



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

A11

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

An den
Präsidenten des Landtags
Nordrhein-Westfalen
Platz des Landtags

4000 Düsseldorf

Dienstgebäude:

Breite Straße 31 Haroldstr.5

Durchwahl (0211) 837-4466

Ihre Nachricht vom

Ihr Zeichen

Meine Nachricht vom

Mein Zeichen

Z B

Datum

27. Sept. 1989/cle54

MMV 10 / 2393

Betr.: Entwurf des Haushaltsplans 1990;
hier: Einführung zum Einzelplan 11

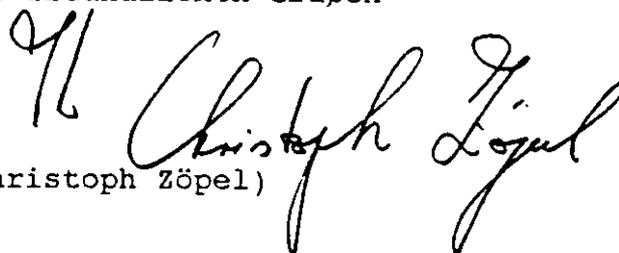
Anlg.: - 300 -

MMV 10 / 2393

Sehr geehrter Herr Präsident,

anliegend übersende ich die Einführung für die Beratung des Einzelplans 11 des Haushaltsplanentwurfs 1990 (300-fach) mit der Bitte um Weiterleitung an den Ausschuß für Städtebau und Wohnungswesen sowie den Kultur- und Verkehrsausschuß.

Mit freundlichen Grüßen


(Christoph Zöpel)

Telefon 837-04, Telex 858 4410, Telefax (0211) 837 4444.

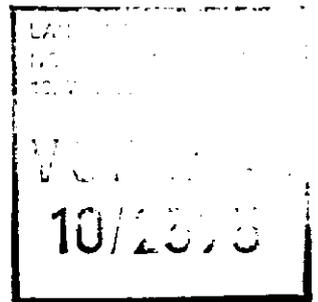
Mit öffentlichen Verkehrsmitteln ab Hauptbahnhof:

- Dienstgebäude Breite Straße 31: U 78, U 78, U 79, 705, 717 Haltestelle Steinstr./Königsallee, Straßenbahnlinien 708, 719 und Buslinie 834 Haltestelle Graf-Adolf-Platz
- Dienstgebäude Haroldstraße 5: Straßenbahnlinien 709, 719 und Buslinie 834 Haltestelle Poststr.



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

A/2



MMV 10 / 2393

**Einführung
in den Haushalt 1990
- Einzelplan 11 -**

durch den
Minister
für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr

am 4.9.1989 im Ausschuß für Städtebau und Wohnungswesen
am 14.9.1989 im Verkehrsausschuß
am 4.10.1989 im Kulturausschuß

MSNV

Inhalt

	<u>Seite</u>
0. <u>Auftrag des Ministeriums für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr</u>	1
0.1 <u>Integration der Politikbereiche</u>	1
0.2 <u>Voraussetzungen für die Infrastrukturpolitik</u>	9
0.2.1 Demografische Entwicklungen	10
0.2.2 Ökologische Rahmenbedingungen	12
0.2.3 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen	13
0.2.4 Finanzwirtschaftlicher Rahmen	14
0.2.4.1 Konsolidierungspolitik der Landesregierung	14
0.2.4.2 Eckdaten zum Entwurf des Haushalts 1990	15
0.2.4.3 Konsequenzen für den Haushalt des MSWV	16
0.3 <u>Vorbereitung auf den EG-Binnenmarkt</u>	18
0.4 <u>Außenbeziehungen</u>	22
0.5 <u>Forschung</u>	24
0.5.1 Ziele der Ressortforschung	24
0.5.2 Forschung durch das Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung und das Landesinstitut für Bauwesen und angewandte Bauschadensforschung	25
0.5.3 Forschungsschwerpunkte	27
0.5.4 Dialog von Staat und Wissenschaft	30
0.6 <u>Allgemeine Freizeitpolitik</u>	31
0.7 <u>Information und Beratung</u>	33

MMV10 / 2393

	<u>Seite</u>
1. <u>Stadtentwicklung</u>	36
1.1. <u>Stadterneuerung im Übergang von den 80er in die 90er Jahre</u>	36
1.1.1 Förderung der Stadterneuerung	40
1.1.1.1 Förderung von 1980 bis 1989	40
1.1.1.2 Stadterneuerungshaushalt 1990	42
1.1.1.3 Bewilligungsrahmen 1990	42
1.1.1.4 Stadterneuerungsprogramm 1990	44
1.1.1.5 Mittelfristiges Stadterneuerungsprogramm 1989 bis 1993	44
1.1.1.6 Stadterneuerungsgebiete	46
1.1.1.7 Förderrichtlinien	48
1.1.1.8 Beratung und Erfolgskontrolle	49
1.1.1.9 Entwicklungsmaßnahmen	50
1.2 <u>Beitrag des Planungsrechts</u>	50
1.2.1 Planungserlaß	50
1.2.2 Verbrauchermarkterlaß	51
1.2.3 Spielhallenerlaß	52
1.2.4 Altlasten-Arbeitshilfe	52
1.3 <u>Stadtökologie</u>	53
1.3.1 Stadtökologische Zwischenbilanz	53
1.3.2 Ökologisches Bauen	56
1.4 <u>Städtebauliche Wettbewerbe</u>	57
1.5 <u>Internationale Bauausstellung Emscher-Park</u>	58
1.6 <u>Stadtentwicklung und Energieversorgung</u>	59
1.7 <u>Stadtentwicklung und Verkehr</u>	61
1.7.1 Zielsetzungen für die Verkehrspolitik	61

MMV 10 / 2393 Seite

1.7.2	Verkehrsentwicklungsplanung	63
1.7.3	Verkehrsberuhigung und Tempo 30	63
1.7.4	Verkehrsberuhigung und ÖPNV	65
1.7.5	Umgestaltung des kommunalen Straßennetzes	66
1.7.5.1	Förderrahmen 1990	67
1.7.5.2	Mittelfristiges Straßenbauförderungsprogramm nach GVFG	70
1.7.5.3	Förderleistungen 1980 bis 1988	72
1.7.6	Kommunale Radverkehrsförderung	73
1.7.7	Sonderprogramm Lärmsanierung an kommunalen Hauptverkehrsstraßen	75
1.7.8	Stadtverträgliche Ordnung des ruhenden Verkehrs	76
1.7.9	Arbeitshilfen	77
1.8	<u>Stadterneuerung und Wohnumfeldverbesserung</u>	79
1.9	<u>Stadterneuerung und Sicherung von preiswertem Wohnraum</u>	81
1.9.1	Städtebauliche Zielsetzung	81
1.9.2	Arbeitersiedlungen	81
1.9.3	Gründerzeitliche Wohngebiete	82
1.9.4	Wohnsiedlungen der 20er und 30er Jahre	83
1.9.5	Umnutzung alter Bausubstanzen	83
1.9.6	Städtebauliche Ergänzungsförderung	84
1.10	<u>Erneuerung historischer Stadtkerne</u>	87
1.11	<u>Weserprogramm</u>	89
1.12	<u>Verbesserung der Angebote für soziale Kontakte und kulturelle Betätigung</u>	90
1.13	<u>Denkmalschutz und Denkmalpflege</u>	93
1.13.1	Zwischenbilanz des Denkmalschutzgesetzes	93
1.13.2	Denkmalbestand	94
1.13.3	Umweltschäden an Denkmälern	94

MMV 10 / 2395 Seite

1.13.4	Bodendenkmäler	96
1.13.5	Förderung	96
1.13.6	Flankierende Maßnahmen anderer Förderbereiche	100
1.13.7	Landeseigene Denkmäler	100
1.13.8	Industriemuseen	101
1.13.9	Weserrenaissance-Museum Schloß Brake	102
1.13.10	Preußen-Museen in Nordrhein-Westfalen	102
1.13.11	Aus- und Fortbildung im Bereich der Denkmalpflege	103
1.14	<u>Gewerbe und Industrie in der Stadtentwicklung</u>	105
1.14.1	Erschließung von Gewerbe- und Industriegebieten	105
1.14.2	Grundstücksfonds	106
1.14.3	Kleinteiliges Flächenrecycling	107
1.14.4	Förderkonzept zur betrieblichen Standortsicherung	107
1.14.5	Gewerbehöfe	108
1.15	<u>Stadterneuerungspolitik als Bestandteil der regionalisierten Strukturpolitik des Landes</u>	108
1.15.1	Zukunftsinitiative Montanregionen	109
1.15.2	Landesinvestitionsprogramm / Zukunftsinitiative für die Regionen Nordrhein-Westfalens	109
1.16	<u>Planungskosten</u>	110
2.	<u>Verkehr</u>	113
2.1	<u>Ziele, Möglichkeiten und Grenzen der nordrhein-westfälischen Verkehrspolitik</u>	113
2.1.1	Rahmenbedingungen	113
2.1.2	Ziele der Verkehrspolitik des Landes	114
2.1.3	Verkehrsinfrastrukturpläne als Instrumente der Verkehrspolitik des Landes	116

	<u>Seite</u>	
2.1.4	Gesamtverkehrsplan	117
2.1.5	Restriktionen einer umwelt- und stadtver- träglichen Verkehrspolitik	119
2.2	<u>Umweltschutz und Verkehr</u>	120
2.2.1	Umweltverträglicher Straßenbau	121
2.2.2	Immissionsschutz	124
2.2.2.1	Schutz gegen verkehrsbedingte Schadstoffe	125
2.2.2.2	Lärmschutz an Straßen	127
2.2.3	Naturschutz und Landschaftspflege	131
2.2.4	Stadtökologie und Verkehr	134
2.2.5	Verwendung von Abfallstoffen und Nebenprodukten in Verkehrswegebau	135
2.3	<u>Öffentlicher Personennahverkehr</u>	136
2.3.1	Vorrangpolitik	136
2.3.2	Konzept der Landesregierung	136
2.3.3	Ausbau der Infrastruktur in Ballungsräumen	137
2.3.4	Ausbau der Verkehrsinfrastruktur in der Fläche	145
2.3.5	Zusammenarbeit der Verkehrsunternehmen	151
2.3.6	Förderung der Verkehrsunternehmen	158
2.4	<u>Eisenbahnen, Binnenschifffahrt</u>	160
2.4.1	Neu- und Ausbaustrecken der Deutschen Bundesbahn	160
2.4.2	Schnellbahnprojekt Paris-Brüssel-Köln- Frankfurt/Amsterdam	163
2.4.3	Nichtbundeseigene Eisenbahnen	164
2.4.4	Transrapid	165
2.4.5	Binnenschifffahrt	166

MMV 10 / 2393

	<u>Seite</u>
3. <u>Straßenverkehr</u>	171
3.1 <u>Bundesfern- und Landesstraßenbau</u>	171
3.1.1 Bundesfernstraßenbau	171
3.1.1.1 Bedarfsvorstellungen und mittelfristige Investitionsplanung	171
3.1.1.2 Bilanz der Bauleistungen	173
3.1.1.3 Derzeitige Schwerpunkte	174
3.1.1.4 Umstrittene Straßenbaumaßnahmen	176
3.1.2 Landesstraßenbau	180
3.2 <u>Straßenverkehrssicherheit</u>	185
3.2.1 Unfallentwicklung	185
3.2.2 Verkehrssicherheitsprogramm NRW	186
3.2.3 Aufklärungsmaßnahmen	187
3.2.4 Örtliche Verkehrssicherheitsaktionen	188
3.2.5 Radverkehr	189
3.2.6 Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Autobahnen	189
3.2.7 Gefahrguttransporte	191
4. <u>Entwicklung des Wohnungswesens</u>	193
4.1 <u>Entwicklung des Wohnungsmarktes und des Wohnungsbedarfs</u>	193
4.2 <u>Finanzielle Aspekte der Wohnungsbauförderung</u>	196
4.2.1 Bundesmittel	197
4.2.2 Landeshaushalt	199
4.2.3 Landeswohnungsbauvermögen	200
4.3 <u>Wohnungsbauförderung</u>	201
4.3.1 Gesamtergebnis	202
4.3.1.1 Förderungsergebnisse nach der Art der Wohnung	202
4.3.1.2 Förderung mit öffentlichen Mitteln (1. Förderweg)	205

	<u>Seite</u>
4.3.1.3	Förderung mit nicht-öffentlichen Mitteln (2. Förderweg) 206
4.3.2	Mietwohnungen 207
4.3.2.1	Förderungsergebnis 207
4.3.2.2	Wohnraumversorgung älterer Menschen 208
4.3.2.3	Wohnungsbau für kinderreiche Familien 208
4.3.2.4	Wohnungsbau für Flüchtlinge und Aussiedler 209
4.3.2.5	Förderung von Wohnheimen 212
4.3.2.6	Förderung von Studentenwohnraum 214
4.3.2.7	Bergarbeiterwohnungsbau 215
4.3.2.8	Wohnungsbau für Landesbedienstete 217
4.3.3	Eigentumsmaßnahmen 218
4.3.4	Wohnungsbauförderungsprogramme 1989 und 1990 221
4.4	<u>Bestandserhaltung</u> 223
4.4.1	Gesellschaft zur Sicherung von Bergmannswohnungen (GSB) 224
4.4.2	Ankauf preiswerter Wohnungsbestände 224
4.4.3	Erhalt der Bindungen im Wohnungsbestand der "Neuen Heimat" 225
4.4.4	Fehlbelegungsabgabe 227
4.4.5	Modernisierung 232
4.4.5.1	Ausgangslage 232
4.4.5.2	Ziele 232
4.4.5.3	Modernisierungsförderung 1980 bis 1988 233
4.4.5.4	Modernisierungsförderung 1989/1990 239
4.4.6	Wohneigentumssicherungshilfe 240

	<u>Seite</u>
4.5	<u>Sicherung tragbarer Wohnkostenbelastung</u> 242
4.5.1	Wohngeld 242
4.5.2	Soziales Mietrecht 244
4.5.3	Beeinflussung der Wohnkostenbelastung 246
4.5.3.1	Höchstdurchschnittsmiete der Neubauförderung 246
4.5.3.2	Streckungsförderung 247
4.5.3.3	Härteausgleich 248
4.5.3.4	Verzicht auf Zinsen für Aufwendungsdarlehen 250
4.5.3.5	Verordnung über die Fortdauer der Mietpreisbindung 251
4.6	<u>Sonstige Maßnahmen</u> 251
4.6.1	Gesetz zur Erhaltung und Pflege von Wohnraum für das Land Nordrhein-Westfalen - Wohnungsgesetz - 251
4.6.2	Mietermitbestimmung 253
4.6.3	Zweckentfremdungsverordnung 254
4.6.4	Verordnung über Gebiete mit erhöhtem Wohnungsbedarf 255
4.6.5	Mietverbilligung in Köln-Chorweiler und Dorsten-Wulfen 255
4.6.6	Beseitigung baulicher Hindernisse für Behinderte und alte Menschen 258
4.6.7	Kostengünstiges und flächensparendes Bauen 258
4.6.8	Ökologisch orientierter und familiengerechter Städtebau 260
4.7	<u>Perspektiven</u> 263
5.	<u>Bauaufsicht, Bautechnik</u> 267
5.1	<u>Schwerpunkte der Tätigkeit seit Beginn der 80er Jahre</u> 267
5.1.1	Kostensparendes Bauen 267
5.1.2	Neue Landesbauordnung 268

	Seite	
5.1.3	Bauvorlageberechtigung	271
5.1.4	Sonderbauverordnungen	272
5.1.5	Verordnung über bautechnische Prüfungen (1984)	273
5.1.6	Energieeinsparung	273
5.1.7	Sicherheit in Fußballstadien	274
5.1.8	Architektengesetz	274
5.2	<u>Änderung und Erlaß von neuen Rechts- und Verwaltungsvorschriften in den nächsten Jahren</u>	275
5.2.1	Sonderbauverordnungen und Richtlinien	275
5.2.2	Feuerungsverordnung	276
5.2.3	Bauliche Anforderungen an Lager mit wassergefährdenden Stoffen	276
5.2.4	Novellierung der Verordnung über bautechnische Prüfungen (BauPrüfVO)	276
5.2.4.1	Auflösung der Kommunalen Prüfümter für Baustatik	277
5.2.4.2	Prüfingenieure	279
5.2.4.3	Prüfzeichen und Überwachungspflicht	279
5.2.5	Gemeinsame Kammer für Architekten und Ingenieure	279
5.3	<u>Bautechnik</u>	282
5.3.1	Allgemeines	282
5.3.2	Die bautechnische Forschung	284
5.4	<u>Harmonisierung des Bauwesens in der EG</u>	285
5.4.1	EG-Konzept	285
5.4.2	EG-Richtlinie über Bauprodukte (Bauproduktenrichtlinie)	285
5.4.3	Konsequenzen aus der Verabschiedung der Bauproduktenrichtlinie für die technische Regelsetzung	286
5.5	<u>Hinweise auf aktuelle bautechnische Aufgaben</u>	288
5.5.1	Energiegewinnung durch Windkraftanlagen	288
5.5.2	Schutz und Instandsetzung von Betonbauten	288
5.5.3	Verwendung von Asbest	289
5.5.4	Schallschutz	290
5.6	<u>Weiterbildung von Angehörigen der Bauaufsichtsbehörden des Landes</u>	291

		<u>Seite</u>
6.	<u>Staatshochbau</u>	292
6.1	<u>Staatshochbau seit Beginn der 80er Jahre</u>	292
6.2	<u>Bestandspflege</u>	293
6.3	<u>Staatliche Denkmäler</u>	294
6.4	<u>Neubauten</u>	296
6.5	<u>Kunst im Staatlichen Hochbau</u>	298
6.6	<u>"Architektur in der Demokratie"</u>	298
6.7	<u>Ökologisches Bauen und Umweltschutz</u>	300
6.7.1	Runderlasse zum Umweltschutz	300
6.7.2	Energiesparprogramm und Emissionsminderung	302
6.8	<u>Einsatz heimischer Kohle in Staatsbauten</u>	304
6.9	<u>Öffnung des öffentlichen Auftragswegens in der Europäischen Gemeinschaft bis 1992</u>	305
6.10	<u>Strukturwandel des Bauhaushaltes</u>	306
6.11	<u>Organisation und Verwaltung</u>	309
6.11.1	Organisation	309
6.11.2	Personal	312
6.11.3	Organisation als Daueraufgabe	313

0. Antrag des Ministeriums für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr

0.1 Integration der Politikbereiche

In seiner Regierungserklärung vom 10. Juni 1985 zu Beginn der Legislaturperiode hat der Ministerpräsident wesentliche Ziele und Aufgaben der Landespolitik dargestellt, die das Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr zu erfüllen suchte.

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

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

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

Das Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr gestaltet wesentliche Bereiche der öffentlichen und privaten Infrastruktur mit und beeinflusst damit die Bedingungen von Wohnen, Arbeit und Freizeit sowie Umwelt und Technik in Richtung auf soziale Verantwortung und ökologische Verträglichkeit.

MMV 10 / 2393

Dies wird durch die Zusammenfassung der Politikbereiche Stadtentwicklung, Wohnen, Straßenverkehr, öffentlicher Personennahverkehr, Baurecht und Bautechnik sowie Staatshochbau im MSWV erleichtert. Programme und Maßnahmen können aufeinander abgestimmt werden, um die Entwicklung des Landes aus einem integrierten Ansatz heraus zu beeinflussen. Dies hatte sich bereits in der vergangenen Legislaturperiode bei der Arbeit des Ministeriums für Landes und Stadtentwicklung bewährt.

Als Beispiele, die die Ziele und Vorgehensweise des MLS/MSWV in den vergangenen beiden Legislaturperioden verdeutlichen, lassen sich hervorheben:

- Neuorientierung der Stadtentwicklungspolitik

Zu Beginn der Legislaturperiode 1980 wurden 4 Ziele formuliert, die auch heute noch die Akzeptanz der Bodenentwicklungspolitik in Nordrhein-Westfalen bestimmen:

- Mehr Grün in die Stadt
- Mehr Raum für Kinder
- Mehr Platz für Fußgänger
- Lieber kleiner als zu groß.

1980 gab es in Nordrhein-Westfalen rd. 350 förmlich festgelegte Sanierungsmaßnahmen, für weitere 40 förmliche Sanierungen waren Satzungen genehmigt, ohne daß bis dahin mit einer Förderung begonnen wurde. Allein für die Finanzierung der laufenden Sanierungsmaßnahmen wären noch weitere 1,7 Milliarden DM notwendig gewesen. Jede einzelne Maßnahme in den Gemeinden wurde daraufhin mit dem Ziel überprüft, die Arbeiten zügig zu beenden und die Finanzierbarkeit sicherzustellen. Dies war in der Regel nur mit behutsamen, kleinteiligen Maßnahmen möglich.

Die Neuorientierung der Stadtentwicklungspolitik mit dem Schwerpunkt erhaltende Stadterneuerung hat breite Zustimmung gefunden. Es zeigt sich, daß

die Fortentwicklung der gebauten Stadt durch Schaffung guter Wohnbedingungen, eines intakten Wohnumfeldes, ausreichender Kultur- und Freizeitangebote und durch Standortsicherung, Flächenrecycling und gewerbliche Standorterschließung sozial, ökologisch und ökonomisch die bessere Alternative ist.

- Internationale Bauausstellung Emscher-Park

Der Strukturwandel führt dazu, daß in den alten Industriestädten in relativ kurzer Zeit große Flächen ihre industriellen Funktionen verlieren. Es ist deshalb notwendig, den Um- und Rückbau alter Industrieanlagen, den Neuaufbau von Landschaft und die Aufbereitung von Flächen für neue Nutzungen zu organisieren. Mit der Internationalen Bauausstellung Emscher-Park will die Landesregierung den vom Strukturwandel am stärksten betroffenen Teil des Ruhrgebiets - die Emscherzone - umfassend ökologisch und ökonomisch erneuern. In die Konzeption sollen soziale, wirtschaftliche und technologische Innovationen einbezogen werden. Internationale Wettbewerbe sollen die besten Ideen aus Industrie- und Entwicklungsländern und den verschiedenen Disziplinen des Bauens zusammentragen.

Die Landesregierung verbindet mit der Internationalen Bauausstellung Emscher-Park die Absicht, Wissenschaftler und Kulturschaffende für das Ruhrgebiet und die Erneuerung alter Industrielandschaften insgesamt zu engagieren. Die Internationale Bauausstellung ist ein Angebot der Landesregierung für eine Zusammenarbeit des Staates, der Gemeinden, der Unternehmen und Gewerkschaften mit neuen Ideen auf der Grundlage einer gemeinsam erarbeiteten Konzeption.

- Sicherung preiswerten Wohnungsbestandes

Die Erhaltung preiswerten Wohnraums für einkommensschwächere Schichten gehört zu den vorrangigen Zielen der Wohnungspolitik in Nordrhein-Westfalen.

Aus diesem Grund hat die Landesregierung auf die Mitteilung der Neuen Heimat (NH) Nordrhein-Westfalen und deren Konzernmutter reagiert, daß sich die Neue Heimat Nordrhein-Westfalen nicht aus eigener Kraft stabilisieren würde - es sei denn, durch den Verkauf des größten Teils der öffentlich geförderten Wohnungen. Die Neue-Heimat-Gruppe (NH NRW, NWDS und NH HH) war in Nordrhein-Westfalen noch im Besitz von ca. 38.000 Wohnungen, von denen ein Großteil mit öffentlichen Mitteln gefördert war und der Sozialbindung unterlag.

Vorausgegangen war in den Jahren zuvor die Förderung des Kaufs verschiedener Siedlungen mit dem Ziel, Sozialbindungen der Wohnungen zu erhalten sowie im Februar 1986 der Kauf von 2.385 Wohnungen im Großraum Düsseldorf von der Neuen Heimat zum Kaufpreis von 142,5 Mio. DM durch die Landesentwicklungsgesellschaft Nordrhein-Westfalen (LEG). Dieser Preis war zuvor von der NH mit privaten Investoren vereinbart, jedoch nicht erbracht worden. Zusätzlich verpflichtete sich die Eigentümerin der Neuen Heimat, die Beteiligungsgesellschaft für Gemeinwirtschaft (BGAG), zur Zahlung eines Bewirtschaftungszuschusses von 1,25 Mio. DM jährlich auf die Dauer von zehn Jahren, um den Erhalt der Sozialbindungen zu gewährleisten.

Die Landesregierung hat seit Anfang 1986 immer wieder deutlich gemacht, daß sie bereit ist, sich unter bestimmten Voraussetzungen an einer "friedlichen Lösung" der Probleme bei der NH NRW zu beteiligen.

Zu den Voraussetzungen gehörte

- die Beteiligung der Eigentümer der Neuen Heimat
- die Beteiligung der Gläubigerbanken und
- die Beteiligung der gemeinnützigen Wohnungswirtschaft.

Zur Schaffung einer verlässlichen Datenbasis und zur Überprüfung aller wirtschaftlichen Bedingungen für eine Übernahme hat die Landesregierung bereits im Mai 1986 ein Wirtschaftsprüfungsunternehmen eingeschaltet.

Die Verträge wurden Ende 1987 unterzeichnet. Die Forderungen des Landes wurden ausnahmslos erfüllt.

Ohne eine friedliche Regelung bei der NH NRW wären die Folgen nicht mehr abschätzbar und beherrschbar gewesen. Im Falle von Konkurs und Zwangsversteigerung wäre mit

- Forderungsausfällen bei der WFA und den 40 Gläubigerbanken in dreistelliger Millionenhöhe
- Verfall der Preise auf dem Immobilienmarkt bis hin zu den Veräußerungschancen privater Eigentumswohnungen und Rückwirkungen auf die Neubautätigkeit zu rechnen gewesen.

Durch die Übernahme der "Neuen Heimat" durch die LEG wurde erreicht, daß die Sozialbindungen bei rd. 38.000 Sozialmietwohnungen erhalten blieben, Mieterhöhungen nach zu erwartender Ablösung der öffentlichen Mittel ausbleiben und Unsicherheit und Sorge um die Wohnung bei rd. 100.000 Menschen beseitigt wurden.

- Reorganisation des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr

Der öffentliche Personennahverkehr kann nur dann eine Alternative im Stadtverkehr gegenüber dem privaten Auto sein, wenn er leistungsfähig, attraktiv und wettbewerbsfähig ist.

In den vergangenen Jahren wurde deutlich, daß die Kommunen immer weniger in der Lage sind, die steigenden Defizite im öffentlichen Personennahverkehr zu decken. Die vom MSWV eingeleitete Reform der Verkehrsverträge beim Verkehrsverbund Rhein-Ruhr haben das Ziel, die Verkehrsunternehmen zum eigenwirtschaftlichen Verhalten zu bewegen. Gleichzeitig ist sichergestellt, daß

nun die Kommunen als Eigentümer der Verkehrsunternehmen weitergehende Entscheidungsmöglichkeiten erhalten.

Die Kommission "Steuerung und Finanzierung des öffentlichen Personenahverkehrs in Nordrhein-Westfalen", in der die kommunalen Gebietskörperschaften, die Verkehrsunternehmen und die Gewerkschaften vertreten sind, hat diese Konzeption erarbeitet. Sie wird sich, nachdem die Arbeiten an der Reform des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr weitgehend abgeschlossen sind, nun der Erarbeitung einer Konzeption für die Organisation des Verkehrs in der Fläche zuwenden.

- Stadtverträglicher Umbau von Autobahnen

Es zeigt sich deutlich, daß eine wichtige Aufgabe im Straßenbau der stadtverträgliche Umbau vorhandener, hochbelasteter Straßen ist. Ziel ist eine verkehrliche und ökologische Optimierung, da zum einen eine Lösung der verkehrlichen Probleme durch Kapazitätserweiterung oder Neubau häufig nicht möglich oder akzeptabel ist, zum anderen die bestehenden Belastungen der Bevölkerung in der Nähe der Trassen dringend Abhilfe erfordern. Beispiele hierfür sind der Umbau der A 430 im Bereich Bochum-Grumme, die A 46 im Raum Wuppertal und die A 57 in Köln-Ehrenfeld. Die A 430 ist die Hauptverbindung des Ruhrgebietes in Ost-West Richtung. Sie durchquert Bochum nördlich des Innenstadtverkehrs. In Bochum-Grumme verläuft die A 430 im wesentlichen Bereich in Tieflage. Die Bebauung reicht bis zu 5 m an die Autobahn heran. Mit der Lärmschutzabdeckung, die im Sommer 1988 fertiggestellt wurde, wurde erstmalig in Nordrhein-Westfalen ein Autobahnteilstück in einem Wohngebiet nachträglich eingetunnelt. Der Tunnel mit einer Länge von 300 m soll die negativen umwelt- und städtebaulichen Auswirkungen dieses hochbelasteten Autobahnabschnittes mindern. Durch diese Maßnahme erhalten die an der Autobahn lebenden Menschen wieder eine zumutbare Wohn- und Lebensqualität. Gleichzeitig erhält der Stadtteil neue Entwicklungschancen.

Die A 46 in Wuppertal, die Anfang der 60er Jahre als Bundesstraße geplant, später jedoch in das Autobahnnetz einbezogen wurde, gehört heute mit fast 80.000 Fahrzeugen pro Tag zu den am stärksten belasteten Streckenabschnitten in Nordrhein-Westfalen. Der hohe Schwerverkehrsanteil der nachts z.T. mehr als 20% beträgt sowie die exponierte Lage dieser Autobahn im Wuppertaler Stadtgebiet wirken sich besonders störend aus.

Mitte 1989 haben sich der Bund, das Land Nordrhein-Westfalen und die Stadt Wuppertal auf ein umfassendes Maßnahmenkonzept verständigt, mit dem die Lärmbelastung entlang dieses rd. 20 km langen Autobahnabschnittes auf ein erträgliches Maß reduziert werden soll. Mit diesem Maßnahmenkonzept sollen die Lärmschutzforderungen an der A 46 auf der Grundlage der gültigen Lärmschutzrichtlinien erfüllt und darüber hinaus durch Abdeckungen der Autobahn in fünf wichtigen Teilbereichen städtebauliche Einschnitte wieder aufgehoben werden. Alle Maßnahmen sollen bis zum Jahre 2000 verwirklicht werden.

Mit der stadtverträglichen Umgestaltung der südlichen Verlängerung der A 57 in Köln-Ehrenfeld durch die geplante Abdeckung wurde begonnen.

Der Ressortauftrag hat durch aktuelle Entwicklungen an Bedeutung gewonnen:

- Immer drängender stellt sich wieder das Problem, ausreichend preiswerte Wohnungen in einem menschengerechten Wohnumfeld für Einkommensschwächere zu schaffen und zu erhalten.
- Der zunehmende Autoverkehr übersteigt die Belastbarkeit der Straßen und beeinträchtigt immer mehr die Attraktivität der Innenstädte.
- Die deshalb erforderlichen Restriktionen für den PKW-Verkehr müssen einhergehen mit Maßnahmen, die stadtverträgliche und umweltfreundliche Verkehrsarten attraktiv machen: ÖPNV, Radfahren und zu Fuß gehen.

Es zeigt sich vor allem, daß in der Städtelandschaft Nordrhein-Westfalens eine enge Verzahnung von Stadtentwicklungs- und Verkehrspolitik erforderlich ist.

Um Einzelmaßnahmen in ein Gesamtkonzept einzubinden, aber auch um Verlässlichkeit und Transparenz für alle Beteiligten zu schaffen, hat der MLS/MSWV schon sehr früh mittelfristige Programme für die wesentlichen Förderbereiche wie für die Forschung entwickelt. So wurden mittelfristige Stadterneuerungsprogramme, die Straßenausbauprogramme, die ÖPNV- und Straßenbedarfspläne vorgestellt.

Um die Handlungserfordernisse aber auch Handlungsspielräume für die Zukunft abschätzen zu können, wurden die beiden Wohnungswirtschaftlichen Berichte von 1982 und 1988, der Bericht der Kommission "Neuorientierung der Wohnungspolitik" und der Gesamtverkehrsplan, der 1989 vorgelegt wird, erarbeitet.

Die Infrastrukturpolitik des MLS/MSWV ist wesentlicher Bestandteil der ökologischen und ökonomischen Erneuerung des Landes.

Investitionen in die Modernisierung und den Neubau von Wohnungen, die Verbesserung des Wohnumfeldes, die Erhaltung der Denkmäler, die Schaffung kultureller Einrichtungen, die Neuanlage und Erhaltung von Grünflächen und die Bereitstellung attraktiver Gewerbegebiete führen zur Verbesserung der Lebensqualität für die Menschen und steigern auch die Attraktivität der wirtschaftlichen Standortbedingungen. Dies ist ein wesentlicher Teil der Politik des sozialen und ökologischen Umbaus der Industriegesellschaft.

Das Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr steht in der Kontinuität der Politik des Ministeriums für Landes- und Stadtentwicklung in der neunten Legislaturperiode. Sie wurde in dieser Legislaturperiode verknüpft mit der Verkehrspolitik, die vorher im Ministerium für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr ressortierte. Damit konnten alle für die Stadtentwicklung wesentlichen Politikbereiche auf das Ziel einer humanen Lebens- und Arbeitswelt orientiert werden.

0.2 Voraussetzungen für die Infrastrukturpolitik

Nordrhein-Westfalen verfügt - auch im Vergleich mit den anderen Bundesländern - über eine sehr breite und leistungsfähige Infrastruktur. Die baulichen Vorleistungen der öffentlichen Hand, die Voraussetzung für das Wirtschaften und für die Versorgung der Bevölkerung sind, haben einen hohen Stand erreicht.

Infrastruktur ist nicht statisch. Handlungsbedarf wird vor allem durch folgende Faktoren bestimmt:

- Erhaltungsbedarf bestehender Infrastruktureinrichtungen (je größer der Infrastrukturbestand ist, desto höher ist der finanzielle Aufwand, der für Renovierung bzw. Modernisierung aufgewendet werden muß),
- Notwendigkeit einer Berücksichtigung des Zusammenhangs zwischen bebauter und natürlicher Umwelt (die qualitative Verbesserung der vorhandenen Infrastrukturausstattung erfordert große Anstrengungen, um die bestehende Infrastruktur sozial und ökologisch verträglicher zu gestalten),
- Berücksichtigung der Auswirkungen der Bevölkerungsentwicklung und der Verschiebung der Altersstrukturen auf die Nachfrage nach Infrastrukturleistungen,
- Einflüsse der technischen und wirtschaftsstrukturellen Entwicklung (die Nutzung neuer Techniken und Verschiebungen in der Branchenstruktur der Wirtschaft bewirken neue Anforderungen an Infrastruktur und Standortqualitäten) und
- gesellschaftliche Entwicklungen im Bereich der Zeitverwendung (Verschiebungen zwischen Arbeits- und Freizeit sowie deren Neubewertung erzeugen neue und geänderte Infrastrukturbedarfe).

MMV 10 / 2396

Infrastruktur an sich ändernde gesellschaftliche Entwicklungen anzupassen heißt nicht mechanistische Reaktion auf geänderte Daten, sondern die Suche nach innovativen Antworten, die den sich wandelnden Problemen und den sich ändernden Lebenszielen der Menschen Rechnung tragen.

Aus diesem Grund soll zunächst ein kurzer Überblick über die demografische, ökologische, wirtschaftliche und finanzwirtschaftliche Ausgangssituation gegeben werden. Sie stellt die Rahmenbedingung für die in den einzelnen Sachkapiteln dargestellten Ansatzpunkte und Vorhaben der Politik des MSWV in den Bereichen Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr dar, die vorrangig Infrastrukturpolitik ist.

0.2.1 Demografische Entwicklungen

Die Zahl der Einwohner hat sich in Nordrhein-Westfalen in den letzten 30 Jahren nur wenig verändert. 1958 lebten 15,4 Millionen Personen im Land, 1987 waren es 16,7 Millionen. Das bisherige Einwohnermaximum wurde im Jahr 1974 mit 17,23 Millionen erreicht

Die demografische Entwicklung der kommenden Jahre wird nach der jüngsten Prognose des LDS 1988 bis 2005/2020 durch folgende Trends gekennzeichnet sein:

- Die gesamte Bevölkerung von Nordrhein-Westfalen wird von derzeit 16,7 Millionen Einwohnern (Basis: 01.01.1988) bis zum Jahr 2000 um knapp 1 Million auf 17,7 Millionen ansteigen und bis zum Jahr 2020 auf 16,2 Millionen zurückgehen.

Maßgeblich für die Zunahme der Bevölkerung bis 2000 (+ 5,6 %) sind Wanderungsgewinne. Bedingt durch die Annahmen über die Zuzüge von Aus- und Übersiedlern zum einen und die Zuwanderung von Ausländern zum anderen wird ein Gesamtwanderungsgewinn bis 2020 von 1,1 Millionen Personen erwartet.

- Die sich bereits abzeichnenden Verschiebungen in der Altersstruktur werden sich weiter fortsetzen. Die Zahl der Kinder und Jugendlichen wird nach den Vorausschätzungen bis zum Jahr 2020 von 3,3 Millionen (1988) um knapp 20 % auf 2,7 Millionen zurückgehen. Dagegen ist für die Einwohner im Ruhestandsalter (60 Jahre und mehr) künftig mit einem deutlichen Zuwachs gegenüber 1988 zu rechnen (2000: + 22,4 %; 2020: + 32,5 %).
- Für die Bevölkerung im Erwerbsalter (19 bis 59 Jahre) wird zunächst ein leichter Anstieg (ca. + 300 000 bis 1992) geschätzt; im weiteren Verlauf des Prognosezeitraums wird die Zahl der Bevölkerung im Erwerbsalter dann aber deutlich zurückgehen: im Jahr 2010 werden gegenüber 1988 rd. 5 %, im Jahr 2020 rd. 11 % Einwohner dieser Altersgruppe weniger zu verzeichnen sein.
- Schätzungen zur Entwicklung der Zahl der Haushalte und der Erwerbsneigung liegen auf Basis der neuen Prognose noch nicht vor.
- Die Ergebnisse der vorliegenden Prognose weisen - verglichen mit denen der "Bevölkerungsprognose 1986 bis 2000/2015" einen deutlich höheren Entwicklungspfad auf. Für das Jahr 2000 wird auf Landesebene anstelle von 16,2 Mio. nunmehr von 17,7 Mio. Einwohnern (Differenz + 9,1 %) ausgegangen. Der höhere Ansatz betrifft sowohl den deutschen wie den ausländischen Bevölkerungsteil. Der Prognosewert für die deutschen Einwohner im Jahr 2000 liegt in der neuen Prognose mit 15,7 Mio. gegenüber der 86er-Prognose (14,6 Mio.) - bedingt durch den starken angenommenen Zustrom von Aus- und Übersiedlern - um 1,2 Mio. (+ 7,9 %) höher. Für den ausländischen Bevölkerungsteil ergibt die Modellrechnung für das Jahr 2000 mit 2,0 Mio. eine um 0,3 Mio. höhere Bestandszahl als bei der 86er-Berechnung.

MMV 10 / 2393

0.2.2 Ökologische Rahmenbedingungen

Die seit über 150 Jahren andauernde Industrialisierung und das rasche Wachstum in der Nachkriegszeit haben in Nordrhein-Westfalen Wohlstand und Belastungen zugleich gebracht.

Nordrhein-Westfalen ist eines der dichtest besiedelten Industrieländer Europas. Hier leben auf 34.000 km² rund 17 Millionen Menschen - das sind durchschnittlich rd. 500 pro Quadratkilometer -, die sich Wohnraum, Arbeitsstätten, Verkehrswege, soziale und kulturelle Einrichtungen geschaffen haben. Im Vergleich zu anderen Bundesländern ist Freiraum in Nordrhein-Westfalen daher besonders knapp. Hier stehen jedem Einwohner nur rund 1.700 Quadratmeter Freiraum zur Verfügung, in Niedersachsen oder in Bayern sind dies etwa 6.000 Quadratmeter.

Eine Untersuchung der Bundesforschungsanstalt für Naturschutz und Landschaftsökologie belegt, daß Zerschneidung der Landschaft und Verinselung der Natur trotz vielfältiger Gegenmaßnahmen weiter zunehmen. 1977 verfügte Nordrhein-Westfalen über 27 Flächen mit mehr als 100 km², die nicht durch Verkehrsbänder zerschnitten waren. Mit nur 10,64 v.H. der Landesfläche war dies der geringste Anteil derartiger Gebiete von allen Flächenstaaten.

Trotz nordrhein-westfälischem Landschaftsgesetz und Bundesnaturschutzgesetz, trotz starker Reduzierung der Straßenplanungen in den Bedarfs- und Ausbauplänen von Land und Bund ist die Anzahl dieser Flächen bis 1987 auf 19 gesunken, ihr Anteil an der Landesfläche beträgt nur noch ca. 7 v.H.

Staatliche Infrastrukturpolitik steht bei dieser Ausgangssituation vor der fort-dauernden Aufgabe, die Belastungen für Naturhaushalt und Landschaftsbild, die sich aus den notwendigen Maßnahmen ergeben, so gering wie möglich zu halten.

0.2.3 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

- a) Die Wirtschaft des Landes Nordrhein-Westfalen befindet sich in einer seit 1983 kontinuierlich anhaltenden Aufschwungsphase, entsprechend den globalen Tendenzen der Wirtschaft in den marktwirtschaftlichen Industrieländern.

Das Bruttoinlandsprodukt (BIP) des Landes zeigt im Jahr 1988 die größte wirtschaftliche Expansion dieser Aufschwungsphase: Nach einer ersten Schätzung ist das BIP in NRW 1988 gegenüber dem Vorjahr real (d.h. unter Ausschaltung der Preisentwicklung) um 3,3 % gewachsen. Eine noch höhere Wachstumsrate war zuletzt 1979 zu verzeichnen gewesen (damals: plus 4,3 %). Nominal stieg das Bruttoinlandsprodukt 1988 um 5,0 % und erreichte damit einen Wert von 550,4 Mrd. DM.

Damit entwickelte sich die Wirtschaft 1988 in NRW in etwa demselben Tempo wie im Bundesgebiet (Veränderung des BIP nominal: + 5,1 %; real: + 3,5 %). Alles deutet darauf hin, daß NRW trotz der hohen Ausgangsposition bei der Pro-Kopf-Leistung wieder zum Bundesdurchschnitt aufgeschlossen hat.

- b) Das Wirtschaftswachstum ist weniger durch den vermehrten Einsatz von Erwerbstätigen als vielmehr durch eine Steigerung der Arbeitsproduktivität gekennzeichnet: Während sich in NRW die Zahl der Erwerbstätigen um 0,3 % erhöhte, nahm das reale BIP je Erwerbstätigen als Maßstab der Arbeitsproduktivität um 3,0 % zu. Von jedem Erwerbstätigen wurde in Nordrhein-Westfalen (im Bundesgebiet) ein nominales BIP von rd. 83.000 DM (81.000 DM) erwirtschaftet. Der Pro-Kopf-Betrag lag somit in Nordrhein-Westfalen um gut 2 % über dem Wert für das Bundesgebiet.

- c) Die Entwicklung des BIP ist insofern von Bedeutung für die haushaltswirtschaftlichen Möglichkeiten, weil das Gesamtsteueraufkommen in enger Beziehung zum nominalen Bruttosozialprodukt steht und damit für die Finanzierungsquelle von mehr als drei Vierteln der Gesamtausgaben des Landes relevant wird. Bei der Betrachtung von Wachstumsraten sollte man aber folgendes nicht verkennen:
- Eine einprozentige Zunahme des realen BIP Nordrhein-Westfalens entspricht im Jahr 1988 einem absoluten Betrag von rd. 4,4 Mrd. DM (1970: 3,2 Mrd. DM).
 - Zunehmend setzt sich die Kenntnis durch, daß das Bruttosozialprodukt als wirtschaftspolitische Leitgröße unzureichend ist. Nach Schätzungen des Wissenschaftszentrums Berlin vom vergangenen Jahr betrug der Anteil der Folgekosten und der kompensatorischen Leistungen der Industriegesellschaft aufgrund der ökologischen und sozialen Schäden des Wirtschaftens im Jahr 1985 bereits 10 % des Bruttosozialprodukts, d.h. rd. 200 Mrd. DM.
 - Die Lage auf dem Arbeitsmarkt zeigt zwar in jüngster Zeit einige leicht positive Entwicklungen, nach wie vor beunruhigt jedoch das trotz kräftiger Produktionsentwicklung hohe Niveau der Arbeitslosigkeit.

0.2.4 Finanzwirtschaftlicher Rahmen

0.2.4.1 Konsolidierungspolitik der Landesregierung

Durch die strikte Konsolidierungspolitik der Landesregierung konnte die Neuverschuldung des Landes seit 1981 schrittweise gesenkt werden. Die Nettokreditaufnahme wurde zwischen 1981 und 1988 kontinuierlich von 10,1 auf 5,1 Mrd. DM zurückgeführt und damit halbiert. 1988 stiegen die Gesamtausgaben des Landes nur noch um 1,1 % gegenüber dem Vorjahr (zum Vergleich: Bund

+ 2,3 %). Der durchschnittliche jährliche Anstieg der Landesausgaben konnte in den Jahren 1981 - 1988 auf 1,9 % begrenzt werden. Damit gehört Nordrhein-Westfalen zusammen mit Niedersachsen (+ 2,9 %) zu den beiden Flächenländern, die in diesem Zeitraum die Empfehlungen des Finanzplanungsrates, die Ausgaben nicht mehr als 3 % zu erhöhen, eingehalten bzw. - im Falle Nordrhein-Westfalen - diese Marke sogar deutlich unterschritten haben.

Durch die Strukturhilfemittel des Bundes in Höhe von 756 Mio. DM und das Wohnungsbauprogramm für Aussiedler (insgesamt 140 Mio. DM) weist der Landeshaushalt 1989 ebenso wie der Bundeshaushalt und die betroffenen übrigen Länderhaushalte eine Steigerungsrate auf, die über die 3%-Marke hinausgeht (Soll '89 gegenüber Ist '88: + 5,0 %). Die Nettokreditaufnahme wurde im Haushaltsgesetz 1989 auf 5,35 Mrd. DM begrenzt. Trotz der enormen Anstrengungen auf der Ausgabenseite ist die Konsolidierung noch nicht abgeschlossen. Die Kreditmarktverschuldung stieg bis zum 31.12.1988 auf 90,63 Mrd. DM, das sind rd. 5.400 DM je Einwohner und mehr als der Durchschnitt der übrigen Flächenländer. Insgesamt mußten für diese Schulden im Jahr 1988 Zinsausgaben in Höhe von 6,4 Mrd. DM geleistet werden.

0.2.4.2 Eckdaten zum Entwurf des Haushalts 1990

Das kommende Haushaltsjahr wird von der 3. Stufe des Steuerreformgesetzes des Bundes beeinflußt. Die Steuerensenkungen 1990 und die steuerpolitischen Beschlüsse der Bundesregierung zur Förderung des Mietwohnungsbaus und von Arbeitsplätzen in Privathaushalten führen zu erheblichen Einnahmeausfällen (rd. 3 Mrd. DM) und zwingen zu höheren Kreditaufnahmen und in deren Folge zu zusätzlichen Zinsbelastungen. Die Konsolidierung des Landeshaushalts, die zu Beginn der 90er Jahre abgeschlossen sein sollte, wird unterbrochen und um Jahre verzögert.

Vor diesem Hintergrund stellen sich die Eckdaten des Landeshaushalts 1990 wie folgt dar:

- Steigerung der Gesamtausgaben um 3,2 % auf 66,02 Mrd. DM
- Steigerung der Aufwendungen für den Schuldendienst um 2,5 % auf 7,31 Mrd. DM,
- Steigerung der Personalausgaben um 2,8 % auf 25,63 Mrd. DM,
- Steigerung der Zuweisungen um 2,9 % auf 20,62 Mrd. DM,
- Steigerung der Nettokreditermächtigung um 12,3 % auf 6,0 Mrd. DM,
- Steigerung der investiven Ausgaben um 7,4 % auf 10,0 Mrd. DM.

Hieraus errechnet sich eine Investitionsquote von 15,2 % (Vorjahr: 14,6%).

Eine Übersicht über die Eckdaten der Ausgaben des Haushaltsentwurfs 1990 findet sich in der Tab. 0.1.

0.2.4.3 Konsequenzen für den Haushalt des MSWV

Die Entwicklung des MSWV-Haushaltes muß im Rahmen dieser generellen finanzpolitischen Kursbestimmung gesehen werden.

Der Abbau der Nettokreditaufnahme in dem Zeitraum der letzten 10 Jahre war notwendigerweise verbunden auch mit Ausgabenkürzungen in einer Reihe von investiven Aufgabenbereichen, zumal neue ausgabenwirksame Maßnahmen hinzutraten. Da in der ersten Hälfte der 80er Jahre mehr als die Hälfte der Investitionsausgaben des Landes in den Geschäftsbereich des heutigen MSWV fielen, Konsolidierungsmaßnahmen bei disponiblen Ausgabenarten ansetzen müssen und dies im wesentlichen die Investitionen sind, mußten die Konsoli-

dierungsbemühungen der Landesregierung in hohem Maße vom MSWV getragen werden.

Entsprechend der Regierungserklärung des Ministerpräsidenten vom 10.06.1985 liegt der Schwerpunkt der Investitionen in der laufenden Legislaturperiode bei der Erhaltung und Erneuerung der Infrastruktur. Dies ist angesichts des erreichten Ausbaustandes konsequent. Bei der Durchführung der Wohnungsbauförderung zeigen sich allerdings Probleme. Die Annahme eines ausgeglichenen Wohnungsmarktes, die vor allem durch den Bund und Teile der Wohnungswirtschaft gesetzt war, hat sich als unzutreffend erwiesen. Die deutlich erhöhten Wohnungsbauprogramme 1989 und 1990 sowie die Mittelzuweisungen des Landes in das Landeswohnungsbauvermögen im Jahre 1990 tragen der tatsächlichen Entwicklung Rechnung.

Die nachstehende Übersicht (Tabelle 0.2) über die Entwicklung der Investitionsausgaben seit 1980 im Geschäftsbereich des MSWV (unter Einschluß der früheren MWMV-Bereiche) zeigt die erhebliche Konsolidierungslast, die die Investitionsfelder Stadterneuerung, Wohnungswesen und Straßenbau getragen haben. Sie hatten 1980 mit einem Volumen von rd. 5,8 Mrd. DM einen Anteil von 50,5 % an den gesamten Investitionsausgaben des Landes. Bis 1984 konnte der Anteil bei insgesamt sinkenden Investitionsausgaben gehalten werden. Der Anteil fiel dann bis 1989 auf 31,3 %. Die 1989 (+ 224 Mio. DM) erstmals wieder zu verzeichnende Anhebung der MSWV-Investitionsausgaben setzt sich 1990 (+ 401 Mio. DM) fort. Dies drückt sich auch in dem höheren Anteil an den Gesamtinvestitionsausgaben des Landes von 33,2 % aus. Insgesamt sind die Investitionsausgaben des MSWV von rd. 5,8 Mrd. DM 1980 auf rd. 3,3 Mrd. DM (Haushaltsentwurf 1990) zurückgegangen.

Tabelle 0.1 - Ausgaben des Landeshaushalts 1990 (Entwurf), unterteilt nach Ausgabearten, im Vergleich zu 1989 und zur Finanzplanung für 1990
 Stand: 30. Juni 1989
 - Angaben in Mio. DM -

Ausgabeart	Haushaltsplan 1989	Finanzplanung für 1990	Haushaltsplan 1990 (Entwurf)	Veränderung gegenüber Finanzplanung für 1990 V.H.			
				Haushaltsplan 1989 V.H.	Finanzplanung für 1990 V.H.		
Personalausgaben	24.917,5	25.358,7	25.626,3	708,8	2,8	267,6	1,1
Sächliche Verwaltungsausgaben	2.831,3	2.854,0	2.936,9	105,6	3,7	82,9	2,9
Schuldendienst	7.127,0	7.442,1	7.307,3	180,3	2,5	-134,8	-1,8
Zuweisungen und Zuschüsse für laufende Zwecke	20.035,1	19.878,0	20.616,6	581,5	2,9	738,6	3,7
Ausgaben für Investitionen	9.318,7	8.173,0	10.006,8	688,1	7,4	1.833,8	22,4
Besondere Finanzierungen (dar.: Globale Minderausgabe)	-286,1 (-436,9)	25,4	-477,2 (-630,0)	-191,1		-502,6	
Gesamtsumme	63.943,5	63.731,2	66.016,6	2.073,1	3,2	2.285,4	3,6

* ohne Berücksichtigung der Strukturhilfemittel des Bundes beträgt die Steigerungsrate des Landeshaushalts 1990 = 3,0 v.H.

