

G l i e d e r u n g

	Seite
<u>P o l i t i k d e s s o z i a l e n</u> <u>u n d ö k o l o g i s c h e n U m b a u s</u> <u>d e r I n d u s t r i e g e s e l l -</u> <u>s c h a f t</u>	
<u>Frühe Verabschiedung des Haushalts 1987</u>	1
<u>Auftrag des Ministeriums für Stadtent-</u> <u>wicklung, Wohnen und Verkehr</u>	3
0. <u>Grundlegende Aspekte der Landesent-</u> <u>wicklung</u>	4
0.1 <u>Infrastrukturbestand</u>	5
0.2 <u>Aspekte der künftigen Entwicklung und</u> <u>neue Bedarfe</u>	5
0.3 <u>Allgemeine Freizeitpolitik</u>	10
0.4 <u>Verbesserung der politischen Entscheidungs-</u> <u>grundlagen</u>	13
1. <u>Stadtentwicklung</u>	21
1.1 <u>Kontinuierliche Stadterneuerung</u>	21
1.1.1 Förderung der Stadterneuerung	22
1.1.1.1 Stadterneuerungshaushalt 1987	24
1.1.1.2 Bewilligungsrahmen	25
1.1.1.3 Stadterneuerungsprogramme 1987	26

	Seite	
1.1.1.4	Mittelfristiges Stadterneuerungsprogramm	29
1.1.1.5	Stadterneuerungsgebiete	30
1.1.1.6	Ausgabereste	32
1.1.1.7	Förderrichtlinien	36
1.1.1.8	Beratung und Erfolgskontrolle	36
1.1.1.9	Fortbildung	37
1.1.2	Bauplanungsrecht	38
1.1.2.1	Hilfen zum Vollzug	38
1.1.2.2	"Baugesetzbuch"	39
1.1.3	Stadtökologie	40
1.1.3.1	Freiraumschutz	41
1.1.3.2	Ökologisches Bauen	41
1.1.4	Familienfreundliche Stadt	43
1.2	<u>Umgestaltung des innerörtlichen Straßennetzes für mehr Verkehrsberuhigung und Verkehrssicherheit</u>	43
1.2.1	Verkehrsberuhigung	43
1.2.2	Kommunaler Radwegebau	45
1.2.3	Kommunaler Straßenbau	48
1.2.4	Lärmvorsorge	50
1.2.5	Arbeitshilfen	52
1.2.6	Stellplätze	53
1.2.7	Öffentlicher Nahverkehr in verkehrsberuhigten Bereichen	55
1.2.8	Gesamtverkehrspläne	56

	Seite
1.3	<u>Die Verbesserung des Wohnumfeldes durch Gestaltung und Begrünung von Straßen, Höfen, Plätzen und Fassaden</u> 58
1.3.1	Straßenraum und Plätze 58
1.3.2	Gestaltung von Höfen und Fassaden 59
1.3.3	Öffentliche Grünflächen 60
1.4	<u>Die Erhaltung und die Modernisierung von preiswerten Wohnungen</u> 60
1.5	<u>Verbesserung der Angebote für soziale Kontakte und kulturelle Betätigung</u> 62
1.6	<u>Denkmalschutz und Denkmalpflege</u> 62
1.6.1	Stadterneuerung und Denkmalschutz 62
1.6.2	Unterschutzstellung der Baudenkmäler 63
1.6.3	Inventarisierung 64
1.6.4	Schutz der Bodendenkmäler 65
1.6.5	Förderung der Denkmalpflege 66
1.6.6.	Instandsetzungsgebot 70
1.6.7	Benehmensregelung 71
1.6.8	Historische Stadtkerne 72
1.7	<u>Gewerbe und Industrie in der Stadtentwicklung</u> 73
1.7.1	Erschließung von Gewerbe- und Industriegebieten 73
1.7.2	Grundstücksfonds 75

	Seite	
1.7.3	Kleinteiliges Flächenrecycling	75
1.7.4	Standortsicherung umfeldbelastender Betriebe in Gemengelagen	78
1.7.5	Integration von Einzelhandelsgroßbetrieben	79
2.	<u>Verkehr</u>	81
2.1	<u>Ordnungspolitik</u>	81
2.2	<u>Eisenbahn und Binnenschifffahrt</u>	83
2.2.1	Deutsche Bundesbahn	83
2.2.2	Nichtbundeseigene Eisenbahnen	88
2.2.3	Binnenwasserstraßen	89
2.3	<u>Öffentlicher Personennahverkehr</u>	90
2.3.1	Vorrangpolitik	90
2.3.2	S-Bahn-Bau	92
2.3.3	Stadtbahnbau	95
2.3.4	Beschleunigungsmaßnahmen im ÖPNV	97
2.3.5	Park- and Ride-Anlagen	99
2.3.6	Förderung der Verkehrsunternehmen	101
2.3.7	Zusammenarbeit der Verkehrsunternehmen	103
3.	<u>Straßenverkehr</u>	108
3.1	<u>Straßenbau</u>	108
3.1.1	Handlungsschwerpunkte	108

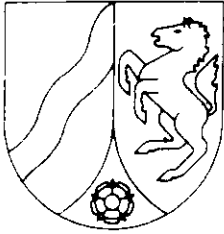
	Seite
3.1.2	Bundesfernstraßen 109
3.1.3	Landesstraßen 110
3.1.3.1	Landesstraßenbedarfsplan und Landesstraßen- ausbauplan 110
3.1.3.2	Landesstraßenbauprogramm 1987 112
3.1.3.3	Straßenbauhaushalt 1987 112
3.1.3.4	Kraftfahrzeugsteuerverbund 113
3.2	<u>Verkehrssicherheit</u> 114
3.2.1	Unfallentwicklung 114
3.2.2	Das Verkehrssicherheitsprogramm NRW 1984 als Grundlage 116
3.2.3	Aufklärungsmaßnahmen 117
3.2.4	Örtliche Verkehrssicherheitsaktionen 120
3.2.5	Verkehrsberuhigung 121
3.2.6	Radverkehr 123
3.2.7	Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Auto- bahnen 125
3.2.8	Gefahrguttransporte 126
3.3	<u>Umweltschutz und Verkehr</u> 128
3.3.1	Flächenverbrauch 128
3.3.2	Luftverschmutzung 129
3.3.3	Lärm 132
3.3.4	Stadtökologie und Verkehr 134
3.3.5	Naturschutz und Landschaftspflege 137
3.3.6	Verwendung von Abfallstoffen und Neben- produkten im Straßenbau 139

	Seite
4. <u>Entwicklung des Wohnungswesens</u>	141
4.1 <u>Sicherung tragbarer Wohnkostenbelastung</u>	142
4.1.1 Wohngeld	143
4.1.2 Soziales Mietrecht	143
4.1.3 Maßnahmen zur Beeinflussung der Wohnkosten- belastung bei geförderten Wohnungen	143
4.1.3.1 Höchstdurchschnittsmiete bei Neubauförderung	144
4.1.3.2 Streckungsförderung	144
4.1.3.3 Härteausgleich 1987/89	144
4.1.3.4 Aufwendungsdarlehen, Verzicht auf Zinsen und Tilgung	145
4.1.4 Fehlbelegerabgabe	145
4.1.5 Verordnung über die Fortdauer der Miet- preisbindung im sozialen Wohnungsbau (§ 16 a WoBindG)	147
4.2 <u>Bestandserhaltung</u>	147
4.2.1 Modernisierungsförderung 1987	147
4.2.2 Rechtliche Maßnahmen	150
4.2.3 Wohneigentumssicherungshilfe	151
4.2.4 Sicherung der Sozialbindung bei Wohnungsver- käufen	155

	Seite
4.2.5	Gesellschaft zur Sicherung von Bergmanns- wohnungen (GSB) 159
4.2.6	Neue Formen der Bestandssicherung 162
4.3	<u>Wohnungsneubauförderung</u> 163
4.3.1	Wohnungsneubauförderung 1985 und 1986 163
4.3.2	Wohnungsneubauförderung 1987 Finanzstruktur und Rahmenbedingungen 168
4.3.3	Förderungsbedingungen 1987 169
4.3.3.1	Mietwohnungen und Altenwohnungen, Wohnheime 170
4.3.3.2	Eigentumsmaßnahmen 171
4.3.4	Vorbereitendes Verfahren für das Programm 1987 173
5.	<u>Bauaufsicht, Bautechnik</u> 174
5.1	<u>Bauvorlageberechtigung</u> 174
5.2	<u>Rechts- und Verwaltungsvorschriften</u> 175
5.3	<u>Weitere Maßnahmen zur Fortentwicklung des Baurechts</u> 179
5.3.1	Vereinfachung des Baunebenrechts 179
5.3.2	Umsetzung der EG-Architektenrichtlinien 181
5.3.3	Bauüberwachung und Bauzustandsbesich- tigungen 182
5.3.4	Abgestimmtes Verhalten im Rahmen der Recht- setzung und der Erarbeitung technischer Regelwerke 183

	Seite
5.4	<u>Bautechnik</u> 184
5.4.1	Allgemeines 184
5.4.2	Forschungsprogramm "Technik und Recht" 185
5.4.3	Überarbeitung der §§ 20 bis 24 MBO 186
5.5	<u>Baunormung</u> 186
5.6	<u>Harmonisierung des Bauwesens in der EG</u> 189
5.6.1	EG-Konzept 189
5.6.2	Harmonisierung der Standsicherheitsanforderungen - Eurocodes 190
6.	<u>Staatshochbau</u> 192
6.1	<u>Neubau 1987</u> 192
6.2	<u>Bauunterhaltung</u> 193
6.2.1	Bedarfsermittlung 193
6.2.2	Programm 1987 193
6.2.3	Ökologisches Bauen, Umweltschutz und Energieeinsparung 194
6.3	<u>Organisation und Personal</u> 198
6.3.1	Organisation 198
6.3.2	Abwicklung des Klinikums Aachen 199
6.3.3	Personalsituation 203

		Seite
7.	<u>Volkswirtschaftliche Bedeutung der Ressorttätigkeit</u>	204
7.1	<u>Finanzwirtschaftliche Rahmenbedingungen</u>	204
7.2	<u>Konjunktur- und Beschäftigungswirkungen</u>	205



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



ARCHIV

des Landtags Nordrhein-Westfalen

LEIH Exemplar

Einführung in den Haushalt 1987 - Einzelplan 11 -

durch
den Minister
für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr

am 24.09.1986 im Kulturausschuß
und im Ausschuß für Städtebau und Wohnungswesen,
am 25.09.1986 im Verkehrsausschuß
und am 13.10.1986 im Sportausschuß.



614-2

MSNW 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 1

Dienstgebäude:
 Breite Straße 31 Haroldstraße 4 Haroldstraße 5
Durchwahl 837- 4356
Ihre Nachricht vom
Ihr Zeichen

Meine Nachricht vom
Mein Zeichen MB 2

Datum 23. September 1986

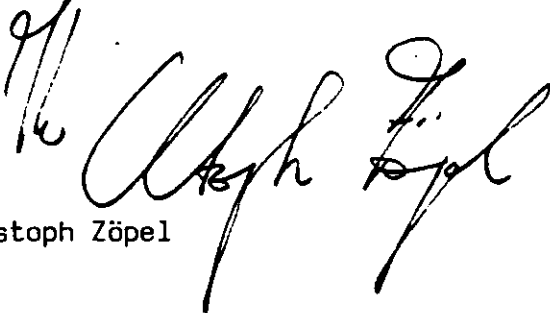
Betr.: Haushaltsplanentwurf 1987; Einzelplan 11
hier: Übersendung einer Einführung in den Einzelplan 11

Sehr geehrter Herr Präsident,

als weitere Unterlage für die Beratung des Haushalts 1987 übersende ich
Ihnen hiermit eine Einführung in den Einzelplan 11 des Landeshaushalts
1987.

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

Mit freundlichen Grüßen



Christoph Zöpel

Politik des sozialen und ökologischen Umbaus
der Industriegesellschaft

Frühe Verabschiedung des Haushalts 1987

Die frühe Verabschiedung des Haushalts 1987 hat Vorzüge, die aus der Sicht des Ministers für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr besonders begrüßenswert sind.

Im Einzelplan 11 des MSWV sind rd. 40 % der Investitionsausgaben des Landes veranschlagt. Der MSWV ist darüber hinaus für die Ausgaben im Bereich der Stadterneuerung und der Denkmalpflege im Einzelplan 14 und für die Wohnungsbauförderung im Rahmen des Landeswohnungsbauvermögens zuständig und verantwortlich.

Bei Einhaltung des vorgesehenen Zeitplanes für die Verabschiedung des Haushalts 1987 wird es möglich sein, unmittelbar zu Beginn des Haushaltsjahres 1987 mit den Bewilligungen in den Bereichen der Städtebauförderung, des Wohnungsbaus, der Denkmalpflege, des öffentlichen Personennahverkehrs und des Straßenbaus in Nordrhein-Westfalen zu beginnen. Alle Bereiche der Bauwirtschaft im Lande können sich frühzeitig auf die Rahmenbedingungen für Investitionen einstellen; Investitionen können beschleunigt verwirklicht werden.

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

Daß der Haushalt 1987 so frühzeitig verabschiedet werden wird, hat eine weitere Auswirkung: Zwischen der Einführung in den Haushalt 1986 und der jetzigen Einführung in den Haushalt 1987 liegt kaum mehr als ein halbes Jahr. Die Darstellung einer auf Kontinuität angelegten Politik wird sich daher, wenn sie Wiederholungen vermeiden will, auf die wesentlichen Zielsetzungen des MSWV konzentrieren und ansonsten auf die ausführlichen Ausführungen zum Haushalt 1986 verweisen können. Sie wird in den Mittelpunkt stellen, was in der Zeitspanne seit der Einführungssrede in den Haushalt 1986 geleistet worden ist und was im Haushaltsjahr 1987 fortgesetzt und neu in Angriff genommen werden soll.

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."

Das Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr hat auf der Grundlage dieses Ressortauftrages und orientiert an den Leitlinien der Regierungserklärung seine Politik in der Einführungsrede zum Haushalt 1986 konkretisiert und im Landtag erörtert. Die dort genannten Ziele, Aufgaben und Entscheidungen haben sich als richtig erwiesen. Sie werden im Haushaltsjahr 1987 weiterverfolgt.

0. Grundlegende Aspekte der Landesentwicklung

Die letztjährige Einführungsrede hat einige grundlegende Rahmenbedingungen hervorgehoben, die für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr von Bedeutung sind. An diese Aspekte der Landesentwicklung kann angeknüpft werden:

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 Bezugfeld von Arbeit und Freizeit werden politische Aufmerksamkeit und politisches Handeln verlangen (0.3).

Politik muß ihr Verhältnis zur Technik neu definieren (0.4).

0.1 Infrastrukturbestand

Auf der Grundlage der Darlegung des Infrastrukturbestandes in der Einführungsrede zum Haushalt 1986 wird gegenwärtig ein umfassender Bericht über die Infrastruktur im Lande Nordrhein-Westfalen erstellt. Anhand einschlägiger Indikatoren wird eine vergleichende Übersicht über Straßen, Wohnungen und soziale Infrastruktur in Nordrhein-Westfalen erarbeitet und dem Landtag zugeleitet. Daneben werden wie immer die regelmäßigen Jahresberichte über

- Städtebauförderung
- Denkmalschutz und Denkmalpflege
- Altenheime und Behindertenwohnheime
- Bauen für Behinderte
- Staatshochbau

vorgelegt.

Damit wird eine breite und zuverlässige Informationsgrundlage für die Weiterentwicklung der Infrastrukturpolitik des Landes zur Verfügung stehen.

An der Fortschreibung des Landesstraßenbedarfsplans wird derzeit gearbeitet; er wird die Grundlage für die Fortschreibung des Landesstrassenausbauplans bilden.

Mittelfristig ist die Vorlage eines Gesamtverkehrsplans vorgesehen.

0.2 Aspekte der künftigen Entwicklung und neue Bedarfe

Die letztjährige Einführungsrede hat besonderen Wert auf die Beobachtung von Veränderungen

der ökonomischen, sozialen, technologischen, ökologischen und kulturellen Wirklichkeit und die Entstehung neuer Bedarfe gelegt. In den vergangenen Monaten ist damit begonnen worden, einerseits die empirischen Grundlagen dieser Entwicklungsprozesse systematisch unter Zuhilfenahme wissenschaftlichen Sachverständigen zusammenzutragen und andererseits die Voraussetzungen für eine öffentliche Debatte über künftige Rahmenbedingungen zu schaffen.

Diese Arbeiten gründen auf der Einsicht, daß die Beobachtung technologisch- ökonomischer, sozialer und ökologischer Entwicklungslinien und ihre Gestaltbarkeit, aber auch die Früherkennung von Technikfolgen weder allein eine politische noch allein eine wissenschaftliche Aufgabe sind. Die Prognosefähigkeit der Wissenschaft ist angesichts der Unbestimmtheit und der unterschiedlichen gesellschaftlichen Gestaltungsmöglichkeiten der Zukunft begrenzt und muß mögliche politische Entscheidungen mitberücksichtigen, während umgekehrt Politik mehr als bisher wissenschaftliche Beratung, Systematisierungs- und Planungshilfen benötigt. Ein Schwerpunkt wird dabei die Technikfolgenabschätzung sein. Wissenschaftliche Beratung und Politik müssen ihre Resonanzfähigkeit gegenüber technischen Innovationen, sozialen Veränderungen, ökologischen Begrenzungen und kulturellen Entwicklungen verbessern.

Auf dieser Grundlage ist folgendes auf den Weg gebracht worden:

- 0.2.1 Das Forschungsinstitut der Hochschule für Verwaltungswissenschaften in Speyer entwickelt im Auftrag des Ministeriums ein Bewertungsraster für Technikfolgen in den Politikbereichen Bauen und Verkehr und erarbeitet Kriterien für den Technikeinsatz im Ressortbereich. Ein Zwischenbericht wird 1987 vorgelegt werden können.
- 0.2.2 Im Sommer 1986 hat die Auftaktveranstaltung einer Diskussionsreihe "Forum Zukunft" stattgefunden, die das Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung im Auftrag des Ministeriums durchführt. Mit Vertretern aus Politik, Wissenschaft und Verbänden wurde über die Grundlagen von Zukunftsforschung und ihre Erkenntnisse auf dem Gebiet der Infrastrukturentwicklung diskutiert. Die Veröffentlichung der Veranstaltungsergebnisse ist in Vorbereitung. Die kommenden Veranstaltungen dieser Reihe werden sich mit Fragen der zunehmenden Freizeit sowie der Auswirkungen von neuen Technologien auf die Stadtentwicklung beschäftigen.
- 0.2.3 Mit der Veranstaltungs- und Veröffentlichungsreihe "Architektur in der Demokratie" soll die öffentliche Diskussion darüber bereichert werden, unter welchen Voraussetzungen und Maßstäben auch bei veränderten technischen Möglichkeiten der gesellschaftliche Anspruch auf stadt-, sozial- und ästhetikverträgliches Bauen gewahrt werden kann.
- 0.2.4 Die Ausstellung "40 Jahre Bauen in Nordrhein-Westfalen" wird die geschichtliche Entwicklung der baulichen Infrastruktur Nordrhein-Westfalens verdeutlichen helfen. Die Phasen des Wiederauf-

baus, des Wachstums und der Besinnung werden dokumentiert und einer kritischen Beurteilung zugänglich gemacht werden. Eine kritische Dokumentation der Ausstellung wird im Frühjahr 1987 veröffentlicht werden.

- 0.2.5 Entwicklungen vor allem im technischen Bereich bleiben häufig nur einem begrenzten Kreis von Fachleuten verständlich. Es besteht aber ein Bedarf einer größeren Öffentlichkeit an einer verständlich und kurzgefaßten, übersichtlichen Darstellung und Beratung in einer Vielzahl alltagsrelevanter Fragen, etwa der Bauschadensvermeidung und -behebung, der Hofbegrünung, des Energieeinsparens usw. Im Auftrag des MSWV werden daher das Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung sowie das Landesinstitut für Bauwesen und angewandte Bauschadensforschung Faltblattreihen mit verbraucherorientierten Hinweisen, Ratschlägen und Empfehlungen herausgeben.
- 0.2.6 Ein umfassendes Dokumentations- und Forschungsprojekt zu Fragen des umweltbedingten Verfalls von Naturstein befindet sich in der Bearbeitung. Ein Zwischenbericht wird dem Landtag Ende 1987 vorgelegt werden können.
- 0.2.7 In der Diskussion, welche Energiepolitik in Zukunft verfolgt werden soll, spielt die Frage, in welchem Umfang Energie eingespart werden kann und soll, neben der Kernenergiefrage eine entscheidende Rolle. Gegenwärtig werden dabei vorrangig die Einsparungsmöglichkeiten im Verbrauchssektor "private Haushalte" diskutiert. Das MSWV wird einen Bericht über Energiesparreserven im Bau- und Verkehrsbereich vorlegen.

- 0.2.8 Die Umweltverträglichkeit alter und neuer Baumaterialien ist weder für den Anwender noch für den Verbraucher oder Nutzer so hinreichend geklärt, daß Risiken des Einsatzes immer überschaut werden können. In Zusammenarbeit mit Fachleuten aus einschlägig arbeitenden Instituten und Verbänden soll versucht werden, Hilfestellung für einen risikoärmeren Einsatz von Baustoffen zu erarbeiten.
- 0.2.9 In der Einführungsrede zum Haushalt 1986 wurde auf die ökologische, soziale und ökonomische Bedeutung des Freiraumes hingewiesen. Dem entspricht die Notwendigkeit, nicht mehr benötigte Straßen und andere Flächen zurückzubauen und dadurch neue Freiräume zu schaffen. Dieser Gesichtspunkt wird in der Forschungs- und Untersuchungsarbeit wie auch in der Öffentlichkeitsarbeit des Ministeriums in besonderem Maße berücksichtigt werden.
- 0.2.10 Befragungen und Untersuchungen haben ergeben, daß die Lärmbelastung in der Stadt die Bürger besonders stört. Zur Lärmreduzierung in der Stadt stehen verschiedene Instrumente zur Verfügung. Sie reichen von fahrzeugtechnischen Möglichkeiten der Lärmreduzierung an der Quelle bis zu verkehrslenkenden und verkehrsplanerischen Maßnahmen. Das MSWV erarbeitet gegenwärtig ein Handlungskonzept "Lärmreduzierung in der Stadt", das im Jahre 1987 veröffentlicht und diskutiert werden soll.

0.2.11 In der letztjährigen Einführungsrede ist auf technologische Veränderungslinien hingewiesen worden, die Stadtentwicklung und Verkehr maßgeblich beeinflussen können. Vor allem die neuen Informations- und Kommunikationstechnologien werden Erreichbarkeitsverhältnisse, Standortbedingungen, Verkehrsaufkommen, Freizeitverhalten und Produktionsbedingungen beeinflussen. Ein Verbundforschungsprojekt zu den Auswirkungen der Informations- und Kommunikationstechnologien soll dabei mithelfen, bislang ungeklärte oder nur vermutete Zusammenhänge zu verdeutlichen und so weit wie möglich empirisch zu belegen.

0.2.12 Ein Verbundforschungsprojekt beschäftigt sich mit neuen Ansprüchen an die infrastrukturelle Ausstattung und Qualität. Dabei wird vor allem untersucht, welche neuen Bedarfe durch den hohen Sockel an Arbeitslosigkeit ausgelöst werden und welche Möglichkeiten bestehen, produktive Aktivitäten in privaten Haushalten unter großstädtischen Lebensbedingungen zu stärken.

0.3 Allgemeine Freizeitpolitik

Der erste Freizeitbericht der Landesregierung und die Einführungsrede des MSWV zum Haushalt 1986 haben die Grundsätze und Ziele der allgemeinen Freizeitpolitik im einzelnen dargelegt und erläutert. Diese Ziele und Grundsätze gelten weiter. Erzwungene Freizeit ist nach wie vor das drängendste Problem. Freizeitpolitik bleibt wirkungslos, wenn sie die gesellschaftlich bedrückende Frage der Massenarbeitslosigkeit außer Betracht läßt.

Andere Rahmenbedingungen der Freizeitpolitik ändern sich nachhaltig:

- Neue Technologien und neue Medien verändern das Freizeitbudget; Arbeitszeit und Freizeit gehen in manchen Bereichen ineinander über; das Freizeitverhalten wandelt sich; die gesellschaftliche Organisation von Zeit kann in Bewegung kommen.
- Die ökologischen Grenzen des Freizeitverhaltens werden deutlicher sichtbar. Nicht naturorientierte Freizeit ist mit mehr Umweltrisiken verbunden. Jede weitere Beanspruchung der Landschaft für Freizeit Zwecke kann zu einer Verminderung der Funktionsfähigkeit der Landschaft als Freizeitpotential führen.
- Demographische Veränderungen, vor allem Verschiebungen in der Alterspyramide, lassen quantitativ und qualitativ neue Ansprüche an Freizeitgestaltung entstehen, die in engem Zusammenhang mit Fragen der sozialen Sicherung gesehen werden müssen.
- Es entstehen neue Formen der Verknüpfung von Freizeitgestaltung, sozialem Engagement und kultureller Betätigung jenseits von Markt und Staat mit sozialen Innovationen, die gesamtgesellschaftlich von Interesse sein können.
- Die individuelle Verfügbarkeit über Zeit ist schließlich ein gesellschaftliches Verteilungsproblem, das in der Kumulation von demographischen Entwicklungen, hoher Massenarbeitslosigkeit, sozialer Sicherung und technologischen Innovationen besondere Schärfe gewinnt.

0.3.1 "Zwischen Arbeit und Ruhestand"

11 040
684 10

Wie im Vorjahr sind Ausgabemittel in Höhe von 1 Mio DM und Verpflichtungsermächtigungen von 500.000,-- DM für das Projekt "Zwischen Arbeit und Ruhestand"(ZWAR)eingeplant. Die Vorbelastung für 1987 beträgt gegenwärtig 250.000,-- DM.

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

Die Förderung aus diesem Ansatz geht nunmehr ins dritte Jahr. Die ersten beiden Förderjahre haben insbesondere dazu gedient, Erfahrungen zu sammeln und für die Weiterführung der Förderung aufzuwerten. Ein Ergebnis ist, daß die Förderung künftig über den zentralen Projektträger "ZWAR" in Dortmund abgewickelt werden soll. Dies ist vor allem Ergebnis der Erfahrung, daß die Initiativen Unterstützung vor allem im Bereich der Beratung erbitten und daß hier eine gewissen Kontinuität auch der beratenden Personen sichergestellt werden muß. Die Förderung im Bereich der Materialkosten hat sich als nur sekundär bedeutsam erwiesen.

0.3.2 Weitere Freizeitberichte

In Vorbereitung sind gegenwärtig zwei spezielle Berichte zur Freizeitpolitik, nämlich

- ein Bericht über das Projekt "Zwischen Arbeit und Ruhestand", der kurzfristig vorgelegt werden wird;
- ein Bericht über die Auswirkungen neuer Technologien und Medien auf Freizeit und Freizeitverhalten, der im Frühjahr 1987 erstellt sein wird.

Die Fortschreibung des 1. Freizeitberichts der Landesregierung mit einem Überblick über die freizeitpolitischen Handlungsfelder wird Ende 1987 fertiggestellt sein.

0.4 Verbesserung der politischen Entscheidungsgrundlagen

Qualitative Verbesserung der bestehenden Infrastruktur - ein Leitgedanke der Politik des MSWV - erfordert auch eine qualitative Verbesserung der Entscheidungsgrundlagen. Die Folgerungen daraus sind in der Einführungsrede zum Haushalt 1986 dargestellt worden. Das Ziel bleibt, die verfügbaren Kapazitäten der Informationsaufbereitung, des Berichtswesens, der Technikfolgenabschätzung und der Forschung koordiniert in den Dienst einer wissenschaftlichen Politikberatung für Regierung und Parlament zu stellen.

- 0.4.1 Verstärkt, systematisiert und verstetigt wird daher die Berichterstattung über die Entwicklung von Forschung und Technik im Ressortbereich für den Landtag und die interessierte Öffentlichkeit. Eine umfassende, jeweils fortzuschreibende Übersicht über Technikentwicklung und Technikwirkungen im Bereich von

Bauen und Verkehr ist ebenso in der Vorbereitung wie die regelmäßige Darstellung der Forschungsentwicklung im Ressortbereich.

Die systematische Aufbereitung und allgemeinverständliche Darstellung vorhandenen technischen Wissens und bereits verfügbarer wissenschaftlicher Erkenntnisse werden in ihrer Bedeutung nicht hinter der Formulierung neuer Forschungsinteressen zurückstehen.

0.4.2 Mittelfristig wird eine umfassende Dokumentation über die Auswirkungen neuer Technologien auf sämtliche Politikbereiche des Ressorts angestrebt. Im Jahre 1987 werden dem Landtag ein erster Bericht über die Auswirkungen neuer Technologien auf Freizeit und Freizeitverhalten sowie ein Literaturbericht über die Wirkungen der Informations- und Kommunikationstechnologien auf die Verkehrspolitik vorgelegt werden.

0.4.3 Maßgeblich werden Berichterstattungs-, Dokumentations- und Beratungsleistungen durch die beiden wissenschaftlichen Einrichtungen im Geschäftsbereich erbracht werden, das Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung in Dortmund (ILS) und das Landesinstitut für Bauwesen und angewandte Bauschadensforschung in Aachen (LBB).

- Aufgaben und Organisation des ILS sind der veränderten Geschäftsverteilung innerhalb der Landesregierung und gewachsenen Anforderungen an wissenschaftliche Beratung angepaßt worden.

Ein neuer Aufgabenbereich "Verkehr" soll die Berichts-, Beratungs- und Forschungs-

leistungen des Instituts in den Bereichen Verkehrsinfrastruktur und Verkehrstechnik ergänzen und dabei vor allem Fragen der Stadterneuerung und des Verkehrs im Zusammenhang untersuchen.

In dem neuen Aufgabenschwerpunkt "Technologie" sollen Fragen der Umwelt- und Sozialverträglichkeit technologischer Entwicklungen, Technologiefolgenabschätzung in den Bereichen Stadtentwicklung, Wohnen, Freizeit und Verkehr und energiepolitische Fragen von Ressortinteresse aufbereitet und wissenschaftlich erarbeitet werden.

Mit dieser Arrondierung ist das ILS in organisatorischer Hinsicht auf eine umfassende Beobachtung, Erfassung und Bewertung der wesentlichen infrastrukturellen Entwicklungen einschließlich der ökonomischen, sozialen, technologischen und ökologischen Rahmenbedingungen eingerichtet.

Die Forschungstätigkeit des ILS wird sich eng an dem Arbeitsprogramm des MSWV orientieren. Die Bearbeitungszeit der Forschungsvorhaben wird erheblich gekürzt werden. Bei allen Forschungsvorhaben, die das ILS bearbeitet oder betreut, wird eine allgemeinverständliche Zusammenfassung der Ergebnisse mit Empfehlungen für die praktische Umsetzung und Verwertung vorgelegt werden.

Die Beratungsleistungen des Instituts werden erweitert werden. In einer neuen Reihe "ILS-Bürger-service" sollen in kurzer, übersichtlicher Form und leicht verständlicher Sprache Spezialfragen aus dem Ressortbereich erläutert und weiterführende Hinweise auf Literatur und Beratungsstellen geliefert werden.

Das ILS wird die Zusammenarbeit mit Forschungsinstituten und Einrichtungen der wissenschaftlichen Politikberatung im In- und Ausland intensivieren.

- Das im April 1985 gegründete Landesinstitut für Bauwesen und angewandte Bauschadensforschung in Aachen hat seine Arbeit aufgenommen. Aufgabenschwerpunkt ist die Erfassung von Bauschäden und die praxisgerechte Auswertung der Bauschadensforschung.

Das LBB verfügt inzwischen über ein breites Informationssystem zum Thema "Substanzerhaltung von Bauwerken". Grundlage hierfür waren Schadenserhebungen an landeseigenen Baudenkmälern, Objekt- und Literaturdokumentationen sowie Auswertungen von Forschungsarbeiten.

Dem Problem umweltbedingter Schäden an Bauwerken aus Naturstein widmet das LBB besondere Aufmerksamkeit. Im Jahre 1987 wird ein ausführlicher Bericht über "Außenbauteile aus Naturstein, Erhaltung und Restaurierung" veröffentlicht werden. Ferner sind vorgesehen ein Bericht über "Schadensschwerpunkte an Gebäude verschiedener Baualtersstufen", über "Kosten der Instandsetzung leerstehender Altbauten" sowie zur Erhaltung von Fachwerk- und Gründerzeithäusern.

Im Rahmen einer neu eingerichteten verbraucherorientierten Faltblattreihe sind in Vorbereitung:

- Bauschäden - erkennen und beurteilen
- durchfeuchtete Wände - Ursachen und Sanierungsmöglichkeiten
- Kosten von Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen.

Es wäre begrüßenswert, wenn die Arbeit der beiden Institute mit den betroffenen Ausschüssen des Landtags vor Ort in Dortmund bzw. Aachen erläutert und mit Ihnen erörtert werden könnte.

- 0.4.4 Die Vorarbeiten zur Fortschreibung des mittelfristigen Forschungsprogramms des MSWV sind abgeschlossen. Das mittelfristige Forschungsprogramm wird zu Beginn des Haushaltsjahres 1987 vorliegen.
- 0.4.5 Der Zusammenhang von Recht und technischer Entwicklung wird transparenter gemacht. Das MSWV läßt zur Zeit einen wissenschaftlichen Überblick über die verschiedenen Aspekte dieses Zusammenhanges erarbeiten. Auf dieser Grundlage werden in einem weiteren Schritt die bisher geleistete Arbeit und die weiteren Handlungsmöglichkeiten systematisch dargestellt. Ein entsprechender Bericht wird dem Landtag im Herbst 1987 zugeleitet werden.
- 0.4.6 Eines der Hauptprobleme im Verhältnis von Staat und Technik, aber auch generell von Großorganisationen und technischen Innovationen, ist die begrenzte Fähigkeit zur Umsetzung und praxisgerechten Durchführung technologischer Erkenntnisse und Möglichkeiten. Es mangelt heute weniger an klugen Erfindungen und Entwicklungen als eher an deren Umsetzung in marktgängige Produkte oder politische Implementationsprozesse. Die Technikproblematik muß insofern ausgeweitet werden: Die Frage lautet, warum sich Verwaltungen mit der Realisierung von technischen Entwicklungen so schwer tun.

Im MSWV werden Voraussetzungen dafür geschaffen, daß das Verhältnis von Innovationsreichtum und Verwirklichungsgrad verbessert werden kann. Dafür entwickelt die Hochschule für Verwaltungswissenschaften in Speyer, an der das Land Nordrhein-Westfalen beteiligt ist, in enger Forschungs- und Beratungskoordination mit dem MSWV generalisierbare Maßstäbe einer Technikimplementation für die staatlichen Bereiche.

0.4.7 Technologiepolitik läßt sich nicht auf die Optimierung von Informations- und Wissenstransfer reduzieren. Technologiepolitik heißt auch Kommunikation. Zwischen Wissenschaft, Technik, Politik und Verwaltung müssen daher verlässliche Ebenen des Dialogs gefunden und auf Dauer etabliert werden. Das MSWV ist dabei, den Dialog zwischen Technik und Politik zu intensivieren und zu verstetigen. Dieser Technikdialog wird sich auf die Kommunikation und Zusammenarbeit von Technikern und Verwaltungsfachleuten im Ressort, aber auch auf die Kooperation mit den Technikentwicklern in Forschung und Unternehmen förderlich auswirken.

0.4.8 Die Verantwortlichkeit der Politik im Bereich der Technik wird im Ressortbereich durch Technikberichte dokumentiert werden. In Vorbereitung sind Berichte über "Verkehrstechnik in der Stadt" und "Energiereserven im Bau- und Verkehrsbereich".

Eingeleitet ist ein umfassender Technikbericht, der die einschlägigen Aktivitäten des Ressorts zusammenfassend darstellen soll. Dieser Bericht wird enthalten:

- die wichtigsten Herausforderungen der modernen Technologien in den Politikbereichen des MSWV
- die Leitlinien der Politik des MSWV gegenüber technischen Entwicklungen
- die wesentlichen Aktivitäten in Gesetzgebung und Vollzug
- die Forschungsschwerpunkte des Hauses zum Thema Technik
- eine Zusammenstellung über die Mitarbeit des Hauses bei der einschlägigen technischen Regelung auf staatlicher und privater Ebene.

0.4.9 Das MSWV ist nicht nur zuständig für die Entwicklung von politischen Programmen, die den Erkenntnissen von Wissenschaft und Technik gerecht werden. Es hat auch die Umsetzung dieser politischen Initiativen zu beobachten. Verbesserung der politischen Entscheidungsgrundlagen heißt damit auch, Vollzugsforschung zu betreiben und vollzugsgerechte politische Vorgaben zu erlassen. So untersucht das MSWV zur Zeit die Effektivität der Maßnahmen zur Erhaltung und Sicherung preisgünstigen Wohnraums sowie Art und Umfang der Durchführung der Bauüberwachung und der Bauzustandsbesichtigung durch die unteren Bauaufsichtsbehörden. Eine empirische Studie zur Bauplanungs- und Genehmigungspraxis soll 1987 in Auftrag gegeben werden.

