Im Interesse einer breiteren Anstoßwirkung bei den Bürgern wäre es wünschenswert, wenn 1986 eine noch größere Zahl von Kommunen als bisher Verkehrssicherheitsaktionen durchführen und damit die verschiedenen Aspekte der Verkehrssicherheit an ihre Bürger herantragen könnten. Solche Aktionen sind in gleicher Weise geeignet, den Bürgern konkrete Hilfen für sicheres

Verkehrsverhalten zu geben und ihnen auch ein Forum zu verschaffen, auf dem sie beispielsweise Möglichkeiten für eine sichere Verkehrsführung, Verbesserungen des öffentlichen Nahverkehrs, des Radverkehrs oder der Stadtentwicklung mit den Verantwortlichen in den Gemeinden erörtern können. Es erleichtert den Gemeinden die Vorbereitung und Durchführung der Veranstaltungen, wenn sie die Anregungen aus dem Verkehrssicherheitsprogramm NRW aufgreifen und örtliche Arbeitskreise für Verkehrsaufklärung initiieren, in denen das ehrenamtliche Engagement der örtlichen Verbände und Organisationen eingebunden ist.

Ein Bericht über Erfahrungen aus den bisher durchgeführten örtlichen Verkehrssicherheitsaktionen, verbunden mit Tips und Hinweisen für die Vorbereitung und Ausgestaltung der Veranstaltungen, wird in Kürze in der Reihe "MSWV-Kurzinformation" vorgelegt werden.

3.2.5 Verkehrsberuhigung

Die von der Landesregierung eingeleitete "NRW-Initiative: Sicherer Lebensraum Verkehr" findet ihre notwendige Ergänzung in den Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und zur Wohnumfeldverbesserung. Drei Viertel aller Unfälle mit Personenschaden ereignen sich in NRW auf den innerörtlichen Straßen, wobei auch hier die nichtangepasste Geschwindigkeit eine der Hauptunfallursachen ist. Niedrige Geschwindigkeiten führen zu verkürzten Anhaltewegen und vergrößern den Reaktionsspielraum des Kraftfahrers. Kommt es dennoch zu einer Kollision, so sind die Unfallfolgen, insbesondere bei Fußgängern und Radfahrern, weniger schwer. Kollisionsgeschwindigkeiten von 30 km/h und darunter führen bei Zusammenstößen zwischen Fahrzeugen und Fußgängern wesentlich seltener zu tödlichen Verletzungen als im höheren Geschwindigkeitsbereich.

...

Nach Erkenntnissen der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) könnte die Reduzierung der tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten auf 30 km/h in den Wohngebieten eine Halbierung der Zahl der Verkehrstoten in diesen Gebieten bewirken.

Nach den Ergebnissen des NRW-Großversuchs "Verkehrsberuhigung in Wohngebieten", der in den Jahren 1977 bis 1979 durchgeführt worden ist, kann mit der Aufstellung der Verkehrszeichen allein eine deutliche Geschwindigkeitsreduzierung auf Dauer nicht erreicht werden. Nur wenn besondere straßen- oder städtebauliche Verhältnisse vorliegen, die den Kraftfahrer von selbst zu einem angemessenen und angepaßten Fahrverhalten veranlassen, kann eine wirksame Geschwindigkeitsdämpfung erreicht werden.

Punktuelle Maßnahmen der Verkehrsberuhigung beeinflussen die Fahrgeschwindigkeit allerdings nur auf den Straßen, auf denen sie eingesetzt sind. Eine Auswirkung auf benachbarte Straßen tritt in der Regel nicht ein. Deshalb sollte einer mehr flächenhaften Verkehrsberuhigung mit einfachen Mitteln der Vorzug gegeben werden gegenüber einem hohen Ausstattungsstandard, der aus Kostengründen auf Einzelbereiche beschränkt werden müßte. Mit dem Programm "Verkehrsberuhigung in Konfliktbereichen" vom 05.08.1985 sind weitere Impulse gegeben worden, um die Idee der flächenhaften Verkehrsberuhigung auch auf städtebaulich problematische Straßen zu übertragen. Die zum 01.03.1985 in Kraft getretene Zonen-Geschwindigkeits-Verordnung erweitert die Anwendungsmöglichkeiten für eine Geschwindigkeitsbegrenzung innerorts auf 30 km/h.

In die flächenhaft wirksamen Konzepte der Verkehrsberuhigung sind die Hauptverkehrsstraßen und die Ortsdurchfahrten des überörtlichen Verkehrs einzubeziehen. Lange Zeit wurde der Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs auf diesen Straßen Vorrang eingeräumt. Sie stellen für das Stadtgefüge oft eine nachhaltige Beeinträchtigung und Zäsur dar und können insbesondere für die schwächeren Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger

...

und Radfahrer ein beachtliches Sicherheitsrisiko bilden. Zwar macht der Längenanteil der Verkehrsstraßen und der Ortsdurchfahrten nur etwa ein Drittel aller Innerortsstraßen aus, doch ereignen sich auf diesen Straßen weit mehr als die Hälfte aller Innerortsunfälle.

Die Mittel der Verkehrsberuhigung sind je nach örtlicher Situation mit unterschiedlicher Intensität einzusetzen. Während für die Wohnstraßen aus dem NRW-Großversuch Erkenntnisse über die Wirksamkeit von Maßnahmen vorliegen, fehlt ein entsprechendes Instrumentarium für Straßen mit größerer Verkehrsfunktion. Die Ende 1983 von der Landesregierung eingeleitete Untersuchung "Geschwindigkeitsreduzierung auf Ortsdurchfahrten" soll hierzu wissenschaftlich abgesicherte Erkenntnisse liefern. Es ist das Ziel der Untersuchung, beispielhaft bauliche, gestalterische und verkehrslenkende Maßnahmen zu erproben, um die Verkehrssicherheit in Ortsdurchfahrten nachhaltig zu verbessern, ohne die Funktion der Straße für den überörtlichen Verkehr spürbar zu beeinträchtigen. 17 Bundes- und 10 Landesstraßenortsdurchfahrten werden unter diesen Gesichtspunkten umgestaltet (s. Tabelle). Hierfür sind die Ortsdurchfahrten ausgewählt worden, bei denen aufgrund besonders hoher Geschwindigkeiten die Verkehrsgefahren groß sind. Mit einem ersten Erfahrungsbericht kann bis Ende 1986 gerechnet werden.

Alle Maßnahmen der Verkehrsberuhigung haben das gemeinsame Ziel, die Straße als Lebensraum für die Menschen zurückzugewinnen. Die Straße ist wieder stärker als ein Raum zu begreifen, der allen Verkehrsteilnehmern angemessene Bedingungen schafft und dem Auto nicht das Übergewicht läßt.

...

Untersuchung " Geschwindigkeitsreduzierung auf Ortsdurchfahrten "

CD	Ortsteil
L 600/609	Groß - Reken
B 51	Dülmen - Buldern
B 51	Dülmen - Hausdülmen
B 51	Nottuln - Appelhüsen
L 653	Kamen - Heeren - Werve
B 237	Kierspe - Rönsahl
B 64	Brakel - Istrup
L 240	Aisdorf - Bettendorf
L 19	Erkelenz - Gerderath
L 227	Heinsberg - Waidenrath
L 3	Wegberg - Rickelrath
B 53	Geldern - Pont
B 9	Kranenburg - Nütterden
B 57	Bedburg - Hau - Hazzelt
B 252	Brakel - Sidessen
B 7	Marsberg - Westheim
L 685	Sundern - Amecke
B 239	Hülhorst - Büttendorf
B 475	Ennigerloh - Westkirchen
L 590	Steinfurt - Borghorst
B 252	Brakel - Rheder
B 64	Bad Driburg - Herste
L 755	Höxter - Ovenhausen
B 54	Olpe - Altenklausheim
L 602	Hamminkeln - Dingen
B 60	Rheurdt - Schaephuysen
B 221	Straelen - Brockhuysen

3.2.6 Radverkehr

Auf nordrhein-westfälischen Straßen verunglückten 1984 16.867 Radfahrer, das sind rd. 14 % aller im Straßenverkehr verunglückten Personen. Angesichts des hohen Unfallrisikos sowie der in der Regel schweren Unfallfolgen bleiben Maßnahmen der Radverkehrssicherheit vordringlich, wenn die Bedeutung des Fahrrads als umweltfreundliches und energiesparendes Verkehrsmittel weiter zunehmen soll. Nach verkehrswissenschaftlichen Untersuchungen wird die Hälfte aller Autofahrten auf kürzeren Entfernungen als 5,2 km zurück gelegt. Stehen genügend sichere und komfortable Radwegführungen zur Verfügung, wird es gelingen, wenigstens einen Teil dieser kurzen Autofahrten durch Fahrten mit dem Fahrrad zu ersetzen.

Der Ausbau eines leistungsfähigen Radverkehrssystems ist schon seit Jahren eines der hervorragenden Ziele der Verkehrspolitik des Landes Nordrhein-Westfalen. Die 1978 begonnene Förderung von Vorhaben des kommunalen Radwegebaues - über den Bau von Radwegen an Bundes- und Landesstraßen hinaus - wird nach einer zögerlichen Anlaufphase inzwischen von den Gemeinden und Kreisen intensiv in Anspruch genommen. Für dieses Programm hat das Land bis Ende 1985 insgesamt rd. 200 Mio DM an Zuwendungen (Landesanteil 80 %) eingesetzt. Nahezu 900 km Radwege konnten damit gebaut werden. Diese Förderung soll auch 1986 kontinuierlich fortgesetzt werden.

Aber nicht nur die Ausstattung der kommunalen Straßen mit Radverkehrsnetzen wird vom Land mit Nachdruck gefördert. Auch dem Bau oder Ausbau von Radwegen an den Straßen des überörtlichen Verkehrs gilt das besondere Augenmerk des Landes. Die Landschaftsverbände sind daher Anfang ver-

gangenen Jahres in einer Abstimmungsbesprechung nochmals eindringlich gebeten worden, sich - auch unter dem Gesichtspunkt der Angebotsplanung für Radwege - verstärkt den Bedürfnissen des Radverkehrs zu widmen. Koordinierung im überregionalen Netz und nachträglicher Anbau von Radwegen an vorhandenen Bundes- und Landesstraßen sollen daher im Vordergrund stehen.

Im Zeitraum von 1978 - 1984 wurden an Bundes- und Landesstraßen mit einem Aufwand von 180 Mio DM rd. 930 km Radwege angelegt. Die Ausstattung der Straßen des überörtlichen Verkehrs mit Radwegen ist in Nordrhein-Westfalen im Bundesvergleich deutlich überdurchschnittlich.

Diese Förderung soll auch 1986 kontinuierlich fortgesetzt werden. .

Nach § 49 des Straßen- und Wegegesetzes NW sollen die Gemeinden und Kreise in Abstimmung mit den anderen Trägern der Straßenbaulast darauf hinwirken, zusammenhängende und überörtliche Netze für den Radverkehr zu schaffen. Diese sollen, möglichst getrennt vom motorisierten Verkehr, die wesentlichen Ziel- und Quellpunkte des Verkehrs umwegfrei und sicher miteinander verbinden. Hierzu müssen nicht stets sehr kostenaufwendige Neubaulösungen geschaffen werden. Häufig genügen kostengünstigere Maßnahmen wie z.B. die Führung des Radverkehrs über schwächer belastete Straßen und Wege oder eine Neuordnung vorhandener Verkehrsflächen zugunsten des Radverkehrs. Die Schrift des MSWV "Radfahren - aber sicher" gibt an Hand von Beispielen hierzu Anregungen und Hinweise.

...

Radwegführungen sind auf örtlicher und regionaler Basis in den einzelnen Landesteilen unkoordiniert konzipiert und teilweise individuell gestaltet. Die bisher herausgegebenen Fahrradkarten haben unterschiedliche Maßstäbe und Darstellungskriterien und sind nicht immer benutzerfreundlich angelegt, die Ausschilderung der Wege ist oft unzureichend. Deshalb werden in einem Pilotprojekt im Kreis Neuss Planungskriterien entwickelt und das Radwegenetz kartografisch dargestellt. Die Ergebnisse sollen auf andere Kreise übertragbar sein. Der Abschlußbericht soll bis Mitte 1986 vorliegen.

3.2.7 Tempolimit aus Gründen der Verkehrssicherheit

Geschwindigkeitsbeschränkungen erhöhen in der Tendenz die Verkehrssicherheit. So ist nach Einführung einer Geschwindigkeitsbeschränkung - unabhängig von der Straßenkategorie - bisher stets ein Rückgang der Unfallzahlen zu verzeichnen gewesen. Dies war 1957 festzustellen, als die Höchstgeschwindigkeit innerorts auf 50 km/h begrenzt wurde, 1972, als auf Landstraßen "Tempo 100" eingeführt wurde und 1973/74, als wegen der Ölkrise für etwa ein halbes Jahr "Tempo 100" auch auf den Autobahnen galt.

In den Jahren 1975 und 1976 wurde ein wissenschaftlich begleiteter Großversuch durchgeführt, mit dem die Auswirkungen einer Richtgeschwindigkeit im Vergleich zu einer Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h auf Autobahnstrecken von insgesamt 1.500 km Länge untersucht wurden. Die begleitende Projektgruppe hatte sich damals aufgrund der Ergebnisse

...

für eine Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h ausgesprochen, denn es waren 8 % weniger Unfälle mit Personenschaden und 18 % weniger Unfälle mit Getöteten aufgetreten als bei einer Richtgeschwindigkeit zu erwarten gewesen wäre. Neuere Berechnungen der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) ergeben auf der Grundlage der Daten des Jahres 1982 für eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 130 km/h einen Rückgang der Zahl der Getöteten um 20 %, für eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 100 km/h sogar einen Rückgang um 37 %. Es lassen sich vor allem die schweren Unfälle durch Geschwindigkeitsbeschränkungen verringern.

Die Landesregierung hat deshalb schon in ihrem Verkehrssicherheitsprogramm 1984, unbeschadet der Gesichtspunkte des Umweltschutzes, eine Tempobegrenzung auf Autobahnen aus Gründen der Verkehrssicherheit für wünschenswert erklärt. Ein Tempolimit kann letztlich auch eine prinzipiell andere Einstellung zur Autobenutzung bewirken. Es erscheint nicht sinnvoll, in Wohngebieten "Tempo 30" anzuordnen, wenn nur wenige Kilometer entfernt beliebig gerast werden darf. Der auf den Autobahnen "erfahrene" Geschwindigkeitsmaßstab wird unbewußt in den Innerortsverkehr hineingetragen.

Eine Geschwindigkeitsbegrenzung durch Verkehrszeichen kann nach § 45 Abs. 1 StVO aus Gründen der Verkehrssicherheit nur für bestimmte Autobahnstrecken angeordnet werden. Der Regierungspräsident Köln als zuständige Straßenverkehrsbehörde hat wegen der besonderen Situation für den "Kölner Ring" mit Wirkung vom 1.12.1984 eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 100 kmh angeordnet. Die Auswirkung dieser Verkehrsbeschränkung im Hinblick auf die Verkehrssicherheit und den Verkehrsfluß über einen Zeitraum von einem Jahr wird vom Regierungspräsidenten Köln ausgewertet. Der Bericht wird voraussichtlich im Februar 1986 vorliegen. Auf der Grundlage dieser Ergebnisse wird noch im Laufe des Jahres entschieden werden, ob für bestimmte Teilabschnitte des Autobahnnetzes Tempobegrenzungen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit anzuordnen sind.

3.2.8 Gefahrentransporte

Von den rd. 3 Mrd. t Gütern, die jährlich in der Bundesrepublik transportiert werden, sind rd. 230 Mio t (7,7 %) klassifizierte gefährliche Stoffe und Gegenstände. 63 % der gefährlichen Güter, das sind rd. 130 Mio t werden jährlich auf der Straße befördert, darunter überwiegend Vergaserkraftstoffe, Dieselmkraftstoffe und Heizöl.

Die Regelwerke für den Gefahrguttransport auf der Straße sind sehr umfangreich. Die Vorschriften werden fortlaufend an neue Erkenntnisse und neue technische Entwicklungen angepaßt. Dennoch müssen auch neue Wege und neue Lösungsmöglichkeiten gefunden werden, um das Risiko einer Gefährdung von Mensch und Umwelt weiter zu verringern. Die Unfälle zum Jahresbeginn haben diese Notwendigkeit deutlich unterstrichen.

Auf Initiative Nordrhein-Westfalens hat deshalb der Bundesrat die Bundesregierung aufgefordert zu prüfen, ob durch bestimmte Maßnahmen die Sicherheit der Gefahrguttransporte auf der Straße gesteigert werden kann:

- Verlagerung weiterer Gefahrguttransporte von der Straße auf die Schiene und die Wasserstraße, insbesondere in Form des kombinierten Verkehrs;
- Erweiterung der Schulung auf Fahrer von Lastkraftwagen, die gefährliche Güter in Versandstücken geladen haben (Bisher bezieht sich die Schulung nur auf solche Fahrer, die gefährliche Güter in Tanks befördern.);
- Einführung einer Schulungspflicht für Verlader bzw. deren Disponenten;
- Beschleunigung der Einführung von Systemen zur Verhinderung des Blockierens von Rädern beim Bremsen als Zulassungsvoraussetzung für Straßenfahrzeuge, insbesondere für Fahrzeuge des Gefahrguttransports;

...

- Aufnahme solcher Stoffe in das Gefahrguttransportrecht, die beim Brand giftige oder ätzende Reaktionen verursachen;
- Verbesserung des hinteren und seitlichen Anfahr-
schutzes von Tankfahrzeugen;
- Einführung des Fahrverbots für Gefahrguttransporte bei Schnee- und Eisglätte und bei geringen Sicht-
weiten in die Straßenverkehrs-Ordnung;
- Öffnung von Informationsquellen im Bereich der gefährlichen Güter für die am Transport Beteiligten sowie für Polizei, Feuerwehr und andere Hilfskräfte bei der Unfallbekämpfung bzw. Einführung neuer Informationssysteme.

Die Bundesregierung wurde gebeten, dem Bundesrat spätestens bis zum Frühjahr 1986 die Ergebnisse ihrer Prüfung mitzuteilen.

Im Frühsommer 1986 wird ein Bericht über die Situation bei den Gefahrguttransporten und über Möglichkeiten für weitere Verbesserungen vorgelegt.

3.3 Umweltschutz und Verkehr

Eine Umweltpolitik, die den Bereich des Verkehrs ausklammert, ist gerade in den Ballungsgebieten zum Scheitern verurteilt. Eine Verkehrspolitik, die den Umweltschutz ausklammert oder ihn zum Beiwerk degradiert, auf das man zur Not auch verzichten könnte, erst recht. Deshalb sollen die Zusammenhänge von Verkehrs- und Umweltpolitik zusammenfassend dargestellt werden. Dabei setzt die integrierte Verkehrs- und Umweltpolitik die Ansätze der letzten

Legislaturperiode, dargestellt vor allem im Umweltprogramm Nordrhein-Westfalen von Oktober 1983, fort. Diese Politik setzt vor allem beim Flächenverbrauch, der Luftverschmutzung und beim Lärm an.

3.3.1 Flächenverbrauch

Nordrhein-Westfalen ist das dichtest besiedelte Industrieland der Welt ist. Nirgendwo anders in den Industriestaaten gibt es 34.000 zusammenhängende Quadratkilometer, auf denen mehr Menschen leben als in unserem Land, nämlich durchschnittlich 500 pro Quadratkilometer.

Auch im Vergleich zu anderen Bundesländern ist freier Raum bei uns knapp. Bei uns hat jeder Mensch noch rd. 1.700 qm freien Raum zur Verfügung in Niedersachsen und Bayern sind es ungefähr je 6.000. Dies sind wesentliche Fakten bei der Beurteilung des Verkehrswegebbaus in unserem Lande. Aggregierte Statistiken verstellen den Blick auf die nordrhein-westfälische Wirklichkeit, wie etwa der Hinweis, daß Anfang 1981 bundesweit 4,7 % der Fläche Verkehrswege waren. Zum Vergleich: In NRW waren es 5,9 %.

Beim Flächenverbrauch wurden bereits in der Vergangenheit die weit überzogenen Planungen der 60er Jahre bei jeder Fortschreibung der Bedarfspläne drastisch reduziert.

Die heutige Verkehrs- und Straßenbaupolitik orientiert sich nicht mehr am Zuwachs gefahrener Kilometer im motorisierten Individualverkehr und an zusätzlichen Straßenkilometern als Erfolgsnachweis, sondern

an den Grundsätzen

- Qualität vor Quantität,
- Ausbau vor Neubau,
- Vorrang des ÖPNV in Ballungsgebieten,
- Förderung des Fußgänger- und Fahrradverkehrs,
- Vorrang des Menschen vor dem Auto,
- Ausgleich oder Ersatz für alle unvermeidbaren Eingriffe in Natur und Landschaft.

In der jetzigen Legislaturperiode wird es darauf ankommen, die Forderungen nach noch schonenderem Umgang mit den Freiräumen und nach ökologischem Umbau von Städten und Gemeinden praktisch umzusetzen. Mit der Reduzierung der Planungen im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wurde ein wichtiger Schritt getan. Dabei ist besonders an den Schutz von Natur und Landschaft zu denken.

Die vorgesehene Fortschreibung des Bedarfsplanes für die Landstraßen wird Gelegenheit bieten, die Bedarfsvorstellungen insgesamt einer kritischen Überprüfung zu unterziehen.

Straßen zur Entlastung von Bundesfernstraßen sind

- soweit sie durch dicht besiedelte Gebiete führen
- nur in Tunnelbauweise oder abgedeckt vertretbar.

Ortsumgehungen sind für sich allein noch kein umweltpolitischer Fortschritt: Die Umweltnachteile im Bereich der neuen Trasse müssen durch Umweltvorteile im Bereich der alten Ortsdurchfahrt wettgemacht werden. Hier kommen vor allem Rückbau und Verkehrsberuhigung in Frage.