MM V 10 / 2393

abelle 0.2 - Übersicht über die Entwicklung der Investitionsausgaben (Soll) im Geschäftsbereich des MSW (Einzelpläne 11 und 14)
-Angaben in Mio. DM-

30. Juni 1989

Förderbereich	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990
1 Städtebau	913,7	779,5	636,5	611,6	601,1	520,1	518,1	537,1	466,7	465,8	439,8
2 Wohnungsbau	1.943,7	2.131,6	2.304,4	1.486,5	1.498,7	1.059,1	650,1	632,5	115,7	180,7	392,6
3 Denkmalschutz	40,3	50,2	44,7	40,8	41,1	52,0	51,9	54,2	54,7	53,8	53,8
4 Öffentl. Personennahverkehr *	350,8	380,9	436,3	385,4	397,6	386,2	406,2	401,6	378,9	367,9	394,9
5 Schifffahrt *	52,6	39,2	39,2	38,0	39,9	43,0	39,4	50,0	46,0	53,5	57,5
6 Straßenbau *	741,0	598,2	621,4	596,2	607,9	550,2	495,9	475,2	440,9	468,5	450,3
7 Pauschal .Straßenbauzuweisungen aus dem Kfz-Steuerverbund*	573,2	592,3	461,3	439,2	437,3	476,3	446,8	292,1	0,0	0,0	0,0
8 Sonstige	6,5	6,9	4,0	3,5	2,2	4,3	4,8	4,4	8,0	11,9	9,8
9 Summe	4.621,7	4.578,9	4.547,8	3.601,2	3.625,8	3.091,1	2.613,3	2.447,1	1.511,0	1.602,0	1.798,6
Bundeszuweisungen für Investitionen	1.191,3	1.205,3	1.234,0	1.263,0	1.257,8	1.175,1	1.127,8	1.085,6	1.181,2	1.314,4	1.519,2
11 Gesamtsumme *	5.813,0	5.784,2	5.781,8	4.864,2	4.883,6	4.266,2	3.741,1	3.532,7	2.692,2	2.916,4	3.317,8
12 nachrichtlich: Bundesfernstraßenhaushalt * **	1.393,7	1.405,1	1.392,7	1.446,7	1.396,3	1.381,9	1.348,2	1.296,5	1.313,3	1.323,4	1.251,7

* 1980 - 1985 Geschäftsbereich des MMV

** 1980 - 1988 = Ist-Ergebnisse, 1989 - 1990 = Soll

MMV 10 / 2393

19

0.3 Vorbereitung auf den EG-Binnenmarkt

MMV 10 / 2393

Bis zum Ende des Jahres 1992 soll sich die Europäische Gemeinschaft zu einem einheitlichen Wirtschaftsraum ohne Binnengrenzen entwickeln, in welchem der freie Verkehr von Personen, Waren, Dienstleistungen und Kapital möglich ist.

Ziel der Landesregierung ist, rechtzeitig die wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Folgen einzuschätzen und die Chancen des Binnenmarktes zu nutzen sowie negativen Konsequenzen entgegenzuwirken.

Die Bundesländer stehen dabei in der schwierigen Situation, daß die Kompetenzerweiterungen der EG durch die Einheitliche Europäische Akte und die Festlegung auf die Vollendung des Binnenmarktes bis 1992 Interventionen in den Kompetenzbereich der Länder legitimieren und deren Interessen nachhaltig berühren. Auf der Ebene der EG werden die deutschen Positionen jedoch ausschließlich von der Bundesregierung vertreten. Daran ändert sich auch nichts durch die in der Bund-Länder-Vereinbarung vom 17.12.1987 festgelegte Beteiligung von Ländervertretern an den Arbeitsgruppen und Beratungsgremien der EG-Kommission und des Ministerrates. Durch dieses Auseinanderfallen von unmittelbarer Betroffenheit und Entscheidungszuständigkeit kommt es auch zu einer innerstaatlichen Kompetenzverschiebung.

Das Land hat daher ein elementares Interesse, alle Bestrebungen zu unterstützen, die den Handlungsspielraum der Länder sichern bzw. einer Kompetenzverlagerung und zentralistischen Bestrebungen der EG-Bürokratie gegensteuern.

Ein Handlungsfeld im Bereich des MSWV ist in dieser Hinsicht die Stadtentwicklungspolitik, soweit sie Bezüge zur Regional- und Strukturpolitik und die sog. Strukturfonds der EG aufweist.

Die Revision der Regional- und Sozialfonds eröffnet die Möglichkeit, den vom Land verfolgten Ansatz einer Regionalisierung der Strukturpolitik und regionaler Entwicklungskonzepte eng mit den Vorstellungen der EG-Kommission über eine Neuorientierung der Regionalpolitik zu verknüpfen.

Die EG-Kommission hat wesentliche Teile des Ruhrgebietes bzw. der Emscherzone als Fördergebiete der Strukturfonds für die kommenden Jahre anerkannt. Die Landesregierung hat daraufhin in dem NRW-Plan für ein EG-Regionalprogramm zur Umstrukturierung dieser Regionen die Internationale Bauausstellung Emscher-Park als eine Schwerpunktmaßnahme von besonderer Bedeutung vorgeschlagen.

Der MSWV wird seine Kontakte zur EG-Kommission und zum Europäischen Parlament intensivieren, um die stadtentwicklungspolitischen Zielsetzungen des Landes in die Diskussion einer städtepolitischen Strategie der Gemeinschaft einzubringen. Im Einklang mit der Entschließung des Europäischen Parlaments über die Umwelt in städtischen Gebieten vom 23.01.1989 wird es hierbei vor allem um besondere Probleme in den städtischen Ballungsgebieten gehen. Eines der Hauptprobleme in einem so dicht besiedelten Land wie Nordrhein-Westfalen ist der Autoverkehr, der sowohl im Bereich des PKW - wie auch des LKW-Verkehrs in den nächsten Jahren weiter anwachsen wird. Mit rd. 98 Mio. t im Transitgüterverkehr des Jahres 1985 ist das Land - absolut betrachtet - wesentlich stärker betroffen als etwa das Alpentransitland Österreich, durch das im gleichen Jahr 22 Mio. t als alpenquerender Güterverkehr flossen. Ohne wirksame Gegenmaßnahmen bedeutet dies zunehmende Überlastungen des in den Ballungsgebieten kaum noch erweiterungsfähigen Straßennetzes, also zunehmende Umweltverschmutzung und Lärmbelastung.

Mit der Vollendung des Binnenmarktes werden die bestehenden Reglementierungen im Straßengüterverkehr abgeschafft. Die weitgehende Liberalisierung wird zu einem verschärften Wettbewerb im Transportwesen führen. Eine weitere Verlagerung von Transporten auf die Straße zu Lasten der Schiene und

MMV 10 / 2393

damit verbunden weitere Beeinträchtigungen der Umwelt, der Verkehrssicherheit und zusätzliche Lasten bei der Erhaltung der Straßeninfrastruktur sind zu befürchten.

Der MSWV hat eine Studie in Auftrag gegeben, die die Auswirkungen der EG-Politik auf den Gütertransport und die Folgen für Nordrhein-Westfalen untersucht. Die Ergebnisse werden im Sommer 1990 vorliegen.

Um der dargestellten Entwicklung entgegenzuwirken ist unerlässlich, daß die angestrebte Öffnung der Märkte nur erfolgt im Zusammenhang mit

- Maßnahmen zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Bahn, insbesondere einer deutlich verstärkten Förderung des kombinierten Verkehrs und der Entwicklung eines Hochgeschwindigkeitsgüterverkehrs,
- der Erhaltung und ggf. Verbesserung der national erreichten Standards im Bereich des Umweltschutzes, der Sozialvorschriften und der Technik am Fahrzeug einschließlich ihrer Kontrolle,
- der Beseitigung der zu Lasten des deutschen Verkehrsgewerbes bestehenden Wettbewerbsverzerrungen, insbesondere der EG-weiten Einführung einer Schwerkverkehrsabgabe für in- und ausländische Nutzfahrzeuge nach dem Territorialitätsprinzip unter weitgehender Berücksichtigung auch externer Kosten (Umweltschutz- und Unfallfolgekosten).

Überdies ist eine weitere Erhöhung von Maßen und Gewichten bei Nutzfahrzeugen abzulehnen.

Für das Land Nordrhein-Westfalen als wichtiges Transitland mit einer überaus guten Verkehrsinfrastruktur ist eine weiter zunehmende Belastung der Straßen nicht hinnehmbar. Dagegen hat das Land ein erhebliches Interesse an einer zukunftsorientierten europäischen Verkehrspolitik, in der die "Schiene" eine wesentliche Rolle spielt.

MMV 10 / 2393

Die Landesregierung fordert von der Bundesregierung, sich für eine Verkehrspolitik in diesem Sinne einzusetzen.

Von der Binnenmarktintegration ebenfalls betroffen ist das staatliche Bauwesen.

Zum Kernbereich des Programms zur Vollendung des Binnenmarktes bis Ende 1992 gehören die Beseitigung der technischen Handelshemmnisse im Bausektor und die Liberalisierung des öffentlichen Auftragswesens.

Die am 31.12.1988 vom EG-Ministerrat verabschiedete Bauproduktenrichtlinie ist die Grundlage für die Beseitigung der technischen Handelshemmnisse und für einheitliche technische Regeln im europäischen Bauwesen. Die Richtlinie ist von den Mitgliedstaaten innerhalb von 30 Monaten umzusetzen, was im deutschen Recht im wesentlichen eine Umsetzung in das Bauordnungsrecht der Länder bedeutet (s. hierzu auch Kapitel 5.4.).

Für die Bauverwaltungen ergeben sich Konsequenzen der Binnenmarktliberalisierung in erster Linie im Bereich des öffentlichen Auftragswesens. Ziel der hierzu bereits verabschiedeten oder noch zu erlassenden EG-Richtlinien ist es, gleiche Voraussetzungen für die Teilnahme an öffentlichen Aufträgen in allen Mitgliedstaaten zu schaffen und für eine bessere Transparenz der Vergabeverfahren zu sorgen (hierzu im einzelnen Kapitel 6.9).

Im Bereich des Wohnungsbaus werden die Auswirkungen der verschiedenen Harmonisierungs- und Liberalisierungsmaßnahmen des Binnenmarktprogramms zu stärkerer Konkurrenz führen. Dies gilt insbesondere für das Bauen und die Finanzierung. Hier wird es darauf ankommen, daß sich Baufirmen und Banken frühzeitig auf diese Entwicklungen einstellen. Auch würde eine Mehrwertbesteuerung des Grundstücksverkehrs im Rahmen einer Angleichung der Umsatzsteuern in den EG-Mitgliedstaaten zu einer spürbaren Verteuerung des Bauens - auch des sozialen Wohnungsbaus - führen. Eine solche Entwicklung

würde dem Bestreben des Landes, eine zufriedenstellende Wohnraumversorgung für alle Bevölkerungsschichten zu gewährleisten, entgegenlaufen.

Die vorstehend skizzierten Auswirkungen des Europäischen Integrationsprozesses im Ressortbereich machen deutlich, daß die Ebene der Europäischen Gemeinschaften zukünftig verstärkt eine politische Handlungsebene der Landesregierung ist, auf der - unter Beachtung der Kompetenzen und Handlungsspielräume eines Bundeslandes - ländereigene Interessen zu wahren, Entwicklungschancen zu nutzen, Fehlentwicklungen zu vermeiden und aktiv ein Europa der Regionen mitzugestalten ist.

0.4 Außenbeziehungen

Der Ministerpräsident hat in seiner Regierungserklärung vom 10. Juni 1985 die besondere Bedeutung der Außenbeziehungen des Landes für die ökonomische und ökologische Erneuerung Nordrhein-Westfalens herausgestellt. Der MSWV hat im Rahmen dieser Vorgaben die fachlichen Kontakte zu Ministerien und Parteien in mehreren Staaten entwickelt. Neben den traditionell guten Kontakten zu den westlichen Nachbarstaaten wurden vor allem die Kontakte zu den östlichen Staaten verstärkt.

Mit dem Staatlichen Komitee für Bauwesen der Russischen Sozialistischen Förderativen Sowjetrepublik wurde die Zusammenarbeit insbesondere durch Austausch von Architekten, Austausch von Fachleuten auf dem Gebiet der Stadtökologie sowie Fachgespräche über Fragen der Bauforschung und der Bautechnik vereinbart. Der vereinbarte Architektenaustausch konnte durch die Entsendung von Vertretern aus Nordrhein-Westfalen zu einem mehrwöchigen Aufenthalt in die UdSSR realisiert werden.

Im Februar 1989 wurde ein Fachseminar über Fragen der Stadtökologie mit russischer Beteiligung realisiert. Anlässlich des Besuches des Ministers in der UdSSR im Juni 1989 konnte eine erfolgreiche Zwischenbilanz der bisherigen

MMV 10 / 2393

Zusammenarbeit gezogen und die weitere zukünftige Zusammenarbeit konkretisiert werden. Die guten Kontakte wurden durch den Besuch des russischen Bauministers im August dieses Jahres unterstrichen.

Mit der Tschechischen Sozialistischen Republik wurde eine Zusammenarbeit mit dem Schwerpunkt Denkmalpflege aufgenommen. Fragen der Erhaltung historischer Bausubstanz wurden während eines gemeinsamen Symposiums des Ministerium für Aufbau und Bauwesen der CSR zum Thema "Leben in der alten Stadt" im April 1989 in Prag diskutiert. Die Veranstaltung diente dem Erfahrungsaustausch über die Möglichkeiten der Nutzung alter Bausubstanz und die Zukunft historischer Stadtkerne. An diesem Symposium nahmen Mitglieder des Ausschusses für Städtebau und Wohnungswesen des Landtages, Bürgermeister der Arbeitsgemeinschaft historischer Stadtkerne, sowie Architekten und Vertreter von Verbänden teil. Im Oktober 1989 wird eine weitere Veranstaltung in Dortmund im Rahmen eines Symposiums mit dem Thema "Erhaltende Stadterneuerung - Bestandsaufnahme und Perspektiven" durchgeführt.

Die von der Landesregierung vereinbarte Zusammenarbeit mit der Provinz Sichuan in der Volksrepublik China hat ihren Schwerpunkt in den Bereichen Stadterneuerung, kostengünstiger und flächensparender Wohnungsneubau sowie in der Beratung in Verkehrsfragen, insbesondere bei der Fortführung der Arbeiten am Generalverkehrsplan der Stadt Chengdu. Drei Fachleute der Stadtplanung aus Sichuan werden in NRW 15 Monate lang weitergebildet.

Wegen der Niederschlagung der Demokratiebewegung in China hat die Landesregierung beschlossen, die Kontakte zu chinesischen Provinzen zunächst nicht fortzuführen.

Zum Ministerium für Bauwesen der DDR bestehen seit 1986 Kontakte. Zwischen dem Institut für Landes- und Standortentwicklungsforschung (ILS) und der Bauakademie der DDR sind seit 1987 auf wissenschaftlicher Ebene im Rahmen des Abkommens über wissenschaftlich-technische Zusammenarbeit intensive Beziehungen hergestellt. Vertreter des ILS und des MSWV haben Fachveran-

staltungen in der DDR besucht. Der Vizepräsident der Bauakademie der DDR, Prof. Grönwald, hat mit einer Delegation an Veranstaltungen des ILS in Dortmund teilgenommen. Gemeinsame Veröffentlichungen der Bauakademie der DDR und des ILS sind vorgesehen. Von Seiten der DDR wurde das Interesse an einer Mitarbeit an konkreten Vorhaben der Internationalen Bauausstellung Emscher-Park bekundet.

0.5 Forschung

0.5.1 Ziele der Ressortforschung

Grundlage sozial verantworteter und ökologisch verträglicher Investitionen des Staates ist die Kenntnis wissenschaftlich - technologischer Entwicklungen. Qualitative Verbesserungen der bestehenden Infrastruktur - ein Leitgedanke der Politik des MSWV - erfordern auch eine qualitative Verbesserung der Entscheidungsgrundlagen.

Entscheidungen setzen die Kenntnis komplexer Zusammenhänge voraus, um die Investitionen des Staates in die Infrastruktur bedarfsgerecht zu lenken. Eine Politik der qualitativen Erneuerung der baulichen Infrastruktur ist ohne die Kenntnis der genannten Zusammenhänge unmöglich. Dabei geht es nicht nur darum, Risiken für Mensch und Umwelt aufzudecken, sondern auch um sozial und ökologisch verträgliche und ökonomisch günstige Entscheidungen über den Einsatz ausgereifter Technik im Investitionsbereich. Ebenso gehört es zum Selbstverständnis innovativer staatlicher Politik, der Verfestigung von Eigengesetzlichkeiten und Sachzwängen entgegenzuwirken, zu denen wissenschaftlich-technische Entwicklungen führen können, um so den Gestaltungsrahmen für Zukunftsoptionen zu erweitern.

Aufgabe der Ressortforschung ist es, für die politisch Handelnden die erforderliche Daten- und Faktenbasis für Entscheidungen zu liefern und sie in die Lage zu versetzen, durch wissenschaftliche Begleituntersuchungen den Vollzug der Entscheidungen zu kontrollieren. Die Ressortforschung hat neben der

Verbesserung der empirischen Entscheidungsgrundlagen die Aufgabe, Zukunftsoptionen und Handlungsalternativen aufzuzeigen. Gleichzeitig ist auch der Dialog zwischen Staat, Wissenschaft und Wirtschaft über die Möglichkeiten der ökonomischen, ökologischen und sozialen Erneuerung zu initiieren. Damit soll der Prozeß der gesellschaftlichen Verständigung darüber verstärkt werden, welche Qualität des Lebens, Arbeitens, Wirtschaftens und Wohnens in Zukunft erforderlich, wünschenswert und erreichbar ist.

Seit 1982 werden die Ergebnisse der Forschung des MLS bzw. MSWV durch regelmäßige Veröffentlichungen und zusammenfassende Berichte der interessierten Fachöffentlichkeit zugänglich gemacht. Über ihre Umsetzung wird berichtet. Die seit 1983 entwickelte mittelfristige Forschungsplanung verstärkt, systematisiert und verstetigt die Ressortforschung.

Durch die Vergabe von Forschungsanträgen und seine nachgeordneten wissenschaftlichen Einrichtungen leistet das MSWV einen Beitrag zur Stärkung der Forschungsinfrastruktur des Landes.

0.5.2 Forschung durch das Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung und das Landesinstitut für Bauwesen und angewandte Bauschadensforschung

Maßgeblich wird die Ressortforschung durch das Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung in Dortmund (ILS) und das Landesinstitut für Bauwesen und angewandte Bauschadensforschung in Aachen (LBB) unterstützt. Diese beiden wissenschaftlichen Einrichtungen haben insbesondere wichtige Berichterstattungs-, Dokumentations- und Beratungsdienstleistungen übernommen.

Aufgaben und Organisation des ILS wurden der veränderten Geschäftsverteilung innerhalb der Landesregierung und den gewachsenen Anforderungen an wissenschaftliche Beratungen angepaßt. Seit 1986 ist dort ein neuer Aufgabenbereich "Verkehr" eingerichtet. Er hat Berichts-, Beratungs- und Forschungsleistungen in den Bereichen der Verkehrsinfrastruktur und der

Verkehrstechnik übernommen. Er widmet sich vor allem den Fragen des Zusammenhangs von Stadterneuerung und Verkehr.

In dem 1987 eingerichteten neuen Aufgabenbereich "Technologie" werden Fragen der Umwelt- und Sozialverträglichkeit technologischer Entwicklungen, Technologiefolgenabschätzung und Technikförderung für die Bereiche Stadtentwicklung, Wohnen, Freizeit und Verkehr wissenschaftlich aufbereitet.

Mit dieser Arrondierung ist das ILS in organisatorischer Hinsicht auf eine umfassende Beobachtung, Erfassung und Bewertung der wesentlichen infrastrukturellen Entwicklungen im Ressortbereich einschließlich der ökonomischen, sozialen, technologischen und ökologischen Rahmenbedingungen eingerichtet. Das ILS hat die Zusammenarbeit mit Forschungsinstituten und Einrichtungen der wissenschaftlichen Politikberatung im In- und Ausland intensiviert. Seit 1987 veranstaltet das ILS jährlich stattfindende Wissenschaftstage, auf denen mit wechselnden fachlichen Schwerpunkten die Forschungsergebnisse des Instituts zur Diskussion gestellt und neue Impulse für zukünftige wissenschaftliche Untersuchungen gesetzt werden.

Für die Zukunft ist eine Zusammenarbeit mit dem Wissenschaftszentrum NRW vorgesehen.

1985 hat das Landesinstitut für Bauwesen und angewandte Bauschadensforschung in Aachen seine Arbeit aufgenommen. Aufgabenschwerpunkt ist die Erfassung von Bauschäden und die praxisingerechte Auswertung der Bauschadensforschung. Das LBB verfügt inzwischen über ein breites Informationssystem zum Bereich "Substanzerhaltung von Bauwerken". Dem Problem umweltbedingter Schäden an Bauwerken aus Naturstein hat das LBB besondere Aufmerksamkeit gewidmet und hier wichtige Pilotforschung geleistet. Es hat seit 1986 die Geschäftsführung des Arbeitskreises "Schäden an Bauvorhaben" der ARGEBAU-Ministerkonferenz übernommen. Es ist beabsichtigt, das LBB mit weiteren Aufgaben aus dem Bereich des Staatshochbaus zu betrauen (vgl. 6.11.1). Das LBB hat in mehreren ausführlichen Berichten über seine Tätigkeit Rechnung gelegt. Im Rahmen einer neu eingerichteten verbraucher-

orientierten Faltblattreihe werden praktische Fragen der Bauschadensbekämpfung und -vorbeugung adressatengerecht behandelt. Für die Zukunft ist vorgesehen, daß das LBB die Verbindung zwischen Wissenschaft und Praxis durch die Veranstaltung jährlicher Wissenschaftstage intensiviert.

0.5.3 Forschungsschwerpunkte

Stadtentwicklung, Wohnungswesen, Staatshochbau, Bautechnik, Verkehr und Freizeit sind Forschungsfelder mit gewachsenen eigenständigen Erkenntnisinteressen und Untersuchungsansätzen. Die Themen, Untersuchungsmethoden und Umsetzungsformen der Ressortforschung wechseln mit den Aufgaben der Ressortpolitik. In den vergangenen zwei Legislaturperioden hat sich folgende Entwicklung ergeben:

- Anfang der 80er Jahre wurde die Stadtentwicklung vor die Herausforderung der erhaltenden Stadterneuerung und der Entwicklung von Ansätzen einer Stadtökologie gestellt. Diese Neuorientierung wurde ein neuer Schwerpunkt der Ressortforschung.
- Das neue Politikfeld der Freizeit wurde durch Pilotstudien der Freizeitforschung wissenschaftlich arrondiert.
- Im gleichen Zeitraum ging es in der Wohnungspolitik darum, erstmals Strategien mit dem Ziel zu entwickeln, preisgünstigen Wohnraum zu erhalten und eine sozialgerechte Nutzung zu sichern.
- Die Ressortforschung im Bereich der Bautechnik konnte auf ihre ingenieurwissenschaftlichen Fragestellungen zur Bausicherheit zurückgreifen und diese vertiefen. Dazu trat in den letzten Jahren die Bauschadensforschung sowie das umweltverträgliche und energiesparende Bauen.

M M V 10 / 2393

- Seit 1985 steht die Forschung im Bereich des Verkehrs verstärkt unter dem Leitgedanken der Entwicklung umwelt- und sozialverträglicher Konzepte. Hieraus leitet sich die Ressortforschung zum Straßenbau, zum ÖPNV und zum Stadtverkehr ab.

Aufgabe der Forschungscoordination der letzten fünf Jahre war es, die zwischen den verschiedenen Wissenschaftsdisziplinen bestehenden Gemeinsamkeiten, Zusammenhänge und Vernetzungen herauszuarbeiten. Dies geschah insbesondere im Bereich des Stadtverkehrs, des ökologischen Bauens, des Verhältnisses von Technik und Recht, der Wohnumfeldmaßnahmen und der stadtverträglichen PKW-Technik.

Die Ressortforschung hat sich in der nun zu Ende gehenden Legislaturperiode zum Ziel gesetzt, das Wissen um die ökonomische und ökologische Erneuerung des Industrielandes NRW handlungsorientiert zu vertiefen. Dies führte zu folgenden Forschungsschwerpunkten:

- **Bauschadensforschung**

Hier wurden insbesondere die umweltbedingten Einwirkungen auf Baumaterialien und die Sanierung von Bauwerken untersucht.

- **Gesundes Wohnen und Bauen/ökologisches Bauen**

Zu dieser Problematik wurden Möglichkeiten der Energieeinsparung und des Einsatzes von umweltverträglichen Baumaterialien untersucht. In einem landesweiten Wettbewerb zum "Ökologischen Bauen" wurden Modelle und Perspektiven für das flächen- und energiesparende Bauen, die Vermeidung von Abfällen, die Verwendung umweltfreundlicher Baumaterialien und neue Arbeits- und Wohnformen aufgezeigt.

- **Denkmalschutz**

Nach den Untersuchungen zum baulichen Erhalt und zur Entwicklung neuer Nutzungsformen von denkmalgeschützten Bauwerken wird in Zukunft ein besonderes Gewicht auf die Erfassung und den Schutz von Bodendenkmalen gelegt werden.

- Schutz preiswerten Wohnraums

Es wurden insbesondere neue Konzepte und Modelle der Mieterbeteiligung und nutzer- und gemeinschaftsorientierte Lösungen im öffentlich geförderten Wohnungsbau untersucht

- Stadtverkehr

Schwerpunkt der Forschung in diesem Bereich war es, Wege aufzuzeigen, wie der Stadtverkehr umweltverträglicher gestaltet werden kann. Wichtige einzelne Forschungsvorhaben waren: innerstädtischer Güterverkehr, lärmarme Nutzfahrzeuge, Verkehrslärmreduzierung, Vergleich der Emissionen von PKW, Bussen und Bahnen, Modell eines stadtverträglichen Automobils, Tempo 30, Parkraumgestaltung, Fahrradabstellanlagen.

- Technik und Recht

Hier wurden Grundlagen staatlicher Technikkontrolle und Technikgestaltung, des Zusammenhangs von Recht und privaten technischen Normen und des Dialogs zwischen Staat und Technik aufgearbeitet.

- Freizeitforschung

Ziel der Studien war es insbesondere, die Folgen vermehrter Freizeit für die Politikbereiche Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr herauszuarbeiten. Untersuchungsschwerpunkte waren: Arbeitslosigkeit, Freizeit und Infrastruktur; Wohnen und Eigenarbeit; Frauen und Freizeit; Umweltschutz und Freizeit.

0.5.4 Dialog von Staat und Wissenschaft

Durch die Veranstaltung von Workshops und Gesprächskreisen sowie durch die Einrichtung von Fellowships beim ILS wurde der Austausch zwischen Wissenschaft und Ressortforschung über die Betreuung konkreter Forschungsvorhaben hinaus auf der fachlichen Ebene vertieft und die Vernetzung der Ressortforschung mit der wissenschaftlichen Infrastruktur des Landes gefestigt.

Die Ressortforschung hat sich nicht nur um die qualitative Verbesserung der Entscheidungsgrundlagen und um die Umsetzung der gewonnenen Erkenntnisse in konkrete Handlungsanleitungen bemüht, sondern auch größtmögliche Transparenz im Informations- und Wissenstransfer geschaffen. Die Wissenschafts- und Technologiepolitik des MSWV zielt auf Kommunikation. Zwischen Wissenschaft, Technik, Politik und Verwaltung sind verlässliche Ebenen des Dialogs gefunden und auf Dauer etabliert worden.

Einen herausgehobenen Beitrag dazu leistet die Veranstaltungs- und Veröffentlichungsreihe "Forum Zukunft". Sie will das Gespräch mit Verantwortlichen aus Politik, Wissenschaft, Wirtschaft und Verbänden über die Möglichkeiten der ökonomischen, ökologischen und sozialen Erneuerung westlicher Industriestaaten fördern. Seit der Auftaktveranstaltung im Sommer 1986 findet das "Forum Zukunft" regelmäßig statt. Zukunftsfragen westlicher Industriestaaten werden im Dialog zwischen handlungsorientierter Zukunftsforschung und politischer Zukunftsverantwortung diskutiert. Bisher haben fünf Veranstaltungen mit großer überregionaler Resonanz stattgefunden:

- Zukunft und staatliche Verantwortung
- Neuorganisation der Zeit

- Zukunftswissen und Bildungsperspektiven
- Zukunftsoptionen - Technikentwicklung in der Wissenschafts- und Risikogesellschaft
- Zukunft des Staates.

Für Ende 1989 ist ein weiteres "Forum Zukunft" zum Thema "Zukunft der Stadt" geplant. Für Frühjahr 1990 wird ein Zukunftskongreß vorbereitet.

Angesichts der tiefgreifenden globalen und nationalen Probleme und Herausforderungen wird deutlich, daß ein großer Bedarf an Zukunftswissen und wissenschaftlich fundierter Zukunftsgestaltungskapazität besteht. Die Hauptaufgabe der Zukunftsforschung auf Landesebene liegt darin, vor dem Hintergrund globaler Probleme nationale und regionale Handlungschancen herauszuarbeiten. Der MSWV beabsichtigt, sich verstärkt mit Zukunftsfragen zu befassen und diese Forschung in NRW auf eine organisatorische Grundlage zu stellen, die die erforderliche Kontinuität sichern kann.

0.6 Allgemeine Freizeitpolitik

Mit der Regierungsbildung im Jahre 1980 wurde dem damaligen Ministerium für Landes- und Stadtentwicklung das Handlungsfeld "Allgemeine Freizeitpolitik" als Zuständigkeit übertragen.

"So wenig es staatliche Aufgabe ist, die Freizeit des Bürgers zu verwalten, so wenig darf der Staat völlige Kommerzialisierung der Freizeit hinnehmen. Die Landesregierung kann und will Freiräume sichern und - zusammen mit anderen Trägern - Angebote für die Bürger machen. Raum für Spiel und Muße, für Gespräch und Begegnung gehört vor allem in die dicht besiedelten Wohnbereiche. Unsere Städte und Gemeinden müssen auch für Freizeit, Sport und Kultur Raum bieten".

Von dieser allgemeinen Programmatik in der Regierungserklärung vom 04. Juni 1980 hat sich die Freizeitpolitik des MSWV leiten lassen.

Die darauf aufbauenden Ziele und Instrumente staatlicher Freizeitpolitik hat die Landesregierung für die vergangene Legislaturperiode in ihrem ersten Freizeitbericht im einzelnen dargestellt und begründet.

Die dort entwickelten Grundsätze gelten unverändert weiter. Freizeitpolitik soll sich darauf konzentrieren, da zu korrigieren, wo die sozialen und ökologischen Verhältnisse Wahlmöglichkeiten in der Freizeit offenkundig einschränken und zu starken sozialen Benachteiligungen führen. Die "erzwungene Freizeit" ist nach wie vor das dringendste Problem. Freizeitpolitik bleibt wirkungslos, wenn sie die gesellschaftlich bedrückende Frage der Massenarbeitslosigkeit außer Betracht läßt.

Auf dieser konzeptionellen Basis wurden folgende Schwerpunkte der Freizeitpolitik gesetzt:

- Die Verbesserung des Wohnumfeldes, vor allem in den stark belasteten und dicht bebauten Wohngebieten, und gerade in den Bereichen, wo überwiegend einkommenschwächere Bevölkerungsgruppen wohnen. Ziel ist es, mehr wohnungsnah Gestaltung der Freizeit möglich zu machen;
- Die Stützung sozio- kultureller Aktivitäten, vor allem durch die Förderung örtlicher Begegnungsstätten und sozial- kultureller Treffpunkte;
- Das Projekt "Zwischen Arbeit und Ruhestand (ZWAR)", das sich über einen langjährigen Zeitraum mit den speziellen Problemen derjenigen Personengruppe praxisnah auseinandersetzt, die vorzeitig und größtenteils gegen ihren Willen aus dem Arbeitsleben ausscheiden mußte. Der 1987 erschienene Bericht "Förderung von Freizeitinitiativen "Zwischen Arbeit und Ruhestand (ZWAR)" hat darüber Rechenschaft gegeben.

MMV 10 / 2393

- Die Entwicklung von Untersuchungsansätzen, um aus dem breiten Spektrum der Freizeitforschung konkrete, lokalisierbare Informationen über Freizeitbedingungen und Freizeitverhalten zu ermitteln und so das Konzept der wohnungsnahen Freizeitpolitik mit empirischen Entscheidungsgrundlagen zu versorgen.
- Die Intensivierung des Dialoges mit Persönlichkeiten, Gruppen und Verbänden, die im Bereich der Freizeitpolitik engagiert sind.

Aufgrund ihrer Orientierung auf das Wohnumfeld wurde die allgemeine Freizeitpolitik in den letzten Jahren systematisch mit der Stadtentwicklung vernetzt. Dort erfolgen wichtige Umsetzungsschritte, insbesondere die Fördermaßnahmen zur Entwicklung einer modernen, sozial- und umweltverträglichen Freizeitinfrastruktur.

0.7 Information und Beratung

Der MLS/MSWV hat von Anfang seiner Arbeit an die Aufgabe ernst genommen, die Bürger über seine Arbeit umfassend zu informieren, um ihnen damit die Möglichkeit der eigenen Meinungsbildung und der Transparenz über die Aufgabenerfüllung des Ressorts zu geben. Die aktive Informationspolitik des Hauses stieß auf große Resonanz.

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

Der MSWV hat vier Informationsreihen entwickelt:

MMV 10 / 2393

- Die Schriftenreihe des MSWV legt grundsätzlich Probleme der Städtebau-, Wohnungs- und Verkehrspolitik dar. Sie dient im wesentlichen dem Ziel, eine enger begrenzte, an einzelnen Fragestellungen spezifisch interessierte Fachöffentlichkeit mit fachlich anspruchsvollem Informationsmaterial zu versorgen.
- Die Reihe "MSWV-informiert" veröffentlicht Rechenschaftsberichte und aktuelle Informationen für ein breiteres Publikum. Sie dient zum einen dem Ziel, einer breiten, nicht fachlich vorgebildeten Öffentlichkeit die Bau- und Verkehrspolitik des Landes zu erläutern, künftig zu lösende Probleme darzustellen, bürgerschaftliches Engagement zu ermutigen, zum anderen Rechenschaft über die Tätigkeit des MSWV in einzelnen Tätigkeitsfeldern zu geben.
- Die "MSWV-Kurzinformationen", die in einfacher Vervielfältigungsweise hergestellt werden, sind Bürger-Service-Informationen mit dem Ziel, direkt betroffene Bürger über Rechte, Pflichten und Förderungsmöglichkeiten zu informieren sowie Hinweise für eigene Gestaltungsmöglichkeiten zu geben.
- Die neuentwickelte Faltblattreihe "MSWV-Ratgeber", deren erste Ausgabe 1987 erschienen ist, hat zum Ziel, Forschungsergebnisse aus der Ressortforschung, soweit sie für ein größeres Publikum relevant sind, in verständlicher Sprache bürgernah aufzuarbeiten und interessierten Bürgern damit nützliche Hilfen für den Alltag an die Hand zu geben. Die bisher erschienenen 3 Hefte werden von Fachleuten wie Nichtfachleuten lebhaft nachgefragt.

Alle Veröffentlichungen werden nur den Abgeordneten des Landtags NRW, den nordrhein-westfälischen Bundestagsabgeordneten, der Presse, den Gebietskörperschaften sowie betroffenen Verbänden unaufgefordert zugesandt. Ansonsten erfolgt der Versand ausschließlich auf Anforderung. Seit Bestehen des Ressorts wurden von den Publikationen des MLS/MSWV insgesamt fast 1,5 Mio Exemplare verschickt. (Stand 30.06.1989). Anforderung

rungen kommen nicht nur aus Nordrhein-Westfalen, sondern auch aus anderen Bundesländern, zum Teil auch aus dem Ausland.

Zu den gefragtesten Einzeltiteln aus der Publikationsreihe gehört die Fotodokumentation "Historische Stadtkerne in NRW" (28 000 Anforderungen) sowie die drei Hefte der "Ratgeber"-Reihe, von denen bereits über 50 000 Exemplare verschickt worden sind. In den zurückliegenden Jahren wurde besonders der "Freiraumbericht" (1984) mit ca 25 000 Exemplaren stark nachgefragt. Die vier Hefte der Dokumentationsreihe "Kostengünstiges und flächensparendes Bauen", die teilweise von Architektur-Lehrstühlen als Unterrichtsmaterial benutzt wurden, erfreuten sich großer Beliebtheit bei Architekturstudenten.

Neben den Druckerzeugnissen haben sich Ausstellungen als besonders geeignetes Medium zur Informationsvermittlung erwiesen. Insbesondere die Ausstellung "Stadterneuerung - statt Verfall", "40 Jahre Bauen in Nordrhein-Westfalen - Wiederaufbau, Wachstum, Besinnung" und "Historische Stadtkerne in NRW" haben als Wanderausstellungen in zahlreichen Gemeinden des Landes ein großes Publikum erreicht.

Ergänzend zu den Broschüren und Ausstellungen hat das Ressort in letzter Zeit auch mit der Produktion von Video-Filmen begonnen. Bisher sind zwei Filme (Steinzerfall im Denkmalschutz und Grundstücksfonds Ruhr) über den Landesfilmdienst NRW im Einsatz.

MMV 10 / 2393

1 Stadtentwicklung

1.1 Stadterneuerung im Übergang von den 80er in die 90er Jahre

Die Stadterneuerungspolitik der 80er Jahre hatte drei Hauptaufgaben zu bewältigen:

- Die Phase des sehr raschen Wiederaufbaus der kriegsbedingt zerstörten Städte und die sozial wie ökologisch wenig sensible Zeit des expansiven Wachstums in den 60er und frühen 70er Jahren hatten wesentliche städtische Funktionen beeinträchtigt. Die Stadterneuerung der 80er Jahre war daher zu großen Teilen Reparaturarbeit im Sinne der Beseitigung von Störungen des städtischen Lebens.
- Stadterneuerungspolitik diente gleichzeitig dem Ziel, den ökonomischen Strukturwandel im Lande Nordrhein-Westfalen vor allem in sozialer Hinsicht zu flankieren. Nordrhein-Westfalen hat den Strukturwandel im Verhältnis zu allen vergleichbaren alten Industrieregionen ohne größere soziale Brüche und Diskriminierungen vollzogen. Die Versorgung einkommensschwächerer und auf dem Arbeitsmarkt gefährdeter Bevölkerungsgruppen mit preiswertem Wohnraum und die Erhaltung bzw. Schaffung eines qualitativ guten Wohnumfeldes sowie die städtebauliche Aufwertung der Stadtteile außerhalb der Zentren haben entscheidend zur sozialen Stabilität bei laufendem Strukturwandel beigetragen.
- Der qualitative Umbau der vorhandenen Infrastruktur hat sich zum dritten an den Lebens- und Arbeitsbedürfnissen der kommenden Jahrzehnte orientiert. Die Stadterneuerungspolitik der 80er Jahre war insofern Zukunftsinvestition, als infrastrukturelle Voraussetzungen für künftiges Wirtschaften und Wohnen, für künftige Freizeit und Erholung, für kulturelle Vielfalt und ökologisches Gleichgewicht gelegt worden sind.

Die städtebaulichen Aufgaben der 80er Jahre werden auch für die 90er Jahre bestimmend sein. Die Beseitigung von Störungen des städtischen Lebens, die soziale und kulturelle Flankierung des ökonomisch-technischen Wandels und die Zukunftsvorsorge werden auch weiterhin die maßgeblichen Ziele der Stadtentwicklungspolitik des Landes sein. Dabei wird tendenziell die qualitative Anpassung der vorhandenen Infrastruktur an die Lebensbedürfnisse der Generationen, die in den kommenden Jahrzehnten in unseren Städten leben werden, an Bedeutung gewinnen. Es sind dies die Wohnungs-, Kommunikations-, Erlebnis-, Erholungs- und Freizeitinteressen der jüngeren Generation, der relativ größer werdenden Zahl älterer Menschen, der verschiedenen Haushaltstypen und der bisher benachteiligten gesellschaftlichen Gruppen. Es sind ferner die sich wandelnden Produktions- und Standortbedingungen, die eine Weiterentwicklung infrastruktureller Angebote erfordern. Eine zentrale Aufgabe wird weiterhin sein, die sozialen und ökologischen Probleme, die der Stadtverkehr mit sich bringt, im Interesse bislang benachteiligter Verkehrsteilnehmer zu lösen. Dazu wird auch gehören, die Politik der dezentralen Zentrenstruktur, d.h. die konsequente Entwicklung der Stadtteilzentren vor allem in den großen Städten fortzusetzen.

Es wird in Zukunft sicher auch darum gehen, den Wettbewerb, den die großen Städte untereinander auch hinsichtlich ihres Images austragen, daraufhin zu beeinflussen, daß sich die Profilierung an ökologisch und sozialverträglichen Objekten orientiert und städtische Innovationen begünstigt werden, die den Bewohnern der Städte zugute kommen.

Nicht zuletzt wird weiterhin darauf zu achten sein, daß sich die Diskussion um die Entwicklung der Städte nicht einseitig an den Interessen der großen Städte orientiert, sondern daß eine flächendeckende städtebauliche Qualitätsverbesserung in allen Regionen des Landes erreicht wird, für die ein jeweiliger regionaler Konsens hilfreich ist.

Anfang der 80er Jahre hat die Landesregierung in Nordrhein-Westfalen eine deutliche Verlagerung der Aufgabenschwerpunkte in der Stadterneuerungspolitik vollzogen. Die durch die Flächensanierungen und Stadtbaumaßnahmen gekennzeichnete Stadterneuerungspolitik der 60er und 70er Jahre, die vielfach nur eine geringe Akzeptanz bei den betroffenen Eigentümern und Mietern hatte, wurde durch die behutsame Stadterneuerung der kleinen Schritte abgelöst.

Die Schwerpunktverlagerung in der Stadterneuerungspolitik vollzog sich vor dem Hintergrund der veränderten wirtschaftlichen und städtebaulichen Rahmenbedingungen. Das abgeschwächte wirtschaftliche Wachstum, die anhaltende Arbeitslosigkeit beachtlicher Bevölkerungsgruppen, eine veränderte Werthaltung gegenüber den natürlichen Ressourcen und stagnierende Realeinkommen waren Anfang der 80er Jahre die wesentlichen Bestimmungsgrößen, auf die die Stadterneuerungspolitik ausgerichtet werden mußte. Der 1980 eingeleitete Umorientierungsprozeß hatte zugleich auf enger gewordene Handlungsspielräume der öffentlichen Haushalte zu reagieren. Die Aufgaben und Methoden der Städtebauförderung mußten daher den veränderten wirtschaftlichen und fiskalischen Rahmenbedingungen angepaßt werden. Die veränderten Ziele in der Stadterneuerungspolitik wurden in den Förderungsrichtlinien vom 16.03.1983 verankert.

Zugleich wurde 1983 ein eigenständiges Förderkonzept für die Wohnungsbestandpolitik in Nordrhein-Westfalen entwickelt, das von einer engen inhaltlichen Verzahnung von Wohnungs- und Städtebauförderung ausgeht.

Mit der 1980 eingeleiteten Umorientierung in der Stadterneuerungspolitik wurden in den Mittelpunkt der staatlichen und kommunalen Aktivitäten Gebietskategorien gestellt, die bis dahin in der Stadtentwicklung keinen nennenswerten Stellenwert hatten und überwiegend durch das Netz der staatlichen Subventionspolitik gefallen waren. Hierzu gehörten vor allem die ausgedehnten

Wohnquartiere und Gemengelagen am Rande der Stadtkerne mit ihren überalterten Baubeständen sowie historische Stadtkerne in den kleineren und mittleren Städten des ländlichen Raumes.

In Nordrhein-Westfalen führte die Anpassung der traditionellen Wirtschaftssektoren (Kohle, Stahl) an die veränderten Bedingungen zur Freisetzung von ehemaligen Produktionseinrichtungen (Fabriken, Verwaltungsgebäude etc.) sowie Gewerbe- und Industrieflächen innerhalb der bestehenden Siedlungsstruktur (z.B. Brachflächen des Bergbaus). Mit dem Grundstücksfonds des Landes wurden große Industrie-, Zechen-, Gewerbe- oder Verkehrsbrachen erworben, aufbereitet und nach den Nutzungsvorstellungen der Gemeinden veräußert. Auf diese Weise ist in vielen Großstädten des Rhein-Ruhrgebietes eine Entzerrung der willkürlich entstandenen großflächigen Gemengelagen mit ihren Unverträglichkeitserscheinungen von Wohnsiedlungen und Gewerbe- und Industrieflächen erfolgt.

Die Förderungsrichtlinien vom 16. März 1983, die sich in der Praxis als ein leistungsfähiges und flexibles Instrument zur Steuerung der vom Land geförderten Stadterneuerungsmaßnahmen bewährt hatten, wurden 1988 ergänzt und punktuell modifiziert. In ihrer gegenwärtigen Ausprägung sind sie im besonderen Maße geeignet, die soziale und ökologische Erneuerung der Städte und Gemeinden durch ein umfassendes Instrumentarium zu fördern.

Für die 90er Jahre muß davon ausgegangen werden, daß die Hauptelemente der Siedlungsstruktur im wesentlichen festliegen und es in den nächsten Jahren primär darum geht, eine qualitative Umstrukturierung und sinnvolle Ergänzung vorzunehmen.

1.1.1 Förderung der Stadterneuerung

MMV 10 / 2393

1.1.1.1 Förderung 1980 bis 1989

Das Land Nordrhein-Westfalen fördert schon seit Beginn der 60er Jahre städtebauliche Maßnahmen der kommunalen Gebietskörperschaften. Im Rahmen der jährlichen Finanzgleichgesetze/Gemeindefinanzierungsgesetze sind für diesen Förderbereich seit jeher und kontinuierlich hohe Zweckzuweisungen ausgewiesen worden. Das Land Nordrhein-Westfalen engagiert sich damit weitaus mehr in der Stadterneuerung und Stadtentwicklung als alle anderen Bundesländer.

Diese Kontinuität wurde auch in den 80er Jahren fortgesetzt. Im Zeitraum 1980 bis 1989 wurden für städtebauliche Aufgaben in den Gemeinden insgesamt 7,0 Mrd. DM bereitgestellt.

Hierin sind 1,3 Mrd. DM Bundesmittel enthalten, die der Bund bis 1987 auf der Grundlage des Städtebauförderungsgesetzes und ab 1988 auf der Grundlage einer Verwaltungsvereinbarung sowie 1989 auch im Rahmen des Strukturhilfegesetzes zugewiesen hat. Der Anteil des Bundes an den seit 1980 geförderten Stadterneuerungsmaßnahmen des Landes beträgt somit 18,6 Prozent.

Die Förderung der Stadterneuerungsmaßnahmen im engeren Sinn wird durch die Förderung der Wohnungsmodernisierung und der Denkmalpflege sowie durch die Maßnahmen der beiden Grundstücksfonds ergänzt. Seit 1986 wird auch die Förderung des kommunalen Straßenbaus mit Mitteln des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes verstärkt auf die Ziele und Maßnahmen der Stadterneuerung ausgerichtet.

Tabelle: 1

Förderung von Maßnahmen zur Stadterneuerung 1980 bis 1989
(in Mio DM)

Jahr	Landesmittel	Bundesmittel	insgesamt
1980	946,2	59,5	1.005,7
1981	695,7	63,8	759,5
1982	317,2	54,2	371,4
1983	411,9	71,4	483,3
1984	780,2	71,4	851,6
1985	405,9	85,2	491,1
1986	436,7	261,7	698,4
1987	488,0	262,6	750,6
1988	685,8 ¹⁾	173,3	859,1
1989	535,6	203,3 ²⁾	738,9
Summe	5.703,2	1.306,4	7.009,6

Die Angaben für 1980 bis 1988 sind bewilligte Beträge; die Angaben für 1989 geben den Bereitstellungsrahmen auf der Grundlage des Haushalts wieder.

-
- 1) Hierin sind 101,1 Mio DM Landesmittel aus dem Programm Zukunftsinitiative Montanregionen (ZIM) enthalten
- 2) Hierin sind 30,0 Mio DM Bundesmittel aus dem Strukturhilfeprogramm enthalten.

MMV10 / 2393

1.1.1.2 Stadterneuerungshaushalt 1990

Für die Förderung von Maßnahmen zur Stadterneuerung sind im Landeshaushalt 1990 400,0 Mio DM Landesmittel zuzüglich Verpflichtungsermächtigungen in Höhe von 385,0 Mio DM für die Jahre 1991 bis 1994 veranschlagt.

Die Haushaltsmittel des Landes werden auf der Grundlage der mit dem Bund 1988 abgeschlossenen Verwaltungsvereinbarung in 1990 um Bundesmittel in Höhe von 173,3 Mio DM ergänzt.

Hinzu kommen Bundesfinanzhilfen in Höhe von 68,7 Mio DM zuzüglich Verpflichtungsermächtigungen in Höhe von 35,0 Mio DM zu Lasten der Haushaltsjahre 1990 und 1991, die im Rahmen des Strukturhilfegesetzes für Aufgaben der Stadterneuerung eingesetzt werden können; hiervon ist ein Betrag von bis zu 31,0 Mio DM für Maßnahmen im Zusammenhang mit der Internationalen Bauausstellung Emscher-Park bestimmt.

1.1.1.3 Bewilligungsrahmen 1990

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

Die Haushaltsansätze eines Vorjahres sind daher zum großen Teil durch Verpflichtungsermächtigungen aus Bewilligungen früherer Jahre vorbelastet. Insgesamt ergibt sich 1990 ein Bereitstellungsrahmen bestehend aus ungebundenen Ausgabemitteln und neuen Verpflichtungsermächtigungen von 691,3 Mio DM (Tabelle 2).

Tabelle: 2

Bereitstellungsrahmen für das Stadterneuerungsprogramm 1990 (in Mio DM)

	GFG-Mittel ¹⁾	Ruhr-programm ²⁾	Bundes-mittel Verwal-tungs-verein-barung ³⁾	Bundes-mittel Struktur-hilfegesetz ⁴⁾	Gesamt
Haushalts-ansatz	385,0	15,0	200,0	68,7	668,7
Vorbelastung durch frühere Verpflichtungs-ermächtigungen	337,0	15,0	176,7	18,7	547,4
ungebundene Haushaltsmittel	48,0	-	23,3	50,0	121,3
neue Verpflichtungs-ermächti-gungen	385,0 ^{a)}	-	150,0 ^{b)}	35,0 ^{c)}	570,0 ^{d)}
Gesamtrahmen	433,0	-	173,3	85,0	691,3

- 1) Kapitel 14 030 Titel 883 11 / Zuweisungen für die Förderung von Maßnahmen zur Stadterneuerung (§ 18 Abs. 1 GFG 1989)
- 2) Kapitel 11 040 Titel 883 10 / Zuweisungen für die Vorbereitung und Durchführung städtebaulicher Maßnahmen im Ruhrgebiet
- 3) Kapitel 11 040 Titel 883 41 / Zuweisungen für städtebauliche Sanierungs- und Entwicklungsmaßnahmen
- 4) Kapitel 11 021 Titel 883 61 / Förderung von Maßnahmen zur Stadterneuerung im Sinne des Strukturhilfegesetzes
- a) 70,0 Mio DM zu Lasten 1991, 50,0 Mio DM zu Lasten 1992, 150,0 Mio DM zu Lasten 1993, 115,0 Mio DM zu Lasten 1994
- b) 62,0 Mio DM zu Lasten 1991, 62,0 Mio DM zu Lasten 1992, 26,0 Mio DM zu Lasten 1993
- c) 25,0 Mio DM zu Lasten 1991, 10,0 Mio DM zu Lasten 1992
- d) insgesamt 157,0 Mio DM zu Lasten 1991, 122,0 Mio DM zu Lasten 1992, 176,0 Mio DM zu Lasten 1993, 115,0 Mio DM zu Lasten 1994

1.1.1.4 Stadterneuerungsprogramm 1990

Das Stadterneuerungsprogramm 1990 wird im Herbst 1989 aufgestellt. Es enthält Maßnahmen in der gemeinsamen Bund-Land-Finanzierung und in der abschließlichen Landesförderung. Darüber hinaus werden auch die Stadterneuerungsmaßnahmen aufgenommen, die für das Strukturhilfeprogramm 1990 - Teilprogramm Stadterneuerung - geeignet sind. Nach den vorliegenden Förderanträgen ist das verfügbare Fördervolumen von 691,0 Mio DM etwa fünfmal überzeichnet. Hieraus wird der Umfang des Stadterneuerungsbedarfs im Land erkennbar.

Die Mittel für die Bewilligung der einzelnen Maßnahmen sollen umgehend nach Inkrafttreten des Haushalts und der Zuweisung der Bundesmittel bereitgestellt werden.

1.1.1.5 Mittelfristiges Stadterneuerungsprogramm 1989 bis 1993

Nach dem Abschluß der Verwaltungsvereinbarung vom 09.02.1988 über die Bundesförderung städtebaulicher Sanierungs- und Entwicklungsmaßnahmen in den Jahren 1988 bis 1990 ist nunmehr abzusehen, daß die Mischfinanzierung in diesem Förderbereich auch danach in gleicher Größenordnung fortgeführt wird.

Zusätzlich bietet das Strukturhilfegesetz vom 20.12.1988 in Verbindung mit dem Landeshaushalt die Möglichkeit, bestimmte Stadterneuerungsmaßnahmen ab 1989 aus Bundesmitteln zu fördern.

Im Rahmen der mittelfristigen Finanzplanung 1989 bis 1993 sind wie bisher Haushaltsmittel des Landes in jährlicher Höhe von 385,0 Mio DM als Zweckzuweisungen zu erwarten. Die insgesamt 1.925,0 Mrd. DM werden durch jeweils 173,0 Mio DM Städtebauförderungsmittel des Bundes ergänzt. Hinzu kommen ferner 1989 30,0 Mio DM und 1990 68,0 Mio DM der

Strukturhilfemittel des Bundes. Für die Stadterneuerung werden ab 1991 100,0 Mio DM aus Strukturhilfemitteln eingeplant.

Das mittelfristige Stadterneuerungsprogramm 1989 bis 1993 umfaßt somit Haushaltsansätze von insgesamt 3.188,0 Mrd. DM. Dieses Programmvolumen ist durch die Bewilligung von Maßnahmen in den Jahren 1988 und früher sowie durch das Programm 1989 mit einem Betrag von insgesamt 1.571,0 Mrd. DM belegt, so daß 1.617,0 Mrd. DM nicht belegt sind.

Da erfahrungsgemäß die eingeplanten Maßnahmen zum Teil nicht im vorgesehenen Zeitplan verlaufen, können Maßnahmen im Umfang etwa eines Haushaltsansatzes von 600,0 Mio DM zusätzlich in das Programm aufgenommen werden, so daß ein Gesamtvolumen für neue Maßnahmen von rund 2.200,0 Mrd. DM zugrundegelegt werden kann.