0.4.10 Die wissenschaftlich-technische Zusammenarbeit mit anderen europäischen Ländern wird auf der Grundlage und im Rahmen nationaler rechtlicher bzw. vertraglicher Beziehungen verstärkt werden.

Die Entwicklung von Forschung und Technologie läßt sich nur sehr begrenzt beobachten und bewerten, wenn technische Innovationen und deren rechtliche Bewertung in anderen Ländern unberücksichtigt bleiben. Technologiefolgenabschätzung und technische Begrenzung durch Recht sind überdies gerade in der Bau- und Verkehrspolitik weitgehend nur noch im supranationalen Rahmen möglich. Die spezifischen Interessen Nordrhein-Westfalens werden in die Bewertungs- und Normierungsprozesse vor allem auf europäischer Ebene verstärkt einfließen.

1. Stadtentwicklung

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

Aus den dort entwickelten Zielsetzungen leiten sich die nachstehenden sieben Aufgabenbereiche für die Stadterneuerung ab:

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

1.1 Kontinuierliche Stadterneuerung

Konzeptionelle Teilbereiche und Instrumente der Stadterneuerungspolitik des Landes wurden und werden 1986 fortentwickelt.

Dies gilt insbesondere für die bessere Integration von Stadterneuerung und Stadtverkehr und für die Berücksichtigung ökologischer Belange.

1.1.1 Förderung der Stadterneuerung

- 11 040/
883 10
883 20
883 30
883 40
- Das Land Nordrhein-Westfalen fördert schon seit Beginn der 60er Jahre städtebauliche Maßnahmen in den Gemeinden. Im Zeitraum 1971 bis 1986 wurden für städtebauliche Aufgaben in den Gemeinden insgesamt 9.780 Mio DM bereitgestellt. Von diesem Betrag wurden 1.050 Mio DM vom Bund auf der Grundlage des Städtebauförderungsgesetzes zugewiesen.
- Der Anteil des Bundes an den bislang geförderten Stadterneuerungsmaßnahmen des Landes beträgt somit 10,7 %. Die deutliche Erhöhung der Bundesmittel in den Jahren 1986 und 1987 wird begrüßt.
- 11 040/
883 41
- Die Förderung der Stadterneuerungsmaßnahmen im engeren Sinn wird durch die Förderung von Modernisierungsvorhaben sowie die durch die Maßnahmen im Grundstücksfonds ergänzt.
- 11 060/
893 70
- 11 040/
821 10
821 20
- Eine Übersicht über die Förderleistung in diesen Bereichen für den Zeitraum 1981 bis 1986 enthält Tabelle 1.

Tabelle (1)

Bereitgestellte Mittel für Aufgaben der Stadterneuerung
1981 - 1986 (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	515,7 (85,0)	218,5	124,5	858,7 (85,0)
1986 ³⁾	664,7 (261,7)	218,5	125,0	1.008,2 (261,7)
Summe	3.919,2 (607,5)	1.771,0 (230,0)	526,3	6.216,5 (837,5)
1987 ⁴⁾	667,0 (262,0)	218,5	119,7	1.005,2 (262,0)

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

- 1) Der Bund hat die Förderung der Wohnungsmodernisierung 1983 ersatzlos eingestellt
- 2) Der hohe Betrag war für die Ausfinanzierung von nahezu 400 Sanierungsmaßnahmen notwendig
- 3) Bereitstellungsrahmen
- 4) Bereitstellungsrahmen nach Haushaltsentwurf

Die Aufgaben der Stadterneuerung werden ferner durch Teile der Wohnungsbauförderung unterstützt. Im Jahr 1986 wurden zum Beispiel öffentlich geförderte Miet- und Altenwohnungen nur noch zum Abschluß der Neubaumaßnahmen in Sanierungsgebieten eingesetzt. Außerdem fließen die Um- und Ausbaumittel vorrangig in Stadterneuerungsvorhaben.

11 500/
883 14
883 15

Beginnend mit dem Jahr 1987 sollen die vom Land im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes geförderten Straßenbauvorhaben noch mehr als bisher mit Maßnahmen der Stadterneuerung koordiniert werden. Gleiches gilt für die Förderung des kommunalen Radwegebaus.

11 500/
883 17

1.1.1.1 Stadterneuerungshaushalt 1987

14.030/
883 11

Die Förderung von Maßnahmen der Stadterneuerung sind im Landeshaushalt 1987 mit insgesamt 395 Mio. DM zuzüglich Verpflichtungsermächtigungen in Höhe von 330 Mio. DM für die Jahre 1988 bis 1991 veranschlagt.

11 040/
883 41

Die Haushaltsmittel des Landes werden durch Bundeszuweisungen auf der Grundlage der §§ 71/72 des Städtebauförderungsgesetzes ergänzt. Für das Programmjahr 1987 sind 52,5 Mio DM Ausgabemittel des Bundes angekündigt. Die Steigerung gegenüber 1986 beträgt somit 17,5 Mio DM.

Das Land hat seinen Haushaltsansatz entsprechend der abgesprochenen Finanzierungsanteile bei den gemeinschaftlich geförderten Maßnahmen um 15 Mio DM erhöht. Das Land stellt also

- ebenso wie im Programmjahr 1986 - im gleichen Umfang wie der Bund zusätzliche Ausgabemittel bereit.

(Der Verteilungsschlüssel beträgt: 43,1 % Bund, 36,9 % Land, 20 % Gemeinden).

Die 52,5 Mio DM Bundeszuweisungen für 1987 werden durch 209,5 Mio DM Verpflichtungsermächtigungen für die Jahre 1988 bis 1990 ergänzt (zusammen 262,0 Mio DM).

11 040/
883 10
883 30

Im Einzelplan 11 sind darüber hinaus noch 40,2 Mio DM für die Abfinanzierung bereits bewilligter Maßnahmen im städtebaulich ausgerichteten Ruhrprogramm eingestellt. Neubewilligungen sind hier nicht mehr vorgesehen.

1.1.1.2 Bewilligungsrahmen

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

Das führt dazu, daß die Haushaltsansätze eines Haushaltsjahres zum großen Teil durch Verpflichtungsermächtigungen aus Bewilligungen

14 030/
88311

früherer Jahre vorbelastet sind. Die 447,5 Mio DM Ausgabemittel des Jahres 1987 (Landes- und Bundesmittel zusammengenommen) werden durch Bewilligungen der Vorjahre mit 320 Mio DM vorbelastet sein.

11 040/
883 41

Die freien Ausgabemittel betragen also 127,5 Mio DM. Wiederum Landes- und Bundesmittel zusammengenommen stehen ferner Verpflichtungsermächtigungen in Höhe von 539,5 Mio DM zur Verfügung. Der Bereitstellungsrahmen bestehend aus freien Ausgabemitteln und Verpflichtungsermächtigungen beträgt somit im Haushaltsjahr 1987 667 Mio DM (vgl. Tabelle 2).

1.1.1.3 Stadterneuerungsprogramme 1987

Der Bewilligungsrahmen in Höhe von 667 Mio DM verteilt sich auf das Stadterneuerungsprogramm des Landes mit Bundesfinanzhilfen in Höhe von 499 Mio DM und auf das Stadterneuerungsprogramm des Landes mit 168 Mio DM.

Diese Aufteilung ergibt sich aus der Bundeszuweisung in Höhe von 262 Mio DM und der Gegenfinanzierungsverpflichtung des Landes im Verhältnis von 43,1 zu 36,9 %.

Die Verteilung der Mittel in beiden Programmen ist aus der Tabelle 3 zu entnehmen.

Beide Programme werden im Herbst 1986 integriert aufgestellt. Maßgebliche Kriterien für die Aufteilung auf das Programm mit Bundesfinanzhilfen und auf das ausschließliche Landesförderungsprogramm sind:

Tabelle (2)

Bewilligungsrahmen 1987 (ohne Rückflüsse)

	Mio. DM
1. Haushaltsmittel des Landes (Kap. 14 030, Titel 88311)	395
2. Vorbelastung durch Verpflichtungen der Vorjahre	320
3. Freie Ausgabemittel	75
4. Verpflichtungsermächtigungen für die Jahre 1988 - 1991 (Kap. 14 030, Titel 88311)	330
<hr/>	
5. Bewilligungsrahmen Landesmittel	405
<hr/>	
6. Bundeszuweisungen Haushaltsmittel 1987 (Kap. 11040 Titel 88341)	52,5
7. Bundeszuweisungen Verpflichtungsermächtigungen für die Jahre 1988 - 1990	209,5
<hr/>	
8. Bewilligungsrahmen	667
<hr/>	

Tabelle (3)

Aufteilung der Mittel auf Landesprogramm mit
Bundesfinanzhilfen und Landesprogramm 1987 (Mio DM)

	Freie Ausgabemittel 1987	Verpflichtungsermächtigung				Insgesamt 1987 - 1991
		1988	1989	1990	1991	
1. Landesmittel	75	80	115	115	20	405
2. Bundesmittel	52,5	92,0	78,2	39,3	-	262
3. Landesmittel für Gegen- finanzierung Bundesmittel	45	80	74	38	-	237 ⁺)
4. Landesprogramm mit Bundes- finanzhilfen (Summe 2 + 3)	97,5	172,0	152,2	77,3	-	499
5. Landesprogramm (Diff. 1 - 3)	30	-	41	77	20	168

+) Bei einem Fördersatz von 80 % entfallen auf Bund 43,1 % und auf das Land 36,9 %; hiernach ergibt sich eine Gegenfinanzierung des Landes von 224 Mio DM. Durch höhere Fördersätze für Ausgleichsstock- und Fehlbetragsgemeinden erhöht sich der Betrag.

- Komplexität der Maßnahme
- Gebietsbezug

Der Bund bindet seine Mittel an das Städtebauförderungsgesetz und damit an die Verfahrensvorschriften dieses Gesetzes. Es muß sich also um Maßnahmen in förmlich festgesetzten Sanierungsgebieten oder um Gebiete handeln, die in Form von "Untersuchungsgebieten" einem Satzungsbeschluß zugeführt werden. Die Vorlage beider Programme ist bis Anfang November 1986 vorgesehen, so daß mit der Bereitstellung der Mittel und der Bewilligung der Maßnahmen unmittelbar nach Inkrafttreten des Haushaltes begonnen werden kann.

Einzelheiten zu der Aufteilung der Mittel nach regionalen Gesichtspunkten und Maßnahmebereichen sind diesen Programmen zu gegebener Zeit zu entnehmen.

1.1.1.4 Mittelfristiges Stadterneuerungsprogramm

Die Aufstellung eines mittelfristigen Stadterneuerungsprogramms, das den Gemeinden Orientierung für Planung und Finanzierung gibt, wird für den Zeitraum 1986 - 1990 auf der Grundlage der mittelfristigen Finanzplanung aufgestellt.

Das Programm enthält die bewilligten Maßnahmen, die im Zeitraum 1986 - 1990 Finanzierungsverpflichtungen auslösen, und stellt darüber hinaus die einzelnen Programmbereiche mit dem zugehörigen Finanzierungsrahmen dar.

1.1.1.5 Stadterneuerungsgebiete

Der Schwerpunkt der Förderung des Landes wird auch künftig bei den Stadterneuerungsgebieten liegen.

Stadterneuerungsgebiete sind Gebiete, in denen die Schäden und Belastungen aus verschiedenen Bereichen kumulieren und deshalb der koordinierte Mitteleinsatz verschiedener Sachbereiche über einen längeren Zeitraum notwendig ist. Wie bereits dargestellt, haben die Städte und Gemeinden Probleme mit der Planung und Durchführung solcher Maßnahmen.

Dies hat verschiedene Ursachen:

- Die Nutzungskonflikte sind in den dicht bebauten und stark belasteten Stadtteilen größer und schwerer lösbar als in anderen Siedlungsbereichen.
- Vor allem in den großen nach Sachbereichen aufgegliederten Verwaltungen sind ressortübergreifende und gebietsbezogene Zuständigkeiten nur schwer zu organisieren.
- Dazu fehlt ausreichend qualifiziertes Personal; die Beauftragung von externen Planergruppen und Sanierungsträgern allein löst das Problem nicht.
- Die vorwiegend kleinteiligen und nicht spektakulären Maßnahmen der Stadterneuerung, die

erst im Verlauf der Jahre ihren Nutzen und Ertrag zeigen, ziehen nicht die eigentlich notwendige politische Aufmerksamkeit auf sich.

In den Städten und Gemeinden ist diese Sachlage bekannt, und es wird mit verschiedenen Mitteln um Verbesserungsmöglichkeiten gerungen.

Auf die dargestellten kommunalen Restriktionen besitzt das Land nur geringe Einflußmöglichkeiten.

Die Förderung des Landes konzentriert sich daher auf ein koordiniertes Angebot der verschiedenen Fördermittel und eine Priorisierung der Stadterneuerungsgebiete bei der Mittelzu- teilung in den Bereichen:

14 030/883 11
11 060/893 70
WFA
11 500/
883 14
883 15
883 17

- Stadterneuerung
- Wohnungsmodernisierung
- öffentlich geförderte Miet- und Altenwohnungen
- Gemeindeverkehrsfinanzierung
- Förderung kommunaler Radwege.

In der Vergangenheit konnten Stadterneuerungsgebiete entweder im Wege der Mitfinanzierung durch den Bund nach den Vorschriften des Städtebauförderungsgesetzes oder allein durch Landesmittel gefördert werden. Diese unterschiedlichen Rahmenbedingungen haben zu unterschiedlichen Formen von Stadterneuerungsmaßnahmen geführt.

14 030/
883 11
11 040/
883 10
883 40

Diese sind:

- förmlich festgesetzte und zwischenzeitlich ausfinanzierte Sanierungsmaßnahmen

- förmlich festgesetzte und noch nicht ausfinanzierte Sanierungsmaßnahmen
- gebietsbezogene Wohnumfeldprogramme.

11 040/
883 41

Darüber hinaus wurden durch die erhöhten Bundesmittel in den Jahren 1986 und 1987 hier zusätzlich sogenannte "Untersuchungsgebiete" gefördert, bei denen der Erlaß einer Satzung offen ist. Außerdem bietet sich nach der Novellierung des Städtebauförderungsgesetzes auch noch die Möglichkeit, förmliche Sanierungsgebiete nach dem sogenannten "vereinfachten" Verfahren festzulegen. Diese an der Förderungsform orientierten gebietsbezogenen Stadterneuerungsmaßnahmen bedürfen der inhaltlichen Überprüfung, wenn ihre beabsichtigte Mittelpräferenzierung gerechtfertigt sein soll.

In 1987 werden die "Stadterneuerungsgebiete des Landes" nach einheitlichen inhaltlichen Kriterien festgelegt. Dieses "Anerkennungsverfahren" muß auch den bestehenden gebietsbezogenen Maßnahmen gegenüber gelten.

1.1.1.6 Ausgabereste

11 040/
883 10
883 30
883 40

14 030/
883 11

Ausgabereste entstehen, wenn bei bewilligten Maßnahmen der Mittelabruf langsamer erfolgt als im Bewilligungsbescheid vorgesehen. Ausgabereste sind somit nicht zu verwechseln mit Bewilligungsresten, also mit Mitteln die, obwohl

im Haushalt vorgesehen, im Laufe eines Haushaltsjahres nicht zur Bewilligung gelangen.

Bei der Förderung städtebaulicher Maßnahmen sind in allen zurückliegenden Jahren Ausgabe-
reste entstanden, die im Mittel die Größenordnung eines jährlichen Förderhaushaltes erreichen (vgl. Tabelle 4).

Dies hat strukturelle und organisatorische Gründe:

Vergleichbare strukturelle Probleme wie bei städtebaulichen Erneuerungsmaßnahmen zeigen sich auch bei der Förderung eines konkreten Hoch- oder Tiefbauprojektes (z.B. Abwasserkanal, Schulbau, Straßenbau). Zum einen müssen sehr unterschiedliche Maßnahmen in einem Gebiet sachlich und zeitlich einander zugeordnet werden, zum anderen treten zeitliche Verzögerungen bei der Schaffung der rechtlichen Voraussetzungen durch Einwände und Anregungen im Rahmen der Bürgerbeteiligung und im Grunderwerb auf. Außerdem sind Konkretisierung und Kalkulationsschärfe der Kosten erst im Laufe des Planungsfortschrittes zu erreichen.

Wollte man die dadurch bedingten Änderungen am Maßnahmenprogramm und im Zeitablauf abschließen, wäre dies ein hoher Preis. Die Bewilligung von Fördermitteln dürfte erst zu einem Zeitpunkt geschehen, zu dem die dargestellten Unsicherheiten ausgeräumt sind.

Ohne die Finanzierungssicherheit durch einen rechtsverbindlichen Bewilligungsbescheid würden

Tabelle (4)

Bereitstellungsrahmen, ausgezahlte Mittel und Ausgabereste
bei Stadterneuerungsmaßnahmen 1975 - 1985 (Mio DM)

Jahre	Bereitstellungsrahmen	Auszahlungen	Ausgabereste
1975	769,1	709,0	887,0
1976	484,1	775,3	519,0
1977	530,2	521,7	642,0
1978	681,1	606,1	827,0
1979	1.071,7	790,5	930,0
1980	1.038,0	959,0	698,5
1981	813,2	903,3	548,2
1982	400,7	688,1	439,2
1983	525,4	552,7	492,0
1984	915,4 +	475,2	549,2
1985	515,7	426,6	608,1

+

Ausfinanzierung der förmlichen Sanierungsmaßnahmen

aber nur wenige Gemeinden in eine finanziell und politisch risikoreiche Planung von Stadterneuerungsvorhaben einsteigen. Lange Planungsverläufe mit der Maßgabe der späteren Unveränderlichkeit haben außerdem den Nachteil, daß neue Erkenntnisse und politische Wertungen, die im Zeitablauf eintreten, nicht mehr berücksichtigt werden können. Es würde sich somit um nicht mehr "lernfähige" Planungen handeln, in denen die "Sachzwänge" und nicht mehr die vernünftigen Lösungen dominieren.

Einen anderen Charakter dagegen haben die organisatorischen Ursachen der Ausgabereite. Hier zeigt sich, daß bei der Bewilligung einer Maßnahme die Verteilung der Mittel auf die Jahre in einer beträchtlichen Zahl von Fällen sorgfältiger hätte vorgenommen werden können. Bei der Beantragung der Mittel zeigen die Gemeinden das verständliche Interesse, eine frühzeitige Dotierung zu erreichen, um vor Vorfinanzierungen sicher zu sein.

Bedeutsamer ist, daß eine stattliche Zahl von Städten und Gemeinden nach Bewilligung der Maßnahme nicht die an sich notwendigen Personal- und Planungskapazitäten bereitstellt, um die Maßnahme auch zügig durchzuführen. Dies ist insbesondere bei den großen Städten mit den beträchtlichen Ausgabereiten der Fall.

Das Land hat und wird in 1986 eine Reihe von Maßnahmen zum Abbau der Ausgabereite ergreifen, ohne daß dadurch unsachgemäße zeitliche Pressionen ausgeübt werden.

Dazu gehört die Androhung der endgültigen Kürzung der Bewilligungsbescheide bei den Bescheiden, die mehrfach schon verlängert wurden.

Dazu gehört auch die Überprüfung der bisherigen zeitlichen Planungsabläufe mit dem Ziel, die Finanzierung der Maßnahme dem tatsächlichen Zeitablauf anzupassen. Durch diese "Umbewilligungen" werden festgelegte Mittel frei für Maßnahmen, die einen früheren Finanzierungsbedarf haben.

1.1.1.7 Förderrichtlinien

Die Städtebauförderungsrichtlinien vom März 1983 haben sich bewährt.

In den vergangenen Jahren sind aber in Teilbereichen Erfahrungen angefallen, die zu sachlich begründeten und gerechtfertigten Ausnahmen von den Förderrichtlinien geführt haben. Diese Erfahrungen sollen nun in die Richtlinien eingearbeitet werden.

Die förmliche Fortschreibung der Förderrichtlinien wird im Herbst 1986 eingeleitet und soll im Frühjahr 1987 abgeschlossen sein.

1.1.1.8 Beratung und Erfolgskontrolle

Bei den 1983 begonnenen Modellmaßnahmen zur "gebietsbezogenen Wohnumfeldverbesserung" in den Städten Bochum, Herne und Witten wurde ein programmbegleitender Arbeitskreis, eine wissenschaftliche Begleitforschung und eine Erfolgskontrolle eingerichtet. Im Arbeitskreis konnten administrative Probleme ohne großen Zeitverlust

14 030/
883 11

geklärt werden. Außerdem wurden fachliche Erfahrungen eingebracht.

In der Begleitforschung wurden die Umsetzungsprobleme komplexer Stadterneuerungsmaßnahmen von einer neutralen Position aus analysiert und dokumentiert.

Die Erfolgskontrolle, in der der Zustand vor und nach Abschluß der Maßnahmen protokolliert wird, dient der Objektivierung der Diskussion über den ökologischen und sozialen Nutzen von Stadterneuerungsmaßnahmen.

Der Bericht über die wissenschaftliche Begleitforschung liegt vor. Zur Erfolgskontrolle wird demnächst ein Zwischenbericht veröffentlicht. Der Abschlußbericht ist erst nach Abschluß der Maßnahmen in den Jahren 1987/1988 möglich.

Für das Jahr 1987 wird nun überlegt, wie bei allen größeren Maßnahmen unter Vereinfachung der Methode eine Erfolgskontrolle eingerichtet und wie die Beratung der Städte und Gemeinden bei der Durchführung der Maßnahmen intensiviert werden kann.

1.1.1.9 Fortbildung

Bei der nachträglichen Bewertung durchgeführter Maßnahmen der Stadterneuerung werden in einer Reihe von Fällen funktionale und gestalterische Mängel deutlich.

Diese sind zu wesentlichen Teilen auf Qualifikationsdefizite der mit der Planung und Ausführung beschäftigten Personen in den kommunalen Dienststellen und im freiberuflichen Bereich

zurückzuführen.

Für 1987 ist daher ein spezielles Qualifizierungsprogramm für die wesentlichen Aufgabenbereiche der Stadterneuerung, für die Verkehrsberuhigung, für die Modernisierung, für die Innenhofbegrünung und die Fassadengestaltung, für örtliche Begegnungsstätten sowie für gewerbliche Bauflächen und Standortsicherung geplant. Dieses Fortbildungsprogramm, das sich an Mitarbeiter kommunaler Dienststellen und freie Planer und Architekten gleichermaßen wendet, soll zusammen mit den wichtigsten Fortbildungsträgern im Land organisiert werden.

1.1.2 Bauplanungsrecht

1.1.2.1 Hilfen zum Vollzug

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

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

Zu diesem Erlaß ist 1986 eine Arbeitshilfe erschienen.

Außerdem wurde nach sorgfältiger Beratung mit allen Beteiligten der bestehende Erlaß zur Planung von Einzelhandelsgroßbetrieben ("Verbrauchermarkterlaß") in wesentlichen Bereichen überarbeitet. Die Gemeinden werden damit besser in die Lage versetzt, im Rahmen der Möglichkeiten des Bauplanungsrechtes den gewachsenen Einkaufsstandort vor einem Kaufkraftentzug durch nicht integrierte Einzelhandelsgroßbetriebe zu schützen.

An einem Erlaß zum Schutz von Freiflächen und zur Verbesserung des Angebotes an Spielmöglichkeiten für Kinder und Jugendliche wird seit einiger Zeit gearbeitet. Dabei soll der bestehende "Kinderspielplatzterlaß" zeitgemäß fortgeschrieben werden.

Im Übrigen werden alle bestehenden Erlasse zur Bauleitplanung daraufhin überprüft, ob besondere Erlaßregelungen unter heutigen Gesichtspunkten noch notwendig sind.

1.1.2.2 "Baugesetzbuch"

Die Bundesregierung hat 1983 angekündigt, das Bauplanungsrecht grundlegend neu zu gestalten und den Aufgaben der 80-er und 90-er Jahre anzupassen.

Der von der Bundesregierung eingebrachte Gesetzesentwurf erfüllt diesen Anspruch nicht. Es ist im Gegenteil zu befürchten, daß die sozialen und ökologischen Belange der Stadtentwicklung und Stadterneuerung bei der beabsichtigten Novellierung geschwächt werden. Dies gilt insbesondere für die Paragraphen, in denen die Zulässigkeit von Vorhaben geregelt ist, vor allem die §§ 34 und 35 BBauG.

Bundesregierung und Mehrheitsfraktion haben im Verlauf des Beratungsverfahrens nicht zu erkennen gegeben, von dem unzulänglichen Gesetzesentwurf abzurücken. Es ist also wahrscheinlich, daß noch in diesem Jahr ein Gesetz verabschiedet wird, das nicht der städtebaulichen Gestaltung der Zukunft, sondern einer vordergründigen Beschleunigung des Baugeschehens verpflichtet ist.

1.1.3 Stadtökologie

Es erscheint notwendig, bei allen Maßnahmen der Stadtentwicklung mehr als bisher die unmittelbaren und mittelbaren ökologischen Folgewirkungen zu bedenken. Dies setzt mehr Kenntnisse über die Wirkungsverläufe in stadtökologischen Systemen einerseits und mehr integrierte Planung andererseits voraus. Für dieses Anliegen steht der Begriff "Stadtökologie".

Um einen stadtökologischen Handlungsrahmen für Maßnahmen der Landesregierung zu schaffen und den Städten und Gemeinden darüber hinaus Orientierungen und Anregungen für eigenständige

stadtökologische Handlungsweisen zu geben, soll die von der Landesregierung am 12. März 1985 beschlossene "Konzeption Stadtökologie" zu einem stadtökologischen Programm fortentwickelt werden. Die Arbeiten an dieser Aufgabe dauern an.

1.1.3.1 Freiraumschutz

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

Der erstmals vom Minister für Landes- und Stadtentwicklung in der letzten Legislaturperiode erstellte Freiraumbericht wird daher fortgeschrieben.

Er soll vor allen Dingen den Freiraumverbrauch im kleinteiligen Maßstab bewußt machen, der mit den Kategorien und Instrumenten der Landesplanung und der Gebietsentwicklungspläne nicht erfaßt wird.

Die Arbeiten an diesem Bericht dauern an.

1.1.3.2 Ökologisches Bauen

Ökologische Bauformen und Erschließungssysteme zu akzeptieren, ist in erster Linie eine Angelegenheit der privaten Bauherren. Mit öffentlichen Mitteln - Planung und Förderung - können lediglich förderliche Rahmenbedingungen geschaffen werden.

11 040/
TGr. 70

Um den Gedanken des ökologischen Bauens populärer zu machen und zu einem intensiveren Erfahrungsaustausch beizutragen, läuft gegenwärtig der Landeswettbewerb "Ökologisches Bauen".

Die erste Stufe dieses Wettbewerbes - realisierte Maßnahmen - ist zwischenzeitlich abgeschlossen. Die 2. Stufe - geplante Maßnahmen - wird sich bis ins Jahr 1987 hinein erstrecken.

Dieser Landeswettbewerb wird überlagert durch den regelmäßig wiederkehrenden Bundeswettbewerb "Bürger, es geht um Deine Gemeinde", der im Jahre 1987 dem Thema "Innenraumentwicklung und umweltgerechtes Bauen" gewidmet ist.

Die Ziele dieses Wettbewerbes lassen sich mit den Zielen des laufenden Landeswettbewerbes nicht ausreichend harmonisieren, so daß der für den Bundeswettbewerb notwendige vorgeschaltete Landeswettbewerb getrennt organisiert werden muß.

Ein besonderes Anliegen ist die ökologische Erschließung bestehender oder geplanter Industrie- und Gewerbegebiete.

Neben dem stadtökologischen Effekt können dadurch auch Kosteneinsparungen erzielt werden.

Es besteht daher die Absicht, das Jahr 1987 dafür zu nutzen, für die ökologische Erschließung und Gestaltung von Gewerbe- und Industriegebieten verallgemeinerbare Erfahrungen zu gewinnen, die dann ab 1988 bei der Förderung kommunaler Maßnahmen und beim Grundstücksfonds allgemein Anwendung finden (vgl. Kap. 1.7.1).

11 040/
821 10
821 20

1.1.4 Familienfreundliche Stadt

Im Antrag der CDU-Fraktion Nr. 10/502 wird die Landesregierung aufgefordert, einen städtebaulichen Wettbewerb zur "Familienfreundlichen Stadt" durchzuführen.

In der Beratung dieses Antrages haben sich alle Fraktionen diesem Anliegen angeschlossen und die Landesregierung aufgefordert, einen dafür geeigneten Wettbewerb vorzubereiten.

Um die Städte und Gemeinden mit der Vorbereitung und Durchführung städtebaulicher Wettbewerbe nicht zu überfordern, kann dieser Wettbewerb erst nach Abschluß des laufenden Wettbewerbes zum ökologischen Bauen eingeleitet werden. Dies wird frühestens 1988 der Fall sein.

Die Vorbereitungsarbeiten fallen in das Jahr 1987.

1.2 Umgestaltung des innerörtlichen Straßennetzes für mehr Verkehrsberuhigung und Verkehrssicherheit

1.2.1 Verkehrsberuhigung

Längerfristig ist es notwendig und möglich, etwa zwei Drittel aller innerörtlichen Straßen verkehrsberuhigt zu gestalten. Daneben sollen auch die bestehenden und die neu geplanten Hauptverkehrsstraßen mehr als bisher nach den Zielen der Verkehrssicherheit, des Umweltschutzes, der Lärmverminderung und den Anforderungen der nicht motorisierten Verkehrsteil-

nehmer geplant oder umgestaltet werden.

Bislang bewegt sich der verkehrsberuhigte Ausbau von Straßen noch immer zu sehr im Bereich der wenig befahrenen und somit relativ konfliktfreien Wohnstraßen. Im Antragsverhalten der Städte und Gemeinden spiegelt sich die Tendenz, den Konflikten mit dem ruhenden und dem fließenden Verkehr aus dem Weg zu gehen.

Vorangiges Ziel der Zweckzuwendungen des Landes sollte daher die Förderung von Maßnahmen sein, bei denen Konflikte in der Neuaufteilung des Verkehrsraumes ausgetragen werden müssen. Dazu gehören:

- die flächenhafte Verkehrsberuhigung von größeren Wohnbereichen, verbunden mit der Einrichtung von Tempo 30-Zonen
- die Verkehrsberuhigung in Städtzentren und Stadtteil- bzw. Ortsteilzentren
- die Umgestaltung von stark befahrenen Hauptverkehrsstraßen im Verbund mit einer besseren städtebaulichen Gestaltung und einer Minderung des Verkehrslärmes.

14 030/
883 11
11 500/
883 14
883 15

Dafür ist ein arbeitsteiliger Einsatz von Stadterneuerungsmitteln und Mitteln der Gemeindeverkehrsfinanzierung vorgesehen.

1. Mit Mitteln der Stadterneuerung wird die flächenhafte Verkehrsberuhigung von Wohn- und Erschließungsstraßen gefördert, vorrangig in Stadterneuerungsgebieten, aber auch in Wohngebieten, in denen sonst kein Erneuerungsbedarf besteht (z.B. Wohnsiedlungen

aus den 60-er und 70-er Jahren mit einem überdimensionierten Straßennetz).

2. Die Umgestaltung von Hauptverkehrsstraßen nach ökologischen und sozialen Kriterien wird mit Mitteln des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes gefördert, wenn die Hauptverkehrsstraßen ihre verkehrliche Funktion behalten.

Geht diese im Rahmen eines Umstufungsverfahrens verloren, wird die Umgestaltung mit Stadterneuerungsmitteln gefördert.

Für kleinere Maßnahmen der Verkehrsberuhigung dagegen erscheint der mit Zweckzuweisungen verbundene Verwaltungsaufwand nicht lohnend. Diese Maßnahmen sollten die Gemeinden daher ausschließlich mit ihren eigenen Mitteln finanzieren.

11 500/
883 17

Aus diesem Grunde wurde bereits im Haushalt 1986 die Zweckbestimmung der Mittel im Kraftfahrzeug-Steuerverbund auf Maßnahmen der Verkehrsberuhigung erweitert (vgl. § 25 Abs. 3 GFG 1986).

Für größere Maßnahmen der Verkehrsberuhigung soll eine intensivere Beratung und eine Erfolgskontrolle eingerichtet werden (vgl. Kap. 1.1.1.8).

1.2.2 Kommunaler Radwegebau

11 500/
883 17

Der Ausbau eines leistungsfähigen Radwegenetzes ist eine wichtige verkehrspolitische und städtebauliche Aufgabe.

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

11 500/
883 14
883 15

Darüber hinaus wird der kommunale Radwegebau bei GVFG-geförderten Maßnahmen unterstützt.

Für den Ausbau zusammenhängender Netze sind eigenständige kommunale Radwegeprogramme aber unverzichtbar.

11 500/
883 17

Um diese voranzubringen, wurde 1978 erstmals die Landesförderung kommunaler Radwege eingerichtet.

Mit diesem Programm wurden im Zeitraum 1978 bis 1985 rund 930 km kommunaler Radwege mit 203 Mio. DM Landeszuwendungen gefördert.

Im gleichen Zeitraum wurden im Zusammenhang mit GVFG-geförderten kommunalen Straßenbaumaßnahmen weitere 634 km Radwege mit Landeszuwendungen von 181 Mio. DM fertiggestellt. Nimmt man schließlich die Radwege im Zusammenhang mit Bundesstraßen und Landesstraßen hinzu, sind im Zeitraum 1978 bis 1985 2.286 km entstanden (vgl. Tabelle 5).

11 500/
883 17

Der Haushaltsansatz für 1987 für die Förderung der kommunalen Radwege beträgt erneut 38 Mio. DM. Dieser ist in Höhe von 30 Mio. DM aus Verpflichtungen der Vorjahre vorbelastet, so daß

Tabelle (5)

Radwegebau 1978 - 1985

Maßnahmebereich	km Länge ¹⁾	Mio DM ²⁾
Bundesstraßen in der Baulast des Bundes	454	82
Landesstraßen in der Baulast der Land- schaftsverbände	665	144
Straßen in der Baulast der Kreise und Gemeinden, GVFG- gefördert sowie § 5 a FStrG	634	226
kommunale Radwege, gefördert im Radwegeprogramm	929	254
	2.682	706

1) Radwege und gemeinsame Rad-/Gehwege mit tatsächlicher Streckenlänge (beidseitige Radwege = 2fache Länge des Bauabschnitts)

2) Bei Bundes- und Landesstraßen handelt es sich um Kosten, bei GVFG-Mitteln, § 5 a-Mitteln und beim Radwegeprogramm ist der kommunale Anteil hinzugerechnet.

die freien Ausgabemittel 8 Mio. DM betragen. Nimmt man die 35 Mio. DM Verpflichtungsermächtigungen hinzu, ergibt sich ein Bewilligungsrahmen für das Jahr 1987 von 43 Mio. DM.

Mit diesem Bewilligungsrahmen können nicht alle beantragten Maßnahmen der Gemeinden und der Kreise gefördert werden. Der Programmüberhang beträgt nach dem derzeitigen Stand rd. 36,5 Mio. DM förderungsfähige Kosten mit einem Zuschußbedarf von 29,2 Mio. DM.

1.2.3 Kommunaler Straßenbau

11 500/
883 14

Für Vorhaben des kommunalen Straßenbaus nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) sind im Haushalt 1987 Bundesfinanzhilfen in Höhe von 352,4 Mio. DM vorgesehen.

Davon werden wie in früheren Jahren 15 %, das sind rd. 53 Mio. DM, zur Verstärkung der Förderung des öffentlichen Nahverkehrs in den Gemeinden abgezweigt.

11 500/
883 15

Die verbleibenden 299,4 Mio. DM Bundesmittel werden durch rd. 118 Mio. DM Landesmittel ergänzt, so daß für objektbezogene Zuweisungen des kommunalen Straßenbaus insgesamt 417,4 Mio. DM zur Verfügung stehen.

Dieser Betrag wird durch Bewilligungen aus 1986 und den Vorjahren mit 396,5 Mio. DM vorbelastet sein.

Es verbleiben also freie Ausgabemittel in Höhe von 20,9 Mio. DM.

Diese werden durch Verpflichtungsermächtigungen in Höhe von 380 Mio DM verstärkt, die sich auf die Jahre 1988 bis 1991 erstrecken.

Der Bewilligungsrahmen beträgt somit insgesamt 400,9 Mio DM. Für die erstmalige Förderung von Maßnahmen in 1987 sowie für die Neuaufnahmen in das mittelfristige Programm gelten folgende Prioritäten:

1. Maßnahmen zur Umgestaltung bestehender Hauptverkehrsstraßen nach ökologischen und sozialen Gesichtspunkten unter Beibehaltung der Verkehrsfunktion.
2. Umgehungs- und Entlastungsstraßen sowie Kapazitätsaufweitungen bei bestehenden Hauptverkehrsstraßen unter der Bedingung, daß diese Maßnahmen für die flächenhafte Verkehrsberuhigung von Wohngebieten, Stadtzentren und Stadtteilzentren unabdingbar notwendig sind und gleichzeitig der verkehrsberuhigte Ausbau des entlasteten Straßensystems angegangen wird.