Der künftige gesetzlich festgelegte verkehrliche Bedarf muß mit anderen Belangen abgewogen werden.

Die Zerschneidung von Stadtteilen durch hochbelastete Straßen soll durch nachträgliche Eintunnelung wieder beseitigt werden. Beispiele dafür sind die A 430 in Essen und Bochum sowie die A 57 in Köln. Auch an der A 46 im Wuppertaler Raum ist zu prüfen, ob derartige Lösungen in Betracht kommen.

Diese Maßnahmen sind nicht weniger kostenintensiv als der Bau neuer Verkehrswege. Investitionsaufgaben und Bauaufträge und damit zugleich Beschäftigungswirkungen werden zukünftig mit steigender Tendenz in diesen Bereichen zu realisieren sein. Die verfügbaren Bundes- und Landesmittel für den Straßenbau werden hier noch für lange Jahre eine notwendige Verwertung finden.

3.3.2 Luftverschmutzung

Bei der Luftverschmutzung trägt der Verkehr mit fast 2/3 zur Kohlenmonoxidemission bei, zur Emission von Stickoxiden zu 55 % und zur Emission von Kohlenwasserstoffen zu 39 %. Diese Emissionen gehen weitgehend vom Pkw-Verkehr aus.

Darüber hinaus muß berücksichtigt werden, daß sich die Emissionen in den Ballungsgebieten konzentrieren. Die Emissionen durch den Kfz-Verkehr erfolgen in niedriger Höhe und verursachen demzufolge einen überproportionalen Anteil an der Immissionsbelastung in Atemhöhe. Die Massierung des Kraftfahrzeugverkehrs in stark befahrenen Straßen führt dort zu Gesamtimmissionen für Verkehrsteilnehmer, Passanten und Anlieger, die die zulässigen Werte für genehmigungsbedürftige Anlagen zum Teil um ein Vielfaches überschreiten.

...

Erfolge bei der Bekämpfung der Luftverschmutzung durch Industrie- und Haushaltsfeuerungen werden zum Teil wegen des Anwachsens des Straßenverkehrs kompensiert.

Der Kampf gegen die Luftverschmutzung muß an der Quelle ansetzen. Für die verkehrsbedingten Emissionen heißt das: Vorrang muß das schadstoffarme Auto haben. Für deren Durchsetzung tat die Bundesregierung bislang zu wenig. Solange keine erheblichen Fortschritte bei den schadstoffarmen Autos erzielt werden, bleibt auch die Geschwindigkeitsbegrenzung aus Immissionschutzgründen notwendig.

Die Festlegung von Schadstoffgrenzwerten durch den Luxemburger Kompromiß vom Juni 1985 beschränkt sich auf die gasförmigen Bestandteile der Pkw-Abgase. Diese Grenzwerte entsprechen nicht den technischen Möglichkeiten und erst recht nicht den umweltpolitischen Notwendigkeiten. Die partikelförmigen Bestandteile im Abgas von Dieselfahrzeugen und der gesamte Bereich der Nutzfahrzeuge sind noch immer nicht erfaßt.

Angesichts der sehr zögerlichen und nur halbherzigen Beschlüsse ist ein Tempolimit die einzige national mögliche und sofort wirksame Maßnahme zur Schadstoffbegrenzung. Deshalb ist es bedauerlich, daß die Bundesregierung in aller Eile eine Entscheidung getroffen hat, ohne die Ergebnisse des mit großem Aufwand durchgeführten Autobahngroßversuches ausreichend zu werten und zur Diskussion zu stellen.

...

3.3.3 Lärm

Noch deutlicher ist der Anteil des Verkehrs am Belastungsfaktor "Lärm". Im Vergleich zur Luftverschmutzung wird der Lärm nach den vorliegenden Umfragen oft als größere Belastung empfunden, weil die Luftverschmutzung nur in Extremsituationen sinnlich wahrnehmbar ist, der Lärm dagegen permanent.

Die 1 %-Wohnungstichprobe des Statistischen Bundesamtes von 1978 kam zu dem Ergebnis, daß sich 42 % aller Haushalte im unmittelbaren Wohnungsumfeld dauernd oder gelegentlich starken Belastungen durch Straßenverkehrslärm ausgesetzt fühlen, 17 % durch Fluglärm, 6,4 % durch Eisenbahnlärm und nur 5,4 % durch Industrie- und Gewerbelärm.

Beim Lärmschutz ist die Bilanz der bisherigen Verkehrspolitik allerdings auch am besten. NRW war dabei im Bundesgebiet immer Vorreiter. Das Land hat seit 1978 beim Neubau von Landes- und Bundesfernstraßen nachgewiesen, daß Lärmschutz mit niedrigen Grenzwerten technisch möglich und finanzierbar ist. Bei den Landesstraßen wird diese Praxis fortgesetzt. Bei den Bundesfernstraßen wird das Land sich weiterhin dafür einsetzen, die zum Teil wesentlich schlechteren Werte der Lärmschutzrichtlinien des Bundes an den nordrhein-westfälischen Standard anzupassen, wenn die Übergangsregelung ausgelaufen ist.

Auch beim Lärmschutz an bestehenden Landesstraßen ist NRW führend. 1985 wurden die Grenzwerte von 75 dB(A) am Tage bzw. 65 dB(A) bei Nacht auf 70/60 dB(A) gesenkt und eine Härtefallregelung eingeführt, nach der an bestimmten älteren Straßen die günstigeren Lärmschutzwerte für Neubauten zugrunde gelegt werden

...

können. Die Einführung einer Härtefallregelung hat bereits Nachahmung beim Bund gefunden; die Absenkung der Grenzwerte wird dies voraussichtlich noch tun.

In der laufenden Legislaturperiode liegen beim Lärmschutz die Schwerpunkte bei den bestehenden Straßen: Die auch gegen Zerschneidungseffekte erforderliche Übertunnelung bestimmter hochbelasteter Straßen und Fortschritte beim Lärmschutz an bestehenden kommunalen Straßen. Besondere Probleme bereitet der zweite Bereich: Es wird deshalb überprüft, weshalb die Mittel nicht abfließen und welche Konsequenzen daraus zu ziehen sind.

Alle diese Maßnahmen bleiben nur Stückwerk, wenn es nicht gelingt, den Straßenverkehrslärm schon an der Quelle wirksam zu bekämpfen. Die geltenden Geräuschgrenzwerte für Kraftfahrzeuge sind in den letzten Jahren zwar schon mehrfach abgesenkt worden, entsprechen aber vor allem bei den Nutzfahrzeugen und den Krafträdern, noch immer nicht den technischen Möglichkeiten. Die Industrie hat bereits leisere Fahrzeuge entwickelt und erprobt, die deutlich unter den bestehenden Grenzwerten liegen. Die Absenkung der Grenzwerte in der StVZO setzt eine entsprechende Änderung der EG-Richtlinien voraus. Solange dies nicht geschieht, kann der freiwillige Erwerb leiserer Kraftfahrzeuge nur durch die Gewährung von Benutzervorteilen gefördert werden. Die Landesregierung hat in ihrem Umweltprogramm eine entsprechende bundeseinheitliche Regelung gefördert.

Die Absenkung der Grenzwerte für die Lärmemissionen der Kraftfahrzeuge würde sich vor allem im Bereich geringerer Geschwindigkeiten und damit im innerört-

...

lichen Bereich positiv auswirken. Im Außerortsbereich dominieren bei höheren Geschwindigkeiten Roll- und Windgeräusche. Durch eine optimale Abstimmung zwischen der Reifenkonstruktion und der Fahrbahnoberfläche können erhebliche Lärminderungen erzielt werden. Hierzu ist weiterer Forschungsaufwand notwendig.

Über die rechtlichen und technischen Möglichkeiten zur Lärmreduzierung an der Quelle wird im Laufe des Jahres 1986 ein Bericht vorgelegt werden.

4. Entwicklung des Wohnungswesens

Ausgangslage

Insgesamt hat sich die Wohnungsversorgung in Nordrhein-Westfalen deutlich verbessert. Statistisch entspricht die Zahl der Wohnungen in etwa der Zahl der Haushalte. Das hohe Versorgungsniveau im Durchschnitt sagt nichts über die Verteilung der Wohn-Chancen im einzelnen. Es gibt genug teure, aber zu wenig preiswerte Wohnungen.

Von 1970 bis 1984 hat der Bestand an Wohnungen in NRW von 5,7 Mio um 26 vH auf rd. 7,2 Mio zugenommen.

Obwohl sich die Bevölkerungszahl von 1970 bis 1984 um rd. 330.000 (-1,9 vH) Personen verringert hat, vergrößerte sich die Anzahl der Haushalte um mehr als 1 Mio (+17,3 vH).

Dies demonstriert sehr deutlich, daß Einwohnerzahl und Zahl der Haushalte sich ganz unterschiedlich entwickeln können. Für die Wohnungsversorgung ist jedoch letztlich die Entwicklung der Haushalte entscheidend. Entfielen im statistischen Durchschnitt 1970 noch 0,95 Wohnungen auf einen Haushalt, so wurde 1978 ein rechnerischer Ausgleich zwischen der Zahl der Wohnungen und der Haushalte erreicht und seither leicht überschritten (1984: 1,02 Wohnungen/-Haushalt).

Genaue Wohnungsbedarfsprognosen sind schwierig. Wissenschaftliche Untersuchungen haben 1981 einen Neubaubedarf in der Größenordnung von 60.000 bis 100.000 Wohnungen jährlich bis 1990 prognostiziert.

Die tatsächlichen Fertigstellungsergebnisse liegen in dieser Bandbreite und pendeln um den Mittelwert von rd. 80.000 Wohnungen:

1980	96.898 Wohnungen
1981	89.021 Wohnungen
1982	82.516 Wohnungen
1983	82.681 Wohnungen
1984	101.454 Wohnungen.

Von großer Bedeutung für die Verbesserung des Wohnungsstandards im Lande ist die Modernisierung von Wohnungen. Zwischen 1969 und 1984 sind in Nordrhein-Westfalen Modernisierungsmaßnahmen bei rd. 1,4 Mio Wohnungen und Heizplätzen öffentlich gefördert worden. Die Modernisierungsmaßnahmen betrafen hauptsächlich die Wärmedämmung, den Einbau von Doppelfenstern, die Verbesserung der sanitären Einrichtungen. Rd. 3/4 aller seit 1977 geförderten Wohnungen waren Mietwohnungen.

1982 wurde erstmals ein Wohnungswirtschaftlicher Bericht für Nordrhein-Westfalen vorgelegt. Er hat für die Wohnungspolitik des Landes eine realistische prognostische Grundlage gegeben. Es ist beabsichtigt, bis Ende 1986 einen weiteren Wohnungswirtschaftlichen Bericht vorzulegen, der die seit 1982 geänderten Bedingungen aufnimmt.

Ziele

Schwerpunkt der Wohnungspolitik ist die Sicherung der Wohnungsversorgung der Zielgruppen, die auf öffentliche Hilfe angewiesen sind. Einen besonderen Vorrang haben dabei aus sozial- und familienpolitischen Gründen kinderreiche Familien mit niedrigen Einkommen sowie ältere Menschen und Behinderte.

1981 wurden fünf Leitziele formuliert, die heute noch gültig sind.

Die Ziele 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.

Allerdings haben sich die Akzente verlagert. Der Schwerpunkt liegt bei der Sicherung des Wohnungsbestandes, vor allem zur Erreichung der sozialen Versorgungsziele. Die Bedeutung des preiswerten Wohnungsbestandes wird in Zukunft noch zunehmen, da im nächsten Jahrzehnt voraussichtlich bei einem Drittel der 1,5 Mio Sozialmietwohnungen die Mietpreis- und Belegungsbindungen auslaufen.

Auch der Beitrag zur Sicherung von Arbeitsplätzen ist nach wie vor hoch (siehe Kapitel 7). Er ist wegen der Finanzlage des Landes und des Rückgangs der Wohnungsbauförderung des Bundes aber geringer geworden.

Aufgaben

Bei stagnierenden bzw. sinkenden Realeinkommen der unteren Einkommenschichten bei anhaltend hoher Arbeitslosigkeit werden zu wenig preisgünstige Wohnungen angeboten.

Preisgünstige Wohnungen können in größerem Umfang nur im Wohnungsbestand gesichert werden. Deshalb ist die Erhaltung des preiswerten Wohnungsbestandes und die Sicherung tragbarer Mieten der besondere Schwerpunkt der Wohnungspolitik in Nordrhein- Westfalen.

Die bedarfsgerechte Neubauförderung wird mit folgenden Schwerpunkten fortgesetzt:

- Förderung von Einfamilienhäusern insbesondere für kinderreiche Familien (in der Regel als Eigentum, soweit erforderlich als Miet-Einfamilienhäuser)
- gezielte Mietwohnungs- und Wohnheimförderung für sozial dringende Bedürfnisse.

Dabei sollen städtebauliche und ökologische Belange verstärkt berücksichtigt werden.

Der finanzielle Handlungsspielraum für die Wohnungsbauförderung ist durch die Notwendigkeit zur Konsolidierung des Landeshaushalts erheblich beeinträchtigt.

Deshalb mußten die Landeszuschüsse für den Wohnungsbau drastisch gesenkt werden. Hinzu kommt noch, daß auch der Bund sein Förderprogramm für den Wohnungsbau sowie Modernisierung und Energieeinsparung von 1980 2.412 Mio DM auf 1986 983 Mio DM reduziert hat.

Die Aufgabenschwerpunkte der Wohnungspolitik des Landes sind:

- Sicherung tragbarer Wohnkostenbelastung (4.1)
- Bestandserhaltung durch Modernisierung und rechtliche Maßnahmen (4.2)
- Neubau für Zielgruppen, soweit es die Mittel des Landes erlauben (4.3)
- Initiativen auf Bundesebene (4.4).

4.1 Sicherung tragbarer Wohnkostenbelastung

Wohnungen müssen nicht nur in ausreichender Zahl vorhanden und familiengerecht ausgestattet sein, bei anhaltenden sinkenden Einkommenserwartungen und hoher Arbeitslosigkeit in den unteren Einkommenschichten müssen sie vor allem für die jeweiligen Bewohner bezahlbar sein und bleiben.

Da der Marktmechanismus diesen sozialen Erfordernissen nicht allein hinreichend Rechnung trägt, muß durch staatliche Maßnahmen sichergestellt werden, daß Mieten und Belastungen tragbar bleiben. Dabei wirken bundesgesetzliche Maßnahmen, z. T. mit finanzieller Beteiligung des Landes, und Initiativen des Landes vor allem für den Neubau und Bestand des sozialen Wohnungsbaues, zusammen.

Nach ihren Schwerpunkten lassen sich die staatlichen Maßnahmen untergliedern in

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

4.1.1 Wohngeld

Das Wohngeld hat den Zweck, Haushalten mit niedrigem Einkommen angemessenes und familiengerechtes Wohnen auf Dauer und zwar für alle Wohnungen, Altbau- wie Neubauwohnungen, freifinanzierte und staatlich geförderte Wohnungen, Mietwohnungen und Eigentumsmaßnahmen wirtschaftlich zu sichern. Diese Funktion kann das Wohngeld nur erfüllen, wenn es von Zeit zu Zeit an die Einkommens- und Mietenentwicklung angepaßt wird. Das war zuletzt zum 1. Januar 1981 geschehen. Entgegen Forderungen der Länder ist die weitere Anpassung so

verzögert worden, daß sie erst zum 1. Januar 1986 wirksam geworden ist. Dabei werden die Höchstbeträge der berücksichtigungsfähigen Wohnkosten um durchschnittlich 20 vH angehoben. Die Treffsicherheit der Höchstbeträge wird außerdem durch eine Umstellung von drei Gemeindegrößenklassen auf fünf Mietenstufen erhöht, die auf das örtliche Mietniveau abstellen. Die für die einzelnen Gemeinden maßgebenden Mietenstufen sind inzwischen durch Rechtsverordnung der Bundesregierung mit Zustimmung des Bundesrates festgelegt worden.

Die Auslaufpunkte des Wohngeldes, die Bruttoeinkommen, bei denen mit Wohnkosten in Höhe der jeweils maximal anrechenbaren Miete oder Belastung gerade noch einen Wohngeldanspruch gegeben ist, erhöhen sich ebenfalls um durchschnittlich 20 v.H. Die Auslaufpunkte liegen nach der Novelle für 1-Personenhaushalte bei einem Bruttoeinkommen von 1.800,-- DM/Monat und für 4-Personenhaushalte bei 4.124,-- DM/Monat.

Das Ausgabenvolumen für Bund und Länder (Wohngeld, das vom Land Nordrhein-Westfalen gezahlt wird, erstattet der Bund zur Hälfte zuzüglich eines Festbetrages von 122 Mio.DM) erhöht sich durch die Novelle um insgesamt 920 Mio.DM auf etwas mehr als 3,2 Mrd. DM im Jahre 1987, in dem sich die Änderungen voll auswirken werden. Für den einzelnen Wohngeldempfänger erhöht sich das monatliche Wohngeld durchschnittlich um 42,-- DM. Die Mehrleistungen liegen zwischen rd. 30,-- DM bei 1-Personenhaushalten und etwa 60,-- bis 70,-- DM bei Familien mit mehreren Kindern.

Seit der vorletzten Novelle zum Wohngeldgesetz vom 1. Januar 1981 sind in Nordrhein-Westfalen folgende Beträge gezahlt worden:

1981	874.691.000,-- DM
1982	967.645.000,-- DM
1983	939.714.000,-- DM
1984	866.793.000,-- DM
insgesamt	<hr/> 3. 648.843.000,-- DM.

Es wird angenommen, daß im Haushaltsjahr 1985 ein Betrag von etwas mehr als 900 Mio.DM (Bundes- und Landesanteil) aufgewendet werden muß. Für das Haushaltsjahr 1986 sind 980 Mio.DM in den Haushalt eingestellt worden.

4.1.2 Soziales Mietrecht

Zwei Drittel aller Bürger in Nordrhein-Westfalen leben in einer Mietwohnung. Sie können ihre Wohnungen nur behalten, wenn sie die Mieten bezahlen können. Sozial tragbare Mieten im freifinanzierten und im sozialen Wohnungsbau sind daher von existenzieller Bedeutung.

Die Landesregierung hält das Prinzip der Kostenmiete bei geförderten Wohnungen für unverzichtbar. Bei vernünftiger Ausgestaltung des Fördersystems, d.h. bei überwiegender Förderung mit Wohnungsbaudarlehen, gewährleistet das Prinzip der Kostenmiete dauerhaft preisgünstige Mieten für Sozialwohnungsberechtigte. Die Landesregierung wendet sich deshalb gegen alle Versuche, das Prinzip der Kostenmiete aufzuweichen, weil dies gerade die dringend benötigten preisgünstigen Wohnungen verteuern würde.

Bei freifinanzierten Wohnungen ist der Mieterschutz im Hinblick auf die Mietbelastung durch das Gesetz zur Erhöhung des Angebots an Mietwohnungen vom 20.12.1982 in wesentlichen Punkten verschlechtert worden. Das gilt insbesondere für

- die Regelungen im Miethöhegesetz (MHG) über die Beschränkung der Vergleichsmietenerhebung auf Mietabschlüsse der letzten 3 Jahre (§ 2 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 MHG) und die Zulassung von Mieterhöhungen bis zur Obergrenze der Vergleichsmiete.
- die Zulassung von Staffelmieten auch im Wohnungsbestand (§ 10 Abs. 2 MHG).

Die Neuregelungen infolge des Gesetzes zur Erhöhung des Angebots an Mietwohnungen wirken in zweierlei Weise auf die Mietpreisbildung:

- Zunächst wird der Einfluß der Mieten bei Neuvermietung dadurch erhöht, daß nunmehr Mieten aus vermietungsfällen der letzten 3 Jahre zur Bildung des Mietspiegels zugelassen werden. Das bedeutet eine klare Verschiebung des Mietspiegels in Richtung höherer Mieten.
- Dieser Effekt wird noch dadurch verstärkt, daß Mieterhöhungen bis zur Obergrenze der Mietspanne ohne besondere Begründung zugelassen werden.

Die befürchteten Mietsteigerungen aufgrund dieses Gesetzes haben sich aufgrund geringer Nachfrage nicht generell eingestellt - obwohl das die erklärte Absicht der Novelle war: Höhere Mieten sollten zur zusätzlichen Investition führen. Auf örtlichen und regionalen Wohnungsmärkten sind aber unangemessene Mieterhöhungen möglich. Die Landesregierung setzt sich daher für eine Rückkehr zum sozialen Mietrecht der siebziger Jahre ein.

4.1.3 Maßnahmen zur Beeinflussung der Wohnkostenbelastung bei geförderten Wohnungen

Die Landesregierung hat durch ein Bündel von Maßnahmen erheblich dazu beigetragen, daß tragbare Mieten insbesondere im sozialen Wohnungsbau erhalten bleiben. Dabei sind zu unterscheiden

- Einflußnahmen bei der Neubauförderung von Mietwohnungen im sozialen Wohnungsbau
- Einflußnahmen im Wohnungsbestand,

wobei die Maßnahmen des Landes zusätzlich zum Wohngeldgesetz wirksam werden.

4.1.3.1 Höchstdurchschnittsmiete bei Neubauförderung und Modernisierung

Erstmalig 1984 wurden in Nordrhein-Westfalen die Mieten bei der Neubauförderung öffentlich geförderter Mietwohnungen gesenkt, und zwar um 0,50 DM je qm Wohnfläche und Monat. Dies war möglich geworden durch die Erfolge im Rahmen des kostensparenden Bauens.