Das mittelfristige Stadterneuerungsprogramm ist eine Orientierungshilfe für die Städte und Gemeinden zur fachlichen und finanziellen Vorbereitung ihrer Stadterneuerungsmaßnahmen. Auf dieser Grundlage können die Städte und Gemeinden ihre Vorhaben bereits soweit vorbereiten, daß bei einer späteren Bewilligung eine zügige Durchführung und ein rascher Mittelabfluß möglich ist. Das mittelfristige Stadterneuerungsprogramm ist also auch eine Voraussetzung dafür, daß Ausgabereste abgebaut und in Zukunft vermieden werden.

Analog zum Verfahren im Bereich des kommunalen Straßenbaus (Förderung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) werden die jährlichen Förderprogramme aus dem mittelfristigen Programm erarbeitet. Das mittelfristige Programm wird mit der Aufstellung der Jahresprogramme fortgeschrieben.

1.1.1.6 Stadterneuerungsgebiete

MMV 10 / 2393

Die hohe Siedlungsdichte sowie das expansive Wachstum während der Industrialisierung im 19. Jahrhundert aber auch in der Nachkriegszeit haben dem Land Wohlstand, aber auch hohe Umweltbelastungen und eine vielfach ungeordnete Siedlungsstruktur gebracht.

Der intelligente Umbau der bestehenden Siedlungsstruktur nach sozialen, ökologischen und kulturellen Kriterien zählt daher zu den wichtigsten Zukunftsinvestitionen in diesem Land. Das Land hat mit seinen Förderrichtlinien hierzu ein differenziertes Instrumentarium geliefert, das es den Gemeinden ermöglicht, situationsgerecht zu handeln.

Neben den städtebaulichen Einzelmaßnahmen und den Sachprogrammen mit der Bündelung gleicher Fördergegenstände in einem Gemeindegebiet steht weiterhin die Förderung gebietsbezogener Stadterneuerungsmaßnahmen in Stadterneuerungsgebieten im Vordergrund.

In Siedlungsgebieten, in denen verschiedenartige Belastungen zusammentreffen und die Wohnbedingungen ebenso wie die Standortbedingungen der privaten Wirtschaft stark beeinträchtigen, ist die Bündelung mehrerer Maßnahmen und die kontinuierliche Erneuerungstätigkeit über einen längeren Zeitraum notwendig. Die Förderung solcher Stadterneuerungsgebiete und ihre Koordination mit Maßnahmen aus verschiedenen Programmbereichen wie Wohnungsmodernisierung und sozialer Wohnungsbau sowie kommunaler Straßen- und Radwegebau hat weiterhin die erste Priorität in der Stadterneuerungspolitik des Landes.

Mit der Abkehr von der Sanierungsstrategie der 70er Jahre, mit der die Defizite der Siedlungsstruktur in den Ballungsräumen nicht gelöst wurden, entwickelte die Landesregierung seit 1980/81 ein sachbezogenes Instrumentarium zur bestandsorientierten und behutsamen Stadterneuerung. Gleichzeitig wurden die insgesamt 411 aus den 70er Jahren stammenden förmlichen Sanie-

rungsgebiete und Entwicklungsmaßnahmen überprüft und auf einen finanzierbaren Rahmen zurückgeführt. Bis Ende 1985 waren 379 dieser Vorhaben mit einem Förderbetrag 1,0 Mrd. DM ausfinanziert.

Damit waren zu Beginn dieser Legislaturperiode die finanziellen und förderrechtlichen Voraussetzungen für eine neuorientierte Stadterneuerung geschaffen, in deren Mittelpunkt die gebietsbezogene Wohnumfeldverbesserung zusammenhängender Stadtquartiere durch

- die Verkehrsberuhigung und gestalterische Aufwertung der innerörtlichen Straßen und Plätze,
- die Umgestaltung und Begrünung von Haus- und Hofflächen und
- den Ausbau der öffentlichen Grün- und Freiflächen

stand.

Eng verknüpft wurde damit die Förderung

- der Modernisierung zur Erhaltung gewachsener Stadtbilder und preiswerten Wohnraums sowie
- des Ausbaus des quartierbezogenen Angebotes an sozialen und kulturellen Einrichtungen.

In einer zur Zeit noch laufenden Bestandsaufnahme werden nunmehr die größeren komplexen Maßnahmen unabhängig von der Form und ihrer "Vorgeschichte" nach einheitlichen Kriterien als Stadterneuerungsgebiete definiert, um den weiteren Finanzierungsbedarf räumlich und zeitlich abzugrenzen und die Fördervorränge in den anderen Programmen noch besser zur Geltung zu bringen.

MMV 10 / 2393

Für die Fortführung derartiger gebietsbezogener Stadterneuerungsmaßnahmen werden im mittelfristigen Programm etwa zwei Drittel der Fördermittel benötigt werden.

1.1.1.7 Förderrichtlinien

Die Abkehr von den Stadtentwicklungszielen der 60er und 70er Jahre mit ihrer Ausrichtung auf unrealistische Wachstumserwartungen wurde bereits 1981 mit der Veröffentlichung der neuen Grundsätze für die Städtebauförderung vollzogen. Die inzwischen allgemein anerkannte Hinwendung zur behutsamen, sozialen und ökologischen Erneuerung der Städte und Gemeinden fand ihren Ausdruck in den Förderrichtlinien des Landes vom März 1983. Besonders kostenträchtige und einschneidende Veränderungen der Stadt- und Sozialstrukturen fördernde Regelungen wurden damals verlassen:

- die Verlagerung gewerblicher und industrieller Betriebe auf entschädigungsrechtlicher Basis, die eine kleine Zahl von Unternehmen in den Genuß besonders hoher staatlicher Subventionen brachte,
- die Modernisierung von Wohnraum nach dem Kostenerstattungsprinzip des § 43 Städtebauförderungsgesetz, die vergleichsweise wenigen Hauseigentümern hohe staatliche Subventionen bei hohen und meist nicht altbaugerechten Modernisierungsstandards gewährte,
- der Erwerb von Bausubstanz auf entschädigungsrechtlicher Grundlage für Zwecke des Abrisses.

Statt dessen wurden neue Fördergegenstände wie z.B. der verkehrsberuhigte Umbau von Straßen und Plätzen, die Einrichtung örtlicher Begegnungsstätten oder die Standortsicherung von Betrieben in Gemengelagen eingeführt.

Diese Richtlinien haben sich als leistungsfähiges und flexibles Instrument zur Steuerung der vom Land geförderten Stadterneuerungsvorhaben bewährt. Ihre Wirkung wurde durch eine bessere Zuordnung und Koordinierung der Fördermaßnahmen im Bereich des Wohnungsbaus, der Wohnungsmodernisierung, der Denkmalpflege und des kommunalen Straßenbaus wesentlich vergrößert und mit dem Grundstücksfonds Ruhr und später mit dem Grundstücksfonds Nordrhein-Westfalen wirkungsvoll erweitert.

Aufgrund der Erfahrungen der vergangenen Jahre wurden die Förderrichtlinien von 1983 in 1988 ergänzt und modifiziert. Die neuen Förderrichtlinien Stadterneuerung vom 16.03.1988 tragen insoweit der zwischenzeitlich eingetretenen Entwicklung Rechnung, führen jedoch die bewährte Stadtentwicklungspolitik des Landes Nordrhein-Westfalen fort.

1.1.1.8 Beratung und Erfolgskontrolle

Eine behutsame Stadterneuerung, die verstärkt auf die Mitwirkung der Betroffenen baut, erfordert eine qualifizierte detaillierte und prozeßhafte Planung ebenso wie eine intensive und kontinuierliche Bürgerberatung unter Einschluß der die Stadterneuerung begleitenden Modernisierung. Es liegt aber in der Verantwortung und im Selbstverständnis der Gemeinden, in welchem Umfang sie Bürgerberatung und Bürgerbeteiligung besonders in Quartieren mit schwieriger Sozialstruktur betreiben und von dem Förderangebot des Landes Gebrauch machen.

Von der begleitenden Erfolgskontrolle, die mit den novellierten Förderrichtlinien vom 16.03.1988 eingeführt wurden, sollen die Erfahrungen insbesondere modellhafter Maßnahmen unmittelbarer und schneller den Beteiligten sowie darüber hinaus anderen Städten und Gemeinden zur Verfügung gestellt werden, um die Wirksamkeit der Stadterneuerung landesweit zu erhöhen.

MMV 10 / 2393

MMV 10 / 2393

1.1.19 Entwicklungsmaßnahmen

Bis 1985 wurden 16 von 17 städtebaulichen Entwicklungsmaßnahmen mit einem Gesamtbetrag von rund 1,0 Mrd. DM ausfinanziert. Schwerpunkte waren dabei die Neuen Städte Hochdahl, Meckenheim und Wulfen. Einzig die Entwicklungsmaßnahme Bonn, Parlaments- und Regierungsviertel, deren Kosten der Bund zu zwei Dritteln trägt, wird fortgeführt.

1.2 Beitrag des Planungsrechts

Das Bauplanungsrecht enthält Instrumente, mit denen die Ziele der Stadtentwicklung und Stadterneuerung unterstützt und in konkrete Vorhaben umgesetzt 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 die Rechtskontrolle und auf die Beratung. Für besonders wichtige Sachverhalte gibt das Land Erlasse oder Arbeitshilfen heraus.

1.2.1 Planungserlaß

Das enge Nebeneinander von Wohnen und Arbeiten ist vor allem ein Problem der alten Industrieregionen in Nordrhein-Westfalen. Die Verlagerung von störenden Betrieben aus Gemengelage hatte sich als kein allgemein gangbarer Weg erwiesen. Mit der Neufassung des "Planungserlasses" im Jahre 1982 wurde eine Abkehr vom bisher überwiegend geltenden Leitbild der Funktionstrennung vollzogen. Zielsetzung des Erlasses ist es, die Nutzungskonflikte in Gemengelage schrittweise so abzubauen, daß sowohl Planungssicherheit und Entwicklungschancen für die Gewerbebetriebe als auch zumutbare Lebensbedingungen für die Bewohner erreicht werden.

MMV 10 / 2393

Zum Planungserlaß ist im Jahre 1986 eine Arbeitshilfe erschienen, die anhand von Planungsbeispielen alternative Möglichkeiten für eine immissionsschutzgerechte Planung insbesondere zur Bewältigung auch schwieriger Gemengelagenprobleme aufzeigt.

Maßnahmen des Landes zur Standortsicherung beschränken sich jedoch nicht auf den Bereich des Planungsrechts. Das Standortsicherungsprogramm ist im Jahre 1983 aus der Erkenntnis gewachsen, daß die Verbesserung der Situation in den Gemengelagen nicht allein mit planungsrechtlichen oder immissionsschutzrechtlichen Mitteln erzielt werden kann. Als flankierende Ausnahme sind deshalb seit 1984 Fördermittel zur Standortsicherung eingesetzt worden (siehe 1.14.4).

1.2.2 Verbrauchermarkterlaß

Der Handel unterliegt seit ca. 30 Jahren einem ständig andauernden Strukturwandel. Dieser ist gekennzeichnet von dem Trend zur Selbstbedienung, zur Vergrößerung der Verkaufsflächen und zur Konzentration der Betriebe, wobei immer neue Betriebsformen des Handels auftreten. Wegen hoher Mieten und der räumlichen Enge in den Innenstädten siedeln sich großflächige Handelsbetriebe mit Vorliebe außerhalb der traditionellen Zentren an. Die Folge ist, daß die gewachsenen Ortszentren der Städte und Gemeinden sowie auch benachbarter Städte gefährdet werden.

Diese Entwicklung hat die Landesregierung Nordrhein-Westfalen veranlaßt, den "Verbrauchermarkterlaß" im Jahre 1986 zu überarbeiten. Mit der Neufassung des Erlasses werden den Gemeinden Planungs- und Entscheidungshilfen angeboten, die sie besser in die Lage versetzen, mit den Möglichkeiten des Bauplanungsrechts die gewachsenen Einkaufsstandorte vor einem Kaufkraftentzug durch nicht integrierte Einzelhandelsgroßbetriebe zu schützen.

Zielsetzung der Neufassung des Erlasses ist es, im Rahmen der erhaltenden Stadterneuerung die traditionellen Stadt- und Stadtteilzentren aufzuwerten und

sie wieder attraktiver zu machen. Dies kann nur durch eine Stärkung des zentrenorientierten Handels erfolgen. Weiterhin ist es Anliegen der Landesregierung, die verbrauchernahe Versorgung zu sichern.

1.2.3 Spielhallenerlaß

Die Attraktivität der Innenstädte beruht auf einer wünschenswerten Mischung von Nutzungen. Kinos, Gaststätten, Bars, Restaurants, Diskotheken und Spielhallen können einerseits zur Attraktivitätssteigerung und Belebung der Innenstädte beitragen, andererseits aber auch städtebauliche Spannungen und Konflikte auslösen, wenn traditionelle Geschäfte durch diese Betriebe verdrängt werden und Innenstadtbereiche den Charakter von Vergnügungsvierteln annehmen. Insbesondere die Expansion der Spielhallen in den letzten Jahren löste erhebliche Unruhe in der kommunalen Praxis und bei der Bevölkerung aus.

Im Oktober 1987 wurde eine Orientierungshilfe für die Praxis veröffentlicht, in der die Möglichkeiten zur Steuerung von Spielhallen mit Mitteln des Bau- und Planungsrechts dargestellt waren. Der Runderlaß zur Spielhallenproblematik vom 24.02.1988 enthält in der verbindlicheren Form einer Verwaltungsvorschrift Planungs- und Entscheidungshilfen bei der Ansiedlung von Spielhallen und sonstigen Vergnügungstätten.

1.2.4 Altlasten - Arbeitshilfe

Der Freiraumschutz ist seit Jahren erklärtes Ziel der Landes- und Stadtentwicklungspolitik der Landesregierung. Um den Freiraumverbrauch zu begrenzen und die ökologische Funktion freier, unbebauter Flächen zu erhalten, ist die Reaktivierung der insbesondere im Ruhrgebiet in erheblichem Umfang vorhandenen Brachflächen erforderlich.

Aufgrund der restriktiven Rechtsprechung bestehen rechtliche Unsicherheiten, inwieweit im Rahmen der Bauleitplanung belastete Flächen neuen Nutzungen

zugeführt werden können. Weiterhin fehlen allgemein anerkannte Grundsätze und Maßstäbe, an denen die Kommunen ihre Bauleitplanung und die Sanierungsmaßnahmen orientieren können.

Es wird zur Zeit an einer Arbeitshilfe gearbeitet, die den Gemeinden Planungs- und Entscheidungshilfen für die Festsetzung von Gewerbegebieten auf belasteten Flächen an die Hand geben soll. Die Informationsschrift soll Beurteilungshandhaben für die Abwägung der Gemeinde und Vorschläge für Sicherungs- und Sanierungsmaßnahmen sowie Vorschläge zur Sicherung dieser Maßnahmen durch geeignete rechtliche Instrumente enthalten.

1.3 Stadtökologie

1.3.1 Stadtökologische Zwischenbilanz

Nordrhein-Westfalen ist mit 500 Einwohnern je Quadratkilometer eines der am dichtest besiedelten Industrieländer der Erde. In den Ballungskernen und den Ballungsrandzonen beträgt die Dichte häufig mehr als 1000 Einwohner je Quadratkilometer. Das bedeutet, daß im Landesdurchschnitt mehr als 19 % der Fläche besiedelt ist, wobei dieser Wert in den Städten des Ballungskernes häufig über 50 % liegt.

Nordrhein-Westfalen ist damit wie keine andere Industrieregion durch stadtökologische Systeme geprägt. Diese sind in hohem Maße gefährdet. Denn zur Versiegelung, Zerschneidung und Verinselung der freien Flächen als Folge der Besiedlung kommen anhaltend hohe Emissionsbelastungen aus Bergbau, Industrie, Energieerzeugung, Kraftfahrzeug und Landbewirtschaftung.

Die Entlastung städtischer ökologischer Systeme ist daher eine ökologische, soziale und strukturpolitische Notwendigkeit.

In Nordrhein-Westfalen wurde seit 1980 die ökologische Erneuerung der Städte und Gemeinden forciert. Diese ökologische Erneuerung war Voraussetzung dafür, daß unsere Städte langfristig als Wirtschafts- und Lebensräume gesichert werden.

Aufgrund zahlreicher Veröffentlichungen, Veranstaltungen, Beratungen und im Zusammenhang mit der Förderung städtebaulicher Maßnahmen konnte erreicht werden, daß zunehmend mehr stadtökologisch vertretbare Investitionen und Raumnutzungsentscheidungen getroffen wurden.

Diese seit 1980 geforderte Umstellung örtlicher Stadtentwicklungspolitik auf ökologische Perspektiven hat u.a. dazu geführt, daß auf allen Ebenen und Sachgebieten statt sektoraler integrierte Planungen angestrebt und selbstverständlicher wurden.

Kenntnisse über die Wirkungsverläufe in stadtökologischen Systemen wurden konsequenter als zuvor angewandt.

Wichtige Handlungsfelder stadtökologischer Politik ergeben sich aus der Kenntnis dessen, was dem ökologischen System in den Städten am meisten schadet. Wichtige stadtökologische Aufgaben sind insbesondere Schutz der Freiflächen, Entsiegelung und Begrünung von Flächen, Verringerung der Schadstoff- und Lärmbelastung durch Kraftfahrzeuge sowie Standortsicherung durch Emissionsabbau, weitgehende Abfallvermeidung und Abfallverwertung, sparsamer Umgang mit Wasser und ökologische Revitalisierung mit Bürgern.

Aufgrund der 1980 eingeleiteten und konsequent durchgeführten Politik der ökologischen Stadterneuerung in NRW ist es gelungen, einen weiter steil ansteigenden Flächenverbrauch zu vermeiden. In vielen Fällen wurde noch bestehendes Baurecht ausgenutzt, so daß die Inangriffnahme freier Flächen noch nicht gestoppt ist. Durch die Dauer der Planungs- und Bauphase konnten die erkennbaren Trends des Freiraumschutzes und des Flächenrecyclings bisher in der Statistik der Flächennutzung noch nicht deutlich werden.

Stadterneuerungsmaßnahmen mit ökologischen Zielsetzungen wurden seit 1980 in vielen historisch gewachsenen Vierteln nordrhein-westfälischer Städte und Gemeinden mit den ihnen typischen Mischungen zwischen Wohnen und Gewerbe, hoher Dichte, versiegelten Flächen sowie Grün- und Freiflächendefiziten bei gleichzeitig hoher Belastung durch Schleich- und Durchgangsverkehr gefördert. Zahlreiche Flächen wurden in allen Teilen des Landes auch im Zusammenhang mit dem Um- und Abbau von Straßen entsiegelt und begrünt.

Private Eigentümer erkannten die Möglichkeit und Notwendigkeit der Entsigelung und Begrünung von Hinter- und Innenhöfen und Vorgärten sowie der Begrünung von Fassaden und Dächern. Seit 1980 bieten viele Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen interessierten Hauseigentümern und Mietern in dichtbesiedelten und vornehmlich blockbebauten Quartieren Beratung und Zuschüsse für Entsigelungs- und Begrünungsmaßnahmen im privaten Bereich mit Städtebaumitteln an.

In Düsseldorf wurden seit 1980 mehr als 260 Hof- und Dachbegrünungsmaßnahmen abgeschlossen. Dabei wurden etwa 6,5 ha grauer Flächen entsiegelt, umgestaltet und begrünt, so daß für etwa 3.800 Haushalte und deren nähere Umgebung stadtoökologische Verbesserungen erzielt werden konnten.

Im Rahmen des vom Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr geförderten Wohnumfeldprogramms Bochum-Witten-Herne wurden zum Beispiel in Bochum seit 1983 mehr als 3 ha in 150 Höfen entsiegelt, umgestaltet und begrünt.

In Köln wurden allein im Zeitraum von 1985 bis August 1988 mehr als 150 private Begrünungsmaßnahmen gefördert.

Das Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr hat allein im Jahr 1988 13,8 Mio DM Städtebaumittel für die Entsigelung und Begrünung privater Flächen bereitgestellt.

MMV 10 / 2393

Seit 1980 wurden mit Städtebaumitteln auch Straßen und Plätze entsiegelt, umgestaltet, begrünt und als Aufenthaltsflächen wieder benutzbar gemacht.

Im Rahmen des gebietsbezogenen Wohnumfeldprogramms im gründerzeitlichen Wohngebiet Düsseldorf-Oberbilk wurden - nur auf den öffentlichen Straßenraum bezogen - Verkehrsflächen um 27 % reduziert und Grünflächen im Straßenraum um 60 % erhöht. Als weiteres Beispiel für die Entsiegelung von Flächen im öffentlichen Straßenraum sei noch der ersatzlose Abbau der Elbeallee in Köln-Chorweiler erwähnt, wo 1,5 ha Straßen in eine öffentliche Grünfläche umgewandelt wurden.

Auf weitere zentrale stadtökologische Handlungsmöglichkeiten wird u.a. in Kapitel 1.14 (Stadterneuerungspolitik als Bestandteil der regionalisierten Strukturpolitik des Landes) und 1.7 (Stadtentwicklung und Verkehr) eingegangen.

Die Ergebnisse dieser ökologischen Stadterneuerung in Nordrhein-Westfalen sind beachtlich. Diese Fortschritte dürfen aber nicht darüber hinwegtäuschen, daß die seit 1980 geforderte Umstellung örtlicher Politik auf ökologische Perspektiven noch nicht überall durchgesetzt werden konnte.

Stadtökologische Forderungen müssen auch in der kommenden Legislaturperiode mit derselben Nachhaltigkeit, Zielstrebigkeit und Konsequenz wie bisher gestellt und durchgesetzt werden.

1.3.2 Ökologisches Bauen

Am ökologischen Bauen besteht in Nordrhein-Westfalen ein weitverbreitetes Interesse. Dennoch muß ökologisches Planen und Bauen noch zum planerischen, städtebaulichen und gesellschaftspolitischen Allgemeingut werden. Vor

allem darf es nicht vor der ökologischen Erneuerung des Bestandes, insbesondere nicht vor der ökologischen Erneuerung von Industrie und Gewerbe, halmachen.

Die Auswertung des abgeschlossenen städtebaulichen Landeswettbewerbs "Ökologisches Bauen" zeigt, daß zwischen Theorie und Praxis noch eine große Lücke klafft. Um die Praxis des ökologischen Planens und Bauens auf eine breitere Basis zu stellen, sollen mit Unterstützung des Landes geeignete Maßnahmen für die Realisierung aufbereitet, einer Erfolgskontrolle unterzogen und zur Diskussion gestellt werden.

Auf dem Gelände der ehemaligen Zeche "Sachsen" in Hamm wird ein "Forum für ökologisches Bauen" errichtet.

1.4 Städtebauliche Wettbewerbe

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

In Nordrhein-Westfalen wurden seit 1980 die städtebaulichen Landeswettbewerbe "Ruhiges Wohnen - Sichere Straße", "Mehr Grün in die Stadt", "Ökologisches Bauen" sowie "Spielen in der Stadt" durchgeführt. Die Erfahrungen dieser Landeswettbewerbe wurden dokumentiert und verbreitet (Dokumentation "Spielen in der Stadt" in Vorbereitung).

Der zuletzt durchgeführte Landeswettbewerb "Spielen in der Stadt" ging auf einen Antrag der CDU-Fraktion unter dem Titel "Die familienfreundliche Stadt" zurück. Ziel dieses Landeswettbewerbs war es, Spiel- und Bewegungsmöglichkeiten in den Städten und Gemeinden zu verbessern und familienfreundliche Wohnumgebungen zu unterstützen.

Wie wichtig es war, auch dieses Thema in einem Landeswettbewerb aufzugreifen, zeigt die hohe Zahl der 107 eingesandten Arbeiten, von denen 2/3 von Bürgern und Initiativen stammen.

Die Erfahrungen dieses Wettbewerbs zeigen, daß das Spielen in der Stadt in den vergangenen Jahren zunehmend einen höheren Rang erhielt. Viele Lösungen konnten überzeugen. Dennoch wurde auch deutlich, daß noch Defizite und Nachholbedarf bestehen. Anspruch und Wirklichkeit klaffen in manchen Städten und Gemeinden vielfach leider noch auseinander.

1.5 Internationale Bauausstellung Emscher-Park

Einen wesentlichen Beitrag zur Umstrukturierung des Ruhrgebietes bildet die von der Landesregierung im Mai 1988 beschlossene Internationale Bauausstellung Emscher Park. Sie soll die Standortnachteile der Emscher-Zone beseitigen und die ökologischen, städtebaulichen und sozialen Lebensbedingungen der Menschen in dieser Industrielandschaft verbessern.

Im November 1988 nahm die Landesregierung durch Kabinettsbeschuß das unter Federführung des MSWV entwickelte Memorandum zu den Zielen und grundlegenden Organisationsstrukturen der Internationale Bauausstellung Emscher-Park zustimmend zur Kenntnis.

Inhalte und Ziele dieses Memorandums wurden im Vorfeld in Arbeitskreisen mit Vertretern der Kommunen, Planer und Architektenverbände und der Wirtschaft sowie in Einzelgesprächen mit anderen gesellschaftlichen Gruppen des Emscherraumes entwickelt.

Im Dezember 1988 wurde die Internationale Bauausstellung Emscher-Park GmbH als hundertprozentige Gesellschaft des Landes NW gegründet und mit einem Stammkapital von 0,5 Mio DM sowie einem Darlehen von 34,5 Mio DM für Koordination und Präsentation ausgestattet.

Für die einzelnen IBA-Projekte ist kein gesondertes staatliches Förderprogramm vorgesehen. Die Projekte werden vielmehr aus den Investitionshaushalten/Fördertiteln der Gemeinden/des Landes NW finanziert, denen sie von

der Sache her zuzuordnen sind. Die Landesregierung hat für die IBA-Projekte innerhalb dieser Haushaltsmittel Priorität beschlossen. Zusätzlich zu den bestehenden Förderprogrammen des Landes werden in die einzelnen IBA-Projekte auch ZIM-Mittel, Mittel aus der Strukturhilfe sowie aus den EG-Programmen, insbesondere dem EG-Regionalprogramm fließen.

Im April 1989 erfolgte der erste Projekt-/Ideenaufruf an die Städte, Unternehmen und alle gesellschaftlichen Gruppen des Emscherraumes, an die IBA-Emscher-Park GmbH Vorschläge zur Ausfüllung der im Memorandum enthaltenen Leitprojekte zu richten. Bis Ende Juni 1989 sind ca. 400 Vorschläge eingegangen, die im wesentlichen das Spektrum der IBA-Ziele abdecken. Nach Prüfung der eingegangenen Vorschläge durch die Gesellschaft wird der Lenkungsausschuß als Gremium der Gesellschaft in einer ersten Runde darüber entscheiden, welche Projekte im Rahmen der Internationalen Bauausstellung verwirklicht werden sollen.

1.6 Stadtentwicklung und Energieversorgung

Als geeignetes Instrument zur Umsetzung energiepolitischer Ziele in die Praxis der Kommunen haben sich Anfang der 80er Jahre örtliche und regionale Energieversorgungskonzepte herausgebildet. Im Rahmen der kommunalen Planungshoheit sind örtliche Energieversorgungskonzepte Bestandteil der rechtlich nicht verbindlich vorgeschriebenen Entwicklungsplanung.

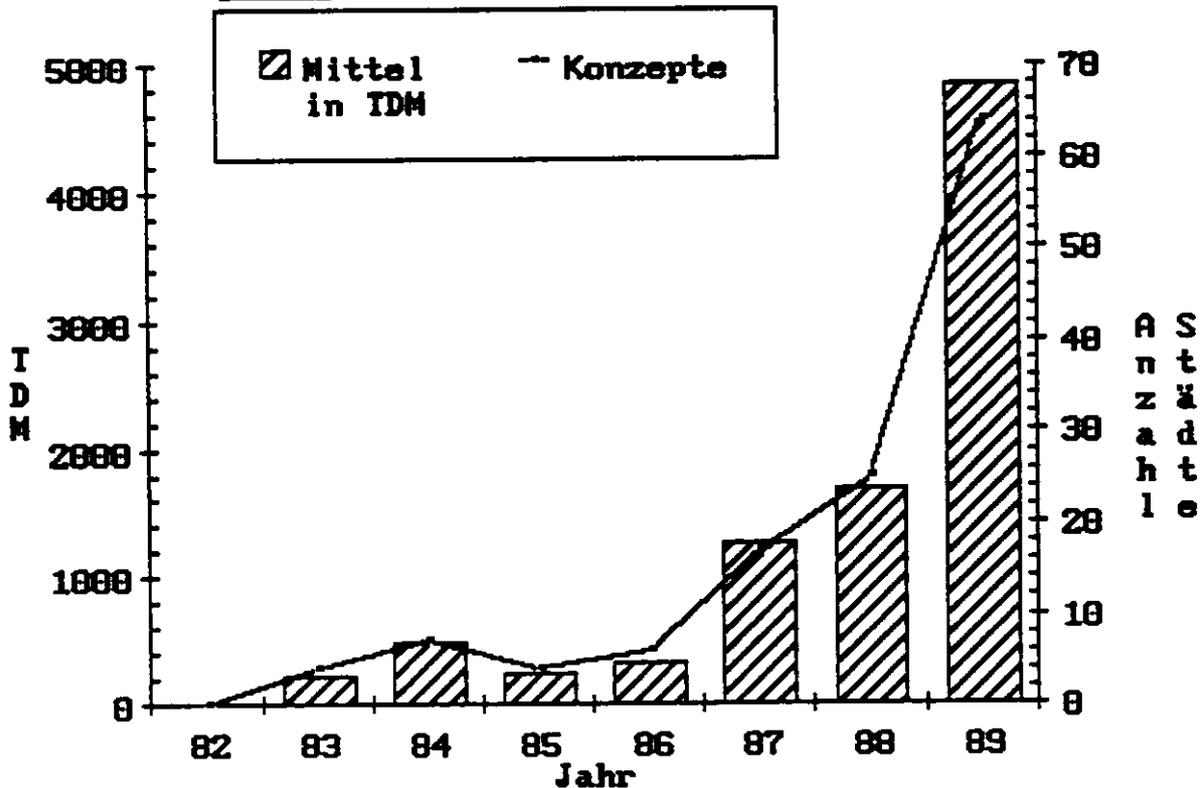
Um die Ausarbeitung von örtlichen Versorgungskonzepten zu fördern, hat der Minister für Landes- und Stadtentwicklung 1982 eine Projektgruppe gebildet, von der eine Arbeitshilfe (Anforderungsprofil) für Gemeinden unterschiedlicher Größe und Struktur erstellt wurde. Außerdem hat die Projektgruppe an der Vorbereitung und Betreuung von praxisorientierten Modellmaßnahmen mitgewirkt.

Das Anforderungsprofil für die Ausarbeitung von örtlichen Versorgungskonzepten, das 1984 der interessierten Fachöffentlichkeit vorgestellt wurde, geht von einem 2-stufigen Verfahren aus. Für die großflächige Abgrenzung der Vorranggebiete für leitungsgebundene Energien und dezentraler Versorgungsan-

lagen ist zunächst die Aufstellung von Rahmenkonzepten für das gesamte Gemeindegebiet vorgesehen. Zur Vorbereitung und Durchführung von konkreten Projekten wird die Aufstellung von Detailkonzepten notwendig.

Da viele Gemeinden nicht über die notwendigen personellen Kapazitäten für die Ausarbeitung örtlicher Energieversorgungskonzepte verfügen, und vielfach auf den Sachverstand außenstehender Experten angewiesen sind, wurden die örtlichen Versorgungskonzepte in die Städtebauförderungsrichtlinien vom 16.03.1988 als Fördergegenstand für die Gewährung von Planungskostenzuschüssen aufgenommen. Das Land Nordrhein-Westfalen hat damit eine wesentliche Voraussetzung geschaffen, daß in den Gemeinden mit der Erarbeitung örtliche Energieversorgungskonzepte begonnen werden konnten. Von dem Förderangebot des Landes haben bis 1989 127 Städte und Gemeinden Gebrauch gemacht. Für die Ausarbeitung dieser Konzepte wurde ein Betrag von 9,2 Mio DM bereitgestellt.

geförderte Energieversorgungskonzepte 1982-1989



M M V 1 0 / 2 3 9 3

Es zeichnet sich bereits jetzt ab, daß in den 90er Jahren die Abhängigkeiten zwischen der Siedlungsstruktur und der Energieversorgung im kommunalen Planungsprozeß erheblich an Bedeutung gewinnen werden. Dies hängt ganz wesentlich mit den Grenzen der Belastbarkeit von Raum und Umwelt, einer veränderten Werthaltung gegenüber den natürlichen Ressourcen sowie mit dem Ablauf der bisherigen Konzessionsverträge im Jahre 1994 zusammen. Die stark angestiegene Zahl von Förderanträgen der Gemeinden für die Gewährung von Planungskostenzuschüssen für örtliche Versorgungskonzepte macht deutlich, daß sich diese der kommunalrechtlichen Verpflichtung bewußt sind, ihre Entscheidungen im Bereich der Energieversorgung auf eine breite Informationsgrundlage zu stellen.

1.7. Stadtentwicklung und Verkehr

1.7.1 Zielsetzungen für die Verkehrspolitik

Ein Großteil des Verkehrs in Nordrhein-Westfalen ist Nahverkehr, rd. 80 % aller Wege und Fahrten bleiben unter 10 km. Auch der Kfz-Verkehr hat überwiegend kurze und mittlere Entfernungen, rd. 60 % aller Kfz-Fahrten bleiben unter 5 km, etwa 75 % unter 10 km. Trotzdem werden etwa 50 % aller Fahrten und Wege mit dem Kfz zurückgelegt. Der hohe Autoanteil und die Konzentration des Verkehrsgeschehens auf den Nahbereich haben die Konflikte, Belastungen und Probleme durch den Kfz-Verkehr in vielen Städten und Gemeinden das vertretbare Maß überschreiten lassen. Dies gilt insbesondere für die dichtbebauten Zentren und Nebenzentren, Wohngebiete sowie für Verkehrs- und Hauptverkehrsstraßen und Ortsdurchfahrten. Kennzeichnend sind dort hohe Unfallzahlen, hohe Lärm- und Schadstoffmissionen und eine starke Beeinträchtigung des Wohnumfeldes und des Einkaufsumfeldes. Die Erreichbarkeit für Fußgänger, Radfahrer, ÖPNV- und Wirtschaftsverkehr ist erheblich beeinträchtigt. Die Sensibilität der Bevölkerung gegenüber den Belastungen und Problemen des Kfz-Verkehrs und gegenüber Eingriffen des Straßenbaus in die städtebauliche und landschaftliche Substanz ist gestiegen.

Die Bürger sind heute vielfach nicht mehr bereit, die hohen Belastungen auf Dauer hinzunehmen.

Deshalb kommt es künftig vorrangig darauf an, die bestehenden Gefahren und Belastungen zu vermindern. Dies erfordert eine Konzentration der verfügbaren Finanzmittel auf Straßen und Gebiete mit hohem Problemdruck. Ein weiterer Neubau und Ausbau von Straßen und Parkieranlagen ist in der Regel nicht geeignet, die Probleme zu lösen. Außerdem sind für Neubau und Ausbau von Straßen und Parkieranlagen nur selten aufnahmefähige und belastbare Trassen und Gebiete zu finden, entsprechende Projekte sind wegen der erforderlichen Eingriffe in die städtebauliche und landschaftliche Substanz häufig nicht mehr durchsetzbar. Vordringliches Ziel der Verkehrsplanung muß daher die Einsparung von Autoverkehr sein. Nur ein Teil des derzeitigen Kfz-Verkehrs ist aufgrund seiner sachlichen, räumlichen und zeitlichen Bindungen zwingend auf die Nutzung des Kfz angewiesen. Im Bereich kurzer und mittlerer Entfernungen kann ein Teil des heutigen Kfz-Verkehrs genauso gut zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Auf Verbindungen, für die auch attraktive und leistungsfähige Angebote des ÖPNV bestehen oder ausgebaut werden können, können viele Verkehrsbewegungen auf Busse und Bahnen verlagert werden. Einsparungen von Kfz-Verkehr sind allerdings nur möglich, wenn die Attraktivität und Kapazität der übrigen besser stadt- und umweltverträglichen Verkehrsarten, Fußgängerverkehr, Fahrradverkehr und öffentlicher Verkehr wesentlich gesteigert wird. Die Potentiale sind hier bei weitem noch nicht ausgeschöpft. Anzustreben ist eine wechselseitige Ergänzung von Fußgängerverkehr, Fahrradverkehr und öffentlichem Verkehr im sogenannten Umweltverbund.

1.7.2 Verkehrsentwicklungsplanung

Kommunale Verkehrsplanung muß die besonders stadt- und umweltverträglichen Verkehrsarten Fußgängerverkehr, Fahrradverkehr und öffentlichen Personennahverkehr in besonderem Maße fördern, um die negativen Auswirkungen eines übermäßigen Autoverkehrs zu begrenzen. Die Grundlagen für entsprechende Prioritätensetzungen und Maßnahmenprogramme sind im Rahmen von Verkehrsentwicklungsplänen festzulegen. In den "Grundsätzen zur besseren Integration von Stadterneuerung und Stadtverkehr" sind die wichtigsten Arbeitsschwerpunkte einer kommunalen Verkehrsentwicklungsplanung dargestellt. Besondere Priorität verdienen die Verkehrssicherheit, die verkehrliche Entlastung von Innenstadtbereichen und dicht bebauten Wohngebieten, die städtebauliche Integration von Hauptverkehrsstraßen, die Schaffung geschlossener Fuß- und Radwegenetze sowie Ausbau und Beschleunigung des öffentlichen Nahverkehrs. Die Aufstellung kommunaler Verkehrsentwicklungspläne wird aus Stadterneuerungsmitteln gefördert. Seit 1987 sind in Nordrhein-Westfalen rd. 60 Verkehrsentwicklungspläne mit Stadterneuerungsmitteln gefördert worden, hiervon sind rd. 20 abgeschlossen. 30 Verkehrsentwicklungspläne werden im nächsten Jahr begonnen, weitere 50 sind für das mittelfristige Stadterneuerungsprogramm vorgemerkt. Die bisherigen Erfahrungen mit der Verkehrsentwicklungsplanung werden Ende 1989 in einer Veröffentlichung "Baustein kommunale Verkehrsentwicklungsplanung" zusammengefaßt.

1.7.3 Verkehrsberuhigung und Tempo-30

Rund 2/3 des innerörtlichen Straßennetzes gehören zu den Erschließungsstraßen und kommen für die Ausweisung von Tempo-30-Zonen und sonstigen Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in Frage.

Mit den Stadterneuerungsmitteln des Landes wurden seit 1980 vorrangig gefördert

- die flächenhafte Verkehrsberuhigung von größeren Wohnbereichen, seit 1985 zunehmend verbunden mit der Einrichtung von Tempo-30-Zonen
- die flächenhafte Verkehrsberuhigung in Stadterneuerungsgebieten, vor allem in den gründerzeitlichen Wohn- und Mischgebieten mit ihren ausgeprägten Nutzungskonflikten
- die Verkehrsberuhigung in Stadtzentren und Stadtteil- bzw. Ortsteilzentren unter Einbeziehung von Fußgängerbereichen und verkehrsfreien Stadtplätzen.

1988 bestanden in Nordrhein-Westfalen 466 Fußgängerzonen, 2 621 verkehrsberuhigte Bereiche (Zeichen 325/326 StVO), 2 387 Tempo-30-Zonen und 2 201 Gebiete mit sonstigen punktuellen Verkehrsberuhigungsmaßnahmen ohne besondere straßenverkehrsrechtliche Festlegung. Die Erfahrungen mit der Verkehrsberuhigung sind überwiegend gut. Je nach Maßnahmekombination sind Rückgänge von 30 - 60 % bei den schweren und tödlichen Unfällen registriert worden. Die inzwischen mehr als 10-jährigen Erfahrungen mit der Verkehrsberuhigung und die 4-jährigen Erfahrungen mit Tempo-30-Zonen wurden in dem Runderlaß 'Planung und Einrichtung von verkehrsberuhigten Bereichen und von Gebieten mit Zonengeschwindigkeitsbegrenzungen' zusammengefaßt.

Verkehrsberuhigung ist unverändert ein Schwerpunkt der Stadterneuerung. 1989 werden daher im Rahmen des Stadterneuerungsprogramms für die Gestaltung von Straßen, Wegen und Plätzen einschließlich der Verkehrsberuhigung rd. 290,0 Mio DM zur Verfügung gestellt. Damit werden insgesamt 221 komplexe Maßnahmen gefördert. Für das mittelfristige Stadterneuerungsprogramm 1989 bis 1993 sind weitere 660,0 Mio DM vorgesehen. Verkehrsberuhigungsmaßnahmen, die ohne wesentliche bauliche Eingriffe und damit ohne Förderung möglich sind, werden von den Gemeinden zusätzlich in großer Zahl

durchgeführt. Insgesamt wurden allein für 1989 67 neue Fußgängerzonen, 797 neue verkehrsberuhigte Bereiche, 1 134 neue Tempo-30-Zonen und 1 790 neue Gebiete mit sonstigen Verkehrsberuhigungsmaßnahmen geplant. Die positiven Erfahrungen mit den geschwindigkeitsbeschränkten Zonen und der Umstand, daß Tempo 30 für ca. 2/3 der innerstädtischen Straßen die angemessene Geschwindigkeit wäre, hat den Deutschen Städtetag zu dem Vorschlag bewogen, die Innerorts-Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h zu senken und nur für Hauptverkehrsstraßen 50 km/h zuzulassen. Das Land NRW hat diesen Vorschlag in die Beratungen zur Novellierung der Straßenverkehrsordnung eingebracht, ist dabei aber auf heftigen Widerstand des Bundesverkehrsministers und anderer Bundesländer gestoßen. Zur Zeit wird versucht, eine Kompromißlösung zu finden, die die Möglichkeiten zur Einrichtung von geschwindigkeitsreduzierten Zonen gegenüber dem bisherigen Rechtszustand erleichtert.

1.7.4 Verkehrsberuhigung und ÖPNV

Verkehrsberuhigung betrifft auch den öffentlichen Personennahverkehr. Zur Klärung der damit verbundenen Fragen hat die Landesregierung den Runderlaß "Hinweise zur Berücksichtigung des ÖPNV bei Maßnahmen der Verkehrsberuhigung" in Zusammenarbeit mit dem Verband öffentlicher Verkehrsbetriebe herausgegeben.

Die Verkehrsbetriebe sind bei der Vorbereitung und Durchführung von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen rechtzeitig zu beteiligen mit dem Ziel, die vorgesehenen Maßnahmen so auszubilden, daß sich möglichst wenig Nachteile für den ÖPNV ergeben. Die direkte zentrale Andienung der nachfragerrelevanten Gebiete muß weiter möglich bleiben, aber es ist weder straßenverkehrsrechtlich möglich noch städtebaulich und verkehrlich sinnvoll, den ÖPNV von den Regelungen zur Verkehrsberuhigung und Geschwindigkeitsdämpfung auszunehmen bzw. auf Straßen, die vom ÖPNV benötigt werden, grundsätzlich auf jegliche Verkehrsberuhigungsmaßnahme zu verzichten. Verkehrsberuhigungsmaßnahmen sind insbesondere kein Grund, den Betrieb auf den entsprechenden Linien einzustellen oder auszudünnen. Nach anfänglichen Schwierigkeiten

hat sich inzwischen in vielen Fällen die gute Verträglichkeit von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen für den ÖPNV erwiesen. In über 300 Tempo-30-Zonen des Landes wird ohne Schwierigkeiten Linienverkehr betrieben.

1.7.5 Umgestaltung des kommunalen Straßennetzes

Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung, besseren städtebaulichen Integration, zur Geschwindigkeitsdämpfung und zur verkehrssicheren Umgestaltung von Straßen, Wegen und Plätzen dürfen sich nicht nur auf Wohngebiete beschränken. 2/3 aller schweren und tödlichen Innerortsunfälle ereignen sich an Hauptverkehrsstraßen. Dabei sind die hauptsächlichsten Unfallursachen überhöhte Geschwindigkeiten im Kraftfahrzeugverkehr sowie massive Konflikte beim Überschreiten der Straßen durch Fußgänger. Die Landesregierung hat aus diesem Grunde seit Mitte der 80er Jahre die Programme "Verkehrsberuhigung in Konfliktbereichen" und "Geschwindigkeitsdämpfung auf Ortsdurchfahrten" durchgeführt. Die Ergebnisse sind ermutigend. 1988 waren bereits 361 Hauptverkehrsstraßen und Ortsdurchfahrten durch Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung und besseren städtebaulichen Integration umgestaltet. Für 1989 sind 511 weitere Maßnahmen an Hauptverkehrsstraßen und Ortsdurchfahrten geplant. Die Landesregierung hat inzwischen ein landesweites Programm zur Umgestaltung von Ortsdurchfahrten begonnen und fördert Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung und besseren städtebaulichen Integration von Hauptverkehrsstraßen auch im Rahmen der Stadterneuerung und des Straßenbauprogramms nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz. Es ist vorgesehen, im Rahmen des Programms Umgestaltung von Ortsdurchfahrten jährlich mindestens 20 Ortsdurchfahrten im Bereich jedes Landschaftsverbandes einzubeziehen. Die Tatsache, daß den Landschaftsverbänden über 800 dringliche Umgestaltungsmaßnahmen von Ortsdurchfahrten durch die Städte und Gemeinden gemeldet wurden, zeigt das Ausmaß des Bedarfs.

Neubau, Ausbau und Umbau kommunaler Hauptverkehrsstraßen bedürfen wegen der hervorgehobenen verkehrlichen, städtebaulichen sicherheitsmäßigen und umweltmäßigen Bedeutung dieser Straßen einer sorgfältigen Vorbereitung.

Der gestalterischen Qualität der Planungen muß daher hohe Beachtung geschenkt werden. Zur Erleichterung der Planung hat das Land die Grundsätze zur besseren Integration von Stadterneuerung und Stadtverkehr herausgegeben und den beiden Landschaftsverbänden Planungsmittel des Stadterneuerungsprogramms zur Verfügung gestellt.

1.7.5.1 Förderrahmen 1990

Die Förderung des kommunalen Straßenbaues erfolgt durch folgende Programme:

- Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)
- § 5 a Fernstraßengesetz (FStrG)
- Sonderprogramm zur Förderung des kommunalen Radwegebaues
- Sonderprogramm zur Verbesserung des Lärmschutzes an Hauptverkehrsstraßen

Die hierfür 1990 zur Verfügung stehenden Mittel zeigt die nachfolgende Tabelle 3.

	Haus- halts- mittel	Verpflichtungser- mächtigungen (Mio DM)	Gesamt- ansatz Mio DM
	1990	1991 - 1994	
Bundes finanzhilfen hilfen zur Förderung nach GVFG	272,0 ¹⁾	350,0	622,0
Bundeszuwen- dungen für Maß- nahmen nach § 5 a FStrG	23,6		23,6
Landesmit- tel zur För- derung nach GVFG und 5a FStrG	109,2	125,0	234,2
Förderung des kommu- nalen Rad- wegebaues	38,0	35,0	73,0
Landes- mittel zur Lärmsanierung in Härtefällen	3,5	3	6,5
Gesamtsumme	446,3	513,0	959,3

- 1) Das Land Nordrhein-Westfalen enthält entsprechend seinem Anteil am Kfz-Bestand im Bundesgebiet (25,67 %) für 1990 einen Betrag von 320,0 Mio DM aus dem für den Straßenbau zweckgebundenen Anteils des Mineralölsteuermehraufkommens. Im Rahmen der ÖPNV-Vorrangpolitik schichtet das Land einen Betrag von 48,0 Mio DM (15 %) zugunsten des ÖPNV um, so daß 272,0 Mio DM für den kommunalen Straßenbau verbleiben.

Zur Förderung des kommunalen Straßenbaues nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz GVFG und § 5 a FStrG stehen 1990 Ausgabemittel in Höhe von 404,8 Mio DM zur Verfügung. Diese setzen sich zusammen aus 272,0 Mio DM Bundesfinanzhilfen nach GVFG, 23,6 Mio DM Bundeszuwendungen nach § 5 a FStrG und 109,2 Mio DM ergänzenden Landeszuwendungen. Der verfügbare Betrag von 404,8 Mio DM ist durch Bewilligungen der Vorjahre mit 376,3 Mio DM vorbelastet.

Es verbleiben damit freie Ausgabemittel in Höhe von 28,5 Mio DM, die durch Verpflichtungsermächtigungen in Höhe von 475,0 Mio DM verstärkt werden. Damit steht ein Bewilligungsrahmen von 503,5 Mio DM zur Verfügung.

Die Anteilsförderung aus Bundesfinanzhilfen nach GVFG beträgt 60 % und aus Bundeszuwendungen nach § 5 a FStrG 50 %. Durch die ergänzenden Landeszuwendungen ermöglicht das Land für die Fördermaßnahmen einen durchschnittlichen Fördersatz von 80 %. Zur Erleichterung der Finanzierung des kommunalen Eigenanteils bei gleichzeitiger Vereinheitlichung der Fördersätze für Maßnahmen des kommunalen Straßenbaues und der Stadterneuerung wurde zu Beginn des Jahres 1988 der feste Fördersatz von 80 % zugunsten einer Staffelung der Fördersätze von 70 % für die finanzstarken Gemeinden 80 % für die Gemeinden mit durchschnittlicher Finanzkraft und die Kreise sowie 90 % für finanzschwache Gemeinden abgelöst.

MMV 10 / 2393

1.7.5.2 Mittelfristiges Straßenbauförderungsprogramm nach GVFG

Das mittelfristige Straßenbauförderungsprogramm nach § 5 GVFG ist für einen Zeitraum von 5 Jahren aufzustellen. Es ist Grundlage für die rechtzeitige Maßnahmenvorbereitung und die Förderkontinuität.

Das mittelfristige GVFG-Programm für die Jahre 1989 - 1994 enthält rund 1600 Maßnahmen mit einem Gesamtzwendungsbedarf von 5.850,0 Mrd. DM, davon sind 3.000,0 Mrd. DM für in den vergangenen Jahren begonnene Maßnahmen bereits ausgezahlt. Für die Ausfinanzierung des Programmes sind somit noch 2.850,0 Mrd. DM erforderlich.

Das für die Programmplanung nach GVFG zur Verfügung stehende Mittelvolumen ist durch die Höhe der jährlich zu erwartenden Bundesfinanzhilfen vorbestimmt. Nach der mittelfristigen Finanzplanung zur GVFG-Förderung steht für den Zeitraum 1990 - 1994 ein Finanzvolumen von rd. 1,9 Mrd. DM aus Bundesfinanzhilfen und komplementären Landesmitteln zur Verfügung. Die Abwicklung der bis 1994 eingeplanten Vorhaben geht über den jetzigen mittelfristigen Finanzrahmen hinaus. Die nach 1994 anfallenden Beträge für die z.B. erst 1993 und 1994 beginnenden Vorhaben werden als Vorbehaltsbeträge ausgewiesen. Zur Ausfinanzierung des mittelfristigen Programmes sind Vorbehaltsbeträge von rd. 950,0 Mio DM ausgewiesen. Im Rahmen eines kontinuierlich laufenden Programmes können Vorbehaltsbeträge von 2 -3 Jahresraten als vernünftig angesehen werden. Die völlige Ausfinanzierung des Programmes würde damit einen Zeitraum von von fast 8 Jahren in Anspruch nehmen.

Die Einplanung eines Vorhabens in das mittelfristige Programm nach GVFG ist nach § 7 GVFG Voraussetzung für die Aufnahme einer Maßnahme in das Jahresförderprogramm. Der Einplanung in das mittelfristige Programm kommt daher im Hinblick auf die Anforderungen an die wirksame Verbesserung der Verkehrs- und Lebensverhältnisse eine entscheidende Bedeutung zu. Auf ein enges Zusammenwirken von Stadterneuerung und Stadtverkehr ist schon bei

der Einplanung hinzuwirken. Bei der Fortschreibung des mittelfristigen Programmes werden Vorhaben zur:

- Verbesserung des Radverkehrs und der Fußgängersicherheit
- Verbesserung der Nebenanlagen als Gemeinschaftsmaßnahmen im Zusammenhang mit dem Um- und Ausbau von Bundes- und Landesstraßen in nicht kommunaler Baulast.
- Beseitigung höhengleicher Bahnübergänge
- intelligenteren Nutzung vorhandener Verkehrsanlagen durch Verkehrsrechner und Leitsysteme sowie zur Beschleunigung des straßenbezogenen ÖPNV

eingepplant. Darüber hinaus wurden mit Vorrang berücksichtigt:

- der Um- und Ausbau von innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen zur Erhöhung der Sicherheit und Verträglichkeit
- der Bau von Entlastungsstraßen und Ortsumgehungen

MMV 10 / 2393

1.7.5.3 Förderleistungen 1980 - 1988

Im Zeitraum von 1980 bis 1989 wurden den Kreisen und Gemeinden nach GVFG bzw. § 5 a FStrG folgende Zuwendungen gewährt (Beträge in Mio DM):

Tabelle: 4

Jahr	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Bundesfinanzhilfen nach GVFG	284,9	250,1	255,7	266,3	290,9	297,1	268,2	294,9	277,6
Bundeszurwendungen nach § 5 aFStrG	17,3	14,5	19,4	17,2	25,7	22,6	22,4	20,7	28,4
ergänzende Landeszuwendungen	150,0	100,3	136,3	114,1	122,3	121,7	113,3	117,7	110,8
Gesamt Mio DM	452,2	364,9	411,4	397,6	438,9	441,4	403,9	433,3	416,8

Im Zeitraum von 1980 bis 1988 hat das Land den Kreisen und Gemeinden objektgebundene Zuwendungen in Höhe von 3.760,4 Mio DM für Maßnahmen nach GVFG und § 5 a FStrG zur Verfügung gestellt. Im Mittel betrug die Förderung damit 417,8 Mio DM/Jahr.