Am Ende darf dabei keine Ausweitung des Verkehrsraumes für den Individualverkehr entstehen (Null-Summe).

3. Beseitigung von schienengleichen Bahnübergängen
4. Maßnahmen in Kombination mit Vorhaben des öffentlichen Nahverkehrs, die ebenfalls mit Mitteln des GVFG gefördert werden.

Bevor weniger wichtige Maßnahmen neu eingeplant werden, sollen im übrigen die zum Teil erheblichen Vorfinanzierungslasten der Städte und Gemeinden abgebaut werden.

Mittelfristig ist der finanzielle Spielraum für stadtstrukturell bedeutsame Großvorhaben zu schaffen, die eine Tieferlegung und Abdeckung stark belastender Hauptverkehrsstraßen zum Ziel haben. Ein Beispiel für eine derartige Maßnahme ist die beabsichtigte Tieferlegung der Rheinuferstraße in Düsseldorf.

1.2.4 Lärmvorsorge

Der Straßenverkehrslärm zählt zu den schwerwiegendsten Umweltbelastungen in den Städten und Gemeinden. Verschiedene Umfragen belegen, daß etwa ein Drittel aller Haushalte in den Städten und Gemeinden durch Verkehrslärm stark beeinträchtigt ist.

Nicht wenige Hauptverkehrsstraßen haben Lärmpegel, die die Grenzwerte zur Gesundheitsschädigung überschreiten. Bislang gibt es keine gesetzliche Regelung für den Schutz vor Straßenverkehrslärm.

Die Baulastträger haben sich lediglich selbst verpflichtet, Maßnahmen der Lärmvorsorge und

der Lärmsanierung durchzuführen, und sich dabei Grenzwerte gegeben, die weniger an der Gesundheit der Bevölkerung und mehr an Kriterien der Finanzierbarkeit orientiert sind.

11 500/
883 14
883 15

Auch im Zusammenhang mit GVFG-geförderten kommunalen Straßenbaumaßnahmen wird Lärmvorsorge betrieben, wenn die erwarteten Lärmbelastungen 70/60 Dezibel tags/nachts überschreiten.

Diese Regelung gilt seit dem Jahr 1978.

11 500/
883 22

Um auch die vor dem Jahr 1978 geförderten kommunalen Hauptverkehrsstraßen in Lärmminierungsmaßnahmen einbeziehen zu können, wurde im Jahre 1979 ein gesonderter Fördertitel für passive Maßnahmen (Schallschutzfenster) eingerichtet.

Dieser Titel wurde von den Städten und Gemeinden aus verschiedenen Gründen nur wenig in Anspruch genommen.

Im Haushaltsjahr 1986 betrug der Ansatz und die Verpflichtungsermächtigung zusammen daher nur noch 1 Mio. DM. Es besteht nun die Absicht, Lärmvorsorge und Lärmsanierung im Zusammenhang mit Maßnahmen der Stadterneuerung und der Gemeindeverkehrsfinanzierung umfassender anzugehen. Die tragende Idee dabei ist, daß im Zusammenhang mit der Umgestaltung bestehender Hauptverkehrsstraßen eine weiterreichende Lärmvorsorge mitfinanziert wird.

11 500/
883 14
883 15

14 030/
883 11

Dabei sollen aktive Maßnahmen an der Straße mit passiven Maßnahmen am Gebäude so kombiniert werden, daß darüber hinaus auch städtebauliche

Gestaltverbesserungen und Wohnwertverbesserungen eintreten.

14 030/
883 11

Darüber hinaus soll die Lärmsanierung innerhalb von Stadterneuerungsgebieten, wo Belastungen kumulieren, mit Mitteln der Stadterneuerung gefördert werden. Auch hier geht es um eine Abstimmung von Maßnahmen im Bereich der Straße (Verkehrsberuhigung) mit Maßnahmen am Gebäude, wobei auch die Arbeitsteilung zur Modernisierungsförderung zu berücksichtigen ist.

11 060/
893 70

Vorläufige Ausführungsvorschriften für diese Aufgabe der Lärmvorsorge und Lärmsanierung sollen noch im Verlauf des Jahres 1986 entstehen und im Jahre 1987 an ausgewählten Beispielen getestet werden, um Erfahrungen zur Art der Maßnahmen und zur notwendigen Förderintensität zu gewinnen. Erst danach wird sich herausstellen, ob die bestehenden Förderrichtlinien für Maßnahmen der Stadterneuerung und der Gemeindeverkehrsfinanzierung geändert werden müssen.

1.2.5 Arbeitshilfen

Für die Umgestaltung von Erschließungsstraßen und Hauptverkehrsstraßen nach ökologischen und sozialen Gesichtspunkten liegt eine Reihe von fachtechnischen Empfehlungen bereit, die sich deutlich von den vielfach verwendeten Richtlinien für den Ausbau von Straßen (RAS) unterscheiden.

Eine Empfehlung bezieht sich auf den Ausbau der Erschließungsstraßen (EAE), die in enger

Zusammenarbeit zwischen Gremien der ARGEBAU und der Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen entstanden ist.

Eine andere Empfehlung bezieht sich auf die Gestaltung von Hauptverkehrsstraßen, die als "Baustein Nr. 6" vom Minister für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr erarbeitet wurde. Im Gegensatz zu den außer Kraft gesetzten bisherigen Straßenbaurichtlinien haben diese Empfehlungen keinen verbindlichen Charakter.

Sie sind lediglich als Arbeitshilfen zu verstehen, um den örtlichen Handlungsspielraum zu erweitern.

Die Städte und Gemeinden sollen auf diese Empfehlungen mit einem Erlaß hingewiesen werden, in dem auch der Charakter der "Arbeitshilfe" deutlich herausgetellt wird.

1.2.6 Stellplätze

In den dichtbesiedelten Wohngebieten und in den Stadtzentren sowie in den Stadtteilzentren erscheint es nicht möglich, ohne gravierende städtebauliche und ökologische Nachteile Stellplätze in unbegrenztem Umfang zur Verfügung zu stellen.

Die Bauvorschriften haben ohnehin mit ihren Regelungen für das Stellplatzerfordernis die Wirkung, daß andere ebenso wichtige soziale und ökologische Belange in der Flächenzuteilung zurücktreten.

Die Städte und Gemeinden sind daher aufgerufen, für die Stadtteile und Wohngebiete mit erheblichen Flächennutzungskonflikten Stellplatz-

planungen auszuarbeiten, in denen die verkehrlichen, sozialen und ökologischen Belange abgewogen und chancengleich berücksichtigt werden.

Das bedeutet, daß in Abhängigkeit von der örtlichen Situation Prioritäten zugunsten der Bewohner (Anwohner) oder zugunsten von Kurzzeit-Parkern (Geschäftsverkehr) getroffen und auch durchgesetzt werden.

Die instrumentalen Voraussetzungen für die Lösung dieser Aufgabe sind gegeben:

Die Bauordnung NW bietet die Möglichkeit, durch Satzung abweichende Regelungen für das Stellplatzanfordernis in Abhängigkeit von der örtlichen Situation festzusetzen.

Auf der Grundlage der Straßenverkehrsordnung kann der Parkraum im öffentlichen Bereich bevorrechtigt bestimmten Gruppen vorbehalten werden. Darüber hinaus haben die Gemeinden die Möglichkeit, den bestehenden privaten und öffentlichen Parkraum im Rahmen von Parkraumbewirtschaftungskonzepten durch Absprachen mit den verschiedenen Anbietern einer möglichst guten Auslastung zuzuführen.

Die planerische Regelung des Stellplatzangebotes ist im übrigen eine ganz wesentliche Stellerschraube, um den "modal-split" zugunsten des öffentlichen Verkehrs sowie der Fuß- und Radwege zu verändern.

Soweit zur Verbesserung des Wohnumfeldes der Bau von Stellplätzen, Parkhäusern oder Tiefgaragen einen bedeutsamen Beitrag leistet, sollten im gleichen Umfang Stellplätze auf öffentlichen Straßen und Plätzen entfallen.

Der Bau zusätzlicher Stellplätze sollte in die oben beschriebene Parkraumkonzeption eingebettet sein.

Mit Mitteln des Landes werden daher in Zukunft nur noch Stellplatzanlagen gefördert, wenn deren Notwendigkeit in einem Parkraumkonzept begründet und der planerische Nachweis erbracht wird, daß in gleichem Umfang Stellplätze entfallen, um den freigewordenen Raum für Fußgänger, Radfahrer oder Stadtgrün zu nutzen. Außerdem soll den Trägern des öffentlichen Nahverkehrs Gelegenheit gegeben werden, zu prüfen, ob mit der Schaffung neuer Stellplätze die Benutzungshäufigkeit der öffentlichen Verkehrsmittel beeinträchtigt wird (Unbedenklichkeitsbescheinigung der ÖPNV-Träger).

Als Auflage im Bewilligungsbescheid wird festgehalten, daß bei der Abrechnung der Maßnahme die entfallenden Stellplätze nachzuweisen sind. Einzelheiten dieses Konzepts werden demnächst in Form eines Erlasses bekannt gegeben.

1.2.7 Öffentlicher Nahverkehr in verkehrsberuhigten Bereichen

Mit dem fortschreitenden Ausbau verkehrsberuhigter Bereiche sind die Probleme bei ihrer Bedienung mit Bussen und Straßenbahnen aufgetreten. Die Träger des öffentlichen Nahverkehrs kritisierten Reisezeitverluste und Behinderungen durch den Einbau von "Schikanen", die zum Teil auf einseitige Sichtweisen, zum Teil aber auch auf eine nicht ausreichende Beteiligung der Verkehrsträger und auf ver-

besserungsbedürftige bauliche Gestaltungen zurückzuführen sind.

Der Minister für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr hat daher in Gesprächen mit dem Verband der öffentlichen Verkehrsbetriebe und den kommunalen Spitzenverbänden diese Probleme erörtert und gemeinsam getragene Empfehlungen herausgegeben, in denen die verkehrspolitisch gleichgerichtete Interessenlage von öffentlichem Nahverkehr und Verkehrsberuhigung festgestellt wird. Darüber hinaus werden Grundsätze und Regeln definiert, bei deren Beachtung die Bedienung verkehrsberuhigter Bereiche mit Bussen und Bahnen möglich und vorteilhaft ist.

Etwaige Reisezeitverluste in verkehrsberuhigten Bereichen sollen durch Beschleunigungsmaßnahmen auf der gesamten Linie mehr als ausgeglichen werden. Bauelemente, die auf eine angepaßte Geschwindigkeit der Kraftfahrzeuge hinwirken, können so gestaltet werden, daß Sicherheit und Fahrkomfort von Bussen und Bahnen nicht nennenswert beeinträchtigt werden.

Es wird noch einmal festgestellt, daß der öffentliche Nahverkehr die Zentren der Nachfrage bedienen soll; dies sind häufig verkehrsberuhigte Bereiche.

Die zugehörige Schrift ist in den MSWV-Kurzinformationen Nr. 2/86 veröffentlicht.

1.2.8 Gesamtverkehrspläne

Die meisten der gegenwärtig in den Städten und Gemeinden verwendeten Gesamtverkehrspläne (Generalverkehrspläne) sind fortschreibungs-

bedürftig. Sie beinhalten sozialökonomische Daten, die von einem überhöhten Wachstum ausgehen, beruhen auf Zielsetzungen, die die nicht motorisierten Teilnehmer nicht mit dem notwendigen Gewicht berücksichtigen, und arbeiten nach Methoden, in denen der fließende Verkehr und die Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs die wesentlichen Modellparameter darstellen.

Es wird daher angeregt, daß die Städte und Gemeinden ihre Gesamtverkehrspläne aktualisieren und dabei mit weit größerer Aufmerksamkeit die Fußwege und Radwege sowie den öffentlichen Nahverkehr bearbeiten. Grundsätzlich sollte davon ausgegangen werden, daß die vorhandene Straßenkapazität für den Kraftfahrzeugverkehr ausreichend ist, die künftige Aufgabe also darin besteht, diesen Raum verkehrswirtschaftlich effizienter zu nutzen und unter sozialen und ökologischen Gesichtspunkten umzugestalten.

In großen Städten wird es sich anbieten, stadtteilbezogene Verkehrsentwicklungspläne aufzustellen und diese in einen Stadtteilentwicklungsplan bzw. in einen städtebaulichen Rahmenplan einzubinden.

Der Minister für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr wird dazu im Gespräch mit den kommunalen Spitzenverbänden und unter Beteiligung der Planungs- und Verkehrswissenschaften methodische Empfehlungen erarbeiten.

Planungen, die auf der Grundlage dieser Empfehlungen erarbeitet werden, werden vom Land gefördert.

Sie sollen künftig Grundlage für die Beantragung von Fördermitteln nach dem GVFG und im Bereich der Stadterneuerung sein.

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 Siedlungsbereichen. In den dichtbesiedelten Stadtteilen sind es häufig die einzigen allgemeinen zugänglichen nicht überbauten Räume. Ein wichtiger Aspekt der Stadterneuerung ist daher die Wiederherstellung der ökologischen und sozialen Funktion von Straßen und Plätzen.

Die zugehörigen Maßnahmen und deren Förderung sind in Kapitel 1.2 dargestellt.

Darüber hinaus erscheint es notwendig, in Stadtzentren, Stadtteilzentren, Ortskernen und innerhalb von Wohnvierteln Treff- und Identifikationspunkte zu schaffen, indem 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 Einrichtung von Fußgängerzonen und die Gestaltung von Stadtplätzen wird mit Mitteln der Stadterneuerung gefördert.

1.3.2 Gestaltung von Höfen und Fassaden

14 030/
883 11

Für die Begrünung und die Gestaltung von Vorgärten, Innenhöfen und Mieterhöfen 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 und sozialen Grundsätzen erfolgt. Die Zuschüsse können bis zu 50,00 DM je qm gestaltete Fläche erreichen.

Die Erfahrungen zeigen, daß das private Engagement vor allem in den dichtbebauten Stadtteilen nur zögerlich in Gang kommt.

Das Auseinanderfallen von Eigentümer- und Mieterinteressen ist dabei ein wesentliches Hindernis.

Daher ist eine intensive Beratung von Eigentümern und Mietern über einen längeren Zeitraum notwendig. Diese Beratung hat im vergangenen Jahr auch erfreuliche Erfolge gezeigt.

Einige größere Städte haben die in den Vorjahren bewilligten Mittel zwischenzeitlich umgesetzt und eine Verstärkung der Förderung beantragt.

Eine Reihe von Städten hat in diesem Bereich Werbeaktionen veranstaltet und für Eigentümer und Mieter Arbeitshilfen entwickelt. Verallgemeinerbare Erfahrungen sind in einer Schrift des Instituts für Landes- und Stadtentwicklungsforschung Heft 3.037 erschienen.

Das gleiche Institut entwickelt zur Zeit ein

Faltblatt, das in großer Auflage hergestellt werden soll.

In 1987 besteht die Absicht, die Begrünung öffentlicher Bauten voranzutreiben, um auf diese Weise den privaten Bauherren mit gutem Beispiel voranzugehen.

Aufwendigere Maßnahmen an kommunalen Bauten (z.B. Dachbegrünung) können mit Mitteln des Landes gefördert werden.

Im Bereich des staatlichen Bauens ist die stärkere Berücksichtigung ökologischer Belange bei Instandhaltung und Modernisierung sowie beim Neubau in einer neuen Richtlinie (vgl. Kapitel 6.2.3) niedergelegt.

1.3.3 Öffentliche Grünflächen

Die Umgestaltung bestehender und die Anlage neuer öffentlicher Grünflächen vorrangig in den dichtbebauten Gebieten sowie die Anlage von Mietergärten und anderen wohnungsnahen Gartenformen für Mieter wird weiterhin mit Mitteln der Stadterneuerung gefördert.

14 030/
883 11

Das Interesse an einem privat nutzbaren Garten ist nach wie vor weit größer als das Angebot.

1.4 Die Erhaltung und die Modernisierung von preiswerten Wohnungen

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

Die wesentlichen Instrumente zur Bewältigung dieser Aufgabe sind das Wohnungsgesetz, die Zweckentfremdungsverordnung, die Verordnung über Gebiete mit erhöhtem Wohnungsbedarf und die Modernisierungsförderung. Diese sind in Kapitel 4 dargestellt.

11 060/
893 70

Mit den in 1986 veränderten Bestimmungen für die Modernisierungsförderung wurde ein wichtiger Beitrag zur Sicherung preiswerten Mietwohnraums getan. Die Bestimmungen enthalten nun eine auf 10 Jahre unveränderbare feste Mietobergrenze und eine Beschränkung für den Mietanstieg nach Modernisierung.

11 060/
893 70

Die Förderung der Wohnungsmodernisierung wird in Stadterneuerungsgebieten durch Mittel der Stadterneuerung 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 Obergrenzen der Modernisierungsförderung hinaus gehen (städtebauliche Zusatzstufe).

14 030/
883 11

Für diese städtebauliche Zusatzförderung der Modernisierung von Wohnungen oder von Wohngebäuden, die auch zum Teil gewerblich genutzt werden, sind im Haushaltsjahr 1987 wiederum rd 30 Mio. DM vorgesehen.

1.5 Verbesserung der Angebote für soziale Kontakte
und kulturelle Betätigung

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

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

14 030/
883 11

Im Stadterneuerungsprogramm 1986 mit Bundesfinanzhilfen wurden weitere 57 örtliche Begegnungsstätten mit 62,4 Mio. DM bezuschußt. Allein aus Landesmitteln wurden 1986 weitere 16 Projekte mit 12,2 Mio. DM gefördert.

11 040/
883 41

Im Stadterneuerungsprogramm mit Bundesfinanzhilfen des Jahres 1987 soll ein Schwerpunkt bei der Verbesserung der Raumangebote im sozialen und kulturellen Bereich liegen. Zu den örtlichen Begegnungsstätten wird in 1987 ein Erfahrungsbericht vorgelegt.

1.6 Denkmalschutz und Denkmalpflege

1.6.1 Stadterneuerung und Denkmalschutz

11 070/
893 60

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

14 030/
883 16
883 21

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

Erhaltende Stadterneuerung und Denkmalschutz stützen sich also gegenseitig.

1.6.2 Unterschutzstellung der Baudenkmäler

Von den rd. 80.000 geschätzten Baudenkmalern in Nordrhein-Westfalen waren zum 31.12.1985 31.000 unter Schutz gestellt.

Der nächste Erfassungstichtag ist der 31.12.1986.

Ende 1984 waren es noch 34 Gemeinden im Land, die keine Unterschutzstellung vorgenommen hatten.

Diese Zahl ist bis Ende 1985 auf 9 Gemeinden zurückgegangen (Uedem, Meckenheim, Legden, Vreden, Saerbeck, Altenbeken, Bergkamen, Bönen und Wickede). Dieser Gruppe sind 9 Gemeinden hinzuzurechnen, die lediglich ein Baudenkmal bislang geschützt haben (Olfen, Senden, Altenberge, Hörstel, Lotte, Versmold, Niederkassel, Recke, Langenberg).

Bei der regionalen Betrachtung der "säumigen Gemeinden" zeigt sich ein deutliches Schwergewicht in den Kreisen Borken, Coesfeld und Steinfurt.

Mit Erlaß vom 18. 11. 1985 wurden rd. 100 Gemeinden, in denen bislang die Unterschutzstellung nicht nennenswert vorangekommen war, aufgefordert, die Gründe für ihr Verhalten zu berichten.

Eine erfreulich große Zahl von Gemeinden hat auf diese Berichtsanforderung mit einer verstärkten Unterschutzstellung reagiert. Beispielfürhaft hierfür seien genannt: Essen mit 89 Unterschutzstellungen, Velbert 58, Korschenbroich 79, Rommerskirchen 21, Viersen 20, Alsdorf 15, Herzogenrath 67, Kreuzau 73, Titz 71, Vettweiß 31, Wegberg 145, Marienheide 52, Waldbröl 35, Wermelskirchen 35, Gelsenkirchen 12, Heek 74, Isselburg 27, Rosendahl 47, Telgte 13, Rahden 32, Büren 44, Delbrück 16, Lichtenau 39, Salzkotten 23, Iserlohn 30, Neuenrade 21, Kamen 19.

Der Minister für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr wird als oberste Denkmalbehörde mit den Gemeinden, die auf die Aufforderung im vergangenen Jahr zwischenzeitlich nicht mit einer aktiveren Unterschutzstellung reagiert haben, alsbald Gespräche führen, um sie zum Vollzug des Denkmalschutzgesetzes anzuhalten. Falls auch dies nicht zu dem gewünschten Ergebnis führt, werden die aufsichtsbehördlichen Mittel des Denkmalschutzgesetzes und des Ordnungsbehörden-gesetzes zur Anwendung gebracht.

Bei der Förderung von Stadterneuerungsmaßnahmen wird künftig darauf geachtet, daß die Fragen des Denkmalschutzes möglichst vor Bewilligung der Mittel durch förmliche Unterschutzstellungen geklärt sind.

Gleiches gilt für die Bewilligung von Fördermittel in der Wohnungsmodernisierung.

1.6.3 Inventarisierung

Die Landschaftsverbände Rheinland und Westfalen sind seit Jahren damit beschäftigt,

das denkmalwerte Kulturgut systematisch zu erfassen und zu inventarisieren.

Diese Bestandsaufnahmen sind eine Hilfe für die Unteren Denkmalbehörden in den Gemeinden bei der Auswahl und der Begründung der Unterschutzstellungen. 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 Arbeiten der Landschaftsverbände bislang mit 13.949.400,- DM unterstützt.

11 070/
653 10

Im Haushaltsjahr 1987 ist ein Zuschuß von 2 Mio. DM eingeplant, der erstmals nicht in einem eigenständigen Titel veranschlagt ist, sondern zu Lasten der Förderung kommunaler Baudenkmäler geht.

14 030/
883 16

Den Landschaftsverbänden wurde angesichts dieser Haushaltssituation noch einmal mit Nachdruck deutlich gemacht, daß das Land nicht bereit ist, die Inventarisierungsarbeiten über das Jahr 1989 hinaus zu fördern.

1.6.4 Schutz der Bodendenkmäler

14 030/
883 16

Im Gegensatz zur Unterschutzstellung der Baudenkmäler steht die Eintragung der Bodendenkmäler in die Denkmallisten immer noch am Anfang.

Am 31.12.1985 waren von geschätzten 50.000 Bodendenkmälern lediglich 816 geschützt.

Die wesentlichen Ursachen für die zögerliche Unterschutzstellung sind:

- die Personalausstattung bei den Ämtern für Bodendenkmalpflege der Landschaftsverbände Rheinland und Westfalen sowie bei der Stadt Köln ist nicht ausreichend,
- der Bodendenkmalschutz hat im Vergleich zum Baudenkmalschutz eine wesentlich geringere öffentliche Wertschätzung,
- bei den sehr unterschiedlichen Formen von Bodenkunden treten häufig komplizierte Rechtsprobleme auf.

1.6.5 Förderung der Denkmalpflege

Die Förderung der Denkmalpflege wird im bisherigen Rahmen fortgesetzt.

11 070/
893 60

Im Haushaltsjahr 1987 stehen für die Förderung der Denkmalpflege insgesamt 53,7 Mio. DM zuzüglich 25 Mio. DM Verpflichtungsermächtigungen zur Verfügung. Der Ansatz für private und kirchliche Denkmäler ist insbesondere wegen der umfangreichen Restaurierungsarbeiten am Aachener Dom um 1.760 Mio. DM erhöht worden. Die Aufteilung und der Bereitstellungsrahmen sind aus der nachstehenden Tabelle 6 zu entnehmen.

14 030/
883 16
883 21

Mit der zunehmenden Zahl der Unterschutzstellung von Baudenkmalern nimmt die Zahl der Förderanträge laufend zu.

Im Haushaltsjahr 1987 ist mit einer weiter wachsenden Überzeichnung des Förderprogramms zu rechnen.

14 030/
883 21

Ein Jahr nach der Einführung der Pauschalzuweisungen für kleinere private denkmalpflegerische Maßnahmen wurden die Erfahrungen mit diesem Förderinstrument ausgewertet.

1985 wurden mit 9,364 Mio. DM Landeszuweisungen in etwa der gleichen Höhe kommunale Mittel mobilisiert.

Tabelle (6)

Förderung der Denkmalpflege 1987 (Mio DM)

Förderbereich	Ansatz	VE	Vorbelastung	Bereitstellungsrahmen
1. private und kirchliche Denkmäler (einschl. Kölner Dom) (Kapitel 11 070 Titel 893 60 und 893 10)	25,700	15,000	11,930	28,770
2. Kommunale Denkmäler, Bodendenkmalpflege, Inventarisierung der Denkmäler (Kapitel 14 030 Titel 883 16)	18,000	10,000	7,480	20,520
3. Pauschalzuweisungen für kleinere private denkmalpflegerische Maßnahmen (Kapitel 14 040 Titel 883 21)	10,000	-	-	10,000
Gesamt	53,700	25,000	19,410	59,290

14 030/
883 21

An der 50 %-igen Gegenfinanzierung der Pauschalzuweisungen (Ausgleichsstockgemeinden 20 %) beteiligten sich insgesamt 272 Gemeinden. Die Gemeinden haben mit diesen Mitteln insgesamt eine Fülle kleinerer Denkmalpflegemaßnahmen gefördert; diese Mittel haben an Investitionen etwa das Fünffache der öffentlichen Mittel ausgelöst.

Die Pauschalzuweisungen haben somit einen breiten Effekt.

Die stark vereinfachten Formvorschriften für die Bewilligung und die Abrechnung der Pauschalzuweisungen fanden allgemeine Zustimmung.

Zur Inanspruchnahme der Pauschalzuweisungen im Jahr 1986 liegen noch keine verlässlichen Erfahrungen vor.

Es ist aber damit zu rechnen, daß die für 1987 veranschlagten 10 Mio. DM nicht mehr ausreichen, um eine 50 %-ige Anteilsfinanzierung zu ermöglichen.

Auf die größere Nachfrage aus den Gemeinden wird mit einem niedrigeren Anteilssatz reagiert werden müssen.

14 030/
883 21

Ein erneuter Erfahrungsbericht zu den Pauschalzuweisungen wird im Frühjahr 1987 vorgelegt.

11 060/
893 70

Die Denkmalpflege wird auch in erheblichem Umfang durch die Modernisierungsmittel des Landes unterstützt.

Denkmäler erhalten Modernisierungsmittel mit Vorrang.

In welchem Umfang dies geschieht, soll syste-

matisch erfaßt und demnächst in einem Modernisierungsbericht dargestellt werden. Darüber hinaus wird das Anliegen der Denkmalpflege in vielen Fällen dann mit Stadterneuerungsmitteln gefördert, wenn Denkmäler zu gewerblichen Zwecken oder als soziale oder kulturelle kommunale Einrichtungen genutzt werden.

14 030/
883 11

Im laufenden Haushaltsjahr wurden z.B. Stadterneuerungsmittel für die Umnutzung von 45 Denkmälern zu örtlichen Begegnungsstätten oder für soziale und kulturelle Zwecke bewilligt. Im Stadterneuerungsprogramm 1987 wird sich diese Zahl deutlich erhöhen.

Der Vollständigkeit halber ist zu erwähnen, daß denkmalpflegerische Aufwendungen im Rahmen der Einkommensteuer sowie bei den einheitswertabhängigen Steuern begünstigt werden.

Über die Wirkung dieser Steuervergünstigung wird auf der Grundlage eines Forschungsprojektes zu gegebener Zeit berichtet, das das Deutsche Institut für Urbanistik im Auftrag des Landes durchführt.

Das Forschungsprojekt soll Mitte 1987 abgeschlossen sein.

11 070/
813 00

Aus Anlaß des vierzigjährigen Bestehens des Landes soll durch einen neuen Titel mit einem Ansatz von 0,5 Mio DM und einer Verpflichtungsermächtigung von 1,0 Mio DM die Möglichkeit geschaffen werden, allen Eigentümern der unter Schutz gestellten Denkmäler eine Tafel zur

Kennzeichnung des Denkmals nebst Urkunde anzubieten. Hierdurch soll der Reichtum des Landes an denkmalwertem Kulturgut für jedermann sichtbar gemacht werden; zugleich wird ein wichtiger Beitrag zur weiteren Verankerung des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege im öffentlichen Bewußtsein und zur Stärkung der Heimatverbundenheit geleistet.

1.6.6. Instandsetzungsgebot

§ 7 des Denkmalschutzgesetzes enthält die Verpflichtung der Eigentümer zur Instandhaltung und Instandsetzung von Baudenkmalern.

Eine Umfrage zur Anwendungshäufigkeit und zur Leistungsfähigkeit dieses Instrumentes zeigt, daß bis Anfang 1986 nur verhältnismäßig wenige Gemeinden von der Möglichkeit Gebrauch gemacht haben, Instandsetzungsmaßnahmen anzuordnen (Anröchte, Bad Driburg, Bad Honnef, Bielefeld, Borgentreich, Breckerfeld, Detmold, Emmerich, Engelskirchen, Erftstadt, Essen, Eslohe, Frechen, Geldern, Gelsenkirchen, Hennef, Hilden, Hückeswagen, Issum, Meerbusch, Paderborn, Pulheim, Remscheid, Solingen, Troisdorf, Welper, Witten, Xanten).

Dabei wurden die Gemeinden Anröchte, Borgentreich, Eslohe und Gelsenkirchen von der obersten Denkmalbehörde zum Einschreiten veranlaßt.

Die Erfahrungen zeigen aber auch, daß das Gesetz ein durchaus leistungsfähiges und rechtsbeständiges Instrument geschaffen hat.

In Zukunft werden die Unteren Denkmalbehörden verstärkt dazu angehalten, von den Instandsetzungsgeboten immer dann Gebrauch zu machen, wenn Denkmaleigentümer offenkündig oder gar aus spekulativen Gründen von der Unterhaltungspflicht nicht Gebrauch machen.

1.6.7 Benehmensregelung

In § 21 Abs. 4 des Denkmalschutzgesetzes ist die Benehmensregelung zwischen den Unteren Denkmalbehörden und den Ämtern für Denkmalpflege vorgeschrieben.

In den Fällen, in denen die Ämter für Denkmalpflege das Benehmen gegenüber den Unteren Denkmalbehörden nicht herstellen, kann der Minister um Entscheidung angerufen werden.

Seit Bestehen des Denkmalschutzgesetzes ist dies in Fragen der Unterschutzstellung insgesamt 206 mal geschehen. Bei insgesamt 31.000 Unterschutzstellungen beträgt die Anrufung gerade 0,6 %. Mit der zunehmenden Zahl der Unterschutzstellungen nimmt auch die Zahl der Erlaubnisverfahren nach § 9 Denkmalschutzgesetz zu. Die Zahl der Ministeranrufungen zu § 9 beträgt 16.

Besonders konfliktträchtige Erlaubnisverfahren, in denen die Ämter für Denkmalpflege das Benehmen nicht herstellten, waren in der jüngsten Vergangenheit

- der beabsichtigte Abriß des sogenannten "Staatenhauses" in der Kölner Messe

- die geplante Beseitigung der Bodendenkmäler an der Dammstraße in Düsseldorf zugunsten einer Tiefgarage.

In beiden Fällen hat der Minister der begehrten Beseitigung der Bau- bzw. Bodendenkmäler nicht zugestimmt.

Bei den dadurch angestoßenen alternativen Planungsüberlegungen zeichnen sich nun städtebauliche bessere Lösungen ab, bei denen ein weitgehender Erhalt der Denkmäler möglich wird.

1.6.8 Historische Stadtkerne

Das begonnene Programm "Historische Stadtkerne" ist zwischenzeitlich soweit fortgeschritten, daß für 23 Stadtkerne mit herausragender Denkmalqualität (Arnsberg, Bad Laasphe, Bad Münster-eifel, Blomberg, Freudenberg, Höxter, Hückeswagen, Kalkar, Lemgo, Lügde, Monschau, Remscheid-Lennep, Rheda-Wiedenbrück, Rietberg, Schieder-Schwalenberg, Siegen, Soest, Steinfurt-Burgsteinfurt, Stolberg, Velbert-Langenberg, Warburg, Warendorf, Werl) Erneuerungsprogramme ausgearbeitet sind oder bearbeitet werden.

In einer Reihe von Stadtkernen sind die Erneuerungs- und Denkmalpflegemaßnahmen weit fortgeschritten.

Erstrangige Zielsetzung dieses Programms ist der Erhalt und die Pflege des historischen Stadtgrundrisses und des denkmalwerten Erscheinungsbildes in der Gesamtheit.

Nach Ablauf von drei Jahren wird geprüft, ob das Programm ergänzt wird.

1.7 Gewerbe und Industrie in der Stadtentwicklung

Maßnahmen der Stadtentwicklung können dazu beitragen, die Standorte von Gewerbe und Industrie zu sichern und zu verbessern. Die rechtlichen und finanziellen Hilfen des Landes für die Gemeinden konzentrieren sich dabei auf:

- die Förderung der Erschließung von Gewerbe- und Industriegebieten
- den Grundstücksfonds Ruhr und den landesweiten Grundstücksfonds
- die Förderung des kleinteiligen Flächenrecyclings durch die Gemeinden
- die Förderung der Standortsicherung von umfeldbelastenden Betrieben in Gemengelagen
- die Regelung der Ansiedlung von Einzelhandels- großbetrieben

1.7.1 Erschließung von Gewerbe- und Industriegebieten

14 030/
883 11

In den Jahren 1976 bis 1985 wurden durch Stadterneuerungsmittel des Landes über 5.000 ha Gewerbe- und Industriegebiete erschlossen. Aus landesweiter und regionaler Sicht besteht ein erheblicher Vorrat an sehr preisgünstigen erschlossenen Flächen für die gewerbliche und industrielle Nutzung. Das schließt nicht aus, daß aus kommunaler Sicht für bestimmte Standorte und Betriebsformen noch weiterer Bedarf besteht.

Ein allgemeines Mengenproblem gibt es jedoch nicht mehr. Bei undifferenzierter Förderung

weiterer gewerblicher Erschließungsmaßnahmen würde die Gefahr verstärkt, daß durch flächenextensive Erschließungs- und Ansiedlungsmaßnahmen im Außenraum der Freiraumverbrauch mit hohen öffentlichen Subventionen weiter belohnt würde.

Die Förderung des Landes wird sich daher in Zukunft stärker Qualitätszielen zuwenden.

Diese sind:

1. die Erschließung von Standorten im Innenbereich der Siedlung zusammen mit Maßnahmen des Flächenrecyclings
2. die kosten- und flächensparende Erschließung
3. die Orientierung der Erschließung, der Gestaltung der öffentlichen Flächen sowie der privaten Baumaßnahmen an ökologischen Gesichtspunkten.

Bei der Gestaltung der Verkaufspreise soll darauf Einfluß genommen werden, daß die Gemeinden höhere Preise festlegen. Die Preise für gewerbliche und industrielle Bauflächen im Außenraum müssen mindestens so hoch sein wie im Innenraum, um nicht allein schon durch ein Preisgefälle das Flächenwachstum im Außenraum weiter voranzutreiben. Höhere Verkaufspreise sind die beste Methode, um eine flächensparende Erschließungs- und Siedlungsform zu unterstützen.

Um unter diesen Zielsetzungen Erfahrungen zu gewinnen, werden in 1987 einige experimentelle Vorhaben begonnen mit dem Ziel, allgemeine Regeln für die Förderung von Maßnahmen zu entwickeln.

Zur Vorbereitung ist dazu auch ein Forschungsauftrag in Arbeit, der die flächensparende und ökologische Erschließung zum Gegenstand hat.

Deshalb werden in 1987 keine neuen herkömmlichen gewerblichen Erschließungsmaßnahmen gefördert.

Die Förderung beschränkt sich auf die Resterschließung begonnener Vorhaben.

1.7.2 Grundstücksfonds

11 040/
821 10
821 20

Zum Grundstücksfonds Ruhr und landesweiten Grundstücksfonds wird für die Beratung des Haushalts 1987 ein Erfahrungsbericht vorliegen. Deshalb kann hier auf eine Darstellung dieser Instrumente verzichtet werden.

11 040/
821 10

Für den landesweiten Grundstücksfonds sind 1987 28,5 Mio DM sowie 5 Mio DM Verpflichtungsermächtigungen veranschlagt. Im Grundstücksfonds Ruhr beträgt der Haushaltsansatz 1987 68,25

11 040/
821 20

Mio DM. Die Verpflichtungsermächtigungen betragen 20 Mio DM. Beide Grundstücksfondstitel sind gegenseitig deckungsfähig.

Der finanzielle Handlungsrahmen unter Einschluß von Vorbelastungen, übertragenen Haushaltsresten und erwarteten Einnahmen ist aus der nachstehenden Tabelle zu entnehmen.

1.7.3 Kleinteiliges Flächenrecycling

Aufgabenstellung und Methoden beider Grundstücksfonds sind auf die Reaktivierung großer

Zechen-, Industrie- und Verkehrsbrachen gerichtet.