Die Höchstdurchschnittsmiete soll auch für das Jahr 1986 für Mietwohnungen nicht verändert werden. Sie wird also weiterhin betragen

- a) 5,-- DM je qm Wohnfläche im Monat in Gemeinden unter 100.000 Einwohnern,
- b) 5,20 DM je qm Wohnfläche im Monat in Gemeinden von 100.000 bis unter 500.000 Einwohnern und
- c) 5,40 DM je qm Wohnfläche im Monat in Gemeinden von 500.000 Einwohnern und mehr.

Dabei handelt es sich jeweils um die Kaltmiete ohne Betriebskosten. Hinzuzurechnen sind Betriebskosten, die erfahrungsgemäß zwischen 0,80 DM und 1,50 DM je Quadratmeter Wohnfläche betragen.

Für Altenwohnungen wird die Höchstdurchschnittsmiete weiterhin 0,25 DM je qm Wohnfläche und Monat höher sein im Hinblick auf die für solche Wohnungen höheren Gesamtkosten je qm Wohnfläche.

Sind Mietwohnungen für kinderreiche Familien bestimmt, dann können auch 1986 zusätzliche Mittel bewilligt werden mit der Folge, daß die Miete um 0,60 DM je qm Wohnfläche und Monat gegenüber den o. g. Beträgen verringert ist. Handelt es sich um Miet-Einfamilienhäuser für kinderreiche Familien, dann soll ab 1986 für solche Wohnungen die Miete

noch um weitere 0,50 DM je qm Wohnfläche und Monat abgesenkt werden. Diese Wohnungen sollen vorrangig für Familien mit 4 und mehr Kindern zur Verfügung gestellt werden. Die Miete in einem Miet-Einfamilienhaus für solche Groß-Familien betrüge dann 3,90 DM, 4,10 DM bzw. 4,30 DM je qm Wohnfläche und Monat je nach Ortsklasse. Dieses Ergebnis läßt sich nicht nur auf die Erfolge im Rahmen des kostensparenden Bauens zurückführen, sondern auch darauf, daß Bund und Gemeinden zusätzliche Subventionen gewähren. Allerdings ist die weitere Mitfinanzierung durch den Bund noch nicht gesichert.

Im Rahmen der Förderung der Wohnungsmodernisierung soll ab 1986 eine generelle Mietobergrenze - auch im freifinanzierten Bestand - eingeführt werden.

4.1.3.2 Streckungsförderung

In den 70er Jahren wurden Miet- und Genossenschaftswohnungen mit relativ hohen Aufwendungssubventionen aus öffentlichen Mitteln gefördert. Diese Subventionen sollten laufend abgebaut werden, der Anfangsbetrag sich planmäßig nach jeweils 4 Jahren, zum Teil auch nach jeweils 2 Jahren vermindern. Das hat die Folge, daß im Umfang des Abbaus die Miete steigt.

Um den starken Mietanstieg der Sozialwohnungen der 70er Jahre zu bremsen, hat das Land im Juli 1984 den "Runderlaß zur Streckung von Aufwendungssubventionen zur Begrenzung des Mietanstiegs" erlassen. Damit wird für die in den Jahren bis 1978 öffentlich geförderten Miet- und Genossenschaftswohnungen der Abbau von Subventionen auf maximal 0,30 DM alle 2 Jahre begrenzt.

Die nachträgliche Streckung der eingesetzten Aufwendungssubventionen erfaßt einen Wohnungsbestand von rd. 120.000 Miet- und Genossenschaftswohnungen.

Für die Streckungsförderung werden in den Jahren 1984 bis 1999 rd. 450 Mio DM zusätzliche Subventionen aus Landesmitteln eingesetzt.

4.1.3.3 Härteausgleich 1983/87

Das Subventionssystem für die öffentlich geförderten Sozialwohnungen war nicht immer sozial treffsicher genug und zeitweise von zu hohen Erwartungen hinsichtlich zukünftiger Einkommenssteigerungen bestimmt. Daher ergeben sich heute z.T. Mieten, die für Familien mit geringer wirtschaftlicher Leistungsfähigkeit nicht tragbar sind. Ursachen der Mietsteigerungen sind der Wegfall von laufenden Aufwendungssubventionen, des Landes aber auch der Kommunen, der Anstieg der Kapitalkosten und der Betriebskosten, ebenso wie der Instandhaltungs- und Verwaltungskosten.

Zum Ausgleich der dadurch entstandenen Härten können dem Vermieter oder dem Mieter auf Antrag laufende Aufwendungszuschüsse des Landes gewährt werden (Härteausgleich 1983/87).

Bis zum 30.06.1985 war der Härteausgleich beschränkt auf solche vermieteten Wohnungen, die mit öffentlichen Mitteln in der Zeit ab 01.01.1967 gefördert worden waren. Mit Wirkung vom 01.07.1985 wurden auch solche Wohnungen in den Härteausgleich einbezogen, für die die öffentlichen Mittel bereits vor dem 01.01.1967 bewilligt worden sind. Damit kommen für den Härteausgleich rund 1,5 Millionen Wohnungen in Betracht, wenn die Miete die gesetzten Grenzen überschreitet und wenn der Mieter die Einkommensvoraussetzungen erfüllt. Im Härteausgleich wird sichergestellt, daß die Miete die Höchstmieten nach § 8 des Wohngeldgesetzes, bzw. einen Betrag von 7,-- DM/qm/Wfl. und Monat nicht überschreitet (Miete ohne Betriebskosten für die Heizung und die Warmwasserversorgung, sog. Brutto-Kaltmiete).

Der Härteausgleich ist zeitlich begrenzt bis zum 30.06.1987. 1986 werden die Beratungen über die beabsichtigte Fortführung aufzunehmen sein. Im laufenden Jahr wurden bis zum 30.09.1985 rd. 92 Mio DM im Härteausgleich bewilligt. Mit einem weiteren Anstieg muß gerechnet werden.

4.1.3.4 Aufwendungsdarlehen, Verzicht auf Zinsen und Tilgungen

Das Land hat von 1972 bis 1975 Mietwohnungen und Eigentumsmaßnahmen mit Aufwendungsdarlehen gefördert. Die Aufwendungsdarlehen werden - degressiv gestaffelt - für die Dauer von 12 Jahren seit Bezugsfertigkeit ausgezahlt. Ab dem 15. Jahr seit Bezugsfertigkeit sind die Aufwendungsdarlehen mit 6 % zu verzinsen und 2 % zu tilgen. Zusätzlich ist ein Verwaltungskostenbeitrag von 0,25 % zu leisten.

Für die ersten geförderten Objekte ist der Zeitpunkt für die planmäßige Verzinsung und Tilgung bereits im Jahre 1984 eingetreten. Da Verzinsung und Tilgung und Verwaltungskostenbeitrag voll auf die Mieten umgelegt werden können und auch bei Eigentumsmaßnahmen zu erheblicher Steigerung der Belastung führen, wird die Verzinsung und Tilgung für diese Darlehen zunächst bis zum 30.06.1987 ausgesetzt. Im Zusammenhang mit der Entscheidung über die Fortführung und inhaltliche Gestaltung des Härteausgleichs ab 01.07.1987 wird auch über die Verzinsung und Tilgung der Aufwendungsdarlehen zu entscheiden sein.

4.1.3.5 Mietverbilligung in Köln-Chorweiler und Dorsten-Wulfen

Auf den gesamten Wohnungsbestand bezogen sind die Leerstände bei Mietwohnungen in NRW nicht besorgniserregend. Sorge bereitet jedoch ein überproportionaler Leerstand in einigen wenigen, durch spezifische lokale Besonderheiten und Problemverdichtungen gekennzeichneten Siedlungsbereichen. In zwei solcher Fälle, nämlich Köln-Chorweiler und Dorsten-Wulfen hat das Land besondere zusätzliche Anstrengungen unternommen, um den Gemeinden und Bauträgern bei der Lösung der Probleme zu helfen.

In Köln-Chorweiler gab es um die Jahreswende 1984/85 bei einem Wohnungsbestand von rd. 6 700 Wohnungen einen Leerstand von knapp unter 10 %.

Leerstand der Wohnungen und relativ hohe Fluktuation der Mieter sind nach übereinstimmender Meinung der Sachkundigen nicht ausschließlich auf den Mietpreis zurückzuführen. Gleichwohl haben Vermieter, Gemeinde und Land sich auf den Versuch verständigt, durch gezielte Mietpreisbegrenzung die Fluktuation und den Leerstand zu beseitigen.

Ziel war es, im Zentrum von Köln-Chorweiler die Mieten auf 5,50 DM/qm monatlich und außerhalb des Zentrums auf 6,-- DM/qm monatlich zu begrenzen. Hierbei handelt es sich um die Kaltmiete, ohne Betriebskosten für Heizung, Warmwasser, Wasserversorgung und Entwässerung.

Die Vereinbarung läuft für den Zeitraum vom 01.04.1985 bis zum 30.09.1987.

Das Land subventioniert durch einen besonderen erweiterten Härteausgleich die Mieten auf höchstens 7,-- DM/qm monatlich bzw. bis auf die Höchstmieten nach dem Wohngeldgesetz. Die darüber hinaus noch notwendige Mietpreisverbilligung zur Begrenzung auf die genannten Beträge von 5,50 bzw. 6,-- DM je qm Wohnfläche monatlich wird von den Vermietern bzw. der Stadt Köln geleistet.

Insgesamt ergeben sich daraus Subventionsbeträge für

das Land in Höhe von rd. 12 Mio DM
für die Stadt in Höhe von rd. 3,2 Mio DM
und
für die Vermieter in Höhe von rd. 4,7 Mio DM.

In der Landesbeteiligung ist der normale Härteausgleich, der in allen Bereichen des Landes gezahlt wird, enthalten.

Die Stadt Köln hat inzwischen mitgeteilt, daß die Leerstände durch die Subventionsmaßnahme beseitigt worden sind.

Für Dorsten-Wulfen hat das Land eine besondere Verantwortung. Wulfen wurde als Entwicklungsmaßnahme Anfang der 60iger Jahre von der Landesregierung mitinitiiert. Die veränderten wirtschaftlichen Bedingungen des nördlichen Ruhrgebietes haben hier zu erheblichen Leerständen geführt. Städtebauliche Probleme sind hinzugekommen. Das Land hat sich mit der Stadt Dorsten und den Wohnungsunternehmen auf ein Konzept zur dauerhaften Sicherung der Lebensfähigkeit Wulfens verständigt. Dieses Konzept hat drei Elemente:

- Reduzierung der Mieten

Es wird ein besonderer erweiterter Härteausgleich durchgeführt und außerdem eine Zusatzsubvention unter Beteiligung der Wohnungsunternehmen und der Gemeinde gewährt. Erweiterter Härteausgleich und Zusatzsubvention führen im Ergebnis dazu, daß die Brutto-Kaltmiete je nach Wohnungsgröße und Geschößzahl des Gebäudes auf 4,50 DM, 5,-- DM bzw. 5,50 DM je qm Wohnfläche und Monat begrenzt wird. Die Regelung über die Zusatzsubvention läuft bis zum 31.12.1986.

Das Land wird für diese Regelung voraussichtlich mehr als 10 Mio DM aufwenden müssen.

- Städtebauliche Verbesserungen

Die städtebaulichen Verbesserungsmaßnahmen in Wulfen bestehen aus restlichen Erschließungsvorhaben im Rahmen der Entwicklungsmaßnahme und aus neuen Maßnahmen zur sozialen Stabilisierung des Stadtteils. Die restlichen Erschließungen von Wohn- und Gewerbegrundstücken sind notwendig, um Bauland für Eigentumsmaßnahmen verkaufen zu können. Dadurch wird der bestehende Überhang an Mietwohnungen im Stadtteil Wulfen gemildert.

Erschlossene Gewerbegebiete sind eine Voraussetzung, um den gravierenden Mangel an wohnungsnahen Beschäftigungsmöglichkeiten in der neuen Stadt wenigstens etwas abzubauen. Schließlich werden im Zentrumsbereich Abrundungsmaßnahmen zur Platzgestaltung, zur Begründung und zur Heranführung der Wasserfläche gefördert.

Die Maßnahmen zur sozialen Stabilisierung des Stadtteils werden z.Zt. in einer Reihe von Gutachten vorbereitet. Dazu gehören ein Gutachterverfahren über die technischen Probleme und die Bewirtschaftungskosten der Metastadt, in dem Klarheit über Erhaltungsmöglichkeiten, Teilabriß oder Totalabriß geschaffen werden soll. Ferner ist ein örtliches Energieversorgungskonzept in Auftrag gegeben, in dem kurzfristig Möglichkeiten zur Verringerung der aktuellen Heizkosten und längerfristige Umstellung von Stromheizung auf eine rationellere Energieform ausgearbeitet werden sollen. Ferner sollen durch eine Expertise Möglichkeiten aufgezeigt werden, die ohne nennenswerte zusätzliche Kosten die Nahverkehrsanbindung des Stadtteils verbessern. Schließlich wird z.Zt. die Konzeption eines "Informationszentrums" erarbeitet, in dem Verwaltungsdienste der Stadt Dorsten, Beratungsdienste der Wohnungsunternehmen und soziale Dienste von Trägern

der Wohlfahrtspflege integriert angeboten werden sollen. Dieses Informationszentrum ist Teil eines Gesamtkonzeptes zur Stärkung der Identifikation der Bewohner mit dem Stadtteil. Sobald das Konzept vorliegt, soll das Vorhaben mit Stadterneuerungsmitteln des Landes unter Beteiligung der Stadt Dorsten gefördert werden.

Die übrigen Maßnahmen werden im Rahmen der 100-Prozent-Förderung der Entwicklungsmaßnahme vom Land allein finanziert.

- Kommunalisierung der Entwicklungsgesellschaft

Bereits 1981 wurde vereinbart, die Entwicklungsgesellschaft Wulfen zu "kommunalisieren". Kommunalisierung bedeutet, daß die Gesellschafterstruktur mehrheitlich auf die Stadt Dorsten unter Mitbeteiligung des Kreises Recklinghausen zurückgeführt wird. Eine Kommunalisierung wurde an die abschließende Förderung der Maßnahme gebunden..

Dieses Ziel wurde plangemäß Ende 1985 erreicht. Die Umstrukturierung der Gesellschaft ist auf der Grundlage eines neuen Gesellschaftsvertrages vollzogen.

Das Land hat die Maßnahme mit einer abfließenden Bewilligung in Höhe von 45,223 Mio. DM ausfinanziert. Von diesem ungewöhnlich hohen Betrag entfallen lediglich 13,7 Mio. DM auf restliche Erschließungsvorhaben, die in Ziffer 2 dargestellt sind.

Der weitaus größere Betrag war notwendig, um die fremdfinanzierten Grundstückskäufe der 70er Jahre und die damit verbundenen Darlehen und Zinslasten zu tilgen und die Entwicklungsgesellschaft mit ihrem Personalbestand unter Anwendung eines Sozialplans Ende 1987 aufzulösen. Die Auflösung der Entwicklungsgesellschaft wurde unvermeidbar, da in den letzten Jahren der Baulandverkauf immer schlep-

pender verlief und die Kosten der Entwicklungsgesellschaft immer weniger durch Erlöse gedeckt waren. Die Entwicklungsmaßnahme in Wulfen verfügt gegenwärtig über einen Bodenvorrat von 400 ha, wovon langfristig rd. 250 ha zur Bebauung vorgesehen sind. Künftige Einnahmen aus dem Bodenverkauf fließen ausschließlich dem Land zu, da die Kosten der Entwicklungsmaßnahme vom Land im Rahmen der 100-Prozent-Förderung allein erbracht sind.

4.1.4 Fehlbelegerabgabe

Aufgrund des Gesetzes über den Abbau der Fehlsubventionierung im Wohnungswesen (AFWoG) vom 22. Dezember 1981 und der Durchführungsverordnung der Landesregierung vom 22. September 1982 wird die Fehlbelegerabgabe in Nordrhein-Westfalen in insgesamt 93 Gemeinden erhoben, in denen rund 80 % der öffentlich-geförderten Miet- und Genossenschaftswohnungen liegen.

Mit Wirkung vom 1. Januar 1985 hat die Landesregierung die Höchstbeträge zur Begrenzung der Fehlbelegerabgabe herabgesetzt und für Wohnungen mit Bad und Sammelheizung, die nach 1954 gefördert und in Städten mit mehr als 100 000 Einwohnern gelegen sind, auf 8,-- DM/qm Wohnfläche monatlich begrenzt (Brutto-Kaltmiete einschließlich aller Betriebskosten ohne Heizung und Warmwasser). Diese Begrenzung der Fehlbelegerabgabe vermeidet einerseits unbillige Belastungen bei den Wohnungsinhabern und andererseits Vermietungsschwierigkeiten für die Vermieter.

Das gesamte Aufkommen an Fehlbelegerabgaben aus dem Sozialwohnungsbestand betrug

- im Einführungsjahr 1983	15,0 Mio.DM
- im Jahr 1984	96,4 Mio.DM
- im Januar bis August 1985	90,3 Mio DM
	<hr/>
	201,7 Mio DM

Nach Abzug von Verwaltungskostenbeiträgen stehen den Gemeinden zweckgebunden aus diesem Aufkommen zur Förderung des sozialen Wohnungsbaus zur Verfügung:

- aus dem Einführungsjahr	7,0 Mio.DM
- aus dem Jahr 1984	81,0 Mio.DM
- aus Januar bis August 1985	75,5 Mio.DM
	<hr/>
	163,5 Mio.DM

Durch das Wohnungsrechtvereinfachungsgesetz 1985 sind die im sozialen Wohnungsbau geltende Einkommensgrenze und Einkommensberechnung dahin geändert worden, daß sich der Kreis der Wohnberechtigten erweitert. Mit Wirkung vom 1. Januar 1986 verringert sich dementsprechend der Kreis der Fehlbeleger. Die Auswirkungen auf die Zahl der Betroffenen und das zu erwartende Aufkommen lassen sich noch nicht abschätzen.

Gleichzeitig wurde durch Gesetz vom 11. Juli 1985 das Gesetz über den Abbau der Fehlsubventionierung im Wohnungswesen geändert. Die wichtigste Änderung besteht darin, daß damit die Länder ermächtigt wurden, landesrechtliche Vorschriften anstelle der bundesgesetzlichen Regelung des AFWoG zu erlassen, allerdings mit Ausnahme insbesondere der Bestimmung des Erhebungsgebietes der Fehlbelegerabgabe nach § 1 Abs. 4 AFWoG. Die nachhaltigen Bemühungen der Landesregierung in diesem Gesetzgebungsverfahren die Regelung über das Erhebungsgebiet (Städte mit mehr als 300 000 Einwohnern und deren zusammenhängenden Wirtschaftsraum) zu ändern oder die Ermächtigung der Länder auf diese Regelung zu erstrecken, sind leider erfolglos geblieben. Die bisherigen Bedenken gegen die Beschränkung des Erhebungsgebietes haben sich durch das noch nicht rechtskräftige Urteil des OVG Münster vom 6. September 1985 verstärkt, wonach die Stadt Bonn nicht zum zusammenhängenden Wirtschaftsraum der Stadt Köln gehöre und die Fehlbelegerabgabe deshalb nicht in Bonn erhoben werden dürfe.

Die Erhebung der Fehlbelegerabgabe ist inzwischen in den meisten Fällen von den Gerichten als rechtmäßig bestätigt worden. Lediglich das Verwaltungsgericht Düsseldorf hat mit Vorlagebeschluß vom 11. Juni 1985 verfassungsrechtliche Bedenken erhoben, nach denen die Fehlbelegerabgabe als solche eine unzulässige Sonderabgabe sei, und hierzu die Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts erbeten. Die Landesregierung teilt diese verfassungsrechtlichen Bedenken nicht.

Die Landesregierung hat am 1. Oktober 1985 beschlossen, die Erhebung der Fehlbelegerabgabe fortzusetzen. Sie wird die Rechtmäßigkeit der geltenden Beschränkung des Erhebungsgebietes auf Städte mit mehr als 300.000 Einwohnern und deren zusammenhängenden Wirtschaftsraum, u. a. durch Revision gegen das erwähnte Urteil des OVG Münster, gerichtlich überprüfen lassen. Außerdem wird geprüft, ob und in welcher Weise von der Ermächtigung Gebrauch gemacht werden soll, die bundesrechtlichen Fehlbelegungsregelungen durch landesrechtliche Vorschriften zu ersetzen. Ziel dabei wäre es, Ungereimtheiten und Ungerechtigkeiten im Einzelfall zu vermeiden.

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 WoBindG vom 14.12.1982 sichert die Kostenmieten für einen beträchtlichen Teil der Sozialwohnungen nach Rückzahlung der öffentlichen Mittel.

Nach § 16 a WoBindG entfällt seit dem 1. Januar 1983 in Gemeinden unter 200.000 Einwohnern die Bindung an die Kostenmiete für Sozialwohnungen 6 Monate nach der vorzeitigen Rückzahlung der öffentlichen Mittel; jedoch können die Landesregierungen bei den Gemeinden, bei denen die Kostenmieten der Mehrzahl der öffentlich geförderten Wohnungen erheblich unter den ortsüblichen Vergleichsmieten frei finanziierter Mietwohnungen liegen, die Mietpreisbindung beibehalten. Von dieser Möglichkeit hat die Landesregierung mit der erwähnten Verordnung Gebrauch gemacht.

4.2 Bestandserhaltung

Die Erhaltung preiswerten Wohnraums für einkommensschwächere Schichten ist zu einer zunehmend wichtigen Aufgabe staatlicher Wohnungspolitik geworden.

Sie kann nur gelöst werden, wenn es gelingt, preiswerte Altbauten vor dem Verfall zu bewahren und durch behutsame Modernisierung mit altbaugerechten Standards ihre weitere Vermietbarkeit zu sichern.