Auch in Zukunft bedarf es noch erheblicher Investitionen für den stadtvvertraglichen Umbau des Verkehrsstraßennetzes. In Anbetracht der hohen Investi-

tionskosten für banliche Maßnahmen und der Notwendigkeit, möglichst zeitnah Verbesserungen zu schaffen, ist es unverzichtbar, die Möglichkeiten der intelligenteren und verträglicheren Nutzung der vorhandenen Verkehrsanlagen u.a. durch technische und elektronische Steuerungssysteme und eine effiziente Aufteilung der verfügbaren Flächen stärker als bisher auszuschöpfen. Dabei müssen zugleich die Möglichkeiten für eine systematische Verbesserung des Radverkehrs und des straßenbezogenen öffentlichen Personennahverkehrs genutzt werden.

1.7.6 Kommunale Radverkehrsförderung

In Städten und Regionen mit gut ausgebauten Radverkehrssystem werden mehr und weitere Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt als sonst. Bei konsequenter kommunaler Radverkehrsförderung läßt sich ein Teil des bisherigen Autoverkehrs durch Radverkehr ersetzen. Aus diesem Grunde ist die Radverkehrsförderung ein Schwerpunkt der Verkehrspolitik des Landes. Seit langem wird in Verbindung mit Ausbau oder Umbau von Landes- und Bundesstraßen sowie kommunalen Hauptverkehrsstraßen das begleitende Radwegenetz ausgebaut. Darüber hinaus besteht ein spezielles Radwegeprogramm. Auch wird der Ausbau von Radverkehrsverbindungen im Zusammenhang mit der Umgestaltung von Straßen, Wegen und Plätzen sowie der Verkehrsberuhigung mit Mitteln der Stadterneuerung gefördert. Kommunale Radverkehrsförderung erfordert ein systematisches und flächenhaftes Vorgehen. Aus diesem Grund wird die planerische Erarbeitung kommunaler Radverkehrskonzepte im Rahmen der Stadterneuerung gefördert.

Das Sonderprogramm zur Förderung des kommunalen Radwegebaues stellt eine sinnvolle Ergänzung der Förderung von Radwegen nach GVFG und § 5 a FStrG an Hauptverkehrsstraßen dar. Damit können zur Bildung zusammenhängender, sicherer, attraktiverer Radwegenetze auch Radwegeverbindungen abseits von Hauptverkehrsstraßen gefördert werden. Für die Förderung des kommunalen Radwegebaues aus dem Sonderprogramm des Landes sind im

Haushalt 1990 38,0 Mio DM vorgesehen. Durch Bewilligungen aus 1989 und früher besteht eine Vorbelastung von 35,0 Mio DM, so daß freie Ausgabemittel in Höhe von 3,0 Mio DM verbleiben. Diese werden durch Verpflichtungsermächtigungen in Höhe von 35,0 Mio DM verstärkt. Der Verfügungsrahmen für das Jahresprogramm 1990 beträgt damit 38,0 Mio DM.

Das Programm hat bei den Gemeinden und Kreisen eine breite Resonanz gefunden. Infolge des Antragsüberhanges sind vielfach Wartezeiten in der Förderung nicht zu vermeiden.

Mit dem Sonderprogramm wurden im Zeitraum 1979 - 1988 1.421 km Radwege mit Landeszuwendungen von 311,6 Mio DM fertiggestellt. Im gleichen Zeitraum wurden mit Fördermitteln nach GVFG und § 5 a FStrG 829 km Radwege mit Zuwendungen von 261,0 Mio DM angelegt.

Auch in den kommenden Jahren besteht ein unverminderter Bedarf für die Verbesserung der Radverkehrseinrichtungen. Mehr als bisher muß in Zukunft über eine integrierte Radwegenetzplanung in den Gemeinden sichergestellt werden, daß die Möglichkeiten zur Verbesserung des Radverkehrs systematisch ausgeschöpft und die verschiedenen Förder- und Bauprogramme wirkungsvoll genutzt werden. Deshalb wird seit 1988 in einer Reihe von Städten das Programm "Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen" umgesetzt, in dem die Mittel des Radwegeprogramms durch Stadterneuerungsmittel, Straßenbaumittel und Mittel zur kombinierten Nutzung von Fahrrad und öffentlichen Verkehr ergänzt werden. Bisher sind die Städte Bielefeld, Gladbeck, Herford, Lünen und Troisdorf in das Programm aufgenommen. Die Städte Aachen, Düren, Münster, Essen und Dormagen haben ebenfalls Interesse angemeldet.

Zur Aufstellung kommunaler Radverkehrskonzepte gehört auch die Erarbeitung von lokalen und regionalen Wegweisungs- und Beschilderungssystemen für Radfahrer. Untersuchungen und Planungen hierfür können aus Mitteln der Stadterneuerung bezuschußt werden. Die Investitionskosten für Wegweisungs-

und Beschilderungssysteme werden aus Mitteln des Radwegeprogramms gefördert. Für die Umsetzung solcher Systeme kann auf den Erfahrungen von Modellvorhaben im Kreis Neuss und der Stadt Bochum ausgebaut werden. Die Ergebnisse wurden in zwei Veröffentlichungen des Instituts für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen dargestellt und in einer Empfehlung "Sichere Radverkehrsnetze - Zusammenfassung der Ergebnisse der Pilotprojekte Radverkehrs- und Beschilderungsplan Kreis Neuss und Stadt Bochum" zusammengefaßt.

1.7.7 Sonderprogramm Lärmsanierung an kommunalen Hauptverkehrsstraßen

Im Haushalt 1990 sind 3,5 Mio DM für die Lärmsanierung an kommunalen Hauptverkehrsstraßen vorgesehen. Hinzu kommen Verpflichtungsermächtigungen in Höhe von 3,0 Mio DM für die Jahre 1991 und 1992. Diese Mittel sind für Zuwendungen an die Kreise und Gemeinden für Lärmsanierungsmaßnahmen in Härtefällen bestimmt.

Ziel der Förderung ist es, den Kommunen bei der Lärmsanierung an bestehenden, stark belasteten Hauptverkehrsstraßen bis zu Schaffung eines Verkehrslärmschutzgesetzes durch den Bund zu helfen, die Wohnstandards zu erhalten und den Umweltschutz zu verbessern.

Mit RdErl. vom 10.03.1988 wurden zur Erhöhung der Wirksamkeit des Programmes die Anspruchsvoraussetzungen von 75/65 dB(A) Tag/Nacht auf 70/60 dB(A) Tag/Nacht abgesenkt und die bestehenden Härtefallregelungen weiter gefaßt. Die Lärmsanierungsförderung ist eine Komponente im Gesamtsystem zur Verbesserung des Lärmschutzes an kommunalen Straßen. Ergänzend ist auf die Möglichkeiten der Lärmvorsorge im Zusammenhang mit Straßenbauförderungsvorhaben und der Lärmsanierung im Rahmen integrierter Konzepte der Stadterneuerung hinzuweisen.

1.7.8 Stadtverträgliche Ordnung des ruhenden Verkehrs

Besonders wichtig für die angestrebte Änderung der Verkehrsmittelwahl zugunsten der besser umwelt- und stadtverträglichen Verkehrsmittel ist eine wohlbedachte Bemessung des Parkraumangebotes. Durch seine Lage, Größe, Gestaltung und Nutzung beeinflußt der Parkraum die Verkehrsmittelwahl, den Verkehrsablauf, die Stadtstruktur, das Stadtbild, die Umfeldqualität, die Verkehrssicherheit und die Benutzbarkeit der Gehwege, Radwege und Aufenthaltsflächen. Stadterneuerung und Verkehrsberuhigung sind vielfach nur möglich, wenn gleichzeitig die Probleme des ruhenden Verkehrs gelöst werden. Neuer Parkraum sollte grundsätzlich nur noch dann geschaffen werden, wenn im gleichen Umfang durch Maßnahmen der Verkehrsberuhigung und Wohnumfeldverbesserung öffentliche Parkplätze entfallen und wenn dies unschädlich für den öffentlichen Verkehr ist. Durch Maßnahmen der Parkraumbewirtschaftung muß die Zweckentfremdung knappen Parkraums durch den Berufsverkehr eingeschränkt und eine möglichst optimale Auslastung des vorhandenen Parkraums erreicht werden. In Gebieten mit guter Erschließung durch den öffentlichen Personennahverkehr muß das Stellplatzangebot deutlich beschränkt werden. Hier müssen die Möglichkeiten einer differenzierten Stellplatzanforderung nach § 47 Abs. 4 BauO NW stärker genutzt werden.

Bislang machen die Städte und Gemeinden von den Möglichkeiten einer differenzierten Parkraumpolitik und einer gezielten Parkraumbewirtschaftung zu wenig Gebrauch. 1988 waren in Nordrhein-Westfalen erst 123 Gebiete mit Anwohnerparken eingerichtet, das ist gemessen an der Notwendigkeit, in fast allen Innenstadt- und Innenstadtrandgebieten und dicht bebauten Wohngebieten ein "Überlaufen" mit gebietsfremder Parknachfrage zu verhindern, viel zu wenig. Für 1989 sind trotzdem nur für 40 weitere Gebiete Anwohnerparkregelungen geplant. Das Land sieht daher einen dringlichen Bedarf zur Aufstellung kommunaler Parkraumkonzepte und zum gezielten Einsatz der Instrumente einer Parkraumbewirtschaftung. Aus diesem Grunde wurde als Arbeitshilfe der Runderlaß "Grundsätze für eine stadtverträgliche Ordnung des ruhenden Verkehrs" herausgegeben.

Das Parken auf Geh- und Radwegen gefährdet und behindert Fußgänger und Radfahrer erheblich. Es ist in vielen Städten und Gemeinden verbreitet und beschränkt sich nicht nur auf Straßen mit hohem Parkdruck. Gehwegparken und Radwegparken müssen konsequent verhindert werden. Um Städte und Gemeinden hierfür zu motivieren, wurde das Modellvorhaben "Parke nicht auf unseren Wegen" durchgeführt, in dessen Rahmen in 5 Städten in ausgewählten Gebieten besondere Aktionen durchgeführt wurden. Die Erfahrungen sind in der Broschüre "Parke nicht auf unseren Wegen - Handlungsleitfaden für die kommunale Praxis" dargestellt. Die Ergebnisse sind ermutigend. Darüber hinaus sind allerdings für Gebiete mit hohem Parkdruck ergänzende Markierungsmaßnahmen und bauliche Maßnahmen erforderlich, die vielfach gut mit Tempo-30-Zonen gekoppelt werden können.

1.7.9 Arbeitshilfen

Für die Städte und Gemeinden, die beauftragten Planungsbüros und die beteiligten Behörden wurden zu wichtigen Fragen der kommunalen Verkehrsplanung Arbeitshilfen herausgegeben, die bei der Umsetzung einer stadt- und umweltverträglichen Verkehrspolitik und Planung helfen sollen.

1. Der Runderlaß "Grundsätze zur besseren Integration von Stadterneuerung und Stadtverkehr" verdeutlicht die stadtverkehrspolitischen Ziele des Landes, erläutert das Zusammenwirken der unterschiedlichen Förderwege, erklärt die verschiedenen Begriffe und Konzepte für Neubau, Ausbau, Umbau und Rückbau von Straßen und begründet die Notwendigkeit einer zeitgemäßen kommunalen Verkehrsentwicklungsplanung.
2. Die Grundsätze zur kommunalen Verkehrsentwicklungsplanung (Entwurfassung) stellen Ziele, Inhalte, Methoden und Bausteine einer kommunalen Verkehrsentwicklungsplanung dar. Nach einem intensiven Dialog mit den kommunalen Spitzenverbänden, einer Erörterung bei

- Expertengesprächen und der Erarbeitung der bisher vorliegenden Erfahrungen aus abgeschlossenen Verkehrsentwicklungsplänen soll diese Arbeitshilfe Ende 1989 endgültig veröffentlicht werden.
3. Für die Umgestaltung kommunaler Straßennetze einschließlich der Hauptverkehrsstraßen wurde aufbauend auf den bereits vorliegenden Erfahrungen, Empfehlungen und Arbeitshilfen die Broschüre "Sicherer Verkehr, ortsgerechte Straßen - Hinweise und Beispiele aus Nordrhein-Westfalen" zusammengestellt, die die relevanten Planungsprinzipien und Planungsdetails in anschaulicher Weise verdeutlicht.
 4. Für die flächenhafte Verkehrsberuhigung und die Aufstellung kommunaler Tempo-30-Konzepte wurden die wichtigsten Grundsätze zur Planung und Gestaltung in dem Runderlaß "Planung und Einrichtung von verkehrsberuhigten Bereichen und von Gebieten mit Zonen-Geschwindigkeits-Beschränkungen" zusammengestellt, die auch Hinweise zur Anwendung der Straßenverkehrsordnung bei Verkehrsberuhigungsmaßnahmen enthalten.
 5. Zur besseren Abstimmung der Verkehrsberuhigung und Tempo-30-Konzepte mit dem öffentlichen Verkehr wurde der Runderlaß "Hinweise zur Berücksichtigung des ÖPNV bei Maßnahmen der Verkehrsberuhigung" herausgegeben, der in Abstimmung mit dem Verband der öffentlichen Verkehrsbetriebe erarbeitet wurde.
 6. Zur Lösung der Probleme mit dem ruhenden Verkehr, insbesondere zur besseren städtebaulichen und verkehrlichen Ausrichtung der Parkraumpolitik und ihrer stärkeren Verzahnung mit der Verkehrsberuhigung wurde der Erlaß "Grundsätze für eine stadtverträgliche Ordnung des ruhenden Verkehrs" veröffentlicht.

7. Als Orientierungshilfe für die kommunale Radverkehrsplanung und zur Erläuterung des entsprechenden Programms wurde der Erlaß "Programm fahrradfreundliche Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen" veröffentlicht. Außerdem wurde als Arbeitshilfen zur Radverkehrsplanung die Broschüre "Radfahren aber sicher" und der Handlungsleitfaden "Sichere Radverkehrsnetze - Zusammenfassung der Ergebnisse der Pilotprojekte Radverkehrs- und Beschilderungsplan Kreis Neuss und Stadt Bochum" veröffentlicht.
8. Für Verkehrsberuhigung und Geschwindigkeitsdämpfung auf Verkehrs- und Hauptverkehrsstraßen wurde der Baustein "Haupt(verkehrs)straßen und Verkehrsberuhigung" veröffentlicht.
9. Zur Frage des Gehwegparkens wurde die Broschüre "Parke nicht auf unseren Wegen" veröffentlicht.

Mit diesem breit gefächerten Angebot von Arbeitshilfen und Broschüren wird den Städten und Gemeinden, den beauftragten Planern, den zuständigen Politikern und interessierten Bürgern die Möglichkeit gegeben, auf einer guten Informationsbasis und unter ausreichender Berücksichtigung der vielfältigen Probleme der Stadt- und Umweltverträglichkeit Verkehrsplanungen zu diskutieren und zu entscheiden.

1.8 Stadterneuerung und Wohnumfeldverbesserung

Das Lebensgefühl der Menschen wird wesentlich durch ihre Wohnung und Wohnumgebung geprägt. Gute Wohnbedingungen, ein intaktes Wohnumfeld, Kultur- und Freizeitangebote auch in den Stadtteilen und attraktive Innenstädte sind auch wesentliche Standortfaktoren für Industrie und Dienstleistungen. Staatliche Investitionen in Wohnungsbau, Stadterneuerung, Umweltver-

besserung, Grün, Freizeit und Kultur sind somit Bestandteil einer Strukturpolitik, die den Lebens-, Arbeits- und Wirtschaftsbedingungen der Menschen zugute kommt.

Die Wohnumfeldverbesserung steht im Mittelpunkt der Förderung der Stadterneuerung in Nordrhein-Westfalen. Die Anteile an der gesamten Förderung der Stadterneuerung lagen 1980 noch bei 18 Prozent, 1984 bereits bei 47 Prozent und 1989 bei 50 Prozent.

Mit der Wohnumfeldverbesserung werden Straßen, Wege und Plätze vor allem mit dem Ziel der Verkehrsberuhigung und der Erhöhung der Verkehrssicherheit umgestaltet. Wirksam kann dies nur über flächenbezogene Konzepte erreicht werden, in denen den örtlichen Erfordernissen angepasste Maßnahmen entwickelt werden. Dies geht von der gestalterischen Aufwertung bestehender Platzanlagen über die Einrichtung von Fußgängerzonen oder verkehrsberuhigten Bereichen bis hin zu quartiersbezogenen flächenhaften Verkehrsberuhigungen in Verbindung mit Tempo-30-Regelungen.

Seit 1984 ist die Zahl der verkehrsberuhigten Straßen und Gebiete auf über 4.000 angewachsen.

Eine Untersuchung des Instituts für Landes- und Stadtentwicklungsforschung in 40 Stadterneuerungsgebieten belegt die hohe Zustimmung zu Wohnumfeldverbesserung und Verkehrsberuhigung bei den dort wohnenden Bürgern.

Der verkehrsberuhigte Umbau von Straßen und Plätzen im Rahmen der Wohnumfeldverbesserung wird deshalb auch weiterhin der Programmbereich mit dem größten Mittelanteil in der Stadterneuerung sein.

Für die Verbesserung des engeren Wohnumfeldes durch die Gestaltung von privaten Haus- und Hofflächen, durch öffentliche Grünanlagen, durch das Bereitstellen von privaten Gärten und durch Kinderspielplätze sowie durch die Erschließung von Flüssen, Kanälen und stehenden Gewässern für Zwecke der

Erholung und die Rekultivierung von Baggerseen und sonstigen Abgrabungsflächen in den Siedlungsschwerpunkten müssen mittelfristig erhebliche Fördermittel eingesetzt werden.

1.9 Stadterneuerung und Sicherung von preiswertem Wohnraum

1.9.1 Städtebauliche Zielsetzung

Seit Anfang der 80er Jahre ist die Sicherung von preiswertem Wohnraum zu einer zentralen Aufgaben der Wohnungs- und Städtebaupolitik geworden.

Dadurch wurden die überalterten Stadtgebiete mit ihren preiswerten Altbaubeständen aus der Jahrhundertwende, die Arbeitersiedlungen sowie die Wohnsiedlungen der 20er und 30er Jahre zu Schwerpunkten der kommunalen Stadterneuerungs- und Wohnungspolitik. Diese leistet seit Mitte der 80er Jahre einen wirkungsvollen Beitrag für die Funktionsfähigkeit sozial ausgewogener Wohnungsmärkte und trägt mit ihrer Konzentration auf die preiswerten Altbaubestände zu einer Stabilisierung der vorhandenen Siedlungsstruktur bei.

1.9.2 Arbeitersiedlungen

Die Arbeitersiedlungen besonders in den Industriestädten des Ruhrgebietes, an der Rheinschiene sowie in den Gemeinden des Aachener Steinkohlenreviers haben vielfach prägenden Charakter in einer an kulturellen Zeugnissen relativ armen Siedlungslandschaft. Während der Leerstandsphase Mitte der 80er Jahre hat sich gezeigt, daß viele dieser Siedlungen, die zunächst zum Abriß vorgesehen waren, zu den stabilsten Angeboten unserer Wohnungsmärkte gehören. Hierzu haben - trotz der baulichen Defizite - im erheblichen Maße das hochwertige Wohnumfeld und die intakten Nachbarschaften beigetragen. Mit einer öffentlichen Anreizfinanzierung konnten in den 80er Jahren eine Reihe von größeren Arbeitersiedlungen in ihrer Existenz gesichert werden. Im Vordergrund standen dabei die Siedlungen, die für den Städtebau, den Denkmalschutz und das Stadtbild einen besonderen Stellenwert haben.

MMV10 / 2393

Da es etwa 1.000 Arbeitersiedlungen im Rhein-Ruhrgebiet mit einem Wohnungsbestand von annähernd 500.000 WE gibt, gehört deren Erneuerung zu den nicht zu unterschätzenden Mengenproblemen in der Stadterneuerungspolitik der 90er Jahre. Die Bewältigung des Erneuerungspotentials in den Arbeitersiedlungen ist nur in Kooperation mit einer aktiven kommunalen Wohnungspolitik möglich.

1.9.3 Gründerzeitliche Wohngebiete

Im Rahmen der Anfang der 80er Jahre durchgeführten Umorientierung in der Stadterneuerungspolitik haben die ausgedehnten Wohngebiete am Rande der Stadtzentren mit ihren alten, dichten und stark belasteten Baubeständen und ihren besonderen Standortproblemen in den Gemengelage eine Vorrangstellung bei der Vergabe von Fördermitteln erhalten. Viele dieser gründerzeitlichen Wohngebiete drohten zu versinken. Es war notwendig, die preiswerten Altbauwohnungen für die einkommensschwächeren Bevölkerungsgruppen zu erhalten und behutsam zu verbessern, die Immissionen zu reduzieren und gleichzeitig mehr Grün- und Freiflächen zu schaffen, sowie die große Zahl der kleinen Gewerbe- und Industriebetriebe in den Gemengelage in die Lage zu versetzen, ihre Produktionsanlagen zu erneuern und die Produktion zu erweitern.

Diese Aufgabe wurde mit den Instrumenten und Methoden der erhaltenden Stadterneuerung im wesentlichen durch Instandsetzung und Modernisierung des Wohnungsbestandes, die Verbesserung des Wohnumfeldes sowie die Standortsicherung von Betrieben gelöst.

Dadurch ist es in den 80er Jahren gelungen, eine städtebauliche und soziale Stabilisierung einer Vielzahl dieser Gebiete zu erreichen.

•

MMV10 / 2393

1.9.4 Wohnsiedlungen der 20er und 30er Jahre

Die Wohnsiedlungen aus den 20er und 30er Jahren sind nach den Vorstellungen einer lichten und durchgrünten Stadt mit weiträumigen Straßen, Plätzen und qualitätvollen Höfen konzipiert worden. Mit ihrer Architektur des Funktionalismus, Expressionismus und Traditionalismus gehören sie zu den herausragenden Leistungen des Wohnungs- und Städtebaus der Weimarer Republik. Der Gebrauchswert für die Bewohner und die gestalterischen Qualitäten belegen einen Erfolg einer gemeinsamen Arbeit von Sozialreformern und Architekten, der in der Zeit nach dem zweiten Weltkrieg kaum wieder erreicht wurde. Sie sind mit einer günstigen Kosten-Nutzen-Relation modernisierungsfähig. Mit dem gezielten Einsatz von Fördermitteln der Wohnungsmodernisierung und flankierenden Städtebauförderungsmitteln zum Abbau der relativ geringen Defizite im Wohnumfeld ist es gelungen, daß eine Vielzahl der Siedlungen der 20er und 30er Jahre wirkungsvoll erneuert werden konnten. Zugleich wurden Miet- und teilweise auch Belegungsbindungen in einem hochwertigen Wohnungsbestand durch die öffentliche Hand erworben.

1.9.5 Umnutzung alter Bausubstanzen

Der wirtschaftliche Strukturwandel führt verstärkt zur Aufgabe von Nutzungen in alten Gebäuden, die bisher nicht für das Wohnen genutzt wurden. Vielfach handelt es sich um stadtbildprägende und denkmalwerte Bausubstanzen (ehemalige Krankenhäuser, Fabriken, Manufakturen, Kasernen, landwirtschaftliche Gehöfte, Mühlen etc.), die zu den Bedeutungsträgern der Sozialgeschichte eines Ortes gehören und für die Umnutzung in Wohnraum geeignet sind. Dieser bietet eine Reihe von Vorteilen:

- Es werden für den sozialen Wohnungsbau Standorte mit hoher städtebaulicher Qualität wieder verfügbar.

- Es werden wohnverträglichere Nutzungen gefunden, denn die früheren Nutzungen (Gewerbe und Industrie) waren oft störende Fremdkörper in Wohngebieten.
- Durch die Unterbringung von Wohnungen in bisher andersartig genutzten Gebäuden und Arealen auf überwiegend innerstädtischen oder stadtnahen Standorten wird der Entleerung der Innenstädte entgegengewirkt. Gleichzeitig erfolgt eine Stützung der Zentrenstruktur durch einen Zuwachs an Kaufkraft.

Im Zeitraum von 1980 bis 1989 wurden etwa 2.500 WE in ehemalige Nichtwohngebäude eingebaut. Überwiegend erfolgte eine Finanzierung mit einem kombinierten Mitteleinsatz aus der Wohnungsbauförderung (Basisfinanzierung) und der Städtebauförderung (städtebauliche Spitzenfinanzierung). Für 1990 sind weitere Umnutzungsmaßnahmen mit etwa 225 WE geplant. Hierzu gehören der Salzmannbau in Düsseldorf mit 70 WE sowie eine Vielzahl von mittleren Objekten in den Stadtkernen der Klein- und Mittelstädte des ländlichen Raumes.

1.9.6 Städtebauliche Ergänzungsförderung

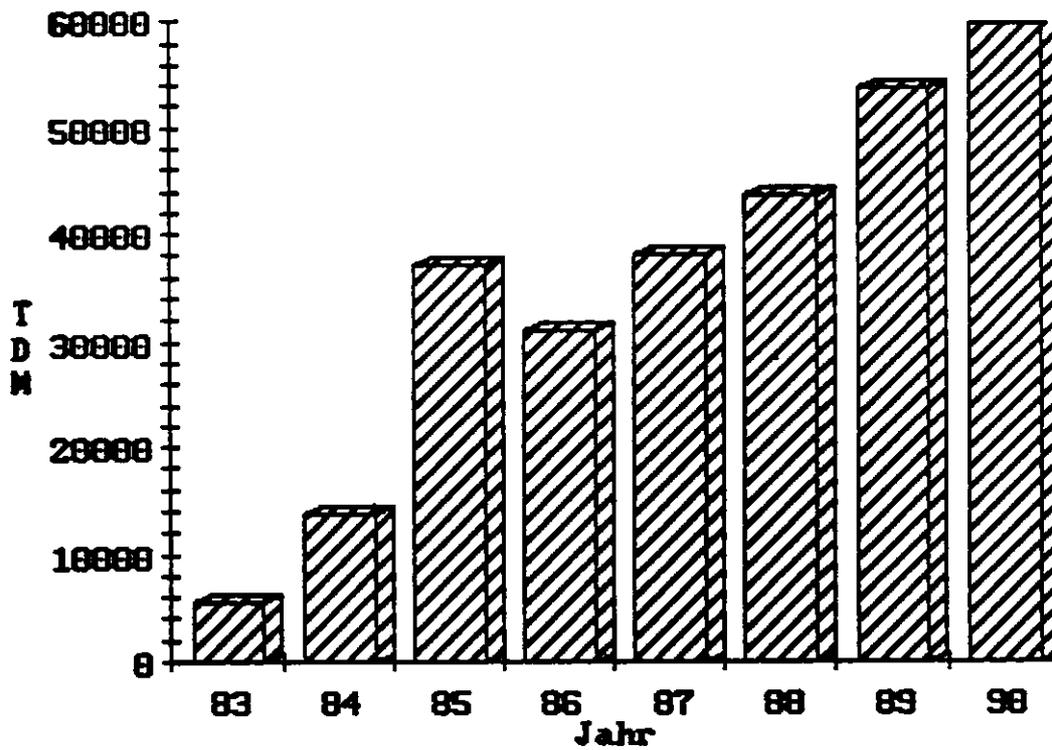
Nach dem Rückzug des Bundes aus der Modernisierungsförderung (1983) und der Aussetzung des teuren und verteilungspolitisch fragwürdigen Kostenerstattungsprinzips nach § 43 StBauFG in Nordrhein-Westfalen hat das Land ein eigenständiges Förderungskonzept zur Erneuerung des Wohnungsbestandes entwickelt. Dabei wurde davon ausgegangen, daß die Förderung der Modernisierung und des Ausbaus von Wohnraum künftig einen stärkeren Beitrag zur Stadterneuerungspolitik leistet und das insgesamt geringere Finanzvolumen auf die Baubestände konzentriert wird, die die größten Defizite aufweisen. Dieses Förderungskonzept enthält folgende Elemente:

- (1) die Modernisierungsförderung nach den Modernisierungsrichtlinien (ModR 1983 sowie ModR 1986);

- (2) die Förderung des Ausbaus und der Erweiterung von Miet- und Genossenschaftswohnungen nach Nr. 3 der Wohnungsbauförderungsbestimmungen 1984 (WFB 84);
- (3) die städtebauliche Ergänzungsförderung zur Modernisierung und dem Ausbau von Wohnraum nach Nr. 10 der Städtebauförderungsrichtlinien vom 16.03.1983 sowie Nr. 21 der Förderrichtlinien Stadterneuerung vom 16.03.1988.

Mit den Fördermitteln der städtebaulichen Ergänzungsstufe wurden die Gemeinden in die Lage versetzt, die Mehraufwendungen, die sich bei der Erneuerung denkmalwerter und stadtbildprägender Gebäude ergeben, mietneutral zu subventionieren. In den Bedarfsschwerpunkten für preiswerten Wohnraum kann dieses Förderungsinstrument auch dazu eingesetzt werden, um sozialpolitisch vertretbare Mieten zu sichern. Gefördert werden Gebäude, die von besonderem städtebaulichen Wert sind und in einem vom Land geförderten Stadterneuerungsgebiet oder Denkmalbereich liegen oder ein Baudenkmal sind.

Im Zeitraum von 1983 bis 1989 wurden 224,8 Mio DM für die städtebauliche Spitzenfinanzierung zur Verfügung gestellt. Der Mittelbedarf im Haushaltsjahr 1990 dürfte bei etwa 60,0 bis 80,0 Mio DM liegen.

**Städtebauliche Ergänzungsförderung
Zeitraum 1983 - 1998**

MMV 10 / 2393

1.10 Erneuerung historischer Stadtkerne

Die Erhaltung und Erneuerung der historischen Stadtkerne gehört zu den Schwerpunkten der Stadterneuerungspolitik in Nordrhein-Westfalen. Der Grundriß und die Bausubstanzen in den historischen Stadtkernen sollen umfassend geschützt, gepflegt und behutsam erneuert werden.

1984 wurde ein landesspezifisches Programm zur Erhaltung und Erneuerung der historischen Stadtkerne entwickelt. Für dieses Programm wurden in enger Kooperation mit den Ämtern für Denkmalpflege 24 historische Stadtkerne ausgewählt. In den letzten Monaten haben sich weitere 30 Gemeinden um die Aufnahme in den Kreis der historischen Stadtkerne beworben. Hierüber wird nach einer Bewertung durch eine unabhängige Auswahlkommission Ende 1989 entschieden. Für die Beurteilung der Aufnahmeanträge wurden folgende Kriterien festgelegt:

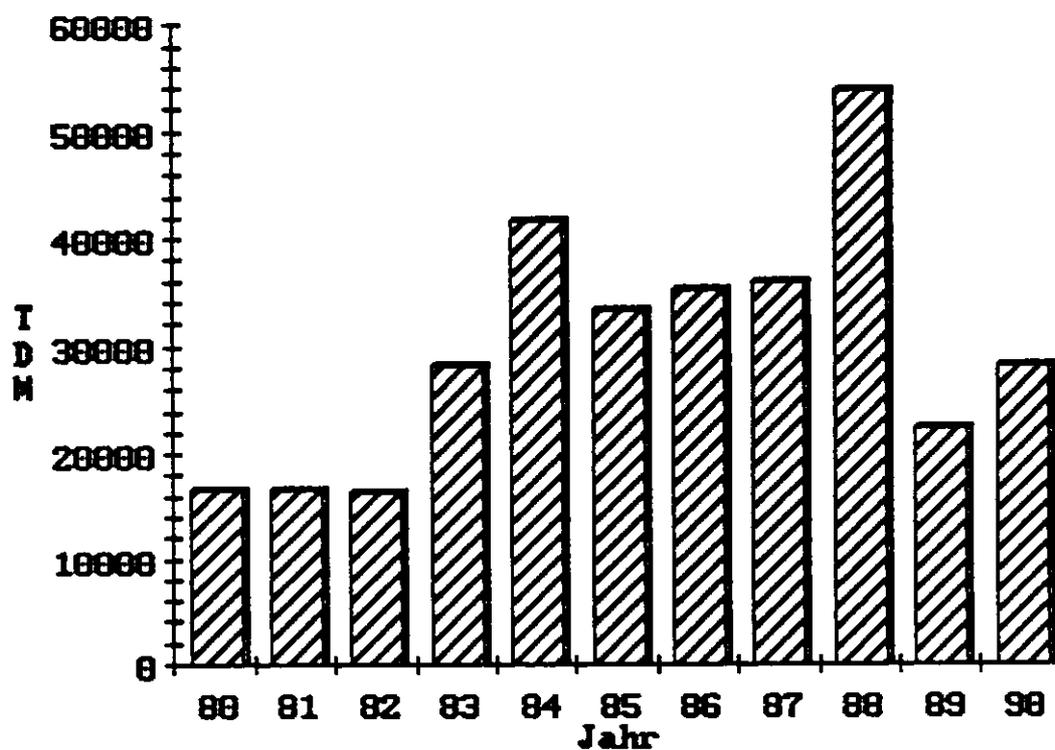
- Ablesbarkeit des historischen Stadtgrundrisses;
- Geschlossenheit des Stadtbildes (überwiegend historische Bebauung);
- Eignung für eine überregionale Präsentation;
- kommunale Bereitschaft, künftige Stadterneuerungsmaßnahmen unter Berücksichtigung der Ziele der erhaltenden Stadterneuerung und Denkmalpflege durchzuführen.

1987 wurde die Arbeitsgemeinschaft der historischen Stadtkerne gegründet. Sie dient dem Erfahrungsaustausch unter den Mitgliedsstädten bei den vielfach gleichartigen Problemen.

In der Zeit von 1980 bis 1989 wurden 302,8 Mio DM für die Durchführung von Stadterneuerungsmaßnahmen in den historischen Stadtkernen zur Verfügung gestellt. Für 1990 wurde ein Mittelbedarf in Höhe von 28,6 Mio DM gemeldet.

MMV 10 / 2393

**Erneuerung historischer Stadtkerne
Städtebauförderung 1980 bis 1990**



MMV 10 / 2393

1.11 Weserprogramm

Auf Anregung von Nordrhein-Westfalen haben die Länder Nordrhein-Westfalen, Niedersachsen und Hessen eine grenzüberschreitende Zusammenarbeit im Programm zum Schutz und zur Pflege der Natur- und Kulturlandschaft im Weserraum (Weserprogramm) beschlossen. Kultureller Reichtum und eine intakte Umwelt sollen die heimatlichen Bindungen und das Selbstwertgefühl der einheimischen Bevölkerung stärken und Kräfte für die wirtschaftliche Entwicklung des Raums freisetzen.

Bei der Konkretisierung dieser allgemeinen Zielsetzungen ergeben sich für das Weserprogramm sechs Sachbereiche und ein Querschnittsbereich:

1. Schutz und Pflege der Naturlandschaft
2. Ausbau und Erneuerung des Fuß- und Radwanderwegenetzes
3. Einrichtung für die wassergebundene Freizeit und Erholung
4. Erweiterung und Ergänzung der für den Weserraum typischen Museumslandschaft
5. Instandsetzung und zeitgemäße Nutzung von herausragenden Denkmälern
6. Pflege der Orts- und Stadtbilder
7. Präsentation der Landschaft und der Kultur des Weserraums

Mit der Realisierung des Programms wurde in Nordrhein-Westfalen bereits 1985 begonnen. Bisher hat das Land hierfür aus Stadterneuerungsmitteln 33,0

Mio DM zur Verfügung gestellt. Das Programm mit einem Gesamtvolumen von 50,0 Mio DM soll Anfang der 90er Jahre auslaufen.

1.12 Verbesserung der Angebote für soziale Kontakte und kulturelle Betätigung

Stadterneuerung kann Defizite im Bereich der kulturellen Infrastruktur beseitigen. Hierzu gehören zunächst die traditionellen Einrichtungen wie Bibliothek, Volkshochschule oder Musikschule. Projekte im Rahmen der Stadterneuerung können darüber hinaus die gestaltenden Kräfte der einzelnen Bewohner und der örtlichen Gemeinschaft fördern. Das kann durch Erhaltung historischer Zeugnisse und Identifikationsobjekte, durch Bereitstellen von Arbeitsräumen und Treffpunkten wie auch durch Unterstützung örtlicher Initiativen geschehen. Neben der räumlichen Umgestaltung wird die Aufgabe einer sozialen Entwicklungsplanung übernommen. In diesem Sinne geben Kulturobjekte den Bewohnern Anstöße

- zur sinnvollen Betätigung in der Freizeit oder während der Arbeitslosigkeit, um Resignation zu überwinden und neue Solidargemeinschaften zu begründen;
- zur Förderung örtlicher Gemeinschaften, insbesondere zum Zusammenleben von Mitbürgern aus unterschiedlichen Ländern und Kulturbereichen;
- zur Identifikation mit dem Stadtteil und ihrer Stadt durch eine Mitgestaltung der eigenen Wohnumwelt;
- zur Qualifizierung für eine neue Erwerbstätigkeit.

Seit Jahren fördert das Land örtliche Begegnungstätten aus Stadterneuerungsmitteln. In den Förderrichtlinien Stadterneuerung des Landes vom 16.03.1988 sind diese als Einrichtungen definiert, die Defizite an Kultur-, Freizeit- und Kommunikationsangeboten abbauen sollen. Dabei sollen vorrangig

MMV 10 / 2393

funktionslos gewordene Gebäude und solche von denkmalwerter und stadt-
bildprägender Bedeutung genutzt werden.

In den Stadterneuerungsprogrammen 1980 bis 1988 wurden 376 örtliche Be-
gegnungsstätten mit rund 345,0 Mio DM bezuschußt. Zusätzlich wurden in den
Jahren 1986 bis 1988 105 Baumaßnahmen im Bereich der sozialen und kul-
turellen Infrastruktur mit rund 300,0 Mio DM gefördert. Dabei handelt es sich
überwiegend um Umbauten (ca. 68 %), wobei rund 54 % der Fördersumme auf
den Umbau von Baudenkmalern entfällt.

Auch im Stadterneuerungsprogramm des Jahres 1989 liegt ein Schwerpunkt
der Förderung bei der Verbesserung der Raumangebote im sozialen und kul-
turellen Bereich. Hier sind 112 Maßnahmen mit einem Fördervolumen von
171,6 Mio DM berücksichtigt; davon entfallen rund 81 % der Fördersumme auf
Umbaumaßnahmen und 60 % der Fördersumme auf den Umbau von Bau-
denkmalern.

Es wurden vor allem Vorhaben gefördert, die den sozialen und kulturellen Be-
dürfnissen der Bewohner in deutlich unterversorgten Stadtteilen dienen.

Die Stadterneuerungspolitik des Landes setzt einen besonderen Akzent auf die
Stärkung stadtteilbezogener Kulturangebote. Wohnungsnahe, für jeden
zugängliche Treffpunkte sollen Kristallisationspunkte für das Entstehen einer
lokalen Öffentlichkeit sein. Die Prinzipien sind "Kultur für alle" und "Kultur
von allen".

Es gibt eine Reihe guter Gründe dafür, sich bei der Einrichtung örtlicher Be-
gegnungsstätten auf Altbausubstanz zu stützen. Oft haben diese Gebäude
wichtige lokale Bezüge. Als Beispiele sind hier etwa alte Zechenhallen oder
andere Fabrikationsanlagen zu nennen. Als Zeugen der Stadtteilgeschichte
bieten diese Gebäude den Nutzern Identifikationsmöglichkeiten und die
Chance, bei ihrer kulturellen Arbeit an die Ortsteilgeschichte anzuknüpfen.
Flexible Nutzungsmöglichkeiten und weitgehende Mitgestaltungs- und Anzeig-

nungsmöglichkeiten in der Bauphase durch die späteren Nutzer sind weitere Argumente für die Nutzung alter Gebäudehüllen für heutige Bedürfnisse. Beispiele hierfür sind: Herrichtung des ehemaligen Proviantamts in Köln zum Bürgerhaus Stollwerk; Umnutzung der ehemaligen Minoritenkirche - Klosterkirche - in Remscheid-Lennep zur örtlichen Begegnungsstätte; Umbau des Ebert-Bades in Oberhausen zu einem kulturellen Treffpunkt; Umbau der alten Waschkaue in Bergkamen-Rünthe zum sozialen und kulturellen Zentrum; Umbau des ehemaligen Wasserschlosses Borbeck (Essen) zum Zentrum für Weiterbildung, Kunst und Musik; Umbau des Bruno-Goller-Hauses in Gumbach zur Begegnungsstätte; Umbau der alten Remise der Brennerei Kisker in Halle zum Bürgerzentrum; Umbau des Casinogeländes der ehemaligen Zeche Carl in Essen-Altenessen zum sozio-kulturellen Zentrum; Umbau der "Villa Therese" in Lohmar zur öffentlichen Bibliothek mit Versammlungsräumen. Die räumliche und organisatorische Kombination verschiedener Einrichtungen ist besonders erwünscht, da dadurch Attraktivität und Wirtschaftlichkeit erhöht werden.

Mit der Fortschreibung der Förderrichtlinien 1988 wurde der Förderbereich "Kultur" wie folgt systematisiert:

- Der Neubau von örtlichen Begegnungsstätten wird bis zu einer Obergrenze der förderungsfähigen Kosten von 1,5 Mio DM bezuschußt. Bei der Umnutzung von denkmalwerten Gebäuden und Gebäuden mit stadtbildprägender Bedeutung entfällt diese Obergrenze.
- Der Neubau von Stadthallen und Mehrzweckhallen wird in besonderen Ausnahmefällen bis zu einer Höchstgrenze von 15,0 Mio DM förderungsfähige Kosten mit einem Fördersatz von 50 % gefördert.
- Die Nutzung von leerstehenden und durch den Leerstand gefährdeten Baudenkmalern für kommunale Einrichtungen wird bis zu den tatsächlichen förderungsfähigen Kosten bezuschußt.

Für die im konkreten Fall immer schwierige Abgrenzung der unrentierlichen von den rentierlichen Einrichtungen wurde außerdem eine kommunalfreundliche und verwaltungsvereinfachende Pauschalierung eingeführt.

Die Förderung von Begegnungsstätten sowie von sozialen und kulturellen Einrichtungen der Gemeinden mit Mitteln der Stadterneuerung wird im Programmjahr 1990 und den Folgejahren fortgesetzt. Der Schwerpunkt der Förderung wird auch weiterhin bei der Nutzung von leerstehenden und gefährdeten Baudenkmalern für kommunale Einrichtungen liegen.

1.13 Denkmalschutz und Denkmalpflege

1.13.1 Zwischenbilanz des Denkmalschutzgesetzes

Das am 1. Juli 1980 in Kraft getretene Denkmalschutzgesetz hat sich in der Praxis gut bewährt. Es hat alle Gemeinden zu Unteren Denkmalbehörden und die Bau- und Bodendenkmalämter der Landschaftsverbände zu Gutachterbehörden bestimmt, mit denen sie bei ihren Entscheidungen das Benehmen herzustellen haben. Dieses Zusammenwirken funktioniert gut, und es gab bisher nur 390 Ministeranrufungen der Denkmalpflegeämter nach § 21 Abs. 4 des Denkmalschutzgesetzes.

Die Zuordnung von Denkmalschutz und Denkmalpflege zu den Gemeinden hat dazu geführt, daß der weite Denkmalbegriff, wie ihn das nordrhein-westfälische Denkmalschutzgesetz definiert hat, akzeptiert werden konnte. Es werden nämlich auch Hinterlassenschaften von örtlicher Bedeutung unter Schutz gestellt und hierdurch Charakteristisches vor Ort wie Schulbauten, Speicher- und Landwirtschaftsgebäude, Quartiere der Jahrhundertwende, Arbeiterhäuser, Industriebauten, Siedlungen und Bestattungsplätze aus vor- und frühgeschichtlicher Zeit für die Zukunft geschützt.

Die anfängliche Befürchtung vieler Gemeinden, sie könnten wegen der Verpflichtung zur Übernahme von Denkmälern, deren Erhalt dem Eigentümer wirtschaftlich nicht zuzumuten ist, in erhebliche finanzielle Belastungen geraten, hat sich als unbegründet erwiesen. Bisher ist noch kein einziger Über-

nahmeanspruch mit Erfolg geltend gemacht worden; vielfach konnte die Zumutbarkeit durch gezielte Landesförderung erreicht werden.

Eine umfassende Bilanz hat die Landesregierung in ihrer Antwort vom 21. März 1989 auf die Große Anfrage der SPD-Fraktion zu Denkmalschutz und Denkmalpflege in Nordrhein-Westfalen (Drucksache 10/4160) gezogen.

1.13.2 Denkmalbestand

Von derzeit geschätzten 80.000 Baudenkmalern in Nordrhein-Westfalen waren bis 31. Dezember 1988 48.070 konstitutiv unter Schutz gestellt. Zum selben Zeitraum hatten die Gemeinden 75 Denkmalbereichssatzungen nach § 5 Denkmalschutzgesetz in Kraft gesetzt. Das ist im Bundesvergleich eine beachtliche Leistung und Folge des kommunalen Engagements. Die Unterschützstellungen durch die Gemeinden, für welche die von 1977 bis 1989 durch die Landschaftsverbände durchgeführte und vom Land mit rund 20 Mio DM geförderte Kulturguterfassung eine wesentliche Hilfe war, werden auch in Zukunft zügig weiter betrieben.

Bei den schwierigen Fragen der Erhaltung und Umnutzung von funktionslos gewordenen landwirtschaftlichen und industriebaugeschichtlich bedeutsamen Denkmälern waren die im Rahmen der Stadterneuerung und Wohnungsmodernisierung den Gemeinden gewährten Mittel für die Entwicklung denkmalverträglicher Nutzungsvarianten eine große Hilfe.

1.13.3 Umweltschäden an Denkmälern

Dem Steinzerfall an Baudenkmalern wird vom Land Nordrhein-Westfalen seit Beginn der 80er Jahre ein besonderer Forschungsschwerpunkt gewidmet. Ergänzend zu den Konzepten des Bundesministers für Forschung und Technologie, der seit 1984 eine Grundlagenforschung eingeleitet hat, wird vom MSWV die Entwicklung anwendungsorientierter projektbezogener Forschung

an konkreten Bauwerken gefördert. Außerdem wurde die Forschung an regionalen Steinsorten wie Tuffe, Baumberger- und Ruhrsandstein weitergeführt.

Das 1985 errichtete Landesinstitut für Bauwesen und angewandte Bauschadensforschung hat in mehreren Untersuchungsberichten, die in der Fachwelt auf reges Interesse gestoßen sind, den Themenbereich der Erhaltung von Baudenkmalern aus Naturstein für die praktische Anwendung aufgearbeitet und veröffentlicht. Das Institut hat sich inzwischen zu einer Clearingstelle zur Vermittlung praktischen Wissens über die Behandlung umweltbedingter Schäden an Bauwerken entwickelt. Weitere Untersuchungen mit dem Ziel der systematischen Vermittlung des derzeit als gesichert anzusehenden Wissens laufen zur Zeit und werden in Kürze vorliegen. An Bauwerken wie zum Beispiel dem Dom zu Aachen wird die Erarbeitung projektspezifischer Erhaltungskonzepte gefördert.

Als ergänzende Forschung in Verbindung mit Steinzerfall wurde Außenputz bei der Sanierung historischer Bauwerke einbezogen. Auch hier wirken umweltbedingte Schäden zerstörend und gefährdend für die Baudenkmalern. Eine praxisorientierte Aufarbeitung des Themas wurde in Auftrag gegeben.

Weitere und ergänzende Forschungen zu relevanten Teilaspekten mit besonderer Bedeutung für Nordrhein-Westfalen sind in den 90er Jahren erforderlich. Vorgesehen sind:

- Haustechnik - Einbau bei Baudenkmalern,
- Bauwerksuntersuchungen bei der Instandsetzung und Modernisierung von Baudenkmalern für neue Nutzungen,
- Mauerwerk als Tragwerkelement historischer Gebäude

sowie

MMV 10 / 2393

92

- Erhaltung von Holztragwerken an historischen Bauten.

1.13.4 Bodendenkmäler

Von den derzeit geschätzten 60.000 Bodendenkmälern waren am 31. Dezember 1988 2.164 konstitutiv in die Denkmalliste eingetragen und somit geschützt. Die Bodendenkmäler stellen zum Großteil die einzigen Quellen für die Erforschung früher historischer Prozesse und Epochen dar. Vor unabwendbaren Tiefbaumaßnahmen im Bereich des Straßenverkehrs, Industrieansiedlungen, Land- und Forstwirtschaft müssen die Bodenkunden vor ihrer Zerstörung geborgen, wissenschaftlich ausgegraben, untersucht und dokumentiert werden, um sie wenigstens archivarisch zu überliefern.

Die Ämter für Bodendenkmalpflege der Landschaftsverbände und der Stadt Köln werden finanziell vom Land in die Lage versetzt, die erforderlichen Notgrabungen durchzuführen. Für die weitere wissenschaftliche Auswertung werden möglichst genaue Grabungsdokumentationen angelegt, um durch spätere Publizierung die Verfügbarkeit der Grabungsergebnisse zu erreichen.

1.13.5 Förderung

Von 1980 bis 1989 wurden insgesamt 420,0 Mio DM den Gemeinden (GV), Kirchen und Privaten für die Sicherung und Restaurierung ihrer Denkmäler zur Verfügung gestellt.

Auch 1990 soll die Förderung durch 53,8 Mio DM fortgesetzt werden. Im Rahmen der Bodendenkmalpflege werden die archäologischen Maßnahmen der Landschaftsverbände und der Stadt Köln mit 6,9 Mio DM gefördert.

Zusammen mit den Pauschalzuweisungen für die Förderung kleinerer privater Denkmalpflegemaßnahmen lösen diese jährlichen Zuwendungen ein Vielfaches an Investitionen aus. Sie sind deshalb ein bedeutender Wirtschaftsfaktor vor

allein für mittelständische Handwerksbetriebe und sichern und schaffen viele qualifizierte Arbeitsplätze.

Als besondere Förderobjekte der Baudenkmalpflege für 1990 sind hervorzuheben:

- der Aachener und Kölner Dom,
- die Kölner romanischen Kirchen, insbesondere St. Kunibert,
- die ev. Wiesenkirche in Soest,
- Burg Altena in Altena,
- Schloß Wittgenstein in Bad Laasphe,
- die Villa Zanders in Bergisch Gladbach,
- die Sparrenburg in Bielefeld,
- der Wasserturm in Bornheim-Rösberg,
- das Stadion Rote Erde in Dortmund,
- das Gradierwerk in Erwitte-Bad Westernkotten,
- der Schacht Emil in Essen,
- die ehem. Synagoge in Selm-Bork und
- die Villa Seydt in Wuppertal.

Bau- und Bodendenkmäler sind sichtbare Zeugnisse und damit wertvolle Quellen für die Forschung. Um entsprechende Forschungs-, Restaurierungs- oder Grabungsergebnisse zugänglich zu machen, werden entsprechende Dokumentationen bzw. Publikationen, die der Denkmalpflege dienen, meist in Form von Druckkostenzuschüssen gefördert. Von 1980 bis 1989 wurden Zuschüsse zum Druck von insgesamt 82 Publikationen gewährt, die überwiegend von den Ämtern für Denkmalpflege herausgegeben wurden. Hierbei bilden die Berichte über die Tätigkeit der Denkmalpflegeämter sowie Themen der Denkmalerforschung besondere Schwerpunkte.

Auch für 1990 sind wiederum 400.000 DM als Zuschüsse für solche Dokumentationen und Publikationen vorgesehen.

Außerdem sind 1990 wie in den Vorjahren 130.000 DM zur Unterstützung der bedeutenden Denkmalpflegeorganisationen (Rheinischer Verein für Landschaftsschutz und Denkmalpflege, Westfälischer Heimatbund, Lippischer Heimatbund) sowie der Geschäftsstelle des Deutschen Nationalkomitees für Denkmalschutz veranschlagt.

MMV10/2393 ¹⁰¹

Tabelle: 5

Förderung der Denkmalpflege 1990 (Mio DM)

Förderbereich	Ansatz	VE	Vorbelastung Bereit- stellungs- rahmen	Bereit-
1. Private und kirchliche Denkmäler (einschl. Kölner Dom) (Kapitel 11 070 Titel 893 60 und 893 10)	25,8	15,0	10,1	30,7
2. Kommunale Denkmäler, Bodendenkmalpflege (Kapitel 14 030 Titel 883 16)	18,0	10,0	8,6	19,4
3. Pauschalzuweisungen für kleinere private denkmalpflegerische Maßnahmen (Kapitel 14 030 Titel 883 21)	10,0	-	-	10,0
4. Zuschüsse zu Dokumentationen	0,4	-	-	0,4
5. Zuschüsse an Denkmalpflegeorganisationen	0,1	-	-	0,1
Summe	54,3	25,0	18,7	60,6

1.13.6 Flankierende Maßnahmen anderer Förderbereiche

Im Zuge der ab 1980 einsetzenden erhaltenden Stadterneuerungspolitik wurden ebenfalls erhebliche Städtebaumittel für die Revitalisierung und Umnutzung des Denkmalbestandes sowie für die Erhaltung und Wiedergewinnung historischer Orts- und Stadtstrukturen aufgewendet. Dabei sind jährlich rund 150,0 Mio DM an Stadterneuerungsmitteln Denkmälern zugute gekommen. Vor allem bei der Förderung kommunaler örtlicher Begegnungsstätten wurde unter Schutz stehenden, funktionslos gewordenen Denkmälern Priorität eingeräumt. Auch werden ergänzend zur Modernisierungs- und Wohnungsbauförderung denkmalpflegerisch bedingte Mehrkosten mietneutral aus Stadterneuerungsmitteln finanziert.

Bodendenkmalpflegerische Ausgrabungen, die vom Straßenbau oder von Stadterneuerungsmaßnahmen verursacht sind, werden vom Straßenbau bzw. der Stadterneuerung übernommen. Auch in Zukunft wird die Denkmalpflege mit Stadterneuerungsmitteln unterstützt, weil Stadterneuerung und Denkmalpflege einander bedingen.