Unterhalb dieser Größenordnung gibt es kleinere Industrie- und Gewerbebrachen, deren Reaktivieren stadtentwicklungspolitisch ebenso notwendig und förderungswürdig ist. Dies gilt vor allem für das Bergische Land, den Märkischen-Raum und das Siegerland.

11 030/
883 11

Für die Reaktivierung dieser Brachflächen hat das kommunale Management Vorteile. Das Land unterstützt daher die Städte und Gemeinden bei dieser Aufgabe, indem die unrentierlichen Kosten, die nach Ankauf, Herrichtung, Erschließung und Wiederveräußerung verbleiben, mit Stadterneuerungsmitteln gefördert werden.

Im vergangenen Jahr wurden Erfahrungswerte zu wirtschaftlich vertretbaren Ankaufspreisen, zu Herrichtungskosten und zu Wiederverkaufspreisen vor allem am Beispiel der Städte Solingen und Wuppertal gewonnen.

Die Ankaufspreise dürfen auf keinen Fall höher liegen als die Verkaufspreise erschlossener Flächen außerhalb des Siedlungsbereiches. Von den geforderten Ankaufspreisen muß zumindest ein Teil der Abbruchkosten abgesetzt werden. Die Aktivierung von Brachflächen für Zwecke des Wohnungsbaus ist im allgemeinen rentierlich und daher für eine Förderung durch das Land nicht geeignet.

Tabelle (7)

Finanzieller Handlungsrahmen in beiden Grundstücksfonds 1987

	Mio. DM
<hr/>	
1. Grundstücksfonds Nordrhein-Westfalen	
Kap. 11 040 Titel 821 10	
Haushaltsansatz	28,5
- Vorbelastungen durch Inanspruchnahme von VE	<u>3,5</u>
	25,0
+ Erwartete Erlöse	5,0
+ VE-Ansatz	<u>5,0</u>
Verfügungsrahmen	<u><u>35,0</u></u>
<hr/>	
2. Grundstücksfonds Ruhr	
Kap. 14 040 Titel 821 20	
Haushaltsansatz	68,2
- Vorbelastungen durch Inanspruchnahme von VE	<u>15,0</u>
	53,2
+ Erwartete Erlöse	11,5
+ VE-Ansatz	<u>20,0</u>
Verfügungsrahmen	<u><u>84,7</u></u>
<hr/>	
3. Summe	<u><u>119,7</u></u>
<hr/>	

Zur Klarstellung sei erwähnt, daß auch beim kleinteiligen Flächenrecycling die spätere Nutzung als innerstädtische Grünfläche zur Verbesserung der innerstädtischen ökologischen Situation vorgesehen werden kann. Die damit verbundenen unrentierlichen Kosten erscheinen gerade in dicht bebauten Gebieten vertretbar. Auch beim landesweiten Grundstücksfonds werden am Ende des Flächenrecyclingsprozesses viele Flächen zu öffentlichen Grünanlagen gemacht oder der Natur zurückgegeben.

1.7.4 Standortsicherung umfeldbelastender Betriebe in Gemengelagen

Die Standortsicherung von Industrie- und Gewerbebetrieben durch ein Bündel von Maßnahmen, städtebaulicher Art sowie durch Subventionen für immissionsmindernde Maßnahmen des Betriebes wurde 1983 als Alternative zur Aussiedlung von störenden Betrieben erstmals Gegenstand der Förderung mit Stadterneuerungsmitteln.

14 030/
883 11

Schon damals war klar, daß die Bewältigung dieser Aufgabe besondere Schwierigkeiten aufwirft. Nicht nur die Notwendigkeit einer Koordination verschiedener Rechtsbereiche an der Nahtstelle zwischen Immissionsschutzrecht und Bauplanungsrecht sowie verschiedener Förderbereiche, auch die objektiv schwierige Situation in Gemengelagen war bekannt. Aufgabe und Förderinstrumente sollten daher über einen längeren Zeitraum getestet werden.

Zwischenzeitlich liegen ausreichend Erfahrungen vor, um Bilanz ziehen zu können.

Dazu wird im Herbst ein Erfahrungsbericht vorgelegt, auf dessen Grundlage auch über das weitere Vorgehen entschieden werden kann.

1.7.5 Integration von Einzelhandelsgroßbetrieben

Die in der letzten Haushaltsrede angekündigte Novellierung des "Verbrauchermarkterlasses" ist abgeschlossen. Die Neufassung ist mit Datum vom 16.7.1986 im Ministerialblatt Nr. 60 (Seite 1001) veröffentlicht. Sie ist außerdem als MSWV-Kurzinformation Nr. 6/86 erschienen.

Dieser Erlaß ist für die Gemeinden eine Planungs- und Entscheidungshilfe, in der die im Bundesbaugesetz und in der Baunutzungsverordnung gegebenen Regelungsmöglichkeiten ausführlich beschrieben und vor dem Erfahrungshintergrund der vergangenen Jahre sowie unter Berücksichtigung der Rechtsprechung konkretisiert sind. Der Erlaß enthält ferner eine Meldepflicht der Unteren Bauaufsichtsbehörde an die Regierungspräsidenten für alle Vorhaben von Einzelhandelsgroßbetrieben. Schließlich werden die Gemeinden aufgefordert, vom Planerfordernis Gebrauch zu machen, wenn im unbepflanzten Innenbereich die unkontrollierte Einsickerung von Einzelhandelsgroßbetrieben zu befürchten ist. Auch alte Bebauungspläne für Gewerbegebiete, die auf den Stand der Baunutzungsver-

ordnung vor 1977 beruhen, sollen überarbeitet werden (Inventurpflicht).

Das Land wird zusammen mit den Regierungspräsidenten in Dienstbesprechungen darauf hinwirken, daß der Regelungsgehalt dieses Erlasses umgesetzt wird. Städte und Gemeinden, die künftig nicht bereit sind, mit den gegebenen rechtlichen Möglichkeiten die nichtintegrierte Ansiedlung von Einzelhandelsgroßbetrieben zu verhindern, können nicht erwarten, daß die Stärkung der Innenstädte, der Stadtteilzentren und der gewachsenen Einkaufsstandorte in den Ortsteilen mit Mitteln der Stadterneuerung weiter gefördert werden.

14 030/
883 11

2. Verkehr

Die Einführungsrede zum Haushalt 1986 beschreibt die Ausgangslage und die Ziele der nordrhein-westfälischen Verkehrspolitik. Als die wichtigsten Aufgaben wurden dabei genannt:

- 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

Durch das Urteil des Europäischen Gerichtshofs vom 22. Mai 1985 und durch die Mailänder Beschlüsse der Regierungschefs vom 28./29. Juni 1985 zum europäischen Binnenmarkt ist die Ordnungspolitik im Verkehrsbereich mit starken Impulsen zur Liberalisierung der Verkehrswirtschaft konfrontiert. Dies betrifft nicht nur das in der Bundesrepublik Deutschland historisch gewachsene Verkehrsordnungssystem der Marktzugangs- und Tarifregelung, sondern wird auch erhebliche Auswirkungen auf den schienenengebundenen Güterverkehr und mittelbar auch auf den Individualverkehr mit sich bringen.

Aufgabe der Politik muß es sein, die durch die bestehende nationale Verkehrsmarktordnung geschützten öffentlichen Interessen zu wahren. Im Vordergrund aller Bemühungen stehen dabei Vorsorge gegen die Überlastung der Umwelt und der Infrastruktur sowie die Gewährleistung der Verkehrssicherheit; dies gilt insbesondere für die Bundesrepublik als den größten Verkehrsmarkt innerhalb der EG und Nordrhein-Westfalen als zentral gelegene Transitregion.

Um Marktstörungen und -verzerrungen auszuschließen, durch die das deutsche Transportgewerbe gefährdet werden könnte, muß die Öffnung der Verkehrsmärkte von der Harmonisierung der wesentlichen Wettbewerbsbedingungen im fiskalischen, sozialrechtlichen und sicherheitstechnischen Bereich begleitet werden. Insofern ist das durch einen Leitlinienbeschluß des EG-Verkehrsministerrates vom 14. November 1985 herbeigeführte Junktum zwischen Liberalisierungs- und Harmonisierungsmaßnahmen zu begrüßen. Diese Parallelität hat auch für ein schrittweises Vorgehen während der Übergangszeit bis 1992 zu gelten.

Die Liberalisierung im Straßengüterverkehr muß in Abstimmung mit der Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahn erfolgen, durch die einer verstärkten Belastung der Straßeninfrastruktur entgegengewirkt werden kann. Sie darf die Konsolidierung der DB nicht gefährden.

11 460/
685 15

Zur Verbesserung der Leistungs- und Wettbewerbsfähigkeit des Straßenverkehrsgewerbes in NRW tragen im übrigen die Förderungsmaßnahmen der Landesregierung bei, durch die Einzel- und Gruppenberatungen für die Angehörigen des Güternah-, Güterfern- und Personenverkehrsgewerbes ermöglicht werden.

2.2 Eisenbahn 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. Sie steht zwar noch unter dem Vorbehalt "eines ausreichenden Wirtschaftlichkeitsnachweises unter Berücksichtigung der Netzwirkungen". Die DB ist aber zuversichtlich, diesen Nachweis erbringen zu können. Zielvorstellung der DB ist, in der ersten Hälfte der 90er Jahre den Ausbau beendet zu haben.

Zur Zeit laufen bei der DB noch die Untersuchungen zur Ausräumung des genannten Vorbehaltes eines ausreichenden Wirtschaftlichkeitsnachweises. Die Bemühungen der Landesregierung richten sich darauf, gemein-

sam mit dem hessischen Verkehrsminister und den Städten Dortmund, Paderborn und Kassel bei der DB auf einen beschleunigten Abschluß dieser Untersuchungen hinzuwirken und sodann die eigentlichen Planungsarbeiten zu fördern und zu unterstützen, damit möglichst rasch mit dem Ausbau begonnen werden kann.

Von gleicher Bedeutung ist für das Land NRW die Neubaustrecke (NBS) Köln - Rhein/Main, die jedoch nicht geringe ökologische Probleme aufwirft, wenn sie über die sogenannte "Westerwald-Trasse" geführt wird. Die DB untersucht daher z.Z. auch eine Führung über die linksrheinische Trasse Köln - Koblenz sowie eine Führung der NBS über Bonn mit Rheinunterquerung und weiterem Tunnel bis zum Anschluß an die "Westerwald-Trasse" im Bereich des Siebengebirges. Sie stellt weiter Ermittlungen über die Effekte einer Bündelung der Neubaustrecke und der Bundesautobahn an. Über die NBS soll nur Personenverkehr geführt werden. Welche Trasse gewählt wird, ist noch offen. Das Land wird über jede neue Erkenntnis über die Trassenführung sofort unterrichtet. Die DB strebt an, Ende 1986/Anfang 1987 mit ihren Varianten-Untersuchungen soweit zu sein, um in Gespräche mit den Ländern und dem BMV eintreten zu können. Sie will 1987 die Unterlagen für die Raumordnungsverfahren erstellen, damit diese Verfahren möglichst 1988 anlaufen

können.

Besonders interessiert ist die Landesregierung auch an der Schnellbahnverbindung Paris - Brüssel - Köln. Dieses Projekt muß rasch verwirklicht werden und muß seinen Vorrang vor der ebenfalls geplanten Verbindung Paris - Saarbrücken - Mannheim behalten. Für Aachen ist ein Halt vorzusehen.

Die Landesregierung hat auf verschiedenen Ebenen (u.a. Ministerpräsident und Verkehrsminister) die erforderlichen Aktivitäten entwickelt, so z.B. noch in jüngster Zeit durch Kontakte des Verkehrsministers mit dem Ministerpräsidenten der Region Wallonien und durch die Anregung an den Oberbürgermeister der Stadt Köln, eine "Städteinitiative" der anliegenden Kommunen ins Leben zu rufen. Der Oberbürgermeister der Stadt Köln hat diese Anregung inzwischen aufgegriffen.

Sobald der für Oktober erwartete Abschlußbericht der internationalen Arbeitsgruppe vorliegt und ausgewertet ist, wird sich die Landesregierung um eine Konferenz aller an dem Projekt unmittelbar interessierten Stellen bemühen.

So erfreulich die Verbesserungen aus dem Neubau- und Ausbaustreckenprogramm 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 unter Berücksichtigung der verfassungsrechtlichen Vorgaben vorbereitende Gespräche vereinbart über das Regional- und Nahverkehrskonzept, wie dies z.T. in anderen Bundesländern schon geschehen ist.

Die Deutsche Bundesbahn hat am 30.6.1986 dem Land den Entwurf einer Rahmenvereinbarung über die künftige Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs vorgelegt.

Dieser Entwurf enthält zwar Ansatzpunkte, die geeignet sind, den ÖPNV zu verbessern; es sind jedoch nur Zielvorstellungen, eine verbindliche Regelung fehlt. Konkrete Aussagen enthält der Entwurf nur hinsichtlich der Strecken, auf denen die DB beabsichtigt, den Schienenpersonenverkehr auf Busbedienung umzustellen. Neben den 7 Strecken (96 km), für die das Verfahren zur Einstellung des Reisezugbetriebes weitergeführt werden soll, enthält der Entwurf die Auflistung weiterer 23 Strecken (431 km), für die das Umstellungsverfahren eingeleitet werden soll; darüber hinaus sind noch 13 Strecken (289 km) aufgeführt, die einer besonderen Untersuchung bedürfen, wobei auch die Frage der Beibehaltung von Strecken in anderer Trägerschaft angesprochen wird. Hierzu vertritt das Land die Auffassung, daß die DB zunächst alle Möglichkeiten ausschöpft, durch eine vereinfachte Betriebsweise unter Modernisierung der Fahrzeuge und der Anlagen sowie durch Einbeziehung der entsprechenden Strecken in das koordinierte Verkehrs-

netz der Verkehrsgemeinschaften den Reisezugbetrieb aufrechtzuerhalten. Es ist Aufgabe der DB, die dazu notwendigen Investitionen vorzunehmen und zu finanzieren.

Sollte die Deutsche Bundesbahn in Einzelfällen - die in jedem Fall nach Ansicht der Landesregierung Ausnahmefälle sein müssen - letztlich sich nicht in der Lage sehen, den Reisezugbetrieb in eigener Regie aufrechtzuerhalten, so liegt es im Selbstverwaltungsbereich und damit in der Entscheidung der kommunalen Gebietskörperschaften und der Verkehrsunternehmen, ob zur Abwendung einer möglichen Einstellung des Reisezugbetriebes diese Strecken in kommunale oder private Trägerschaft übernommen werden sollen.

Sollte eine Entscheidung zugunsten einer Übernahme von Schienenstrecken fallen, ist die Landesregierung bereit, bei der Förderung derartiger Projekte diejenigen Grundsätze anzuwenden, die allgemein für die Zuschußgewährung für den Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs gelten (z.B. GVFG, IHP).

Da die in dem Entwurf enthaltene Bestandsgarantie für Strecken durch den Vorbehalt relativiert wird, daß nach Ablauf von drei Jahren nach Einführung eines verbesserten Angebots die Umstellung auf Busbedienung überlegt werden darf, wenn das Reisendenaufkommen sich nachhaltig verschlechtert, ist der vorliegende DB-Entwurf im Kern ein Streckenstilllegungsprogramm.

Auch dem Ansinnen des DB-Rahmenvereinbarungsentwurfs, das Land solle sich über das gegenwärtige

hohe Engagement (S-Bahn-Mitfinanzierung) hinaus noch stärker finanziell im ÖPNV der DB engagieren, kann bei der Finanzlage des Landes und auch im Hinblick auf verfassungsrechtliche Bedenken nicht gefolgt werden.

Die Landesregierung hat daher erhebliche Bedenken gegen eine Vereinbarung in der vorliegenden Fassung. Auf jeden Fall müßten in einer mit dem Land Nordrhein-Westfalen abzuschließenden Vereinbarung auch landesverkehrsrechtliche Zielvorstellungen verbindlich geregelt werden, z.B. der weitere Ausbau des S-Bahn-Netzes, die Einrichtung von City-Bahn-Verkehren, der Abschluß von Kooperationsverträgen zwischen der Deutschen Bundesbahn und den Partnern von Verkehrsgemeinschaften.

Die Gespräche mit dem Vorstand der DB sind aufgenommen worden. In der nächsten Erörterung am 6. Oktober 1986 wird das weitere Vorgehen in dieser Angelegenheit festgelegt. Vor weiteren Aussagen muß das Ergebnis dieses Gespräches abgewartet werden.

Auch kann in einer späteren Phase erst entschieden werden, in welcher Form z.B. die kommunalen Spitzenverbände oder sonstige betroffene Stellen beteiligt werden.

2.2.2 Nichtbundeseigene Eisenbahnen

Von verkehrs- und strukturpolitischer Bedeutung für die regionale Aufschließung - besonders in den Randzonen der Ballungsgebiete - sind die nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE). Das

Land wird - wie bisher - die NE im Rahmen seiner finanziellen Möglichkeiten weiterhin unterstützen.

11 470/
TGr. 62

Hier sind im wesentlichen Finanzhilfen zur Aufrechterhaltung der Betriebssicherheit des Schienenweges (Oberbauzuschüsse), zur Durchführung von Rationalisierungsmaßnahmen und zur Verbesserung der Sicherheit an Bahnübergängen vorgesehen. Nur mit diesen Hilfen wird es den NE möglich sein, den aus verkehrs- und strukturpolitischen Gründen notwendigen Schienenverkehr aufrechtzuerhalten. Auch untermauert das Land mit diesen Zuwendungen gegenüber dem Bund und der Deutschen Bundesbahn die Berechtigung seiner Einsprüche gegen zu weitgehende Stilllegungspläne der Deutschen Bundesbahn.

11 470/
TGr. 68

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

Für das Haushaltsjahr 1987 sind für diesen Bereich 21,2 Mio DM vorgesehen.

2.2.3 Binnenwasserstraßen

Große Bedeutung für die Industrie des Ruhrgebiets besitzen die Binnenwasserstraßen.

11 490/
881 10
881 20

Das Land wird auch 1987 seinen Beitrag zum Ausbau der rheinisch-westfälischen Kanäle und der Weststrecke des Mittellandkanals leisten, wie dies seit 1966 geschieht. Die Ausgabenansätze betragen 198 Mio DM; hiervon entfallen 50 Mio DM

auf Mittel des Landes NRW. Die Ausgaben des Landes sind - in Anpassung an die voraussichtliche Zahlungsleistung des Bundes - höher als im Jahre 1986.

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 und Streckenausbauarbeiten am Dortmund-Ems-Kanal. An der Weststrecke des Mittellandkanals wird der Ausbau stetig weitergeführt.

2.3 Öffentlicher Personennahverkehr

2.3.1 Vorrangpolitik

Die hohe Einwohnerdichte in unseren Ballungsräumen mit ihrer Kumulation der Raumansprüche und den sich daraus ergebenden Belastungen erlaubt es nicht mehr, die Mobilitätsbedürfnisse nach dem Grundsatz der unbegrenzten Freiheit in der Wahl der Verkehrsmittel zu befriedigen. Die Strategie zur Problemlösung liegt in einer konsequenten Durchsetzung des Vorranges für den öffentlichen Personennahverkehr, mit dem eine Eingrenzung des vermeidbaren Individualverkehrs einhergehen muß. Darauf sind die Ordnungs-, Planungs- und Förderinstrumente des Landes, aber auch die der Städte auszurichten.

Für den öffentlichen Personenverkehr in der Fläche muß ein angemessenes Angebot sichergestellt werden, das dem sozialen Standard der Bundesrepublik entspricht und die auf dieses Verkehrsangebot angewiesenen Bevölkerungsgruppen

nicht ausgrenzt.

Entscheidende Voraussetzung für diese Vorrangpolitik bleibt die weitere Verbesserung des Angebots im öffentlichen Personennahverkehr, um ihn zu einer leistungsfähigen, attraktiven und im Wettbewerb zum Individualverkehr behauptungsfähigen Alternative zu entwickeln. Angesichts des wachsenden Problemdrucks und der engen Finanzierungsspielräume kommt dabei kurz- und mittelfristig wirkenden preisgünstigen Maßnahmen besondere Bedeutung zu, soweit damit spürbare Angebotsverbesserungen erreicht werden können.

Unter diesen Rahmenbedingungen wird die Förderkonzeption des Landes für den öffentlichen Personennahverkehr weitergeführt. Ihr Schwerpunkt liegt zum einen im investiven Bereich: dem Ausbau der Infrastruktur und der Modernisierung des Fahrzeugparks. Der Aufbau eines leistungsfähigen städtischen regionalen Schienennetzes aus S- und Stadtbahnen, in das die Straßenbahnen eingebunden sind, wird fortgesetzt. Dabei genießen Beschleunigungsmaßnahmen, die die Flüssigkeit und Stetigkeit des öffentlichen Personennahverkehrs fördern, besondere Priorität. Durch begleitende Vorkehrungen, wie etwa die Oberflächengestaltung und Parkraumbewirtschaftung sollte die Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs weiter erhöht werden. Zur Erleichterung der angestrebten Verlagerung zum

11 470/
TGr. 66
TGr. 64

11 500/
883 17

11 470/
TGr. 66

öffentlichen Personennahverkehr wird die Einrichtung von Park- and Ride-Anlagen ebenfalls vorrangig gefördert.

11 500/
883 17

Einen weiteren Schwerpunkt bildet die Fortentwicklung der Organisationsformen mit dem Ziel einer verbesserten und institutionalisierten Zusammenarbeit der Verkehrsträger, mit der die Voraussetzungen für ein möglichst einheitliches und überschaubares Tarif- und Leistungsangebot auf der Grundlage einer koordinierten Verkehrsplanung unter Sicherung der finanziellen Grundlagen durch die öffentlich rechtlichen Gebietskörperschaften geschaffen werden.

11 470/
TGr. 61

2.3.2

S-Bahn-Bau

11 470/
891 20

Zur Überprüfung der auf der Grundlage des S-Bahn- und Stadtbahn-Bedarfsplanes von 1981 erarbeiteten Ausbauvorstellungen und zur Anpassung an die inzwischen eingetretenen veränderten Rahmenbedingungen ist eine Fortschreibung eingeleitet worden. Wichtige Entscheidungsgrundlagen für die Bedarfsfeststellungen werden die künftig zu erwartenden Linien- und Streckenbelastungen, die auftretenden Verkehrsmengenverlagerungen, die Verbesserung der Verbindungsqualität der Schienenschnellverkehrslinien sowie betriebliche und städtebauliche Kriterien sein. Entsprechende Untersuchungen zur Ermittlung dieser Beurteilungskriterien sind in Auftrag gegeben. Der fortgeschriebene S-Bahn- und Stadtbahn-

Bedarfsplan des Landes wird voraussichtlich bis Ende 1987 vorgelegt werden können. In Vorbereitung dieses Bedarfsplanes wird im Spätherbst 1986 ein mittelfristiger ÖPNV-Ausbauplan für die Ballungsräume Rhein-Ruhr, Rhein-Sieg und Bielefeld aufgestellt. Er umfaßt im kommunalen Bereich Beschleunigungsmaßnahmen im Straßenbahnnetz, oberirdische Stadtbahnstrecken (Umrüstung einschl. Zulauf), Stadtbahnstrecken in Tunnellage, Park- and Ride-Anlagen, im DB-Bereich die S-Bahn und Park- and Ride-Anlagen. Hierüber wird im Verkehrsausschuß berichtet werden.

11 470/
891 20

Die in den Vorjahren festgestellte verstärkte Bautätigkeit im S-Bahn-Bau wird sich auch 1986 und 1987 fortsetzen. Im Ruhrgebiet erstreckt sich der größte Teil der Baumaßnahmen auf den weiteren Ausbau der Linie S 2 von Dortmund Hbf nach Dortmund-Mengede und der Linie S 4 von Dortmund-Lütgendortmund nach Lütgendortmund Markt und weiter nach Herne über Castrop-Rauxel Süd. Im Rheinland werden der Bau der Ost-West-S-Bahn von Hagen nach Mönchengladbach und der Bau der S-Bahn in der Region Köln mit der Erweiterung der Hohenzollernbrücke und den Streckenästen nach Neuss und Langenfeld fortgeführt. Insgesamt sind von 1986 bis 1990 für den S-Bahn-Bau 1,4 Mrd. DM an Bundes- und Landesmitteln vorgesehen.

Zur Bekräftigung der Bedeutung, die die

Landesregierung einem leistungsfähigen S-Bahn-System beimißt, hat das Kabinett in der Sitzung vom 26. Juni 1984 beschlossen, 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 in Betracht.

Nach intensivem Drängen hat es die Landesregierung erreicht, daß der Bundesverkehrsminister die Deutsche Bundesbahn um Durchführung der Planung für weitere S-Bahn-Verbindungen gebeten hat:

11 470/
891 20

Im Ruhrgebiet sollen die Strecken Wuppertal - Essen - Bottrop - Marl - Haltern (zukünftige S 9) und Dortmund Hbf - Dortmund-Barop - Witten mit Anschluß nach Hagen untersucht werden.

Im Raum Köln soll die Planung für die Strecken Köln - Horrem und Köln - Siegburg aufgenommen werden. Untersucht wird die Herrichtung der Strecken für einen 30-Minuten-Rhythmus, damit bei Aufnahme des S-Bahn-Betriebes zwischen Köln und Langenfeld auch auf den beiden vorgenannten Strecken S-Bahn-Züge eingesetzt werden können. Die Landesregierung zahlt der Deutschen Bundesbahn die externen Planungskosten, die durch Einsatz von Ingenieurbüros entstehen, im Vorgriff auf die in den S-Bahn-Verträgen vereinbarten Zahlungen von 7 % der zuwen-

dungsfähigen Kosten für Planung und Bauaufsicht.

Neben den laufenden Vorhaben sollen Park- and Ride-Plätze in den kommenden Jahren auch an S-Bahn-Stationen gefördert werden, die in den früheren Ausbauperträgen noch nicht berücksichtigt waren. Die Landesregierung verspricht sich hiervon einen nennenswerten Anreiz und damit ein höheres Fahrgastaufkommen bei den Schnellbahnen.

2.3.3 Stadtbahnbau

11 470/
TGr. 66

Beim Aufbau der Stadtbahn sind weitere Fortschritte erreicht worden. Mit Bundes- und Landesmitteln in Höhe von rd. 6,8 Mrd DM werden bis Ende 1986 rd. 200 km Stadtbahnstrecken errichtet worden und in Betrieb genommen sein, davon rd. 136 km in

11 500/
883 17

oberirdischer Führung. Bis 1990 sollen nach dem geltenden GVFG-Programm weitere 2 Mrd. DM Bundes- und Landesmittel eingesetzt werden, mit denen die im Bau befindlichen Strecken im wesentlichen fertiggestellt werden können. Damit werden 1990 weitere 77 km Stadtbahnstrecken zur Verfügung stehen, so daß das Netz auf rd. 280 km angewachsen sein wird.

11 470/
TGr. 66

Zur Förderung der kommunalen GVFG-Maßnahmen für den öffentlichen Personennahverkehr sind im Haushalt 1987 284,86 Mio DM an Bundesfinanzhilfen und 178,43 Mio DM komplementärer Landesmittel vorgesehen.

11 500/
883 17

11 470/
TGr. 63

Der Ansatz für die freiwilligen Landeszuschüsse zu den Planungs- und Vorbereitungskosten für den Stadtbahnbau entspricht mit 17,02 Mio DM dem letztjährigen Betrag.

Zur Zeit besteht bereits ein verfügbares Grundnetz in den Städten Köln und Essen. Bis 1990 wird in fast allen stadtbahnbauenden Städten zumindest eine die Innenstadt querende Durchmesserstrecke mit Verknüpfung zur Deutschen Bundesbahn in Betrieb sein, die in Verbindung mit den dann umgerüsteten oder beschleunigten Zulaufstrecken eine erhebliche Verbesserung des Leistungsangebotes bewirken wird. Mit dem Abschluß der Arbeiten zur Oberflächengestaltung werden auch deutliche städtebauliche Akzente gesetzt. Gelsenkirchen zeigt bereits heute beispielhaft, welche positiven Impulse der Stadtbahnbau für die Stadtentwicklung geben kann. In der Umsetzung des Beschlusses des Verkehrsausschusses vom 28. März 1985 zur behindertengerechten Ausgestaltung von Stadtbahnanlagen sind inzwischen für die Bereiche der Stadtbahn Rhein-Ruhr (SRR) und Rhein-Sieg (SRS) konkrete mittelfristige Ausbauprogramme erarbeitet worden.

11 470/
TGr. 66

Danach werden im Bereich der SRR 38 bereits in Betrieb und 14 im Bau befindliche Bahnhöfe mit Aufzügen nachgerüstet. Bei 23 in der Planung befindlichen Bahnhöfen wird der Einbau von Aufzügen eingeplant.

11 500/
883 17

Für das Gebiet der SRS sind 38 Bahnhöfe in

das Nachrüstungsprogramm aufgenommen worden, und für 9 im Bau befindliche Bahnhöfe ist der Einbau von Aufzügen vorgesehen. Die Ausstattung von weiteren 7 Bahnhöfen befindet sich in der Planung.

Neue Stadtbahnanlagen werden entsprechend dem genannten Beschluß grundsätzlich nur noch gefördert, wenn die Ausstattung mit Aufzügen von vornherein in die Planung aufgenommen wird.

2.3.4 Beschleunigungsmaßnahmen im ÖPNV

Da die Schnelligkeit der Bahnen nach wie vor eine der wichtigsten Komponenten des ÖPNV darstellt, andererseits die Finanzierungsspielräume zum weiteren Ausbau der Infrastruktur nicht erweitert werden können, ist es erforderlich, für ein attraktiveres Angebot die Fahrzeiten im gesamten schienengebundenen Nahverkehrsnetz nachhaltig zu verkürzen. Dies gilt umso mehr, als die aufwendigen unterirdischen Verkehrsbauwerke in den Innenstädten erst dann ihren vollen Verkehrswert erhalten, wenn auch die Linien auf den oberirdisch geführten Streckenabschnitten ungehindert in die Tunnel gelangen können.

Messungen auf Straßenbahn- und Stadtbahnstrecken in verschiedenen Städten haben gezeigt, daß die Ausschaltung von Störquellen möglich ist, wodurch die Fahrzeit beträchtlich verkürzt werden kann.

- 11 470/
TGr. 66
- 11 500/
883 17
- 11 500/
883 17
- Mit Erlaß vom 22. Oktober 1985 hat das Ministerium die Städte und ihre Verkehrsbetriebe aufgefordert, Konzepte zur Beschleunigung des oberirdischen Schienennetzes zu erarbeiten. Intensiviert durch eine Reihe von Planungsgesprächen wurde inzwischen eine Bestandsaufnahme und erste Grobkonzepte für die Beschleunigungsmaßnahmen vorgelegt. Aufgrund der danach möglichen Auswertung zeichnet sich, unabhängig von bereits im GVFG aufgenommenen Beschleunigungs- und Umrüstungsvorhaben im Zuge des Stadtbahnbaus, für zukünftige Maßnahmen ein zusätzliches Kostenvolumen in der Größenordnung von rd. 600 Mio DM ab, mit dem rd. 340 km Schienenstrecken beschleunigt werden sollen. Etwa zwei Drittel dieses Volumens stehen im direkten Zusammenhang mit dem Stadtbahnbau, während das restliche Drittel von 200 Mio DM für die Beschleunigung von Straßenbahnstrecken vorgesehen ist.

Die Vorhaben werden jedoch noch im einzelnen insbesondere daraufhin zu prüfen sein, ob die angestrebten Attraktivitätsvorteile in angemessenem Verhältnis zu den Kosten stehen und welcher Anteil auf Straßenbaumaßnahmen entfällt. Auf Vorschlag des Landes Nordrhein-Westfalen sind 12 Beschleunigungsprojekte in 10 Städten mit einer Gesamtlänge von ca. 103 km in das Bundesprogramm für den öffentlichen Personennahverkehr 1986 - 1990 aufgenommen, davon 10 Maßnahmen bereits endgültig. Dabei handelt

es sich um Projekte in Bielefeld, Bochum, Bonn, Dortmund, Düsseldorf, Duisburg, Essen, Gelsenkirchen, Köln und Krefeld.

Diese Maßnahmen sollen in den Jahren 1986 bzw. 1987 begonnen werden. Das Kostenvolumen beläuft sich auf rd. 180 Mio DM.

11 470/
TGr. 63

Durch die Erweiterung der Zweckbestimmung bei der Titelgruppe 63 im Kapitel 11 470 wird es ab 1987 möglich sein, für die Beschleunigungsmaßnahmen auch Planungszuschüsse zu gewähren.

Eine Beschleunigung von Buslinien soll durch die Förderung rechnergesteuerter Betriebsleitsysteme im Rahmen des GVFG erreicht werden. Entsprechende Beschlüsse haben die zuständigen Bund-/Länder-Arbeitskreise gefaßt, deren Konkretisierung in Form von technischen Richtlinien demnächst veröffentlicht werden. Entsprechende Vorhaben können dann im Rahmen der Betriebshofförderung auch in Nordrhein-Westfalen bezuschußt werden.

2.3.5 Park- and Ride-Anlagen

11 470/
TGr. 66

Ein wesentliches Instrument zur Verbesserung der Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs ist die landesweite Einrichtung von Park- and Ride- sowie Bike- and Ride-Anlagen.

11 500/
883 17

Diese Parkmöglichkeiten sind wichtig, weil sie dem Bürger sowohl die individuelle Nutzung von Kraftfahrzeugen als auch die

Inanspruchnahme des öffentlichen Personen-
nahverkehrs erlauben. Park- and Ride-Plätze
bieten deshalb einen besonderen Anreiz zum
Umsteigen auf den ÖPNV und tragen zur Ent-
lastung der Städte vom Individualverkehr
bei.

Besonders gute Voraussetzungen für den Bau
dieser Abstellmöglichkeiten sind an
leistungsfähigen Schienenverbindungen -
S-Bahn- und Stadtbahn-Haltestellen - ge-
geben.

Derzeit gibt es in Nordrhein-Westfalen
aufgrund von Zählungen in Teilbereichen
und Schätzungen insgesamt einen Bestand
von rd. 14.500 Park- and Ride-Stellplätzen.
Davon entfallen auf den Verbundraum Rhein-
Ruhr rd. 7.000 Stellplätze. Die Gesamt-
kosten der bisher geförderten Anlagen
betrugen rd. 43 Mio DM. Bis 1990 kann die
Förderung weiterer 6.200 Stellplätze mit
Gesamtkosten von ca. 50 Mio DM als ge-
sichert angesehen werden.

Das Ministerium für Stadtentwicklung,
Wohnen und Verkehr hat die Verkehrsbetriebe
sowie die Städte und Gemeinden aufgefor-
dert, bis zum 30. September 1986 eine Be-
standsaufnahme für den weiteren Bedarf an
Park- and Ride-Plätzen an dafür geeigneten
Haltestellen des öffentlichen Personennah-
verkehrs zu erarbeiten.

In 1987 sind für den Bau von Park- and

11 470/
TGr. 66

Ride-Anlagen rd. 10 Mio DM Bundes- und Landesmittel vorgesehen.

11 500/
883 17

Eine eingehende Darstellung ist dem Verkehrsausschuß mit der Vorlage des MSWV vom 4. Juli 1986 unterbreitet worden.

2.3.6 Förderung der Verkehrsunternehmen

- Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen im Ausbildungsverkehr

11 470/
671 20

Für die gesetzlichen Ausgleichsverpflichtungen des Landes nach § 45 a des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) sind 161 Mio DM veranschlagt. Damit sollen den 84 öffentlichen und privaten Linienverkehrsunternehmen 50 % der nach pauschalen Grundsätzen ermittelten Kostenunterdeckung im Ausbildungsverkehr erstattet werden. Seit Einführung dieser zunächst freiwilligen Leistungen im Jahre 1977 sind bis einschließlich 1985 Landesmittel in Höhe von rd. 1,4 Mrd. DM zur Verfügung gestellt worden. Auf den jetzt prognostizierten Mittelbedarf wirken sich insbesondere die sinkenden Schülerzahlen und der entsprechende Nachfragerückgang aus, der 1985 gegenüber dem Vorjahr rd. 5 % betrug und sich fortsetzen wird. Die Fahrgeldeinnahme ist demgegenüber aufgrund von Tarifierhöhungen mit etwa 1,5 % geringer zurückgegangen. Der jetzige Haushaltsansatz ist auf der Grundlage der geltenden Kostensätze ermittelt worden. Zur Zeit werden die der Kostenerstattung zugrunde liegenden Daten im Auftrage der

Bundesregierung turnusgemäß durch eine Wirtschaftsprüfungsgesellschaft überprüft.