Dabei kommt es insbesondere in Stadtquartieren mit überwiegendem Altbaubestand darauf an, nachteilige Folgen für die Sozialstruktur zu vermeiden. Einerseits muß verhindert werden, daß der Altbaubestand nicht in Substandard absinkt, was Stadtfluchtbewegungen der einkommensstärkeren Bevölkerung zur Folge hätte; andererseits muß vermieden werden, daß durch Luxusmodernisierung einkommensschwächere Bevölkerungsschichten aus ihren angestammten Quartieren vertrieben werden. Notwendig ist daher eine gezielte, zunächst schwerpunktmäßig auszurichtende Förderung zur Erhaltung des vorhandenen Altwohnungsbestandes oder dessen Wiederherstellung mit einem zukunftssicheren Wohnstandard.

4.2.1 Modernisierungsförderung 1986

Im Jahr 1985 hat das Land rd. 218,5 Mio DM Verpflichtungsermächtigungen für Modernisierungszwecke bereitgestellt. Die Bundesregierung hat seit 1982 keinen eigenen Beitrag zur Fortführung der Modernisierungsförderung geleistet. Lediglich für den Bergarbeiterwohnungsbau, der aus Mitteln des Bundestreuhandvermögens (Kohleabgabe) gefördert wird, stehen seit 1984 Modernisierungsmittel zur Verfügung.

Die Landesregierung von Nordrhein-Westfalen setzt seitdem die Modernisierungsförderung ausschließlich mit Landesmitteln fort. Im Jahre 1986 stehen unverändert 218,5 Mio. DM zur Verfügung.

Seit 1985 erfolgt die Förderung durch mietneutrale Kostenzuschüsse; mietsteigernde Aufwendungszuschüsse entsprechen nicht mehr den Einkommensverhältnissen und der Vermietbarkeit.

1986 wird das System der Förderungsfinanzierung durch Kostenzuschüsse vereinheitlicht. Es wird nur noch einheitliche Kostenzuschüsse geben, die im Regelfalle in einem Betrag zur Auszahlung gelangen.

Die bisherige, nach der Intensität der Modernisierung gestufte Förderung mit unterschiedlichen Förderungssätzen wird vereinheitlicht bei gleichzeitiger Ausschaltung von Mitnehmereffekten. Die Eckwerte der Modernisierungsförderung ab 1986 werden sein

- Einheitlicher Fördersatz,
- Begrenzung der Mieterhöhung nach Modernisierung auf einen tragbaren Betrag,
- Einführung einer generellen Mietobergrenze nach Modernisierung - auch im freifinanzierten Bestand.

Die neue Modernisierungskonzeption wird zu neugefaßten Modernisierungsrichtlinien des Jahres 1986 führen.

4.2.2 Rechtliche Maßnahmen

Der Erhaltung und Sicherung preiswerten Wohnraums dienen auch entsprechende Rechtsvorschriften. Sie wurden überwiegend in der letzten Legislaturperiode erlassen. Ihre Wirkungen werden laufend beobachtet. Es ist vorgesehen, dem Landtag bis Ende 1986 entsprechende Erfahrungsberichte vorzulegen.

4.2.2.1 Gesetz zur Erhaltung und Pflege von Wohnraum für das Land Nordrhein-Westfalen - Wohnungsgesetz -

Das neue Gesetz trat am 1.12.1984 in Kraft und ersetzt das veraltete Wohnungsgesetz von 1918.

Ziel des neuen Wohnungsgesetzes ist es, den vorhandenen, vor allem preisgünstigen Wohnungsbestand wirksamer als bisher zu schützen.

In Nordrhein-Westfalen gibt es derzeit rd. 7,1 Mio Wohnungen, davon sind etwa 2,3 Mio Altbauwohnungen.

Das neue Wohnungsgesetz eröffnet den Gemeinden bessere Möglichkeiten, den Verfall von erhaltenswertem Wohnraum aufgrund mangelnder Instandhaltung sowie Wohnungsmissstände zu verhindern und die Zweckentfremdung von Wohnraum, insbesondere auch das Leerstehen, soweit wie möglich zu beschränken.

Folgende Maßnahmen sind wesentlich:

- Werden notwendige Instandhaltungsarbeiten unterlassen, und wird dadurch der Gebrauch der Wohnung zu Wohnzwecken erheblich beeinträchtigt, so kann die Gemeinde anordnen, daß die unterbliebenen Arbeiten nachgeholt werden. Solche Gebrauchsbeeinträchtigungen liegen z.B. vor, wenn die Wohnungen keinen ausreichenden Schutz gegen Witterungseinflüsse oder gegen Feuchtigkeit bieten, wenn Heizungsanlagen oder Bäder nicht ordnungsgemäß benutzt werden können.

- Der Verfügungsberechtigte kann veranlaßt werden, bestimmte Mindestanforderungen an erträgliche Wohnverhältnisse zu erfüllen. Dazu gehören z.B. geeignete Koch- und Heizungsmöglichkeiten sowie genügende Wasserversorgung und Toiletteneinrichtungen.
- Stehen technisch-konstruktive Gründe unter Berücksichtigung wirtschaftlicher Gesichtspunkte einer Instandsetzung oder der Erfüllung von Mindestanforderungen entgegen, kann die Wohnung für unbewohnbar erklärt werden. Eine solche Unbewohnbarkeitserklärung darf jedoch erst ergehen, wenn angemessener Ersatzwohnraum zur Verfügung steht. Nach der Unbewohnbarkeitserklärung verbleibt dem Eigentümer die Möglichkeit, das Objekt im Rahmen des planungsrechtlich und bauordnungrechtlich Zulässigen in anderer Weise zu nutzen.
- Wohnnutzungsgebot bei zweckfremder Nutzung und bei Leerstehen.
- Räumungsgebot bei zweckfremder Nutzung.
- Wiederherstellungsgebot (z.B. bei Zweckentfremdung durch bauliche Veränderung).

4.2.2.2

Zweckentfremdungsverordnung

Die Zweckentfremdungsverordnung besteht in NRW seit 1972. Die Neufassung der Verordnung vom 4. Mai 1981 ist am 14. Mai 1981 in Kraft getreten (vgl. GV.NW. 1981 S. 232) und hat den Geltungsbereich der Verordnung erweitert.

Die auf bundesrechtlicher Ermächtigungsgrundlage (Artikel 6 § 1 Mietrechtsverbesserungsgesetz) beruhende Verordnung bestimmt die Gemeinden in denen nicht preisgebundener Wohnraum nur mit Genehmigung anderen als Wohnzwecken zugeführt werden darf. Wohnraum wird im wesentlichen zweckentfremdet durch Umwandlung in Geschäftsraum, Abriß oder vermeidbaren Leerstand. Das grundsätz-

liche Zweckentfremdungsverbot dient dem Bestandsschutz von Wohnraum mit dem Ziel einer ausreichenden Versorgung der Bevölkerung mit Wohnraum zu angemessenen Bedingungen.

4.2.2.3

Verordnung über Gebiete mit erhöhtem Wohnungsbedarf vom 24.6.1980 i.d.F. vom 27.10.1981

Ziel der Verordnung ist es, den Bestand der öffentlich geförderten Mietwohnungen in unterversorgten Gebieten im Interesse der Berechtigten langfristig auch dann zu sichern, wenn die öffentlichen Mittel vorzeitig zurückgezahlt werden.

Durch die Verordnung vom 24.6.1980 hat die Landesregierung die Ballungskerne, die Solitären Verdichtungsgebiete Bielefeld und Münster sowie einzelne Gemeinden in den Ballungsrandzonen und im ländlichen Raum zu Gebieten mit erhöhtem Wohnungsbedarf bestimmt.

4.2.3 Wohneigentumssicherungshilfe

In Nordrhein-Westfalen sind im Rahmen des sozialen Wohnungsbaues seit dem Kriege bis Ende 1983 rund 960.000 Wohnungen in Eigenheimen und Eigentumswohnungen direkt staatlich gefördert worden. Die weitaus meisten Eigentümer dieser Familienheime haben zur Finanzierung ihres Hauses erhebliche Einschränkungen auf sich genommen, sind aber schließlich mit den damit verbundenen Belastungen fertig geworden.

In den letzten Jahren, in denen hohe Baufinanzierungszinsen mit stagnierenden Einkommen zusammentreffen, ist jedoch eine besorgniserregende Zunahme von Zwangsversteigerungen bei mit staatlichen Mitteln gefördertem Wohneigentum zu verzeichnen.

Nordrhein-Westfalen hat bereits im Sommer 1983 durch eine Gesetzesinitiative im Bundesrat versucht, eine bundesweite Regelung herbeizuführen, um die in Notlage geratenen Familien vor dem Verlust ihrer staatlich geförderten Eigenheime durch Zwangsversteigerung zu bewahren. Die nordrhein-westfälische Gesetzesinitiative ist im Bundesrat von der Mehrheit der Länder abgelehnt worden.

Beginnend ab 1984 hat deshalb das Land aus eigenen Mitteln ein Volumen von jährlich 10 Mio. DM im Landeshaushalt zur Verfügung gestellt, das für Zwecke der Wohnungseigentumssicherungshilfe eingesetzt wird. Die im Jahr 1984 konzipierte "Wohneigentumssicherungshilfe zur Erhaltung von mit öffentlichen oder nicht öffentlichen Mitteln geförderten Familienheimen oder eigengenutzten Eigentumswohnungen kinderreicher Familien in besonderen Notlagen" ist im Jahr 1985 fortgeführt worden.

Dabei wurde der betroffene Personenkreis von Familien mit drei Kindern auf Familien mit zwei Kindern erweitert.

Die Hilfe wird in Form von günstigen Darlehen unter folgenden Voraussetzungen gewährt.

- Es muß sich um ein mit öffentlichen oder nicht öffentlichen Wohnungsmitteln gefördertes Familienheim oder eine eigengenutzte Eigentumswohnung handeln.
- Die Hilfe kann Familien gewährt werden, die zwei und mehr Kinder haben oder die ein schwerbehindertes Familienmitglied (Minderung der Erwerbsfähigkeit um 80 %) in ihrem Haushalt haben.
- Das Familieneinkommen muß innerhalb der Einkommensgrenze des sozialen Wohnungsbaues (§ 25 des Zweiten Wohnungsbaugesetzes) liegen.
- Die Hilfe darf nur gewährt werden, wenn ohne sie das Eigentum nicht erhalten werden könnte.
- sie kann nur dann gewährt werden, wenn sie auch einen dauerhaften Sanierungserfolg verspricht.

Nach Auswertung der in den Jahren 1984 und 1985 gewonnenen Erkenntnisse wird im Frühjahr dem Landtag berichtet werden.

4.3 Wohnungsneubauförderung

4.3.1 Wohnungsneubauförderung 1984 und 1985

Das Ergebnis der Wohnungsbauförderung 1984 und das Wohnungsbauprogramm 1985 ergeben sich aus der nachfolgenden Übersicht.

Wohnungsart	Ergebnis 1984	Programm 1985
<u>Landesprogramm</u>		
1. Mietwohnungen		
1.1 Allgemeiner Neubau	3 538	2 950
1.21 Allg. Um- und Ausbau	1 065	1 600
1.22 Ruhrbauprogramm	1 177	-
1.3 Altenwohnungen	1 886	1 850
1.4 Studentenwohnungen	597	600
Zwischensumme 1	8 263	7 000
<u>2. Eigentumsmaßnahmen</u>		
2.1 Modell A	1 917	2 000
2.2 Modell B	2 019	4 000
2.3 Modell C /Land	2 254	2 200
Zwischensumme 2	6 190	3 100
Summe 1 und 2	14 453	15 200
<u>3. Sonstige Maßnahmen</u>		
3.1 Wohnheimplätze	3 023	2 280 +
3.2 Erwerb vorh. Wohnungen	358	400
3.3 Räumungsbetroffene	14	170
3.4 Landesbedienstete	209	250
Zwischensumme	3 604	3 100
Landesprogramm insg.	18 057	18 300
<u>Bundesprogramme</u>		
4. Modell C /Bund	8 074	3 190
5. Bundestreuhandvermögen (Bergarbeiter)	1 367	1 000
6. Räumungsbetroffene	26	80
Bundesprogramme insg.	9 467	4 270
Summe aller Programme	27 524	22 570

+ darin enthalten 430 Pflegeplätze in Altenkrankenheimen und Pflegeabteilungen in Altenheimen, die aus Wohnungsbaumitteln gefördert werden; für 1985 nicht mehr vorgesehen.

4.3.2 Wohnungsbauförderung 1986

Finanzstruktur und Rahmenbedingungen

Der Haushaltsentwurf 1986 sieht keine Zuschüsse des Landes mehr an die Wohnungsbauförderungsanstalt für die Wohnungsneubauförderung vor. Die Wohnungsbauförderung muß daher ausschließlich finanziert werden aus

- den Einnahmen der Wohnungsbauförderungsanstalt (Landeswohnungsbauvermögen), soweit sie nicht für die Finanzierung früherer Wohnungsbauprogramme benötigt werden,
- den Bundeszuweisungen,
- den Einnahmen aus der Fehlbelegerabgabe.

Insgesamt ist aus Landesmitteln ein Verpflichtungsrahmen von rd. 800 Mio. DM und aus Bundesmitteln von rd. 261 Mio. DM vorgesehen. Hierzu kommen Mittel des Bundestreuhandvermögens für den Bergarbeiterwohnungsbau sowie Mittel für Räumungsbetroffene und Landesbedienstete.

Wird diese Haushaltsstruktur beibehalten, dann werden auch in den folgenden Jahren Landesmittel etwa in diesem Umfang verfügbar sein. Das gilt nicht für die Bundesmittel: Der Bund hat seine Mittel für 1986 bereits um rd. 120 Mio. DM gegenüber 1985 gekürzt; er sieht in seiner Finanzplanung eine radikale weitere Kürzung der Mittel für den sozialen Wohnungsbau vor, und zwar von rd. 983 Mio. DM 1986 auf 540 Mio. DM stufenweise bis 1989. Dies, obwohl gleichzeitig das Ziel einer Eigentumsquote von 50 % verkündet wird.

Auf der Grundlage der oben erläuterten Finanzstruktur wird es möglich sein, im Programmjahr 1986 rd. 15.000 Wohnungseinheiten zu fördern.

Grundstücks- und Baupreise haben sich regional unterschiedlich entwickelt, vielfach wird jedoch ein Stagnieren der Preise beobachtet. Bei Schlußabrechnung geförderter Objekte kam es in zahlreichen Fällen zu Unterschreitungen der veranschlagten Gesamtkosten.

Die Nachfrage nach Förderungsmitteln bei den Bewilligungsbehörden ist unverändert groß. Dies gilt auch für Mietwohnungen und selbst in solchen Bereichen, in denen bereits über leerstehende öffentlich geförderte Wohnungen berichtet wird. Das mag seine Ursache u.a. darin haben, daß der Leerstand darauf zurückzuführen ist, daß die Wohnungen oft nicht die richtige Größe haben oder architektonische und städtebauliche Mängel aufweisen.

Die nachfolgende Übersicht gibt Aufschluß über die Zahl der Wohnungen, für die in den einzelnen Eigentumsförderungsmodellen A, B und C am 31.08.1985 Anträge vorlagen, für die im laufenden Wohnungsprogramm 1985 keine Mittel mehr zur Verfügung standen.

Antragseingang
bis 31.08.1985

Modell A	619
Modell B	1.726
Modell C	1.800

Eine Ermittlung der bei den Bewilligungsbehörden vorliegenden Anträge für Mietwohnungen und Altenwohnungen ist zum 31.08.1985 erfolgt. Danach lagen bei

...

den Bewilligungsbehörden Anträge für rd. 12.700 Mietwohnungen und 3.950 Altenwohnungen vor, für die keine Mittel verfügbar waren.

Die Bewilligungsbehörden sind per 31.01.1986 aufgefordert worden, einen aktualisierten Antragsstand zu melden (vgl. 4.3.4).

Besonders hoch ist der Antragsüberhang für Altenheime und Behindertenwohnheime, für die 1985 keine Mittel zugeteilt werden konnten. Per 10.11.1985 handelt es sich um einen Mittelbedarf in Höhe von rd. 215 Mio. DM. Selbst wenn für Wohnheime ein Förderungsbetrag zur Verfügung gestellt würde, der dem hohen Betrag des Jahres 1985 von rd. 105 Mio. DM entspräche, wären die Kontingente der Jahre 1986 und 1987 voll notwendig, um den bis Herbst 1985 eingegangenen Antragsüberhang abzudecken. Zur Zeit eingehende Anträge könnten selbst bei dringenden Maßnahmen frühestens 1988 Berücksichtigung finden.

Es ist beabsichtigt, in Kürze mit den kommunalen Spitzenverbänden und den Spitzenverbänden der freien Wohnfahrtspflege ein Gespräch über die Bedarfssituation bei Wohnheimen zu führen.

4.3.3 Förderungsbedingungen 1986

Mietwohnungen und Altenwohnungen

Ab 1986 ist für die Förderung von Miet- und Altenwohnungen der Einsatz von Aufwendungszuschüssen nicht mehr vorgesehen. Diese Entscheidung beruht auf zwei Gründen:

- a) Die Bewilligung von Aufwendungszuschüssen höhlt das Landeswohnungsbauvermögen aus, da keinerlei Rückflüsse zu erwarten sind.
- b) Degressiv gestaffelte Aufwendungszuschüsse sind gleichbedeutend mit einem vorprogrammierten Mietanstieg, der allenfalls durch Nachsubventionierungen ausgeglichen werden kann. Zwar können öffentliche Baudarlehen für Mietwohnungen mit einer Zinsregelung gewährt werden, die künftige Mietanhebungen ermöglicht. Diese Regelung bietet bessere Steuerungsmöglichkeiten, da auf Zinsanhebungen verzichtet werden kann, wenn der Mietanstieg sozial nicht vertretbar ist.

Bei der Ermittlung der Förderungssätze für die öffentlichen Baudarlehen ist der Wegfall der Aufwendungszuschüsse zu berücksichtigen. Zu berücksichtigen ist weiterhin die aktuelle Situation der Gesamtkostenentwicklung und die Zinsentwicklung am Kapitalmarkt.

Eine wichtige Neuregelung ist mit Wirkung vom 17.07.1985 in das II. WoBauG eingefügt worden:

Gemäß § 51 Satz 2 II. WoBauG kann die Bewilligung mit der Auflage verbunden werden, daß Gesamtkostenverteuerungen nach Bewilligung in spätere Wirtschaftlichkeitsberechnungen nicht eingesetzt werden dürfen. Diese Regelung wird in die Wohnungsbauförderungsbestimmungen übernommen werden, da sich dadurch bisherige rechtlich schwierige Regelungen ersetzen und Mieterhöhungen nach Bewilligung wegen Baukostenverteuerungen noch sicherer vermeiden lassen.

Miet- und Altenwohnungen sollen ab 1986 nur noch für solche Bauherren gefördert werden, die sich ausdrücklich verpflichten, die Wohnungen nicht zu veräußern. Für den Fall, daß der Eigentümer sich wegen wirtschaftlicher Schwierigkeiten von geförderten Wohnungen trennen muß, werden z.Z. Möglichkeiten einer Übernahmeregelung im Interesse des Landes unter rechtlichen und Praktikabilitätsgesichtspunkten geprüft.

Eigentumsmaßnahmen

Aufgrund der geänderten Finanzstruktur werden 1986 verglichen mit 1985 geringere Mittel zur Verfügung stehen. Bei dem hohen Antragseingang für Eigentumsmaßnahmen ist damit zu rechnen, daß die verfügbaren Mittel bei weitem nicht ausreichend sein werden, allen gestellten Anträgen zu entsprechen. Dies und die wesentliche Erhöhung der Einkommensgrenze nach § 25 II. WoBauG machen eine Überprüfung der Förderungsstruktur von Eigentumsmaßnahmen notwendig. Für das Programmjahr 1986 soll von folgenden Modellen ausgegangen werden:

Modell A 1

Familien mit 3 und mehr Kindern, soweit das Einkommen die Grenze nach § 25 II. WoBauG um mindestens 15 % unterschreitet.

Modell A 2

Familien mit 3 und mehr Kindern, soweit das Einkommen die Grenze nach § 25 II. WoBauG nicht um mehr als 5 % überschreitet.

Modell B 1

Familien mit einem Einkommen, das die Grenze nach § 25 II. WoBauG um mindestens 15 % unterschreitet, wenn zum Haushalt gehören

- 2 Kinder unter 18 Jahren
- 1 Kind unter 18 Jahren und eine schwerbehinderte Person mit einer Erwerbsminderung ab 80 % oder
- eine schwerbehinderte Person mit einer Erwerbsminderung von 100 %.

Modell B 2

Familien, zu deren Haushalt Personen gehören, wie sie im Modell B 1 aufgeführt sind, deren Einkommen die Grenze nach § 25 II. WoBauG um nicht mehr als 5 % überschreitet.

Modell B 3

Familien mit 3 und mehr Kindern, deren Einkommen die Grenze nach § 25 II. WoBauG um nicht mehr als 20 % überschreitet.

Modell C 1

Familien, deren Einkommen die Grenze nach § 25 II. WoBauG nicht um mehr als 5 % überschreitet. Begünstigt sind außerdem Familien, deren Einkommen die Grenze nach § 25 II.

WoBauG um bis zu 40 % überschreitet, wenn zu ihrem Haushalt mindestens 2 Kinder unter 18 Jahren gehören. Schließlich sollen begünstigt sein, alleinstehende Schwerbehinderte für den Erwerb einer Eigentumswohnung, wenn die Erwerbsminderung mindestens 80 % beträgt und die Einkommensgrenze nach § 25 II. WoBauG nicht um mehr als 40 % überschritten wird.

Modell C 2

Alle sonstigen Begünstigten nach § 88 a Abs. 1 Buchst. b) II. WoBauG, also solche Begünstigte, deren Einkommen die Grenze nach § 25 II. WoBauG um bis zu 40 % überschreitet.