1.13.7 Landeseigene Denkmäler

Dem Land gehören rund 400 Baudenkmäler. Die Palette reicht von Verwaltungsbauten über Universitäten, Kliniken, Gerichte, Gefängnisse, Polizeibauten, Forstdienstgebäude, Bauernhöfe, Schleusen und Kuranlagen bis hin zu Burgen, Schlössern und Kirchen. Sie stammen aus allen Kunst- und Bau-epochen. Das MSWV hat diesen reichen und vielfältigen Denkmälerbestand des Landes im Rahmen seiner Schriftenreihe 1987 dokumentiert.

Über die Unterschutzstellung von Denkmälern im Eigentum oder im Nutzungsrecht des Landes entscheiden anstelle der Gemeinden die Regierungspräsidenten (§ 21 Abs. 3 DSchG).

Die Unterschutzstellungen der Baudenkmäler des Landes wurden Ende 1984 abgeschlossen. Das Land hat mit der schnellen Unterschutzstellung der eigenen Baudenkmäler seiner besonderen Verpflichtung Rechnung getragen und ein Beispiel gegeben.

1.13.8 Industriemuseen

In Nordrhein-Westfalen ist es ein besonderes Anliegen, die herausragenden und typischen Industriedenkmäler als "Industriemuseen" zu bewahren und für die Öffentlichkeit zu präsentieren. Die Industriemuseen haben vor allem die Aufgabe, die Kultur des Industriezeitalters unter besonderer Berücksichtigung der Lebens- und Arbeitsverhältnisse beispielhaft darzustellen und zu erforschen. Ziel ist es, denkmalwerte Industrieanlagen in ihrer Gesamtheit an ihrem jeweiligen Standort zu erhalten und zu pflegen. Auf diese Weise soll neben den baulichen Anlagen und den Ausrüstungen auch die Umgebung begreifbar gemacht werden.

Die Konzeption dieses Museums für Industrie- und Sozialgeschichte in Nordrhein-Westfalen ist dezentral. In der Trägerschaft der Landschaftsverbände sollen in aufeinander abgestimmten Planungen die wesentlichen Industriezweige unseres Landes erhalten und präsentiert werden.

Insgesamt hat das Land für den Aufbau der beiden Industriemuseen im Rheinland und in Westfalen 58,0 Mio DM zur Verfügung gestellt. Bisher wurden die Außenstellen in Engelskirchen, Solingen und Bocholt eröffnet. Die Realisierung aller bisher beschlossenen Standorte wird voraussichtlich Mitte der 90er Jahre abgeschlossen sein. Dabei sollen wegen ihrer Bedeutung für Nordrhein-Westfalen noch die eisen- und stahlerzeugende Industrie sowie die chemische Industrie in das Aufbaukonzept einbezogen werden.

1.13.9 Weserrenaissance-Museum Schloß Brake

MMV 10 / 2393

Die Renaissance im Weserraum ist eine kultur- und sozialgeschichtlich besonders interessante Epoche, die durch das Museum der Weserrenaissance erforscht, dokumentiert und präsentiert werden soll.

Das Museum hat sein Zentrum in Schloß Brake in Lemgo, das zu diesem Zweck mit einer Förderung des Landes in Höhe von 7,7 Mio DM umgebaut und restauriert wurde. Im April 1989 wurde das Museum mit der Ausstellung "Renaissance im Weserraum" eröffnet. Dies war zugleich Anlaß, mit einem umfangreichen Programm kultureller Veranstaltungen ein Jahr der Weserrenaissance zu gestalten, durch das Kunst und Kultur dieser Epoche stärker in das öffentliche Bewußtsein gerückt werden sollen. Diese Maßnahme wurde mit 500.000 DM gefördert. Weitere 7,0 Mio DM sind in den nächsten sieben Jahren insbesondere für Forschungen des Weserrenaissance-Museums bestimmt.

Die Ausschilderung einer Straße der Weserrenaissance wurde mit 50.000 DM gefördert.

1.13.10 Preußen-Museen in Nordrhein-Westfalen

Das 1946 von der britischen Besatzungsmacht geschaffene Land Nordrhein-Westfalen ist bis auf den später hinzugekommenen Landesteil Lippe geschichtlich vorgeformt durch die Rheinprovinz und die Provinz Westfalen, die in ihrer Gesamtheit seit 1815 Bestandteil des Königreichs und späteren Freistaats Preußen waren. Die ehemaligen Grafschaften Kleve, Mark und Ravensberg gehörten bereits seit dem 17. Jahrhundert zu Brandenburg-Preußen. Kein anderes Bundesland ist in seiner Vorgeschichte so stark durch die positiven und negativen Entwicklungen Preußens beeinflußt und geprägt worden.

Um diesen wichtigen Teil der Landesgeschichte besser als bisher zu erforschen, zu dokumentieren und vor allem zu präsentieren, sollen auf Initiative

des Ministers für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr in Minden ein Museum für Preußische Geschichte in Westfalen und in Wesel ein Museum für Preußische Geschichte im Rheinland aufgebaut werden. Hierfür sind in Minden Teile der ehemaligen preußischen Bahnhofsbefestigung und in Wesel das Körnermagazin der ehemaligen preußischen Zitadelle vorgesehen. Erwerb und Umbau werden vom Land aus Stadterneuerungsmitteln gefördert; hierfür wurden bisher 6,0 Mio DM zur Verfügung gestellt.

Wegen des überregionalen Charakters der geplanten Museen und der Vergleichbarkeit der beiden Vorhaben hat der Minister für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr für die Trägerschaft die Errichtung einer Stiftung "Preußen-Museen in Nordrhein-Westfalen" vorgeschlagen, der neben dem Land die beiden Landschaftsverbände, die Kreise Minden-Lübbecke und Wesel sowie die Städte Minden und Wesel angehören sollen. Die Verhandlungen hierüber sollen noch 1989 zum Abschluß gebracht werden. Die museumsfachlichen Konzepte liegen vor. Das Preußen-Museum in Minden kann voraussichtlich 1992 eröffnet werden; der Aufbau des Preußen-Museums in Wesel soll bis 1995 abgeschlossen sein.

Der Landtag hat in seiner Entschließung zu der Antwort der Landesregierung auf die Große Anfrage 27 der Fraktion der SPD zu Denkmalschutz und Denkmalpflege in Nordrhein-Westfalen die gezielte Förderung der geplanten Preußen-Museen durch das Land ausdrücklich begrüßt und besonders hervorgehoben.

1.13.11 Aus- und Fortbildung im Bereich der Denkmalpflege

In Nordrhein-Westfalen sind in den vergangenen Jahren in den Bereichen der theoretischen und berufspraktischen Aus- und Fortbildung an Fachschulen, Fachhochschulen und wissenschaftlichen Hochschulen wie auch bei Fortbildungseinrichtungen des Handwerks für die Baudenkmalpflege erhebliche Fort-

schritte erzielt worden. Das Land nimmt auf diesem Gebiet eine führende Rolle ein.

Zur Sicherung einer ausreichenden Anzahl von Fachkräften für die handwerkliche Baudenkmalpflege wurden auf Empfehlung des Kulturausschusses des Landtags 1985 erstmalig in der Bundesrepublik Deutschland zwei "Fachschulen für Baudenkmalpflege" errichtet. Hiermit wurde der Tatsache Rechnung getragen, daß Qualität und Wirtschaftlichkeit denkmalpflegerische Maßnahmen in hohem Maß von den Kenntnissen und Fähigkeiten der beteiligten Handwerker abhängig sind.

Eine Fachschule wurde mit den Schwerpunkten Farbe/Stuck, Holz, Stein und Metall an den Berufsbildenden Schulen des Kreises Borken eingerichtet. Diese Fachschule arbeitet mit dem Fortbildungszentrum für handwerkliche Denkmalpflege Schloß Raesfeld zusammen. Die Fachschule an den Berufsbildenden Schulen des Kreises Lippe in Detmold führt den Schwerpunkt Holz (Innenausbau) und kooperiert mit dem Westfälischen Freilichtmuseum in Detmold des Landschaftsverbandes Westfalen-Lippe. Ziel der beiden Fachschulen ist es, einschlägig ausgebildeten Gesellen und Facharbeitern die erforderlichen Kenntnisse und Fähigkeiten zu vermitteln, die zur Durchführung qualifizierter Restaurierungsarbeiten im Bereich der Baudenkmalpflege im jeweiligen Schwerpunkt erforderlich sind.

Besonders hervorzuheben ist das Fortbildungszentrum für handwerkliche Denkmalpflege Schloß Raesfeld, das von den Verbänden des Handwerks in Nordrhein-Westfalen, dem Landschaftsverband Westfalen-Lippe und dem Kreis Borken 1983 errichtet wird und seitdem 300 Handwerksmeister in einem berufsbegleitendem zweijährigen Zyklus zum "Restaurator im Handwerk" fortgebildet hat. Für Restaurierungsarbeiten insbesondere an der Vorburg von Schloß Raesfeld hat das Land 685.000 DM Denkmalmittel bereitgestellt.

1.14. Gewerbe und Industrie in der Stadtentwicklung

1.14.1 Erschließung von Gewerbe- und Industriegebieten

In den Jahren 1976 bis 1988 wurden durch den Einsatz von Stadterneuerungsmitteln in Höhe von rd. 798,0 Mio DM in 208 Gemeinden 388 gewerbliche Bauflächen mit rd. 5 560 ha gewerblicher Nutzfläche erschlossen. Aus landesweiter und regionaler Sicht besteht ein ausreichender Vorrat an 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.

In den dicht besiedelten Gebieten Nordrhein-Westfalens nähert sich die bauliche Nutzung bisheriger Freiräume einer kritischen Grenze. Es ist deshalb Ziel der Landesregierung, Freiräume zu erhalten, zu schonen oder in Einzelfällen verloren gegangene Freiräume wiederherzustellen.

Die Förderung des Landes zur Erschließung von Gewerbe- und Industriegebieten wird sich in Zukunft stärker auf die Wiedernutzung brachgefallener Flächen im Innenbereich der Städte und Gemeinden und auf eine Qualitätssteigerung von gewerblichen Bauflächen konzentrieren. Um ein wirkungsvolles Flächenrecycling zu erreichen, wird vor der Förderung einer Gewerbegebietserschließung geprüft, ob in der Gemeinde vorhandene Brachflächen reaktiviert und wieder gewerblich genutzt werden können. Ziel einer Qualitätssteigerung ist, den Gewerbe- und Industriegebieten eine höhere ökologische und stadtgestalterische Qualität sowie eine größere Attraktivität im Infrastrukturangebot zu geben. Mit dem im Jahre 1988 vorgestellten Modell "Arbeiten im Park" sollen zunächst an 11 Standorten neuartige Gewerbeparks entwickelt werden, die als Pilotprojekte Vorbildfunktion für die Errichtung künftiger Gewerbe- und Industriegebiete erfüllen sollen.

MMV 10 / 2393

1.14.2 Grundstücksfonds

Das Land Nordrhein-Westfalen hat im Jahre 1980 den Grundstücksfonds Ruhr als zentrales Instrument des Landes zur Reaktivierung von Zechen-, Industrie- und Verkehrsbrachen eingerichtet. Die positiven Erfahrungen mit dem Grundstücksfonds Ruhr haben die Landesregierung 1984 veranlaßt, zusätzlich einen landesweiten Grundstücksfonds einzurichten, um auf vergleichbare Probleme der Reaktivierung von Brachflächen auch in anderen Landesteilen reagieren zu können. Im Rahmen der Grundstücksfonds sind nach dem Stand vom 31.12. 1988 insgesamt 148 Brachflächen mit einer Größe von rd. 1700 ha erworben worden. Nach den von den Städten und Gemeinden angegebenen Nutzungsabsichten sollen rd. 52 % einer gewerblich/industriellen Nutzung zugeführt, 43 % als Grün- und Erholungsflächen und 5 % als Wohnbauflächen genutzt werden.

Das Schwergewicht der Aktivitäten der Grundstücksfonds wird in Zukunft weniger auf den Erwerb weiterer Brachflächen als auf die Aufbereitung der von den Grundstücksfonds gekauften Grundstücken gerichtet sein. Die Wiedernutzung der Brachflächen ist davon abhängig, daß die auf dem Grundstück befindlichen Altlasten erfaßt und gegebenenfalls beseitigt werden, das Grundstück baureif gemacht wird, Bebauungspläne, soweit erforderlich, aufgestellt und wenn nötig, die Erschließungsmaßnahmen durchgeführt werden. Zur Beschleunigung der Wiedernutzbarmachung kann nach Änderung der Grundstücksfondsrichtlinien im Oktober 1987 die Landesentwicklungsgesellschaft, die im Treuhandauftrag des Landes die Grundstücksfondsaufgaben wahrnimmt, auch mit der Erstellung von Bebauungsplanentwürfen, der Erschließungsplanung und der Durchführung der Erschließung beauftragt werden.

MMV 10 / 2393

1.14.3 Kleinteiliges Flächenrecycling

Um auch kleinere Brachflächen zu mobilisieren, deren Reaktivierung stadtentwicklungs- und umweltpolitisch ebenso notwendig ist und für deren Mobilisierung die Grundstücksfonds weniger geeignet sind, hat die Landesregierung in den neuen Förderrichtlinien Stadterneuerung vom 16.03.1988 unter der Zweckbestimmung "Kleinteiliges Flächenrecycling" den Gemeinden ein Förderangebot unterbreitet. Gefördert wird der Ankauf von Brachflächen. Innerhalb von drei Jahren hat die Gemeinde die künftige Nutzung zu bestimmen und einen endgültigen Förderantrag zu stellen. Zu diesem Zeitpunkt wird die vorgezogene Förderung des Grunderwerbs auf die Förderung der beabsichtigten Stadterneuerungsmaßnahme angerechnet.

1.14.4 Förderkonzept zur betrieblichen Standortsicherung

Das Förderkonzept zur betrieblichen Standortsicherung ist als Maßnahme des Umweltprogramms der Landesregierung im Jahre 1983 eingeführt worden. Es ist aus der Erkenntnis erwachsen, daß die Verbesserung der Situation in Gemengelage nicht allein mit planungsrechtlichen oder immissionsschutzrechtlichen Mitteln erzielt werden kann. Als flankierende Maßnahme ist der Einsatz von Stadterneuerungsmitteln notwendig.

Die Standortsicherung soll bei einem zu engen Nebeneinander von Wohnen und Arbeiten Nutzungskonflikte schrittweise mit dem Ziel abbauen, daß sowohl Planungssicherheit und Entwicklungschancen für die Gewerbebetriebe als auch zumutbare Lebensbedingungen für die Bewohner in der Umgebung erreicht werden.

Das Förderkonzept schließt technische Maßnahmen zur Verringerung von Immissionen und Maßnahmen an Betriebsgebäuden zum Immissionsschutz wie die Verbesserung der Betriebsstruktur einschließlich der Nutzung neuer Technologien und der Verbesserung der Arbeitsbedingungen ein. Wesentliches Ziel

MMV 10 / 2393

110

der Förderung ist dabei die Verbesserung der Wohnumfeldsituation in der Umgebung des Betriebes.

In den Jahren 1984 bis 1988 wurden insgesamt 38 Standortsicherungsmaßnahmen durchgeführt und mit 37,0 Mio DM Stadterneuerungsmitteln gefördert. Hinzu kommen weitere Finanzierungshilfen aus dem Immissionsschutzförderprogramm.

1.14.5 Gewerbehöfe

Nach der Neufassung der Förderrichtlinien Stadterneuerung vom 16.03.1988 sind Gewerbehöfe förderungsfähig, wenn sie in kommunaler Trägerschaft betrieben werden. Ein Gewerbehof soll preisgünstige Räumlichkeiten für kleinere Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe, für freie Berufe und auch für privat erbrachte soziale Dienste anbieten. Die Räumlichkeiten in einem Gewerbehof werden vermietet. Bei Gewerbehöfen, die als Gründerzentren ausgestaltet sind, sollte das Mietverhältnis auf wenige Jahre befristet sein, um wieder neuen Betriebsgründungen Starthilfe leisten zu können. Für die Herrichtung zum Gewerbehof bieten sich in erster Linie leerstehende Gebäude an, insbesondere wenn diese städtebauliche Qualität aufweisen oder gar denkmalwert sind.

1.15 Stadterneuerungspolitik als Bestandteil der regionalisierten Strukturpolitik des Landes

Die Stadterneuerungspolitik des Landes hat in der Vergangenheit wesentliche strukturpolitisch bedeutsame Qualitätsverbesserungen erreicht. Sie hat sich dabei von dem Ziel leiten lassen, für die Realisierung von Projekten einen möglichst breiten Konsens in der Stadt und der Region zu erzielen. Dies wird auch für die Zukunft gelten.

Dieser Gedanke hat Eingang gefunden in die Strukturpolitik des Landes insgesamt.

1.15.1 Zukunftsinitiative Montanregionen

Im Rahmen der Zukunftsinitiative Montanregionen haben die Städte und Gemeinden der Montanregionen eine Vielzahl von Anträgen gestellt, die inhaltlich dem Bereich der Stadterneuerung zuzurechnen sind. Aus diesen Anträgen sind von der Landesregierung 39 Projekte im Zuständigkeitsbereich des MSWV ausgewählt worden, die für besonders förderungsfähig gehalten werden und deshalb im Rahmen der Zukunftsinitiative Montanregionen gefördert werden. Im Jahre 1988 sind für 23 Maßnahmen finanzielle Mittel in Höhe von 239,0 Mio DM bereitgestellt worden. Die übrigen Maßnahmen werden im Jahre 1989 gefördert. Im Schwerpunkt handelt es sich bei diesen Maßnahmen um den Ankauf, um die Herrichtung und die Erschließung von Flächen zur Errichtung neuartiger Gewerbe- und Industrieparks. Die Umsetzung dieser Maßnahmen wird sich über das Jahr 1990 hinaus fortsetzen.

1.15.2 Landesinvestitionsprogramm/Zukunftsinitiative für die Regionen Nordrhein-Westfalens

Im Zuge der weiteren Regionalisierung der Strukturpolitik ist die Förderung strukturwirksamer Maßnahmen im Jahre 1989 mit dem Landesinvestitionsprogramm auf das ganze Land Nordrhein-Westfalen ausgedehnt worden. Wie bei der Zukunftsinitiative Nordrhein-Westfalen gelten auch für das Landesinvestitionsprogramm folgende Aktionsfelder:

- Innovations- und Technologieförderung,
- Förderung der zukunftsorientierten Qualifikation der Arbeitnehmer,
- arbeitsplatzschaffende und arbeitsplatzsichernde Maßnahmen,
- Ausbau und Modernisierung der Infrastruktur sowie
- Verbesserung der Umwelt und Energiesituation

MMV 10 / 2393

Aus den vorliegenden Anträgen hat die Landesregierung 20 Projekte im Zuständigkeitsbereich des MSWV ausgewählt, die für besonders förderungsfähig gehalten werden und deshalb im Rahmen des Landesinvestitionsprogrammes gefördert werden sollen. Zur Finanzierung dieses Programmes stehen Mittel im Rahmen des Strukturhilfegesetzes des Bundes 1989 zur Verfügung. Die Bewilligung dieser Mittel kann erst in der 2. Jahreshälfte 1989 erfolgen, da die Zustimmung des Bundes zum projektbezogenen Einsatz dieser Mittel erst im Juli 1989 erfolgte.

Das mit der Zukunftsinitiative Montanregionen 1987 begonnene Programm einer regionalen Strukturpolitik wird im Jahre 1990 mit der Zukunftsinitiative für die Regionen Nordrhein-Westfalens fortgesetzt. Die Landesregierung hat alle verantwortlichen Kräfte in den einzelnen Regionen des Landes aufgerufen, für das Haushaltsjahr 1990 Projektvorschläge von besonderer strukturwirksamer Bedeutung zu erarbeiten und bis zum 15.08.1989 bei den Regierungspräsidenten zur Förderung anzumelden. Die Finanzierung der vorgelegten Projektvorschläge wird vorrangig im Rahmen der bestehenden strukturwirksamen Programme geprüft. Darüber hinaus werden Mittel im Rahmen des Strukturhilfegesetzes des Bundes zur Verfügung stehen.

1.16 Planungskosten

Mit der Förderung grundlegender Untersuchungen, Planungen und Wettbewerbe zur Vorbereitung von Maßnahmen der Stadtentwicklung und Stadterneuerung wird die Ausarbeitung umfassender Entscheidungsgrundlagen ermöglicht. Sie sind für den kommunalen Abwägungsprozeß sowie den effektiven Einsatz von Mitteln der Projektförderung von erheblicher Bedeutung. Außerdem sind Planungskostenzuschüsse ein geeignetes Instrument, um städtebauliche Innovationen auf kommunaler Ebene anzuregen. Im Vordergrund steht dabei die Ausarbeitung von Planungskonzepten, die von integrierten Lösungsansätzen ausgehen und die inhaltliche Verknüpfung unterschiedlicher Sachbereiche vornehmen.

Anfang der 80er Jahre beschränkte sich die Förderung von städtebaulichen Planungen auf die Ausarbeitung örtlicher Energieversorgungskonzepte sowie die notwendigen Untersuchungen zur Standortsicherung von Gewerbebetrieben. Aufgrund der positiven Erfahrungen die bei der Lösung von städtebaulichen und sozialen Problemen gemacht wurden, erfolgte eine Öffnung der Förderrichtlinien für alle vorbereitenden Planungen der Stadtentwicklung. Im Vordergrund stehen dabei folgende Schwerpunkte:

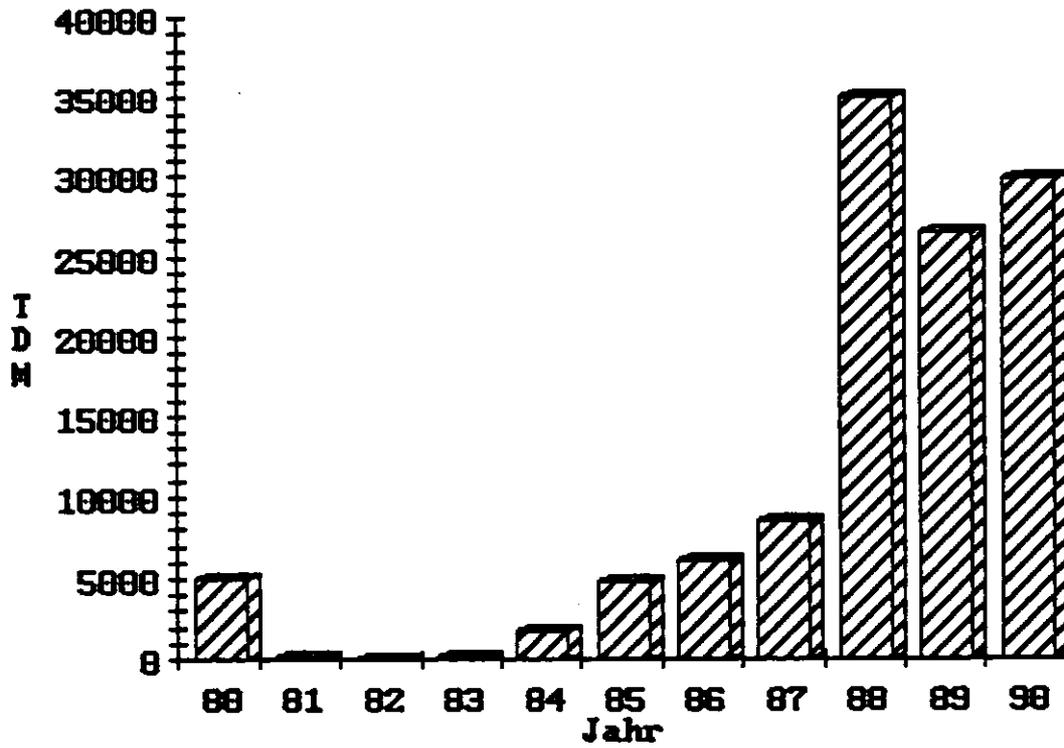
- Städtebauliche Rahmenplanungen und Untersuchungen für Maßnahmen der Stadterneuerung;
- Verkehrsentwicklungspläne und Gesamtverkehrspläne;
- Städtebauliche Wettbewerbe und Gutachterverfahren für größere Wohnungsbauprojekte;
- Örtliche und regionale Energieversorgungskonzepte.

Vor allem die Überarbeitung der bestehenden Generalverkehrspläne in den Gemeinden und Kreisen ist eine wesentliche Voraussetzung für eine bessere Integration von Stadterneuerung und Stadtverkehr. In Anbetracht der siedlungsstrukturellen Verpflichtungen sind für die Ausarbeitung von Verkehrskonzepten häufig gemeindeübergreifende Planungen notwendig.

Die Maßnahmen der Stadtentwicklung und Stadterneuerung sollen ein hohes Maß an Akzeptanz den Betroffenen und in der Bürgerschaft aufweisen. Aus diesem Grunde sollen die mit Fördermitteln des Landes angestrebten Planungskonzepte in einem breiten Beteiligungsverfahren erarbeitet werden.

Das finanzielle Fördervolumen für selbständig gewährte Planungskostenzuschüsse liegt für die Zeit von 1980 bis 1990 bei etwa 120,0 Mio DM.

**Planungskostenzuschüsse
Zeitraum 1980 - 1998**



2. Verkehr

2.1 Ziele, Möglichkeiten und Grenzen der nordrhein-westfälischen Verkehrspolitik

2.1.1 Rahmenbedingungen

Die hohe Siedlungsdichte und das gute Straßennetz in Nordrhein-Westfalen sind Rahmenbedingungen der Verkehrspolitik in Nordrhein-Westfalen die hierzu besonders vielfältigen Konflikten zwischen dem Straßenverkehr und den anderen Lebensbedürfnissen der Menschen führen. Diesen Konflikt zu verringern ist die vorrangige Aufgabe der Verkehrspolitik des Landes, die in eine ökologisch orientierte Stadtentwicklungspolitik integriert ist.

Eine weitere Rahmenbedingung ist, daß NRW nur noch wenige große, unzerschnittene Freiräume aufweist.

Der Forschungsbericht "Unzerschnittene verkehrsarme Räume über 100 km² Flächengröße in der Bundesrepublik Deutschland" der Bundesforschungsanstalt für Naturschutz und Landschaftsökologie belegt, daß Zerschneidung der Landschaft und Verinselung der Natur trotz vielfältiger Gegenmaßnahmen weiter zunehmen. 1977 verfügte Nordrhein-Westfalen über 27 Flächen mit mehr als 100 km², die nicht durch Verkehrsbänder zerschnitten waren. Mit nur 10,64 vH der Landesfläche war dies der geringste Anteil von allen Flächenstaaten.

Trotz nordrhein-westfälischem Landschaftsgesetz und Bundesnaturschutzgesetz, trotz starker Reduzierung der Straßenplanungen in den Bedarfs- und Ausbauplänen von Land und Bund ist die Anzahl dieser Flächen bis 1987 auf 19 gesunken, ihr Anteil an der Landesfläche beträgt nur noch ca. 7 vH. Diese erneute Abnahme unterstreicht nachdrücklich, daß an den Bau von Straßen strenge Anforderungen zu stellen sind, wie sie für Landesstraßen im Landesstraßenausbaugesetz verankert worden sind. Sie bestätigt auch die kritische Haltung der Landesregierung insbesondere gegenüber Autobahnplanungen, die intensiv in Natur und Landschaft eingreifen.

M M V 10 / 2393

Dies gilt nicht nur für große unzerschnittene Räume, sondern auch und gerade für Natur und Landschaft in den Ballungsgebieten.

2.1.2 Ziele der Verkehrspolitik des Landes

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

1. Die Verkehrsbedürfnisse der motorisierten Verkehrsteilnehmer und der nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer müssen stärker als bisher miteinander verträglich befriedigt werden. Der Ausbau und die flächendeckende Organisation des Öffentlichen Personennahverkehrs haben daher insbesondere in den Ballungsräumen Vorrang. Gleichzeitig müssen die Bedingungen für Radfahrer und Fußgänger verbessert werden.
2. Alle Verkehrsinvestitionen müssen den Kriterien
 - der Verkehrssicherheit
 - der Umweltverträglichkeit und
 - der städtebaulichen Verträglichkeitgenügen. Die negativen Nebeneffekte einer allein an verkehrlichen Belangen orientierten Verkehrspolitik kann sich das dicht besiedelte Nordrhein-Westfalen nicht leisten.
3. Beim Ausbau des Öffentlichen Nahverkehrs reicht es nicht aus, die Bürger auf einen "Idealzustand" in ferner Zukunft zu verweisen. Es kommt vielmehr darauf an, in den nächsten Jahren ein möglichst flächendeckendes und attraktives Netz anzubieten. Der Ausbau der Stadtbahn mit dem finanziellen Schwerpunkt der Investitionen bei den unterirdischen Bauwerken wird daher durch ein Programm zur Beschleunigung der Straßenbahnen und Busse sowie durch die Anlage weiterer Park-and-Ride-Anlagen ergänzt.

MMV10/2393

4. Zur Verbesserung der Bedingungen für schwächere Verkehrsteilnehmer ist der verstärkte Bau von Rad- und Gehwegen erforderlich. Neben einem entsprechenden Förderungsprogramm für die Kommunen sollten die bestehenden Landes- und Bundesstraßen weitestgehend mit Radwegen bzw. kombinierten Rad- und Gehwegen ausgestattet werden.
5. Wie der Ministerpräsident bereits in seiner Regierungserklärung vom 10. Juni 1985 festgestellt hat, gibt es keinen nennenswerten Neubedarf an Straßen in Nordrhein-Westfalen mehr. Zunächst ist immer die Frage zu stellen, ob in Abwägung aller öffentlichen und privaten Belange die Nutzung oder der Ausbau vorhandener Verkehrswege ausreichend ist.
6. Ein Schwerpunkt der Bauinvestitionen sind Maßnahmen, die zur Verbesserung der ökologischen Situation in unseren Städten führen. Das sind vielfach Ortsumgehungen. Dabei sind allerdings vorhandene Straßen in die Planung möglichst einzubeziehen und Freiflächen weitgehend zu schonen. Ortsumgehungen müssen in einer möglichst umwelt- und stadtverträglichen Weise ausgestaltet werden; "moderne Stadtmauern" sind zu vermeiden. Schließlich muß der Bau von Ortsumgehungen mit dem Rückbau oder zumindest der Umgestaltung der entlasteten Ortsdurchfahrten gekoppelt werden.
7. Ein weiterer Schwerpunkt der Straßenbauinvestitionen ist der umwelt- und stadtverträgliche Umbau des vorhandenen Netzes. Die vorhandenen und verbleibenden Ortsdurchfahrten müssen stadtverträglich gestaltet, die Wohnbezirke flächenhaft beruhigt, ehemalige Durchgangsstraßen wohngerecht zurückgebaut werden.
Die bauliche Ausgestaltung der Straßen in den Ortslagen muß deren innerstädtischer Funktion Rechnung tragen. Die Ortsgrenze muß auch im Ausbauzustand der Straßen deutlich erkennbar werden.

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

Zusammenfassend heißt dies: In einem so dicht besiedelten Land wie Nordrhein-Westfalen ist der weitere Flächenverbrauch an Grenzen gestoßen, die auch für Verkehrsinfrastrukturbauten gelten. Dies erfordert eine ständige kritische Überprüfung der Bedarfvorstellungen. Bedarf besteht noch im wesentlichen beim weiteren Ausbau des ÖPNV sowie bei der Schieneninfrastruktur, soweit es um schnelle Verkehre geht. Nachholbedarf besteht bei der Umwelt- und Stadtverträglichkeit des Straßenverkehrs. Auf diese Bereiche müssen die vorhandenen Finanzmittel konzentriert werden.

2.1.3 Verkehrsinfrastrukturpläne als Instrumente der Verkehrspolitik des Landes

Grundlage für die Umsetzung der Verkehrspolitik des Landes sind die Verkehrsinfrastrukturpläne.

Im einzelnen sind das

- der Bedarfs- und der Ausbauplan für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV),
- die Rahmenvereinbarung zwischen dem Land Nordrhein-Westfalen und der Deutschen Bundesbahn über deren Beitrag zur zukünftigen Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs,
- der Landesstraßenbedarfsplan und der Landesstraßenausbauplan einschließlich Ausbauplänen für Radwege und den Rückbau von Ortsdurchfahrten,

MMV 10 / 2393

- das mittelfristige Programm für kommunale Straßen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) und
- der Bundesverkehrswegeplan mit dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen einschließlich 5-Jahresplan.

Mit dem Verkehrswegeprogramm Nordrhein-Westfalen liegt erstmals eine integrierte kartographische Darstellung der in Nordrhein-Westfalen geltenden Verkehrsinfrastrukturpläne vor.

Alle Infrastrukturpläne müssen regelmäßig überprüft und geänderten Rahmenbedingungen und Zielvorstellungen angepaßt werden.

Die schnelle Entwicklung der elektronischen Datenverarbeitung und stetig verfeinerte Planungsverfahren haben den Übergang von den früheren sektoralen zu den heutigen integrierten Planungen ermöglicht. Ihnen liegen verkehrszweigübergreifende Gesamtverkehrsprognosen zugrunde, die Interdependenzen berücksichtigen sowie Einflußmöglichkeiten auf Verkehrsverlagerungen erkennen, bewerten und realisieren.

2.1.4 Gesamtverkehrsplan

Der nächste, wesentliche Schritt zu einer integrierten verkehrszweig- und verkehrsträgerübergreifenden Verkehrspolitik ist die Integration der verschiedenen Einzelpläne in einen Gesamtverkehrsplan, der noch in dieser Legislaturperiode vorliegen wird.

Der Gesamtverkehrsplan ist der Rahmenplan für die langfristige Verkehrspolitik des Landes.

Der Gesamtverkehrsplan zeigt Handlungsmöglichkeiten auf und informiert über Handlungskonsequenzen.

Ein Trend-Szenario stellt die Konsequenzen dar, die sich aus einer Fortschreibung der derzeitigen Verkehrspolitik der EG, des Bundes, der Länder und der Kommunen ergeben.

Das Trend-Szenario wird flankiert durch alternative Szenarien, d.h. prognostische Abschätzungen, die auf bestimmten Rahmenbedingungen aufbauen und andere Entwicklungspfade aufzeigen:

- Ein Ökologie-Szenario stellt dar, welche Auswirkungen eine Verkehrspolitik von Land, Bund und EG hatte, die auf die Ziele der Schonung der Umwelt und größeren Stadtverträglichkeit ausgerichtet ist. Die Wirkungen einzelner Maßnahmen und von Maßnahmenbündeln werden dargestellt und so weit möglich quantifiziert.
- Ein Deregulations-Szenario zeigt die Folgen eines weiteren Rückzugs staatlicher Lenkung aus dem Verkehrsmarkt auf, wie sie sich aus einer Kombination von Liberalisierungsbestrebungen der EG mit entsprechenden Maßnahmen auch auf Bundesebene ergeben würden.

Die Bewertung der Szenarien-Ergebnisse zeigt:

- die Richtigkeit der ÖPNV-Vorrangpolitik und der auf eine Minderung der verkehrsbedingten Belastungen gerichteten Straßenbaupolitik.
- beträchtliche Potentiale für eine noch stärker auf ökologische Belange ausgerichtete Verkehrspolitik.
- die negativen Folgen einer einseitig auf den Kraftfahrzeugverkehr orientierten Politik.

MMV 10 / 2393

111

Die im Trend-Szenario berücksichtigten bisherigen Prioritäten und Planungen der EG, des Bundes, des Landes und der Gemeinden erweisen sich insgesamt als nicht ausreichend, um die notwendigen Änderungen der Verkehrsentwicklung und damit die dringend benötigte Umweltentlastung herbeizuführen. Die ÖPNV-Vorrangpolitik des Landes und die Ansprüche einer stadtverträglichen, umweltgerechten Nahverkehrspolitik und -planung haben zwar zu erheblichen Erfolgen geführt, für eine deutliche Senkung der verkehrsbedingten Belastungen bedarf es jedoch zusätzlicher Anstrengungen.

Die Szenarien-Untersuchung hat den Nachweis erbracht, daß die derzeitigen und im Trend-Szenario fortgeschriebenen Verkehrsstrukturen und Entwicklungstendenzen nicht unveränderbar sind. Eine Trendwende zu mehr Ökologie ist möglich und eröffnet weitreichende Verbesserungschancen.

2.1.5 Restriktionen einer umwelt- und stadtverträglichen Verkehrspolitik

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

Leider ist es in Nordrhein-Westfalen bisher nicht gelungen, den Bund und die Mehrheit der Bundesländer von der einseitig wirtschaftlichen Betrachtung der EG-Verkehrspolitik abzubringen.

MMV 10 / 2393

111

Der Beschluß des Rates der EG-Verkehrsminister am 20./21. Juni 1988 hat hierfür Fakten geschaffen. Ab dem 1. Januar 1993 werden danach für Transportunternehmen der Gemeinschaft die Gemeinschaftskontingente, die bilateralen Kontingente zwischen Mitgliedsstaaten sowie die Kontingente für den Transitverkehr nach oder aus Drittländern aufgehoben.

Der einzige substantielle Fortschritt in Richtung der Angleichung der Wettbewerbsbedingungen ist die Einigung auf einheitliche Kontrollverfahren bei den Lenk- und Ruhezeiten der Lkw-Fahrer. Das zentrale Problem - der Ausgleich der unterschiedlichen Steuerbelastungen durch Einführung von Straßengebühren für den Schwerlastverkehr - wurde bis heute nicht gelöst. Wenn überhaupt Fortschritte auf diesem Gebiet zu erwarten sind, dann nur durch den Druck einer deutschen Schwerverkehrsabgabe.

Nordrhein-Westfalen muß in vielen Fällen die Konsequenzen der verfehlten Verkehrspolitik der EG tragen - etwa durch bereits mittelfristig höhere Erhaltungs- und Unterhaltungskosten an Straßen wegen der höheren Gewichte von Lkw's. Wo allerdings eine Anpassung nicht unumgänglich ist, werden die - freilich begrenzten - Möglichkeiten des Landes zum Gegensteuern ausgeschöpft werden.

2.2 Umweltschutz und Verkehr

Nordrhein-Westfalen bemüht sich im Rahmen einer koordinierten Verkehrs- und Umweltpolitik seit Jahren darum, die Belange des Verkehrs und des Umweltschutzes miteinander zu verbinden. Hierbei geht es einmal um die Schaffung existenzhaltender bzw. -fördernder Rahmenbedingungen für den öffentlichen Personennahverkehr und den nichtmotorisierten Individualverkehr; zugleich soll möglichen Fehlentwicklungen sowie den negativen ökologischen Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs begegnet werden.

Wichtigste Merkmale der am Maßstab der Umweltverträglichkeit ausgerichteten Straßenbaupolitik des Landes sind die Einschränkungen des Flächenverbrauchs, die Überprüfung der an den Straßenraum zu stellenden Nutzungsansprüche sowie verstärkte Bemühungen hinsichtlich des Immissions und Naturschutzes.

2.2.1 Umweltverträglicher Straßenbau

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

- ob auf ein Straßenbauvorhaben völlig verzichtet werden kann, etwa durch intensivere Nutzung vorhandener Straßen (z.B. durch das Konzept der "intelligenten Straße") oder durch bessere Zuordnung der Verkehrsaufgaben auf andere Verkehrsträger,
- ob ein Vorhaben durch weniger aufwendige Alternativen ersetzt werden kann,
- ob und wie die mit einem Vorhaben ggfs. verbundenen Umweltbelastungen vermieden bzw. verringert werden können und
- ob und wie bei einem Vorhaben neben verkehrlichem auch ökologischer Nutzen erreicht werden kann.

Dieser grundlegende Wandel der verkehrs- und straßenbaupolitischen Zielsetzung beruht vornehmlich auf der Erkenntnis,

- daß das überörtliche Straßennetz trotz örtlich und zeitlich begrenzter Engpässe eine insgesamt ausreichende Leistungsfähigkeit mit z.T. erheblichen Kapazitätsreserven besitzt (die durchschnittliche Verkehrsbelastung einer Landesstraße beträgt lediglich 3.000 bis 4.000 Kfz/Tag) und

- daß die mit dem Straßenbau einhergehenden Umweltbelastungen durch Flächenverbrauch, Versiegelung, Zerschneidung, Verlärmung und Schadstoffeintrag inzwischen ein Ausmaß angenommen haben, das ohne die Befürchtung ernsthafter Gefahren und Nachteile für die natürliche und bebaute Umwelt künftig nicht mehr hingenommen werden kann.

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

1. Bau neuer Straßen in den Fällen, in denen nach Abwägung aller öffentlichen und privaten Belange die Nutzung oder der Ausbau vorhandener Straßen nicht vertretbar ist.
2. Bau von Ortsumgehungen in den Fällen, in denen in Abstimmung mit städtebaulichen Planungen ein ausreichender Entlastungseffekt und insgesamt eine Verbesserung der Umwelt- und Lebensbedingungen erreicht werden können.
3. Ausbau vorhandener Straßen in den Fällen, in denen die angestrebten Verbesserungen mit dem Ausbau verbundene Nachteile insbesondere für Natur und Landschaft oder die vorhandene Bebauung wesentlich überwiegen.
4. Stadtverträgliche Umgestaltung vorhandener Ortsdurchfahrten zur Verbesserung der Lebensbedingungen der dort lebenden Menschen.
5. Umgestaltung hochbelasteter Straßen - etwa durch nachträgliche Eintunnelung - in dicht besiedelten Bereichen, um die Eingriffe in das städtebauliche Gefüge (Zerschneidung) und damit verbundene Belastungen durch Lärm und Schadstoffe zu mindern und ggfs. wieder aufzuheben.

6. Rückbau und Entsiegelung nicht mehr benötigter Verkehrsflächen.
7. Anlage von Rad- und Gehwegen.
8. Punktuelle Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, etwa durch die Beseitigung von Bahnübergängen.

Diese Ziele und Grundsätze wurden mit breiter Mehrheit des Landtags im Landesstraßenbaugesetz verankert. Auf ihrer Grundlage wurden bei der Fortschreibung des Landesstraßenbedarfsplans die Bedarfvorstellungen einer kritischen Überprüfung unterzogen.

Auch die Vorschläge des Landes zur Fortschreibung des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen von 1985 orientierten sich bereits an diesen Grundsätzen und Zielen. Wegen der Mehrheitsverhältnisse im Bund gelang es allerdings nur zum Teil, die Vorschläge des Landes durchzusetzen. So sind im Bedarfsplan des Bundes ökologisch bedenkliche Planungen wie die A 44 (Dübodo) und die A 33 zwischen der A 2 und der Landesgrenze enthalten, während vom Land angeregte ökologische Umbaumaßnahmen an bestehenden Bundesautobahnen nicht aufgenommen wurden.

In den der Aufstellung der Bedarfspläne folgenden Planungsprozeß sowie beim Bau und bei der Unterhaltung von Straßen sorgen ein differenziertes Planungsrecht mit umfassendem Abwägungsgebot ebenso wie eine Fülle umweltspezifischer Rechtsvorschriften dafür, daß den Belangen des Umweltschutzes in angemessener Weise entsprochen werden kann. Naturschutz und Landschaftspflege, Gewässerschutz und Immissionsschutz entscheiden in maßgeblicher Weise über die Durchsetzbarkeit von Planungen, über Baustoffe und Bauverfahren; sie bestimmen darüber hinaus zunehmend auch über Art, Umfang und Organisation des Straßenunterhaltungs- und -betriebsdienstes.

Damit wird generell den Anforderungen der "Richtlinie des Rates der Europäischen Gemeinschaften über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten" vom 27.06.1985 und des zu deren Umsetzung vorgelegten Gesetzentwurfs der Bundesregierung im Bereich des Straßenbaus inhaltlich und verfahrensmäßig bereits weitgehend entsprochen. Die gleichwohl notwendige Weiterentwicklung sollte vor allem dem Erfordernis einer integralen - d.h. gesamtheitlichen und Wechselwirkungen zwischen einzelnen Umweltfaktoren berücksichtigenden - Betrachtungsweise sowie einer verbesserten Transparenz und Nachvollziehbarkeit Rechnung tragen. Ansätze dazu liefern die von der Straßenbauverwaltung in zunehmendem Umfang bereits durchgeführten "Umweltverträglichkeitsstudien".

Ein großes Problem stellen sog. "Altplanungen" dar, d.h. Planungen, deren Konzeption wie Linienführung, Querschnitt und Verknüpfung bereits vor vielen Jahren - ohne die inzwischen eingeführten strengeren Umweltbestimmungen - festgelegt wurden, die aber erst jetzt zur Planfeststellungsreife gebracht werden sollen. Derartige Maßnahmen bedürfen in jedem Einzelfalle einer sehr sorgfältigen Prüfung, ob sie mit den heutigen Umweltaanforderungen noch in Einklang gebracht werden können oder, ggfs unter Inkaufnahme erheblicher zeitlicher Verzögerungen, korrigiert werden müssen.

2.2.2 Immissionsschutz

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

2.2.2.1 Schutz gegen verkehrsbedingte Schadstoffe

Schadstoffemissionen des Verkehrs setzen sich im wesentlichen zusammen aus Abgasen, Feinstäuben, Brems Scheiben-, Öl- und Benzinrückständen sowie Reifen- und Fahrbahnabrieb. Ihre nachhaltige Minderung ist seit Jahren Gegenstand politischer Forderungen.

Aus der Verbrennung fossiler Energieträger erwächst ein in den vergangenen Jahrzehnten nicht erkanntes Problem von weltweiter erheblicher Bedeutung: Die Veränderung des Klimas aufgrund der Emission an Kohlendioxid (CO₂). Diese Emission kann nicht durch Abgasreinigungstechnik reduziert werden, sondern allein durch eine Verminderung des Kraftstoffverbrauches. Der Kraftfahrzeugverkehr ist mit ca. 25 % an dem CO₂-Ausstoß in der Bundesrepublik beteiligt, er muß auch seinen Beitrag zur Verminderung des Ausstoßes in den kommenden Jahren und Jahrzehnten leisten.

Bei den gegenwärtig niedrigen Kraftstoffpreisen wird das Gebot der Energieeinsparung von den Automobilherstellern vernachlässigt. Das Land bereitet zur Zeit eine Bundesratsinitiative vor mit dem Ziel, den durchschnittlichen Kraftstoffverbrauch der neu zugelassenen PKW bis zum Jahr 2000 auf die Hälfte zu senken. Dies bildet die Voraussetzung dafür, daß die von Wissenschaftlern für notwendig erachtete Reduzierung des CO₂-Ausstoßes des gesamten Verkehrssektors innerhalb der nächsten 20 Jahre erreicht werden kann.

Im Hinblick auf die bereits begrenzten Schadstoffemissionen müssen die Maßnahmen zur Verbreitung schadstoffarmer Kraftfahrzeuge verstärkt werden. Die geltenden Regelwerke schöpfen die technischen Möglichkeiten zur Emissionsminderung bei weitem nicht aus.

Zuletzt hat die Verkehrsministerkonferenz ein Gesamtkonzept vorgelegt, das dem Bundesminister für Verkehr Lösungsmöglichkeiten zur Minderung verkehrsbedingter Emissionen im Pkw- und Nutzungsfahrzeugbereich aufzeigt. Mit einer Umsetzung auf EG-Ebene würde ein entscheidender Schritt zu mehr Umweltqualität getan.

MMV 10 / 2393

118

Wegen der Zuständigkeit des Bundes für die erforderlichen Regelungen, der restriktiven Haltung der EG und der Dauer der Umsetzung technischer Änderungen im Fahrzeugpark ist eine nachhaltige Minderung der Schadstoffemissionen nur mittel- bis langfristig zu erwarten. Dementsprechend muß im Einzelfall geprüft werden, inwieweit durch straßenverkehrsrechtliche und straßenbauliche Maßnahmen Entlastungswirkungen für Betroffene erzielt werden können. Beispiele für derartige Maßnahmen sind:

- Maßnahmen zur Verkehrsbeeinflussung (insbesondere Geschwindigkeitsbegrenzungen, aber auch z.B. verkehrsabhängige Signalsteuerung),
- Bau von Ortsumgehungen wenn die Schadstoffimmission in dicht besiedelten Ortskernen kritische Werte erreicht
- ggfs. entsprechende Trassenführung
und
- geeignete Bepflanzung der Straßenränder.

Als besonderes Problem verkehrsbedingter Schadstoffbelastung erweisen sich derzeit in NRW die Stickoxide, deren Konzentration mit steigender Verkehrsmenge, steigender Geschwindigkeit und steigendem LKW-Anteil zunimmt.

Da sowohl bei den Berechnungsverfahren als auch bzgl. der zugrundezulegenden Richt- oder Grenzwerte in Ermangelung einheitlicher Vorgaben seitens des Bundes erhebliche Unsicherheiten die Planungspraxis bestimmen, besteht hier im Interesse der vom Ausbau unmittelbar Betroffenen ein dringender Handlungsbedarf.

Die Handlungsmöglichkeiten des Landes sind begrenzt. Eine Möglichkeit besteht darin, sich im Planfeststellungsbeschluß an der NO₂-Richtlinie der EG und den Werten der TA-Luft zu orientieren.

Für den Bau des ersten Teilabschnitts der Ortsumgebung Münster (B 51) wurde angeordnet, daß die zulässige Höchstgeschwindigkeit gleichzeitig mit der Verkehrsfreigabe auf 70 km/h zu beschränken ist, um die zu erwartende Zunahme der Stickstoffdioxid-Belastung zu verringern.

2.2.2.2 Lärmschutz an Straßen

Beim Lärmschutz an Straßen war und bleibt NRW im Bundesgebiet immer Vorreiter.

Dies gilt zunächst für den Neubau und die wesentliche Änderung von Straßen:

- Bereits 1978 wurden in NRW Grenzwerte von 55/45 dB(A) tags/ nachts zum Schutz unvorbelasteter Wohngebiete eingeführt. Diese Werte fanden 9 Jahre später durch höchstrichterliche Rechtsprechung Bestätigung fanden (BVerwG Urteil vom 22.5.1987). In mehr als 10 Jahren konnte durch die Praxis nachgewiesen werden, daß Lärmschutz mit niedrigen Grenzwerten technisch möglich und finanzierbar ist.
- Nachdem der Bundesminister für Verkehr im Jahre 1983 Richtlinien mit wesentlich ungünstigeren Grenzwerten (62/52 dB(A) tags/nachts für reine und allgemeine Wohngebiete) herausgab, war das Land bei Bundesfernstraßen zwar hieran gebunden, behielt jedoch für Landesstraßen die vorherige, für die Betroffenen günstigere Regelung bei.
- Seit Bekanntwerden des v.g. BVerwG-Urteils findet in NRW eine sog. "Übergangsregelung" Anwendung, bei der - einzelfallbezogen - im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens der Lärmschutz auf der Grundlage dieses Urteils überprüft wird. Damit soll bis zu der vom Bund angekündigten Neuregelung des Lärmschutzes einer Verunsicherung von Lärmbetroffenen vorgebeugt werden.

Auch beim Lärmschutz an bestehenden Landesstraßen ist Nordrhein-Westfalen führend. 1985 wurden die Grenzwerte von 75 dB(A) tags bzw. 65 dB(A)

nachts auf 70/60 dB(A) gesenkt und eine Härtefallregelung eingeführt, nach der an bestimmten älteren Straßen die günstigeren Lärmschutzwerte für Neubauten zugrunde gelegt werden können. Beide Änderungen hat der Bund inzwischen nachvollzogen, die Grenzwertabsenkung allerdings nach den betroffenen Gebieten differenziert. Auf Grund der Härtefallregelung sah sich der Bundesverkehrsminister auch dazu in der Lage, an der Lärmsanierung der A 46 in Wuppertal mit 170 Mio DM bei 220 Mio DM Gesamtkosten zu beteiligen. Unter Zugrundelegung der Grenzwerte von 70/60 dB(A) wäre ein ähnlich wirksamer Schutz der Bevölkerung nicht möglich gewesen.

Anzumerken bleibt, daß der Bundesverkehrsminister den Erlaß einer Lärmschutzverordnung beabsichtigt, um eine bundesweite Anwendung der vom Bundesverwaltungsgericht bestätigten Lärmschutzgrenzwerte von 55/45 dB(A) zu verhindern. Die geplante Verordnung hätte zur Folge, daß in durch Lärm nicht vorbelasteten Gebieten der Schutz der Bürger gegenüber den Anforderungen der Rechtsprechung und der langjährigen Praxis in Nordrhein-Westfalen wesentlich verschlechtert würde.

Die bisherigen Bemühungen des Landes um mehr und besseren Lärmschutz an

Straßen und Gebäuden verdeutlicht die folgende Tabelle:

<u>Lärmschutzkosten fertiggestellter Maßnahmen (Mio DM)</u>				
Jahr	Autobahnen	Bundesstraßen	Landesstraßen	Gesamt
bis einschl.				
1977	31,3	4,1	3,0	38,4
1978	26,7	5,5	0,4	32,6
1979	25,7	5,1	1,3	32,1
1980	72,8	5,2	5,6	83,6
1981	59,7	14,8	2,2	76,7
1982	48,2	2,6	0,7	51,5
1983	39,6	14,1	1,4	55,1
1984	31,4	33,5	2,6	67,5
1985	80,6	7,2	0,2	88,0
1986	89,3	9,8	3,4	102,5
1987	39,5	15,5	8,5	63,5
1988	80,1	15,3	2,7	98,1
Gesamt	624,9	132,7	32,0	789,6

Mit rd. 98 Mio DM wurden im Jahre 1988 - wie in den Vorjahren - wiederum erhebliche Mittel für den Bau von Lärmschutzanlagen (rd. 72 km) eingesetzt; hinzu kamen rd. 6 Mio DM für Schutzvorkehrungen an Gebäuden. Der Aufwand für Lärmschutz an Bundesfern- und Landesstraßen ist damit insgesamt auf rd. 790 Mio DM (rd. 659 km Lärmschutzanlagen) gestiegen; an Gebäuden beträgt der Gesamtumfang des Lärmschutzes rd. 51 Mio DM. Im Durchschnitt der letzten fünf Jahre waren etwa 84 Mio DM pro Jahr aufzuwenden.