- Investitionshilfeprogramm für den öffentlichen Personennahverkehr

11 470/
TGr. 64

Die Investitionskraft der Verkehrsunternehmen soll durch Landeszuschüsse für moderne Fahrzeuge des Linienverkehrs gezielt gestärkt werden, um die Qualität des Leistungsangebots zu steigern. Außerdem wird das Investitionshilfeprogramm als verkehrspolitisches Steuerungsinstrument zur Verbesserung der Zusammenarbeit zwischen den Verkehrsunternehmen eingesetzt. Schwerpunkte der Förderung waren die Förderung von Schienenfahrzeugen entsprechend dem Ausbau des Schienennetzes, die Busbeschaffung - auch als Beitrag zur Verbesserung der Verkehrsbedienung in der Fläche - sowie die Ausrüstung der Unternehmen mit verbundgerechten Abfertigungsgeräten.

11 470/
TGr. 64

Die Dotierung des Programms berücksichtigt die Vorbelastung des Ansatzes für 1987 durch Verpflichtungsermächtigungen aus den Vorjahren, die sich aus den mehrjährigen Finanzierungsprogrammen für die Schienenfahrzeuge ergeben. Diese Vorbelastung wird voraussichtlich rd. 31 Mio DM betragen.

Für neue Maßnahmen können dadurch rd. 36 Mio DM bereitgestellt werden. Davon

dürften rd. 3 Mio DM für die Anfinanzierung neuer Schienenfahrzeuge insbesondere in Bonn und Krefeld sowie etwa 33 Mio DM für die quotierte Busbeförderung eingesetzt werden können.

Für die Beschaffung von Abfertigungsgeräten wird allerdings nur noch wenig Spielraum verbleiben. Das Fördervolumen entspricht in etwa der Bedarfsprognose des Verbandes öffentlicher Verkehrsbetriebe.

2.3.7 Zusammenarbeit der Verkehrsunternehmen

Die Landesregierung verfolgt seit nunmehr 14 Jahren und mit einem Mitteleinsatz von bisher rd. 560 Mio DM die Neuordnung der Organisationsformen im öffentlichen Personennahverkehr mit dem Ziel einer institutionalisierten Zusammenarbeit aller Verkehrsträger auf der Regionalebene. Sie sieht diese Kooperationen als unerläßliche Voraussetzung für eine effektive Planung und ein daran ausgerichtetes kundenfreundliches, marktorientiertes und preiswürdiges Angebot an Dienstleistungen des öffentlichen Personennahverkehrs an. Nachdem bereits mehr als 90 % der Bevölkerung auf mehr als 85 % der Fläche des Landes durch zusammengeschlossene Verkehrsunternehmen bedient werden, wird der Abschluß der noch ausstehenden Gemeinschaftsverträge angestrebt.

11 470/
TGr. 61

11 470/
TGr. 61

Vordringlich bleibt die Gründung des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg. Das Land Nordrhein-Westfalen ist unter Bereitstellung von 174 Mio DM über 10 Jahre hinweg dazu bereit. Dies gilt ebenso für den Großteil der kommunalen Gebietskörperschaften mit ihren Verkehrsbetrieben. Die Zustimmung des Bundes der Deutschen Bundesbahn und der Regionalverkehr Köln GmbH sowie der Kreise Rhein-Sieg und Euskirchen steht z.Z. noch aus.

Im Kreis Lippe wird der Bund endgültig zu entscheiden haben, ob er auf der Basis der unterschriftsreifen Verträge den Modellversuch mitzutragen bereit ist. Andernfalls wird das Land gemeinsam mit dem Kreis Lippe im Rahmen einer Teilverkehrsgemeinschaft, der die Unternehmen bereits zugestimmt haben, prüfen, ob und in welchem Umfang der Modellansatz auch ohne Beteiligung des Bundes realisiert werden kann.

Weiter offen ist der Verhandlungsstand im Raum Paderborn.

In den bestehenden Kooperationen muß die Zusammenarbeit der Unternehmen durch verstärkte inhaltliche Ausfüllung des Organisationsrahmens intensiviert werden, mit dem Ziel, durch ein attraktives und nutzerfreundliches Leistungsangebot die Fahrgäste nicht nur zu halten, sondern auch neue zu gewinnen. Nur dann wird es möglich sein,

die Verkehrsunternehmen wirtschaftlich zu stabilisieren, die dortigen Arbeitsplätze zu sichern und die Belastung der öffentlichen Haushalte in vertretbaren Grenzen zu halten.

Die Entwicklung der dazu notwendigen Konzepte und deren Umsetzung liegt vor allem im Verantwortungsbereich der Unternehmen und ihren Gemeinschaftsorganisaionen.

Von großer Bedeutung ist dabei die Ausrichtung an den Erfordernissen des Verkehrsmarktes, also an Kundenbedürfnissen. Als wichtige Elemente dieses Konzeptes, beispielhaft entwickelt in einem vom Land . initiierten Gutachten für den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr, sind anzusehen:

11 470/
TGr. 61

- a) Neuordnung der Verkehrsangebote mit neuen Produktbildern wie Regio-Expresß und City-Bahn, Taktfahrzeiten mit gesicherten Anschlüssen und Einbeziehung neuer Bedienungsformen wie Sammeltaxis und Bürgerbus, bei dem neben dem erfolgreichen Projekt in Borken nunmehr 3 weitere Vorhaben vor der Realisierung stehen. In ländlichen Verkehrsregionen setzt dies voraus, daß die Deutsche Bundesbahn ihren Schienenverkehr in das Angebot der Verkehrsgemeinschaften integriert und gemeinsam mit den Busunternehmen das Verkehrsangebot entwickelt. Das Land fördert die Entwicklung eines derartigen Konzeptes für die Verkehrs-

region Münsterland durch die Finanzierung eines Gutachtens:

- b) Einführung oder Beibehaltung einfacher überschaubarer und einprägsamer - also möglichst auch vergleichbarer - Tarife sowie kunden- und familienfreundliche Angebote in Bezug auf Übertragbarkeit, Geltungsdauer und Benutzerkreis. Das hier oft genannte Umwelt-Ticket ist nur eines der vielen möglichen Angebote, die - unternehmens- bzw. kooperationsbezogen - das Ergebnis einer Überprüfung der gesamten Tarifstrukturen sein sollten.
- c) Verbesserung der Kundenbetreuung bei Information und Beratung. Hier ist auf einen Versuch in Essen zu verweisen, bei dem 30 Standschaffner im Rahmen einer ABM-Maßnahme zusätzlich eingesetzt werden. Das Land finanziert hier eine begleitende wissenschaftliche Untersuchung.

11 470/
TGr. 61

Zur Verbesserung der Zusammenarbeit bedarf es auch ggfs. der Anpassung der vertraglichen Grundlagen an neue Erfordernisse. Dieses Problem wird sich insbesondere für den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr stellen. Nach dem jetzigen Stand der Überlegungen zeichnen sich folgende Zielsetzungen ab:

- Stärkung der Verbundzentrale gegenüber

den einzelnen Verkehrsunternehmen durch bessere Kontrollrechte und ggf. durch Weisungsbefugnisse;

- größere Durchlässigkeit zwischen der Verbundzentrale und den Verkehrsunternehmen auch hinsichtlich des Personaleinsatzes;
- Verbesserung der Abstimmung zwischen dem Zweckverband und den einzelnen Kommunen bei gleichzeitiger Stärkung der Position des Zweckverbandes gegenüber der Verbund GmbH und den Verkehrsunternehmen.

Einen Fortschritt in der Entwicklung von Verkehrsgemeinschaften stellt schließlich auch das Vertragswerk dar, mit dem das Land und die betroffenen kommunalen Gebietskörperschaften sich gemeinsam verpflichtet haben, auf eine weitere Verbesserung des ÖPNV im Gebiet der Verkehrsgemeinschaft Münsterland hinzuwirken und die dazu notwendige finanzielle Absicherung zunächst 5 Jahre zu gewährleisten.

11 470/
TGr. 61

Im Rahmen dieser Verpflichtung deckt das Land die verbundbedingten Mindererlöse und die Personal- und Sachkosten der Gemeinschaftsorganisation durch eine jährliche, pauschal festgelegte Zuwendung ab in Höhe von 1,4 Mio DM.

11 470/
TGr. 61

Die Landesregierung ist bereit, zur Stabilisierung auch anderer Verkehrsgemeinschaften die Förderung von Einzelbewilligungen auf eine vertragliche Gewährleistung von Pauschalbeträgen umzustellen.

3. Straßenverkehr

Ausgangslage und Ziele der Straßenverkehrspolitik hat die Einführungsrede zum Haushalt 1986 dargelegt.

Als Aufgabenschwerpunkte sind dabei genannt worden:

- 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.

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. NRW hat im Rahmen der Beteiligung der Länder für wesentliche Zielkorrekturen die Unterstützung der Mehrheit des Bundesrates gefunden.

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

- vorhandene Straßen ökologisch umzubauen (z. B. nachträgliche Eintunnelung von Teilstrecken der A 430 in Essen und Bochum),
- ökologisch unverträgliche Projekte zu vermeiden (u. a. keine Zerschneidung der Ilvericher Altrheinschlinge, stattdessen Untertunnelung),
- durchgängige Autobahnplanungen, die den siedlungsräumlichen Gegebenheiten nicht mehr entsprechen, aufzugeben (u. a. A 33 Bielefeld bis Landesgrenze; A 44 Essen - Bochum).

Bedauerlicherweise hat der Deutsche Bundestag diesen Vorschlägen überwiegend nicht zugestimmt. Das geänderte Gesetz über den Ausbau der Bundesfern-

straßen" mit dem Bedarfsplan als Anlage ist mit Wirkung vom 01.01.1986 in Kraft getreten.

In Abstimmung mit dem Bundesminister für Verkehr ist aber beabsichtigt, die Möglichkeiten einer Tunnellösung für die A 44 im Bereich der Rheinquerung und der Ilvericher Altrheinschlinge zu untersuchen.

Im Übrigen wird das Land NRW bemüht bleiben, verbliebene Handlungsspielräume auszunutzen und Einzelprojekte in Verfolg seiner verkehrspolitischen Handlungsschwerpunkte planerisch zu konkretisieren und auch zu verwirklichen. So konnte z. B. für die nachträgliche Eintunnelung eines Abschnittes der A 430 in Bochum/Grumme eine Finanzierung durch kombinierten Einsatz von Mitteln der Städtebauförderung und des Bundesfernstraßenbaues erreicht werden. Die Bauarbeiten sind bereits Mitte des Jahres vergeben worden.

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.

11 500/
883 13

3.1.3.1 Landesstraßenbedarfsplan und Landesstraßenausbauplan

Aufgrund der Bestimmungen des Landesstraßenausbaugesetzes müssen der Landesstraßenbedarfsplan und der Landesstraßenausbauplan 1986 fortgeschrie-

ben werden. Diese Fortschreibung ist eingeleitet, die Landschaftsverbände als Baulastträger der Landesstraßen, sämtliche Städte, Gemeinden und Kreise des Landes, die Regierungspräsidenten sowie eine Reihe von Verbänden, u. a. die Industrie- und Handelskammern und Umweltschutzverbände sind aufgefordert worden, den MSW über ihre Vorstellungen zu den fortzuschreibenden Plänen zu unterrichten. Auf der Grundlage der zwischenzeitlich vorliegenden Berichte wird z. Zt. der Entwurf des neuen Bedarfsplans erarbeitet mit dem Ziel, den Gesetzentwurf nach der Osterpause 1987 im Landtag einzubringen. Zeitgleich kann mit Auslaufen des Ausbauplans 1983 - 1987 der Ausbauplan 1987 - 1991 aufgestellt werden.

11 500/
883 13

Der fortzuschreibende Bedarfsplan soll - wie der gültige - auf einen noch überschaubaren Zeitraum von zwei Jahrzehnten ausgerichtet werden. Bei realistischer Einschätzung der in den nächsten Jahren verfügbaren Mittel für diesen Investitionsbereich ergibt sich hieraus allerdings, daß der finanzielle Rahmen dieses Planes auf 3 Mrd DM beschränkt werden muß und die bisherigen Bedarfsvorstellungen zu reduzieren sind.

11 500/
883 12

Was die Programm- und Maßnahmenstruktur betrifft, ist eine Änderung dahingehend beabsichtigt, daß auch Neubauvorhaben und Ortsumgehungen mit weniger als 5 Mio DM Gesamtkosten und darüber hinaus alle Maßnahmen zur Beseitigung von Bahnübergängen über 5 Mio DM Gesamtkosten in den Bedarfsplan aufgenommen werden sollen. Sämtliche dieser Projekte werden bislang aus dem Titel 883 12 finanziert.

3.1.3.2 Landesstraßenbauprogramm 1987

11 500/
883 13

Zur Finanzierung der Maßnahmen des Landesstraßen-
ausbauplans sind im Bauprogramm 1987 Mittel
in Höhe von 150 Mio DM veranschlagt; im Vergleich
zu 1986 also ein Mehrbetrag von rd. 9 Mio DM.

Die Aufstellung des Landesstraßenbauprogramm-
entwurfs 1987 überschneidet sich zeitlich
mit der Fortschreibung des Landesstraßenbedarfs-
plans und des Landesstraßenausbauplans 1983
- 1987.

Bei Aufstellung ist deshalb der Entwurf insoweit
bereits auf konzeptionelle Überlegungen für
die vorgesehene Änderung der Maßnahmenstruktur
abgestellt.

Es ist vorgesehen, analog zum Bedarfsplan
und Ausbauplan auch im jährlichen Bauprogramm
alle Neubauvorhaben und alle Maßnahmen zur
Beseitigung von Bahnübergängen mit Gesamtkosten
von mehr als 5 Mio DM, die bisher aus Titel
883 12 finanziert wurden, einzeln darzustellen.
Eine entsprechende Änderung des § 4 Landstraßen-
baugesetz ist beabsichtigt.

3.1.3.3 Straßenbauhaushalt 1987

Im Entwurf des Landeshaushalts 1987 sind
im Kapitel 11 500 "Straßen- und Brückenbau"
vorgesehen

11 500/
653 10
653 20
653 30

für
Entwurf und Planung,
Unterhaltung und Instandsetzung 239,8 Mio DM

883 11 - 13

Landesstraßenbau 311,5 Mio DM

883 14, 15, 16, 22	Kommunale Verkehrsbauten	477,5 Mio DM
883 17	Kfz.-Steuerverbund und Sicherheitsmaßnahmen im	508,6 Mio DM
TG 70	Straßenverkehr	7,5 Mio DM

Während die vorgesehenen Ansätze für Entwurf und Planung sowie Unterhaltung und Instandsetzung gegenüber dem Vorjahr kaum verändert worden sind, ist das Fördervolumen für den Landesstraßenbau wegen der auch 1987 fortbestehenden Konsolidierungszwänge im Landeshaushalt um 12,6 Mio DM reduziert worden und liegt nunmehr bei 311,5 Mio DM. Davon entfallen auf die

883 11	Erhaltungsinvestitionen,	81,5 Mio DM
883 12	den kleineren Um- und Ausbau bis 5 Mio DM	80,0 Mio DM
883 13	und auf Baumaßnahmen des Landesstraßenausbauplanes	150,0 Mio DM

3.1.3.4 Kraftfahrzeugsteuerverbund

11 500/
883 17
(bisher:
11 470
TGr. 65)

Bei den Anpassungsmaßnahmen der letzten Jahre sind von den Zweckzuweisungen für kommunale Verkehrsbauten 38 Mio DM für den Radwegebau festgelegt worden. Nach dem Entwurf des GFG 1987 sollen auch die Landesmittel zur Komplementärfinanzierung von ÖPNV-Baumaßnahmen mit 178,4 Mio DM zulasten der Kfz-Steuerverbundmasse verrechnet werden.

Nach Abzug der objektbezogenen Zuweisungen für den Radwegebau der Gemeinden und Kreise und der Befrachtung mit den Zuweisungen für ÖPNV-Bauten verbleiben noch 292,120 Mio DM

für pauschalierte Zweckzuweisungen. Das Anteilsverhältnis der Gemeinden und Kreise an diesen Mitteln ist gleichzeitig geändert worden: Die Gemeinden erhalten 1987 drei Viertel (bisher zwei Drittel), die Kreise ein Viertel (bisher ein Drittel) dieser Pauschalzuweisungen.

3.2 Verkehrssicherheit

3.2.1 Unfallentwicklung

Nach dem deutlichen Rückgang der schweren Unfälle in den beiden vorausgegangenen Jahren sind die Unfallzahlen im 1. Halbjahr 1986 erneut besorgniserregend angestiegen (vergl. Tabelle). Mit + 9,8 % fiel die Zunahme gegenüber dem 1. Halbjahr des Vorjahres bei den Unfällen mit Personenschäden recht deutlich aus. Auf den Bundesautobahnen ist sogar eine Zunahme um +14,8 % zu verzeichnen. Die Zahl der bei innerörtlichen Unfällen verletzten oder getöteten Personen stieg um +10,7 %.

Diese hohen Zuwachsraten müssen vor dem Hintergrund des deutlichen Verkehrszuwachses 1986 und den witterungsbedingt sehr niedrigen Unfallzahlen vor allem des 1. Quartals 1985 beurteilt werden. Ein Einfluß geht ebenso von der Verbilligung der Benzinpreise aus. Bei erheblichen Preisrückgängen lassen sich viele nicht mehr von einer zurückhaltenden Fahrweise mit niedrigem Verbrauch leiten, sondern zum großzügigen Gasgeben und zur Raserei verleiten.

Straßenverkehrsunfallstatistik zum Quartalsbericht II./86

Düsseldorf, den 2. September 1986

	1986												Zw. bzw. Abnahme					
	Januar	Februar	März	April	Mai	Juni	April-Juni	Jan.-Juni	April-Juni	Jan.-Juni	1986 / 1985	11.9. / 1.9.						
Unfälle mit Personenschaden																		
auf allen Straßen	3.740	4.516	5.643	6.781	8.150	7.896	22.627	36.526	6.008	4.729	5.616	4.839	0.706	8.721	24.266	40.119	7.21	9,82
davon:																		
innerorts	2.527	3.183	4.081	5.067	6.212	5.705	16.984	26.775	4.307	3.140	4.009	5.126	4.624	6.412	18.192	29.440	7,11	10,72
außerorts	1.213	1.333	1.562	1.714	1.938	1.991	5.643	9.751	1.701	1.089	1.607	1.713	2.082	2.279	6.074	10.171	7,62	7,12
darunter:																		
auf Bundesautobahnen	272	267	240	309	279	372	910	1.609	284	220	310	340	382	395	1.125	1.939	23,62	14,82
auf Bundesstraßen	338	331	302	426	471	462	1.359	2.410	452	267	400	434	471	533	1.438	2.565	5,81	6,42
auf Landesstraßen	307	453	583	590	708	668	1.966	3.304	621	369	582	579	741	780	2.100	3.672	6,81	8,42
Getötete Personen insgesamt	161	88	111	154	171	158	483	783	183	102	137	114	151	153	418	820	-13,51	4,72
davon:																		
innerorts	37	33	52	59	81	65	205	327	88	50	57	47	61	57	165	360	-19,52	10,12
außerorts	64	55	59	95	90	93	278	456	75	52	80	67	90	96	253	460	-9,01	0,92
Verletzte Personen insgesamt	4.685	5.652	7.124	8.510	10.065	9.882	20.445	43.906	7.536	5.337	7.090	6.550	10.933	11.023	30.514	50.177	7,31	10,62
davon:																		
innerorts	3.001	3.740	4.850	6.032	7.327	6.916	20.275	31.866	5.099	3.779	4.775	4.143	7.942	7.773	21.858	35.511	7,81	11,42
außerorts	1.684	1.912	2.274	2.486	2.738	2.946	8.170	14.040	2.437	1.558	2.315	2.415	2.991	3.250	8.656	14.666	5,91	6,62

Quellen: Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik Nordrhein-Westfalen

Neben der sogenannten nicht angepaßten Geschwindigkeit steht der Alkoholmißbrauch an der Spitze der Unfallursachen. Hierbei darf nicht nur von der amtlichen Unfallstatistik ausgegangen werden, in der der Alkoholeinfluß lediglich mit 6,4 % ausgewiesen ist. Das rührt daher, daß nach Schätzungen nur einer von 500 bis 700 alkoholisierten Fahrzeugführern durch Polizeikontrollen erfaßt wird. Aufgrund einer Auswertung von Gerichtsakten im Jahre 1984 ist anzunehmen, daß bei jedem zweiten Unfall mit Todesfolge Alkohol mit im Spiel war.

3.2.2 Das Verkehrssicherheitsprogramm NRW 1984 als Grundlage

11 500/
TGr. 70

Das Verkehrssicherheitsprogramm NRW vom April 1984 mit seinen Hauptinhalten

- Verkehrsaufklärung
- Verkehrserziehung
- Fahrerlaubnis
- Verkehrsvorschriften
- Verkehrsüberwachung
- fahrzeugtechnische Sicherheit
- Verkehrsberuhigung
- Fahrradverkehr und
- Verkehrsregelung sowie -beeinflussung

ist für die Verkehrssicherheitsarbeit im weiteren Sinne auch 1986 bestimmend gewesen. Es ist desgleichen die Grundlage für Planungen und Abwicklungen im Jahre 1987.

Näheres Eingehen auf Einzelheiten, welche Punkte des Verkehrssicherheitsprogramms bereits abgeschlossen oder teilweise umgesetzt sind oder für die sich gegebenenfalls die Voraussetzungen geändert haben, erfolgt in einem ersten Sachstandsbericht über den Vollzug der im Programm angegebenen Maßnahmen, der Anfang 1987 vorgelegt werden wird.

3.2.3 Aufklärungsmaßnahmen

Es ist erstaunlich, wie unrealistisch oder auch wie ungenügend geschult und weniger erfahren viele motorisierte Verkehrsteilnehmer sind. Wenn es schneit, wird auf Schleichtempo heruntergeschaltet. Wenn es aber nach längerer Trockenzeit regnet und sich Wasser mit Staub zu einer gefährlichen Gleitmasse vermischt, führt mangelhafter Sicherheitsabstand bei plötzlichem Bremserefordernis immer wieder zu Serien von Auffahrunfällen. Bei Regen muß mit doppeltem Unfallrisiko gegenüber dem Risiko auf trockener Fahrbahn gerechnet werden. Das Unfallrisiko erhöht sich weiter bei Dunkelheit. Das zählt zu den Ursachen "nicht angepaßte Geschwindigkeit". Durch Einsatz verschiedener Massenwerbe- und Public-Relationsmittel soll den Verkehrsteilnehmern verdeutlicht werden, in welchen Verkehrssituationen (z. B. plötzliche Sichthindernisse,

Witterung, Baustellen, Ampeln, Staus, Radwege, Schulen, Bushaltestellen usw.) nicht angepaßte Geschwindigkeit zu katastrophalen Kollisionen führen kann.

In längerfristigen Aufklärungsaktionen muß den Verkehrsteilnehmern einsichtig gemacht werden, daß eine durch Verkehrszeichen angeordnete Höchstgeschwindigkeiten nicht generell ausgenutzt, gar überschritten werden darf, sondern ein Tempolimit ist, das von jedem Verantwortungsbewußten selbst je nach Verkehrssituation gegebenenfalls weit unterschritten werden muß. Dazu ist es erforderlich, den für die Öffentlichkeit abstrakten behördlichen Begriff "nicht angepaßte Geschwindigkeit" durch eingängige werbliche Darstellungen zu beleben. Das gilt sowohl für Straßen in Wohngebieten als auch auf Landesstraßen und Bundesfernstraßen.

Hinsichtlich des Alkoholmißbrauchs im Straßenverkehr besteht noch eine große Informationslücke in der Öffentlichkeit. Es ist ein weitverbreiteter Irrtum zu glauben, bis zur Grenze von 0,8 Promille sei der Alkoholgenuß vor oder während der Fahrt unbedenklich. Schon bei Anzeichen von Fahrunsicherheit können Geld- oder Freiheitsstrafe, 7 Punkte in Flensburg oder der Führerscheinentzug mögliche Rechtsfolgen sein. Ebenso unbekannt ist die Tatsache, daß bei einem Führerscheinentzug der Verurteilte nach Ablauf der Sperrfrist nicht etwa die Fahrerlaubnis ohne weiteres wieder erhält,

sondern die Straßenverkehrsbehörde eine eingehende Prüfung seiner Kraftfahreignung vornimmt, die gegebenenfalls sogar eine medizinisch-psychologische Untersuchung oder eine neue Fahrerlaubnisprüfung erforderlich macht.

In die Aufklärungskampagnen gegen Alkohol im Straßenverkehr werden auch Informationen über die Auswirkungen des Restalkohols einbezogen. Viele fühlen sich nach durchzechter Nacht und kurzem Schlaf schon wieder fahrtüchtig, obwohl der genossene Alkohol sich im allgemeinen stündlich nur um 0,1 % abbaut. Das geht auch nicht schneller durch Kaffee, Wechselduschen oder gar Tabletten.

Die in diesem Jahr mit Plakaten, Handzetteln und Aufklebern begonnene Großaktion gegen das Zuparken von Geh- und Radwegen wird 1987 fortgesetzt. In fünf Städten Nordrhein-Westfalens sollen auf freiwilliger Grundlage in einem Modellversuch für verschiedene straßenräumliche Situationen Konzepte erarbeitet, in ihrer Durchführung begleitet und bezüglich ihrer Wirkung untersucht werden, die das Parken auf Geh- und Radwegen abstellen. Es ist vorgesehen, die Auswertung der Modellaktion und die Erkenntnisse in einem Handlungsleitfaden für die Gemeinden herauszugeben.

Die Aufklärungsaktion mit dem Slogan "Parke nicht auf unseren Wegen" wird von der Bevölkerung in zahlreichen Eingaben sehr begrüßt. Von Falschparkern behinderte und gefährdete Fußgänger und Radfahrer fordern täglich Aufklärungsmaterialien für Eigeninitiativen an. Auch die Polizei unterstützt die Aktion neben ihrer repressiven Überwachungstätigkeit durch die Verteilung der Aufkleber und Handzettel.

Die Sendeleitung des WDR hat sich erfreulicherweise grundsätzlich bereiterklärt, wie in diesem Jahr auch 1987 bei der Herstellung und Sendung von einminütigen "Spots" mit dem Ministerium zusammenzuarbeiten und dadurch Aufklärungsmaßnahmen für die Verkehrssicherheit wirksam zu unterstützen.

3.2.4 Örtliche Verkehrssicherheitsaktionen

Verkehrssicherheitstage von Städten, Kreisen und Gemeinden sind eine eindringliche Form der Verkehrsaufklärung. Sie geben jedem Bürger die Möglichkeit, selbst in seinem Wohnbereich initiativ zu werden und dazu beizutragen, Unfallschwerpunkte beseitigen zu helfen. Ob die Verkehrsteilnehmer vor Ort zu Tagen oder Wochen eingeladen werden, ob die Veranstaltung auf die Sicherheit eines Verkehrsmittels und einer Art der Verkehrsteilnahme konzentriert wird, ist dabei nicht so wichtig. Entscheidend ist in jedem Fall der lokale Bezug. Dadurch wird für den Bürger alles begreifbarer als wenn er sich mit für ihn anonymen Darstellungen beschäftigen müßte.

Die Verkehrssicherheitstage geben auch Gelegenheit, Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und Wohnumfeldverbesserung oder Möglichkeiten zur Verbesserung des Radverkehrs und des öffentlichen Nahverkehrs mit den Bürgern zu erörtern, und sie verschaffen den Bürgern ein Forum, auf dem sie ihre Wünsche und Vorstellungen vorbringen können.

Die Kommunalisierung der Verkehrssicherheitsarbeit in einem so umfassenden Sinn bleibt aber ein schwieriges Bemühen. Das Land fördert die Verkehrssicherheitstage der Gemeinden und Kreise mit 40 - 80 % je nach deren finanzieller Leistungsfähigkeit. Zusätzlich stellt das Land verschiedene Aufklärungsmaterialien in großem Umfang bereit. 1986 werden rd. 30 Gemeinden und Kreise das Angebot des Landes nutzen. Für 1987 kann mit einer Steigerung gerechnet werden. In insgesamt 6 zweitägigen Seminaren sind inzwischen Mitarbeiter von rd. 130 Gemeinden und Kreisen in die Vorbereitung und Durchführung von Verkehrssicherheitstagen eingewiesen worden. Diese Einweisungsseminare haben praktische Hilfen gegeben und an Fallbeispielen dargestellt, wie örtlichen Aktionen erfolgreich gestaltet werden können. Bei weiterem Bedarf werden die Seminare auch 1987 durchgeführt. Zusätzlich gibt die MSWV-Kurzinformation 3/86 "Verkehrssicherheit vor Ort" an Hand von Beispielen aus früheren Jahren konkrete Empfehlungen zur Durchführung von Verkehrssicherheitstagen.

3.2.5 Verkehrsberuhigung

14 030/
883 11

Seit Einführung des Zeichens "Verkehrsberuhigter Bereich" im August 1980 sind in NRW rd. 1.830 solcher Bereiche mit einer durchschnittlichen Länge von 300 m eingerichtet worden. Aus Sicherheitsgründen muß der Fahrzeugführer in verkehrsberuhigten Bereichen Schrittgeschwindigkeit einhalten. Nach der Rechtsprechung ist das eine Geschwindigkeit von bis zu 7 km/h. Die örtlichen Behörden haben übereinstimmend

berichtet, daß dieses Geschwindigkeitsniveau nur in Bereichen mit intensiven geschwindigkeitsdämpfenden baulichen Maßnahmen eingehalten wird.

Der "Verkehrsberuhigte Bereich" ist zwar eine sehr intensive Form der Verkehrsberuhigung, seine Auswirkungen sind jedoch eng begrenzt. Eine mehr flächenhaft wirkende Verkehrsberuhigung kann durch die Einführung von Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen mit 30 km/h erreicht werden. Auf der Grundlage der zum 01.03.1985 in Kraft getretenen Zonen-Geschwindigkeits-Verordnung sind in NRW bisher rd. 325 Zonen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h eingerichtet worden. Die damit gewonnenen Erfahrungen haben gezeigt, daß sich allein durch das Aufstellen der Zonenzeichen auf den Straßen, die von der baulichen Gestaltung her eine schnellere Fahrweise ermöglichen, nicht die gewünschten Geschwindigkeiten unter 30 km/h einstellen. Allerdings nimmt die durchschnittliche Geschwindigkeit schon deutlich ab. Im Zusammenwirken mit besonderen straßen- und städtebaulichen Maßnahmen wird dann eine weitergehende nachhaltige Geschwindigkeitsdämpfung erreicht.

Die Erfahrungen der örtlichen Behörden mit der Einrichtung von verkehrsberuhigten Zonen werden in einem Bericht zusammengefaßt, der in der ersten Jahreshälfte 1987 veröffentlicht werden soll.

Die Ende 1983 von der Landesregierung eingeleitete Untersuchung "Geschwindigkeitsreduzierung auf Ortsdurchfahrten" soll wissenschaftlich

abgesicherte Erkenntnisse liefern, welche baulichen, gestalterischen und verkehrslenkenden Maßnahmen die Verkehrssicherheit in Ortsdurchfahrten nachhaltig erhöhen und die Nutzungsmöglichkeiten für die schwächeren Verkehrsteilnehmer verbessern können. 17 Bundesstraßen- und 10 Landesstraßen-Ortsdurchfahrten werden unter diesen Gesichtspunkten umgestaltet. Hierfür sind Ortsdurchfahrten ausgewählt worden, bei denen aufgrund der tatsächlich gefahrenen, nicht angepaßten Geschwindigkeiten die Verkehrsgefahren besonders groß sind. Das Ziel des Untersuchungsauftrages wurde in der MSWV-Kurzinformation Nr. 1/86 veröffentlicht.

In einem zweiten Teilbericht sollen Ende des Jahres die zum Einsatz kommenden Maßnahmen erläutert und erste Erfahrungen neuer Untersuchungsergebnisse bekannt gegeben werden.

3.2.6 Radverkehr

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

11 500/
883 17

In den Jahren 1978 bis 1985 sind an Bundes-, Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen in NRW rd. 2.682 km Radwege angelegt worden; dabei sind Bundes- und Landesmittel in Höhe von

610 Mio DM investiert worden. Hinzu kommen nicht unerhebliche kommunale Eigenmittel. Allein in den Jahren 1984 und 1985 kamen rd. 980 km Radwege hinzu.

Radwege in der Baulast	Länge (km)
Bund (Bundesstraßen)	453
Landschaftsverbände (Landesstraßen)	665
Kreise und Gemeinden	1.564
Summe NRW	2.682

Die mit hohem finanziellen Aufwand gebauten und unterhaltenen Radwege müssen auch tatsächlich dem Radverkehr zur Verfügung stehen.

Das unzulässige Parken auf Radwegen ist nicht nur eine Behinderung, sondern auch eine Gefährdung der Radfahrer. Mit der zur Zeit laufenden Aktion des MSWV "Parke nicht auf unseren Wegen" soll diesen Mißständen begegnet und den Städten und Gemeinden eine Beurteilungshilfe für eigene Maßnahmen auch zugunsten von Radfahrern gegeben werden.

11 500/
883 17

Die Gemeinden und Kreise sind aufgerufen, im Rahmen ihrer Planungshoheit ausgewogene Radverkehrsnetze zu erarbeiten. Bei der Gewährung von Landeszuwendungen für den Radwegebau wird erwartet, daß eine Netzplanung für den Radverkehr vorgelegt wird.

Mit dem im Kreis Neuss durchgeführten Pilotprojekt des MSWV, dessen Ergebnisse im Herbst 1986 vorliegen, sollen Planungskriterien für die Konzeption von Radverkehrsnetzen entwickelt und Möglichkeiten aufgezeigt werden, wie das Radverkehrsnetz für den Radfahrer transparenter gemacht werden kann.

3.2.7 Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Autobahnen

Geschwindigkeit und Verkehrssicherheit stehen in einem engen Zusammenhang. So haben die mit Geschwindigkeitsbeschränkungen auf den Autobahnen in Nordrhein-Westfalen gewonnenen Erfahrungen gezeigt, daß damit die Unfallsituationen verbessert und Konflikte abgebaut werden könnten.

Auch im Hinblick auf die Leistungsfähigkeit der Autobahnen ergeben sich Vorteile. Durch die Homogenisierung des Verkehrsflusses und den damit verbundenen Abbau der Geschwindigkeitsdifferenzen aufeinanderfolgender Fahrzeuge kann die Gefahr eines Zusammenbruchs des Verkehrsablaufes aus Überlastung verringert werden. Aus den vorgenannten Gründen sind auf rd. 15 % der Autobahnfahrbahnen in NRW Geschwindigkeitsbeschränkungen angeordnet worden.

Die positiven Erfahrungen mit Geschwindigkeitsbeschränkungen im Kölner Autobahnring haben hinsichtlich des erreichbaren Sicherheitsgewinns neue Maßstäbe gesetzt. So hat sich nach Anordnung eines Tempolimits von 100 km/h gegenüber dem Vorjahreszeitraum die Zahl der Unfälle mit Personenschaden um etwa 30 % verringert, im selben Zeitraum im gesamten NRW-Autobahnnetz jedoch nur um etwa 12 %. Aufgrund dieser positiven Ergebnisse wurden die Regierungspräsidenten und Landschaftsverbände im Mai 1986 um Prüfung gebeten, auf welchen weiteren Autobahnstrecken durch Geschwindigkeitsbeschränkungen mehr Sicherheit zu erreichen ist. Dabei sind im Zusammenhang mit der Unfallsituation Autobahnen mit folgenden Streckenmerkmalen zu untersuchen:

- Autobahnen ohne Standspur
- Autobahnstrecken mit unzureichender Sichtweite
- Strecken mit schwieriger Fahrbahntwässerung
- Steigungs- und Gefällestrecken
- Strecken mit dichter Anschlußstellenfolge
- Autobahnkreuze und -dreiecke mit starken Abbiegeströmen.

Anfang nächsten Jahres wird ein begründeter Maßnahmenvorschlag zur Geschwindigkeitsbeschränkung auf Autobahnen in NRW erarbeitet werden.

3.2.8 Gefahrguttransporte

Eine wesentliche Aufgabe staatlicher Verkehrspolitik ist, das Risiko einer Beeinträchtigung von Mensch und Umwelt durch den Transport gefährlicher Güter zu verringern. Es muß durch weitere Maßnahmen im präventiven Bereich

mehr Sicherheit gewonnen werden. Dazu sind alle technischen - im Hinblick auf Ausrüstung und Bestand der Fahrzeuge - und organisatorischen Möglichkeiten zu nutzen.

Vordringlich ist zunächst, daß die technischen Anforderungen an Tankfahrzeuge zur Beförderung gefährlicher Güter unter Gesichtspunkten der Unfalleinwirkungen überprüft werden müssen. Für Tankfahrzeuge muß so bald wie möglich ein Anti-Blockier-System (ABS) eingeführt werden.

Die Sicherheit des Gefahrguttransports auf der Straße könnte erhöht werden, wenn die Betriebe, die gefährliche Güter absenden oder befördern, einen Gefahrgutbeauftragten zur Überwachung der Sicherheitsmaßnahmen stellen müssen. Auch die Einführung eines Fahrverbots in der Straßenverkehrs-Ordnung für Gefahrguttransporte bei bestimmten Straßen- und Witterungsverhältnissen würde ein bedeutender Schritt zum Ziel einer sicheren Beförderung sein.