Im Modell A sollen ab 1986 die bisher gewährten Aufwendungszuschüsse durch Aufwendungsdarlehen ersetzt werden, wobei gleichzeitig die Laufzeit von 12 auf 15 Jahre verlängert wird. Damit soll einerseits eine Aushöhlung des Landeswohnungsbauvermögens vermieden werden. Andererseits ist für die Antragsteller diese Lösung ebenfalls hinnehmbar, weil durch die Verlängerung der Laufzeit von 12 auf 15 Jahre ein höherer Gesamtbetrag ausgezahlt wird. Die Aufwendungsdarlehen sind für 16 Jahre zins- und tilgungsfrei. Wenn sich nach Ablauf dieser Zeit aus wirtschaftlichen Gründen eine entsprechende Notwendigkeit ergeben sollte, kann auf Zinsen und Tilgung ganz oder teilweise verzichtet werden.

Die vorgesehene stärkere Strukturierung der Förderungsmodelle nach sozialen Kriterien und unterschiedlichem Einkommen machen Korrekturen bei der Höhe der Subventionen gegenüber 1985 unverzichtbar. Weiteres Ziel ist es, durch Kürzungen in vertretbarem Rahmen mehr Antragstellern die Möglichkeit zu eröffnen, in den Genuß der Förderung zu kommen. Eine Kürzung ist nicht vorgesehen für solche kinderreichen Familien, deren Einkommen die Einkommensgrenze der alten Fassung des § 25 II. WoBauG nicht überschritten hätte.

4.3.4 Vorbereitendes Verfahren für das Programm 1986

Die Bewilligungsbehörden sind aufgefordert worden, den Regierungspräsidenten bis zum 10.02.1986 zu berichten über die bis zum 31.01.1986 eingegangenen Anträge, und zwar für Miet- und Genossenschaftswohnungen, Altenwohnungen, Miet-Einfamilienhäuser für kinderreiche Familien sowie für sämtliche Eigentumsmaßnahmen.

Für Miet-, Genossenschafts- und Altenwohnungen haben die Bewilligungsbehörden die von ihnen selbst gewünschte Reihenfolge für die Förderung festzulegen. Außerdem haben die Bewilligungsbehörden mitzuteilen, zu welcher der für die Förderung 1985 maßgeblichen Rangstufen das Bauvorhaben gehört.

Die eingegangenen Anträge zur Förderung von Eigentumsmaßnahmen haben die Bewilligungsbehörden darauf zu überprüfen, wie sie sich auf die oben dargestellten neuen Förderungsmodelle für das Jahr 1986 aufteilen.

Die Regierungspräsidenten haben bis zum 14.02.1986 dem Ministerium die Berichte der Bewilligungsbehörden zuzuleiten. Über das Ergebnis wird dem Landtag im Verlaufe der Beratungen über den Haushalt 1986 berichtet, anschließend kann das genaue Wohnungsbauprogramm 1986 aufgestellt werden.

4.3.5 Kostengünstiges und nutzerfreundliches Bauen

Die Sonderprogramme des kostengünstigen und nutzerfreundlichen Bauens 1982 und 1983 haben es ermöglicht, 1984 erstmals die Höchstdurchschnittsmieten um 0,50 DM je qm Wohnfläche zu senken. Im Einfamilienhausbau konnten wieder auch schwächere Einkommensschichten erreicht und damit dem Baumarkt zusätzliche Impulse gegeben werden.

Die Auswertung und Dokumentation beider Förderjahrgänge liegt nunmehr vor und bestätigt die in den Kurzinformationen 4/1983 und 4/1984 auf der Basis der Förderungsanträge enthaltenen Fakten. Sie zeigt im übrigen einen hohen Wohnwert und die Zufriedenheit von Mietern und Eigentümern auf.

Die positiven Auswirkungen des kostengünstigen Bauens müssen sich langfristig feststellen lassen. Aus diesem Grunde werden Wohnwert und Wirtschaftlichkeit untersucht werden.

4.3.6 Städtebauliche Belange

Öffentlich geförderter Wohnungsbau soll städtebaulich vorbildlich sein.

Das Einfügen in die Umgebung, möglichst viel wohnungsnaher Grün- und Freiräume, hochwertige Architektur und ein menschlicher Maßstab für Bauhöhe und Baumassen sind dabei zentrale Kriterien.

5. Bauaufsicht, Bautechnik

Ausgangslage

Bauen setzt ein funktionsfähiges Vorschriften- und Regelwerk voraus. Im Vordergrund stehen der Schutz der Nutzer und der Allgemeinheit (Gefahrenabwehr) sowie der Umweltschutz. Das in Jahrzehnten gewachsene Baurecht hat sich im Kern bewährt. Das Sicherheitsbedürfnis der Gesellschaft, der Stand der Technik, der bauliche Gestaltungswille sowie die Bereitschaft zum Umweltschutz bestimmen u. a. die Regelungsdichte des Baurechts. Baufreiheit ist vor allem aus Gründen der Gefahrenabwehr, des Städtebaus sowie des Nachbarschutzes durch Baurecht "geordnete" Freiheit.

Ziele

Ob Vorschriften noch erforderlich sind oder ergänzt werden müssen, und welche Möglichkeiten zur Verfahrenserleichterung bestehen, ist regelmäßig zu überprüfen. Als Ergebnis dieser Überprüfung ist im Sommer 1984 eine neue Landesbauordnung verabschiedet worden. Sie ist am 1. Januar 1985 in Kraft getreten und hat folgende Hauptziele erreicht:

- Erleichterungen bei den materiellen Anforderungen unter Wahrung der Interessen der Allgemeinheit und des Schutzes des Einzelnen,
- Vereinfachung und Beschleunigung des bauaufsichtlichen Verfahrens, insbesondere des Baugenehmigungsverfahrens,
- Übertragung von mehr Verantwortung auf die am Bau Beteiligten,
- Vereinfachung und Übersichtlichkeit des Gesetzes selbst.

Bei der Anwendung des Baurechts und des sogenannten Bau-nebenrechts kann es zu Zielkonflikten kommen vor allem zwischen Ökologie, Sicherheit und Entbürokratisierung. Ziel insbesondere des Baugenehmigungsverfahrens ist es, einen

Ausgleich aller privaten und öffentlichen Belange sicherzustellen. Dabei haben Umweltbelange einen besonderen Rang.

Aufgaben

Aufgabe der Bauaufsicht ist es, darüber zu wachen, daß sich das Baugeschehen des Landes nach den dafür geltenden Rechtsvorschriften sowie den auf Grund dieser Vorschriften ergangenen Anordnungen vollzieht. Die Hauptgrundlagen sind das Bauplanungsrecht des Bundes und das Bauordnungsrecht des Landes.

Die Bauaufsichtsbehörden werden dabei insbesondere tätig bei der Baugenehmigung und bei der Überwachung der Bau-durchführung.

Die Baugenehmigung stellt fest, daß dem beantragten Bauvorhaben öffentlich-rechtliche Vorschriften nicht entgegenstehen.

Gelten die planungsrechtlichen und die bauordnungsrechtlichen Vorschriften des BBauG und der LBO einschließlich der auf diese Gesetze gestützten Verordnungen gemeinhin als das eigentliche "Baurecht", so werden die in anderen Vorschriften enthaltenen, das Bauen betreffenden Vorschriften als "Baunebenrecht" bezeichnet.

Regelmäßig ist im Genehmigungsverfahren die planungsrechtliche Zulässigkeit des Vorhabens nach den Vorschriften des Bundesbaugesetzes und der Baunutzungsverordnung des Bundes sowie nach den auf diesen Grundlagen erstellten Bebauungsplänen der Gemeinden zu prüfen. In vielen Fällen sind auch weitere Gesetze und Verordnungen zu beachten, für deren Vollzug andere Behörden und Stellen als die Bauaufsichtsämter zuständig sind.

Häufig ist die Erteilung einer Baugenehmigung davon abhängig, daß zuvor eine Genehmigung nach anderen Rechtsvorschriften erteilt wurde. Schließlich gibt es bauliche Anlagen, bei denen die Genehmigung nach den Vorschriften anderer Gesetze, z. B. des Bundes-Immissionsschutzgesetzes oder der Gewerbeordnung, erfolgt; in diesen Verfahren ist die Bauaufsichtsbehörde eine beteiligte Stelle.

Die zukünftigen Hauptaufgaben liegen in folgenden Bereichen:

- 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).

5.1 Bauvorlageberechtigung

Die neue Landesbauordnung sieht gegenüber dem alten Recht eine weitergehende Begrenzung des Personenkreises vor, der Bauvorlagen für die Errichtung oder Änderung von Gebäuden durch Unterschrift anerkennen darf ("bauvorlageberechtigte Entwurfsverfasser"). Danach sollen nur noch Architekten "uneingeschränkt" bauvorlageberechtigt sein, Bauingenieure nur noch "eingeschränkt" für Ingenieurbauten.

Der Wunsch nach längeren Übergangsfristen für das Inkrafttreten der neuen Regelung der Bauvorlageberechtigung führte zu einer 1. Änderung der Landesbauordnung vom 18. Dezember 1984,

mit der das Inkrafttreten des § 65 Abs. 3 auf den 1. Januar 1990 verschoben wurde. Gleichzeitig wurde das Außerkrafttreten des bisherigen § 83a Abs. 3 BauO NW 1970 bis zu diesem Zeitpunkt ausgesetzt.

Im Zusammenhang mit dieser Gesetzesänderung hat die Landesregierung eine Kommission eingesetzt, die insbesondere Vorschläge erarbeiten soll, wie von der Neuregelung des Bauvorlagerechts betroffene Personen bis zum 1. Januar 1990 die Voraussetzungen für die Erlangung der Bauvorlageberechtigung erfüllen können.

Die Kommission hat bisher einen Zwischenbericht vorgelegt, der dem 9. Landtag Anfang Mai 1985 zugeleitet worden ist. In ihm schlägt sie u. a. eine Zusatzausbildung für Bauingenieure und Innenarchitekten vor, die die Bauvorlageberechtigung erlangen möchten. Der Minister für Wissenschaft und Forschung hat hierzu von den Hochschulen und Fachhochschulen des Landes Stellungnahmen angefordert, die z. Zt. ausgewertet werden. Danach wird die Kommission ihren endgültigen Bericht vorlegen. Über die Vorschläge wird alsdann von Landesregierung und Landtag zu entscheiden sein.

5.2 Rechts- und Verwaltungsvorschriften

Die neue Landesbauordnung macht es erforderlich, bestehende Rechts- und Verwaltungsvorschriften an das neue Gesetz anzupassen. Diese Neufassung dient der materiellen Verbesserung und faßt verstreute Verordnungen und Vorschriften zusammen.

Bis Ende 1985 sind veröffentlicht

- die Verordnung über bautechnische Prüfungen (BauPrüfVO) vom 6. Dezember 1984; sie faßt 6 bisher selbständige Verordnungen zusammen,

- Verwaltungsvorschriften zur Landesbauordnung (VV BauO NW) vom 29. November 1984; sie treten an die Stelle von bisher 39 "selbständigen" Runderlassen,
- eine Neufassung der Tarifstelle 2 (baurechtliche Angelegenheiten) der Allgemeinen Verwaltungsgebührenordnung,
- eine Ergänzung der Verwaltungsvorschriften zur Landesbauordnung, insbesondere zum Verfahren des Nachweises einer ausreichenden Berufshaftpflichtversicherung für Entwurfsverfasser (§ 65 Abs. 5 BauO NW),
- Verwaltungsvorschriften zur BauPrüfVO; 3 bisherige Runderlasse werden aufgehoben.

In Vorbereitung ist eine Hochhausverordnung. Sie ist erforderlich geworden, weil die besonderen Anforderungen an Hochhäuser in der Landesbauordnung nicht mehr enthalten sind. Die Hochhausverordnung wird dem Landtag bis Ostern 1986 vorgelegt.

Auf der Grundlage der alten Landesbauordnung sind zur Zeit noch acht sogenannte Sonderbauverordnungen in Kraft, nämlich

- Feuerungsverordnung,
- Geschäftshausverordnung,
- Versammlungsstättenverordnung,
- Garagenverordnung,
- Krankenhausverordnung,
- Verordnung über elektrische Anlagen
- Gaststättenbauverordnung
- Camping- und Wochenendplatzverordnung.

Hinsichtlich der Krankenhausverordnung und der Verordnung über elektrische Anlagen wird zur Zeit kein Anpassungsbedarf gesehen. Das Gleiche gilt für die Gaststättenbauverordnung und die Camping- und Wochenendplatzverordnung; diese erst in den Jahren 1982 und 1983 erlassenen Verordnungen berücksichtigen bereits weitgehend den durch die neue Bauordnung erreichten Rechtszustand.

Bei den übrigen Sonderbauverordnungen besteht Änderungsbedarf. Da die Änderungen möglichst weitgehend zwischen den Ländern abgestimmt werden sollten, erarbeitet die Arbeitsgemeinschaft der für das Bau-, Wohnungs- und

Siedlungswesen zuständigen Minister und Senatoren der Länder (ARGEBAU) hierfür Muster-Sonderbauverordnungen. Das Land NRW drängt dabei auf den beschleunigten Abschluß der Arbeiten.

Nach Vorlage der Muster für Geschäftshaus-, Garagen- und Versammlungsstättenverordnung wird geprüft, in welcher Form diese - harmonisiert -, d. h., ganz oder teilweise zusammengefaßt, in Nordrhein-Westfalen eingeführt werden. Ziel ist es, Überschneidungen und Doppelregelungen möglichst zu vermeiden. Dazu wird bei der Einführung zum Haushalt 1987 berichtet.

Die Feuerungsverordnung des Landes wird auf der Grundlage der Muster-Feuerungsverordnung voraussichtlich bis zum 30. Juni 1987 erlassen.

5.3 Weitere Maßnahmen zur Fortentwicklung des Baurechts

5.3.1 Vereinfachung des Baunebenrechts

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

Eine möglichst weitgehende Bereinigung des Baunebenrechts hat auch der Landtag im Zusammenhang mit der Verabschiedung der Landesbauordnung gefordert. Hierzu wurde dem Ausschuß für Städtebau und Wohnungswesen am 13. März 1985 mündlich berichtet. Ein ergänzender schriftlicher Bericht wird dem Ausschuß nach der Osterpause 1986 gegeben.

Das Hauptproblem liegt darin, daß der größte Teil des Baunebenrechts Bundesrecht ist bzw. Bundesrecht ausführt.

Die ARGEBAU hat dem Bundesbauminister bereits wichtige Teil-Vorschläge - allein zu rd. 40 Gesetzen und Verordnungen insgesamt 83 Vereinfachungsanregungen - zur Durchforstung des Baunebenrechts gemacht. Die ARGEBAU hat diese Vorschläge im Rahmen einer Stellungnahme an den BMBau zu Empfehlungen der Normenkonferenz vom November 1984 erneuert und bekräftigt. Die Beratung dieser Vorschläge mit dem BMBau steht noch aus. Es wird erwartet, daß die Beratung in Kürze beginnt.

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

Zugleich wird sorgfältig darauf geachtet, daß nicht in Rechtssetzungsverfahren neues "Baunebenrecht" geschaffen wird, das nicht im öffentlichen Interesse unabweisbar ist.

5.3.2 Umsetzung der EG-Niederlassungsrichtlinie

Am 10. Juni 1985 ist die EG-Richtlinie "für die gegenseitige Anerkennung der Diplome, Prüfungszeugnisse und sonstigen Befähigungsnachweise auf dem Gebiet der Architektur und für Maßnahmen zur Erleichterung der tatsächlichen Ausübung des Niederlassungsrechts und des Rechts auf freien Dienstleistungsverkehr" erschienen (Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften vom 21.08.1985). Sie sieht u. a. eine Prüfung der Anerkennungsvoraussetzungen durch die Architektenkammern vor. Zur Umsetzung der EG-Richtlinie sind Ergänzungen des Architektenrechts des Landes erforderlich. Die Richtlinie setzt für die erforderlichen Maßnahmen eine Frist von 24 Monaten.

Es ist sinnvoll, die EG-Richtlinie bundeseinheitlich umzusetzen. Deshalb ist zuvor eine Abstimmung in der ARGEBAU erforderlich.

5.4 Bautechnik

Wie auf anderen Gebieten der Technik vollzieht sich auch im Bereich der Bautechnik ständiger Wandel. Der Staat muß die Entwicklungen laufend beobachten, damit er seine Aufgabe der Gefahrenabwehr erfüllen kann; ferner muß er für seine eigenen Aufgaben im Bereich des Bauens den neuesten Stand der Technik kennen und unter ökonomischen, sozialen und ökologischen Kriterien bewerten können.

In diesem Zusammenhang ist staatliche Bauforschung notwendig, die vor allem den folgenden Zwecken dient:

- Kontrolle, ob die vorhandenen Bestimmungen noch richtig bzw. ausreichend sind.
- Kritische Mitwirkung bei der Prüfung und Zulassung neuer Baustoffe, Bauarten und Bauteile.

Die Ergebnisse der Bauforschung sollen sich in anwendungsorientierten bautechnischen Bestimmungen niederschlagen, die zugleich einen Beitrag zur vorbeugenden Schadensbekämpfung leisten.

Beispielhaft sind die Bereiche Betonbauten, Brückenbau und ökologisches Bauen hervorzuheben, in denen gegenwärtig ein besonderer Forschungsbedarf besteht.

Infolge des Umfanges von Schäden aus verstärkter Umweltbelastung an Bauten aus Beton, insbesondere auch an den unter Denkmalschutz stehenden Bauten, haben, aufbauend auf Schadensanalysen, Sanierungsmaßnahmen bzw. Maßnahmen zur Substanzerhaltung neuerdings hohen Stellenwert für einschlägige Forschungs- und Entwicklungsarbeiten erhalten; hierzu zählen sowohl Arbeiten auf dem Gebiete der zerstörungsfreien Werkstoffprüfung, der Rißverpressung und Konservierungsmaßnahmen, z. B. in Form von Beschichtungen mit Kunststoffen.

Aufgaben der bautechnischen Forschung werden zukünftig verstärkt mit der verkehrs- und straßentechnischen Forschung verzahnt werden, und zwar insbesondere im Bereich des Brückenbaues; hier spielen aufgrund des ständig dichter werdenden Verkehrs und der Auswirkungen von Tausalzen die Erhaltungs- bzw. Sanierungsmaßnahmen eine vorrangige Rolle. So belaufen sich beispielsweise die Erhaltungskosten für Brücken- und Ingenieurbauwerke an Bundesfernstraßen im Jahre 1984 auf ca. 280 Mio DM, was etwa 0,7 % des geschätzten Neubauwertes ausmacht.

Das gewachsene Problembewußtsein und das große öffentliche Interesse an Fragen des ökologischen Bauens stellen neue Anforderungen an die Baupraxis und Bauforschung. Der Anfang 1986 ausgeschriebene Landes-Wettbewerb "Ökologisches Bauen" wird unter den Gesichtspunkten von Bautechnik und Bauforschung begleitet und ausgewertet. Ergänzend werden vorhandene Forschungsergebnisse für die Praxis aufbereitet und vorhandene Forschungslücken soweit wie möglich geschlossen. Über die vorliegenden Ergebnisse wird dem Ausschuß für Städtebau und Wohnungswesen ein Bericht vorgelegt.

5.5 Baunormung

Die Bauordnung spricht nicht von Normen und sie spricht auch nicht von DIN-Normen, sondern sie verlangt die Beachtung der allgemein anerkannten Regeln der Technik (§ 3 BauO NW).

Der Begriff "allgemein anerkannte Regeln der Technik" ist ein sogenannter unbestimmter Rechtsbegriff; gemeint sind die Regeln, die allgemein in der Praxis anerkannt und angewandt werden.

Nicht jede allgemein anerkannte Regel der Technik ist im Baurecht zu beachten, sondern nur die, die der Wahrung bauordnungsrechtlich relevanter Belange dienen, kurz gesagt, die sicherheitsrelevant sind. Entsprechend heißt es in der BauO NW:

"Zur Wahrung dieser Belange sind die allgemein anerkannten Regeln der Technik zu beachten." (§ 3 Abs. 1 Satz 2)

Durch den Verweis auf die allgemein anerkannten Regeln der Technik stellt der Gesetzgeber sicher, daß diese beachtet werden, ohne das Gesetz mit einem ständig anpassungsbedürftigen technischen Regelwerk zu überfrachten.

Technische Regeln sind durch Wissenschaft und Praxis mehrfach "gefilterte" Erfahrungssätze, wie ordnungsgemäß (gefahrenfrei) gebaut werden kann.

Bei der Festlegung der geschriebenen bautechnischen Regelwerke wirken - zumindest bei Normen des Deutschen Instituts

für Normung (DIN) - erfahrene Praktiker der Bauforschung, Bauwirtschaft und der staatlichen Bauaufsicht zusammen.

Allerdings ist klarzustellen, daß nicht alle veröffentlichten DIN-Normen der Definition des Rechtsbegriffs "allgemein anerkannten Regeln der Technik" entsprechen. Es spricht jedoch eine Vermutung dafür, wenn sie in dem besonderen Verfahren nach DIN 820 zustande gekommen sind.

Neben den bauaufsichtlich relevanten Regeln gibt es eine kaum zu entwirrende Gemengelage vielfältiger Regeln, die bauwirtschaftlichen Zwecken, der Rationalisierung oder der Vereinheitlichung von Baustoffen und Bauteilen nach Beschaffenheit und Güte dienen. All diese Regelungen unterfallen aber der Bauordnung nur, wenn sie sicherheitsrelevant sind.

Durch diese Gemengelage wird der häufig zu Recht beklagte Eindruck verstärkt, daß die Normen zu zahlreich und zum Teil unverständlich und widersprüchlich sind.