Nach Schätzungen der beiden Landschaftsverbände wird diese Ausgabenentwicklung auch in den nächsten Jahren anhalten - eher noch zunehmen -, da allein für den Lärmschutz an bestehenden Bundesfernstraßen auf der Grundlage der z. Z. gültigen Lärmschutzrichtlinien rd. 600 bis 800 Mio DM benötigt werden.

Die Umsetzung eines derartigen Maßnahmenvolumens stellt die Straßenbauverwaltung vor beträchtliche personelle und finanzielle Probleme. Daher hat der MSWV den Landschaftsverbänden zusätzliche Planungsmittel in Höhe von rd. 12 Mio DM für den Zeitraum 1988-1991 zweckgebunden zur Verfügung gestellt. Inzwischen zeichnet sich der angestrebte Beschleunigungseffekt schon deutlich ab. Von insgesamt rd. 290 Planungen sind bereits rd. 120 abgeschlossen bzw. in Bearbeitung sind.

Trotz aller Fortschritte bei der Ausgestaltung des Lärmschutzes an der Straße bleibt allerdings festzustellen, daß nach wie vor der Verkehrslärm - dies bestätigen immer wieder Untersuchungen - als maßgeblicher Streßfaktor und wichtigste Lärmquelle angesehen wird. Einer Repräsentativumfrage des Umweltbundesamtes zufolge werden bundesweit 9 % aller Bürger (rd. 5,5 Mio Menschen) durch einen Lärmpegel von mehr als 65 dB(A) belästigt. Bei der ständig steigenden Zahl der Kraftfahrzeuge kommt daher der Minderung des Verkehrslärms an der Quelle - d.h. insbesondere am Motor, aber auch z.B. an den Reifen - eine hohe Bedeutung zu. Bisher geht die Entwicklung allerdings eher in die umgekehrte Richtung: Die ständige Leistungssteigerung der Fahrzeuge, die Erhöhung der durchschnittlichen Geschwindigkeit und der Modetrend zu breiteren Autoreifen haben dazu geführt, daß die Lärmbelastung bei gleicher Verkehrsbelastung heute ca. 2 dB(A) höher liegt als noch vor zehn Jahren. Hier sind u.a. die EG und der Bund gefordert, die entsprechenden Rechtsvorschriften zu erlassen.

Die Entwicklung und Prüfung lärmarmen Fahrbahnbeläge als eine weitere Möglichkeit zur Verbesserung des Lärmschutzes an Straßen ist noch nicht abgeschlossen. Die z. Zt. laufenden Untersuchungen sollen vor allem den Nachweis erbringen, ob die erreichten Pegelminderungen - sie liegen je nach Bauweise zwischen 2,5 und 4 dB(A) - auch auf Dauer gewährleistet werden können. Darüber hinaus bleibt zu prüfen, ob derartige Beläge auch sonstigen an sie zu stellenden Anforderungen (z.B. Stabilität, Winterdienst) gerecht werden.

Besondere Probleme wirft der Lärmschutz innerhalb bebauter Gebiete auf. Lärmschutzwälle und -wände kommen aus städtebaulichen Gründen (insbesondere weitere Zerstörung städtebaulicher Zusammenhänge, Beeinträchtigung des Stadtbildes) nur selten in Betracht. Aufwendige Maßnahmen, wie z.B. die Tieferlegung von Straßen, werden wegen der hohen Kosten ebenfalls Ausnahmen bleiben. In der Regel ist damit nur der Lärmschutz am Gebäude möglich, insbesondere der Einbau von Lärmschutzfenstern.

Ferner sei noch darauf hingewiesen, daß im Innerortsbereich spürbare Minderungen der Geräuschbelastung (Reduzierung der Mittelungspegel um wenigstens 3 dB(A)) durch sorgfältig aufeinander abgestimmte Verkehrsberuhigungsmaßnahmen, ggfls. auch durch verkehrsbeschränkende Maßnahmen (Nachtfahrverbot für Lkw, Motorräder) erreicht werden können. Die rechtlichen Möglichkeiten für derartige Maßnahmen müssen in Zukunft stärker genutzt und - soweit erforderlich - erweitert werden.

2.2.3 Naturschutz und Landschaftspflege

Der Straßenbau ist seit jeher einer der Hauptverursacher von Eingriffen in Natur und Landschaft. Zu den schwerwiegendsten Eingriffen gehört die Versiegelung des Bodens, zu der der Straßenbau in Nordrhein-Westfalen seit 1985 mit insgesamt rd. 866 ha neu versiegelter Fläche beigetragen hat; die Zahlen beziehen sich auf den Neu- und Ausbau von Bundesfernstraßen und Landesstraßen (ohne kommunale Baulast).

Das nordrhein-westfälische Landschaftsgesetz trägt dieser Bedeutung des Straßenbaus für Natur und Landschaft Rechnung: Jede Errichtung oder wesentliche Umgestaltung von Straßen gilt seit 1980 als Eingriff in Natur und Landschaft. Der Verursacher des Eingriffs ist zu verpflichten, vermeidbare Beeinträchtigungen zu unterlassen und unvermeidbare Beeinträchtigungen auszugleichen. Ist ein Ausgleich nicht möglich und soll das Vorhaben dennoch realisiert werden, weil andere Belange den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege im Range vorgehen, so kann der Verursacher des Eingriffs

MMV 10 / 2393

134

zur Durchführung von Ersatzmaßnahmen verpflichtet werden, die geeignet sind, die durch den Eingriff gestörten Funktionen wiederherzustellen.

Soweit die Versiegelung von Flächen nicht vermeidbar ist, muß sie bei der Bestimmung der erforderlichen Ausgleichs- und ggfls. Ersatzmaßnahmen berücksichtigt werden, wobei ein Ausgleich durch Entsiegelung nicht mehr benötigter Verkehrsflächen nur in Grenzen möglich ist.

Stellt man den Flächen der Neuversiegelung entsiegelte Flächen (infolge Rückbau und Rekultivierung) und die Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (insbesondere Wiederaufforstungen/Feuchtbiotop) gegenüber, so ergibt sich folgendes Bild:

Jahr Aus-	Neuversiegelung (ha)				Entsiegelung (ha)	Flächen für gleichs-Ersatz- maßnahmen (ha)
	BAB	B	L	Gesamt		
1985	142,2	39,1	88,5	269,8	20,0	24,5
1986	99,3	52,0	96,5	247,8	20,0	32,9
1987	68,3	40,4	35,2	143,9	14,3	31,0
1988	72,2	91,7	40,3	204,2	19,2	95,0
				865,7	73,5	183,4

(BAB: Bundesautobahnen; B: Bundesstraßen; L: Landesstraßen)

Der Grund für dieses Ungleichgewicht ist vor allem darin zu sehen, daß das Landschaftsgesetz (1980) sich aufgrund der relativ langen Planungs- und Bauzeiten von Straßen erst allmählich auswirkt. Hierauf deutet auch der sprunghafte Anstieg der Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Jahre 1988 hin. Seit etwa 1985 wird bei Straßenplanungen konsequent darauf geachtet, daß die Versiegelungsflächen im Verhältnis 1 : 1 ausgeglichen werden.

MMV 10 / 2393

Die finanziellen Aufwendungen seit 1985 für Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege ergeben sich aus nachfolgender Übersicht:

	1985	1986	1987	1988
	(Mio DM)			
- Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (Biotop, Aufforstungen)	2,3	3,6	1,0	2,1
- Bepflanzung (einschließlich Anlage- und Entwicklungspflege)	22,0	19,0	27,0	26,3
- Gewässerschutz (Regenrückhaltebecken, Ölabscheider, Versickerungsanlagen, Maßnahmen an Straßen in Wassergewinnungs- gebieten)	4,0	7,0	6,0	30,4
- Amphibienschutz	--	0,4	1,0	0,2
Summe:	28,3	30,0	35,0	59,0

Nicht enthalten in diesen Kosten sind die Mehraufwendungen bei den Baukosten infolge zunehmender Bestrebungen, Straßenprojekte durch aufwendigere Trassierung und Gestaltung umweltverträglich in Natur und Landschaft einzufügen. Für entsprechende ökologische Untersuchungen wurden

1985: 0,3 Mio DM

1986: 0,84 Mio DM

1987: 0,84 Mio DM

1988: 0,74 Mio DM

zusätzlich aufgewendet.

Eine Arbeitsgruppe unter Beteiligung des Ministeriums für Umweltschutz, Raumordnung und Landesplanung, der Landesanstalt für Ökologie, Landschaftsentwicklung und Forstplanung und der Landschaftsverbände prüft z.Zt., ob die mit der Anlage von Ausgleichs- und Ersatzflächen angestrebten Ziele - Ausgleich ökologischer Funktionsverluste - in der Praxis auch tatsächlich er-

reicht wurden. Die dazu durchgeführten örtlichen Erhebungen werden z.Zt. ausgewertet; es ist vorgesehen, auf dieser Grundlage Handlungsempfehlungen für die Anlage und Pflege derartiger Biotop herauszugeben.

2.2.4 Stadtökologie und Verkehr

Der landschafts- und stadtverträglichen Aus- und Umbau hochbelasteter Straßen ist ein Schwerpunkt der Verkehrspolitik des Landes. Zur Straßenbaulast gehören nicht nur Maßnahmen zur Kapazitätserweiterung, sondern auch Maßnahmen zur Reintegration stark belasteter Autobahnabschnitte in städtische Bereiche.

Der Bund nimmt allerdings bisher seine finanzielle Verantwortung für diese Aufgabe nicht wahr. Bei bestehenden Bundesfernstraßen übernimmt der BMV nur die Kosten für Maßnahmen, die aus Lärmschutzgründen erforderlich sind. Bei Vorhaben, die neben dem Lärmschutz auch städtebaulichen Zielen (u.a. Aufhebung von Zerschneidungen) dienen sollen, werden nur die anteiligen Kosten übernommen.

Das Land wird sich weiter darum bemühen, diese restriktive Einstellung des BMV zu ändern.

Der MSWV hat sich bei "Pilotprojekten" ausnahmsweise bereit erklärt, gemeinsam mit der jeweils betroffenen Stadt einen Finanzierungsbeitrag zu leisten.

Bei diesen Maßnahmen handelt es sich um den bereits fertiggestellten Deckel auf der Autobahn A 430 in Bochum-Grumme. Weiterhin ist die stadtverträgliche Umgestaltung der A 46 in Wuppertal geplant. Die durch eine exponierte Lage der Autobahn im Stadtgebiet, durch räumliche Enge und begrenzte Möglichkeiten städtischer Entwicklung, hohes Verkehrsaufkommen und konzentrierte Bebauung entstandene Problemsituation soll mit adäquaten Maßnahmen - hier Abdeckung der A 46 in mehreren Teilbereichen - im nachhinein gelindert bzw. beseitigt werden. Wie in Bochum soll auch in Wuppertal den dort

MMV 10 / 2393

lebenden Menschen wieder eine zumutbare Wohn- und Lebensqualität ermöglicht werden.

Auch die Abdeckung im Bereich der südlichen Verlängerung der A 57 in Köln-Ehrenfeld wird mit Landesmitteln gefördert.

2.2.5 Verwendung von Abfallstoffen und Nebenprodukten im Verkehrswegebau

Die Wiederverwendung von Abfallprodukten wie Müllverbrennungsrückstände und die Verwendung industrieller Nebenprodukte wie Bergematerial, Hochofen- und Stahlwerksschlacken und Steinkohleflugaschen sowie die erneute Verwendung aufbereiteter Altbaustoffe wie Hochbauschutt, Straßenaufbruch und Asphalt im Verkehrswegebau sind ein wichtiger Teil einer Politik des vorausschauenden Umweltschutzes.

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

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

Bei der Umsetzung dieser landespolitischen Zielsetzung bestehen allerdings noch Vollzugsdefizite, da die Anforderungen an die Umweltverträglichkeit dieser Baustoffe - insbesondere im Hinblick auf den Grundwasserschutz - ständig steigen. Das Ergebnis der Abstimmung mit dem Minister für Umwelt, Raumordnung und Landwirtschaft über Grenzwerte, Einbaumethoden und Verfahrensfragen bei der Verwendung von Recyclingbaustoffen im Verkehrswegebau ist 1990 zu erwarten.

MMV 10 / 2393

2.3 Öffentlicher Personennahverkehr

2.3.1 Vorrangpolitik

Der öffentliche Personennahverkehr ist unter zwei Aspekten unverzichtbar: Für große Teile der Bevölkerung ist er zur Erhaltung ihrer Mobilität unentbehrlich. Für die Bewältigung des Verkehrs in den Ballungsräumen ist er zur Erhaltung der Lebensfähigkeit notwendig.

Die Vorrangpolitik für den öffentlichen Personennahverkehr wird verwirklicht in der Stadtentwicklungsplanung, durch den Ausbau der Infrastruktur und durch die Stärkung der Verkehrsunternehmen.

2.3.2 Konzept der Landesregierung

Zur Umsetzung der Vorrangpolitik für den öffentlichen Personennahverkehr hat die Landesregierung zu Beginn der 70er Jahre ein Konzept für den Ausbau und die Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs entwickelt, das im Grundsatz aus drei Bausteinen besteht

- Ausbau der Infrastruktur des öffentlichen Personennahverkehrs
- Verbesserung der Organisation der Verkehrsunternehmen
- Stärkung der Leistungsfähigkeit der Unternehmen.

Dieses Konzept, das grundsätzlich auch heute noch Gültigkeit besitzt, wurde insbesondere jedoch in der ablaufenden Legislaturperiode fortentwickelt. Dabei hat sich gezeigt: nur wenn es gelingt die Abwanderung von Kunden des öffentlichen Personennahverkehrs zu bremsen und neue Kunden zu gewinnen, also die eigenen Einnahmen als originärer Finanzquelle der Verkehrsunternehmen alsbald zu verbessern, kann eine Vorrangpolitik für den öffentlichen Personennahverkehr auf Dauer erfolgreich durchgehalten werden. Aus diesem Grunde wurden bei dem Ausbau der Infrastruktur die bisherigen Schwerpunkte des Baues der S- und Stadtbahn und ihrer Umsteigeanlagen ergänzt durch ein Beschleunigungsprogramm für Straßenbahnen, den verstärktem Bau

von zentralen Omnibusanlagen von Park- and Ride-, Bike- and Ride-Anlagen sowie von behindertengerechten Aufzügen an Schienenschnellbahnen.

Weiterhin wurden Vorschläge der Landesregierung zur Verbesserung der Organisation der Verkehrsunternehmen erarbeitet. Für den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr wurde ein grundlegend neues System für die Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs entwickelt. Nach diesem System übernehmen künftig die kommunalen Gebietskörperschaften und das Land Nordrhein-Westfalen die Vorhaltekosten des öffentlichen Personennahverkehrs. Die in ihrer unternehmerischen Entscheidung gestärkten Verkehrsunternehmen haben die Kosten des Betriebes zu erwirtschaften.

2.3.3 Ausbau der Infrastruktur in Ballungsräumen

In den Verdichtungsgebieten ist die Infrastruktur für den öffentlichen Personennahverkehr weiter auszubauen. Das Rückgrat dieser Infrastruktur bildet dabei ein Nahverkehrsnetz des Schienenschnellverkehrs, das sowohl kreuzungsfreie als auch beschleunigte oberirdische Schienenstrecken umfaßt und durch ein darauf abgestimmtes Omnibusnetz ergänzt wird, das die Erschließungs- und Zubringerfunktion erfüllt. Die Netzverknüpfung wird durch eine unterschiedliche Ausgestaltung von Umsteigeanlagen unter Einbeziehung des Individualverkehrs (Park-and Ride, Bike-and Ride) sichergestellt.

Die intensiven Verflechtungen zwischen Ballungskernen und Ballungsrandzonen werden bei der Planung und beim Ausbau der ÖPNV-Verbindungen berücksichtigt. Bei den stark belasteten Verbindungen zu den Ballungskernen hat deshalb der Ausbau des schienengebundenen Verkehrs (einschließlich Park-and Ride und Bike- and Ride-Anlagen) Vorrang vor der Verbesserung der Straßeninfrastruktur.

MMV 10 / 2393

S-Bahn-Bau

Für die verkehrliche Erschließung der Ballungsräume im öffentlichen Personennahverkehr, insbesondere für die Städteverbindungen kommt den S-Bahn-Linien der Deutschen Bundesbahn hervorragende Bedeutung zu.

Deshalb haben Bund und Land den S-Bahn-Bau in NRW mit hohem finanziellen Aufwand gefördert. Sie haben von 1980 bis 1989 für den S-Bahn-Bau 2,33 Mrd. DM ausgegeben; der Anteil des Landes NRW daran betrug 1,02 Mrd. DM.

Im Jahr 1989 wurden Landesmittel in Höhe von 120 Mio DM bereitgestellt; der Ansatz für die Förderung des S-Bahn-Baues betragt 1990 111 Mio DM.

In den letzten 10 Jahren wurden zwei Verträge über den Bau von S-Bahnen (Weiterbau der S-Bahn Bergisch-Gladbach - Köln-Chorweiler nach Köln-Worringen und 3. Baustufe der S-Bahn Köln) sowie zwei Verträge über den Bau von Park-and-Ride-Plätzen mit der Deutschen Bundesbahn abgeschlossen.

Im gleichen Zeitraum wurden die S-Bahn-Strecken bzw. Teilstrecken

- | | |
|------|---|
| S 7 | Düsseldorf Flughafen - Düsseldorf Hbf - Solingen-Ohligs (1980) |
| S 1 | Dortmund Hbf - Bochum Hbf (1983) |
| S 4 | Dortmund-Lütgendortmund - Dortmund-Dorstfeld - Unna (1984) |
| S 11 | Köln-Chorweiler Nord - Köln-Worringen - (Neuss) (1985) |
| S 3 | Hattingen - Hattingen Mitte (1987) |
| S 8 | Hagen - Wuppertal - Düsseldorf - Neuss - Mönchengladbach (1988) |

MMV 10 / 2390

in Betrieb genommen. (s. Karte 1)

Außerdem sind aufgrund von Einzelregelungen sowohl an bestehenden S-Bahn-Strecken zusätzliche - ursprünglich nicht vereinbarte - Haltepunkte, als auch im Vorgriff auf angestrebte S-Bahn-Verträge neue Haltepunkte gefördert worden, die zu einer erheblichen Verbesserung der Verkehrserschließung beigetragen haben. Es handelt sich hierbei um die Haltepunkte und Bahnhöfe

Essen-Horst an der S 3 (in Betrieb genommen: 1986)

Essen-Borbeck Süd an der geplanten S 9 (in Betrieb genommen: 1982)

Essen-Holthausen (in Betrieb genommen: 1986)

Düsseldorf-Hellerhof an der S 6 (in Betrieb genommen: 1982)

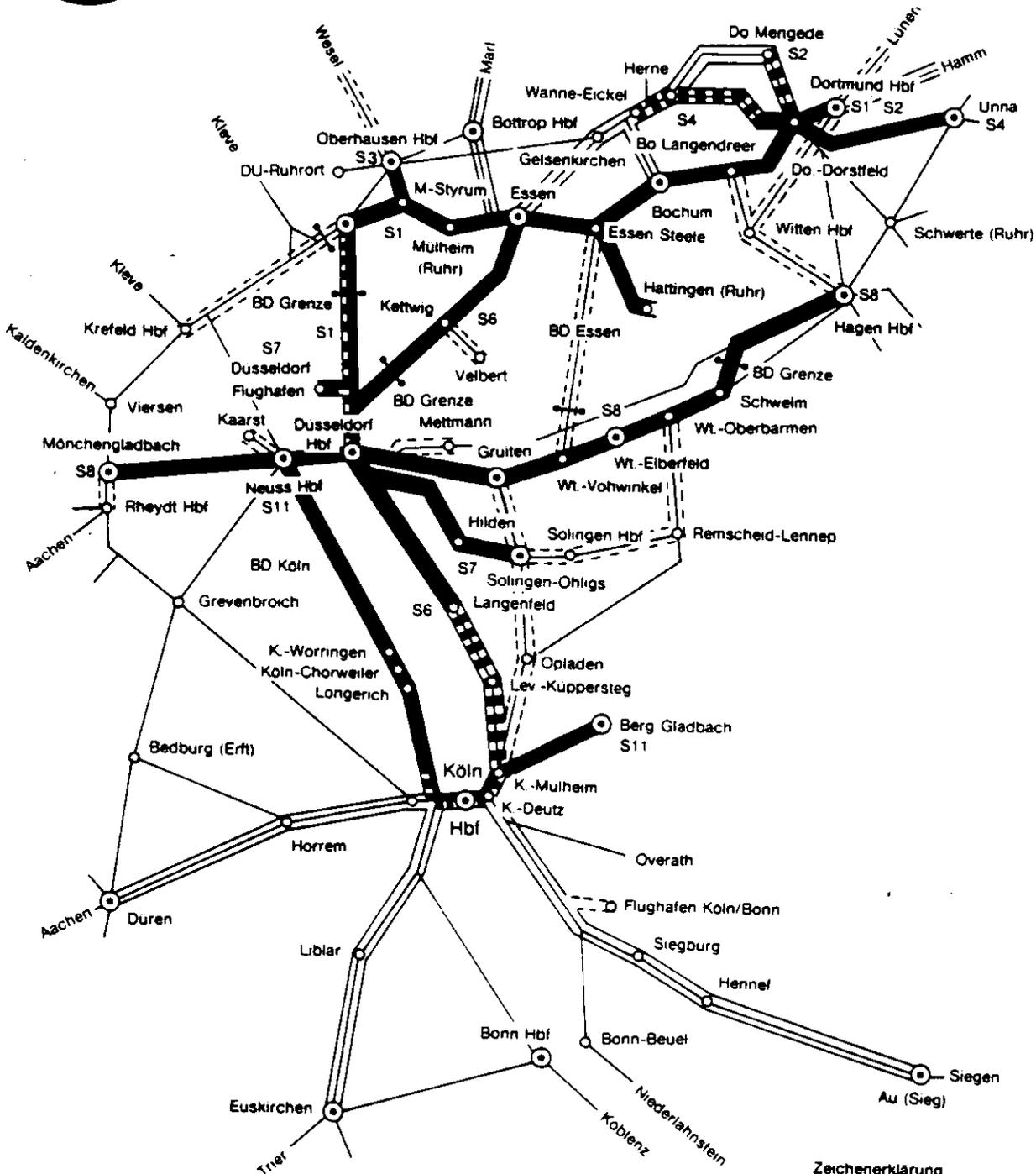
Der Bauumfang der vergangenen Jahre wird sich 1990 gegenüber den Vorjahren nicht unerheblich vermindern. Dies ist u.a. darauf zurückzuführen, daß für die 1988 fertiggestellte Ost-West-S-Bahn noch kein Nachfolgevorhaben vergleichbarer Größenordnung begonnen werden konnte.

Der größte Teil der Baumaßnahmen im Ruhrgebiet erstreckt sich auf den Ausbau der Linie S 2 von Dortmund Hbf nach Dortmund-Mengede mit der Verlängerung über Gelsenkirchen, Essen-Altenessen, Oberhausen nach Duisburg (voraus. Inbetriebnahme 1991), der Linie S 4 von Dortmund-Lütgendortmund über Castrop-Rauxel Süd nach Herne sowie auf den endgültigen Ausbau der Strecken Düsseldorf-Unterrath - Duisburg Hbf (Inbetriebnahme 1991) und Düsseldorf-Unterrath - Düsseldorf Flughafen einschließlich der "Nordkurve" (Fertigstellung Mai 1990) zur unmittelbaren Verbindung zwischen dem Ruhrgebiet und dem Flughafen (Linien S 1 und S 7).

In der Region Köln wird der Bau der S-Bahn mit dem Ausbau der Stammstrecke zwischen Köln-Nippes und Köln-Mülheim, einschließlich der Erweiterung der Hohenzollernbrücke, und den Streckenästen nach Neuss und Langenfeld fortgeführt. Mit der Aufnahme des S-Bahn-Betriebes - Verlagerung der



MMV 10 / 2393



Zeichenerklärung

- DB-Strecken
- Haltepunkt Bahnhof
- S-Bahn-Strecken in Betrieb
- in Betrieb und Ausbau
- in Planung
- möglicher späterer Bedarf

Linie S 6 von Langenfeld bis Köln Hansaring - ist zum Fahrplanwechsel im Mai 1991 zu rechnen.

Einbezogen in die 3. Baustufe der S-Bahn Köln wurde inzwischen der Abschnitt der S 12 Köln - Siegburg - Hennef - Au. Auf dieser Strecke wird voraussichtlich 1991 ein S-Bahn-Vorlaufbetrieb aufgenommen.

Der Ausbau der S-Bahn-Linie S 5 Dortmund - Witten - Hagen wird im Rahmen des 2. Ausführungsvertrages zur S-Bahn Ruhr erfolgen.

Über den Ausbau der Strecken

- S 9 Haltern - Bottrop - Essen - Wuppertal
- S 12 Horrem - Köln

und den Abschluß entsprechender S-Bahn-Bau- und Finanzierungsverträge sind Verhandlungen zwischen dem Land, der Deutschen Bundesbahn und dem Bund im Gang. Weiterhin gilt jedoch die Forderung des Bundes, daß die Deutsche Bundesbahn neue S-Bahnen nur dann bauen und betreiben darf, wenn Bundesbahn und Bund hierdurch keine neuen Folgekosten entstehen, Länder oder Kommunen sich also zur Übernahme derartiger Kosten bereitfinden.

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

Die Landesregierung verfolgt die Ausrüstung der S-Bahn-Stationen mit behindertengerechten Zugängen. Im Rahmen des S-Bahn-Vertrages über die Ost-West-Bahn (S 8) wurden bzw. werden in Schwelm, Wuppertal-Elberfeld und Düsseldorf Hbf. Aufzuanlagen eingebaut. Auf Drängen der Landesregierung wurde der Nachbau von behindertengerechten Rampen und Aufzügen an be-

stehenden S-Bahn-Strecken in das ÖPNV-Programm des Bundes aufgenommen. Mit der Bundesbahndirektion Köln konnte 1988 eine entsprechende Vereinbarung abgeschlossen werden. Ein gleicher Vertrag mit der Bundesbahndirektion Essen wurde im Sommer 1989 abgeschlossen. Es ist zunächst für die Ausrüstung von etwa 50 S-Bahn-Stationen, für die eine besondere Dringlichkeit besteht (vgl. Tabelle 1), von zuwendungsfähigen Kosten in Höhe von 50 Mio DM auszugehen.

Stadtbahnbau

Die Stadtbahnkonzeption des Landes Nordrhein-Westfalen kann nur in einem längeren Zeitraum verwirklicht werden. Das macht sowohl einen stufenweisen Ausbau als auch eine ständige Überprüfung und Anpassung dieser Konzeption an sich ändernde planerische, technische, verkehrliche und finanzielle Rahmenbedingungen notwendig. Bei dem stufenweisen Aufbau lag es nahe, den Stadtbahnbau mit seinen überwiegend innerörtlichen Funktionen von den Zentren der Großstädte her zu beginnen, da dort die Verkehrsprobleme am dringlichsten sind. Das macht zugleich verständlich, daß gerade der Stadtbahnbau in den Innenstädten erhebliche Investitionen erfordert, weil die in der Regel notwendigen Tunnelbauwerke besonders hohe Kosten verursachen.

Dies wird auch bei einem finanziellen Rückblick auf die letzten zehn Jahre deutlich (s. Tabelle 2); in diesem Zeitraum sind von Bund und Land insgesamt rd. 5,8 Mrd. DM für den Stadtbahnbau aufgewendet worden. Hinzu kamen weitere 248 Mio DM an Landeszuschüssen zu den Planungs- und Vorbereitungskosten sowie Zuschüsse des Landes zu den Kosten der Unterhaltung und Instandsetzung von ortsfesten Anlagen der Stadtbahnstrecken in Höhe von rd. 56 Mio DM.

Der vorliegende Haushaltsentwurf 1990 sieht für die Förderung von kommunalen ÖPNV-Infrastrukturmaßnahmen 311,58 Mio DM originäre Bundesfinanzhilfen und 193,64 Mio DM komplementäre Landesmittel vor. Der Ansatz

für die freiwilligen Landeszuschüsse an die Gemeinden und öffentlichen Unternehmen zu den von ihnen zu tragenden Planungs- und Vorbereitungskosten für Maßnahmen zur Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs ist gegenüber dem Haushaltsjahr 1989 mit 17,02 Mio DM unverändert geblieben.

Bis Ende 1989 werden rd. 8,4 Mrd. DM Bundes- und Landesmittel für den Stadtbahnbau gewährt worden und 183,8 Strecken-km kreuzungsfrei ausgebaut sein. Weitere 71,3 km sind dann für den Einsatz des Stadtbahnwagens umgerüstet. Damit ergeben sich insgesamt 255,1 km ausgebauter Stadtbahnstrecken.

Im Bau befinden sich die in Tabelle 3 aufgeführten Stadtbahnabschnitte bzw. -maßnahmen. 1990 wird mit dem Ausbau des Stadtbahnbahnhofs Klemensplatz in Düsseldorf und mit dem Bau des Abschnittes Rampe Rathaus - Rampe Jöllenbecker Str; Rampe Schildesche Straße in Bielefeld begonnen.

Nach dem ÖPNV-Ausbauplan sollen bis Ende 1992 Stadtbahnstrecken mit einer Gesamtlänge von rd. 271 km fertiggestellt sein. In Verbindung mit dem S-Bahnbau ist somit ein großer Schritt getan, den ÖPNV zu einer leistungsfähigen, attraktiven und im Wettbewerb zum vermeidbaren Individualverkehr behauptungsfähigen Alternative zu entwickeln.

Auch im Stadtbahnbau wird darüber hinaus verstärkt den besonderen Anforderungen der Behinderten Rechnung getragen und Haltestellen der Stadtbahn mit Aufzügen nachgerüstet. 1990 sollen im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr 27 und im Verkehrsverbund Rhein-Sieg 4 Aufzuanlagen gebaut werden.

Beschleunigungsmaßnahmen

Die Förderung des Landes beschränkt sich nicht auf verhältnismäßig wenige, sehr kostspielige und zeitaufwendige Projekte. Der Stadtbahnbau mit seinen aufwendigen Tunnelbauwerken in den Innenstädten wird daher durch ein umfangreiches Beschleunigungsprogramm für das oberirdische Schienennetz ergänzt.

Ziel dieses Beschleunigungsprogramms ist es, alle oberirdisch geführten Schienenstrecken, die nicht stadtbahnmäßig ausgebaut werden, kurz- bis mittelfristig kostengünstig schneller und attraktiver zu gestalten. Die öffentlichen Verkehrsmittel sollen an jeder Haltestelle pünktlich eintreffen und den Fahrgast schnell an sein Ziel bringen. Die Haltestellen sollen wettergeschützt, vom Individualverkehr weitgehend abgesichert und der jeweiligen städtebaulichen Situation angepaßt werden.

Hierzu haben die Städte und Verkehrsunternehmen auf Initiative des Landes für kommunale Schienenstrecken Beschleunigungskonzepte erarbeitet. Die Mehrzahl dieser Schienenstrecken soll bis 1992 umgerüstet sein. Die Konzepte umfassen nach aktualisiertem Stand zuwendungsfähige Kosten in Höhe von vorläufig rund 470 Mio DM. Hiervon sind bereits Teilmaßnahmen mit zuwendungsfähigen Kosten in Höhe von rund 245 Mio DM, das sind 52 Prozent des Gesamtprogramms, vom Bundesminister für Verkehr in das mittelfristige Förderprogramm nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz aufgenommen worden. Die einzelnen Maßnahmen sind der Tabelle 4 zu entnehmen.

Ein Schwerpunkt zur Beschleunigung des öffentlichen Personennahverkehrs sind rechnergesteuerte Betriebsleitsysteme. Diese Systeme sind für Düsseldorf, Aachen und Oberhausen bereits endgültiger Bestandteil des ÖPNV-Programms. Weitere Anmeldungen für den Einsatz dieser Systeme in Bielefeld, Bochum, Bonn, Essen, Gelsenkirchen, Leverkusen, Remscheid, Siegen und Wuppertal sind angekündigt (vgl. Tabelle 5).

Für die Beschleunigungsmaßnahmen einschließlich der Aufwendungen für rechnergesteuerte Betriebsleitsysteme muß insgesamt von einem Kostenvolumen in der Größenordnung von etwa 750 Mio DM ausgegangen werden.

Anhand der bisherigen Bezuschussung mit Bundes- und Landesmitteln läßt sich die Intensität erkennen, mit der das Beschleunigungsprogramm verwirklicht wird.: Wurden im Anlaufjahr 1985 lediglich 0,15 Mio DM Bundes- und Landesmittel für Beschleunigungsmaßnahmen gewährt, so ist hierfür im Jahre 1989 bereits mit einer Ausgabe von rd. 65 Mio DM zu rechnen. 1990 sind für Beschleunigungsmaßnahmen 63,8 Mio DM Landesmittel vorgesehen.

Park-and-Ride-Anlagen

Als Bindeglied zwischen dem Individualverkehr und dem ÖPNV haben Park-and-Ride-Anlagen an Haltestellen des ÖPNV erhebliche verkehrliche Bedeutung, da sie dem privaten Verkehrsteilnehmer an geeigneten Stellen - vorrangig im Umland - der großen Städte ein Umsteigen auf öffentliche Verkehrsmittel und somit die Verknüpfung des flächenhaft erschließenden Autos mit dem linienebezogenen ÖPNV ermöglichen.

Trotz seines unbestreitbaren verkehrlichen Nutzens hatte dieses Verknüpfungssystem in Nordrhein-Westfalen bis etwa 1980 vergleichsweise noch wenig Bedeutung erlangt. Im Jahre 1981 hat die Landesregierung daher besondere Initiativen für das P + R-System ergriffen; u.a. wurde dadurch ermöglicht, auch kleine Anlagen mit zuwendungsfähigen Kosten bis 200.000,- DM (sogenannte Bagatellgrenze) aus Landesmitteln zu fördern.

Im Bereich des kommunalen ÖPNV und im Rahmen von S-Bahn-Verträgen sind in den Jahren 1980 bis 1989 für den Bau von Park-and-Ride-Anlagen rd. 73 Mio DM Bundes- und Landesmittel gewährt worden. 1990 sind für den Bau von Park-and-Ride-Anlagen Landesmittel in Höhe von 12,4 Mio DM vorgesehen.

MMV 10 / 2393

148

Ende 1989 werden insgesamt 155 Park-and-Ride-Anlagen mit rd. 12.000 Pkw-Stellplätzen zur Verfügung stehen. Bis 1992 sollen auf der Grundlage vorliegender Anmeldungen und Planungen sowie der abgeschlossenen S-Bahn-Verträge weitere rd. 6.000 Stellplätze gebaut werden. Die einzelnen Maßnahmen sind in Tabelle 6 genannt.

2.3.4 Ausbau der Verkehrsinfrastruktur in der Fläche

In den Gebieten mit überwiegend ländlicher Siedlungsstruktur soll eine angemessene Verkehrsbedienung durch koordinierte Bus/Schiene-Konzepte der Verkehrsgemeinschaften sichergestellt werden. Notwendig ist ein Grundnetz von Schienenverbindungen, auf das die Omnibusnetze mit dem Ziel ausgerichtet sind, Verbindungen zwischen den Gemeinden entsprechend ihrer zentralörtlichen Verflechtung sicherzustellen.

Rahmenvereinbarung mit der Deutschen Bundesbahn

Nach mehrjährigen Verhandlungen wurde am 13. Juni 1988 die "Rahmenvereinbarung zwischen dem Land Nordrhein-Westfalen und der Deutschen Bundesbahn über deren Beitrag zur Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs" unterzeichnet, dem die Landesregierung am 5. Juli 1988 zugestimmt hat.

Die Vereinbarung zielt darauf ab, die Aufgabenstellung des Schienenpersonennah- und -regionalverkehrs und des regionalen Busverkehrs innerhalb und zwischen den Kooperationsräumen des Landes so weiterzuentwickeln, daß deren jeweilige systembedingte Vorteile noch besser zum Tragen kommen. Sie bildet zudem die Grundlage für Investitionsentscheidungen.

Dementsprechend wurden in der Vereinbarung unter Abgabe von Absichtserklärungen allgemeiner Art die Wege zu diesem Ziel umschrieben. Es wird festgelegt, welche Strecken künftig noch für den Schienenpersonennahverkehr in Betracht kommen.

In diesem Zusammenhang werden im einzelnen Strecken genannt,

- für die das Verfahren nach Bundesbahngesetz zur Umstellung des Schienenpersonennahverkehrs auf Busbedienung weitergeführt oder eingeleitet werden kann ("Umstellungsstrecken"),
- für die die DB zwar mittel- bis längerfristig keine Garantie für den Weiterbetrieb geben kann, die aber daraufhin zu untersuchen sind, welche Reisendenpotentiale durch eine Verbesserung des Angebots gewonnen werden können ("Untersuchungsstrecken"),
- für die die DB zusichert, den Schienenpersonennah- und -regionalverkehr bis 1997 aufrechtzuerhalten und gleichzeitig in Zusammenarbeit mit dem Land, den Verkehrsverbänden und -gemeinschaften sowie den Gebietskörperschaften Einzelplanungen zur Erhöhung der Attraktivität durchzuführen ("Garantiestrecken").

Das Verhandlungsergebnis vom 13. Juni 1988 bedeutet eine ganz erhebliche Verbesserung gegenüber dem - ersten - Vertragsentwurf, mit dem die DB anstrebte,

- auf 30 Strecken den Schienenpersonennahverkehr auf Busbedienung umzustellen und
- 13 Strecken zu untersuchen.

Aufgrund des am 13. Juni 1988 unterzeichneten Vertrages

- sollen nur noch 6 Strecken/Teilstrecken auf Busbedienung umgestellt werden,
- wurde für jetzt 34 Strecken die Möglichkeit eröffnet, durch attraktivitätssteigernde Maßnahmen den Schienenpersonennahverkehr zu erhalten.

MMV 10 / 2393

150

Bei der Wertung dieses Verhandlungsergebnisses muß gesehen werden, daß von der Gesetzeslage her (§ 44 Bundesbahngesetz) die DB bei Streckenstilllegungen nur auf die Zustimmung des Bundesministers für Verkehr angewiesen ist und das Land lediglich ein Anhörungsrecht hat (§ 44 Bundesbahngesetz). Nunmehr ist die DB vertraglich auf die Vorhaltung eines bestimmten Netzes verpflichtet.

Der Vertrag begründet keine finanziellen Verpflichtungen des Landes. Er wird dazu beitragen, den öffentlichen Personennahverkehr attraktiver zu gestalten. Durch ihn ist eine Versachlichung der Diskussion bei Streckenstilllegungen zu erwarten.

Die Umsetzung dieser Planungen durch die DB steht unter den Prämissen einer Verbesserung des Wirtschaftsergebnisses der DB, einer Erhöhung des volkswirtschaftlichen Nutzens sowie der finanziellen Möglichkeiten der DB.

Es zeichnet sich schon jetzt ab, daß zur Realisierung von attraktiven verkehrssteigernden Angebotsverbesserungen Investitionen in beträchtlichem Umfang (z. B. Streckenausbau, Fahrzeuge, Beseitigung von Bahnübergängen) erforderlich sind, die die DB angesichts ihrer äußerst prekären Finanzsituation nicht alleine aufbringen kann. Sie fordert daher die Hilfe Dritter.

Der nach der Rahmenvereinbarung zur Koordinierung und Steuerung der Untersuchungen zu bildende Gemeinsame Ausschuß (GA) hat sich am 14. September 1989 konstituiert; es haben inzwischen zwei weitere Sitzungen stattgefunden.

Bei allen Regierungspräsidenten sind Regionalausschüsse (RA) gebildet worden, die ihre Arbeit augenommen haben unter Einschaltung von inzwischen 53 Arbeitskreisen (RAK) auf regionaler, streckenbezogener Ebene.

Der GA hat in einem ersten Maßnahmenpaket die Strecken festgelegt, mit denen die RA und RAK sich zunächst befassen sollen. Es ist wie folgt gegliedert:

1. Strecken, auf denen das Angebot in den letzten Jahren schon verbessert wurde (Garantiestrecken).
2. Strecken, für die Planungen für Angebotsverbesserungen durchgeführt werden sollen (Garantiestrecken).
3. Strecken, die auf ihre Erhaltungswürdigkeit untersucht werden sollen (Untersuchungstrecken).
4. Strecken, für die für das weitere Verfahren in der Rahmenvereinbarung Fristen festgelegt werden (Untersuchungstrecken mit Fristen).
5. Strecken, für die die DB das Umstellungsverfahren von Bahn auf Bus einleiten kann (Umstellungstrecken).

Die Untersuchungen für die o. a. Strecken werden in der Regel durch die betroffenen Kommunen unter Beteiligung der DB und der Verkehrsverbände/-gemeinschaften durchgeführt. Hierzu werden die einzelnen Strecken auch bereist, um vor Ort mögliche Verbesserungsmaßnahmen zu erkunden. In Einzelfällen, das gilt insbesondere für Untersuchungstrecken mit Sonderfristen wurden und werden auch Gutachter eingeschaltet.

Bei realistischer Einschätzung ist nicht damit zu rechnen, daß vor Ende 1989 entscheidungsreife Ergebnisse für die Strecken 1. Maßnahmenpakets vorliegen.

Auch im Zusammenhang mit der ÖPNV-Rahmenvereinbarung zwischen dem Land Nordrhein-Westfalen und der DB wurde erneut geprüft, welche finanziellen Leistungen des Landes zur Aufrechterhaltung des Schienenpersonen-

nahverkehrs als verkehrlich begründet und rechtlich vertretbar angesehen werden können, und zwar mit folgendem Ergebnis:

1. Die Zahl von Betriebskostenzuschüssen an die DB wird weiterhin entschieden abgelehnt.
2. Von einer Förderung der Fahrzeugbeschaffung und der Umrüstung von Fahrzeugen der DB wird abgesehen.
3. Mit den im Landeshaushalt zur Verfügung stehenden Mitteln können bezuschußt werden:
 - 3.1 der Ausbau von Verkehrswegen der DB in Verdichtungsräumen oder den zugehörigen Randgebieten, wenn es sich um Projekte handelt, die mit Mitteln des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) vom Bund gefördert werden,
 - 3.2 Maßnahmen zur Beseitigung von Bahnübergängen an stillungsgefährdeten Strecken, soweit die ÖPNV-Rahmenvereinbarung eine Kostenbeteiligung der DB ausschließt,
 - 3.3 anlässlich der Übernahme von DB-Strecken durch kommunale oder private Verkehrsunternehmen,
 - 3.31 der Ausbau des Schienenweges aus GVFG-Mitteln für investive Maßnahmen des ÖPNV (ggf. über den üblichen Fördersatz von 80 % hinaus),
 - 3.32 die Beschaffung von Schienenfahrzeugen aus Mitteln des Investitionshilfeprogramms (ggf. über die üblichen Fördersätze hinaus).

Ob und in welchem Umfang die Kommunen bereit sind, sich an Investitionen der DB zu beteiligen, läßt sich noch nicht übersehen.

Zentrale Omnibusbahnhöfe in den Mittel- und Unterzentren der ländlichen Räume kommt der Ausgestaltung von Verknüpfungspunkten zwischen der Deutschen Bundesbahn und Omnibuslinien und zwischen den Busverkehren untereinander wachsende Bedeutung zu.

In der Zeit von 1980 - 1989 hat daher die Landesregierung den Bau von 45 zentralen Omnibusbahnhöfen mit einem Bauvolumen von ca. 60 Mio DM gefordert, der Landesanteil betrug ca. 25 Mio DM.

1990 sind hierfür ca. 10 Mio DM Landesmittel vorgesehen. Dies entspricht einem Bauvolumen von ca. 16,7 Mio DM.

Von den in der Tabelle 7 genannten 40 zentralen Omnibusbahnhöfen, die bis etwa 1993 hergestellt sein werden, entfallen 29 auf Städte und Gemeinden der ländlichen Regionen.

Park-and-Ride

Park-and-Ride-Anlagen sind nicht nur an Verknüpfungspunkten des Individualverkehrs mit dem öffentlichen Personennahverkehr in den Ballungsräumen sinnvoll. Sie sind auch in den Mittel- und Unterzentren der ländlichen Regionen erforderlich, dies gilt insbesondere für die Verknüpfung von Individualverkehr mit der Deutschen Bundesbahn.

Bis 1993 sollen in folgenden Städten und Gemeinden in ländlichen Regionen Park-and-Ride-Anlagen fertiggestellt sein (vgl. Tabellen 5 und 6):

M M V 1 0 / 2 3 9 3

Altenbeken, Bocholt, Coesfeld, Dinslaken, Detmold-Pioitschesde, Eitorf,
Engelskirchen, Eschweiler, Geilenkirchen, Geldern, Grevenbroich,
Hövelhoven, Iserlohn-Lethmathe, Lemgo, Lippstadt, Minden, Münster, Rees-
Empel, Soest und Stolberg.

Stadtbahnbau und Beschleunigungsmaßnahmen

Die Stadt Bielefeld nimmt an den Programmen als einziges Oberzentrum im ländlichen Raum teil (vgl. Tabellen 3 und 4).

2.3.5 Zusammenarbeit der Verkehrsunternehmen

Mit der Förderung von Verkehrsgemeinschaften und Verkehrsverbänden wird eine regionale Verkehrskonzeption zur Zusammenarbeit aller Verkehrsunternehmen in den Verkehrsregionen verwirklicht.

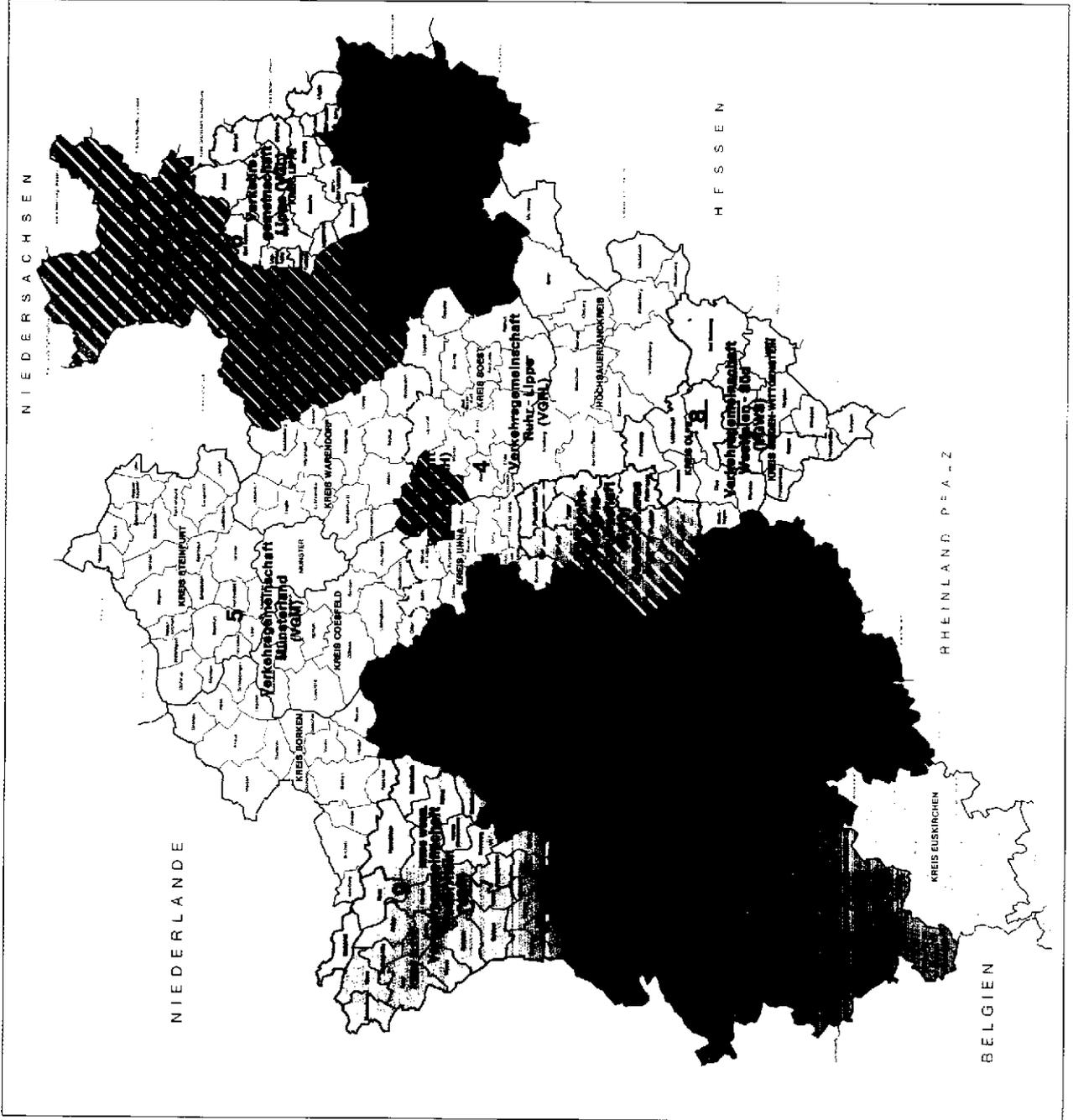
In Nordrhein-Westfalen gibt es 1989 inzwischen landesweit großflächige Verkehrsverbände und Verkehrsgemeinschaften. Sieben von neun Verkehrsregionen werden flächendeckend durch Verkehrsverbände bzw. Verkehrsgemeinschaften bedient: Rhein-Ruhr, Rhein-Sieg (ohne Kreis Euskirchen), Niederrhein, Aachen, Münsterland, Paderborn und Westfalen-Süd. Zwei Kooperationsräume - Ruhr-Lippe und Ostwestfalen - werden z.Zt. noch durch Teilverkehrsgemeinschaften als Vorstufen bedient. Im Raum Ruhr-Lippe sind die Verhandlungen über die Zusammenfassung der drei Teilgemeinschaften durch einen Rahmenvertrag abgeschlossen; zum 01.01.1990 wird der flächendeckende Gemeinschaftsverkehr aufgenommen (Karte 2).

Mit diesem Organisationsrahmen sind dem öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen Optionen und Chancen eingeräumt worden:

NORDRHEIN-WESTFALEN

MMV10 / 2393

Verkehrsgemeinschaften
und Verkehrsverbände
in den Kooperationsräumen
für den ÖPNV in NRW
Stand: Januar 1987



Verwaltungsgrenzen Stand 1.1.1984

- State boundary
- Land district boundary
- Administrative district boundary
- Municipality boundary

Maßstab: 1 : 1 000 000

Statistik und Kartographie
Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung
des Landes Nordrhein-Westfalen (ILS)

Der Minister für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen - D-42103 Solingen

- auf Verwirklichung regionaler, an Nachfrage und Bedarfsstrukturen ausgerichteter Nahverkehrskonzepte,
- auf verstärkte und verbesserte Zusammenarbeit aller regional tätigen Anbieter von Personenverkehrsleistungen,
- zur Reduzierung der Kosten des Verkehrsangebotes und zur Erhöhung der Effizienz der Leistungserstellung und
- zur Neugestaltung einer neuen organisatorischen finanzwirtschaftlichen Verantwortungsstruktur.

Diese Möglichkeiten haben die Verkehrsunternehmen auf Teilgebieten genutzt.

Die Verkehrsverbünde, an denen die Deutsche Bundesbahn mit ihrem Schienenverkehrsnetz beteiligt ist, und die Verkehrsgemeinschaften haben in den von ihnen bedienten Verkehrsregionen Gemeinschaftstarife und einheitliche Verkaufs- und Informationssysteme geschaffen. Sie betreiben gemeinsame Werbung und Öffentlichkeitsarbeit und geben gemeinsame Fahrpläne heraus. Fortschritte sind auch bei der Abstimmung und Neuordnung des Leistungsangebotes der Verkehrsverbünde und Verkehrsgemeinschaften erreicht worden.

1989 ist damit die Gründungsphase nach rd. 20 Jahren zu einem gewissen Abschluß gekommen. Bereits 1970 (im Nordrhein-Westfalen-Programm 1975) hatte die Landesregierung die Notwendigkeit der Bildung regionaler Verkehrsverbünde betont. 1974 erhielt die politische Programmaussage mit dem § 28 Abs. 5 Buchstabe c des Landesentwicklungsprogrammes vom 19. März 1974 (GV S. 96 ff) ihre gesetzliche Grundlage und verabschiedete die Landesregierung das Programm zur finanziellen Förderung der Verkehrsverbünde und Verkehrsgemeinschaften.

Anfang 1980 waren rd. 48 % der Fläche und rd. 70 % der Einwohner des Landes Nordrhein-Westfalen mit dem Angebot der Kooperationen des Nahverkehrs zu erreichen. Dazu trug wesentlich der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr bei

Infolgedessen wurden im vergangenen Jahrzehnt die Bemühungen zur Gründung von Kooperationen fortgesetzt - mit dem eingangs geschilderten Ergebnis.

Das Land Nordrhein-Westfalen setzte zur Erreichung dieser Ziele in den Jahren 1980 - 1989 mit insgesamt rd. 770 Mio DM beträchtliche Fördermittel ein. Damit wurden den Verkehrsunternehmen die verbundbedingten Belastungen (Mindererlöse und Kosten der Gemeinschaftszentrale) ausgeglichen. 1990 beträgt der Gesamtansatz für die Förderung der Verkehrsverbände und Verkehrsgemeinschaften 158,4 Mio DM.

Verkehrsverbände

Am 01.01.1980 nahm der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr den Verbundverkehr auf. Seine Organisation war dadurch geprägt, daß der Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Ruhr, der Zusammenschluß der Eigentümer der Verkehrsunternehmen unter Beteiligung weniger mitbedienter Kreise, auf die Vorgabe verkehrspolitischer Leitlinien und auf den Ausgleich der Defizite der Verkehrsunternehmen beschränkt war. Die konkreten Verbundplanungen waren Aufgabe der Verkehrsunternehmen und der von ihnen gesteuerten Verkehrsverbund Rhein-Ruhr GmbH.