Besondere Aufmerksamkeit muß den Anstrengungen gewidmet werden, die Transporte gefährlicher Güter von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Hier bietet sich in erster Linie der kombinierte Verkehr Schiene/Straße an. Die Unternehmer, die regelmäßig gefährliche Güter befördern oder befördern lassen, sollten deshalb durch Rechtsvorschrift angehalten werden, ihr Transportkonzept mit der Deutschen Bundesbahn abzustimmen.

3.3 Umweltschutz und Verkehr

Die gegenseitige Durchdringung von Verkehrs- und Umweltpolitik ist jedem in den letzten Jahren deutlich geworden. Dies gilt für den

- Flächenverbrauch
- die Luftverschmutzung und
- den Verkehrslärm.

Das Land wird seine im Umweltprogramm Nordrhein-Westfalen vom Oktober 1983 dargelegte integrierte Verkehrs- und Umweltpolitik fortführen. Neben den genannten Problembereichen stellen die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege Schwerpunkte einer am Umweltschutz orientierten Verkehrspolitik dar.

3.3.1 Flächenverbrauch

NRW als das am dichtesten besiedelte Industrieland der Welt muß besonders strenge Maßstäbe an den Flächenverbrauch legen. Auch im Vergleich zu anderen Bundesländern ist der Raum bei uns knapp: auf einen Einwohner entfallen noch rd. 1.700 qm freie Fläche, in anderen Flächenländern wie Niedersachsen und Bayern sind es fast 4 mal soviel.

Beim Flächenverbrauch für den Straßenbau 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 gefahre-

ner 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 Planung im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen wurde ein wichtiger Schritt getan. Dabei ist besonders an den Schutz von Natur und Landschaft zu denken.

Auch die Fortschreibung des Landesstraßenbedarfsplanes gibt Gelegenheit, die Bedarfvorstellungen insgesamt einer kritischen Überprüfung zu unterziehen.

3.3.2 Luftverschmutzung

Im Kampf gegen die Luftverschmutzung sind bisher keine durchschlagenden Erfolge erzielt worden. Zwar sind bisher ca. 40 % der im Jahre 1986 neu zugelassenen Pkw nach den Kriterien der Bundesregierung als schadstoffarm anerkannt. Ein Großteil entfällt davon jedoch auf Diesel-Pkw, die aufgrund fehlender wirksamer

Partikelgrenzwerte praktisch unverändert jetzt den mit der Anerkennung als schadstoffarm verbundenen Steuerbonus bekommen. Nach einem neueren Vorschlag der EG-Kommission werden die Anforderungen an die Partikelgrenzwerte so gering sein, daß eine durchgreifende Verbesserung auf diesem Gebiet nicht erreichbar ist; angesichts des gestiegenen Dieselannteiles wird der Ausstoß an Rußpartikeln eher zunehmen. Selbst Dieselfahrzeuge der älteren Generation dürften die vorgeschlagenen Werte erfüllen können. Die Bundesregierung ist aufgefordert, bei den weiteren Verhandlungen in Brüssel die Einführung von wesentlich strengeren Partikelwerten zu fordern.

Ein weiterer Teil der unter dem Titel schadstoffarm geführten Otto-Fahrzeuge erfüllt lediglich die wenig strengen EG-Grenzwerte. Auch die als bedingt schadstoffarm bezeichneten Fahrzeuge, sowohl unter 1,4 als über 1,4 l Hubraum sind nur in geringem Umfang in ihrem Emissionsverhalten besser als früher, zumeist wurden sie unverändert anerkannt.

Von den Autoherstellern selber wird geschätzt, daß 1986 maximal 20 % der neu zugelassenen Pkw aus deutscher Produktion mit einem geregelten 3-Wege-Katalysator ausgerüstet sein werden. Die Umstellung des Fahrzeugbestandes auf das schadstoffarme Kfz bleibt damit weit hinter den Ankündigungen der Bundesregierung zurück.

Die Europäische Kommission hat sich noch immer nicht auf ein Konzept für die Reduzierung der Schadstoffemissionen von Nutzfahrzeugen verständigt. Ein solches Konzept ist vordringlich. Die Bundesregierung bleibt aufgefordert, sich mit Nachdruck für die Festlegung von Grenzwerten für die gasförmigen sowie die partikelförmigen Lkw-Abgasemissionen einzusetzen.

Neben den fahrzeugtechnischen müssen auch verkehrsregelnde Maßnahmen zur Verminderung der Abgasbelastung genutzt werden.

Aufklärung bedürfen offenbar immer wieder Autofahrer über das Verbot, Kraftfahrzeugmotoren im Stand während Wartezeiten, Ladevorgängen etc. laufen zu lassen. Dies gilt auch für Taxis und Nutzfahrzeuge.

Nach einer von der Landesregierung vor Jahren geförderten Untersuchung könnte das Motorabschalten bei längeren Wartezeiten im Vergleich zum Leerlaufbetrieb Emissionsverbesserungen bringen. Nachdem neuere technische Lösungen es jetzt ermöglichen, an Lichtzeitanlagen gegebenenfalls Empfehlungen zum Motorabschalten verbunden mit Informationen über die Dauer der Rotzeit zu geben, hat der MSWV eine Untersuchung vergeben, mit der entsprechende Einrichtungen im praktischen Betrieb erprobt und das damit erzielbare Abgasminderungspotential abgeschätzt werden sollen. In die Untersuchung sind 10 Umweltschutzampeln in NRW einbezogen. Auf der Grundlage der Untersuchungsergebnisse sollen den Gemeinden Anfang nächsten Jahres Beurteilungshilfen gegeben werden.

11 460/
TGr. 60

3.3.3 Lärm

Bei den vom Straßenverkehr ausgehenden Umweltbelastungen spielt der Lärm eine nach wie vor herausragende Rolle. Wenn z. B. Erhebungen des Battelle-Institutes zufolge in einem untersuchten Bereich des Rhein-Ruhr-Raumes von 3 Mio Menschen rd. 1 Mio einem Lärmpegel ausgesetzt sind, der tagsüber bei mehr als 70 Dezibel (A) und nachts bei mehr als 60 Dezibel (A) liegt, so macht dies deutlich, daß die Bemühungen um mehr Lärmschutz in Zukunft verstärkt fortgesetzt werden müssen.

Lärmminderungsmaßnahmen setzen am effektivsten an der Quelle an, d. h. am Kraftfahrzeug. Optimal ist, den Kraftfahrzeuglärm gar nicht erst entstehen zu lassen, sei es durch technische Maßnahmen am Fahrzeug, sei es durch eine entsprechende Fahrweise. Gerade beim Lärm besteht ja eine sehr enge Beziehung zwischen dem Fahrerverhalten und der daraus resultierenden Umweltbeeinträchtigung. Die Fahrweisen, die auch zu einer größeren Sicherheit auf den Straßen beitragen, verringern den Verkehrslärm: zurückhaltend beschleunigen, langsamer fahren, hektische Positionskämpfe im Verkehr vermeiden. Die Verkehrsberuhigungsmaßnahmen helfen da mit, auch aus Umweltschutzgründen soll dieser Weg fortgesetzt werden.

Von der technischen Seite her lassen sich die Kraftfahrzeuggeräusche auch noch erheblich verringern. Durch die geltenden EG-Richtlinien werden - wie bei den Abgaswerten - die technischen Möglichkeiten bei weitem nicht ausgeschöpft. Es ist für die lärmgeplagten Bürger nicht

zu verstehen, daß - teilweise mit öffentlicher Förderung - "Flüster-Lkw" mit exzellenter Motorkapselung entwickelt und serienreif gemacht werden, aber deswegen nicht gekauft werden, weil die Vorschriften dies nicht verlangen. Dem Landtag wird 1987 ein Konzept vorgelegt werden, um durch gezielte Förderungsmaßnahmen und Nutzeranreize den Lkw-Verkehrslärm zu bekämpfen.

Beim Lärmschutz findet die Bilanz der bisherigen Verkehrspolitik des Landes ihren "sichtbar" stärksten Ausdruck. In NRW wurden in den zurückliegenden Jahren bis einschließlich 1985 insgesamt rd. 475 km Lärmschutzanlagen an Bundesfern- und Landesstraßen (Wälle/Wände) mit einem Kostenaufwand von rd. 525 Mio DM errichtet. Hinzu kommen rd. 34 Mio DM für passive Maßnahmen an den Gebäuden. Die aus der Sicht des Umweltschutzes zu begrüßende Entwicklung hin zu niedrigeren Grenzwerten läßt erwarten, daß diese Aufwendungen in den kommenden Jahren noch deutlich ansteigen werden. Insbesondere sind dann auch die Träger kommunaler Straßen gefordert, die in den zurückliegenden Jahren zu wenig Gebrauch von den Ihnen zur Verfügung gestellten Fördermitteln des Landes für den Lärmschutz gemacht haben.

11 500/
883 22

Gerade in der Frage der Festlegung von Anspruchsvoraussetzungen für Lärmschutzmaßnahmen hat NRW in den zurückliegenden Jahren insoweit eine Vorreiterrolle gespielt, als es für den Bereich der Landesstraßen niedrigere Grenzwerte eingeführt und sich bei der Bundes-

regierung für die Übernahme dieser für die Betroffenen günstigen Regelungen in den Bereich der Bundesfernstraßen eingesetzt hat. In zwei Fällen ist der Bund dem nordrhein-westfälischen Beispiel gefolgt:

- unter bestimmten Voraussetzungen gelten für ältere Bundesfernstraßenabschnitte, deren Verkehrsfreigabe vor dem Zeitpunkt des Inkrafttretens des Bundesimmissionschutzgesetzes lag (01.04.1974), die für die Betroffenen günstigeren Grenzwerte der Lärmvorsorge (sog. "Härtefallregelung"),
- mit Wirkung vom 01.01.1986 wurden für bestehende Bundesfernstraßen die Lärmgrenzwerte von 75/65 dB(A) auf 70/60 dB(A) gesenkt (für reine und allgemeine Wohngebiete).

Beim Neubau und der wesentlichen Änderung von Bundesfernstraßen in NRW muß das Land hingegen - in nicht lärmvorbelasteten Gebieten - den wesentlich ungünstigeren Werten der Lärmschutzrichtlinien des Bundes folgen. Hier bleibt die Bundesregierung nach wie vor aufgefordert, sich zu einem verbesserten Lärmschutz - auch im Sinne unstreitiger Ergebnisse der Lärmwirkungsforschung - zu bekennen, wie dies an nordrhein-westfälischen Landesstraßen bereits praktiziert wird.

3.3.4 Stadtökologie und Verkehr

Die Tendenz zu niedrigeren Lärmgrenzwerten macht auf ein weiteres Problem aufmerksam: Oftmals reichen die herkömmlichen Mittel des Lärmschutzes (Wände, Wälle, passiver Schallschutz) nicht aus, den Straßenverkehrslärm

auf die Ebene dieser Grenzwerte zu senken, ohne zugleich an die Grenzen des städtebaulich Vertretbaren bzw. des aus Gründen des Naturschutzes und der Landschaftspflege Wünschenswerten zu stoßen. Somit muß gerade dort, wo hochbelastete Straßen in städtebaulich verdichteten Gebieten Zäsuren schaffen, d. h. wo die Zahl der Betroffenen und der Grad der Betroffenheit besonders hoch sind, die Forderung nach einer sinnvollen Verbindung von Lärmschutz, Städtebau und Landschaftspflege erhoben werden.

NRW hat sich im Rahmen der zurückliegenden Fortschreibung des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen nachdrücklich für die Bewältigung derartiger stadtökologischer Probleme im Zusammenhang mit dem Bau von Bundesfernstraßen eingesetzt und - dank der Unterstützung im Bundesrat - eine entsprechende Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes durch die Aufnahme des Belanges "Städtebau" in § 4 dieses Gesetzes erreicht.

Bei aller Genugtuung über diese notwendige generelle Zielkorrektur bleibt es umso verständlicher, daß der Bund die vom Land geforderte Aufnahme nachträglicher Eintunnelungen der A 430 in Essen und Bochum in den Bedarfsplan abgelehnt hat und darüber hinaus bislang auch keine Bereitschaft zeigt, für diese in stadtökologischer Hinsicht so wichtigen Maßnahmen eine Gesamtfinanzierung aus Straßenausbaumitteln des Bundes zu übernehmen. Die vom Bundesminister für Verkehr für seine Ablehnung herangezogene Begründung vermag nicht zu überzeugen, da sie einseitig auf

die Funktion der angesprochenen Tunnelprojekte als "Lärmschutzmaßnahme" abstellt und die eingangs erwähnten Zusammenhänge und Wechselwirkungen zwischen Lärmschutz, Landschaftsschutz und Wiederherstellung städtebaulicher Beziehungen außer Betracht läßt. Der Minister für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr hat sich deshalb nachhaltig für eine Änderung der Haltung des Bundesministers für Verkehr eingesetzt und wird diese Auseinandersetzung mit dem Bund fortsetzen, zumal es dabei über die genannten Einzelfälle hinaus um die Klärung grundsätzlicher ökologischer und umweltpolitischer Fragestellungen geht.

Abschließend sei auf ein weiteres Planungsvorhaben hingewiesen, mit dem NRW einen exemplarischen Beitrag zur Verbesserung stadtökologischer Bedingungen leisten will: gemeint ist hier die A 46 in Wuppertal, deren schädigende Eingriffe in das städtische und landschaftliche Gefüge besonders deutlich und jedermann erkennbar zutage treten. Der Minister für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr hat den Landschaftsverband Rheinland gebeten, in einer einjährigen Planungsstudie Möglichkeiten, Grenzen und Durchführbarkeit eines Gesamtkonzeptes zur Verbesserung der bestehenden Situation zu untersuchen. Nach Auffassung des Minister für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr wird sich auch in diesem Fall die Finanzierung der zu entwickelnden Maßnahmen an dem "Verursacherprinzip", d. h. zu Lasten des Bundes, zu orientieren haben.

3.3.5 Naturschutz und Landschaftspflege

Einen weiteren Schwerpunkt bildet die Berücksichtigung von Belangen des Landschafts- und Naturschutzes.

Bereits vor Inkrafttreten des Landschaftsgesetzes von NRW im Jahre 1975 wurden die Belange der Natur und Landschaft durch Beteiligung der Landschaftsbehörden in den Linienbestimmungs- und Planfeststellungsverfahren der Straßenbaumaßnahmen berücksichtigt. Im Zuge von Straßenbaumaßnahmen wurden die Straßenseitenflächen (z.B. Böschungen, Auffahrtbereiche) sowie zahlreiche Restflächen bepflanzt.

Das Landschaftsgesetz (LG) von 1975 hat im § 2 erstmals Regelungen bei Eingriffen in Naturhaushalt und Landschaftsbild getroffen. Im geänderten LG in der Fassung von 1980 ist in § 4 festgelegt, daß die Errichtung oder wesentliche Umgestaltung von Straßen ein Eingriff ist. Es regelt ferner die Abwägung mit den landschaftlichen Belangen im Planungsprozeß:

- Vermeidung von Beeinträchtigungen
- Ausgleich unvermeidbarer Beeinträchtigungen
- Abwägung, ob die Belange der Landschaft oder des Straßenbaues im Rang vorgehen, wenn unvermeidbare Beeinträchtigungen nicht ausgleichbar sind
- Ersatz nicht ausgleichender Eingriffe, wenn das Straßenbauvorhaben im Rang vorgeht
- gehen die Belange der Landschaft vor, ist das Straßenprojekt zu untersagen.

Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen werden im "Landschaftspflegerischen Begleitplan" ausgewiesen, der zwischenzeitlich zum unverzichtbaren Bestandteil einer jeden Straßenplanung (Entwurf/Planfeststellungsverfahren) geworden ist.

Beispiele für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen:

- Wiederaufforstungen
- Schaffung von Ersatzbiotopen
- Wiederherstellung naturnaher Gewässerläufe
- Amphibientunnel
- Nistplätze für Vögel
- Gestaltung von Regenrückhaltebecken als Feuchtbiotope.

In den Jahren 1980 - 1985 wurden in NRW rd. 90 ha Flächen für Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen in Anspruch genommen. Die Aufwendungen je Pflanzperiode betragen mittlerweile mehr als 20 Mio DM.

Der seit 1981 in NRW nicht mehr zugelassene Herbizideinsatz auf Straßenseitenflächen und der zwischenzeitlich erheblich reduzierte Tausalzverbrauch im Winterdienst stellen darüber hinaus einen maßgeblichen Beitrag zur verstärkten Berücksichtigung von Umweltgesichtspunkten im Rahmen des Straßenbetriebs- und -unterhaltungsdienstes dar. Diese Maßnahmen reichen jedoch nicht aus, um den bewachsenen Straßenseitenflächen die ihnen zukommende ökologische und landschaftspflegerische Bedeutung im Sinne des Landschaftsgesetzes NW (§§ 1, 2) zu verschaffen.

Einer vom MSWV jetzt veröffentlichten Untersuchung zufolge steigt der Wert des Straßenbegleitgrüns in dem Maße, wie die gebietseigene Flora und wie naturnahe, spontan auftretende Pflanzengesellschaften an seinem Aufbau beteiligt sind. Es wird also darauf ankommen, Methoden der Anlage und Pflege des Bewuchses an Straßenrändern und -böschungen zu entwickeln, mit deren Hilfe sich das Straßenbegleitgrün in einen ökologisch und landschaftspflegerisch möglichst günstigen Zustand hinführen läßt (Sukzessionslenkung). Der MSWV wird sich durch eigene Untersuchungen (ab 1987) an dieser Entwicklung beteiligen, um auf diese Weise einen Beitrag zu den im Landschaftsgesetz dargelegten Zielen und Grundsätzen des Naturschutzes und der Landschaftspflege zu leisten.

3.3.6 Verwendung von Abfallstoffen und Nebenprodukten im Straßenbau

Die Wiederverwendung von Abfallprodukten wie Müllverbrennungssasche und die Verwendung industrieller Nebenprodukte wie Bergematerial, Hochofen- und Stahlwerksschlacken, Steinkohleflugaschen usw. im Straßenbau ist ein wichtiger Teil einer Politik des vorausschauenden Umweltschutzes.

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

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

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

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

4. Entwicklung des Wohnungswesens

Die generelle Wohnungsversorgung in Nordrhein-Westfalen hat sich im letzten Jahr weiter verbessert. Statistisch gesehen liegt die Zahl der Wohnungen leicht über der Zahl der Haushalte. Gleichwohl sind kleinräumliche Disparitäten am Wohnungsmarkt weiterhin vorhanden. Wissenschaftliche Untersuchungen haben 1981 einen Neubaubedarf in der Größenordnung von 60 000 bis 100 000 Wohnungen jährlich bis 1990 prognostiziert. Auch das Fertigstellungsergebnis 1985 liegt mit 74 651 Wohnungen innerhalb dieser Bandbreite. Damit hat sich der Wohnungsbestand von 1970 bis 1985 von 5,705 Mio um 27 % auf 7,259 Mio Wohnungen erhöht.

Der 1982 vorgelegte Wohnungswirtschaftliche Bericht für Nordrhein-Westfalen hat für die Wohnungspolitik des Landes eine realistische prognostische Grundlage gegeben. Es ist beabsichtigt, einen weiteren Wohnungswirtschaftlichen Bericht 1987 - also nach 5 Jahren - vorzulegen, der die seit 1982 geänderten Bedingungen aufnimmt.

Die bereits im Jahre 1981 formulierten fünf Leitziele werden auch für das Jahr 1987 Gültigkeit haben. Auf die weiteren Ausführungen in der Einführungsrede zum Haushaltsplan 1986 wird verwiesen.

Als zentrale Aufgabe müssen die preisgünstigen Wohnungen im Bestand gesichert werden. Denn das Angebot an preisgünstigen Wohnungen ist vor dem Hintergrund stagnierender Realeinkommen der Einkommensschwächeren und anhaltend hoher Arbeitslosigkeit zu niedrig. Bei der Neubauförderung bleibt es bei dem Schwerpunkt Eigentumbildung für Familien mit Kindern. Daneben wird die Förderung von Miet-Einfamilienhäusern für kinderreiche Familien fortgeführt. Außerdem sollen beispielhaft Maßnahmen unterstützt werden, die neue Formen des Wohnens ermöglichen (z.B. gemeinsames Wohnen mehrerer Generationen).

Wohnheimbau und Mietwohnungsbau werden ebenfalls weiterhin gefördert. Mietwohnungen werden jedoch nur gefördert bei absoluter städtebaulicher Priorität oder sozialer Dringlichkeit, ferner im Rahmen von Experimenten ökologischen Bauens. Die Aufgabenschwerpunkte der Wohnungspolitik des Landes sind weiterhin

- Sicherung tragbarer Wohnkostenbelastung,
- Bestandserhaltung durch Modernisierung und rechtliche Maßnahmen,
- Neubau für Zielgruppen im Rahmen der verfügbaren Mittel.

4.1

Sicherung tragbarer Wohnkostenbelastung

Die staatlichen Maßnahmen zur Sicherung tragbarer Wohnkostenbelastungen lassen sich gliedern in

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

4.1.1 Wohngeld

Das Wohngeldgesetz ist mit Wirkung vom 1.1.1986 novelliert worden. Die Veränderungen wurden bereits in der Einführung zum Haushalt 1986 eingehend dargestellt.

Während die Entwicklung der Wohngeldzahlungen in Nordrhein-Westfalen im Jahr 1985 mit rund 900 Mio. DM in etwa den Vorjahresleistungen entsprach, muß gegenwärtig aufgrund der Novellierung für 1986 mit einem Mehraufwand von rd. 280 Mio. und für 1987 mit einem Mehraufwand von rd. 270 Mio. DM gerechnet werden.

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

4.1.2 Soziales Mietrecht

Die Landesregierung hält daran fest, eine Rückkehr zum sozialen Mietrecht der 70er Jahre anzustreben und hierzu die Verschlechterungen des Mieterschutzes durch das Gesetz zur Erhöhung des Angebotes an Mietwohnungen vom 20.12.1982 rückgängig zu machen (vgl. im einzelnen Haushaltseinführung 1986).

4.1.3 Maßnahmen zur Beeinflussung der Wohnkostenbelastung bei geförderten Wohnungen

Die Landesregierung wird ihre Maßnahmen sowohl bei der Neubauförderung als auch im Bestand der öffentlich geförderten Mietwohnungen fortführen, tragbare Mieten zu erhalten.

4.1.3.1 Höchstdurchschnittsmiete bei Neubauförderung

Die Höchstdurchschnittsmieten bei der Förderung neuer öffentlich geförderter Mietwohnungen wurde 1984 auf 5,00, 5,20 und 5,40 DM/qm Wohnfläche mtl. je nach Gemeindegröße gesenkt. Bei Mietwohnungen für kinderreiche Familien wurde die Miete um weitere 0,60 DM/qm herabgesetzt. Im Jahre 1986 wurde die Miete für Mieteinfamilienhäuser für kinderreiche Familien um weitere 0,20 DM/qm verringert. Diese Höchstdurchschnittsmieten sollen auch im Jahr 1987 beibehalten werden.

4.1.3.2 Streckungsförderung

11 060/
893 70 Seit 1984 wird der Abbau von degressiven Aufwendungssubventionen durch zusätzliche Subventionen aus Landesmitteln gestreckt. Diese Maßnahme wird auch im nächsten Jahre fortgeführt.

4.1.3.3 Härteausgleich 1987/1989

11 060/
893 70 Der laufende Härteausgleich 1985/87 wird voraussichtlich für 144 000 Wohnungen in Anspruch genommen und dadurch die Miete dieser Wohnungen auf höchstens 7,00 DM/qm/mtl. gesenkt. Der Finanzaufwand wird hierfür rd. 300 Mio DM betragen. Dieser Härteausgleich ist bis zum 30.06.1987 befristet. Es ist beabsichtigt, den Härteausgleich zunächst für den Zeitraum bis zum 30.6.1989 zu

verlängern. Mit dem neuen Härteausgleich 1987/1989 sollen die Miethöchstbeträge des neuen Wohngeldgesetzes berücksichtigt werden, die mit Wirkung vom 1.1.1986 deutlich erhöht worden sind. Dabei wird es intensiver Beratungen bedürfen, um eine sinnvolle Verzahnung von Wohngeld und Härteausgleich zu erreichen.

4.1.3.4 Aufwendungsdarlehen, Verzicht auf Zinsen und Tilgung

Wie bereits in der Einführung zum Haushalt 1986 dargestellt, wird im Jahr 1987 im Zusammenhang mit der Entscheidung über die Fortführung des Härteausgleichs und unter Berücksichtigung der Novellierung des Wohngeldgesetzes auch über die Verzinsung und Tilgung der gewährten Aufwendungsdarlehen zu entscheiden sein.

4.1.4 Fehlbelegerabgabe

11 050/		
111	21	Seit der "Einführung in den Haushalt 1986"
111	22	haben sich im Bereich der Fehlbelegerabgabe
883	60	folgende Entwicklungen ergeben:
892	60	

11 060/		
111	20	Im Jahr 1985 sind Ausgleichszahlungen aus der
863	80	Fehlbelegerabgabe in Höhe von 126,3 Mio.DM nach

Abzug der Verwaltungskostenbeiträge in den Landeshaushalt geflossen. Zusammen mit den Aufkommen der Jahre 1983 und 1984 konnten den Gemeinden 201,6 Mio. DM zur Förderung des sozialen Wohnungsbaues zur Verfügung gestellt werden.

Die Bewilligungsstellen haben bis zum 30. Juni 1986 aus dem bereitgestellten Aufkommen 1 285 Wohnungen, davon 396 Altenwohnungen, mit einem

Gesamtbetrag von 130,7 Mio.DM gefördert.

Neben dem Verwaltungsgericht Düsseldorf hat inzwischen auch das Oberverwaltungsgericht Münster mit Vorlagebeschluß vom 28. Februar 1986 verfassungsrechtliche Bedenken gegen das Gesetz über den Abbau der Fehlsubventionierung im Wohnungswesen erhoben. Es hält das Gesetz mit der Verfassung nicht vereinbar, weil es die Bestimmung der Erhebungsgebiete den Landesregierungen überläßt. Nach seiner Auffassung, darf eine solche Entscheidung nur der Landesgesetzgeber treffen. Außerdem sieht es in der mangelnden bundeseinheitlichen Anwendung einen Verfassungsverstoß.

Die Landesregierung teilt diese verfassungsrechtlichen Bedenken nicht. Der Ministerpräsident hat in diesem Sinne gegenüber dem Bundesverfassungsgericht Stellung genommen. Die Landesregierung hat daher am 10. Juni 1986 beschlossen, die Erhebung der Fehlbelegerabgabe fortzusetzen. Von der Ermächtigung, die bundesrechtlichen Fehlbelegungsregelungen durch landesrechtliche Vorschriften zu ersetzen, hat sie inzwischen Gebrauch gemacht und am 9. Juli 1986 beim Landtag den Entwurf eines Gesetzes über den Abbau der Fehlsubventionierung im Wohnungswesen für das Land NRW (AFWoG NW) eingebracht.

Sollte das Bundesverfassungsgericht, das seine Entscheidung für Ende 86 angekündigt hat, das AFWoG jedoch für nichtig erklären, so wird die Landesregierung die notwendigen Maßnahmen ergreifen, damit die betroffenen Bürger die gezahlten Fehlbelegerabgaben zurückerhalten.

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 Wohnungsbindungsgesetz vom 14.12.1982, die in Gemeinden unter 200 000 Einwohnern die Bindung an die Kostenmiete nach Rückzahlung der öffentlichen Mittel sichert, bleibt weiterhin aufrecht erhalten, weil ein erhebliches Interesse an der Einhaltung tragbarer Mieten besteht.

4.2 Bestandserhaltung

In den letzten Jahren haben sich die Gewichte im Wohnungsbau zunehmend vom Neubaubereich zu den Bestandsinvestitionen verschoben. Rückläufige Bevölkerungszahlen und die wachsenden Standortvorteile der vorhandenen Altbausubstanz in den Stadtgebieten an Rhein und Ruhr haben, verglichen mit den oft cityfernen Neubaugebieten, diese Entwicklung nachhaltig beeinflusst. Daher ist die Modernisierung des Bestandes notwendig, um vorhandenen Wohnraum qualitativ zu verbessern.

4.2.1 Modernisierungsförderung 1987

Das Land Nordrhein-Westfalen führt die Modernisierungsförderung, seit sich der Bund im Jahre 1982 aus dieser Förderung völlig zurückgezogen hat, mit Landesmitteln allein fort. Die Ziele der Landesregierung sind

- die qualitative Verbesserung des Wohnungsbestandes,
- die Behebung städtebaulicher Mißstände,
- die Erhaltung preiswerter Wohnungen für breite Schichten der Bevölkerung und

- die Sicherung von sozial tragbaren Mieten.

Die Erhaltung preiswerten Wohnraum für einkommensschwächere Mitbürger ist zu einer vordringlichen 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.

Mit dem breitgefächerten Katalog von Förderungsmaßnahmen und einem Zuschuß von 40 % zu den Modernisierungskosten können die Altbausubstanz den gegenwärtigen Wohnerfordernissen angepaßt, Mängel beseitigt und gleichzeitig übersetzte Mietsteigerungen vermieden werden. Die Modernisierungsförderung trägt dazu bei, qualitativ gute Wohnverhältnisse zu schaffen, preiswerte Mieten zu garantieren und den sozialen Frieden zu sichern. Bürgernah abgestimmte Maßnahmen zur Beruhigung des angrenzenden Straßenraums und zur Aufwertung innenliegender Freiflächen haben, wie viele modernisierte Siedlungen verdeutlichen, ein lebenswertes Wohnumfeld geschaffen, das soziale Gefüge erhalten und bestehende Nachbarschaften gestärkt.

Stand bisher die qualitative Verbesserung des Wohnungsbestandes durch Maßnahmen der Isolierverglasung, Wärmedämmung, Heizung, sanitären Einrichtungen etc. im Vordergrund - von 1969 - 1985 sind mehr als 20 % des Bestandes oder über 1,5 Mio Wohnungen in Nordrhein-Westfalen mit staatlicher Hilfe

modernisiert worden - so wird jetzt der Sicherung und Verbesserung preiswerten Wohnraums für sozialschwache Mitbürger ein besonderer Vorrang eingeräumt.

Die Modernisierungsrichtlinien (ModR 86) sind diesem sozialpolitischen Erfordernis angepaßt und enthalten gegenüber den vorherigen folgende wesentliche Änderungen:

- Begrenzung der Mieterhöhung nach Modernisierung auf höchstens 2,00 DM/qm Wohnfläche monatlich;
- Festlegung von generellen Mietobergrenzen nach Modernisierung und zwar als Nettomiete von 5,50 DM/qm Wohnfläche monatlich, sowie als Bruttokaltmiete (ohne Heizungs- und Warmwasserkosten) von 7,00 DM/qm Wohnfläche monatlich;
- Einführung einer generellen Mietpreisbindung für die Dauer von 10 Jahren nach Fertigstellung der Modernisierung (auch nach Ablauf der Bindungswirkungen des sozialen Wohnungsbaues);
- Festlegung des Förderungsbereiches von 250,- bis 900,- DM förderbarer Kosten mit einem einheitlichen Fördersatz von 40 %.

Mit der Mietobergrenze nach Modernisierung von 7,00 DM/qm Wohnfläche monatlich (inclusive Nebenkosten, aber ohne Heizung und Warmwasser) wird die seit dem 01.07.85 für wohnberechtigte Sozialmieter geltende Mietgrenze generell auch auf den Bereich der mit Landeszuschüssen modernisierten Wohnungen ausgeweitet. Die Mietanstiegsbegrenzung und die Obergrenze bewirken, daß die Modernisierung eine sorgfältige Planung und eine kostensparende

Durchführung erfordert und damit zu insgesamt sozialverträglichen Mieten nach Modernisierung führt. Die staatliche Förderung trägt somit dazu bei, der sog. Luxus- oder Verdrängungsmodernisierung entgegenzusteuern.

Diesem Ziel dient auch die in den ModR 86 verankerte verbesserte Mieterinformation, die den Zuschußnehmer verpflichtet, die Mietpreisbegrenzungen und -bindungen den Mietern vor Beginn der Maßnahmen mitzuteilen.

Die bisherige Bewilligungspraxis zeigt, daß im allgemeinen die verfügbaren Mittel zur Förderung der Modernisierung trotz der erforderlichen Mietbegrenzungen abgerufen werden. Im Haushaltsvollzug hat sich der Mittelabfluß 1986 gegenüber dem Vorjahr beschleunigt.

Für die Modernisierung von Wohnraum stehen 1987 rund 218 Mio DM zur Verfügung. Das entspricht dem Mittelansatz des Jahres 1986. Mit dem Modernisierungsvolumen können rd. 20 000 Wohnungen modernisiert werden.

4.2.2

Rechtliche Maßnahmen

Der Erhaltung und Sicherung preiswerten Wohnraums dienen auch folgende Rechtsvorschriften, die überwiegend in der letzten Legislaturperiode erlassen wurden. Ihre Wirkungen werden laufend beobachtet. Es ist vorgesehen, dem Landtag bis Ende 1986 entsprechende Erfahrungsberichte vorzulegen.

- Gesetz zur Erhaltung und Pflege von Wohnraum für das Land Nordrhein-Westfalen
- Wohnungsgesetz -

- Zweckentfremdungsverordnung
- Verordnung über Gebiete mit erhöhtem Wohnungsbedarf.

4.2.3 Wohneigentumssicherungshilfe

11 060/
893 70

Nach Ablehnung einer entsprechenden Gesetzesinitiative im Bundesrat hat das Land Nordrhein-Westfalen von 1984 an jährlich 10 Mio. DM für Zwecke der Wohneigentumssicherungshilfe bereitgestellt, um in Notlage geratene Familien vor dem Verlust ihrer staatlich geförderten Eigenheime durch Zwangsversteigerung zu bewahren.

Die Wohneigentumssicherungshilfe kann gewährt werden, wenn

- das Objekt mit öffentlichen oder nicht öffentlichen Mitteln gefördert ist,
- es sich um eine Familie mit zwei oder mehr Kindern handelt oder um einen Haushalt mit einem schwerbehinderten Angehörigen, der in der Erwerbsfähigkeit um mindestens 80 % gemindert ist,
- das Gesamteinkommen der zur Familie rechnenden Angehörigen die Einkommensgrenze des § 25 des Zweiten Wohnungsbaugesetzes nicht übersteigt (Grundvoraussetzungen).

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

Im Ergebnis der Förderungsjahre 1984 und 1985 stellt sich die Wohneigentumssicherungshilfe wie folgt dar:

	1984	1985	insgesamt
- Gesamtzahl aller eingegangenen bzw. von der Zwangsversteigerungsabteilung der WestLB aufgegriffenen Fälle	2.526	2.321	4.847
- Gesamtzahl der Ablehnungen	1.342	2.116	3.458
- Gesamtzahl der Sanierungen	76	411	487
- Gesamtzahl der am 1.1.1985 bzw. 1.1.1986 noch nicht abgeschlossenen Vorgänge bei WFA/WestLB	557	902	--
- Gesamtzahl der am 1.1.1985 bzw. 1.1.1986 noch nicht abgeschlossenen Prüfungen bei den Bewilligungsbehörden	551	57	--

Die Zunahme der Ablehnungen im Jahr 1985 um rd. 57 % beruht darauf, daß infolge der zunehmenden

Bekanntheit der Wohneigentumssicherungshilfe auch solche Eigentümer Hilfe beantragen, welche die Voraussetzungen nicht erfüllen, insbesondere keine öffentliche Förderung für den Bau ihres Hauses erhalten haben. 1985 wurden 411 oder 16 % der insgesamt bearbeiteten 2 527 Fälle saniert. Davon konnten 79 Sanierungen ohne Mitteleinsatz abgeschlossen werden (1984/26 Fälle), und zwar durch intensive Beratungen und Unterstützung bei Umschuldungen oder Verhandlungen mit Gläubigern zwecks Einräumung verbesserter Konditionen. 332 Sanierungen benötigten einen Mitteleinsatz von 16,9 Mio. DM (1984/50 Fälle).

Der durchschnittliche Mitteleinsatz je Sanierung betrug, bezogen auf die mit Mitteleinsatz sanierten Fälle, 44.079 DM und unter Berücksichtigung der ohne Mitteleinsatz erfolgten Sanierungen 34.413 DM.

Zur Kontrolle und Optimierung ist der awos GmbH in Bochum 1985 der Forschungsauftrag "Wirkungsanalyse der Wohneigentumssicherungshilfe" erteilt worden, um anhand der Förderungsergebnisse 1984 und 1985 die Verwirklichung der Zielvorgaben zu untersuchen und Verbesserungsvorschläge einzubringen.

Die Gutachter haben Vorschläge entwickelt, die größtenteils ihre Umsetzung in den neuen Richtlinien gefunden haben oder bereits gängige Praxis sind.

Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, daß sich die Wohneigentumssicherungshilfe als wirksames Instrument zur Abwendung von Notfällen erwiesen

hat. Hierzu trägt nicht nur der staatliche Mitteleinsatz bei, wesentliches Mittel des Erfolgs ist weiterhin die intensive Beratung der betroffenen Haushalte und das Schuldenmanagement durch die Sanierungsberater. Die Vielzahl der Sanierungen, die ohne Einsatz von Mitteln der Wohneigentumssicherungshilfe möglich wurden, zeigt, daß gerade die hohe Flexibilität des Instrumentes seinen Erfolg sichert.