Auf Initiative insbesondere auch des Landes Nordrhein-Westfalen hat die Ministerkonferenz der ARGEBAU bereits im Jahre 1982 beschlossen, verstärkt Einfluß auf Normungsarbeiten zu nehmen, und zwar insbesondere im Hinblick auf

- die Notwendigkeit beantragter Normungsvorhaben,
- die Regelungsdichte und
- die Abgrenzung der Normenfestlegungen von Wollensentscheidungen, die der politischen Willensbildung vorbehalten sind.

In der Zwischenzeit sind auf der Ebene der Fachkommissionen der ARGEBAU Kriterien erarbeitet worden, welche Normen künftig noch bauaufsichtlich eingeführt werden sollen und bei welchen Normen auf eine bauaufsichtliche Einführung verzichtet werden kann. Der Runderlaß vom 22. März 1985 enthält das neu gefaßte Verzeichnis der eingeführten technischen Baubestimmungen.

Darüber hinaus ist inzwischen eine Bund-Länder-Projektgruppe unter Beteiligung des Landes NW eingerichtet worden, die die bauaufsichtlich relevanten Normen daraufhin untersucht, inwieweit sie kostentreibende Regelungsinhalte umfassen, bzw. ob und wieweit die Anforderungen abgebaut werden können. Um diesen mit Nachdruck erhobenen Forderungen gerecht werden zu können, ist eine frühzeitige, intensive Einflußnahme der obersten Bauaufsichtsbehörden durch aktive Mitarbeit in den oft mehrheitlich aus Vertretern der Industrie zusammengesetzten Normenausschüssen dringend geboten.

Die Projektgruppe hat für den Bereich der bauaufsichtlich relevanten Normen ihre Arbeit weitgehend abgeschlossen.

Über die Ergebnisse wird dem Ausschuß für Städtebau und Wohnungswesen nach der Sommerpause 1986 ein Bericht vorgelegt.

5.6 Harmonisierung des Bauwesens in der EG

5.6.1 EG-Konzept

Der EG-Rat hat am 7. Mai 1985 eine EntschlieÙung über ein neues Konzept auf dem Gebiet der technischen Harmonisierung und der Normung verabschiedet. Diese EntschlieÙung beruht auf einem zunächst als Modellrichtlinie entworfenen

System, das dann in allgemeiner Form gefaßt wurde. Das System, das neben anderen Industriebereichen vorrangig für den Baubereich verwendet werden soll, sieht vor, daß eine Richtlinie nach Artikel 100 EWG-Vertrag - d. h. bei Einstimmigkeit der Entscheidung der Mitgliedstaaten - für die jeweiligen Produktbereiche vom EG-Rat erlassen wird. In ihr werden der Produktbereich beschrieben und allgemeine Sicherheitsanforderungen festgelegt. Die Mitgliedsstaaten werden verpflichtet, nur solche Produkte am Markt zuzulassen, die diesen Anforderungen entsprechen und gleichzeitig solche Produkte am Markt zu akzeptieren, von denen vermutet werden kann, daß sie den Anforderungen der Richtlinie entsprechen. Der Nachweis kann erfolgen durch Bestätigung der Einhaltung einer europäischen Norm oder - in der Übergangszeit - der Einhaltung einer nationalen Norm, die dem Sicherheitsniveau der Richtlinie entspricht und von der Kommission in einer Liste geführt wird. Die EG-Kommission hat bereits angekündigt, daß auf der Basis dieses neuen Konzepts schon im Laufe des Jahres 1986 mit ersten Aktivitäten im Baubereich zu rechnen ist. -

Bund und Länder haben der Anwendung dieses Konzepts auch auf den Baubereich grundsätzlich zugestimmt, weil sie die Harmonisierung nicht erschwert durch eine Fülle umsetzungsbedürftiger Einzelrichtlinien. Speziell für den Baubereich wurden jedoch zusätzliche Forderungen und Feststellungen angemeldet.

Im wesentlichen sind dies:

- kein Kompetenzzuwachs der EG über die Ermächtigung zur Harmonisierung von Beurteilungsgrundlagen, wie Klassifizierungs- und Zertifizierungsvorschriften für Bauprodukte hinaus.
- Verweis nur auf solche europäischen Normen und andere europäische technische Dokumente, die in einem noch festzulegenden Verfahren erarbeitet und beschlossen

werden; Stärkung der Europäischen Kommission für Normung (CEN).

- Verweis auf nationale Normen ist im Baubereich wegen der unterschiedlichen nationalen Sicherheitssysteme in der Regel nicht möglich.
- Stärkung der Kompetenzen des von den Mitgliedstaaten zu bildenden Verwaltungsausschusses im Hinblick auf die Aufnahme nationaler Normen und die Bezugnahme auf technische Dokumente anderer Organisationen als der Europäischen Kommission für Normung.
- Schaffung eines Verfahrens zur einheitlichen Beurteilung nicht nach europäischen oder nationalen Normen zu beurteilender Produkte.

Das EG-Konzept zur Harmonisierung des Bauwesens wird Gegenstand weiterer Beratungen der Ministerkonferenz der ARGEBAU sein.

5.6.2 Harmonisierung der Standsicherheitsanforderungen - Euro Codes

Hinsichtlich der Euro Codes 1 (einheitliche Regelungen für verschiedene Bauarten und Baustoffe), 2 (Betonbau), 3 (Stahlbau) und 8 (Erdbeben) konnte erreicht werden, daß der Bund sich der bisher von den Ländern einheitlich vertretenen Auffassung anschloß, daß die Euro Codes keine produktunabhängigen Richtlinien, sondern lediglich Beurteilungsgrundlagen für Baustoffnormen und Normen für Bauteile sein können, auf die nach dem neuen Konzept verwiesen werden kann.

Nach sorgfältiger Prüfung und Abstimmung mit den anderen Bundesländern wird im Herbst im Ausschuß über die Auswirkungen des Europarechts im Bereich des Bauwesens berichtet.

6. Staatshochbau

Ausgangslage

Die Staatshochbauverwaltung ist für alle Bauaufgaben des Landes mit Ausnahme der Bauaufgaben der Finanz- und Versorgungsverwaltung zuständig. Die Bauaufgaben, einschließlich der Prioritäten, bestimmen die Nutzerressorts im Rahmen des Haushalts.

In den ersten Jahren des Aufbaues des Landes konnten nur zögernd Neubauten errichtet werden. In der zweiten Hälfte der 60er und verstärkt in den 70er Jahren gab es eine intensive Bautätigkeit mit Schwerpunkt im Bereich des Bildungswesens. So bestanden zu Beginn dieser Phase in Nordrhein-Westfalen nur vier Universitäten. Die heutige Zahl von 14 Hochschulen verdeutlicht die zielgerichtete Entwicklung des Hochschulbaues.

Nach den Phasen des Wiederaufbaues und der hohen Neubauinvestitionen in den 60er und 70er Jahren gewinnen verstärkt die Erhaltung und Modernisierung des Bestandes staatlicher Bauten, die neue Nutzung bereits vorhandener Gebäude sowie die Pflege und Sicherung der staatlichen Denkmäler und Patronate zunehmend an Bedeutung.

Ziele

Die Zuordnung der Staatshochbauverwaltung zum Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr ergibt, daß die Ziele der Stadtentwicklungspolitik des Landes unmittelbar auch für das staatliche Bauen gültig sind. Somit ist auch der Staatshochbau dem Konzept der erhaltenden Stadterneuerung verpflichtet.

Aufgaben

Die Aufgaben der Staatshochbauverwaltung für 1986 sind

- Ausführung der Neubauten (6.1)
- Bauunterhaltung (6.2)
- Verbesserung der Organisation (6.3).

Die Landesregierung wird im Rahmen der mittelfristigen Finanzplanung für diese Aufgaben ein längerfristiges Programm vorlegen.

In der Bauunterhaltung wie beim Neubau wird die Staatshochbauverwaltung die besonderen Anforderungen des Umweltschutzes und insbesondere der Stadtökologie verstärkt beachten. Das gilt sowohl für die Baugestaltung als auch das städtebauliche Umfeld staatlicher Bauten. Auf den Einsatz umweltfreundlicher Baumaterialien wird dabei besonderer Wert gelegt.

6.1 Neubau 1986

Die Haushaltsansätze für Neubaumaßnahmen, die von der Staatshochbauverwaltung durchgeführt werden, betragen für 1986 insgesamt rd. 537 Mio DM.

Der vergleichbare Ansatz betrug 1985 insgesamt 697,6 Mio DM.

Auf Große Baumaßnahmen mit Gesamtkosten von über 500.000,-- DM entfallen 450,0 Mio DM. Es sind 298 Große Baumaßnahmen mit einem Gesamtvolumen von 10.123,5 Mio DM, davon

- 189 Objekte mit einem Gesamtvolumen von 8.301,6 Mio DM in Ausführung und Abrechnung und
- 109 Objekte mit einem Gesamtvolumen von 1.821,9 Mio DM in Planung

veranschlagt.

Besonders hervorzuheben sind folgende Große Baumaßnahmen, die sich in der Ausführung (A) oder Planung (P) befinden:

- Landtag:

- o Landtagsneubau (A)

- Innenminister:

- o Neubauten für die Polizeibehörden in Dortmund (A), Bonn (P), Kalkar (P), Köln (P), Wesel (A) und Viersen (P)
- o Erweiterung des Fachrechenzentrums für das Landeskriminalamt NRW in Düsseldorf (A)

- Justizminister:

- o Erweiterung des Land- und Amtsgerichts in Bielefeld (A)
- o Neubau für das Landgericht Münster (A)
- o Neubau des Gustav-Heinemann-Hauses in Recklinghadsen (A)
- o Neubau für das Amtsgericht Bergheim (P)
- o Errichtung von Arbeitsgebäuden bei der Justizvollzugsanstalt Bochum (A)
- o Umbau- und Instandsetzungsmaßnahmen in der Justizvollzugsanstalt Werl (A)
- o Herrichtung des Krankenhauses Fröndenberg zu einem Zentralkrankenhaus für den Strafvollzug des Landes NRW (A)

- Kultusminister:

- o Erweiterung der Handels- und Gewerbeschule in Mönchengladbach-Rheydt (P)
- o Instandsetzung des Doms zu Minden (A)

- Minister für Wissenschaft und Forschung:
 - o Neubau des Untersuchungs- und Behandlungsbereiches der Universität Köln (A)
 - o Anschluß der Universität Köln an das Fernheiznetz (P)
 - o Neubau eines Funktionsbaues der Chirurgie der Medizinischen Einrichtungen der Universität Bonn (P)
 - o Musikhochschule Ruhr, Neubau der Aula in Essen-Werden (A)
 - o Neubau Maschinenbau der Universität Dortmund (A)
 - o Institut für Roboterforschung in der Universität Dortmund (P)
 - o Neubau des Operativen Zentrums im Bereich der Medizinischen Einrichtungen der Universität/Gesamthochschule Essen (A)
 - o Universität/Gesamthochschule Duisburg, Hochbaumaßnahmen, Baustufe II (A)
 - o Universität/Gesamthochschule Duisburg, Neubau des Hochspannungslabors (A)
 - o Neubau für den Fachbereich Textil- und Bekleidungstechnik der Fachhochschule Niederrhein in Mönchengladbach (A)

- Minister für Arbeit, Gesundheit und Soziales:
 - o Umbau und Instandsetzung des Dienstgebäudes der Zentralstelle für Sicherheitstechnik, Strahlenschutz und Kerntechnik in Düsseldorf (A)
 - o Weitere Sanierung der Bauten in der Landesstelle für die Aufnahme und Weiterleitung von Aussiedlern, Zuwanderern und ausländischen Flüchtlingen in Unna-Massen (A)

- Minister für Wirtschaft, Mittelstand und Technologie:
 - o Neubau, Um- und Ausbau für Branduntersuchungen in Erwitte (A)
 - o Neubau der Landeseichdirektion Köln (A)

- Minister für Umwelt, Raumordnung und Landwirtschaft:
 - o Baumaßnahmen für die Staatlichen Ämter für Wasser- und Abfallwirtschaft (StAWA) in Bonn (P), Hagen (A) und Münster (P)

- Minister für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr:
 - o Wiederherstellung der Schlösser und Parkanlagen in Brühl (A)
 - o Sicherungsarbeiten an den Außenanlagen der landeseigenen denkmalwerten Zitadelle in Jülich (A)

Im Jahre 1986 werden voraussichtlich 51 Bauvorhaben mit Gesamtkosten von 330,7 Mio DM fertiggestellt.

Außerdem sind rd. 396 Kleine Baumaßnahmen mit einem Ansatz von 41,5 Mio DM und rd. 126 energiesparende Maßnahmen mit einem Ansatz von 45,5 Mio DM vorgesehen.

Seit 1981 wird jährlich der zusammengefaßte Bauhaushalt vorgelegt. Dieser Bauhaushalt stellt eine Auflistung aller Bauvorhaben des Landes dar, die die Staatshochbauverwaltung durchführt. Er vermittelt die notwendige Transparenz und gibt der Bauwirtschaft so einen umfassenden Überblick über das Hochbauvolumen des Landes.

Für das Jahr 1986 wird ein derartiger Bauhaushalt wiederum vorgelegt werden.

6.2 Bauunterhaltung

6.2.1 Bedarfsermittlung

Die Grundstücke, Gebäude und Räume, die von der Staatshochbauverwaltung betreut werden, reichen vom einfachen Forstdienstgehöft bis zum hochtechnischen Klinikum.

Die Bauunterhaltungsmaßnahmen und die damit verbundenen Aufwendungen werden vom Alter, der Abnutzung und der technischen Ausrüstung der Gebäude bestimmt. Je höher der Anteil an technischer Ausrüstung, umso kürzer ist die durchschnittliche Lebensdauer und umso höher der auf den Neubauwert bezogene Ausgabenbedarf je Jahr für diese Gebäude.

Die Festsetzung eines einheitlichen Bemessungsfaktors für alle Grundstücke, Gebäude und Räume kann daher nur deshalb als zuverlässig betrachtet werden, weil der vorhandene Gebäudebestand von ca. 8.000 Gebäuden die Bildung eines statistisch gesicherten Mittelwertes auf der Grundlage des Gesetzes der großen Zahl gestattet.

Die Auswertung der Baubedarfsnachweisung für das Haushaltsjahr 1983 hat ergeben, daß für Große Bauunterhaltungsmaßnahmen 227 Mio DM je Jahr erforderlich sind. Darin enthalten sind 63 Mio DM für Grundinstandsetzungen und zur Anpassung an den technischen und wirtschaftlichen Standard.

Die kommunale Gemeinschaftsstelle für Verwaltungsvereinfachung hat mit einer Arbeitsgruppe einen Bericht aufgestellt unter dem Titel: "Hochbauunterhaltung" - Richtwerte und Gestaltungsvorschläge zur Mittelbemessung, Maßnahmen, Planung und Mittelbereitstellung.

Die in diesem Bericht ermittelten Ansätze für die Bauunterhaltung liegen doppelt so hoch, wie der im Jahre 1983 für

die von der Staatshochbauverwaltung zu betreuenden Gebäude errechnete Bedarf. In Zukunft ist daher mit weiter steigenden Bauunterhaltungskosten zu rechnen.

Die zunehmende Bedeutung der Erhaltung und Modernisierung staatlicher Bauten ist auf folgendem Hintergrund zu sehen:

- Das rasche Anwachsen des Bestandes an Landesbauten hat einen zusätzlichen Bedarf bei der Bauunterhaltung zur Folge.
- Die dauernde Überlastung der Hochschuleinrichtungen, insbesondere im Bereich der hochtechnisierten Laboratorien und Kliniken, führt zu einem erhöhten Verschleiß und damit auch zu einem höheren Bedarf an Bauunterhaltungsmitteln.
- Die steigenden Betriebsaufwendungen erfordern zunehmend Maßnahmen zur wirtschaftlichen Optimierung.
- Die Umweltbelastungen führen zu einer bisher nur zum Teil bekannten Abnutzung und zu Maßnahmen völlig neuer Art, um Bauwerke zu konservieren und zu sanieren. Dabei sind auch neue Erkenntnisse der Umweltforschung zu berücksichtigen.
- Die Erhaltung der staats- und landeseigenen Denkmäler, und zwar nicht nur die Konservierung und Sanierung, sondern auch eine sinnvolle Nutzung, führt zu erheblichen Investitionen in diesem Bereich.
- Bei den Patronaten, für die das Land die Baulast zu tragen hat, handelt es sich in der Regel um Bauten hoher baukünstlerischer oder denkmalwerter Qualität, so daß besondere Ansprüche bei Modernisierung, Konservierung und Sanierung gestellt werden müssen.

6.2.2 Programm 1986

Der Haushaltsansatz 1986 für die Bauunterhaltung, soweit die Staatshochbauverwaltung zuständig ist, beträgt 181 Mio DM.

Diese werden wie folgt verwendet:

1. Gefahrenabwehr und
Funktionserhaltung 100 Mio DM
 davon für Altkliniken 40 Mio DM

2. Grundinstandsetzungen 75 Mio DM
 davon für Altkliniken 15 Mio DM
 und für Ökologie 10 Mio DM

3. Sonstige Maßnahmen 6 Mio DM.

Gefahrenabwehr und Funktionserhaltung erfordern Maßnahmen zur Beseitigung von Schäden an Gebäuden und Technischer Ausrüstung, die die Gesundheit von Menschen bedrohen, die Nutzung einschränken oder unmöglich machen.

Zu den Grundinstandsetzungen zählen Maßnahmen wie zum Beispiel

- zur Beseitigung von Bauschäden,
- zur Erneuerung von Bauteilen am Ende der Lebensdauer, vor allem an Dach, Fassade und Belägen, sowie
- zur Anpassung an den Standard bei Elektro- und Sanitärinstallationen.

Sonstige Maßnahmen umfassen Leistungen aufgrund vertraglicher Verpflichtungen, z.B. Anstricharbeiten sowie für unvorhersehbare Schäden.

Von den insgesamt zur Verfügung stehenden Mitteln für die Bauunterhaltung werden für die Altkliniken

- für die Gefahrenabwehr und zur Erhaltung der Funktionsfähigkeit
 - die Grundinstandsetzung an 32 Objekten
- im Jahre 1986 insgesamt 55 Mio DM bereitgestellt.

Für ökologische Verbesserungen, wie

- Baumsanierung, Anlage von Feuchtbiotopen, Dach- und Fassadenbegrünungen, sowie das Auswechseln von PCB-haltigen Transformatoren
- sollen insgesamt 10 Mio DM verwendet werden.

Die Bauunterhaltung ist eine regelmäßig wiederkehrende Aufgabe, die kontinuierlich über das Jahr durchgeführt wird und sowohl kleine Handwerksbetriebe als auch mittlere Bauunternehmen beschäftigt.

Landeseigene Denkmäler und Patronate

Dem Land Nordrhein-Westfalen gehören 438 Bauanlagen, die Denkmäler im Sinne des Denkmalschutzgesetzes sind. Die Palette der Baudenkmäler des Landes reicht von Verwaltungsbauten über Universitäten, Kliniken, Gerichte, Gefängnisse, Polizeibauten, Forstdienstgehöfte, Bauernhöfe und Kuranlagen bis hin zu Burgen, Schlössern und Kirchen. Sie stammen aus allen Kunst- und Bauepochen von der Karolingischen Zeit bis zur Mitte unseres Jahrhunderts.

1980 bis 1985 wurden aus allgemeinen Bauunterhaltungsmitteln für die Bauunterhaltung an den landeseigenen Denkmälern rund 85 Mio DM ausgegeben. Daraus wird deutlich, daß das Land seiner Verpflichtung zur Pflege des eigenen Denkmälerbestandes nachkommt. Die staatliche Bauverwaltung steht hier in einer guten Tradition des Umgangs mit Denkmälern; seit Anfang des 19. Jahrhunderts ist die Denkmalpflege eine ihrer wesentlichen Aufgaben. Sie bietet die Gewähr,

daß die Aufgaben der Denkmalpflege sach- und fachgerecht wahrgenommen werden. Hierbei ist die enge Zusammenarbeit mit den Landeskonservatoren seit jeher selbstverständlich, wie sie heute im Rahmen der förmlichen Beteiligung der Denkmalpflegeämter der Landschaftsverbände auch gesetzlich vorgeschrieben ist.

Zu den allgemeinen Bauunterhaltungsmitteln treten die in mehreren Einzelplänen selbständig veranschlagten Ansätze für Maßnahmen an besonders bedeutenden landeseigenen Denkmälern. So sind allein im Einzelplan des Ministers für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr für investive Maßnahmen an den Schlössern Augustusburg und Falkenlust in Brühl, der Zitadelle in Jülich und dem Schloß Bensberg 1980 - 1985 insgesamt 13 Mio DM verausgabt worden.

Auch in der staatlichen Denkmalpflege entstehen häufig Zielkonflikte zwischen der erforderlichen Anpassung an neue Nutzungswünsche und -bedürfnisse und der möglichst unveränderten Bewahrung des Denkmals. Dieser Abwägungsprozeß erfordert besondere Sorgfalt und besonderes Verständnis sowohl auf Seiten der Bauverwaltung wie auf Seiten der nutzenden Dienststellen des Landes. Hier müssen bei häufig widerstreitenden öffentlichen Interessen denkmalpflegerisch vertretbare Kompromißlösungen gefunden werden.

Staatliche Bauten prägen als Baudenkmäler häufig innerstädtische Bereiche. Sie sind städtebauliche Fixpunkte und Marksteine für die Entwicklung der Stadt. So sind die staatlichen Bauten der preußischen Kaiserzeit und der Weimarer Republik von besonderer Bedeutung für das Zentrum der Städte. Auch königlich-preußische Amtsgerichte in den Klein- und Mittelstädten sowie Landgerichte in aufstrebenden Industriestädten dieser Zeit können in ihrem städtebaulichen Umfeld eine große Ausstrahlung haben.