Bereits bei der Gründung des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg konnten im organisatorischen Bereich Fortschritte erzielt werden. Der Einfluß der kommunalen Gebietskörperschaften wurde dadurch gestärkt, daß sie das Recht auf Genehmigung des Leistungsangebotes und des Tarifes erhielten. Der Verkehrsverbund Rhein-Sieg wurde am 08.12.1986 gegründet und nahm den Verbundverkehr am 01.09.1987 auf.

Der allgemeine Anstieg der ÖPNV-Defizite hat an Rhein und Ruhr eine kritische Überprüfung der Organisationsstruktur und der Finanzierungsmöglichkeiten nötig gemacht. Aus diesem Grunde wurde eine Kommission aus Vertretern der kommunalen Gebietskörperschaften, der Verkehrsunternehmen und der Gewerkschaften berufen, die Vorschläge für ein System zur Steuerung

und Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs in Nordrhein-Westfalen erarbeiten sollten. Für eine Reorganisation des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr (VRR) und seine künftige Finanzierung wurden Kommissionsvorschläge vorgelegt. Den auf dieser Grundlage vom Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Ruhr mit Unterstützung des Landes entwickelten neuen Verbundverträgen haben im Laufe der Monate Mai und Juni 1989 die beteiligten Städte und Kreise sowie die DB zugestimmt, so daß die neue Verbundorganisation am 1. Januar 1990 ihre Tätigkeit aufnehmen kann.

Ziel der Reform der Verbundverträge ist, die Verkehrsunternehmen des VRR zu mehr eigenwirtschaftlichem Verhalten zu bewegen. Die drei Kernpunkte der Reformvorschläge sind daher:

- Die Einnahmen aus dem Verbundverkehr verbleiben bei dem Verkehrsunternehmen, das sie erzielt.
- Es wird eine Trennungsrechnung eingeführt, aufgrund derer die Kosten der Vorhaltung des ÖPNV und die variablen Kosten gesondert ermittelt werden.
- Die Infrastrukturkosten, die sogenannten Vorhaltekosten übernimmt die öffentliche Hand. Die variablen Kosten sollen von den Verkehrsunternehmen selbst erwirtschaftet werden.

Die Hauptpunkte der Neuorganisation, mit der diese Ziele erreicht werden sollen, sind:

1. Zusammenführung von heutigem Zweckverband und Kooperationsgesellschaft Mittlerer Niederrhein (KMN).
2. Umgründung der VRR-GmbH von einer Tochtergesellschaft der Verkehrsunternehmen in eine des erweiterten Zweckverbandes unter Einbeziehung der Stadtbahngesellschaft (SRR).
3. Ausstattung der Zweckverbandstochter mit den notwendigen zentralen Kompetenzen insbesondere bei der Tarifgestaltung und bei einem wirksamen Controlling.
4. Regelung der Beziehung zur Deutschen Bundesbahn über einen Kooperationsvertrag.
5. Änderung des Einnahmenaufteilungsvertrages.
6. Einführung einer Infrastrukturkostenhilfe des Landes und eines Anspruchs der Verkehrsunternehmen auf Erstattung der Infrastrukturkosten nach Mittelwerten.
7. Aufschlüsselung der Zweckverbandsumlage nach gefahrenen Zug/Wagen-Kilometern.

Das Land beteiligt sich an dem Infrastrukturkostenausgleich durch den Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Ruhr mit einer Infrastrukturhilfe. Der Vertrag sieht hierfür ab 1990 Aufwendungen des Landes in Höhe von 119 Mio DM pro Jahr vor. Die Infrastrukturhilfe löst für die Verbundunternehmen des VRR die bisherige Verbundförderung und die nach dem Investitionshilfeprogramm - IHP - ab.

Auf die Infrastrukturhilfe wird die gleichfalls vertraglich zugesagte Übergangshilfe für diejenigen Verkehrsunternehmen angerechnet, die durch die Umstel-

lung der Einnahmenaufteilung ihr Wirtschaftsergebnis gegenüber dem bisherigen Vertragszustand verschlechtern würden.

Die Übergangshilfe wird jährlich um 5 % abgebaut, die Infrastrukturhilfe steigt entsprechend.

Verkehrsgemeinschaften

Außerhalb der Ballungszentren haben die Verkehrsunternehmen ihre Zusammenarbeit zur Zeit in Verkehrsgemeinschaften, Gesellschaften des bürgerlichen Rechtes, organisiert.

Zwar gelang es auch hier die Organisation schrittweise fortzuentwickeln. Bei Gründung der Verkehrsgemeinschaft Münsterland gelang es zum Beispiel zum ersten Mal, auch eine Zusammenarbeit der Kreise und der Stadt Münster auf öffentlich-rechtlicher Ebene zu erreichen. Im ÖPNV-Versuch Lippe erhält erstmals ein Kreis den entscheidenden Einfluß auf die Planung des Verkehrsangebotes im Kreisgebiet.

Zwar haben die Verkehrsgemeinschaften in den jeweiligen Verkehrsregionen einen Gemeinschaftstarif eingeführt, gemeinsame Verkehrsplanung ist jedoch erst in den Anfängen. Ein gemeinsames Marketing liegt noch in der Zukunft. Die Deutsche Bundesbahn ist nur im Kreis Lippe in eine Verkehrsgemeinschaft vertreten.

Nachdem die Arbeiten an der Reform des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr weitgehend abgeschlossen sind, wird die Kommission zur "Steuerung und Finanzierung des öffentlichen Personen-Nahverkehrs in Nordrhein-Westfalen" sich der Organisation des Verkehrs in der Fläche zuwenden. Ausgenommen von diesen Untersuchungen bleibt der Verkehrsverbund Rhein-Sieg.

Aufgabe der Kommission wird es sein, Vorschläge für die Zusammenarbeit der Verkehrsunternehmen unter Einschluß der Deutschen Bundesbahn zu erar-

MMV 10 / 2393

161

beiten und zu prüfen, wie Trennungsrechnungsüberlegungen auf die Fläche übertragbar sind. Mit Ausnahme der Stadtwerke Bielefeld gibt es nur reine Busunternehmen, wobei die besondere Situation der privaten Omnibusunternehmen zu berücksichtigen sein wird.

Für das Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs in der Fläche wird es außerdem erforderlich sein, daß die Kommission Anregungen für ein abgestuftes, gegliedertes Angebot macht, das die notwendige Grundversorgung sicherstellt und der Nachfrage Rechnung trägt. In Grundzügen umfaßt das Angebot

- die Deutsche Bundesbahn mit ihren Angeboten Regionalschnellbahn und Regionalbahn und
- die Busunternehmen mit einem Angebot aus Regionalschnellbus, Regionalbus und bedarfsorientierten Systemen wie Rufbussen und Anrufsammeltaxen.

Für den verbleibenden Bedarf kommen schließlich Bürgerbusse in Selbsthilfe in Frage, wie es sie bereits in fünf nordrhein-westfälischen Gemeinden (Heek-Legden, Vreden, Emmerich, Heimbach und Schalksmühle) gibt.

Im März 1989 hat der Bundesminister für Verkehr sein Konzept für die zukünftige Ausgestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs in der Fläche vorgelegt. Dieses Konzept enthält zwar bemerkenswerte Ansätze, ist insgesamt jedoch enttäuschend.

Es geht nur unzureichend auf die differenzierte Stellungnahme der Verkehrsministerkonferenz vom April des Jahres 1988 ein und bleibt hinter den Vorschlägen seines eigenen "Werkstattkonzeptes" zurück.

Aus der Sicht des Landes, das sich darin mit den anderen Bundesländern einig weiß, ist daher zu fordern:

MMV10 / 2393

1. eine Regelung über die Finanzierung des ÖPNV sowie eine Klärung der Aufgaben- und Ausgabenverantwortung für den ÖPNV zwischen Bund, Ländern und Kommunen durch eine Änderung des Finanzausgleichs zwischen Bund, Ländern und Kommunen.
2. eine Wiedereinführung der Gasölbetriebsbeihilfe für den ÖPNV, die Aufhebung der Plafondierung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes und die bedarfsgerechte Anpassung des GVFG-Finanzierungsvolumens vor allem im Hinblick auf den unter Umweltgesichtspunkten notwendigen weiteren Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur,
3. eine Anpassung des Ordnungsrahmens für den ÖPNV an die veränderten Verhältnisse, insbesondere durch Relativierung der unternehmerischen Besitzstandsrechte und die Einräumung eines höheren Gestaltungsspielraumes der Genehmigungsbehörde nach dem Personenbeförderungsgesetz.

2.3.6 Förderung der Verkehrsunternehmen

Ausgleichszahlungen

Für die gesetzliche Ausgleichsverpflichtung des Landes nach § 45a Personenbeförderungsgesetz sind im Entwurf des Haushaltsplans 203 Mio DM veranschlagt. Damit sollen den 84 öffentlichen und privaten Linienverkehrsunternehmen im Lande 50 % der nach pauschalen Grundsätzen ermittelten Kostenunterdeckung im Ausbildungsverkehr erstattet werden.

Seit 1980 bis einschließlich 1989 wurden den Linienverkehrsunternehmen hierfür insgesamt rd. 1,8 Mrd. DM zur Verfügung gestellt, mit denen ihr Wirtschaftsergebnis spürbar verbessert werden konnte.

Der für 1990 kalkulierte Mittelbedarf unterstellt, entsprechend der Prognose des Kultusministers, eine Stagnation der Schülerzahl; die Berechnungsbasis (Nachfrage und Fahrgeldeinnahmen) bleibt also im wesentlichen unverändert.

Die zuletzt ermittelten Kosten- und Leistungsdaten werden allerdings durch ein vom Bundesminister für Verkehr zu vergebendes Gutachten in naher Zukunft auf der Basis des Jahres 1989 aktualisiert werden. Nach dessen Erstellung wird über eine Anpassung der Kostensätze zu entscheiden sein.

Investitionshilfeprogramm

Mit den Landeszuschüssen für moderne Fahrzeuge des Linienverkehrs soll die Investitionskraft der Verkehrsunternehmen gezielt gestärkt werden, um die Qualität des Leistungsangebotes zu steigern. Darüber hinaus wird das IHP als verkehrspolitisches Steuerungsinstrument zur Verbesserung der Zusammenarbeit zwischen den Verkehrsunternehmen eingesetzt.

In der Zeit von 1980 bis 1988 wurden IHP-Mittel in Höhe von 661 Mio DM bewilligt.

Schwerpunkt der Förderung waren Schienenfahrzeuge entsprechend dem Ausbau des Schienennetzes, Busse - auch als Beitrag zur Verbesserung der Verkehrsbedienung in der Fläche - sowie die Ausrüstung der Unternehmen mit verbundgerechten Abfertigungsgeräten.

In 1989 wurden bisher u.a. Zuwendungen für die Beschaffung weiterer 53 Stadt- und Straßenbahnwagen mit einem Fördervolumen von 41,2 Mio DM zu Lasten der Haushaltsjahre 1989 - 1993 bewilligt.

Seit 1988 werden die IHP-Landesmittel jährlich um 25,7 Mio DM aufgestockt, die dem Land aus Bundesfinanzhilfen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz zu-

fließen und zweckgebunden sind für die Beschaffung von Omnibussen für den Einsatz im Linienverkehr.

Ab 1990 wird die IHP-Förderung der Unternehmen des VRR auf Infrastrukturhilfe umgestellt. Die Unternehmen außerhalb des VRR erhalten nach den unveränderten Grundsätzen des IHP weiterhin Zuschüsse für die Beschaffung vor allem moderner, umweltfreundlicher Fahrzeuge des Linienverkehrs, die Voraussetzung für ein leistungsfähiges attraktives Verkehrsangebot sind. Hierfür beträgt der Haushaltsansatz 24 Mio DM - einschließlich der Mittel nach dem Strukturhilfegesetz - zuzüglich 25,73 Mio DM GVFG-Mittel, insgesamt als rd. 50 Mio DM.

Etwa 20 Mio DM des Ansatzes 1990 sind durch Verpflichtungsermächtigungen aus Vorjahren gebunden, die sich aus dem mehrjährigen Finanzierungsprogramm für die Schienenfahrzeuge ergeben. Für neue Maßnahmen können danach an die Unternehmen außerhalb des VRR rd. 30 Mio DM bereitgestellt werden. Dieser Betrag entspricht in etwa dem langjährigen Bedarfsmittel und dürfte daher ausreichen, das zu erwartende Auftragsvolumen abzudecken.

2.4 Eisenbahnen, Binnenschifffahrt

2.4.1 Neu- und Ausbaustrecken der Deutschen Bundesbahn

Für das Land Nordrhein-Westfalen hat der Schienenverkehr besondere Bedeutung. Der Neu- bzw. Ausbau der Hauptmagistralen des Eisenbahnnetzes für den Hochgeschwindigkeitsverkehr (ICE) in NRW ist daher zu begrüßen.

Bereits abgeschlossen werden konnte der Ausbau der Strecken Hamburg - Bremen - Münster (1986) und Dortmund - Minden - Braunschweig (1988).

Beide Strecken werden jetzt mit der Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h befahren.

Bei den Projekten, deren Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan 1985 erreicht werden konnte (Ausbaustrecke (ABS) Münster - Köln, ABS Dortmund - Paderborn - Kassel, ABS Aachen - Köln und Neubaustrecke (NBS) Köln - Rhein/Main), zeigt sich folgender Sachstand:

An der ABS Münster - Köln, die allerdings auch das problemloseste Projekt ist, weil sie neben einigen Linienverbesserungen nur Änderungen bei der Signalisierung und der Fahrleitung erfordert, verlaufen die Arbeiten planmäßig. Der Abschnitt Dortmund - Langenfeld wird voraussichtlich 1991 fertiggestellt sein. Im Abschnitt Langenfeld - Köln bestehen noch Schwierigkeiten bei der Beseitigung von Bahnübergängen; daher ist hier kaum vor 1993 mit der Aufnahme des Schnellfahrbetriebes zu rechnen. Für den Abschnitt Münster - Dortmund prüft die DB noch, ob und inwieweit aus betrieblichen Gründen der eingleisige Abschnitt Münster - Lünen zweigleisig ausgebaut werden muß; eine Realisierung des Abschnittes ist nicht vor 1995 zu erwarten. Aus der Sicht des Landes ist der zweigleisige Ausbau nicht zuletzt auch für die Gestaltung des Fahrplans der über die Strecke verkehrenden Nahverkehrszüge mittelfristig unerlässlich. Für die ABS Dortmund - Paderborn - Kassel konnte 1989 endlich der bezüglich des Abschnittes Paderborn - Kassel im Bundesverkehrswegeplan 1985 enthaltene Vorbehalt "des Nachweises einer ausreichenden Wirtschaftlichkeit unter Berücksichtigung der Netzwirkungen" ausgeräumt werden. Auf den Abschnitt Dortmund - Paderborn trifft dies seit 1987 zu.

Das ursprünglich mit Gesamtkosten in Höhe von 1,8 Mrd. DM veranschlagte Projekt wurde auf ein Investitionsvolumen von 690 Mio DM reduziert. Dafür muß in Kauf genommen werden, daß durch die Ausbaumaßnahmen die Fahrzeit zwischen Dortmund und Kassel nicht mehr um 50 Minuten, sondern um 37 Minuten verkürzt wird. In der Finanzplanung der DB ist für die zügige Abwicklung des Projektes vorgesorgt. Ob der von der DB angestrebte Fertigstellungstermin 1996/97 erreicht wird, hängt entscheidend davon ab, wie schnell die Bahnübergänge beseitigt werden können.

Für die ABS Aachen - Köln, den deutschen Teil der Hochgeschwindigkeitsverbindung Paris - Brüssel - Köln, sind die Planungen angelaufen. Mit einem termingerechten Abschluß (Mai 1993) der hier erforderlichen Maßnahmen (einige Linienverbesserungen, Anpassung der Signal- und Oberleitungsanlagen, Beseitigung von Bahnübergängen sowie Bau eines Tunnels bei Eschweiler) kann gerechnet werden.

Von besonderem Interesse für das Land Nordrhein-Westfalen ist die NBS Köln - Rhein/Main, die durch Beschluß der Verkehrsminister Frankreichs, Belgiens, der Bundesrepublik Deutschland und der Niederlande vom 11.4.1988 in das Schnellbahnprojekt Paris - Brüssel - Köln/Amsterdam einbezogen worden ist.

Lange Zeit war die Führung dieser Strecke umstritten, da Rheinland-Pfalz - zunächst auch die Bundeshauptstadt Bonn - auf der linksrheinischen Führung der NBS beharrte, Hessen und die DB hingegen sich für die rechtsrheinische Führung aussprachen, während NRW die Trasse favorisierte, die am schnellsten zu realisieren sei.

Insbesondere Kostengründe, Bauzeiten, Wirtschaftsergebnis und Umweltgesichtspunkte sprachen nach den Ergebnissen der von der DB veranlaßten - und inzwischen von dritter Seite überprüften - Gutachten eindeutig für die rechtsrheinische Führung der NBS.

Am 19.7.1989 hat der Bundesminister für Verkehr dem Bundeskabinett mitgeteilt, daß die NBS rechtsrheinisch verlaufen soll. Vorgesehen ist eine Führung mit Anschluß des Flughafens Köln-Bonn und der Bundeshauptstadt Bonn im Bereich des Stadtteils Vilich. Rheinland-Pfalz ist zwar von seiner Forderung nach einer linksrheinischen Führung abgerückt, besteht allerdings auf einem Anschluß von Koblenz. Die Bundesregierung hat zugesagt, daß der rheinland-pfälzische Vorschlag - Ausschwenkung von der rechtsrheinischen Führung - im weiteren Verfahren einer vertieften Prüfung unterzogen wird.

Es bleibt zu hoffen, daß diese Untersuchungen schnell abgeschlossen werden, damit noch im nächsten Jahrzehnt der Schnellbahnbetrieb zwischen Köln und dem Rhein-Main-Gebiet aufgenommen werden kann.

So erfreulich die aus dem Neubau- und Ausbaustreckenprogramm zu erwartenden Verbesserungen zu werten sind, es darf nicht übersehen werden, daß die außerhalb der IC- bzw. der künftigen ICE- sowie Interregio-Strecken liegenden Räume an den Vorteilen des schnellen Reiseverkehrs nicht in gleichem Umfang teilhaben. Deshalb wird darauf zu achten sein, daß das Angebot im Regionalnetz gute Anschlüsse an das Fernnetz der DB bietet. Dazu gehört ein attraktives Fahrplanangebot (Vertaktung, modernisiertes Wagenmaterial). Dazu gehört aber auch, daß die DB auch in der Fläche ausreichend präsent bleibt.

Zu diesem Zweck wurde am 13. Juni 1988 die "Rahmenvereinbarung zwischen dem Land Nordrhein-Westfalen und der Deutschen Bundesbahn über deren Beitrag zur Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs", unterzeichnet, dem die Landesregierung am 5. Juli 1988 zugestimmt hat (vgl. Nr. 2.34).

2.4.2 Schnellbahnprojekt Paris - Brüssel - Köln - Frankfurt/Amsterdam

1983 verdichteten sich Überlegungen, ein europäisches Hochgeschwindigkeitsverkehrsnetz im Rad-/Schienensystem aufzubauen. Ausgangspunkt waren die in Frankreich mit dem TGV erreichten Ergebnisse. Die erkennbare Notwendigkeit, den Straßenverkehr und den Luftverkehr entlasten zu müssen, verstärkt das Erfordernis einer Renovierung des internationalen Eisenbahnverkehrs, der als einziges Verkehrssystem in die Lage versetzt werden kann, umweltverträglich und schnell Güter und Personen zu befördern. Die Landesregierung hat sich bereits 1983, also von Anfang an, darum bemüht, Nordrhein-Westfalen - und hier insbesondere den Ballungsraum Rhein-Ruhr - in diese internationale Planung einzubeziehen. Die Landesregierung hat die Planung der Verbindung der großen Ballungsräume im Zentrum der Europäischen Gemeinschaft, Paris, London und Rhein-Ruhr, gefordert und auf jede erdenkliche Weise unterstützt. Es wurde erreicht, daß das Projekt Bestandteil

der am 24.2.1988 mit dem Bundeskanzler in der Ruhrkonferenz verabredeten Maßnahmen wurde. Mit den Beschlüssen der beteiligten europäischen Verkehrsminister vom 20.10.1988 ist der Übergang von der Planung in die Phase der Realisierung festzustellen. Die Landesregierung hat den Beschluß begrüßt, daß gleichzeitig mit der Eröffnung des Kanaltunnels im Mai 1993 auch die Verbindung Paris - Brüssel - Köln und Paris - Brüssel - Amsterdam mit neuen Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen - teilweise unter Nutzung von vorhandenen Strecken - eröffnet werden soll. Dann verkürzt sich die Fahrzeit Köln - Paris von heute bis zu 6 Stunden bereits auf 3 3/4 Stunden. Eine weitere Verkürzung der Fahrzeit wird sich dann ergeben, wenn der nach derzeitigem Beschlußstand in einer späteren Phase zu realisierende Abschnitt Brüssel - Liege - Bundesgrenze in Betrieb genommen werden kann. Voraussichtlich wird das im Herbst d.J. stattfindende Treffen der beteiligten europäischen Verkehrsminister hierzu neue Ergebnisse bringen. Die Landesregierung wird sich u.a. bei den im Rahmen der Ruhrgebietskonferenz vereinbarten Kontakte mit der Bundesregierung sowie in bilateralen Kontakten mit den belgischen Regionalregierungen für weitere Fortschritte einsetzen; dabei scheinen die Probleme in Belgien nach letztem Kenntnisstand weniger in der Finanzierung (Belgien und die EG wollen sich beteiligen; die SNCB hat Vorschläge vorgelegt, die u.a. auch eine Mitfinanzierung der DB vorsehen) als in der Durchsetzbarkeit der Trassen zu liegen.

2.4.3 Nichtbundeseigene Eisenbahnen

Von verkehrs- und strukturpolitischer Bedeutung für die regionale Erschließung - besonders in den Randzonen der Ballungsgebiete - sind auch die nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE). Das Land wird - wie in den Vorjahren - die NE im Rahmen seiner finanziellen Möglichkeiten weiterhin unterstützen. Hier sind im wesentlichen Finanzhilfen zur Aufrechterhaltung der Betriebssicherheit des Schienenweges (Oberbauzuschüsse), zur Durchführung von Rationalisierungsmaßnahmen und zur Verbesserung der Sicherheit an Bahnübergängen vorgesehen. Nur mit diesen Hilfen ist es den NE in der Vergangenheit möglich gewesen und wird es in Zukunft möglich sein, den aus ver-

kehr- und strukturpolitischen Gründen notwendigen Schienenverkehr aufrechtzuerhalten.

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

Im Haushaltsjahr 1990 sind für diesen Bereich 21,2 Mio DM vorgesehen.

2.4.4 Transrapid

Die mit Kabinettschluß vom 3. Mai 1988 gebildete "Interministerielle Arbeitsgruppe Transrapid" hat sich unter Hinzuziehung externer Berater mit den Grundlagen, Bedingungen und Aussichten für eine Realisierung der Magnetbahn Transrapid Essen - Flughafen Düsseldorf - Flughafen Köln/Bonn - Bonn befaßt.

Der zusammenfassende Ergebnisbericht der Arbeitsgruppe wurde von der Landesregierung am 20.6.1989 zustimmend zur Kenntnis genommen. Die Landesregierung bekräftigte dabei noch einmal ihr Interesse daran, daß die geplante Referenzstrecke für die Magnetbahn Transrapid in Nordrhein-Westfalen realisiert wird. Die nordrhein-westfälische Strecke

- demonstriert im exportstärksten bevölkerungsreichsten Bundesland die Vorzüge der Magnetbahntechnik in vielfältiger Weise und fördert damit die Exportchancen dieses Systems am besten;
- verbindet verkehrliche Schwerpunkte mit hohem Anteil des Internationalen Geschäftsreise- und diplomatischen Verkehrs;

- ist mit einer Fahrzeit von unter 20 Minuten geeignet, die sich abzeichnende Überlastung des Flughafens Düsseldorf zugunsten der nicht ausgeschöpften Leistungsreserven des Flughafens Köln/Bonn langfristig abzubauen;
- ist als eine Verbesserung der Verbindung zwischen den beiden Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn anzusehen, für die der Bundeskanzler in der Ruhrgebietskonferenz am 24. Februar 1988 seine Unterstützung zugesagt hat;
- ist nicht als Konkurrenz zu Schienenschnellstrecken der Deutschen Bundesbahn anzusehen.

Die Landesregierung beauftragte am 20.06.1989 die Landesplanungsbehörde, die erforderlichen Änderungsverfahren zu den Gebietsentwicklungsplänen einzuleiten. Sie wies zugleich darauf hin, daß die GEP-Änderungsverfahren nicht ohne Vorlage der Lärmwerte durchgeführt werden können.

Der Bericht des von der Bundesregierung mit einer Wirtschaftlichkeitsuntersuchung beauftragten Konsortiums "Anschubgruppe Transrapid" läßt erkennen, daß der verkehrliche und wirtschaftliche Nutzen der Transrapid-Strecke Essen - Bonn deutlich über dem der gleichzeitig untersuchten Alternative Hamburg - Hannover liegt. Die Entscheidung der Bundesregierung wird nach der Sommerpause erwartet.

2.4.5 Binnenschifffahrt

Binnenwasserstraßen

Ein Sechstel der Wasserstraßen der Bundesrepublik Deutschland liegt in Nordrhein-Westfalen. Auf diesem Streckennetz wird jedoch fast die Hälfte der von der Binnenschifffahrt transportierten Gütermenge befördert. Die Verkehrsbelastung der Wasserstraßen im Landesbereich ist vergleichsweise groß.

Für die Schwer- und Grundstoffindustrie sind sie nach wie vor als preisgünstiger Transportweg unentbehrlich.

Der Ausbau der **rheinisch-westfälischen Kanäle**, der 1965 begann und an dem sich das Land neben dem Bund finanziell beteiligt, war zunächst auf den Verkehr mit Europaschiffen ausgerichtet. Die schnelle Modernisierung der **Binnenschiffsflotte**, besonders die **Entwicklung der Schubschiffahrt** seit Anfang der letzten zwei Jahrzehnte, führte zu **Ergänzungen des Ausbauprogramms** in den Jahren 1972 und 1984. Soweit wie möglich wird heute die **umweltfreundliche Böschungsbauweise** der Spundwandbauweise vorgezogen. **Landschaftspflegerische Begleitpläne** sorgen dafür, daß sich die **Baumaßnahmen in Natur und Landschaft einfügen**.

Am **Rhein-Herne-Kanal** wurde in den letzten Jahren die **Schleusengruppe Oberhausen** durch zwei **Schleusenneubauten** ersetzt und der **Wasserspiegelausgleich** zwischen Oberhausen und Gelsenkirchen durch **Beseitigung der Schleusengruppe Essen-Dellwig** erreicht; in Gelsenkirchen wurden zwei neue Schleusen in Betrieb genommen. Seit 1983 können **Schubverbände** und **Großmotorschiffe** den **Stadthafen Gelsenkirchen** anlaufen. In Herne wurde 1986 mit der **Errichtung neuer Schleusen** begonnen; sie werden 1990 und 1992 dem **Verkehr übergeben** werden.

Am **Wesel-Datteln-Kanal** wurde schon 1970 die **zweite Schleusenkette** dem **Verkehr übergeben**. Seither wurde der Kanal auf seiner **gesamten Länge verbreitert** und vertieft. 1983 konnte der **Hafen Dorsten** und 1986 der **Hafen Auguste Viktoria** in Marl-Hüls für die **Großschiffahrt freigegeben** werden. Nachdem die **Bauarbeiten 1989 abgeschlossen** werden, kann der **Wesel-Datteln-Kanal** von **Schubverbänden** mit zwei **Leichtern** und **Großmotorschiffen** ohne **Einschränkungen** befahren werden.

Am **Dortmund-Ems-Kanal** ist nach **vierjähriger Bauzeit** die **schubverbandsgerechte neue Schleuse Henrichenburg/Waltrop** am 11. August 1989 dem **Verkehr übergeben** worden. Mit **Inbetriebnahme** dieser Schleuse hat das **östliche**

MMV 10 / 2393 176

Ruhrgebiet einen weiteren leistungsfähigen Verkehrsweg erhalten, der die Standortqualität der Region verbessern wird.

Die Arbeiten am **Datteln-Hamm-Kanal** zielen darauf ab, diese Wasserstraße für Schubverbände und Großmotorschiffe befahrbar zu machen. Um einen ungehinderten Verkehr auf diesem Schifffahrtsweg zu ermöglichen, sind jedoch weitere Baumaßnahmen notwendig. Überlegungen hierzu sind im Bundesverkehrsministerium noch nicht abgeschlossen.

Am **Mittellandkanal** sind die Bauarbeiten im Streckenabschnitt zwischen dem Dortmund-Ems-Kanal und der Weser weitgehend abgeschlossen. 1987 wurde nach sechsjähriger Bauzeit der Durchstich Hörstel vollendet und damit eine drei Kilometer lange neue Kanalstrecke geschaffen. Der Durchstich ersetzt einen Streckenabschnitt, in dem sich zwei sehr enge Krümmungen befanden.

Ende 1989 werden seit dem Beginn der Bauarbeiten im Jahr 1965 in die Wasserstraßen 802,5 Mio DM an Landesmitteln investiert sein, davon 425,1 Mio DM seit 1980.

Für das Jahr 1990 sind Ausgaben des Landes für den Ausbau der rheinisch-westfälischen Kanäle und der Weststrecke des Mittellandkanals in Höhe von 57,5 Mio DM vorgesehen. Wesentliche Baumaßnahmen im kommenden Jahr sind im Bereich der rheinisch-westfälischen Kanäle

- die Fertigstellung einer neuen Schleuse und die Fortsetzung der Arbeiten zur Einrichtung einer zweiten neuen Schleuse in Herne sowie
- Streckenausbauarbeiten am Rhein-Herne-Kanal, vor allem in Herne, und am Dortmund-Ems-Kanal, vor allem in Dortmund, Waltrop und Ladbergen und

am Mittellandkanal Streckenausbauarbeiten im Kanalabschnitt Hörstel/Osnabrück, im Bereich Bückeburg und bei Hannover.

MMV 10 / 2393

Kombinierter Verkehr und Güterverkehrszentren

Die Binnenschifffahrt hat durch Einbeziehung in Transportketten (unterstützt durch die moderne Telekommunikation) und die Übernahme neuer Transporttechniken (Container-, Roll-on/Roll-off-, Spezialtransporte) heute und künftig eine wichtige Stellung im Verkehrsmarkt. In der Entwicklung des kombinierten Verkehrs und in der Errichtung von Güterverkehrszentren (Güterverteilzentren, logistische Dienstleistungszentren) wird ein geeigneter Weg gesehen, eine ausgewogene Arbeitsteilung der Verkehrsträger zu erreichen. Durch die Nutzung rechnergestützter Logistikmethoden können im Güterverkehr Transportketten gebildet sowie ökologisch verträgliche Transportmittel eingesetzt werden. Die dadurch zu erzielende Entlastung der stark beanspruchten Straßeninfrastruktur korrespondiert mit einer verbesserten Auslastung der Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße, die sich auf diese Weise - nach dem Rückgang im Massengutverkehr - am Transport hochwertiger Stückgüter beteiligen können. Diese Entwicklung wird durch den zunehmenden Einsatz von Containern auch in der Binnenschifffahrt gefördert.

Durch die Aufgabe der Güterverkehrszentren, Beratungsdienstleistungen auf dem Gebiet der Telekommunikation zu erbringen und ein jedermann zur Verfügung stehendes Datenkommunikationssystem zu schaffen und zu betreiben, werden auch kleine und mittelständische Unternehmen in die Lage versetzt, die nachgefragten logistischen Leistungen anzubieten. Sie können so am Wettbewerb chancengleich teilnehmen - ein Vorteil, der insbesondere im Hinblick auf die verschärfte Konkurrenz, die sich aus der Vollendung des europäischen Binnenmarktes ab 1993 ergeben wird, an Bedeutung gewinnt.

Kombinierter Verkehr und Güterverkehrszentren erfüllen daher die ökonomischen und ökologischen Forderungen einer ressourcenbewußten Wirtschafts- und Verkehrspolitik. Die Errichtung von Güterverkehrszentren ist ebenso wie die Entwicklung des kombinierten Verkehrs eine Angelegenheit der Verkehrswirtschaft.

Freihafen Duisburg

Impulse für die wirtschaftliche Entwicklung von Stadt und Region Duisburg wird die Errichtung eines Freihafens innerhalb des Rhein-Ruhr-Hafens Duisburg geben. Mit dem Status einer Freizone, die erstmals einem Hafen im Binnenland gewährt wird, soll die zollfreie Lagerung und Behandlung von Gütern ermöglicht werden; deren Umschlag wird dadurch wesentlich erleichtert. Die Wettbewerbsfähigkeit des Hafenstandortes Duisburg wird insbesondere gegenüber den Häfen Rotterdam, Amsterdam und Antwerpen erhöht.

Das für den Freihafen ausgewiesene Areal - der Bereich des Nordhafens in Duisburg-Ruhrort - wird der Verkehrswirtschaft voraussichtlich Mitte 1990 zur Verfügung stehen. Kaianlagen und Lagerflächen des Freihafens erhalten Gleisanschlüsse mit Verbindung zum nahegelegenen Güterbahnhof Duisburg-Ruhrort Hafen, der Knotenpunkt des kombinierten Ladungsverkehrs ist. Im Straßenverkehr besteht über die Autobahn A 59 eine unmittelbare Anbindung an das Autobahnnetz.

Mit der Einrichtung des Freihafens sind Infrastrukturaufwendungen in Höhe von 15 Mio DM und Suprastrukturkosten in Höhe von schätzungsweise 100 Mio DM verbunden. Ein wesentlicher, wenngleich gegenwärtig noch nicht näher quantifizierbarer Teil der Finanzierungsmittel ist im Jahre 1990 aufzubringen. Das Land bezuschußt die Investitionen im Rahmen des Regionalen Wirtschaftsförderungsprogramms.

Ausrüstung von S-Bahn-Stationen mit behindertengerechten Zugängen

1. Bezeichnung der Stationen im Bereich der Bundesbahntraktion Köln

MMV 10 / 2393

Bornheim-Bayerwerk
 Düsseldorf-Bilk
 Düsseldorf-Flingern
 Düsseldorf-Lantern
 Düsseldorf-Mellendorf
 Düsseldorf-Unterstadt
 Düsseldorf-Völklinger Straße
 Enkath
 Enkath-Neudorf
 Gevelsberg-Bf
 Hilden
 Köln-Buchforst
 Köln-Dellbrück
 Köln-Deutz
 Köln-Dückterath
 Köln-Horsbarg
 Köln-Longenich
 Köln-Mülheim
 Köln-Nippes
 Köln-Stammheim
 Langenfeld
 Mönchengladbach-Bf
 Neuss-Bf
 Solingen-Ohligs
 Wuppertal-Barmen
 Wuppertal-Oberbarmen
 Wuppertal-Sonnenborn
 Wuppertal-Von-Winkel
 Wuppertal-Zoologischer Garten

*Anzahl im Original schlecht
lesbar.*

1. Bezeichnung der Stationen im Strafen der Bundesbahndirektion ...

- Berchard Hof
- Berchard-Berchard
- Berchard-Steckhaus
- Berchard Hof
- Essen Hof
- Waldheim (W) Hof
- Waldheim Hof
- Berchard Hof
- Essen-Steckhaus
- Berchard-Langendreef
- Essen-Friedrichs
- Essen-Steckhaus usw
- Kettwig
- Waldheim-Waldheim
- Essen-Eiberg
- Berchard-Waldheim
- Waldheim-Waldheim
- Waldheim-Waldheim
- Waldheim-Schlenk
- Essen Ste
- Kettwig, Stausee
- Essen Stadtwald
- Berchard-Berchard
- Berchard-Langendreef
- Waldheim Hof

siehe im Original

Schlecht lesbar. -

177

Jahr	Gesamt - Ist	davon	Stadtbahn	P + R	Beschleunigung
1980	591,71	523,16	0,72	0	
1981	527,30	502,59	1,37	0	
1982	629,59	600,02	2,51	0	
1983	511,82	475,37	1,74	0	
1984	588,28	532,85	1,95	0	
1985	602,42	555,23	3,08	0,15	
1986	601,74	542,12	7,95	7,53	
1987	633,32	574,20	8,64	23,96	
1988	582,39	542,19	2,91	25,85	
1989	583,64	498,00	5,61	64,47	
Gesamtsumme	5.852,21	5.345,73	36,48	121,96	

Anmerkungen:

1. Vorstehende Zahlen beinhalten Bundesfinanzhilfen und ergänzende Landesmittel. Grundlagen der Ermittlung waren: Stammlätter des BMV, ÖPNV-Programme und referatseigene Fortschreibung der Ausgabenliste für Stadtbahnen sowie MÜL-Jahresabschlußlisten.
2. Angaben für P+R beziehen sich a) auf alleinige P+R-Anlagen b) auf P+R-Anteil bei Maßnahmen, wo P+R-Anlage mit anderer Baumaßnahme verknüpft ist. Zu b) wurde der P+R-Anteil geschätzt (etwa 1/3 der Gesamtmaßnahme).
3. Im Gegensatz zum LEB wurden in obigen Angaben nur kommunale P+R und das tatsächliche ist des jeweiligen Jahres berücksichtigt. (LEB berücksichtigt kommunale P+R und P+R-S-Bahn und unterstellt, daß mit Fertigstellung der Anlage auch die gesamte Finanzierung abgeschlossen ist)
4. Angaben für 1989 sind geschätzt. Grundlagen: Programmentwurf 1989 - 1993 zuzüglich 20 Mio DM BFH aus Ländermittelausgleich und 20 Mio DM BFH aus erhöhter Umschichtung.

S t a d t b a h n b a u

M M V 1 0 / 2 3 9 3

Stadt	Maßnahme	im Bau	Beginn 1990	voraus- sichtl. Fertigst.
Bielefeld	Rampe Rathaus-Rampe Jöllen- becker Str., Rampe Schild- esche Straße	x		1991
	Stadtbahnverlängerung Linie 4 (Sieker-Stieghorst)	x		1994
Bochum	Hbf.-Hustadt	x		1992
	Alleestr.-Hbf.-Rampe Wittener Str.	x		1996/97
Bonn	Wurzer Str.-Bahnhof Bad Godesberg-Stadthalle	x		1994/95
	Umrüstung Stadtbahnlinie 66 Bonn-Siegburg			
	- oberird. bis Zange	x		1992
	- unterird. Verknüpfung mit der DB			1996
	Bauabschnitt Bad Honnef	x		1993
	Tieferlegung der Linie 61 im Bereich des Hbf.		x	1995
Dortmund	Westfalahalle-Stadtgarten- Grevel	x		1992
	Rampe Schützenstr.-Huckarde- Westerfilde	x		1992
	Betriebswerkstatt Dorstfeld	x		1994
	H-Bahn-Verlängerung	x		1993
Düsseldorf	Hbf.-Erkrather Str.	x		1995
	Anschluß der Universität	x		1992
	Ausbau des Stadtbahn- Bahnhofs Klemensplatz u. zentraler Omnibusbahnhof		x	1991

Stadt	Maßnahme	im Bau	Beginn 1990	voraus- sichtl. Fertigst.
Duisburg	Düsseldorfer Str.-Rampe Heerstr.-Innenstadt-Rampe Mülheimer Str., Duissern	x		1992
Essen	Altenessen - 1. Bauabschnitt - 2. Bauabschnitt	x		1994 1997
	Ost-West-Spange	x		1991
Gelsenkirchen	Musiktheater-Ruhrzoo	x		1993
Hattingen	Bahnhofstr.-Verknüpfungspunkt mit zentr. Omnibusbahnhof und S-Bahn	x		1993
Köln	Betriebshof Merheim	x		1995
	Venloer Str. (Ehrenfeld)	x		1992
	Umrüstung der rechtsrhein. Strecken der Linien 3 u. 4 Schlebusch-Wiener Platz-Severinsbrücke	x		1992
	Umbau der Hauptwerkstatt Weidenpesch der KVB, 1. u. 2. Bauabschnitt	x		1993
	Amsterdamer Straße	x		1993
Meerbusch	Verknüpfungspunkt "Alte Ziegelei" und P+R-Anlage	x		1991
Mülheim a.d.R.	Hbf.-Schloß Broich	x		1995

Beschleunigungsmaßnahmen oberirdischer Schienenstrecken

180

Stadt	Maßnahme	im Bau	Beginn 1990	voraus- sichtl. Fertigst.
Bielefeld	Linie 1: Senne/Innenstadt -Schildesche und Linie 2: Sieker/Innenstadt-Milse	x		1991
Bochum	Linie 308/318: Gerthe-Hbf. -Linden	x		1991
	Linie 302/310: Bochum/Gelsen- kirchen-Innenstadt-Laer-Stadt- grenze Witten	x		1993
Bonn	Linie 61: Quirinusplatz-Innen- stadt-Grau-Rheindorf	x		1993
	Linie 61: Verlängerung Grau- Rheindorf - Auerberg		x	1994
Dortmund	Linie U 47: Brambauer-Innen- stadt-Aplerbeck	x		1992
	Linie 403: Marten-Dorstfeld- Innenstadt-Brackel-Wickede	x		1993
Düsseldorf	Linie 705: Heerdter Landstr.	x		1990
	Linie 701: Rath-Innenstadt- Benrath	x		1992
	Linie 712: Ratingen-Innen- stadt-Volmerswerther Str.	x		1990
	Linie 717: Oberkassel-Holt- hausen		x	1993
	Linie 703: Gerresheim-Holt- hausen		x	1992
	Linie 707: Unterrath-Venn- hauser Allee und Immermannstraße	x		1989/90 1991

Stadt	Maßnahme	im Bau	Beginn 1990	voraus- sichtl. Fertigst.
Duisburg	Linie 902/904: Hochfeld- Hüttenheim	x		1992
Essen	Linie 107/127: Innenstadt- Katernberg-Stadtgrenze Gelsenkirchen	x		1990
	Linie 106: Ringlinie		x	1994
	Linie 105: Altendorf-Frintrop	x		1993
	Linie 103/109: Varnhorststr.- Steele	x		1993
Gelsenkirchen	Linie 127: Stadtgrenze Essen- Musiktheater	x		1990
	Linie 302: Innenstadt-Stadt- grenze Bochum und Musiktheater - Buer/Rathaus	x		1990
Köln	Linien 1 und 2: Aachener Str. und Neumarkt-Heumarkt	x		1990 1993
	Linien 6 und 9: Neusser Str.	x		1992
	Linie 13 (Gürtellinie): Nußbaumerstr.-Sülzburggürtel	x		1993
	Linie 7: Zülpicher Str. und Siegburger Str.		x	1993
Mülheim	Linie 102: Uhlenhorst- Kirchstr. und Buchenberg- Möllhofstr.	x		1991
	Linie 112: Innenstadt-Land- wehr		x	1993

Rechnergesteuerte Betriebsleitsysteme (RBL)

MMV 10 / 2393 ^{18/}

Stadt	Maßnahme	im Bau	Beginn 1990	voraus- sichtl. Fertigst.
Aachen	für Busse der Aachener Straßenbahn u. Energiever- sorgungs AG (ASEAG)	x		1993
Bielefeld	für Stadtbahn, Straßenbahn und Busse der Stadtwerke		x	1995
Bochum	für Stadtbahn, Straßenbahn und Busse der Bochum-Gelsen- kirchener Straßenbahn AG (BOGESTRA)		x	1994/95
Düsseldorf	für Stadtbahn, Straßenbahn und Busse der Rheinische Bahn- gesellschaft AG	x		1990/91
Essen	für Stadtbahn, Straßenbahn und Busse der Essener-Ver- kehrs AG (EVAG)		x	1995
Oberhausen	für Busse der Stadtwerke Oberhausen AG (STOAG)	x		1994
Siegen	für Busse der Verkehrs- betriebe Westfalen-Süd AG (VWS)	x		1993
Wuppertal	für Busse der Stadtwerke Wuppertal AG	x		1994

Park- and Ride-Anlagen (P+R)

MMV 10 / 2393

Stadt	Maßnahme	im Bau	Beginn 1990	voraus- sichtl. Fertigst.
Altenbeken	DB-Anlage (43 Stellpl.)	x		1989
Bochum- Ehrenfeld	DB-Anlage (100 Stellpl.)	x		1990
Borken	DB-Anlage (85 Stellpl.)	x		1990
Brühl- Badorf	Stadtbahn-Anlage (25 Stellpl.)		x	1990
Dinslaken	DB-Anlage (47 Stellpl.)		x	1990
Düsseldorf- Benrath	DB-Anlage (85 Stellpl.)	x		1991
Eitorf	DB-Anlage (185 Stellpl.)	x		1992
Engelskirchen	DB-Anlage (74 Stellpl.)		x	1991
Eschweiler	DB-Anlage (126 Stellpl.)	x		1990
Essen- Frohnhausen	DB-Anlage (50 Stellpl.)	x		1989
Essen- Steele-Ost	DB-Anlage (110 Stellpl.)	x		1990
Geilenkirchen	DB-Anlage (90 Stellpl.)	x		1989
Hamm/Hbf.	DB-Anlage (114 Stellpl.)	x		1992
Hattingen	DB-Anlage (49 Stellpl.)	x		1989
Hilden	DB-Anlage (101 Stellpl.)	x		1991
Hövelhoven	DB-Anlage (8 Stellpl.)	x		1989
Hürth	Stadtbahn-Anlage Kiebitzweg 1. Bauabschn. (121 Stellpl.)	x		1990
Iserlohn- Letmathe	DB-Anlage (39 Stellpl.)	x		1991
Kamen- Methler	DB-Anlage (39 Stellpl.)	x		1989

Stadt	Maßnahme	im Bau	Beginn 1990	voraus- sichtl. Fertigst.
Köln-Godorf	Stadtbahn-Anlage (32 Stellpl.)		x	1990
Köln- Dellbrück	DB-Anlage (101 Stellpl.)		x	1991
Köln- Thielenbruch	Stadtbahn-Anlage (83 Stellpl.)		x	1992
Krefeld- Fischeln	Stadtbahn-Anlage (21 Stellpl.)		x	1991
Leverkusen- Opladen	DB-Anlage (141 Stellpl.)	x		1992
Lippstadt	DB-Anlage (58 Stellpl.)	x		1991
Lohmar- Honrath	DB-Anlage (52 Stellpl.)	x		1989
Meerbusch- Büderich	Stadtbahn-Anlage "Alte Ziegelei" (471 Stellpl.)	x		1991
Minden	DB-Anlage (191 Stellpl.)	x		1993
Münster	Regionalverkehr-Anlage Steinfurter Str. (50 Stellpl.)		x	1990
	Regionalverkehr-Anlage Weseler Str. (135 Stellpl.)		x	1990
Overath	DB-Anlage (82 Stellpl.) 2. Bauabschnitt		x	1991
Rees-Empel	DB-Anlage (70 Stellpl.)	x		1991
Stolberg	DB-Anlage (145 Stellpl.)	x		1990

MMV 10 / 2393

185

Zentrale Omnibusbahnhöfe (ZOB)

Stadt	Maßnahme	im Bau	Beginn 1990	voraus- sichtl. Fertigst.
Altenbeken	ZOB mit P+R-Anlage	x		1989/90
Anröchte	ZOB	x		1989
Arnsberg	ZOB	x		1989
Bergheim	ZOB mit P+R-Anlage	x		1989
Bocholt	ZOB mit P+R-Anlage		x	1991
Borken	ZOB mit P+R-Anlage	x		1990
Coesfeld	ZOB mit P+R-Anlage	x		1990
Detmold- Pivitsheide	Omnibushalte- und Umsteigeanlage	x		1989
Dorsten	ZOB	x		1990
Dortmund	ZOB am S-Bahn-Haltepunkt Germania	x		1991
Düsseldorf- Benrath	ZOB mit P+R-Anlage	x		1991
Düsseldorf- Kaiserswerth	ZOB am Klemensplatz		x	1992
Erkelenz	ZOB	x		1993
Essen-Borbeck	ZOB	x		1993
Fröndenberg	ZOB	x		1989
Geldern	ZOB mit P+R-Anlage	x		1993
Gevelsberg	ZOB	x		1989
Grevenbroich	ZOB mit P+R-Anlage	x		1993
Gummersbach	ZOB	x		1992
Hagen	ZOB mit P+R-Anlage		x	1993
Hamm	ZOB mit P+R-Anlage	x		1992
Heinsberg	ZOB	x		1992

Stadt	Maßnahme	im Bau	Beginn 1990	voraus- sichtl. Fertigst.
Iserlohn- Letmathe	ZOB mit P+R-Anlage	x		1993
Kierspe	ZOB		x	1992
Lage	ZOB mit P+R-Anlage		x	1993
Langenfeld	ZOB	x		1992
Lemgo	ZOB mit P+R-Anlage		x	1993
Leopoldshöhe	ZOB		x	1992
Leverkusen- Opladen	ZOB mit P+R-Anlage	x		1992
Lindlar	ZOB	x		1991
Lippstadt	ZOB mit P+R-Anlage	x		1991
Lüdinghausen	ZOB	x		1989
Minden	ZOB mit P+R-Anlage	x		1993
Morsbach	ZOB		x	1991
Münster	ZOB mit P+R-Anlage	x		1992
Overath	ZOB	x		1992
Plettenberg	ZOB	x		1989
Soest	ZOB mit P+R-Anlage	x		1990
Unna	ZOB	x		1991
Wilnsdorf	ZOB	x		1990

MMV 10 / 2393

137

3. Straßenverkehr

3.1 Bundesfern- und Landesstraßenbau

3.1.1 Bundesfernstraßenbau

Nordrhein-Westfalen verwaltet die Bundesfernstraßen auf seinem Gebiet in Bundesauftragsverwaltung.

3.1.1.1 Bedarfsvorstellungen und mittelfristige Investitionsplanung

Die Beratungen bei der Fortschreibung des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen in den Jahren 1980 und 1987 sowie bei der Aufstellung der entsprechenden Fünfjahrespläne 1981 - 1985 und 1986 - 1990 haben gezeigt, daß es eine breite Übereinstimmung im Grundsätzlichen gibt. Das Straßennetz ist weitgehend komplett, Neubauvorhaben sind in der Regel Lückenschlüsse. Die Investitionstätigkeit ist von Neubau und Erweiterung des Straßennetzes auf Maßnahmen zur Qualitätsverbesserung, Substanzerhaltung und Ergänzung des vorhandenen Netzes verlagert worden.

Schon bei der Fortschreibung des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen im Jahr 1980 sind nach einer kritischen Überprüfung der Bedarfsplanprojekte insbesondere vor dem Hintergrund eines geänderten Umweltbewußtseins und einer stärkeren Berücksichtigung der Belange des Landschafts- und Naturschutzes auf Vorschlag des Landes NRW über 900 km Autobahnplanungen und rd. 300 km Bundesstraßenplanungen - zum überwiegenden Teil ersatzlos - aufgegeben worden, u.a. die

- A 5 Landesgrenze NRW/Niedersachsen - Landesgrenze NRW/Hessen
- A 31 Bottrop - Landesgrenze NRW/Rheinland-Pfalz
- A 35 Lage - Landesgrenze NRW/Niedersachsen
- A 40 Dinslaken - Beckum
- A 41/A 43 Gelsenkirchen - Leverkusen
- A 42 Dortmund - Unna
- A 43 Münster - Rheda/Wiedenbrück
- A 44 Dortmund - Unna

- A 46 Willebadessen - Landesgrenze NRW/Niedersachsen
- A 47 Rheda/Wiedenbrück - Erwitte
- A 51 Geilenkirchen - Krefeld
- A 54 Bundesgrenze D/NL - Niederaußem
- A 54 Langenfeld - Werdohl
- A 55 Kevelaer - Köln
- A 56 Dambroich - Waldbröl

Die Fortschreibung des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen im Jahre 1985 hat im Ergebnis zu einer weiteren Reduzierung des Ausbaubedarfs geführt. Aufgegeben zugunsten von kleineren Lösungen wurden u.a. die Planungen der

- A 4 Krombach - Landesgrenze NRW/Hessen
- A 56 Bundesgrenze D/NL - Swisttal
- B 55 n Meschede - Olpe
- B 67 n Münster - Rheda/Wiedenbrück
- B 226 n Witten - Hagen
- B 256 n Wermelskirchen - Bergneustadt
- B 474 n Gronau - Legden
- B 514 n Löhne - Hille.

Trotz der festzustellenden weitgehenden Übereinstimmung im Grundsätzlichen gibt es bei wichtigen Einzelprojekten Meinungsunterschiede zwischen der Landes- und der Bundesregierung. Hier zeigt sich der BMV und mit ihm die Bundtagsmehrheit vielfach zu unflexibel, auf die spezifischen Erfordernisse beim Fernstraßenbau in einer der dichtbesiedeltsten Regionen der Welt zu reagieren. So ist der Bundestag den Vorschlägen des Landes, die A 33 (Bielefeld - Landesgrenze NRW/Niedersachsen) und die A 44 (Esseh-Bochum) aufzugeben, nicht gefolgt. Ebenso abgelehnt wurde die Forderung, hochbelastete Bundesfernstraßenabschnitte durch nachträgliche Eintunnelung oder Einhausung umwelt- und stadtverträglicher zu gestalten.

Der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen müßte turnusmäßig zum 01.01.1990 fortgeschrieben werden. Diese Aktualisierung ist in die nächste Legislaturperiode des Deutschen Bundestages verschoben worden; der genaue Zeitpunkt der Fortschreibung liegt allerdings noch nicht fest.

MMV10 / 2393

Der Bundesminister für Verkehr hat diese zeitliche Verschiebung im wesentlichen damit begründet, daß er aktuelle Daten (u. a. Ergebnisse der Volkszählung) in die vorlaufenden Untersuchungen einbeziehen möchte. Darüber hinaus sei das finanzielle Volumen durch die restlichen Projekte des "Vordringlichen Bedarfs" voraussichtlich bis zum Jahre 2008 ausgeschöpft, so daß auch aus dieser Sicht - bei einem Projektvorrat von ca. 20 Jahren - eine Verschiebung vertretbar sei. Das Land hat dieser Vorgehensweise zugestimmt unter der Voraussetzung, daß die im Fernstraßenausbaugesetz enthaltenen Ausnahmeregelungen flexibel gehandhabt werden.