Die Richtlinien über die Gewährung von Zuwendungen zur Erhaltung von mit öffentlichen oder nicht öffentlichen Mitteln geförderten Familienheimen und eigengenutzten Eigentumswohnungen (Wohneigentumssicherungshilfe - WESH) sind überarbeitet und wesentlich in folgenden Punkten geändert worden:

- Präzisierung des Förderungsgegenstandes,
- Präzisierung der Zuwendungsvoraussetzungen, insbesondere hinsichtlich der Bezugsfertigkeit, sowie der Definition der Tragbarkeit der Belastung anstelle des bisherigen Begriffs "Notlage",
- Festlegung der Darlehenskonditionen,
- Einführung von Darlehensobergrenzen,
- Regelung des Auszahlungsverfahrens,
- Einführung eines Verwendungsnachweises und
- Übertragung vorbereitender Prüfungs- und Ermittlungsaufgaben auf die zuständigen Stellen.

Die Wohneigentumssicherungshilfe hat sich als wohnungspolitisch wirksames Kriseninstrument erwiesen. Sie wird deshalb auch im Jahre 1987 mit gleichem Mitteleinsatz fortgeführt.

4.2.4

Sicherung der Sozialbindung bei Wohnungsvorkäufen

Zu den vorrangigen Zielen der Wohnungspolitik in Nordrhein-Westfalen gehört der Erhalt preiswerten Wohnraums.

Gegen Ende 1985 teilte die Neue Heimat mit, daß das ursprünglich beabsichtigte Sanierungskonzept aufgrund der sich verschärfenden Probleme der Neue Heimat-Gruppe zur Problemlösung nicht mehr ausreiche und sie deshalb gezwungen sei, in größerem Maßstab Wohnungen ihres Bestandes frei am Markt zu veräußern. Das Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr hat daraufhin unverzüglich mit der Suche nach einem tragfähigen Lösungskonzept begonnen.

Das Land Nordrhein-Westfalen bemüht sich darum, einen Verkauf dieser Wohnungen an gemeinnützige Erwerber oder an Erwerber, die rechtlich verbindlich den dauerhaften Erhalt der Bindungen sicherstellen, zu ermöglichen.

Die Neue Heimat Nordrhein-Westfalen hat dem Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr am 9. Januar 1986 mitgeteilt, daß sie 2.385 Wohnungen in Düsseldorf, Krefeld, Köln, Mettmann, Hilden und Kaarst mit Kaufvertrag vom 29. Dezember 1985 an eine private Investorengruppe verkauft habe.

Nach dem derzeitigen Recht des öffentlich geförderten Wohnungsbaues kann einem Empfänger

öffentlicher Mittel nicht untersagt werden, die Wohnungen an Dritte - auch an freie Kapitalanleger - zu verkaufen. Der Eigentümer kann nach Rückzahlung der öffentlichen Mittel und Ablauf der Nachwirkungsfrist die Marktmiete erheben und ist nicht mehr zur Belegung mit Wohnberechtigten verpflichtet.

Durch den Verkauf dieser Wohnungen und die in den Kaufverträgen vorgesehene Ablösung der öffentlichen Mittel wäre auch das gemeinsame Ziel der Bauminister des Bundes und der Länder - dauerhafte Sicherung der Sozialbindungen der Wohnungen der Neuen Heimat -, auf das sie sich am 5. Februar 1986 verständigt hatten, unterlaufen worden.

Das Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr hat daher nach Möglichkeiten gesucht, diesem massierten und räumlich konzentrierten Wegfall der Sozialbindungen zu begegnen. Da die Investorengruppe den Kaufpreis zum Fälligkeitstag nicht erbracht hat, konnte die Landesentwicklungsgesellschaft Nordrhein-Westfalen für Städtebau, Wohnungswesen und Agrarordnung GmbH (LEG) die Wohnungen erwerben. Voraussetzung für den Erwerb durch die LEG waren Konditionen, die ihr bei Aufrechterhaltung der Sozialbindungen eine ergebnisneutrale Bewirtschaftung ermöglichen. Geschaffen wurde diese wirtschaftliche Voraussetzung in der Hauptsache durch einen substantiellen Beitrag der Eigentümerseite und eine ergänzende Förderung des Landes. Im einzelnen leisten die Beteiligten folgende Beiträge:

- Die Beteiligungsgesellschaft für Gemeinwirtschaft gewährt einen Bewirtschaftungszuschuß von 1,25 Mio. DM jährlich für die Dauer von 10 Jahren. Der Barwert dieser Zahlungsreihe (8,986 Mio. DM) ist auf Wunsch der LEG mit dem Kaufpreis verrechnet worden. Mit dem Bewirtschaftungszuschuß leisten die Eigentümer einen Beitrag zum Erhalt der Sozialbindung der Wohnungen.

- Die Westdeutsche Landesbank gewährt der Wohnungsbauförderungsanstalt (WFA) einen Kredit von 59 Mio DM zum Zinssatz von 5,5 v. H. mit einer Zinsbindungsfrist von 5 Jahren. Die WFA gibt den Kredit zu diesen Konditionen an die LEG weiter.

- Die WFA gewährt der LEG ein Aufwendungsdarlehen von höchstens 500,-- DM je Wohnung jährlich auf die Dauer von längstens 15 Jahren (bei 2.385 Wohnungen sind dies 1,19 Mio DM jährlich, während der Laufzeit zusammen rd. 18 Mio DM). Die Zahlungen werden jährlich überprüft und im Ausmaß der Kapitalkostenverminderung abgebaut.

Die aus dem Landeswohnungsbauvermögen gewährten Aufwendungsdarlehen entsprechen - über die volle Laufzeit und unter Berücksichtigung künftiger Rückflüsse gerechnet - einem Barwert von rund 2.000,-- DM je Wohnung. Die Schaffung einer Sozialbindung im Neubau für vergleichbar große Wohnungen hätte mit 57.000 DM (Barwert) eine erhebliche höhere Förderung erfordert.

Mit Schreiben vom 6. März 1986 haben die Neue Heimat Nordrhein-Westfalen, die Nordwestdeutsche Siedlungsgesellschaft und die Neue

Heimat Hamburg dem Land Nordrhein-Westfalen Angebote über den gesamten in Nordrhein-Westfalen belegenen Mietwohnungsbestand gemacht.

Das Ministerium für Stadtentwicklung , Wohnen und Verkehr prüft derzeit noch intensiv die wirtschaftlichen Voraussetzungen für einen Weg zum Erhalt der Sozialbindung möglichst vieler Wohnungen aus dem Bestand der Neuen Heimat und der Nordwestdeutschen Siedlungsgesellschaft. Grundlage der Prüfung ist das beim Ankauf der 2.385 Wohnungen durch die LEG erprobte Lösungsmodell.

Die international tätige Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Peat, Marwick, Mitchell & Co. ist mit der Erstellung eines Gutachtens zur Verkehrswertermittlung beauftragt worden. Dieses Gutachten liegt nunmehr vor. Danach beträgt der Verkehrswert der rd. 43 000 NH-Wohnungen in Nordrhein-Westfalen 2,45 Mrd. DM. Demgegenüber ist die LEG zu dem Ergebnis gekommen, daß diese Wohnungen von einem gemeinnützigen Erwerber zu einem Preis von 2,16 Mrd. DM übernommen werden könnten.

Nunmehr sollen in Verhandlungen zwischen den NH-Eigentümern, den beteiligten Banken und der WFA geklärt werden, wie der Differenzbetrag von 280 Mio. DM finanziert werden kann.

Im Falle einer einvernehmlichen Lösung, an der sich außer den Eigentümern auch die Gläubiger der Gesellschaften in nennenswertem Umfang

beteiligen sollten, wird das Land zum Bindungserhalt beitragen.

4.2.5 Gesellschaft zur Sicherung von Bergmannswohnungen (GSB)

Vor allem im Ruhrgebiet ist die Siedlungsstruktur durch eine Vielzahl von Arbeitersiedlungen gekennzeichnet. Dieser mietpreisgünstige Wohnungsbestand ist durch Verkäufe an Käufer mit spekulativen Absichten gefährdet.

Vielfach handelt es sich um Bergarbeitersiedlungen, die auch heute noch der Wohnungsversorgung der im Bergbau Beschäftigten dienen. Im Bereich der Ruhrkohle AG waren nach dem Stand von 1981 rund 31 500 Wohnungen betroffen. Dabei handelt es sich um von der Ruhrkohle AG bewirtschaftete Wohnungen, die nach Gründung der Ruhrkohle AG im Eigentum der Muttergesellschaften der Ruhrkohle AG verblieben sind. Vertraglich sind diese Wohnungen zwar noch bis zum 31. Dezember 1988 durch die mit der Ruhrkohle AG abgeschlossenen Bergmannswohnungsverträge abgesichert. Als Verkaufsabsichten der Muttergesellschaften Anfang der 80er Jahre bekannt wurden, entschloß sich die Ruhrkohle AG mit Unterstützung des Landes zu einer Anschlußregelung, um nach Auslaufen der Bewirtschaftungsverträge aufgrund der Bergmannswohnungsverträge diese preisgünstigen und weiterhin benötigten Wohnungen zu erhalten. Sie hat zusammen mit zunächst fünf gemeinnützigen Wohnungsbaugesellschaften am 16.12.1981 die Gesellschaft zur Sicherung von Bergmannswohnungen (GSB) gegründet.

Der GSB ist vom Land im Benehmen mit dem Bund der Status eines Organs der staatlichen Wohnungspolitik zuerkannt worden.

Die GSB hat durch Rahmenvereinbarungen sichergestellt, daß von der Ruhrkohle AG bewirtschaftete Bergmannswohnungen in einer Größenordnung von zur Zeit 26 331 Wohneinheiten entweder auf gemeinnützige Wohnungsunternehmen übergeleitet werden oder durch die Mieter erworben werden.

Durch Kauf oder Übernahme der Bewirtschaftung durch gemeinnützige Wohnungsgesellschaften ist der Erhalt von 14.322 Mietwohnungen derzeit abgesichert worden. Das Land gewährt seit 1982 gemeinnützigen Wohnungsgesellschaften, die Mietwohnungen aus dem Besitz der Muttergesellschaften kaufen, Aufwendungszuschüsse in Höhe von ca. 500,-- DM je Wohneinheit im 1. Jahr. Die Ruhrkohle AG gewährt ebenfalls Aufwendungszuschüsse in derselben Höhe. Das Land hat für den Zeitraum 1982 bis 1988 insgesamt 20 Mio DM zur Verfügung gestellt. Bisher sind Aufwendungszuschüsse in Höhe von rund 8 Mio DM für 7 217 Mietwohnungen bewilligt worden, für eine zweite Rate stehen 2,5 Mio DM noch zur Bewilligung an.

Von den insgesamt 12 009 Mietwohnungen - überwiegend in Ein- und Zwei-Familienhäusern -, die nach den Rahmenvereinbarungen zur Privatisierung vorgesehen sind, sind inzwischen rund 3 000 Wohneinheiten an Mieter oder im Falle des Leerstands an Dritte veräußert worden. Die Ruhrkohle AG gewährt ihren Belegschaftsangehörigen Darlehen zum

Erwerb dieser Häuser oder Wohnungen. Außerdem bietet sie aus ihrem eigenen Bestand und demjenigen ihrer Tochtergesellschaften noch weitere rund 8 000 Wohneinheiten zum Verkauf - nach den Grundsätzen der obengenannten Rahmenvereinbarungen - zwecks Eigennutzung an.

Die sogenannte Privatisierung im Wege des Verkaufs von Ein-, Zwei- und zum Teil von Mehrfamilienhäusern und der Umwandlung von Mietwohnungen in Eigentumswohnungen in mehrgeschossigen Häusern hat trotz Vermittlung der Gesellschaft zur Sicherung von Bergmannswohnungen in einigen Siedlungen zu Verunsicherung der dort lebenden Mieter geführt. Vielfach handelt es sich um ältere Mieter, die sich die finanziellen Lasten eines Hauskaufes nicht mehr aufbürden wollen oder wegen ihres geringen Einkommens auf eine preisgünstige Mietwohnung angewiesen sind. Wenn in Zwei- oder Mehrfamilienhäusern eine Wohnung von einem Käufer zur Eigennutzung erworben wird, befürchten die Mieter der übrigen Wohnungen häufig die alsbaldige Kündigung. Ferner werden leerstehende Wohnungen nur noch an solche Mieter vermietet, die zum Kauf bereit sind.

Außerdem würde die Privatisierung, die allein im GSB-Bereich einen Umfang von 16.000 bis 20.000 Wohnungen hat, zu einer Verringerung des Bestandes an besonders preisgünstigen Mietwohnungen führen. Deshalb sind in verschiedenen Arbeitersiedlungen Mieterinitiativen entstanden, die zur Abwendung der sogenannten Privatisierung Gemeinschaftslösungen vorschlagen. Ob und inwieweit die bestehenden Privatisierungs-

konzepte der Gesellschaft zur Sicherung von Bergmannswohnungen überprüfungsbedürftig sind und Gegenkonzepte zum Erhalt der privatisierungsfähigen Wohnungen als Mietwohnungen tragfähig und finanzierbar sind, bedarf noch näherer Prüfung.

4.2.6 Neue Formen der Bestandssicherung

Trotz global ausreichenden Bestandes an Wohnungen gibt es im Bereich der Mietwohnungen spezifische Bedarfe, die ohne staatliche Hilfe nicht befriedigt werden können. Der Bestand an preiswerten Wohnungen nimmt zudem ständig ab. Deshalb soll das bereits bestehende Instrumentarium der Bestandssicherung weiterentwickelt werden, und zwar nicht nur für den obengenannten GSB-Bereich, sondern auch für andere Bereiche des Wohnungsmarktes.

Gegenwärtig werden im Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr die von der Arbeitersiedlungsinitiative für das Ruhrgebiet entwickelten Ansätze für Gemeinschaftslösungen geprüft. Abgesehen von der Frage der Trägerschaft stellt sich insbesondere das Problem der Finanzierbarkeit. Denn bei den Wohnungen in Arbeitersiedlungen ist die Differenz zwischen dem zu erzielenden Verkaufspreis bei Einzelprivatisierung und dem Ertragswert der Mietwohnungen außerordentlich hoch. Dennoch soll versucht werden, ein Konzept für angestrebte Gemeinschaftslösungen zu erarbeiten und das Instrumentarium der Bestandssicherung weiter zu entwickeln.

4.3 Wohnungsneubauförderung

4.3.1 Im Wohnungsbauförderungs-Programm 1986 sollen insgesamt 14 170 Wohnungen - nach 25 451 WE im Jahr 1985 - gefördert werden, wie im einzelnen aus der folgenden Tabelle 1 "Wohnungsbauförderung 1985 und 1986" zu ersehen ist. Das Programm erfordert insgesamt einen Bewilligungsrahmen von 1 245 Mio DM (vgl. Zeile 6 der Tabelle 1), davon zu Lasten des Landeswohnungsbauvermögens 1 157,260 Mio DM (vgl. Zeile 4 der Tabelle 1).

Diesem Wohnungsbauförderungsprogramm liegt die "Finanzplanung Landeswohnungsbauvermögen" der Wohnungsbauförderungsanstalt zugrunde (Tabelle 2). Für das Jahr 1986 enthält sie die Daten des Wirtschaftsplans der WFA (vollständig abgedruckt in Beilage 2 des Einzelplans 11 Haushaltsplan 1986) und die Fortschreibung nach dem Stand vom 16.04.1986. In Zeile 2.7 ist der Bewilligungsrahmen 1986 - in Übereinstimmung mit dem Wohnungsbauförderungsprogramm 1986 - mit (aufgerundet) 1 158 Mio DM zugrunde gelegt.

Während der Abwicklung des Programms ergeben sich naturgemäß Abweichungen von dem zugrundegelegten Wirtschaftsplan. Bereits die Fortschreibung nach dem Stand vom 16.04.1986 weist derartige Veränderungen auf. Eine wesentliche Quelle derartiger Veränderungen sind die geschätzten außerplanmäßigen Tilgungen (Zeile 1.6 der Tabelle 2). Für das Jahr 1986 wurden sie im Wirtschaftsplan mit 378 Mio DM veranschlagt, aufgrund des verminderten Eingangs im ersten Quartal 1986 wurden sie in der Fortschreibung zum 16.04.1986 nur mit 300 Mio DM angenommen.

Bis zum 31.08.1986 sind bereits 319 Mio DM eingegangen; die Wohnungsbauförderungsanstalt schätzt daher jetzt die voraussichtliche Summe der außerplanmäßigen Tilgungen auf rd. 650 Mio DM. Die wichtigste Ursache dieser erheblichen Erhöhung dürfte der niedrige marktübliche Zinssatz für Hypothekendarlehen sein, der es Darlehensschuldern ermöglicht, die öffentlichen Baudarlehen durch Kapitalmarktmittel zu ersetzen.

Die unvorhersehbare Erhöhung der außerplanmäßigen Tilgungen hat zur Folge, daß im Jahr 1986 ein Überbrückungskredit, der in der Fortschreibung mit 169 Mio DM vorgesehen war, nicht in Anspruch genommen werden muß (vgl. Zeile 1.10 der Tabelle 2). Es ist beabsichtigt, die darüber hinaus noch zur Verfügung stehende Summe aus erhöhten außerplanmäßigen Tilgungen dazu zu benutzen, das Wohnungsbauförderungsprogramm 1986 auszuweiten und noch wenigstens einen Teil der Anträge zu berücksichtigen, die für Eigentumsmaßnahmen im steuerbegünstigten Wohnungsbau mit Aufwendungsdarlehen (sog. Modell B 4) gestellt worden sind. Denn der ursprünglich zugrunde gelegte Bewilligungsrahmen reichte nicht aus, derartige Eigentumsmaßnahmen im Jahr 1986 zu fördern (vgl. Zeile 2.3 der Tabelle 1). Vorrangig sollen derartige Antragsteller gefördert werden, die aufgrund ihrer Familien- und Einkommensverhältnisse zum begünstigten Personenkreis des ersten Förderungsweges gehören, gleichwohl aber nur Aufwendungsdarlehen im zweiten Förderungsweg beantragt haben.

Eine weitere Fortschreibung der Finanzplanung wird - nach Beratung im Verwaltungsrat der Wohnungsbauförderungsanstalt - vor Abschluß der Haushaltsberatungen vorgelegt werden. Hierbei werden auch sonstige Veränderungen dargestellt werden, insbesondere die inzwischen beschlossene künftige Verringerung der Bundesmittel (vgl. hierzu Nr. 4.3.2).

Wohnungstyp	Ergebnis 1985		Programm 1986	
	WE	Mio DM ¹⁾	WE	Mio DM ¹⁾
1	2	3	4	5
Teil I: Landeswohnungsbauvermögen (ohne Aufkommen aus der Fehlbelegerabgabe ²⁾)				
1 Mietwohnungen				
1.1 Allgemeiner Neubau	2 904	294,761	570	60,403
1.2 Mieteinfamilienhäuser für kinderreiche Familien	161	24,338	100	17,110
1.3 Ausbau und Erweiterung	1 766	126,332	1 000	72,800
1.4 Altenwohnungen	2 004	201,846	300	32,442
1.5 Zwischensumme Mietwohnungen	6 835	647,277	1 970	182,755
2 Eigentumsmaßnahmen				
2.1 Modell A 1 und 2	2 013	232,058	2 739	325,535
2.2 Modell B 1 bis 3	3 946	335,872	5 946	482,245
2.3 Modell B 4 (früher C)	6 404	273,496	0	0
2.4 Zwischensumme Eigentumsmaßnahmen	12 363	841,426	8 693	807,780
3 Sonstige Maßnahmen				
3.1 Wohnheimplätze	2 372	108,081	2 000	99,896
3.2 Erwerb vorhandener Wohnungen	394	15,244	200	7,629
3.3 Förderung des Ankaufs preisgünstiger Mietwohnungen	(205)	11,764	(---)	50,000
3.4 Zusätzliche Darlehen für kinderreiche Familien, Gruppenmaßnahmen, Behinderte, Garagen	---	18,596 ³⁾	---	9,200
3.5 Zwischensumme Sonstige Maßnahmen ⁴⁾	2 766	153,685	2 200	166,725
4 Summe Teil I ⁴⁾	21 964	1 650,755 ⁵⁾	12 863	1 157,260
4.1 davon Landesmittel ⁶⁾	---	1 329,698	---	874,010
4.2 davon Bundesmittel ⁷⁾	---	321,057	---	283,250 ⁶⁾
Teil II: Förderungsmaßnahmen außerhalb des Landeswohnungsbauvermögens				
5.1 Regionalprogramm des Bundes	1 177	30,586	---	---
5.2 Räumungsbetroffene	44	3,471	57	4,000
5.3 Wohnungsfürsorge	196	10,104	250	12,000
5.4 Bergarbeiter aus Bundestreuhandmitteln	1 256	91,261	1 000	72,700
5.5 Summe Teil II	2 673	135,422	1 307	88,700
6 Wohnungsbauförderung insgesamt	24 637	1 786,177	14 170	1 245,960

1) Gesamtbetrag an Baudarlehen und Aufwendungsdarlehen

2) Aus dem Aufkommen der Fehlbelegerabgabe wurden im Jahr 1985 572 Mietwohnungen mit 57,9 Mio DM und 242 Altenwohnungen mit 24,2 Mio DM gefördert (zusammen 814 WE mit 82,1 Mio DM)

3) Im Ergebnis 1985 (Spalte 3) sind die Darlehen für kinderreiche Familien und Gruppenmaßnahmen nicht enthalten, sondern dem Förderungsbetrag der Wohnungen zugerechnet.

4) Wohnungszahlen ohne das Ergebnis der Förderung des Ankaufs preisgünstiger Miet-WE (Zeile 3.3)

5) In diesen Beträgen sind Zusatzdarlehen von 8,367 Mio DM aus dem Härtefonds des Bundes und für Versuchs- und Vergleichsbauten enthalten.

6) Einschließlich Rückflüsse aus dem Landeswohnungsbauvermögen; ohne die Förderung des Ankaufs preisgünstiger Miet-WE (Zeile 3.3/ Spalte 5) stehen in 1986 rd. 924 Mio DM zur Verfügung.

7) In diesem Betrag ist ein Rest von rd. 21,5 Mio DM aus dem Jahre 1985 enthalten.

Tabelle 2: Finanzplanung Landeswohnungsbauvermögen

WOHNUNGSBAUFÖRDERUNGSANSTALT
DES LANDES NORDRHEIN-WESTFALEN

Finanzplanung Landeswohnungsbauvermögen 1986 bis 1991 ff unter Einbeziehung der Auszahlungsverpflichtungen zum 31.12.1985 und des mehrlährigen Wohnungsbauprogrammes 1986 bis 1990 des Landes NW - Stagd 16.04.1986 -

	1982		1983		1984		1985		1986		1987		1988		1989		1990		1991			
	Ist	ist	Ist	ist	Ist	ist	Ist	ist	Wirts- schafts- plan	Fort- schrei- bung	Ist	ist	Ist	ist	Ist	ist	Ist	ist	Ist	ist		
in Mio DM																						
B - Bewilligungen																						
BR - Bewilligungsrahmen																						
1. Einnahmen																						
1.1 Hausbankrest	1.105	1.190	1.164	703					328	315												
1.2 Zuschuß des Landes	39	31	29	28																		
1.3 Landeszuweisungen	314	295	393	448					33	33	29	27	23	23	15	15	295	295				
1.4 Bundeszuweisungen	353	447	464	483					407	407	567	530	580	580	600	600						
1.50 planmäßige Tilgungen - feststehend -																						
1.51 planmäßige Tilgungen - geschätzt -																						
1.6 außerplanmäßige Tilgungen - geschätzt -	1.135	804	470	397																		
1.70 Zinsen aus gewährten Baudarlehen - feststehend -	148	386	320	334					278	278	282	312	362	362	372	372						
1.8 Sonstige Einnahmen der WFA	96	40	73	27					80	130	80	80	80	80	80	80						
1.9 Fehlbelegungsabgabe		7	81	14					50	38	106	151	152	152	152	152						
1.10 Überbrückungskredit	3.190	3.000	2.994	2.434					100	169	390	408	243	243	14	14						
									2.134	2.170	1.974	2.073	1.935	1.935	1.756	1.756						
2. Ausgaben																						
2.1 Überbrückungskredit, Tilgung											169	390	408	408	243	243						
2.2 Überbrückungskredit, Zinsen											14	31	33	33	19	19						
2.3 Altverpflichtungen bis 31.12.1982	3.190	2.810	1.768	879							441	322	207	207	154	154					282	
2.4 Bewilligungen 1983		178	930	682					644	679	405	278	74	74	67	67					272	
2.5 Bewilligungen 1984			148	548					272	312	105	85	56	56	51	51					236	
2.6 Bewilligungen 1985				198					373	387	158	156	60	60	52	52					306	
2.7 Bewilligungsrahmen 1986									663	562	320	156	79	79	42	42					192	
2.8 Härtausgleich 1985/88		12	64	79					150	173	468	204										
2.9 Wohneigentumsicherungsbilfs			1	7																		
2.10 Fehlbelegungsabgabe			1	14					50	38	106	151	152	152								
									2.154	2.151	1.781	1.417	1.069	1.069	780	780					1.768	
2.12 Bewilligungsrahmen 1987											173	466	204	204	79	79					234	
2.13 Bewilligungsrahmen 1988												179	483	483	208	208					320	
2.14 Bewilligungsrahmen 1989													179	179	483	483					528	
2.15 Bewilligungsrahmen 1990															186	186					1.037	
2.25 Wohnbeihilfsz MAGS											19	20	9	9								
2.26 Streckungsförderung			2	27																		
2.27 Ankauf von Bindungen				0																		
2.28 FKW in w/Fehlbelegungsabgabe		(7)	80																			
	3.190	3.000	2.994	2.434					2.154	2.170	1.974	2.073	1.935	1.935	1.756	1.756					3.387	
Einnahme-Überschlag																						
Kapitaldienst Schuldscheindarlehen	490	603	311	383					1.049	1.049	482	279	226	226								
Kapitaldienst Schuldscheindarlehen/Prolongation											48	48	48	48	390	390						
	490	603	311	383					365	365	530	327	274	274	390	390						
2.11 Tilgung Darlehen Land NW/WestLB																						
In den Einnahmen enthaltener Kapitaldienst Aufwendungsdarlehen																						
											12	76	103	103	192	192						

Düsseldorf, den 02.06.1986/30.2/24.11.87

Kundungsdifferenzen sind möglich

4.3.2 Wohnungsneubauförderung 1987 Finanzstruktur und Rahmenbedingungen

Wie bereits im Jahr 1986 werden auch 1987 die erforderlichen Mittel für die Wohnungsbauförderung aufgebracht aus

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

Bis zum Jahre 1985 wurden der Wohnungsbauförderungsanstalt außerdem Zuschüsse des Landes gewährt. Im Ergebnis wurden Bewilligungen über 1 329 Mio DM ausgesprochen. Ab 1986 stehen nur noch die Rückflüsse des Landeswohnungsbauvermögens zur Verfügung. Sie haben für 1986 einen Bewilligungsrahmen von 824 Mio DM zugelassen (vgl. Zeile 4.1 der Tabelle 1). Für 1987 lassen sie zu, Bewilligungen ebenfalls über rd. 800 Mio DM zu erteilen. Die voraussichtliche Entwicklung läßt erwarten, daß auch in den Folgejahren Mittel in dieser Größenordnung zur Verfügung stehen werden. In den genannten Beträgen ist das Aufkommen aus der Fehlbelegerabgabe nicht enthalten (vgl. dazu Tabelle 1 Anmerkung 2).

Der Bund hat sich seit 1986 aus der Förderung des Mietwohnungsbaues zurückgezogen und seine Mittel auf die Förderung von Eigentumsmaßnahmen beschränkt. Er hat sie ferner von 1 070 Mio DM im Jahre 1985 auf 947 Mio DM im Jahre 1986 gekürzt. Für das Jahr 1987 hat der Bund eine Kürzung auf 700 Mio DM beschlossen. Für die folgenden Jahre bis 1991 sieht die mittelfristige Finanzplanung des Bundes eine drastische Kürzung auf den ge-

setzung festgelegten Betrag von 150 Mio DM und damit den nahezu gänzlichen Rückzug aus der Wohnungsbauförderung vor. Die mittelfristige Finanzplanung stellt sich hiernach wie folgt dar:

Jahr	1. Förderungs- weg (Baudar- lehen)	2. Förderungs- weg (Auf- wendung- darlehen)	Gesamtbe- trag im 1. und 2. Förde- rungsweg
1985	570 Mio DM	500 Mio DM	1070 MioDM
1986	447 Mio DM	500 Mio DM	974 MioDM
1987	300 Mio DM	400 Mio DM	700 MioDM
1988	150 Mio DM	300 Mio DM	450 MioDM
1989	150 Mio DM	200 Mio DM	350 MioDM
1990	150 Mio DM	100 Mio DM	250 MioDM
1991	150 Mio DM	0 Mio DM	150 MioDM

Durch die Kürzungsbeschlüsse der Bundesregierung für den Bundeshaushalt 1987 und zur mittelfristigen Finanzplanung wird sich der auf NW entfallende Anteil 1987 um rd. 72 Mio DM, 1988 um rd. 135 Mio DM, 1989 um rd. 164 Mio DM, 1990 um rd. 194 Mio DM, 1991 um rd. 223 Mio DM gegenüber 1986 verringern.

Außerhalb des Landeswohnungsbauvermögens werden 1987 Mittel des Bundestreuhandvermögens für den Bergarbeiterwohnungsbau sowie Mittel für Räumungsbetroffene zur Verfügung stehen.

4.3.3

Förderungsbedingungen 1987

4.3.3.1 Mietwohnungen und Altenwohnungen, Wohnheime

Für das Jahr 1986 wurden Anträge für den Neubau von rd. 17 000 Miet- und Altenwohnungen nach dem Stand vom 31.01.1986 gemeldet; wegen der Knappheit der verfügbaren Mittel können hiervon im Jahr 1986 nur ca. 970 WE (berechnet ohne den Einsatz des Aufkommens aus der Fehlbelegerabgabe) gefördert werden. Es erscheint ausgeschlossen, Mittel zur Förderung der verbliebenen großen Zahl von Anträgen - auch im Verlauf mehrerer Jahre - bereitzustellen. Für das Jahr 1987 werden nur Objekte mit höchster Priorität, insbesondere unter städtebaulichen Gesichtspunkten, für eine Förderung in Betracht kommen.

Für die objektbezogene Mittelbereitstellung wird es von entscheidender Bedeutung sein, ob das Objekt

- a) von der Bewilligungsbehörde in ihrer Liste an erster oder zweiter Stelle genannt ist und
- b) eine Abschlußmaßnahme oder Ausfüllung von Baulücken innerhalb eines festgelegten Sanierungsgebietes oder im räumlichen Bereich eines gebietsbezogenen Programms der erhaltenden Stadterneuerung darstellt; hierzu gehören auch Maßnahmen im räumlichen Bereich eines historischen Stadtkerns, der im Rahmen des Sonderprogramms zur Erhaltung historischer Altstädte in Nordrhein-Westfalen vom MSWV gefördert wird.

Außerdem kommen auch heimverbundene Altenwohnungen für eine Förderung in Betracht, insbeson-

dere wenn sie in baulichem Zusammenhang mit Wohnheimplätzen errichtet werden, für die die benötigten Mittel bereitgestellt worden sind oder gleichzeitig bereitgestellt werden sollen.

Im übrigen gelten für die Förderung von Miet- und Altenwohnungen weiterhin die Bedingungen, die zur Einführung des Haushalts 1986 dargelegt worden sind.

Die Förderung von Wohnheimplätzen (1986 : 2000) wird 1987 fortgeführt.

4.3.3.2 Eigentumsmaßnahmen

Zur Förderung im Jahre 1986 sind den Bewilligungsbehörden nach dem Stand vom 31.01.1986 Anträge für folgende Eigentumsmaßnahmen vorgelegt worden:

- in den Modellen A 1 und 2: 2 739 WE,
- in den Modellen B 1 bis 3: 5 946 WE,
- im Modell B 4: 4 451 WE.

Im Jahr 1986 können hiervon 8 693 WE gefördert und damit alle in den Modellen A 1 bis B 3 vorgelegten Anträge für Familien mit einem oder mehreren Kindern berücksichtigt werden, deren Einkommen die im sozialen Wohnungsbau geltende Einkommensgrenze nicht oder bei kinderreichen Familien um bis zu 20 v.H. übersteigt. Die verfügbaren Mittel reichen dagegen nicht aus für eine Förderung im steuerbegünstigten Wohnungsbau nur mit Aufwendungsdarlehen (Modell B 4 - früher Modell C).

Um die - im Verhältnis zur großen Antragszahl - knappen verfügbaren Mittel entsprechend der sozialen Dringlichkeit insbesondere der Zahl der Kinder und der Höhe des Einkommens, einzusetzen, sollen die Antragsteller im Jahr 1987 nach derselben Förderungssystematik wie 1986 den Modellen A 1 bis B 3 zugeordnet werden. Gefördert wurden demgemäß Familien mit einem Kind oder mehreren Kindern innerhalb der Einkommensgrenze und kinderreiche Familien mit einem Einkommen, das die Einkommensgrenze um nicht mehr als 20 % übersteigt. Hierbei wird angestrebt, alle Anträge zu berücksichtigen, die bis zum 31.12.1986 bei den Bewilligungsbehörden oder bei den Antragsannahmestellen der Gemeinden gestellt wurden.

Allerdings muß gegenwärtig offenbleiben, ob dieses Ziel erreicht werden kann, da die Zahl der bis zum Jahresende 1986 eingehenden Anträge noch unbekannt ist.

Die verfügbaren Mittel werden auch 1987 nicht ausreichen, Antragsteller mit höherem Einkommen, das die Einkommensgrenze um bis zu 40 % übersteigt, im steuerbegünstigten Wohnungsbau nur mit Aufwendungsdarlehen zu fördern. Gleichwohl ist diese Förderungsmaßnahme in den Förderungsbestimmungen noch vorgesehen, um in Einzelfällen, insbesondere bei lange vorbereiteten, anerkannten Gruppenbaumaßnahmen, notwendige Mittel bereitstellen zu können.

Die Förderungsmethodik des Jahres 1986 wird beibehalten, d.h. die Antragsteller erhalten in den Modellen A 1 bis B 3 Baudarlehen und Aufwendungsdarlehen, im Modell B 4 ausschließlich Aufwen-

dungsdarlehen. Wie schon bisher in den Modellen B 1 und B 2 sollen auch in den übrigen Modellen kindereiche Familien nur gefördert werden, wenn die zum Haushalt gehörenden Kinder jünger als 18 Jahre sind. Familienheime sollen nur gefördert werden, die auch auf längere Zeit von Familien mit mehreren Kindern tatsächlich bewohnt werden.

4.3.4 Vorbereitendes Verfahren für das Programm 1987

Um einen Überblick über den Antragsbestand, insbesondere zur Vorbereitung der Wohnungsbauförderung 1987 zu erhalten, sind die Bewilligungsbehörden aufgefordert worden, die Zahl der vorliegenden Anträge für

- Eigentumsmaßnahmen nach dem Stand vom 15.09.1986,
- Miet- und Altenwohnungen nach dem Stand vom 31.12.1986

zu melden.

5. Bauaufsicht, Bautechnik

Das in Jahrzehnten gewachsene Bauordnungsrecht hat sich im Kern bewährt. Im Vordergrund stehen der Schutz der Menschen (Gefahrenabwehr) sowie der Umweltschutz. Ziele und Aufgaben der Bauaufsicht haben sich in den Grundzügen gegenüber dem Haushaltsjahr 1986 nicht verändert.

Besondere Aufgaben werden in folgenden Bereichen liegen:

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

Im Rahmen der Arbeitsgemeinschaft der für das Bau-, Wohnungs- und Siedlungswesen zuständigen Minister und Senatoren der Länder (ARGEBAU) zeichnen sich für das Jahr 1987 zwei Schwerpunkte ab:

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

5.1 Bauvorlageberechtigung

Im Zusammenhang mit der durch Gesetz zur Änderung der Landesbauordnung vom 18. Dezember 1984 erfolgten Verschiebung des Inkrafttretens der neuen Regelung der Bauvorlageberechtigung auf den 1. Januar 1990 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.

Nach Vorlage des Kommissionsberichtes werden Landesregierung und Landtag über die Vorschläge zu entscheiden haben.

5.2 Rechts- und Verwaltungsvorschriften

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

Im Jahre 1986 sind aus diesen Gründen veröffentlicht worden

- die Verordnung über den Bau und Betrieb von Hochhäusern (Hochhausverordnung) vom 11. Juni 1986,
- der Runderlaß über die Höhe und Anordnung der Schornsteine von Feuerungsanlagen vom 6. Juni 1986.