Der Schutz und die Erhaltung landeseigener Baudenkmäler im innerstädtischen Bereich ist eingebettet in die Konzeption der erhaltenden Stadterneuerung. Die denkmalwerten Gebäude mit staatlichen Funktionen sollen im Umfeld anderer Gebäude und Baudenkmäler nicht zurückstehen, sondern vorbildlich erhalten werden.

Dem Land obliegt neben der Unterhaltung seiner eigenen Gebäude auch ganz oder teilweise die Baulast für 177 Patronatsbauten. Es handelt sich insbesondere um Kirchen, dazugehörige Pfarrhäuser und Wirtschaftsgebäude. 94 dieser Patronatsbauten sind Baudenkmäler, beispielsweise der Mindener Dom, die ehemalige Stiftskirche in Fröndenberg, die Kirche St. Mauritius in Münster, die Kapelle Drüggelte in Möhnesee-Delecke und die Kluskapelle in Marsberg-Giershagen.

Das Land behandelt die Patronate im Rahmen der übernommenen Verpflichtung wie landeseigene Bauten. Hierfür sind im Landeshaushalt Bauunterhaltungsmittel ausgewiesen. Diese konnten 1984 durch zusätzliche Grundinstandsetzungsmittel um 6 Mio DM aufgestockt werden; für 1986 ist ein zusätzlicher Betrag von 5 Mio DM vorgesehen. Die zusätzlichen Mittel werden fast ausschließlich für denkmalpflegerische Maßnahmen eingesetzt. Insgesamt hat das Land 1980 - 1985 im Rahmen der allgemeinen Bauunterhaltung etwa 20 Mio DM in Erfüllung seiner Kirchenbaulasten ausgegeben. Hinzu kommen die selbständig etatisierten Ansätze für einzelne besonders bedeutsame Maßnahmen an Patronaten und landeseigenen Kirchen wie dem Dom zu Minden, (Ansatz 1985: 500.000 DM), dem Altenberger Dom (Ansatz 1985: 243.000 DM), St. Katharina in Blankenberg (Ansatz 1985: 1.500.000 DM) sowie St. Liudger in Essen-Werden und dem Kloster Marienthal bei Wesel.

Für die landeseigenen Denkmäler und denkmalwerten Patronate wurde ein erheblicher Instandsetzungsbedarf ermittelt, der Zug um Zug weiter abgebaut werden soll. Vordringlich sind

die Instandsetzungsmaßnahmen, die der Sicherung der denkmalwerten Substanz dienen. Mit dieser Priorität werden in 1986 67 Objekte instandgesetzt und erneuert.

Dafür steht ein Betrag von 14 Mio DM zur Verfügung. Darüber hinaus werden zur Gefahrenabwehr, zur Erhaltung der Funktionstüchtigkeit und für Reparaturen an Dach und Fach noch einmal 10,6 Mio DM bereitgestellt.

Im Bereich der staatlichen Denkmäler bemüht sich das Land bei Planung und Durchführung der Instandsetzungs- und Renovierungsmaßnahmen in enger Abstimmung mit der Denkmalpflege um vorbildliche Lösungen.

Ökologisches Bauen

Je mehr sich das staatliche Bauen auf die Instandhaltung und die Modernisierung der vorhandenen Bauten, Anlagen und Grundstücke verlagert, umso mehr müssen dabei Anliegen des ökologischen Bauens berücksichtigt werden. Dies beginnt bei der Wahl der Baumaterialien, bezieht sich auf die Modernisierung der Haustechnik und endet bei der Gestaltung der Außenanlagen.

Die Landesregierung hat im Frühjahr dieses Jahres eine "Konzeption Stadtökologie" beschlossen.

Bei der Konkretisierung dieser Konzeption wird die Umgestaltung der staatlichen Bauten nach ökologischen Gesichtspunkten ein wichtiger Teilbereich sein.

Durch Dach- und Fassadenbegrünung, durch die Entsiegelung und Begrünung von Parkplätzen und Erschließungsflächen, durch eine naturnahe Gestaltung der Außenanlagen, durch die Anlage von Feuchtbiotopen unter Verwendung des Regenwassers, durch eine Mehrfachnutzung der Stellplätze auch für Nicht-Behörden-Angehörige, durch eine Vielzahl anderer

Maßnahmen kann im Rahmen der Bauunterhaltung von staatlichen Bauten ein Beitrag zur ökologischen Entlastung und Verbesserung geleistet werden.

Kriterien und Verfahren der ökologischen Behandlung von Freianlagen bei Landesbauten werden in einer gesonderten Richtlinie niedergelegt.

Die sich aus der Praxis des ökologischen Bauens ergebenden Erkenntnisse werden vom Landesinstitut für Bauwesen und angewandte Bauschadensforschung (LBB) gesammelt und ausgewertet.

6.2.3 Maßnahmen zur Energieeinsparung

Im Haushaltsplan 1986 sind für bauliche Energiesparmaßnahmen an landeseigenen Gebäuden, die von der Staatshochbauverwaltung betreut werden, 44,5 Mio DM veranschlagt. Damit erreichen die Investitionen für die Verbesserung der Wärmedämmung und die Optimierung der Heizungen seit 1979 nahezu 250 Mio DM.

Erhebungen haben ergeben, daß beim heutigen Energiepreis wirtschaftliche Energiesparmaßnahmen bis zur Höhe von 400 Mio DM durchgeführt werden können.

Die derzeitigen jährlichen Einsparungen betragen 35 Mio DM. Sie werden nach Abschluß der baulichen Energiesparmaßnahmen auf 50 Mio DM steigen.

Die Reihenfolge der Maßnahmen wird durch den Kosteneinsparungsfaktor bestimmt, der sich aus dem Verhältnis der jährlichen Energiesparkosten zu den Investitionen errechnet, das heißt, die Entscheidung für eine Maßnahme wird nicht zufällig, sondern stets auf der Grundlage einer Kosten-Nutzen-Analyse getroffen.

Die Erfahrungen der vergangenen Jahre haben gezeigt, daß der Verzahnung der organisatorischen Sparmaßnahmen, wie zum Beispiel der Einsatz der Betriebsüberwachungsgruppen, mit den baulichen Energiesparmaßnahmen große Bedeutung beizumessen ist. Der zunehmende Einsatz moderner Techniken in den Landesliegenschaften ermöglicht zwar den angestrebten umweltfreundlicheren Betrieb, stellt zugleich aber auch sehr viel höhere Anforderung an die Planung, Errichtung und den Betrieb der technischen Einrichtungen.

Als besonders hilfreich wird sich auch im Haushaltsjahr 1986 der Einsatz der Betriebsgruppen erweisen, die mittels hochmoderner Meßgeräte Funktionsanalysen vornehmen und zur Betriebsoptimierung in den Landesliegenschaften beitragen können.

Darüber hinaus wird die fachtechnische Fortbildung der Landesbediensteten im Hinblick auf eine wirtschaftliche, umweltverträgliche und energiesparende Bewirtschaftung der Landesliegenschaften weiter intensiviert werden müssen.

Das MSWV hat in Zusammenarbeit mit dem Innenminister eine Veranstaltungsreihe unter dem Thema "Umwelt, Technik, Wirtschaftlichkeit" entwickelt, die den Beschäftigten Gelegenheit zur Fortbildung in diesem wichtigen Aufgabengebiet gibt.

Ziel aller Maßnahmen ist es, den seit mehreren Jahren rückläufigen Trend des Energieverbrauchs und damit auch der Schadstoffemissionen der landeseigenen Gebäude weiterhin aufrecht zu erhalten und darüber hinaus auch zur Entlastung des Landeshaushaltes beizutragen.

6.3 Organisation und Personal

6.3.1 Organisationsverbesserungen

Ausgangslage:

Auf der Grundlage der 1980 vom Finanzminister übernommenen Behördenorganisation hatte das Ministerium für Landes- und Stadtentwicklung in der vergangenen Wahlperiode die Staatshochbauverwaltung durch gezielte organisatorische Maßnahmen kontinuierlich den sich wandelnden Aufgabenstellungen angepaßt. Als wichtigste Maßnahmen, die zugleich unter Auswertung der WIBERA-Gutachten zur Wirtschaftlichkeit und Organisation der Staatshochbauverwaltung verwirklicht wurden, sind hervorzuheben:

- Neuordnung der regionalen Struktur der Staatshochbauämter zum 01.01. 1985 durch die Verordnung über Sitze und Bezirke der Staatshochbauämter im Lande NRW vom 28.05.1984,
- Neuordnung der inneren Struktur der Staatshochbauämter durch Einführung eines Musterorganisations- und -geschäftverteilungsplans sowie einer Mustergeschäftsordnung jeweils ebenfalls zum 01.01.1985,

Schwerpunkte in der 10. Wahlperiode des Landtags:

In dieser Wahlperiode sollen die Neuordnungsmaßnahmen abgeschlossen und einer Erfolgskontrolle unter Berücksichtigung der Erkenntnisse und Erfordernisse der Praxis unterzogen werden. Dabei sind folgende Schwerpunkte zu nennen:

- Abschluß der Neuordnungsmaßnahmen:

Eingliederung der Staatlichen Sonderbauleitung Aachen in das StHBA Aachen, sobald es der Stand der Abwicklung des Klinikums Aachen zuläßt.

- Erarbeitung und Einführung der Konzeption einer Termin- und Kostenkontrolle in der Staatshochbauverwaltung:

Der MSWV hat das von der Fa. WIBERA erarbeitete Gutachten zur Termin- und Kostenkontrolle in der Staatshochbauverwaltung NRW am 05.07.1985 dem Landtagspräsidenten zugeleitet. In diesem Schreiben wird das Gutachten als nützliche Entscheidungshilfe für die anstehende Entwicklung einer neuartigen Konzeption der Termin- und Kostenkontrolle im Bereich der Staatshochbauverwaltung bezeichnet. Zugleich wird hervorgehoben, das umfangreiche Gutachten bedürfe eingehender Prüfung und Auswertung.

Erste umsetzungsfähige Maßnahmen sind eingeleitet. Für weitere Umsetzungsschritte hat das MSWV eine Arbeitsgruppe mit dem Auftrag eingesetzt, konkrete und praxisnahe Vorschläge zu entwickeln. Mit ersten Ergebnissen wird im Frühjahr 1986 gerechnet.

Unabhängig von der Umsetzung des WIBERA-Gutachtens werden Pilotprojekte einer Termin- und Kostenkontrolle bei den Klinikneubauvorhaben in Essen und Köln durch leistungsfähige Ingenieurbüros durchgeführt.

Die Erkenntnisse aus diesen Vorhaben werden ebenfalls mit in die Überlegungen zur Erarbeitung des Konzepts einer Termin- und Kostenkontrolle in der Staatshochbauverwaltung einbezogen.

- Überprüfung und Erfolgskontrolle:

Voraussichtlich in der zweiten Hälfte 1986 soll überprüft werden, ob die in der VO über Sitze und Bezirke der Staatshochbauämter zum 01.07.1987 vorgesehene Zusammenlegung der Universitäts- mit den jeweiligen Regionalbauämtern in Düsseldorf, Köln und Münster zu vollziehen ist. Das hängt entscheidend vom künftigen Aufgabenbestand dieser Staatshochbauämter und der Lösung der jeweiligen Unterbringungsprobleme ab.

1986 ist eine Überprüfung des Musterorganisations- und -geschäftverteilungsplans sowie der Mustergeschäftsordnung aufgrund der Erkenntnisse und Erfordernisse der Praxis vorgesehen.

- Umstellung der Datenverarbeitung in der Staatshochbauverwaltung

Im Laufe des Jahres 1986 wird die Datenverarbeitung auf leistungsfähigere - dialogfähige - Computer umgestellt. Zugleich werden die Arbeitsplätze in diesem Bereich durch den Einsatz von Positiv-Bildschirmen verbessert.

6.3.2 Fertigstellung und Abwicklung des Klinikums Aachen:

Die in der Öffentlichkeit am intensivsten diskutierte Aufgabe der Staatshochbauverwaltung ist der Bau des Klinikums Aachen. Zu Beginn der vergangenen Wahlperiode wurden folgende politische Grundsatzentscheidungen hinsichtlich der Bewältigung dieser hochkomplexen bautechnischen und organisatorischen Aufgabe getroffen:

- Das Klinikum Aachen muß so schnell und kostengünstig wie möglich funktionsgerecht fertiggestellt werden.

- Die Rechtsposition des Landes ist unter strikter Einhaltung der Baubetreuungsverträge voll zu wahren, um Schaden vom Land abzuwenden.

Mit der funktionsgerechten Baufertigstellung des Klinikums Aachen zum Jahresende 1984 und nach der Aufnahme des vollen Krankenhausbetriebes seit Anfang des letzter Jahres ist das erste Ziel erreicht.

Diese Leistung wurde durch eine gemeinsame politisch-administrative Kraftanstrengung aller Beteiligten ermöglicht. So gelang es, dieses Bauvorhaben trotz aller Probleme fertigzustellen.

In der kritischen Phase, als ein Stillstand des Baues drohte, gelang es dem Land dadurch, daß es sich in die Auseinandersetzungen zwischen Baubetreuer (Neue Heimat Städtebau - NHS) und der Arbeitsgemeinschaft Luft- und Klimatechnik - dem mit der Erstellung der gesamten raumluftechnischen Anlagen beauftragten Unternehmen - einschaltete, eine für alle tragbare Lösung zu entwickeln.

In den schwierigen Auseinandersetzungen zwischen Land und Baubetreuer konnte ein Moratorium ausgehandelt werden, das bei voller Wahrung der Rechte des Landes die zur Baufertigstellung erforderlichen Betreuerleistungen gewährleistete. Dieses Moratorium sah schwerpunktmäßig vor, daß die NHS nur noch die Erstattung der Personal- und Sachkosten ihrer Projektgruppe in Aachen erhielt.

Die Inbetriebnahme des Klinikums Anfang 1985 war ein herausragendes Ereignis für Aachen, die Region im Dreiländer-Eck, für die Patienten, Ärzte, die medizinische Forschung und Technik, für Studenten, für die Nachkriegsarchitektur und die Entwicklung der Bautechnik. Das

neue Klinikum Aachen stellt ein architektonisch, baulich und medizintechnisch einmaliges Experiment in Deutschland, wenn nicht in Europa dar. In ihm ist ein Hochleistungs-krankenhaus mit über 1.500 Betten mit einer kompletten Medizinischen Fakultät mit fast 50 Abteilungen unter einem Dach zusammengefaßt.

Das Klinikum Aachen wurde bereits im ersten Betriebsjahr gut angenommen. Mit über 80 % ist die Auslastung anhaltend und überdurchschnittlich hoch.

Für die jetzige Wahlperiode hat der Minister für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr folgende politische Vorgaben gesetzt:

1. Das Klinikum Aachen ist so zeitgerecht wie möglich abzurechnen.
2. Die Rechtsposition des Landes ist auch bei der Abwicklung des Bauvorhabens voll zu wahren.
3. Die Betriebsführung des Klinikums Aachen ist unter Berücksichtigung der bisherigen Betriebserfahrungen auf Verbesserungsmöglichkeiten zu untersuchen.

Die Landesregierung hat sich mehrmals mit den grundlegenden Fragen der Abwicklung des Klinikums Aachen, insbesondere den drei vorgenannten Fragenkomplexen, befaßt.

Abrechnung des Klinikums Aachen

Sie hat mit Beschluß vom 18.06.1985 nochmals die Bedeutung einer zeitgerechten Gesamtabrechnung des Klinikums Aachen hervorgehoben und das MSWV beauftragt, unter Beteiligung des Ministers für Wissenschaft und Forschung und des Finanzministers in Verhandlungen mit der Neuen Heimat Städtebau auf die ordnungsgemäße Erfüllung der Abrechnungsplanung vom 31.05.1983 zu dringen.

Zugleich hat die Landesregierung das MSWV - wiederum unter Beteiligung des Ministers für Wissenschaft und Forschung und des Finanzministers - ermächtigt, zur Sicherstellung der noch erforderlichen Betreuungsleistungen, insbesondere der Abrechnung, unter Berücksichtigung der allgemein bekannten angespannten Finanzlage der NHS eine weitere Kostenerstattung der Personal- und Sachkosten der Projektgruppe Aachen der NHS entsprechend dem bisherigen Verfahren begrenzt auf den unabdingbar notwendigen Umfang und Zeitraum sowie gegen Leistungsnachweis bis längstens 30. Juni 1986 - den in der Abrechnungsplanung vorgesehenen Endzeitpunkt für die Abrechnungsleistungen der NHS - zu vereinbaren.

Das MSWV hat diese Aufträge umgesetzt. Nach schwierigen Verhandlungen wurde nunmehr eine neue Kostenerstattungsvereinbarung mit der NHS ausgehandelt.

Wahrung der Position des Landes

Die Landesregierung hat das MSWV am 18.06.1985 weiterhin beauftragt, unter Beteiligung des Ministers für Wissenschaft und Forschung und des Finanzministers die Verhandlungen über außergerichtliche Lösungen der gegenseitigen streitigen Ansprüche des Landes und der NHS unter Berücksichtigung der öffentlich diskutierten Finanzlage des Betreuers wieder aufzunehmen. Diese Verhandlungen werden vom MSWV nach folgendem - von der Landesregierung durch Beschluß vom 27.08.1985 gebilligten - Stufenkonzept geführt:

- zunächst Versuch einer außergerichtlichen Regelung streitiger Unternehmenskomplexe,
- zu gegebener Zeit Versuch einer außergerichtlichen Regelung des Verhältnisses Land - NHS.

Die äußerst schwierigen Verhandlungen zu Stufe 1 sind inzwischen angelaufen.

Das Verhältnis Land - NHS ist nach wie vor dadurch gekennzeichnet, daß sich Honorarforderungen des Betreuers und Gegenansprüche des Landes jeweils in erheblicher Größenordnung streitig gegenüberstehen. Deshalb leistet das Land keine Zahlungen mehr auf Honorarforderungen des Betreuers, vielmehr wird lediglich eine Kostenerstattung in engen Grenzen gegen Leistungsnachweis gewährt.

Weiterhin hat die Landesregierung mit Beschluß vom 18.06.1985 das MSWV beauftragt, - wiederum unter Beteiligung des Ministers für Wissenschaft und Forschung und des Finanzministers - auf eine schrittweise Übernahme der noch verbliebenen Betreuungsleistungen von der NHS auf die Staatliche Bauverwaltung mit Ausnahme der Abrechnung hinzuwirken. Dadurch soll erreicht werden, daß das Betreuungsverhältnis schrittweise beendet wird und die NHS sich vor allem auf ihre Abrechnungsleistungen konzentrieren kann. Die Verhandlungen wurden inzwischen aufgenommen.

Das MSWV hat die personellen und organisatorischen Voraussetzungen zur Umsetzung der grundlegenden Kabinettsbeschlüsse geschaffen. Mit der Leitung dieser Aufgaben wurde Staatssekretär a.D. Winter betraut. Die Landesregierung hat den entsprechenden Vertrag zwischen dem Land NRW und StS a.D. Winter am 24.09.1985 gebilligt. Dabei hat sich die Landesregierung von folgenden Erwägungen leiten lassen: Als Staatssekretär des früheren MLS hatte sich StS a.D. Winter im Auftrage des Ministers überwiegend mit allen grundsätzlichen Problemen des Klinikums Aachen bis hin zur Abwicklung befaßt. Die

Landesregierung stellt mit der Beauftragung sicher, daß dieses erhebliche Erfahrungswissen nach wie vor zugunsten des Landes eingesetzt werden kann.

Auch im Ministerium und in der Staatlichen Sonderbauleitung Aachen wurden Organisation und Personaleinsatz auf die Abwicklungsphase des Klinikums Aachen ausgerichtet. Weiterhin wird das MSWV sicherstellen, daß das Land in den anstehenden Verhandlungen anwaltlich qualifiziert vertreten sein wird.

Bei der Abwicklung des Klinikums Aachen greift das MSWV auch die konkreten Anregungen und Hinweise aus dem Bericht des II. Parlamentarischen Untersuchungsausschusses - Klinikum Aachen - vom 01.03.1985 (LT-Drs. 9/4116) auf.

Verbesserungsmöglichkeiten der Betriebsführung unter Berücksichtigung der bisherigen Betriebserfahrungen:

Die Landesregierung mißt einer sicheren und reibungslosen Betriebsführung des Klinikums Aachen besondere Bedeutung bei. Sie hat deshalb am 12.03.1985 folgende drei Schwerpunktmaßnahmen beschlossen:

- Erarbeitung einer zeitlich und nach Prioritäten gestuften Konzeption zur Beseitigung noch vorhandener Mängel und Durchführung von Ergänzungsmaßnahmen, einschl. einer Aufstellung der im Zeitpunkt der Übernahme bzw. Aufnahme des Klinikbetriebs anwendbaren sicherheitsrelevanten und krankenhausspezifischen DIN-Normen, Vorschriften und Bestimmungen unter Aufzeigen der Unter- und Überschreitungen dieser Regelungen.

- Vergabe eines oder mehrerer Gutachten zur Untersuchung der gesamten Haustechnik auf das Bestehen potentieller technischer Defizite grundsätzlicher Art.
- Vergabe eines Organisations- und Managementgutachtens zur künftigen Zusammenarbeit zwischen Staatlicher Bauverwaltung und Klinikverwaltung und deren künftigen Organisationen und personellen Ausstattungen.

Die Konzeption zur Beseitigung noch bestehender Mängel und Durchführung von Ergänzungsmaßnahmen wird voraussichtlich Anfang 1986 der Landesregierung zur Entscheidung vorgelegt werden.