Die Hochhausverordnung war erforderlich geworden, weil die besonderen Anforderungen an Hochhäuser in der neuen Landesbauordnung nicht mehr enthalten sind. Der Verzicht auf Regelungen im Gesetz dient der Vereinfachung

und besseren Übersichtlichkeit, da die meisten Anwender des Gesetzes mit Hochhäusern nicht befaßt sind. Andererseits sind solche Regelungen jedoch unverzichtbar.

Wenn auch Hochhäuser als reine Wohngebäude in Zukunft kaum noch gebaut werden dürften, so darf doch nicht verkannt werden, daß gerade in den Innenstädten der Großstädte und hier insbesondere innerhalb geschlossener Bauzeilen eine Vielzahl von Gebäuden Hochhäuser sind, ohne von jedermann als solche erkannt zu werden.

Die Zusammenfassung der besonderen Anforderungen in einer Rechtsverordnung ist anwenderfreundlich. Die Form der Verordnung sichert zudem die einheitliche Beurteilung der Hochhäuser durch die Bauaufsichtsbehörden und schafft Rechtssicherheit für alle am Bau Beteiligten.

Der Runderlaß über die Höhe und Anordnung der Schornsteine war insbesondere erforderlich geworden wegen der sich häufenden Beschwerden von Nachbarn über Rauchbelästigungen aus offenen Kaminen. Teilweise stieß die Ausräumung solcher Beschwerden auch dadurch auf Schwierigkeiten, daß die Zuständigen zwischen Bauaufsichts- und Immissionsschutzbehörden unklar waren. Der Erlaß wurde im Einvernehmen mit dem Minister für Umwelt, Raumordnung und Landwirtschaft erlassen. Da das Immissionsschutzrecht nicht ausreicht, um solchen Beeinträchtigungen in allen Fällen wirksam zu begegnen, stützt sich

der Erlaß auf eine allgemein gehaltene Vorschrift in der aufgrund der Landesbauordnung erlassenen Feuerungsverordnung.

Es werden die zur Abwehr von Gefahren und unzumutbaren Belästigungen durch Abgase von offenen Kaminen und von anderen mit Holz betriebenen Feuerstätten notwendigen Mindestanforderungen an die Schornsteinhöhe und an den Abstand der Schornsteinmündung zu Fenstern und Balkonen konkret festgelegt. Die Anforderungen sind von den Bauaufsichtsbehörden sowohl im Baugenehmigungsverfahren für die Errichtung von Schornsteinen für Holzfeuerstätten präventiv als auch bei bestehenden Holzfeuerungsanlagen im Falle von Nachbarbeschwerden nachträglich zu stellen.

Der Runderlaß enthält darüber hinaus für Öl- und Gasfeuerungsanlagen mit einer Feuerungsleistung ab 1 MW bis zu 5 bzw. 10 MW eine an die Staatlichen Gewerbeaufsichtsämter und die unteren Bauaufsichtsbehörden gerichtete Verwaltungsanweisung, um den Vollzug der in der 1. Verordnung zum Bundes-Immissionsschutzgesetz neugefaßten Schornsteinanforderungen an diese Feuerungsanlagen im Lande Nordrhein-Westfalen sicherzustellen und zu vereinheitlichen.

Eine bauordnungsrechtliche Regelung zum Schutze der Nachbarn vor Rauchbelästigung durch Feuerungsanlagen macht entsprechende immissionsschutzrechtliche Sonderregelungen entbehrlich. Der veröffentlichte Runderlaß ist daher auch ein Beitrag zur Beschränkung des Baunebenrechts.

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

- Geschäftshausverordnung
- Versammlungsstättenverordnung
- Garagenverordnung.

Für diese Verordnungen liegen "Musterentwürfe" der ARGEBAU vor, die z. Zt. noch in den Gremien der ARGEBAU beraten und mit den betroffenen Verbänden abgestimmt werden. Die Erarbeitung von Musterentwürfen sichert eine weitgehende Einheitlichkeit der Bestimmungen in den Bundesländern und erleichtert letztlich den Erlaß von Landesvorschriften. Die drei genannten Verordnungen sollten gleichzeitig erlassen werden, da sie zum Teil ähnliche Sachverhalte regeln, die harmonisiert werden sollen. Die dadurch erforderliche längere Erarbeitungsdauer sollte deswegen in Kauf genommen werden. Eine Regelungslücke besteht wegen der z. Zt. noch geltenden Sonderbauverordnungen nicht.

Ein in der ARGEBAU erarbeiteter Musterentwurf für eine neue Feuerungsverordnung liegt vor. Der Erlaß einer entsprechenden Landesverordnung, der die bestehende Feuerungsverordnung aus dem Jahre 1975 ablöst, ist 1987 möglich. Sie berücksichtigt insbesondere auch neue Entwicklungen auf dem Gebiet der Heizungstechnik und des Heizungsanlagenbaues. Geprüft wird noch, ob eine weitere Straffung des Textes gegenüber dem Muster möglich und sinnvoll ist.

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 den 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 13.03.1985 mündlich berichtet.

Nachdem die ARGEBAU bereits im Juni 1985 dem Bundesbauminister erste Vereinfachungsvorschläge als Material zur Verfügung gestellt hatte, übermittelte sie nunmehr im Juli 1986 dem Bund weitere rd. 200 Vereinfachungsvorschläge zu 49 baunebenrechtlichen Gesetzen, Verordnungen und veröffentlichten Verwaltungsvorschriften des Bundes sowie allgemeine Vorschläge zur Vereinfachung des Baunebenrechts.

Im Mittelpunkt stehen dabei Überlegungen zum Arbeitsstättenrecht. Vorgeschlagen wird eine grundlegende Neuordnung. Diese soll dergestalt erfolgen, daß dem Arbeitsstättenrecht die betrieblichen Anforderungen, dem Baurecht die

baulichen Anforderungen zugeordnet werden. Die baulichen Anforderungen sollen in Arbeitsstättenbauverordnungen der Länder, die auf einem bundeseinheitlichen Muster aufbauen, die betrieblichen Anforderungen in einer Arbeitsstättenbetriebsverordnung des Bundes zusammengefaßt werden.

Dieses Trennungskonzept wird in über 148 Einzelvorschlägen zur Arbeitsstättenverordnung und den Arbeitsstättenrichtlinien konkretisiert, die die Realisierbarkeit des Konzeptes im einzelnen belegen. Der materielle Gehalt wird von den Vorschlägen nicht berührt.

Das Baunebenrecht des Bundes ist besonders umfangreich und bedarf daher in erster Linie der Überprüfung. Aber auch das Baunebenrecht des Landes wird einer Bestandsaufnahme unterzogen. Diese wird im Laufe des Jahres 1987 abgeschlossen sein.

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

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

Hierfür ist eine Koordinierung aller Ressorts sowohl auf Bundes- wie auf Landesebene erforderlich, die Anforderungen an bauliche Anlagen formulieren.

5.3.2 Umsetzung der EG-Architektenrichtlinien

Am 10. Juni 1985 hat der Rat der Europäischen Gemeinschaften 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" beschlossen (Amtsblatt der EG vom 21.08.1985). Die Richtlinie bindet die Mitgliedstaaten der EG, das nationale Recht an den Inhalt der Richtlinie anzupassen. Für die Staatsangehörigen der Mitgliedstaaten schafft sie kein unmittelbar geltendes Recht. Die Richtlinie bedarf auch daher der Umsetzung in nationales Recht.

Die Richtlinie legt u.a. Einzelheiten für das Niederlassungsrecht und den freien Dienstleistungsverkehr der Architekten fest. Hieraus ergibt sich die Notwendigkeit, innerstaatliche Regelungen inhaltlicher und verfahrensrechtlicher Art zu treffen sowie die Zuständigkeiten für die Durchführung bestimmter Verwaltungsmaßnahmen festzulegen. Aufgrund des Sachzusammenhangs bietet es sich an, diese Regelungen im Architektenrecht zu treffen und die Aufgaben im wesentlichen der Architektenkammer bzw. den bei ihr errichteten Eintragungsausschüssen zu übertragen. Dies erfordert die Änderung bzw. Ergänzung des Architektengesetzes unseres Landes sowie der übrigen Bundesländer.

Innerhalb der ARGEBAU hat bereits eine Abstimmung stattgefunden, da die Richtlinie in den

einzelnen Bundesländern möglichst einheitlich umzusetzen ist.

Die Richtlinie gibt für die Umsetzung eine Frist bis zum 21. August 1987 vor.

Der Gesetzentwurf für eine Änderung des Architektengesetzes wird spätestens Anfang 1987 in den Landtag eingebracht werden.

5.3.3 Bauüberwachung und Bauzustandsbesichtigungen

Das Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr untersucht zur Zeit Art und Umfang der praktischen Durchführung der Bauüberwachung (§ 76 BauO NW) und der Bauzustandsbesichtigungen (§ 77 BauO NW) durch die unteren Bauaufsichtsbehörden. Hierdurch sollen im Hinblick auf eine auf effektive Gefahrenabwehr konzentrierte Bauaufsicht Erkenntnisse darüber gewonnen werden,

- in welchen Bereichen die Schwerpunkte der Kontrollen liegen sollen,
- inwieweit stichprobenartige Kontrollen ausreichen,
- auf welche Prüfungen verzichtet werden kann.

Außerdem sollen die für die Durchführung der notwendigen Kontrollen erforderliche Personalstärke und die Qualifikation des Personals festgestellt sowie Erkenntnisse für eine angemessene Gebührenregelung gefunden werden.

Die Ergebnisse werden voraussichtlich im Frühjahr 1987 vorliegen.

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

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

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

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

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

Die ARGEBAU hat daher angeregt, daß für die vorgeschlagene Abstimmung über Grundsatzfragen der Recht- und Regelsetzung zwischen den für

das Baurecht und Baunebenrecht zuständigen Ressorts des Bundes und der Länder ein ad hoc-Gremium einberufen wird, das demnächst seine Arbeit aufnehmen wird.

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

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

5.4 Bautechnik

5.4.1 Allgemeines

Die ständige Fortentwicklung der Technik, die sich selbstverständlich auch im Baubereich vollzieht, zwingt den Staat, diese Entwicklung ständig zu beobachten, damit er seiner Verantwortung für die Gefahrenabwehr weiterhin gerecht werden kann. Auch für seine Aufgaben im Bereich des staatlichen Bauens muß er den neuesten Stand der Technik kennen und unter ökonomischen, sozialen und ökologischen Kriterien bewerten können. Dies erfordert auch eine nach wie vor intensive Bauforschung.

5.4.2 Forschungsprogramm "Technik und Recht"

11 040/
TGr. 70

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

- Abgrenzung von Rechtsnormen und technischen Regelwerken
- die einzuhaltenden verfassungsrechtlichen Vorgaben
- mögliche rechtspolitische Gestaltungsfreiräume
- die rechtstechnisch und rechtspolitisch sinnvollen Kopplungsstrategien von Recht und technischen Regelwerken
- die Vereinheitlichung der gesetzlichen Bezugnahmen auf technische Standards (Kritik der "Drei-Stufen-Theorie")
- die durch die Regelungstätigkeit der EG entstehenden Integrations- und Transformationszusammenhänge von nationaler und supranationaler Normung

schwerpunktmäßig analysiert werden. Ein Bericht hierüber wird dem Ausschuß für Städtebau und Wohnungswesen Mitte 1987 vorgelegt werden.

5.4.3 Überarbeitung der §§ 20 bis 24 MBO

Der Allgemeine Ausschuß der ARGEBAU hat eine Projektgruppe mit der Überarbeitung der §§ 20 bis 24 MBO beauftragt. Die §§ 20 - 24 MBO regeln die Brauchbarkeitsnachweise für neue Baustoffe, Bauteile und Bauarten, die Prüfzeichenpflicht für besondere Baustoffe, Bauteile und Einrichtungen sowie deren Überwachung. Grundlage der Überarbeitung ist die Überlegung, daß Brauchbarkeitsnachweise nur dann gefordert werden sollten, wenn dies bei einer Risikobetrachtung notwendig ist; der Begriff "neu" hat sich in der Vergangenheit nicht als hilfreich erwiesen. Bei der Überarbeitung der §§ 20 ff MBO muß auch überlegt werden, wie in den Fällen, in denen hiernach ein Brauchbarkeitsnachweis unverzichtbar ist, dieser vereinfacht werden kann. Es bietet sich an, im verstärkten Maße Prüfzeugnisse anerkannter Prüfanstalten und Prüfstellen heranzuziehen und auf die bisher vorgeschriebene Fremd- und Eigenüberwachung zugunsten nur einer Eigenüberwachung zu verzichten.

5.5 Baunormung

1984 war von der ARGEBAU-Ministerkonferenz eine Bund-Länder-Projektgruppe unter Beteiligung des Landes NRW eingerichtet worden, die den Auftrag hatte, die bauaufsichtlich relevanten Normen daraufhin zu untersuchen, inwieweit sie kostentreibende Regelungsinhalte umfassen, bzw. ob und wieweit die Anforderungen abgebaut werden können.

Die Projektgruppe hat in neun Sitzungen 239 Normen und Richtlinien unter diesen Gesichtspunkten überprüft und im Dezember 1985 einen umfangreichen Abschlußbericht vorgelegt. Die Projektgruppe kam zu folgenden "vereinfacht" dargestellten Beratungsergebnissen:

a) "keine" Empfehlung bzw. "abwarten"	74 Normen
b) "kürzen", "neu gliedern" "straffen"	68 Normen
c) "überarbeiten", "überprüfen" (wesentliche sachliche Änderungen)	81 Normen
d) "zurückziehen"	16 Normen

Die Projektgruppe fand während ihrer Arbeit bestätigt, daß Baunormen

- notwendig,
- für Fachleute bestimmt sind und
- generelle Klärungen im technischen Bereich bewirken.

Sie stellte ferner fest, daß Anforderungen aus Nebenbereichen des Bauwesens vielfach Kostensteigerungen im Bauwesen verursachten, was sich wiederum kostensteigernd auf die Baunutzungskosten auswirkte. Anhand der Überprüfung bautechnischer Normen (z.B. Baustoff-, Bauteil-, Berechnungs- und Baukonstruktionsnormen) konnten kostensteigernde Tendenzen nur in geringfügigem Umfang festgestellt werden. Demgegenüber enthielten die Planungsnormen in einigen Bereichen kostenrelevante Aussagen.

Um die von der ARGEBAU angestrebten Ziele zur Verbesserung der Normungsarbeit

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

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

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

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

Erste Arbeitsergebnisse können im Frühjahr 1987 erwartet werden.

5.6 Harmonisierung des Bauwesens in der EG

5.6.1 EG-Konzept

Die EG-Kommission hat dem "EG-Gipfel" am 28. / 29.06.1985 in Mailand ein Weißbuch "Vollendung des Binnenmarktes" vorgelegt, das zwar nicht verabschiedet wurde, jedoch in Zukunft als Grundlage weiterer Harmonisierungstätigkeiten betrachtet wird.

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

Die Kommission legt als Hauptstoßrichtung für die Beseitigung technischer Handelshemmnisse - ohne Unterschied für alle Industriebereiche - die Anerkennung und Gleichwertigkeit nationaler Normen fest. Das ist jedoch wegen der unterschiedlichen Sicherheitssysteme im Baubereich nicht möglich.

Daneben sollen zunächst die Anforderungen an Gebäude und darauf aufbauend die an Bauprodukte nach dem Konzept des Verweises auf Normen vom 7. Mai 1985 harmonisiert werden. Das Konzept sieht vor, daß eine Richtlinie nach Art. 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 Mitgliedstaaten 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.

Bund und Länder akzeptieren das Weißbuch als geeignete Arbeitsgrundlage, ohne jedoch die speziellen Anforderungen des Baubereichs auszuschließen. Hier muß noch stärker zum Ausdruck kommen, daß nur die Harmonisierung der Anforderungen an Bauprodukte zur Funktionsfähigkeit des gemeinsamen Marktes führen kann. Daher haben Bund und Länder für den Baubereich auch der Anwendung des Konzepts des Verweises auf Normen zugestimmt, weil die Harmonisierung nicht durch eine Fülle umsetzungsbedürftiger Einzelrichtlinien erschwert wird.

5.6.2 Harmonisierung der Standsicherheitsanforderungen - Eurocodes

Die Eurocodes beziehen sich auf den Entwurf, die Bemessung und die Ausführung von Hochbauten und Ingenieurbauwerken.

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

Dabei geht es um folgende Regelwerke:

- EC 1 : Einheitliche Regeln für die verschiedenen Bauarten und Baustoffe
- EC 2 : Betonbauwerke
- EC 3 : Stahlbauwerke
- EC 4 : Verbundkonstruktionen aus Stahl und Beton
- EC 5 : Bauwerke aus Holz
- EC 6 : Mauerwerksbauten
- EC 7 : Gründungen
- EC 8 : Bauwerke in Erdbebengebieten

Die Eurocodes EC 1, EC 2, EC 3 und EC 8 sind bereits in technischen Berichten veröffentlicht worden; ihre Anwendung ist jedoch noch nicht obligatorisch; zur Zeit führen die betroffenen Kreise in den Mitgliedstaaten darüber eine Erhebung durch.

6. Staatshochbau

Ziele und Aufgabenstellung der für alle Bauaufgaben des Landes mit Ausnahme der Finanz- und Versorgungsverwaltung zuständigen Staatshochbauverwaltung werden gegenüber dem Haushaltsjahr 1986 keine Änderung erfahren.

6.1 Neubau 1987

EP1. 01-12/
HGruppe 7

EP1. 06

Die Haushaltsansätze für Neubaumaßnahmen im Bereich der Staatshochbauverwaltung betragen 1987 insgesamt rd. 576 Mio DM. Der vergleichbare Ansatz betrug 1986 537 Mio DM. Eine Erhöhung des Ansatzes ist ausschließlich bei den Medizinischen Einrichtungen erfolgt.

14 020/
711 10
711 30

Vom Gesamtansatz entfallen 1987 auf Große Baumaßnahmen mit Gesamtkosten von über 500.000 DM 489 Mio DM, auf Kleine Baumaßnahmen 41,5 Mio DM und auf Energiesparmaßnahmen 45,5 Mio DM.

Insgesamt sind 258 Große Baumaßnahmen mit einem Gesamtvolumen von 10.232 Mio DM veranschlagt. Von diesen Maßnahmen sind

- 210 Objekte mit einem Gesamtvolumen von 8.868 Mio DM in Ausführung und Abrechnung sowie
- 48 Objekte mit einem Gesamtvolumen von 1.364 Mio DM in Planung.

Schwerpunkte der Neubautätigkeit werden 1987 der Landtag sowie die Klinikbauten in Essen und Köln sein.

Für das Haushaltsjahr 1987 ist erneut beabsichtigt, den Bauhaushalt in einer Veröffentlichung des MSWV zusammenzufassen, um der Bauwirtschaft einen umfassenden Überblick über das Hochbauvolumen des Landes im Bereich der Staatshochbauverwaltung zu vermitteln.

6.2 Bauunterhaltung

6.2.1 Bedarfsermittlung

Die Grundsätze der Bedarfsermittlung für Bauunterhaltungsmaßnahmen haben sich gegenüber den Vorjahren nicht geändert.

Für 1987 ist vorgesehen, sowohl den Bemessungsfaktor als auch die Frage künftiger Instandhaltungsstrategien wissenschaftlich untersuchen zu lassen. Ziel der Untersuchung ist, den Bemessungsfaktor zu objektivieren und Instandhaltungsstrategien zu entwickeln, die dem durch unterschiedlich hohen Technikanteil, Materialienvielfalt und stark differenzierte Konstruktionen gekennzeichneten Gebäudebestand Rechnung tragen.

6.2.2 Programm 1987

Für 1987 ist erneut ein Ansatz von 181 Mio DM für Bauunterhaltungsmaßnahmen vorgesehen. Bei dem Programm 1987 besteht Priorität für

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

Das Programm wird gegenwärtig mit den Nutzerressorts abgestimmt. Mit Blick auf den unveränderten Mitteleinsatz wird es gegenüber dem Programm 1986 nur geringfügige Änderungen erfahren.

Landeseigene Denkmäler und Patronate

In der Einführung in den Haushalt 1986 wurde die Bedeutung der Instandhaltung landeseigener Denkmäler und Patronate hervorgehoben. Das Land ist sich seiner Verpflichtung, seine eigenen Denkmäler instandzuhalten, durchaus bewußt. Deshalb sollen in diesem Bereich wiederum über 20 Mio DM bereitgestellt werden. Davon sind für landeseigene Kirchen und Patronate wiederum rd. 5 Mio DM vorgesehen.

6.2.3 Ökologisches Bauen, Umweltschutz und Energieeinsparung

Ökologisches Bauen und Umweltschutz

Ökologie und Umweltschutz werden künftig einen deutlichen Schwerpunkt bei der Tätigkeit der Staatshochbauverwaltung bilden. Folgende Maßnahmen sind verwirklicht bzw. geplant:

- RdErlaß vom 28.5.1986 "Hinweise zur Planung, Ausführung und Unterhaltung von Freianlagen bei Landesbauten im Zuständigkeitsbereich der Staatshochbauverwaltung NW".

Dieser RdErlaß ist in seiner Zielrichtung auf die von der Landesregierung im Jahr 1985 beschlossene "Konzeption Stadtökologie" ausgerichtet. Er enthält schwerpunktmäßig Planungshilfen auf der Grundlage wissenschaftlicher Erkenntnisse, die mit Mitteln des MSWV von den Hochschulen des Landes erarbeitet wurden.

Diese Planungshilfen gehen von folgenden Überlegungen aus:

- . Die Planung der Außenanlagen muß sich an der Funktion des Gebäudes oder Bauwerks orientieren.
- . Sie muß die Bedürfnisse der Bediensteten, Besucher und Studenten berücksichtigen, die Entspannung und Besinnung suchen.
- . Außerdem sollen die biotischen Bedingungen verbessert werden.

Der vorerwähnte RdErlaß sieht Planungsgrundsätze für folgende Schwerpunktbereiche vor:

- . Fassadenbegrünung,
- . Dachbegrünung,
- . Bepflanzung und Pflege von Außenanlagen; dabei werden u.a. folgende Zielsetzungen vorgegeben:

Blumenwiesen statt Vielschnittrassen,
Pflanzen unter Berücksichtigung des Nahrungs-
bedarfs für Insekten und Kleintiere auswählen,
Schutz- und Bruträume für Vögel und Kleintiere
anlegen,
Gartenabfälle und Laub kompostieren,
Biozide, insbesondere Herbizide und Insekti-
zide vermeiden,
Streusalze nur wo unabdingbar, zum Beispiel
bei Rampen für Schwerbehinderte.

- Umwandlung von Stellplätzen in Grünanlagen:
Die Stellflächen können durch Reduzierung der
Stellplatzabmessungen verringert werden. Bei
mehr als 40.000 Stellplätzen an Hochschulen
des Landes kann so ein Teil der versiegelten
und überbauten Flächen zu Grünanlagen umgewandelt
werden.

- Emissionsminderung bei landeseigenen Feuerungs-
anlagen:
Auch im Bereich der Emissionsminderung trägt
das Land für seine eigenen Anlagen eine besondere
Verantwortung. Deshalb ist eine über die gesetz-
lichen Bestimmungen hinausgehende Emissions-
Überwachung der landeseigenen Feuerungsanlagen
vorgesehen. Schrittweise sollen bei allen grö-
ßeren Feuerungsanlagen - über die jetzigen
Regelungen hinausgehend - die Emissionen an
Kohlendioxid und -monoxid, Stickstoffoxid,
Schwefeloxid und Ruß regelmäßig ermittelt werden.
Daran schließt sich die bestmögliche Einstellung
aller Feuerungsanlagen an. Schließlich sollen
für die besonders umweltbelastenden Feuerungs-
anlagen die notwendigen Abhilfemaßnahmen ge-
troffen werden.

- Pilotprojekt Wirbelschichtfeuerung:
Als Pilotprojekt für den umweltverträglichen Einsatz von Kohle in landeseigenen Heizwerken wird zur Zeit eine Neuentwicklung, die druckaufgeladene Wirbelschichtfeuerung beim Heizkraftwerk der Technischen Hochschule Aachen, erprobt.

- Austausch umweltgefährdender Betriebsmittel:
Wegen der potentiellen Gefahr für die Umwelt im Störfall hat die Staatshochbauverwaltung damit begonnen, alle elektrischen Betriebsmittel (Transformatoren, Kondensatoren) mit polychloriertem Biphenyl (PCB) als Kühlmittel gegen andere, nicht umweltgefährdende auszutauschen. Wegen der begrenzten Entsorgungskapazität wird sich der Austausch voraussichtlich über mehrere Jahre erstrecken.

- Verstärkter Einsatz umweltfreundlicher Baustoffe:
Die Staatshochbauverwaltung hat sich zum Ziel gesetzt, bei der Planung und Ausführung von baulichen Anlagen verstärkt nur noch umweltfreundliche Baustoffe zu verwenden.

Energieeinsparung

Die Staatshochbauverwaltung verfolgt unverändert das Ziel, durch bauliche und organisatorische Maßnahmen Energie bei Landesbauten einzusparen. Hierfür stehen 1987 wiederum 45,5 Mio DM zur Verfügung.

14 020/
711 30

Da sich das Energiesparprogramm 1987 voraussichtlich nur geringfügig gegenüber dem Programm 1986 ändern wird, kann insoweit auf Ziffer 6.2.3 der Einführung in den Haushalt 1986 verwiesen werden.

Auch im Bereich der organisatorischen Energiesparmaßnahmen sind die bisherigen Schwerpunkte unverändert:

- Örtliche Betriebsüberwachung,
- Fortbildung der hausverwaltenden Dienststellen,
- Verbrauchserfassung und -auswertung mit dem Ziel der Optimierung des Energieeinsatzes.

Als Ergebnis all dieser Maßnahmen ist auch im Jahr 1987 ein weiterhin rückläufiger Energieverbrauch in den Landesliegenschaften zu erwarten.

6.3 Organisation und Personal

6.3.1 Organisation

Zum Stand der im Bereich der Staatshochbauverwaltung für die laufende Wahlperiode in Aussicht genommenen Organisationsverbesserungen ist anzumerken:

- Erarbeitung und Einführung der Konzeption einer Termin- und Kostenkontrolle in der Staatshochbauverwaltung:

Die vom MSWV zur Umsetzung des von der Fa. WIBERA erarbeiteten Gutachtens zur Termin- und Kostenkontrolle in der Staatshochbauverwaltung eingesetzte Arbeitsgruppe hat ihren Schlußbericht vorgelegt, der dem Landtag zwischenzeitlich zugeleitet worden ist (Vorlage 10/477). Die Empfehlungen der Arbeitsgruppe werden unter Beteiligung der Personalvertretungen schrittweise umgesetzt.

- Überprüfung und Erfolgskontrolle:

Die Überprüfung des Musterorganisations- und geschäftsverteilungsplans sowie der Mustergeschäftsordnung der Staatshochbauämter aufgrund der zwischenzeitlich gewonnenen Erfahrungen und Erkenntnisse hat ergeben, daß Änderungen derzeit nicht erforderlich sind.

Wie bei den Beratungen des Haushaltsplans 1986 angekündigt, soll bis zum Jahresende nochmals überprüft werden, ob die in der Verordnung über Sitze und Bezirke der Staatshochbauämter zum 01.07.1987 vorgesehene Zusammenlegung der Universitäts- und Regionalbauämter in Düsseldorf, Köln und Münster zu vollziehen ist.

Die abschließende Entscheidung insbesondere für die Standorte Düsseldorf und Köln ist weitgehend von den Haushaltsbeschlüssen des Landtags und damit von der weiteren Aufgabenentwicklung der betroffenen Staatshochbauämter abhängig.

Außerdem wird zu berücksichtigen sein, ob und inwieweit die Unterbringungsfragen im Falle von Zusammenlegungen gelöst werden können.

6.3.2 Abwicklung des Klinikums Aachen

In der Einführungsrede in den Haushalt 1986 sind im einzelnen die politischen Zielsetzung und die Abwicklungskonzeption dargestellt.

Zu den einzelnen Schwerpunkten der Abwicklungskonzeption ergibt sich folgender Sachstand:

- Abrechnung des Klinikums Aachen

Von den Investitionskosten in Höhe von insgesamt 1.622 Mio DM hatte der Baubetreuer - die Gesellschaft für Städtebau und Planung (GSP), vormals Neue Heimat Städtebau (NHS) - mit Stand 15.07.1986 1.539 Mio DM abgerechnet und die entsprechenden Abrechnungsunterlagen der Staatlichen Sonderbauleitung Aachen (SBL) vorgelegt.

Von den Baunebenkosten in Höhe von insgesamt 416 Mio DM hatte die GSP - wiederum Stand 15.07.1986 - 113 Mio DM abgerechnet und die entsprechenden Abrechnungsunterlagen der SBL übermittelt.

Das MSWV hat wiederholt und nachdrücklich auf den Betreuer eingewirkt, seinen Verpflichtungen, insbesondere im Bereich der Abrechnung, nachzukommen.

Um die noch ausstehenden Abrechnungsleistungen der GSP sicherzustellen, hat das MSWV von den in der Kostenerstattungsvereinbarung vorgesehenen Kürzungsmöglichkeiten wie folgt Gebrauch gemacht:

- . Zur Gewährleistung der noch ausstehenden Abrechnungsleistungen im Bereich der Investitionskosten wurde die Kostenerstattung für das 2. Quartal 1986 angemessen gekürzt; die Kürzungsbeträge werden erst nach vollständiger Leistungserbringung ausgezahlt.

- Zur Sicherstellung der Nebenkostenabrechnung, die sich nach Angaben des Betreuers gegenüber der Abrechnungsplanung für das Klinikum Aachen vom 31.05.1983 um ein halbes Jahr bis Ende 1986 verzögern wird, wurden seit 01.03.1985 jeweils 30 % der Kostenerstattungsbeträge einbehalten. Sie werden erst nach Erbringung der Nebenkostenabrechnung freigegeben.

- Wahrung der Position des Landes

Das von der Landesregierung gebilligte 2-Stufen-Konzept

zunächst Versuch einer außergerichtlichen Regelung streitiger Unternehmenskomplexe,

zu gegebener Zeit Versuch einer außergerichtlichen Regelung des Verhältnisses Land - GSP

wurde wie folgt umgesetzt:

Am 15.07.1986 genehmigte die Landesregierung den Vergleich zwischen dem Land und der Arbeitsgemeinschaft Luft- und Klimatechnik. Damit ist es gelungen, die mit Abstand größte Einzelposition im Bereich der Investitionskosten zu klären. Zugleich hat sich das Land in diesem Vergleich seine Rechte gegenüber dem Betreuer ausdrücklich vorbehalten.

Aufgrund entsprechender Ermächtigung der Landesregierung hat das MSWV Vergleichsverhandlungen mit der Arbeitsgemeinschaft Elektro aufgenommen.

Weitere Streitige Unternehmerkomplexe sollen im 2. Halbjahr 1986 ebenfalls möglichst außergerichtlich geklärt werden.

Das Verhältnis Land - GSP 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. Die zur Sicherstellung der noch erforderlichen Betreuerleistungen, insbesondere der Abrechnung, vereinbarte Erstattung der Personal- und Sachkosten der Projektgruppe Aachen der GSP ist am 30.06.1986 ausgelaufen, so daß auch keine weitere Kosten-erstattung mehr stattfindet. Ausgenommen sind lediglich die zuvor erwähnten einbehaltenen Beträge, die erst nach entsprechender Leistungserbringung ausgezahlt werden.

Mit Wirkung vom 01.07.1986 hat das Land bestimmte restliche Betreuerleistungen im bautechnischen und rechtlichen Bereich übernommen. Seitdem hat die GSP schwerpunktmäßig noch die Aufgabe, die restlichen Abrechnungsleistungen zu erbringen und die Prüfungsmitteilungen des LRH zu bearbeiten. Zugleich werden die Honorarforderungen der GSP wegen dieser Aufgabenübertragung angemessen reduziert.

- Verbesserungsmöglichkeiten der Betriebsführung unter Berücksichtigung der bisherigen Betriebserfahrungen

Die Landesregierung hat am 08.07.1986 von der Konzeption des MSWV zur Beseitigung vor-

handener Mängel und Durchführung von Ergänzungsmaßnahmen zustimmend Kenntnis genommen.

Zu den an die Firma Gruenberg & Partner AG, Zürich, vergebenen Gutachten

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

liegen jeweils Zwischenberichte vor. Die Erarbeitung beider Gutachten läuft planmäßig, so daß beide Gutachten voraussichtlich im Frühjahr 1987 vom Minister für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr ausgewertet vorgelegt werden können.

6.3.3 Personalsituation

Die Personalsituation der Staatshochbauverwaltung hat sich gegenüber dem Vorjahr nicht wesentlich verändert.

11 080/
422 10
425 10
426 10

Der Entwurf des Haushaltsplans 1987 sieht auch bei der Staatshochbauverwaltung von weiteren linearen Stellenstreichungen ab. Es werden allerdings 6 Stellen für Arbeiter und Angestellte in Abgang gestellt, die zur personellen Verstärkung der inneren Dienste ins Ministerium verlagert werden sollen.

7. Volkswirtschaftliche Bedeutung der Ressorttätigkeit

7.1 Finanzwirtschaftliche Rahmenbedingungen

Der Landeshaushalt steigt 1987 in den Gesamtausgaben (59,9 Mrd DM) gegenüber 1986 (57,9 Mrd DM) um rd. 2 Mrd DM an. Bei gleichzeitig weiter steigender Zinslast des Landes, erheblicher Zunahme der laufenden Zuweisungen und Zuschüsse an die Gemeinden und der weiteren Verminderung der Nettoneuverschuldung von 6,9 Mrd DM (1986) auf 5,6 Mrd DM (1987) konnte das Niveau der Gesamtinvestitionen im Landeshaushalt gegenüber 1986 nicht ganz gehalten werden. Sie gehen von 8,87 Mrd DM um rd. 200 Mio DM auf 8,67 Mrd DM in 1987 zurück.

Das MSWV als das wichtigste Investitionsressort hat einen leichten Ausgabenrückgang für das Jahr 1987 zu verzeichnen (rd. 130 Mio DM). Die Investitionsausgaben im Bereich des MSWV (Einzelplan 11 und WFA) gehen von rd. 4,91 Mrd DM in 1986 auf rd. 4,71 Mrd DM in 1987 zurück. Dabei wurde versucht, möglichst diejenigen Investitionsausgaben zurückzunehmen, deren Gesamthöhe auf Konjunktur und Wachstum relativ gering zu veranschlagen sind und im Gegensatz dazu diejenigen Investitionen zu steigern, wo positive Wirkungen zu erwarten sind. So wurden etwa die Ausgaben für den besonders arbeitsintensiven Bereich der Wohnungsmodernisierung um 59 Mio DM angehoben.

Über die genannten Beträge hinaus sind für Aufgaben des MSWV Mittel im Einzelplan 14 (Kapitel 14 030 - Kommunalen Steuerverbund) veranschlagt. Für Maßnahmen der Stadterneuerung und für die Denkmalförderung stehen dort Ansätze von insgesamt 423 Mio DM. Dies sind 45 Mio DM (11,9 %) mehr als 1986.

7.2 Konjunktur- und Beschäftigungswirkungen

In der Haushaltsrede 1986 wurden die Konjunktur- und Beschäftigungswirkungen der Investitionsausgaben des MSWV im einzelnen abgeleitet und erläutert. Zum besseren Verständnis der nachfolgend für 1987 aufbereiteten Tabelle sei nochmals darauf hingewiesen, daß in die Berechnungen lediglich die Ausgabenansätze des Jahres 1987 eingegangen sind.

Wie die nachfolgende Tabelle ausweist, werden 1987 durch das MSWV über 5,1 Mrd DM an investiven Ausgaben getätigt. Das hierdurch ausgelöste Bauvolumen beträgt rd. 9,8 Mrd DM. Damit dürfte weiterhin etwa ein Anteil von 20 % der gesamten Bruttobauinvestitionen im Lande durch die Investitionsausgaben des MSWV unmittelbar oder mittelbar ausgelöst werden.

Die Ergebnisse im Überblick:

Konjunktur- und Beschäftigungswirkungen MSWV

1. Gesamtinvestitionen

	Haushalt 87 MSWV (Ausgaben) in Mio	Ausgelöstes Bauvolumen in Mio
Städtebau	634,75	2.856,4
Wohnungswesen		
Neubau	1.665,0	3.171,4
Modernisierung	268,6	967,4
Staatshochbau	757,0	757,0
Verkehr	1.788,06	2.026,3
Summe	5.113,41	9.778,5

2. Beschäftigung

	im Bauges- werbe direkt	Sonstige, insbesondere in der Vor- leistungs- produktion	im Konsum- bereich	Insgesamt
Städtebau	28.850	28.280	23.310	80.440
Wohnungswesen				
Neubau	32.030	31.400	25.880	89.310
Modernisierung	12.215	11.970	9.870	34.055
Staatshochbau	7.645	7.495	6.180	21.320
Verkehr (Faktor 2.7)	20.465	19.535	14.710	54.710
Summe	101.205	98.680	79.950	279.835