Das Gutachten zur Untersuchung der gesamten Haustechnik sowie das Organisations- und Managementgutachten wurden inzwischen an die Firma Gruenberg & Partner AG, Zürich, vergeben. Ergebnisse werden voraussichtlich Ende 1986/ Fröhjahr 1987 erwartet.

6.3.3 Personalsituation

Im Interesse einer aufgabenbezogenen Personalausstattung hat sich das MLS in der vergangenen Legislaturperiode erfolgreich darum bemüht, den Personalbestand der Staatshochbauverwaltung (Kapitel 11 080) durch jährliche Stellenstreichungen der rückläufigen Aufgabenentwicklung anzupassen. Unter Berücksichtigung der im Entwurf des Haushaltsplans 1986 vorgesehenen Stellenabgänge beträgt das Stellensoll der Staatshochbauverwaltung 1 559 Stellen; das sind insgesamt 282 Stellen oder 15,3 % weniger als bei der Errichtung des MLS im Jahre 1980.

Beim künftigen Personalbedarf wird zu berücksichtigen sein, daß die Bauunterhaltung personalintensiver als

der Neubau ist und für die Abrechnung der Großbauvorhaben ebenfalls das erforderliche Personal zur Verfügung gestellt werden muß.

7. Volkswirtschaftliche Bedeutung der Ressorttätigkeit

7.1 Finanzwirtschaftliche Rahmenbedingungen

Auch der Landeshaushalt 1986 steht noch unter dem Einfluß von Nachwirkungen der Rezession 1980 bis 1982, die vor allem durch auslastungsbedingte Steuermindereinnahmen große Finanzierungslücken im Landeshaushalt hat entstehen lassen. Für die längerfristige Perspektive noch bedeutsamer als die Rezession selbst ist die deutliche Abflachung des Wachstumstrends seit Mitte der 70er Jahre.

Die Anpassung an den flacheren Wachstumspfad sowie der steile Anstieg der Zinsausgaben im Gefolge der hohen Finanzierungsdefizite, verstärkt durch die Zinshausse 1980/81 haben eine Umsteuerung der Haushaltspolitik erforderlich gemacht. Der Begrenzung des Finanzierungsdefizits mußte im Interesse des Erhalts der finanziellen Handlungsfähigkeit des Landes vorübergehend Vorrang gegenüber weiteren Verbesserungen des staatlichen Leistungsangebots für den Bürger eingeräumt werden. In einigen Bereichen hat es sich überdies als notwendig erwiesen, Leistungen sogar zurückzunehmen.

Nur so war es möglich, das Finanzierungsdefizit des Landeshaushalts von seinem Gipfelpunkt in 1981 (10,1 Mrd DM) bis 1984 um 31 % auf 6,9 Mrd DM zurückzuführen. Das zusammengefaßte Defizit aller Bundesländer ist in dieser Zeit gleichfalls um 31 % von 26,0 auf 18,0 Mrd DM zurückgegangen.

Der Kurs der Haushaltskonsolidierung wird noch einige Jahre fortgeführt werden müssen, bis wieder ein Gleichschritt der Ausgaben und Einnahmen möglich ist. Die mittelfristige Finanzplanung sieht deshalb eine weitere Rückführung des Nettokreditbedarfs bis auf 3,2 Mrd DM in 1989 vor.

Die vom Konsolidierungsziel her gesetzte Begrenzung des Ausgabenanstiegs hat Abstriche auch bei den Investitionsausgaben erforderlich gemacht. Dennoch bleibt der Anteil investiver Ausgaben am Landeshaushalt 1986 (Entwurf) mit 15,3 % auch im Vergleich mit anderen Ländern noch recht hoch.

Die Investitionsausgaben im Einzelplan 11 gehen von 3.887,9 Mio DM in 1985 auf 3.388,5 Mio DM in 1986 zurück. Das ist vor allem Folge des wegfallenden Zuschusses an die Wohnungsbauförderungsanstalt (WFA).

Zu den Investitionsausgaben des Einzelplans 11 kommen überwiegend investive Ausgaben der WFA in einer Größenordnung von 1,5 Mrd DM. Hierbei sind die durch Landes- oder Bundeszuweisung finanzierten Ausgaben, soweit sie im o. g. Investitionsbudget des Einzelplans 11 enthalten sind, außer Ansatz geblieben.

Über die genannten Beträge hinaus sind für Aufgaben des MSW Mittel im Einzelplan 14 (Kapitel 14 030 - kommunaler Steuerverbund) veranschlagt. Für Maßnahmen der Stadterneuerung und für die Denkmalförderung stehen dort Ansätze - wie 1985 - von insgesamt 378 Mio DM.

Einem bauwirtschaftlich sicher erwünschten höheren Niveau der Investitionstätigkeit stehen die Steuerausfälle entgegen, denen Land und Gemeinden aufgrund der steuerpolitischen Entscheidungen des Bundes entgegen sehen. Zu den Mindereinnahmen des Steuersenkungsgesetzes 1986/88 - 1.180 Mio DM im Landeshaushalt 1986 und 416 Mio DM bei den Gemeinden in NRW - kommen Steuerausfälle in Folge der Verkürzung der Abschreibungsdauer von Wirtschaftsgebäuden von 50 auf 25 Jahre bei gleichzeitiger Erhöhung der degressiven Abschreibung, die sich im Bundesgebiet auf 10,3 Mrd DM im Zeitraum 1986 bis 1989 belaufen. Auf NRW - Land und Gemeinden - entfallen hiervon 2,0 Mrd DM. Die Steuerausfälle - und in ihrem Gefolge kompensierende Ausgabenkürzungen - sind gewiß. Weniger gewiß ist eine Zunahme der Aufträge für Wirtschaftsgebäude in wenigstens dem Ausmaß der Steuerausfälle. Die Landesregierung sieht in der Verkürzung der Abschreibungsdauer auch mit Blick auf die ungünstige Ziel-Mittel-Relation keine geeignete Maßnahme zur Behebung der schwierigen Situation, in der sich die Bauwirtschaft derzeit befindet.

7.2 Konjunktur- und Beschäftigungswirkungen

Konjunktur- und Beschäftigungswirkungen gehen prinzipiell von jeder Staatsausgabe aus. Personal- und Sachausgaben, sowie Transferleistungen erzeugen im Regelfall ähnliche oder gleiche Konjunktur- und Beschäftigungswirkungen wie Investitionsausgaben. Investitionsausgaben werden in der öffentlichen Diskussion aber eine höhere Qualität zugesprochen, da in ihnen Zukunftskonsum gespeichert wird. Und der Verzicht auf aktuellen Konsum als Vorsorge für die Zukunft besitzt seit jeher einen höheren politischen Stellenwert als laufende Ausgaben. Es muß jedoch festgehalten werden, daß die Investitionsausgaben lediglich einen Teil der Konjunktur- und Beschäftigungswirkungen des MSWV-Haushaltes abbilden.

Im folgenden werden die Konjunktur- und Beschäftigungswirkungen des

Städtebaus
Wohnungswesens
Staatshochbaus
Verkehr

dargestellt. Es werden die Zahlen des Haushaltsjahres 1986 zugrundegelegt.

In die Berechnungen gehen lediglich Ausgabenansätze des Jahres 1986 ein. Dahinter steht die Überlegung, daß jede in Anspruch genommene VE sich in einem Haushaltsjahr als kassenwirksam erweist, es also im Zeitablauf lediglich auf die reinen Ausgaben ankommt.

Die nachfolgenden Darstellungen beziehen sich also lediglich auf die im engeren Sinne als Investitionsausgaben zu bezeichnenden Haushaltsteile des MSWV. Nicht betrachtet werden deshalb u. a. auch die Konjunktur- und Beschäftigungswirkungen des Wohngeldes, der Bausparförderung, des Härteausgleichs und der Nachsubventionierung.

Im Vordergrund stehen die Beschäftigungswirkungen. Hierbei ist folgender allgemein geltender Zusammenhang zu beachten: Die Investitionsförderungen des MSWV binden private und/oder öffentliche Komplementärmitel, so daß der Gesamtimpuls aus der Summe beider besteht. Unmittelbare Baunachfrage des MSWV (z. B. in den Bereichen Staatshochbau und Verkehr) stellt bereits den Impuls dar. Die durch die Investitionsausgaben des MSWV ausgelöste Baunachfrage löst ihrerseits erhebliche Konjunktur- und Beschäftigungseffekte in der Vorleistungsproduktion aus. Im Jahre 1982 waren bei einem Bruttoproduktionswert von 86,7 Mrd DM (ohne Umsatzsteuer) im Bauhauptgewerbe (nur Unternehmen mit 20 und mehr Beschäftigten) 43,8 % dieser Kosten Materialkosten/Fremdleistungen. Allein der Materialverbrauch, das sind im wesentlichen Transportbeton, Betonerzeugnisse, Stahlerzeugnisse, Sand, Kies usw. machte daran 27,7 vH oder rd. 24 Mrd DM aus. Über den Verbrauch von Vorleistungen hinaus entstehen durch die Baunachfrage sowohl im Bausektor als auch im vorgelagerten Sektor Einkommen, die ihrerseits wieder Nachfrage und Einkommen, d. h. also Beschäftigungseffekte in der Volkswirtschaft und hier insbesondere im Konsumgütersektor auslösen.

Üblicherweise wird die Beschäftigungswirkung in der Bauwirtschaft (direkte Wirkung) zuzüglich der mit den Vorlieferungen verbundenen Beschäftigungsänderungen (indirekte bzw. Vorlieferungswirkung) als Primäreffekt bezeichnet. Der Sekundäreffekt berücksichtigt darüber hinaus die Konsumausgaben, die aus jenen Einkommen getätigt werden, die aus dem Primäreffekt entstehen.

Im Jahre 1984 lag der baugewerbliche Umsatz (ohne Mehrwertsteuer) in der Bundesrepublik bei 108,95 Mrd DM. Im gleichen Jahr gab es 1,1078 Mio Beschäftigte im Bauhauptgewerbe. Daraus ermittelt sich ein durchschnittlicher Umsatz pro Beschäftigtem von 98.347 DM. Es kann also davon ausgegangen werden, daß im Baugewerbe pro 100.000 DM Umsatz ein Jahresarbeitsplatz gesichert ist.

Damit lassen sich für sämtliche Investitionsbereiche des MSWV die direkten Beschäftigungseffekte unmittelbar ermitteln. Hieraus können dann mit aus der Input-Output-Rechnung durch das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung (DIW) ermittelten Relationen die Gesamtbeschäftigungseffekte errechnet werden.

Im folgenden werden die Ergebnisse für die einzelnen Investitionsbereiche des MSWV abgeleitet:

Städtebau

Im Einzelplan 11 finden sich hierzu folgende ausgabenrelevante Ansätze:	Mio
Förderung von Maßnahmen zur Stadterneuerung	30,0
Zuweisungen für die Vorbereitung und Durchführung städtebaulicher Maßnahmen (Ruhr)	33,0
Verkehrsberuhigung im Ruhrgebiet	2,0
Denkmalpflege - allgemein -	22,5
Zu Baumaßnahmen führen auch Teile der Ausgaben für den landesweiten Grundstücksfonds und dem Grundstücksfonds Ruhr.	ca. 25,0
Bundesmittel für Städtebauförderung	55,0*

Darüber hinaus sind im Einzelplan 14 folgende baurelevante Ansätze der Städtebauförderung:

Förderung von Maßnahmen zur Stadterneuerung	350,0
Pauschalzuweisungen an Gemeinden zur Denkmalpflege	10,0
Denkmalpflege - Kommunen	18,0
	<u>545,5</u>

Daraus ergibt sich eine baurelevante Summe für Ausgaben für die Städtebauförderung im Jahr 1986 in Höhe von 545,5 Mio DM.

In der Städtebauförderung fördert das Land im Durchschnitt 73,5 % der unrentierlichen Kosten. Über die geförderten Investitionen hinaus sind mit Maßnahmen in der Städtebauförderung jeweils noch weitere öffentliche und private Investitionen verknüpft. Angaben der Fachliteratur schwanken zwischen dem 2- und dem 7,4fachen Bauvolumen. Im folgenden wird davon ausgegangen, daß mit den verausgabten Städtebauförderungsmitteln des Landes ein Bauvolumen bewirkt wird, das 4 1/2 mal größer ist. Den 545,5 Mio DM Städtebauförderungsmittel entspricht demnach ein Bauvolumen von 2.455 Mio DM.

* bisher ausgewiesener Ansatz; hinzu kommen voraussichtlich ca. 36 Mio DM aus dem Sonderprogramm des Bundes (bleibt unberücksichtigt)

Gemäß den vom DIW aus der Input-Output-Analyse abgebildeten Relationen für die Beschäftigungswirkungen ergeben sich hieraus folgende Konsequenzen:

Unmittelbare Beschäftigung im Baugewerbe	26.410
Sonstige Beschäftigungswirkungen; vor allem in der Vorleistungsproduktion:	25.890
Beschäftigte im Konsumgütersektor	<u>21.340</u>
Insgesamt:	73.640

Wohnungswesen

- Wohnungsneubau

Die Ausgaben für den Wohnungsneubau betragen 1986	Mio
Überbrückungskredit Tilgung	-
Überbrückungskredit Zinsen	-
Altverpflichtungen bis 31.12.1981	553
Bewilligungen 1982	91
Bewilligungen 1983	272
Bewilligungen 1984	373
Bewilligungen 1985	652
Bewilligungsrahmen 1986	<u>120</u>
Summe	2.061

Aus den Jahresberichten der Wohnungsbauförderungsanstalt ergibt sich, daß die gesamten Baukosten und die Teile der Baunebenkosten, die der Bauwirtschaft zugute kommen (z. B. Architekten- und Ingenieurleistungen) etwa 80 % der Gesamtkosten einer geförderten Wohnungsbaumaßnahme ausmachen. Der Anteil der Direktförderung an den Gesamtkosten einer geförderten Wohnungsbaumaßnahme machte 1984 42 % aus.

Daraus ergibt sich, daß aus kassenwirksamen Haushaltsmitteln in Höhe von 2.061 Mio eine Baunachfrage von 3.925 Mio resultiert.

Hieraus ergeben sich folgende Beschäftigungswirkungen:

Unmittelbar im Baugewerbe:	39.645
Sonstige Beschäftigte, vor allem in der Vorleistungsproduktion	38.855
In der Konsumgüterproduktion	<u>32.030</u>
Insgesamt	110.530

1) Finanzplan der WFA, Alternative 1 a vom 29.07.1985

- Modernisierung

Für Ausgaben für die Modernisierungsförderung des MSWV stehen 1986 209,2 Mio Kassenmittel zur Verfügung. Aus dem Geschäftsbericht der WFA für 1983 geht hervor, daß mit den damals voll ausgeschöpften VE in Höhe von 218 Mio DM förderbare Gesamtkosten der Modernisierung in Höhe von 818,9 Mio bewegt wurden. Die gleiche Relation gemessen an den Kassenmitteln des Jahres 1986 ergibt ein Modernisierungsvolumen von 780 Mio DM. (Darüber hinaus werden neben der eigentlichen Modernisierung noch nicht förderbare Kosten der Instandsetzung verursacht, die zusätzliche Investitionsnachfrage und Beschäftigung bedeuten.

Bekanntermaßen sind Modernisierungsinvestitionen beschäftigungsintensiver als sonstige Bauausgaben. Es kann davon ausgegangen werden, daß auf 80.000 DM Umsatz ein Beschäftigter entfällt. Aus diesen Überlegungen ergeben sich folgende Beschäftigungswirkungen:

Unmittelbar im Baugewerbe	9.850
Sonstige; vor allem in der Vorleistungsproduktion	9.650
Im Konsumgütersektor	<u>7.955</u>
Insgesamt	27.455

- Staatshochbau

Die Staatshochbauausgaben des Landes sind zum größten Teil bei den jeweiligen Einzelplänen veranschlagt. Im Jahre 1986 sind insgesamt

im Neubau (große und kleine Baumaßnahmen)	537 Mio
in der Bauunterhaltung	<u>181 Mio</u>
vom Lande auszugeben.	718

Komplementärmittel existieren hierzu nicht. Daraus resultieren folgende Zahlen für die Beschäftigungssituation:

Unmittelbar im Baugewerbe	7.250
Sonstige; vor allem in der Vorleistungsproduktion	7.110
Konsumgütergewerbe	<u>5.860</u>
Insgesamt:	20.220

Verkehr und Straßenbau

Die investiven Ausgaben für Verkehr und Straßenbau für 1986 sehen wie folgt aus:

Bezeichnung	Haushaltsansatz 1986 in Mio DM	angeregtes Bauvolumen Mio DM
Zuschüsse an die DB für Investitionen zur Verbesserung der Nahverkehrsbedienung	146,0	351,9
Investitionszuschüsse für nicht bundeseigene Eisenbahnen	8,2	16,4
Bauliche Maßnahmen zur Verbesserung des ÖNV mit Massenverkehrsmitteln	183,0	229,3
Finanzhilfen des Bundes nach dem GVFG für bauliche Maßnahmen zur Verbesserung des ÖNV mit Massenverkehrsmitteln	285,0	357,1
Maßnahmen nach Eisenbahnkreuzungsgesetz	2,0	3,2
Zuschüsse für den Ausbau der rheinisch-westfälischen Kanäle	23,7	71,1
Zuschüsse für Ausbaumaßnahmen an der Weststrecke des Mittel-landkanals	15,7	65,9
Erneuerung von Landesstraßen	90,0	90,0
Um-, Aus- und Neubau von Landesstraßen bis 5 Mio DM Gesamtkosten je Maßnahme	93,0	93,0
Baumaßnahmen des Landesstraßenausbauplans	141,1	141,1

Objektbezogene Zuweisungen aus Bundesfinanzhilfen nach dem GVFG für Straßenbaumaßnahmen der Gemeinden und Kreise	347,2	420,1
Objektbezogene Zuweisungen für Straßenbaumaßnahmen der Gemeinden und Kreise	126,0	152,5
Kostenbeiträge des Landes für Maßnahmen an Bahnübergängen nach § 3 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes	6,5	19,5
Zuweisungen an die Gemeinden und Kreise zur Erfüllung von Aufgaben von der Straßenbaulast (Kfz-Steuerverbund); Pauschale	509,8	227,9
Insgesamt:	1.977,2	2.239,0

Die ermittelten Bauvolumina der einzelnen Titel sind um die entsprechenden privaten bzw. öffentlichen Komplementärmitteln ergänzt.

Im Jahrbuch 1983 des Deutschen Baugewerbes findet sich folgender Hinweis:
 "Auf der Grundlage einer wissenschaftlichen Untersuchung konnte nachgewiesen werden, daß unter Berücksichtigung der unmittelbaren, indirekten und sekundären Wirkungen, untergliedert nach verschiedenen Straßenbauprojekten, die Beschäftigungswirkungen pro 100 Mio DM Investitionsvolumen für ca. 65 vH aller investiven Straßenbauausgaben von Bund, Ländern und kommunalen Gebietskörperschaften bei ca. 2.700 Personen liegen" (Seite 60). Vereinfacht wurde im folgenden unterstellt, daß der Gesamtbeschäftigungsmultiplikator bei den Verkehrsausgaben im weitesten Sinne abweichend zu den anderen Bereichen mit 2,7 anzusetzen sei. Danach ergibt sich aus dem Bauvolumen des Bereichs Verkehr folgende Beschäftigungswirkung:

Beschäftigte im Baugewerbe unmittelbar:	22.615
Sonstige; insbesondere in der Vorleistungsproduktion	21.585
In der Konsumgüterproduktion	<u>16.255</u>
Insgesamt:	60.455

Die Ergebnisse im Überblick:

Konjunktur- und Beschäftigungswirkungen MSWV

- Gesamtinvestitionen

	Haushalt 86 MSWV (Ausgaben) in Mio	Ausgelöstes Bauvolumen in Mio
Städtebau	580,5	2.615,0
Wohnungswesen		
Neubau	2.061,0	3.925,0
Modernisierung	209,2	780,0
Staatshochbau	718,0	718,0
Verkehr	1.977,2	2.239,0
Summe	5.545,9	10.277,0

- Beschäftigung

	im Baugewerbe direkt	Sonstige, insbesondere in der Vorleistungsproduktion	im Konsumbereich	Insgesamt
Städtebau	26.410	25.890	21.340	73.640
Wohnungswesen				
Neubau	39.645	38.855	32.030	110.530
Modernisierung	9.850	9.650	7.955	27.455
Staatshochbau	7.250	7.110	5.860	20.220
Verkehr (Faktor 2.7)	22.615	21.585	16.255	60.455
Summe	105.770	103.090	83.440	292.300

Wie die Tabelle ausweist, werden 1986 gemäß Haushaltsplan durch das MSWV etwa 5,5 Mrd DM an investiven Ausgaben getätigt. Das hierdurch ausgelöste Bauvolumen beträgt etwa 10,3 Mrd DM. D. h., die vom MSWV verausgabten Mittel für Investitionen führen insgesamt etwa zum doppelten Bauvolumen.

Die neuesten vorliegenden Daten über die gesamten Bruttobauinvestitionen (Bauinvestitionen einschließlich Abschreibungen) für NRW liegen für das Jahr 1982 vor. In diesem Jahr lagen sie bei 45,3 Mrd DM (nach einem Höchstwert von 49,4 Mrd DM im Jahre 1980). Aus der zwischenzeitlichen Entwicklung des Bauvolumens und der Baupreise läßt sich für 1984 ein Näherungswert der Bruttobauinvestitionen von 46,3 Mrd DM ermitteln. Es kann unterstellt werden, daß die Bruttobauinvestitionen in NRW im Jahre 1986 nur geringfügig über den Wert des Jahres 1984 hinausgehen werden. Gemessen an dieser Größe macht das gesamte Bauvolumen, welches durch die Investitionstätigkeit des MSWV ausgelöst wird, einen Anteil von rd. 20 vH der gesamten Bruttobauinvestitionen im Lande aus.