3.1.1.2 Bilanz der Bauleistungen

Für 1990 erhält das Land Zuweisungen aus dem Bundeshaushalt für die Maßnahmen der Hauptbautitel - BAB-Erneuerung, BAB-Neubau und Bundesstraßenneubau sowie Ortsumgehungen - von 754,5 Mio DM (Soll).

Unter Einbeziehung dieses Betrages hat das Land NRW für die Maßnahmen der Hauptbautitel in den Jahren 1980 - 1990 folgende Gesamtsumme in Bauleistungen umsetzen können:

1980:	812,6 Mio DM
-------	--------------

3. Fünfjahresplan 1981-1985

4.178,6 Mio DM

4. Fünfjahresplan 1986-1990

einschl. Soll 1989/90

3.588,2 Mio DM

Daneben hat das Land in den genannten Zeiträumen für den übrigen Bundesfernstraßenbau

1980: 581,1 Mio DM,

3. Fünfjahresplan 1981-1985 2.844,1 Mio DM

4. Fünfjahresplan 1986-1990 3.040,2 Mio DM

erhalten.

Für den Bereich der sogenannten Hauptbautitel, die den BAB-Neubau, den BAB-Ausbau und den Bundesstraßenneubau betreffen, ist für die bisherige Laufzeit des 4. Fünfjahresplanes festzustellen, daß eine Beschleunigung dieser Maßnahmen durch den Einsatz zusätzlicher Mittel nicht möglich gewesen wäre. Der Baufortschritt dieser Maßnahmen hat sich ausschließlich am Stand der Planung, Bauvorbereitung und Baudurchführung orientiert.

In der mittelfristigen Finanzplanung hat der Bund für die Jahre 1991 bis 1993 die Beträge eingestellt, die im Entwurf des Bundeshaushalts 1990 für den Bundesfernstraßenbau vorgesehen hat und zwar 6.615 Mio DM. Im einzelnen wird das Land NRW nach Verabschiedung des vorliegenden Entwurfs für Maßnahmen der Hauptbautitel 754,5 Mio DM und für den übrigen Bundesfernstraßenbau 593,0 Mio DM erhalten.

3.1.1.3 Derzeitige Schwerpunkte

Die Landesregierung ist bemüht, ihre Handlungsmöglichkeiten bei der Umsetzung der Ziele des 4. Fünfjahresplans 1986-1990 voll auszuschöpfen. Dabei werden insbesondere folgende Schwerpunktbereiche gesehen:

- Lärmschutz an bestehenden Bundesfernstraßen,
- Beseitigung von Unfallschwerpunkten und höhengleichen Bahnübergängen,
- stadtverträglicher Umbau von Ortsdurchfahrten,
- Bau von Radwegen,
- Sanierung von Fahrbahndecken und Brücken,
- Bau von Verkehrsbeeinflussungsanlagen.

Für diese Bereiche besteht z.T. ein erheblicher finanzieller Mehrbedarf. Der Bundesminister für Verkehr war in den vergangenen Jahren nicht bereit, dafür Haushaltsmittel in dem vom Land gewünschten Umfang - auch nicht durch Umschichtung - zur Verfügung zu stellen. Daher mußten leider dringliche Projekte zurückgestellt werden.

Eine besondere Schwerpunktmaßnahme im Bereich der Hauptbautitel ist der 6-streifige Ausbau der Bundesautobahnen im Bereich des Ruhrgebietsdreiecks und des Kölner Rings, die zu den am stärksten belasteten Autobahnen in der Bundesrepublik Deutschland zählen. Dieses Projekt umfaßt den Ausbau von rd. 260 km Bundesautobahnen und beläuft sich nach dem derzeitigen Kostenstand auf rd. 3 Mrd. DM. Der Ausbau soll, sofern die erforderlichen Mittel vom Bund bereitgestellt werden, im wesentlichen bis 1995 abgeschlossen werden. Rund 50 % sind bereits fertiggestellt.

Neubaumaßnahmen bei Bundesautobahnen beschränken sich auf einige Lückenschlüsse, u. a. A 31 im Bereich Dorsten/Ochtrup, A 33 zwischen A 44 (Dortmund-Kassel) und A 2 im Bereich Bielefeld/Stukenbrock, A 42 Rheinquerung bei Duisburg sowie A 44 zwischen Düsseldorf und A 3 (Köln-Oberhausen). Nach den derzeitigen Dispositionen sollen diese Maßnahmen bis zum Jahre 1992 fertiggestellt sein.

Für den weiteren Planungsfortschritt beim Neu- und Ausbau von Bundesautobahnen wäre viel gewonnen, wenn der Bundesminister für Verkehr - stärker als bisher - akzeptieren würde, daß Straßenbau in Verdichtungsgebieten, wenn überhaupt, nur noch unter besonderer Berücksichtigung der städtebaulichen und ökologischen Belange möglich ist. Den damit verbundenen höheren Baukosten steht ein vielfältiger Nutzen nämlich

- Schutz vor Lärm und Schadstoffen,
- Vermeidung der Eingriffe in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild,
- Vermeidung der Durchschneidung von Freiräumen oder gewachsener Stadtstrukturen

gegenüber. Soweit der Bund seine finanziellen Dispositionen für die kommenden Jahre darauf nicht entsprechend abstellt, wird sich - auch angesichts des wachsenden Erhaltungsaufwands für das Autobahnnetz - die Erfüllung des Bedarfsplans für Maßnahmen des "Vordringlichen Bedarfs" erheblich verzögern.

3.1.1.4 Umstrittene Straßenbaumaßnahmen

Die Entwicklung der letzten zehn Jahre ist auch dadurch gekennzeichnet, daß der Widerstand gegen Straßenbaumaßnahmen erheblich zugenommen hat - weit über den Kreis der unmittelbar Betroffenen hinaus. Es gibt daher heute nur noch ganz wenige Straßenplanungen, die nicht zumindest auch Widerstand mobilisieren und damit umstritten sind.

Es geht hier daher nicht um diesen "Normalfall", sondern um Planungen, an denen die Probleme heutigen Straßenbaus und die unterschiedlichen verkehrspolitischen Grundauffassungen besonders deutlich werden.

A 33 nördlich der A 2 bis zur Grenze Niedersachsen/Nordrhein-Westfalen

Im Gegensatz zum Bund hält das Land die Fortführung der A 33 von Bielefeld bis zur Landesgrenze Niedersachsen wegen der erheblichen Eingriffe in Natur und Landschaft und der Belastung wichtiger Erholungsräume für nicht vertretbar. Im Rahmen der Fortschreibung des Bundesfernstraßenbedarfsplans hat sich die Landesregierung daher gegen die Aufnahme der A 33 von Bielefeld bis zur Landesgrenze in die Kategorie "Vordringlicher Bedarf" ausgesprochen. Die Bundesregierung und der Deutsche Bundestag sind dem ablehnenden Votum nicht gefolgt. Der seit 1. Januar 1986 in Kraft befindliche Bedarfsplan weist die A 33 in dem betreffenden Streckenabschnitt als 4-streifige Autobahn im "Vordringlichen Bedarf" aus.

Das Land Nordrhein-Westfalen führt im Rahmen der Auftragsverwaltung für die Bundesfernstraßen den für die A 33 erteilten Planungsauftrag des Bundes nach Recht und Gesetz durch. Auf den damit verbundenen Planungsaufwand, zu dem auch die umfassende Prüfung der Umweltverträglichkeit von Bundesfernstraßenplanungen gehört, kann im Interesse der erforderlichen Abwägung

aller von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange nicht verzichtet werden.

Die Linienbestimmung erfolgte durch den Bundesminister für Verkehr bereits im Jahre 1968 mit einer geringfügigen Änderung im Jahre 1976. Ein umfassender Planungsbeitrag zur Umweltverträglichkeit, wie er auch in den Hinweisen des Bundesministers für Verkehr zur Berücksichtigung des Naturschutzes und der Landschaftspflege gefordert wird, liegt nicht vor. Die derzeit laufenden bzw. veranlaßten Untersuchungen zur Prüfung der Umweltverträglichkeit der A 33 sollen dieses Defizit abdecken.

Der Landschaftsverband Westfalen-Lippe wurde am 10.09.1987 gebeten, für den Teil der A 33 in dem ca. 26 km langen Abschnitt nördlich der A 2, dessen Kosten auf rd. 213 Mio DM veranschlagt wurde, die Planfeststellung für den Abschnitt A 2 - B 476 vorzubereiten. Zur Erstellung der Planfeststellungsunterlagen werden zur Zeit umfangreiche verkehrliche und landschaftspflegerische Untersuchungen durchgeführt. Nach den derzeitigen Dispositionen des Landschaftsverbandes kann 1990 mit der Einleitung der Planfeststellungsverfahren zwischen der A 2 und der B 476 gerechnet werden.

Für den Abschnitt B 476 bis Landesgrenze liegen dem MSWV als Planfeststellungsbehörde die Planfeststellungsunterlagen zur Beschlußfassung vor. Mit der Bearbeitung der Unterlagen ist begonnen worden. Die Straßenbauverwaltung des Landschaftsverbandes Westfalen-Lippe ist vom MSWV gebeten worden, das bislang unvollständige Abwägungsmaterial entsprechend den im Planfeststellungsrecht geltenden Vorschriften zu ergänzen. Insbesondere fehlt der landschaftspflegerische Planungsbeitrag zur Linienfindung.

Das Ergebnis der Untersuchungen und Planfeststellungsverfahren ist - wie bei jeder Straßenplanung - offen und bleibt abzuwarten. Nach allen Erfahrungen mit Straßenplanungen ist auch unter der Voraussetzung, daß die Verfahren positiv für den Bau der A 33 ausgehen sollten, nicht zu erwarten, daß die Autobahn zwischen der A 2 und der Landesgrenze vor dem Jahr 2000 durchgehend befahren werden könnte.

MMV 10 / 2393

A 44 Rheinquerung bei Ilverich

Die Planung der Rheinquerung bei Meerbusch-Ilverich im Zuge der A 44 ist seit längerem Gegenstand umfassender Untersuchungen und Erörterungen. Im gültigen Bedarfsplan ist die Rheinquerung in der nachrangigen Kategorie "Planungen" (6-streifig) enthalten, jedoch mit der Maßgabe des Deutschen Bundestages, daß sie ohne jeden Verzug planerisch und baurechtlich vorangetrieben wird.

Die Landesregierung ist dieser Vorgabe gefolgt. Zur Vorbereitung der Entscheidung über die Gradientenführung der A 44 wurde nach Abstimmung mit den Städten Düsseldorf und Meerbusch sowie dem Bundesminister für Verkehr am 09.04.1987 eine Durchführbarkeitsstudie in Auftrag gegeben.

Diese Studie hat die Einschätzung bestätigt, daß die Volluntertunnelung in ökologischer Hinsicht optimal ist und frühere Befürchtungen beseitigt, wonach Tunnelbauweisen wegen der besonderen Boden- und Grundwasserverhältnisse nicht realisierbar wären. Sie hat aber auch festgestellt, daß die Volluntertunnelung 1,6 Mrd DM kosten würde, und daß eine Rheinbrücke und ein linksrheinischer Vorlandtunnel von 2400 m Länge einen tragbaren Kompromiß der berührten Belange darstellen könnte.

Die Ergebnisse dieses Gutachtens und die daraus zu ziehenden Konsequenzen sind am 18. März 1988 mit den Repräsentanten der Städte Düsseldorf, Krefeld und Meerbusch sowie Mandatsträgern der Region erörtert worden. Die Erörterungen führten zu dem Vorschlag des Landes, der weiteren Planung der A 44 nicht - wie ursprünglich vom Land und den betroffenen Kommunen gefordert - die Volluntertunnelung, sondern die Variante für ca. 800 Mio DM zugrunde zu legen.

Der Bundesminister für Verkehr hat sich, insbesondere unter Kostengesichtspunkten, gegen den Vorschlag des Landes ausgesprochen und das Land u.a. gebeten, im linksrheinischen Bereich eine Gradientenführung der A 44 möglichst über dem Grundwasser, d.h. etwa in Geländehöhe, zu untersuchen.

Die angeregten zusätzlichen Untersuchungen sind zwischenzeitlich durchgeführt worden. Kernpunkt der Untersuchungen war eine Variante mit einer höher liegenden Gradienten und Kürzungen der bisher vorgesehenen Tunnelstrecken (Kosten ca. 580 Mio DM). Die Frage, wie eine derartige Variante einzuschätzen ist, wurde vom MSWV am 26. April 1989 mit dem Minister für Umwelt, Raumordnung und Landwirtschaft sowie den beteiligten Kommunen und Mandatsträgern der Region erörtert. Dabei wurde einerseits die Notwendigkeit eines schnellen Lückenschlusses im Zuge der A 44 nachdrücklich betont, andererseits aber auch deutlich gemacht, daß aus Gründen des Lärmschutzes sowie der Vermeidung von Eingriffen in Natur und Landschaft nur die 800 Mio DM-Lösung als Kompromiß zwischen den ökologischen und ökonomischen Belangen akzeptiert wird. Andere Lösungen, wie z.B. die untersuchte Variante für 580 Mio DM mit weiter reduziertem Umweltstandard fanden keine Zustimmung.

Im Hinblick auf den Beschluß des Deutschen Bundestages zur Fortschreibung des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen, das Ergebnis der Ruhrgebietskonferenz Anfang vergangenen Jahres und insbesondere angesichts des eindeutigen Votums der Region wurde der Bundesverkehrsminister mit Schreiben vom 18.05.1989 gebeten, nunmehr die Planung der Rheinquerung der A 44 als Brücke mit Vorlandtunnel ohne jeden Verzug voran zu bringen. Für die Realisierung dieser Maßnahme fordert das Land vom Bund keine zusätzlichen Mittel, sondern ist bereit, das Projekt durch Umschichtung dem Land zustehender Bundesfernstraßenmittel zu finanzieren.

Die Rückantwort zeigt wiederum, daß der Bundesverkehrsminister die grundsätzliche Position der Landesregierung teilt, jedoch nicht bereit ist, die hohen Aufwendungen für die Reduzierung der ökologischen Auswirkungen aus Fernstraßenbaumitteln zu tragen.

A 430/B 1 und A 44

Zur Verbesserung der verkehrlichen Situation im Zuge der Ost-West-Achse A 430/B 1 (Ruhrschnellweg) zwischen Duisburg und Dortmund werden verschiedene Maßnahmen erwogen, die z.Zt. vorbereitet bzw. näher untersucht werden:

- Installierung einer Verkehrsbeeinflussungsanlage zwischen Duisburg-Kaiserberg und dem Autobahnkreuz Dortmund West. Die Entwürfe für die Gesamtstrecke werden z.Zt. von den Landschaftsverbänden aufgestellt.
- 6-streifiger Ausbau der A 430/B 1, insbesondere auf den überlasteten Abschnitten zwischen Essen und Dortmund unter besonderer Berücksichtigung ökologischer und städtebaulicher Belange. Die Entwurfsbearbeitung für den Abschnitt zwischen dem Autobahnkreuz Dortmund/West und der Ortsdurchfahrt Dortmund (L 660) steht kurz vor dem Abschluß; die Planung für die übrigen Streckenabschnitte soll nach Abstimmung der Konzeption mit den betroffenen Städten aufgenommen werden.
- Bau der A 44 zwischen Velbert und Bochum (A 43). Durch eine bereits in Auftrag gegebene Studie soll geprüft werden, ob sich eine stadtverträgliche und ökologisch vertretbare Planung im o.g. Abschnitt realisieren läßt, und wenn ja, mit welchen technischen Mitteln, mit welchen Kosten und in welchem Zeitraum. Die bereits vorliegenden Untersuchungen belegen, daß der Bau der A 44 zwischen Velbert und Bochum die A 430/B 1 nicht nennenswert entlasten kann.

3.1.2 Landesstraßenbau

Auch im Landesstraßenbau sind bereits Anfang der 80-er Jahre im Zusammenhang mit der erstmaligen Aufstellung des Landesstraßenbedarfsplanes in Gesetzesform die Bedarfvorstellungen der Landschaftsverbände einer kritischen Prüfung unterzogen worden. Die Landschaftsverbände hatten seinerzeit Maßnahmen mit einem Kostenvolumen von mehr als 11 Mrd. DM für die Aufnahme in den Bedarfsplan vorgeschlagen.

Letztlich ist der 1982 vom Landtag verabschiedete Landesstraßenbedarfsplan auf einen überschaubaren Zeitraum von zwei Jahrzehnten ausgerichtet und auf ein Maßnahmenpaket mit einem Gesamtkostenumfang von rd. 5 Mrd. DM beschränkt worden. Die Fortschreibung dieses Planes im Jahre 1987 führte zu einer weiteren Reduzierung auf ca. 3,6 Mrd. DM (Kosten ab 1988).

Gleichzeitig wurde das Landesstraßenausbaugesetz aus dem Jahr 1980 novelliert und den fortentwickelten verkehrs- und straßenbaupolitischen Zielsetzungen angepaßt. Die in § 3 des Landesstraßenausbaugesetzes formulierten Ziele und Grundsätze machen die Schwerpunkte der Straßenbaupolitik des Landes deutlich und setzen darüber hinaus strenge Beurteilungsmaßstäbe, wenn es um die Inanspruchnahme von Flächen zu Straßenbauzwecken geht.

Obwohl der Landesstraßenbedarfsplan noch ein erhebliches Maßnahmenvolumen ausweist, zeigt eine Analyse der Maßnahmenstruktur, daß rd. 88 % der Vorhaben auf Ortsumgehungen, Ausbaumaßnahmen und Maßnahmen zur Beseitigung von Bahnübergängen entfallen. Der Anteil der Neubauvorhaben beträgt lediglich rd. 12 %.

Das auf der Grundlage des Landesstraßenbedarfsplans aufgestellte mittelfristige Programm, der Landesstraßenausbauplan 1988 - 1992, enthält 201 Einzelprojekte, die im Programmzeitraum aus- bzw. neugebaut werden bzw. in Bau gehen sollen. Es war beabsichtigt, für diesen Investitionsbereich jährlich 150 Mio. DM bereitzustellen.

Das Landesstraßenbauprogramm umfaßt auch 1990 wieder die 3 Schwerpunkte

- Umsetzung des Landesstraßenausbauplans 1988 - 1992,
 - Verbesserung des Landesstraßennetzes durch Maßnahmen außerhalb des Ausbauplans
- und
- Erhaltungsinvestitionen.

Eine Bilanzierung des Landesstraßenbaues während der letzten 10 Jahre zeigt, daß mit einem Mitteleinsatz von rd. 4 Mrd. DM in die genannten drei Maßnahmenkomplexe ein Netz für den überörtlichen Verkehr geschaffen und erhalten wurde, das in qualitativer Ausstattung und bautechnischem Zustand erheblich über dem Bundesdurchschnitt liegt. Ein Rückblick auf diesen Zeitraum macht aber auch deutlich, wie sich die gewandelten ökologischen Verhältnisse und entsprechend die Wertvorstellungen in Gesellschaft und Politik auch im Straßenbau des Landes ausgewirkt haben. Erinnerung sei in diesem Zusammen-

hang insbesondere an die parlamentarischen Diskussionen bei der Neufassung des Straßen- und Wegegesetzes im Jahre 1983 sowie bei der Änderung des Landesstraßenausbaugesetzes im Jahre 1987. Auch hat sich die Finanzierung der Ausgaben für den Landesstraßenbau in den letzten Jahren dem Zwang zur Konsolidierung des Landeshaushalts nicht entziehen können.

Da aber sowohl zur Dringlichkeit der Maßnahmen des Landesstraßenausbauplans als auch zu den Projekten zur Umgestaltung von Ortsdurchfahrten sowie zum Radwegebau ein breiter Konsens besteht, sollen hierfür in 1990 - wie in 1989 - über die Ansätze der mittelfristigen Finanzplanung hinaus wiederum 22 Mio. DM eingesetzt werden. Diese Verstärkung erfolgt aus den Mitteln des Strukturhilfegesetzes.

Die Forderungen der Gemeinden und ihrer Bürger nach Umgestaltung der Ortsdurchfahrten nehmen ständig zu. Nach Durchführung des NRW-Großversuchs "Geschwindigkeitsreduzierung auf Ortsdurchfahrten" und den Erfahrungen mit zwischenzeitlich umgebauten Ortsdurchfahrten ist überall deutlich geworden, welcher Gewinn an Sicherheit, aber auch an städtebaulicher Attraktion durch diese Maßnahmen bewirkt wird. Das Land ist daher bemüht, künftig mindestens 30 Mio. DM jährlich für diese Projekte den Landschaftsverbänden zur Verfügung zu stellen. Es fördert darüber hinaus durch die Bewilligung zusätzlicher Planungsmittel die zügige und städtebaulich qualitätsvolle Erarbeitung der Entwurfsunterlagen.

Der Radwegebau, ein weiterer Schwerpunkt bei den Maßnahmen zur Verbesserung des Landesstraßennetzes, hat gegenüber der Umgestaltung von Ortsdurchfahrten in NRW eine deutlich längere Geschichte. Im Zeitraum der letzten 10 Jahre konnten daher mit einem Aufwand von 215 Mio. DM immerhin rd. 940 km Radwege an Landesstraßen angelegt werden. Damit ist die Sättigungsgrenze aber noch lange nicht erreicht. Unter dem Gesichtspunkt der Attraktivitätssteigerung des Radverkehrs wird das Land auch künftig versuchen, das Radwegenetz entlang den Landesstraßen - wo irgend sinnvoll - möglichst zu schließen. Auch hierfür sollen jährlich 30 Mio. DM den Landschaftsverbänden zur Verfügung gestellt werden.

Ein weiterer Schwerpunkt, der mindestens gleichgewichtig neben den genannten steht, sind die Maßnahmen zur Bestandserhaltung. Die Landesstraßen mit ihrer Länge von rd. 12.400 km (einschl. Ortsdurchfahrten in Gemeindebaulast) bilden in NRW ein Infrastruktursystem, das - zusammen mit den für den weiträumigen Verkehr bestimmten Netz der Bundesfernstraßen - der regionalen Verteilung der Personen- und Güterströme dient. Dieses Anlagenkapital in einem funktionstüchtigen Zustand zu erhalten, ist eine der hervorragenden Aufgaben der Straßenbaulastträger. Nachhaltige Versäumnisse in der Gegenwart zeigen sich überproportional in der Zukunft.

Wenn auch die Belastungen des Landesstraßennetzes in NRW mit denen der Autobahnmagistralen nicht zu vergleichen sind, so werden sich doch auch hier die Erhöhung der Achslasten des Schwerverkehrs und die Liberalisierung des Güterverkehrs innerhalb der EG problemverschärfend auswirken.

Die im Eigentum und in der Baulast der Landschaftsverbände stehenden Landesstraßen werden vom Land NRW finanziert. Das Land hat für

- Planung, Entwurf und Bauaufsicht,
- Neu-, Um- und Ausbau und
- Unterhaltung und Instandsetzung von Landesstraßen

MMV10 / 2393

in den Jahren seit 1980 folgende Mittel zur Verfügung gestellt:

Jahr	Planung, Entwurf und Bauaufsicht von Landesstraßen	Neu-, Um- und Ausbau von Lan- desstraßen	Unterhaltung und Instand- setzung der Lan- desstraßen
	Mio DM	Mio DM	Mio DM
1980 (Ist)	54,5	545,0	106,1
1981 (Ist)	49,8	494,3	112,4
1982 (Ist)	45,5	454,5	99,8
1983 (Ist)	44,6	445,7	99,9
1984 (Ist)	42,8	427,0	120,0
1985 (Ist)	37,6	375,7	124,4
1986 (Ist)	32,4	324,1	123,7
1987 (Ist)	31,2	311,5	125,5
1988(Soll)	29,1	290,9	125,9
1989(Soll)	31,0	310,0	128,0
1990(Soll)	33,2	332,2 *	135,3

(einschl. Mittel aus der Strukturhilfe des Bundes)

Im Verlauf des 10-Jahreszeitraumes von 1980 bis Ende 1989 verringert sich das Jahresvolumen für Baumaßnahmen von 545 Mio DM auf nunmehr noch 310 Mio DM im Jahre 1990. In Anlehnung an das geringere Bauvolumen sinkt auch der Gesamtbetrag der Landesmittel für die Entwürfe und Planungen von Landesstraßen, der unverändert auf 10 v.H. des jährlichen Bauvolumens in den Haushaltsplan eingestellt wird.

Für den Unterhalt des Landesstraßennetzes ergibt sich trotz der Rationalisierungsmaßnahmen eine Steigerung von 106,1 Mio DM in 1980 auf 128,0 Mio DM in 1990. Die Steigerung ist begründet in dem Personalkostenanstieg sowie in der Erweiterung des Straßennetzes seit 1980.

Außerdem gewährt das Land den Landschaftsverbänden - ebenfalls in Fortsetzung einer langjährigen Praxis - auch seit 1980 Finanzierungshilfen für Kosten der Entwurfsbearbeitung, Planung und Bauaufsicht an Bundesfernstraßen. Bis 1990 sind dafür insgesamt 941,9 Mio DM geleistet worden.

Im Entwurf des Landeshaushalts 1990 sind für die Verbesserung und Erhaltung des Landesstraßennetzes vorgesehen:

	Mio. DM
Zuweisungen im Rahmen des Kraftfahrzeugsteuerverbundes	290,000
Maßnahmen nach dem Strukturhilfegesetz	42,225
Gesamt	332,225

Diese Investitionen entfallen auf folgende Ausgabegruppen:

	Mio. DM
- Erhaltungsinvestitionen an Landesstraßen	80,000
- Um- und Ausbau von Landesstraßen bis 5,0 Mio DM Gesamtkosten je Maßnahme	92,995
- Baumaßnahmen des Landesstraßenausbauplans	159,230
Gesamt	332,225

Im Entwurf des Landeshaushalts 1990 sind für sonstige Aufgaben vorgesehen:

	Mio. DM
- Entwurf-, Planung und Bauaufsicht (UA III)	129,000
- Unterhaltung und Instandsetzung	135,300
- Sicherheitsmaßnahmen im Straßenverkehr	5,945
- Verkehrszählungen an Kreisstraßen zur Straßensbestandsaufnahme 1990	1,335

In der mittelfristigen Finanzplanung bis 1993 sehen im wesentlichen Ansätze vor, die auch im Entwurf des Landeshaushalts 1990 ausgewiesen sind.

3.2 Straßenverkehrssicherheit

3.2.1 Unfallentwicklung

Aus der nachstehenden Tabelle 1 geht hervor, daß in den Jahren 1980 bis 1988 die Unfälle in NRW und im Bundesgebiet insgesamt - also einschließlich der Sachschäden als Unfallfolgen - gestiegen sind. Hingegen sind die Unfälle mit Personenschaden insgesamt tendenziell zurückgegangen, und zwar im dichtbe-

Tabelle 1

MMV10 / 2393

Straßenverkehrsunfälle in Nordrhein-Westfalen						
Jahr	insgesamt		darunter: Unfälle mit Personenschaden			
			insgesamt		darunter auf BAB	
	Anzahl	1980=100	Anzahl	1980=100	Anzahl	1980=100
1980	412.958	100	98.311	100	4.371	100
1981	413.998	100	93.810	95	4.066	93
1982	409.471	99	94.096	96	3.967	91
1983	446.326	108	97.886	100	4.105	94
1984	481.333	117	93.749	95	4.018	92
1985	492.124	119	81.405	83	3.583	82
1986	521.255	126	86.393	88	4.351	100
1987	541.715	131	81.764	83	4.446	102
1988	563.793	137	86.497	88	5.084	116
Jan.-Mai:						
1988 *)	235.925		34.925		.	.
1989 *)	229.526		33.913		.	.

Quelle: Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik

Straßenverkehrsunfälle im Bundesgebiet						
Jahr	insgesamt		darunter: Unfälle mit Personenschaden			
			insgesamt		darunter auf BAB	
	Anzahl	1980=100	Anzahl	1980=100	Anzahl	1980=100
1980	1.684.261	100	379.235	100	16.232	100
1981	1.678.611	100	362.617	96	15.104	93
1982	1.629.265	97	358.693	95	14.773	91
1983	1.692.776	101	374.107	99	15.785	97
1984	1.780.818	106	359.485	95	15.716	97
1985	1.840.295	109	327.745	86	14.510	89
1986	1.935.595	115	341.921	90	17.206	106
1987	1.977.501	117	325.519	86	17.979	111
1988	2.022.455	120	342.299	90	20.525	126

Quelle: Statistisches Bundesamt

*) Vorläufige Ergebnisse.

MMV 10 / 2393

103

Tabelle 2

Bei Straßenverkehrsunfällen verunglückte Personen

Jahr	Verunglückte in Nordrhein-Westfalen							
	insgesamt		davon:					
			Getötete		Schwerverletzte		Leichtverletzte	
	Anzahl	1980=100	Anzahl	1980=100	Anzahl	1980=100	Anzahl	1980=100
1980	128.813	100	2.885	100	39.398	100	86.530	100
1981	122.846	95	2.497	87	37.429	95	82.920	96
1982	122.653	95	2.521	87	37.817	96	82.315	95
1983	127.678	99	2.608	90	39.204	100	85.866	99
1984	120.551	94	2.182	76	35.470	90	82.899	96
1985	103.718	81	1.692	59	29.342	74	72.684	84
1986	110.416	86	1.807	63	30.521	77	78.088	90
1987	105.363	82	1.544	54	28.346	72	75.473	87
1988	112.270	87	1.727	60	29.547	75	80.996	94
Jan.-Mai:								
1988 *)	10.979		153		2.902		7.924	
1989 *)	10.165		127		2.653		7.385	

Quelle: Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik

Jahr	Verunglückte im Bundesgebiet							
	insgesamt		davon:					
			Getötete		Schwerverletzte		Leichtverletzte	
	Anzahl	1980=100	Anzahl	1980=100	Anzahl	1980=100	Anzahl	1980=100
1980	513.504	100	13.041	100	148.952	100	351.511	100
1981	487.618	95	11.674	90	139.402	94	336.542	96
1982	478.796	93	11.608	89	138.760	93	328.428	93
1983	500.942	98	11.732	90	145.090	97	344.120	98
1984	476.232	93	10.199	78	132.514	89	333.519	95
1985	430.495	84	8.400	64	115.533	78	306.562	87
1986	452.165	88	8.948	69	117.862	79	325.355	93
1987	432.589	84	7.967	61	108.629	73	315.993	90
1988	456.436	89	8.213	63	110.961	74	337.262	96

Quelle: Statistisches Bundesamt

*) Vorläufige Ergebnisse.

Tabelle 3

MMV10 / 2393

Loh

Bei Straßenverkehrsunfällen verunglückte Personen

in Nordrhein-Westfalen
hier: alle Altersgruppen

	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Im Straßenverkehr verunglückte Personen	128.813	122.846	122.653	127.678	120.551	103.718	110.416	105.363	112.270
darunter:									
Fußgänger	18.766	17.346	16.786	16.255	15.752	13.759	14.422	13.383	13.661
Fahrer und Mitfahrer von									
Mofas	8.267	7.314	7.071	6.523	5.793	4.810	3.889	3.296	3.105
Mopeds, Mokicks	6.647	4.790	3.026	2.342	1.888	1.412	1.277	1.067	1.034
Krafträdern und -rollern	11.402	13.208	16.797	17.759	17.027	13.397	12.164	9.232	8.455
Personenkraftwagen	65.666	62.016	59.569	64.153	59.808	51.386	58.035	59.237	65.358
Bussen	901	1.002	936	946	932	853	966	1.028	1.123
Fahrrädern	14.255	14.432	15.935	17.197	16.867	15.772	17.199	15.497	16.891
Getötete Personen	2.885	2.497	2.521	2.608	2.182	1.692	1.807	1.544	1.727
darunter:									
Fußgänger	851	704	724	650	615	470	554	450	475
Fahrer und Mitfahrer von									
Mofas	119	89	99	101	56	59	40	41	41
Mopeds, Mokicks	65	46	29	23	9	11	6	2	4
Krafträdern und -rollern	267	274	284	291	254	195	191	138	156
Personenkraftwagen	1.222	1.088	1.087	1.231	958	725	773	683	840
Bussen	7	1	7	5	8	0	2	3	8
Fahrrädern	301	256	239	260	233	195	204	196	165

Quelle: Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik NRW

im Bundesgebiet
hier: alle Altersgruppen

	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Im Straßenverkehr verunglückte Personen	513.504	487.618	478.796	500.942	476.232	430.495	452.165	432.589	456.436
darunter:									
Fußgänger	59.546	55.726	52.827	52.089	49.845	45.181	46.414	43.382	43.789
Fahrer und Mitfahrer von									
Mofas	28.500	24.924	22.944	21.736	19.730	16.751	13.643	11.475	10.739
Mopeds, Mokicks	23.248	17.920	12.197	9.371	7.161	5.827	5.001	4.365	4.390
Krafträdern und -rollern	46.619	52.371	64.952	70.509	66.925	57.621	51.240	39.889	36.601
Personenkraftwagen	286.089	265.047	251.575	269.191	256.070	230.146	257.689	261.121	283.375
Bussen	4.658	4.714	4.045	4.194	4.236	4.206	4.122	4.320	4.324
Fahrrädern	51.578	54.298	58.605	62.482	60.868	60.026	62.736	56.620	61.563
Getötete Personen	13.041	11.674	11.608	11.732	10.199	8.400	8.948	7.967	8.213
darunter:									
Fußgänger	3.095	2.620	2.594	2.489	2.266	1.790	2.049	1.686	1.732
Fahrer und Mitfahrer von									
Mofas	469	385	357	363	258	243	170	163	161
Mopeds, Mokicks	296	214	177	137	84	82	89	68	60
Krafträdern und -rollern	1.232	1.319	1.453	1.350	1.206	1.070	973	876	793
Personenkraftwagen	6.443	5.778	5.629	6.038	5.129	4.182	4.599	4.250	4.517
Bussen	43	24	22	26	34	44	15	12	23
Fahrrädern	1.142	1.069	1.085	1.068	979	768	819	730	734

Quelle: Statistisches Bundesamt, Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik NRW

Tabelle 4

Bei Straßenverkehrsunfällen verunglückte Personen
in Nordrhein-Westfalen
hier: Altersgruppe unter 6 Jahre

	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Mittlere Einwohneranzahl	967.266	974.269	977.626	973.406	966.799	964.961	972.917	975.094	
								(VZ)	
In Straßenverkehr verunglückte Personen	3.758	3.733	3.415	3.434	3.446	3.173	3.235	3.988	3.245
darunter:									
Fußgänger	2.261	2.214	1.961	1.875	1.796	1.657	1.696	1.548	1.437
Fahrer und Mitfahrer von									
Mofas	10	8	14	10	7	5	5	3	4
Mopeds, Mokicks	3	2	0	3	0	0	2	0	3
Krafträdern und -rollern	4	2	1	4	3	1	1	0	5
Personenkraftwagen	1.148	1.165	1.106	1.195	1.225	1.145	1.188	1.179	1.448
Bussen	30	17	16	18	24	19	20	41	35
Fahrrädern	283	303	306	316	371	328	306	303	302
Getötete Personen	83	78	63	67	44	44	43	30	30
darunter:									
Fußgänger	61	66	44	50	25	35	35	23	19
Fahrer und Mitfahrer von									
Mofas	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Mopeds, Mokicks	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Krafträdern und -rollern	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Personenkraftwagen	17	10	15	14	14	7	8	3	8
Bussen	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Fahrrädern	4	2	4	3	4	2	0	4	2

Quelle: Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik NRW

hier: Altersgruppe 6 bis unter 15 Jahre

	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Mittlere Einwohneranzahl	2.121.451	2.000.876	1.875.959	1.748.197	1.625.017	1.531.474	1.477.669	1.432.400	
								(VZ)	
In Straßenverkehr verunglückte Personen	14.668	13.381	12.726	12.620	11.432	9.764	10.285	9.280	9.814
darunter:									
Fußgänger	5.781	5.152	4.748	4.421	4.116	3.399	3.586	3.366	3.263
Fahrer und Mitfahrer von									
Mofas	132	89	91	47	41	35	24	16	23
Mopeds, Mokicks	152	82	29	15	20	14	7	13	8
Krafträdern und -rollern	96	135	153	162	133	87	62	54	48
Personenkraftwagen	2.445	2.223	2.032	2.167	1.969	1.667	1.828	1.663	1.901
Bussen	84	112	74	34	20	39	77	64	110
Fahrrädern	5.897	5.491	5.523	5.705	5.031	4.443	4.635	4.052	4.409
Getötete Personen	211	153	133	133	97	83	101	62	71
darunter:									
Fußgänger	91	70	62	53	34	31	50	31	34
Fahrer und Mitfahrer von									
Mofas	6	1	1	0	1	1	0	0	0
Mopeds, Mokicks	1	1	0	1	1	0	0	0	0
Krafträdern und -rollern	1	1	2	2	1	2	0	1	1
Personenkraftwagen	17	12	19	18	16	10	9	3	17
Bussen	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Fahrrädern	35	40	48	58	44	39	41	26	18

Quelle: Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik NRW

Tabelle 5

Bei Straßenverkehrsunfällen verunglückte Personen
in Nordrhein-Westfalen

hier: Altersgruppe 18 bis unter 25 Jahre

	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Mittlere Einwohnerzahl	1.870.604	1.923.925	1.965.923	1.990.403	2.006.278	2.018.373	2.032.294	1.999.791	
								(VZ)	
Im Straßenverkehr verunglückte Personen	35.105	34.270	34.924	36.818	34.799	29.201	31.277	30.311	31.647
darunter:									
Fußgänger	1.430	1.357	1.355	1.381	1.335	1.199	1.265	1.163	1.243
Fahrer und Mitfahrer von									
Mofas	1.469	1.327	1.412	1.324	1.208	974	706	621	514
Mopeds, Mokicks	1.037	902	876	778	608	414	397	317	283
Krafträdern und -rollern	6.866	7.564	8.087	8.127	7.409	6.251	5.750	4.439	3.784
Personenkraftwagen	22.425	20.942	20.818	22.534	21.426	17.561	20.153	20.954	22.819
Bussen	75	84	63	74	50	76	62	77	63
Fahrrädern	1.090	1.440	1.700	2.019	2.150	2.211	2.450	2.206	2.322
Getötete Personen	646	589	597	711	549	394	434	358	417
darunter:									
Fußgänger	37	30	42	43	34	22	18	30	21
Fahrer und Mitfahrer von									
Mofas	17	16	11	12	3	5	5	6	2
Mopeds, Mokicks	9	7	8	4	2	1	0	0	0
Krafträdern und -rollern	171	165	168	166	139	112	109	78	78
Personenkraftwagen	389	358	348	466	353	231	278	233	303
Bussen	0	0	0	1	0	0	0	0	0
Fahrrädern	13	10	11	13	10	15	16	10	5

hier: Altersgruppe 65 und mehr Jahre

	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Mittlere Einwohnerzahl	2.517.780	2.494.749	2.450.935	2.401.765	2.378.985	2.397.603	2.438.181	2.480.813	
								(VZ)	
Im Straßenverkehr verunglückte Personen	7.882	7.242	7.353	7.567	7.238	6.402	7.333	6.974	7.930
darunter:									
Fußgänger	3.236	2.936	3.067	3.008	2.893	2.456	2.759	2.432	2.704
Fahrer und Mitfahrer von									
Mofas	208	160	195	180	149	155	144	117	136
Mopeds, Mokicks	114	96	68	81	64	48	39	54	42
Krafträdern und -rollern	33	26	27	29	30	18	36	18	29
Personenkraftwagen	2.757	2.542	2.484	2.629	2.436	2.244	2.639	2.664	3.076
Bussen	222	258	255	266	344	230	292	329	360
Fahrrädern	1.213	1.119	1.168	1.286	1.225	1.166	1.320	1.257	1.500
Getötete Personen	650	525	573	541	533	359	454	391	399
darunter:									
Fußgänger	402	327	341	288	329	209	277	214	225
Fahrer und Mitfahrer von									
Mofas	14	11	17	17	9	6	6	7	9
Mopeds, Mokicks	11	5	2	5	1	3	1	0	1
Krafträdern und -rollern	2	3	4	2	1	3	0	1	0
Personenkraftwagen	119	87	123	128	101	78	92	97	86
Bussen	4	1	2	3	7	0	0	2	6
Fahrrädern	98	86	81	92	81	59	76	66	70

MMV 10 / 2393 ¹⁰⁷

siedelten NRW noch etwas mehr als im Bundesgebiet. Hiergegen ist besonders auffallend, daß die Unfälle mit Personenschaden auf Bundesautobahnen zugenommen haben.

Aus der Tabelle 2 ist zu erkennen, wie sich außer im Jahr 1988 die Zahl der Getöteten und der Schwerverletzten über den Zeitablauf merklich verringert hat. Auch hier steht NRW günstiger da als das Bundesgebiet.

Aus Tabelle 3 wird deutlich, daß nach der Art der Fahrer oder Mitfahrer von Personenkraftwagen am häufigsten verunglücken, gefolgt von Fahrradfahrern und Fußgängern. Erfreulich ist der Rückgang der Anzahl getöteter Personen bei allen Arten der Verkehrsteilnahme.

Die Unfallstatistiken in den Tabellen 4 und 5 belegen die Unfallentwicklung im einzelnen.

3.2.2 Verkehrssicherheitsprogramm NRW

Grundlage für die Maßnahmen der Verkehrssicherheit ist das jeweilige Verkehrssicherheitsprogramm der Landesregierung NRW. Auf dem geltenden dritten Verkehrssicherheitsprogramm basieren die Planungen für das Haushaltsjahr 1990.

Im ersten Verkehrssicherheitsbericht 1987 wurde Rechenschaft über die Umsetzungen der Programmpunkte gegeben. Ein zweiter Verkehrssicherheitsbericht ist für Ende 1989 vorgesehen.

Bis zum Verkehrssicherheitsprogramm von 1984 stand die zentralisierte Verkehrssicherheitsarbeit im Vordergrund. Mit Beschluß vom 15.12.1983 forderte der Landtag, die Eigeninitiative stärker zu fördern und die Verkehrssicherheitsarbeit zu kommunalisieren. Im wesentlichen wurde und wird dies vollzogen durch:

MMV 10 / 2393

- den Slogan "NRW-Initiative: Sicherer Lebensraum Verkehr", der seit 1983 alle aufklärenden und demonstrierenden Aktionen des Landes, der Städte, Kreise und Gemeinden kennzeichnet und die Bürger zur Eigeninitiative aufruft;
- die durch Kinofilme, Fernsehbeiträge, Plakate, Handzettel und Aufkleber unterstützte Kampagne "Parke nicht auf meinen Wegen" gegen das unerlaubte Parken auf Geh- und Radwegen; diese seit 1986 herausgegebenen Informationsmittel werden von Kommunen, von Bürger-Vereinigungen und von einzelnen Verkehrsteilnehmern fortgesetzt angefordert und in Umlauf gebracht;
- vom Land bezuschusste und mit Erlassen, praktischen Kurzinformationen und Einweisungsseminaren geförderte örtliche Verkehrssicherheitstage;
- die 1988 erstmals herausgegebene Zeitung "Mensch und Straße", mit der Anwohner verkehrsberuhigter Bereiche sowie Tempo 30-Zonen informiert und motiviert werden, selbst aktiv teilzunehmen.

1990 sind für Maßnahmen zur Sicherheit im Straßenverkehr über 5,9 Mio DM Haushaltsmittel vorgesehen.

3.2.3 Aufklärungsmaßnahmen

Verkehrsaufklärung und -erziehung wird am besten durch eine Mischung aus Cityplakaten, Rumpfflächen öffentlicher Verkehrsmittel, Kino- und Fernsehfilmen sowie Aktionstagen für Fahrrad- und Motorradfahrer erreicht. Dabei ist die Erkenntnis bestimmend, daß bloße Appelle von Bürgern unbeachtet bleiben. Sie nehmen günstigenfalls Sachinformationen entgegen, die ihnen gleichzeitig im Umfeld mit Schockelementen vorgehalten werden. Daneben wird einzelnen Verkehrsteilnehmern das Verkehrswissen für eine sichere Teilnahme am Lebensraum Verkehr durch örtliche Verkehrssicherheitstage nahegebracht.

Neuerdings tritt als Aufgabe der Verkehrsaufklärung hinzu, Bürgern Tempo-30-Zonen und verkehrsberuhigte Bereiche bekanntzumachen. Mit der im Jahre 1988 erstmals für sechs Städte (Köln, Wuppertal, Krefeld, Bochum, Lünen, Troisdorf) als Modellnummer herausgegebenen Zeitung "Mensch und Straße" wurde ein Medium geschaffen, das die Anwohner geplanter, im Bau befindlicher oder fertiggestellter verkehrsberuhigter Maßnahmen über alle Einzelheiten in ihrem Wohngebiet aufklärt.

Im Jahre 1989 konnten zehn weitere Nummern der Zeitung in Zusammenarbeit mit Städten aufgelegt werden. Für 1990 und die folgenden Jahre ist eine Fortsetzung geplant.

3.2.4 Örtliche Verkehrssicherheitsaktionen

Örtliche Verkehrssicherheitstage sind ein hilfreicher Beitrag dazu, das Verkehrssicherheitsbewußtsein der Bürger zu wecken und zu verbessern.

Wenn auch die Anzahl örtlicher Verkehrssicherheitstage im Jahr 1989 mit insgesamt 64 eine beachtliche Eigenaktivität der Kommunen für dezentralisierte Verkehrssicherheitsarbeit erkennen läßt, sind dies, gemessen an der Gesamtzahl der Gemeinden in NRW, noch zu wenige.

Einen Überblick über die Zahl der Verkehrssicherheitstage vermittelt die folgende Tabelle:

	1984	1985	1986	1987	1988	1989
RP Arnsberg	6	15	10	11	9	20
RP Detmold	2	5	2	4	7	5
RP Düsseldorf	5	10	5	11	12	19
RP Köln	9	8	10	10	8	11
RP Münster	3	5	5	9	6	9

=====
 Polizeibeamte haben die Besucher der Verkehrssicherheitstage allein in den Jahren 1984 bis 1986 überschlägig mit 2,5 Millionen geschätzt.

3.2.5 Radverkehr

MMV 10 / 2393

Zur Steigerung des Radverkehrs und zur Verbesserung der Radverkehrssicherheit müssen sowohl das partnerschaftliche Verhalten der Verkehrsteilnehmer untereinander gefördert als auch die objektiven Bedingungen für die Radfahrer verbessert werden.

Anfang 1989 bestanden 7984 km Radwege an Bundes-, Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen in NRW. Allein 1988 kamen 306 km Radwege hinzu. Dabei sind Bundes- und Landesmittel in Höhe von 79,9 Mio DM investiert worden. Hinzu kommen nicht unerhebliche kommunale Mittel.

Mit den im Kreis Neuss und in der Stadt Bochum durchgeführten Pilotprojekten des MSWV, deren Ergebnis zusammenfassend veröffentlicht wurde, wird gezeigt, wie ein sicheres und geschlossenes Radwegenetz für den Alltags- und Freizeitverkehr entwickelt und die Orientierungsmöglichkeiten für Radfahrer durch einen Beschilderungsplan verbessert werden können. Die Ergebnisse sind geeignet, bei Planungen Hilfestellung und Anregung zu geben.

Die Landesregierung hat insbesondere im Interesse der Radverkehrssicherheit Initiativen ergriffen, die die Einführung einer Vorschrift für das indirekte Linksabbiegen von Radfahrern an Kreuzungen und Einmündungen und die Aufhebung der generellen Benutzungspflicht von Radwegen für Mofa-Fahrer bewirken sollten. Entsprechende Regelungen sind 1988 in die StVO aufgenommen worden.

3.2.6 Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Autobahnen

Die Landesregierung bleibt bei ihrer Haltung, daß Geschwindigkeitsbeschränkungen vor allem zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sinnvoll und notwendig sind. Sie hält die Entscheidung der Bundesregierung gegen ein generelles Tempolimit auf Autobahnen für falsch. Aufgrund eines Antrages des Landes hat die Verkehrsministerkonferenz am 8./9.6.1989 mehrheitlich beschlossen, aus Verkehrssicherheitsgründen eine generelle Geschwindigkeitsbeschränkung auf Autobahnen von 130 km/h einzuführen. Damit ist erstmals bei der Ver-

kehrsministerkonferenz eine Mehrheit für eine generelle Geschwindigkeitsbeschränkung auf Autobahnen erreicht worden.

Eine Geschwindigkeitsbegrenzung wird um so eher befolgt, je mehr ihre Notwendigkeit von den Kraftfahrern eingesehen wird. Dementsprechend haben sich die gefahrenen Geschwindigkeiten und die Unfallzahlen 1972/1973 im Zusammenhang mit der Energiekrise und Ende 1984 bis Mitte 1985 im Zusammenhang mit der Diskussion um das Waldsterben und den Abgas-Großversuch verringert. Die Durchschnittsgeschwindigkeiten steigen derzeit kontinuierlich an, und die Tendenz auf Autobahnen dicht aufzufahren, nimmt zu.

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

Die Notwendigkeit der Ausdehnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen auf weitere Autobahnteilstrecken in NRW aus Gründen der Verbesserung der Verkehrssicherheit wird regelmäßig geprüft. So ist 1989 z. B. auf der A 45 (Dortmund-Gießen) auf ca. 60 km Richtungsfahrbahn die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 100 bzw. 120 km/h beschränkt worden, insbesondere weil die Unfallrate hier deutlich höher lag als im Landesdurchschnitt.

Durch die Installierung von Verkehrsbeeinflussungsanlagen, die in den kommenden Jahren verstärkt vorgesehen ist, soll darüber hinaus eine bessere Anpassung der Geschwindigkeiten an die Witterungsverhältnisse, an örtliche Störstellen und an die Verkehrslage erreicht werden. Als erste Autobahnstrecke wird z. Zt. die A 4 zwischen Aachen und Köln mit einer umfassenden Verkehrsbeeinflussungsanlage ausgerüstet, deren 1. Stufe 1988 in Betrieb genommen wurde. Weitere Verkehrsbeeinflussungsanlagen sind in den nächsten Jahren auf der A 3 (Leverkusen-Heumar), der A 45 (Olpe-Westhofen), der A 57 (Moers-Köln), der A 61 (Meckenheim-Bedburg) und der A 430 (Kaiserberg-Dortmund) geplant.

3.2.7 Gefahrguttransporte

MMV 10 / 2393

Ausgelöst durch den Unfall in Herborn wurden die Regierungspräsidenten angewiesen, die Notwendigkeit von Straßensperrungen für Transporte gefährlicher Güter zu prüfen.

Die Sperrung kann durch Zeichen 261 StVO (Verbot für kennzeichnungspflichtige Kraftfahrzeuge mit gefährlichen Gütern) oder durch Zeichen 269 StVO (Verbot für Fahrzeuge mit wassergefährlicher Ladung) erfolgen.

Kriterien für die Anordnung verkehrsregelnder Maßnahmen sind insbesondere:

- längere Gefällstrecken mit Gefälle von mehr als 4 %,
- enge und/oder kurvenreiche Ortsdurchfahrten,
- sensible Umwelträume
und
- Wasserschutzgebiete.

Mit Stand vom 01.05.1989 sind 147 Straßenabschnitte durch Zeichen 261 oder Zeichen 269 gesperrt worden. In dieser Zahl sind Bundes-, Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen enthalten.

Eine Reihe von Städten sieht allerdings keine Möglichkeiten, Sperrungen durchzuführen, weil keine geeigneten Umleitungsstrecken vorhanden sind und/oder weil die Anordnungen nur zu Problemverlagerungen führen würden. In diesen Fällen werden andere verkehrsregelnde Maßnahmen für die Transporte von gefährlichen Gütern geprüft.

Da einer Zwangsverlagerung der Transporte gefährlicher Güter von der Straße auf andere Verkehrsträger, wie sich am Beispiel der leicht entzündbaren Flüssigkeiten gezeigt hat, praktisch enge Grenzen gesetzt sind, soll auf die am Gefahrguttransport Beteiligten verstärkt eingewirkt werden, die Bahn für Gefahrguttransporte mehr als bisher zu nutzen. Eine solche freiwillige Lösung scheitert, wie erste Gespräche des Ministeriums für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr mit der chemischen Industrie und der Bahn gezeigt haben, nicht immer am Widerstand der Verlagerer, sondern auch an den beschränkten Mög-

MMV 10 / 2393

115

lichkeiten der Deutschen Bundesbahn. Hier müssen Wege gefunden werden, etwa durch gezielte Investitionen in den Wagenpark oder in Umschlagsanlagen, um die Voraussetzungen für mehr Bahntransporte zu schaffen. Die Landesregierung begrüßt, daß im April 1989 zwischen der chemischen Wirtschaft und der Deutschen Bundesbahn eine Rahmen-Kooperationsvereinbarung geschlossen worden ist, die darauf abzielt, die Beförderung von Chemikalien unter besonderer Berücksichtigung der Gefahrgüter über die Schiene abzuwickeln, soweit dies sicherheitstechnisch vorteilhaft und wirtschaftlich vertretbar ist. Zur Umsetzung dieses Ziels haben sich die Vertragspartner verpflichtet, alle Möglichkeiten einer Kooperation auszuschöpfen und dabei die gesamte Angebotspalette der Deutschen Bundesbahn einzubeziehen.

Die Einführung von Gefahrgutbeauftragten in den Unternehmen steht unmittelbar bevor. Ein vom Bundesminister für Verkehr unter Beteiligung der Bundesländer erstellter Entwurf einer Verordnung über die Bestellung von Gefahrgutbeauftragten und die Schulung der beauftragten Personen in den Unternehmen sieht vor, daß Unternehmer, die in einem Kalenderjahr mindestens 50 t netto gefährliche Güter oder - unabhängig von der Gütermenge - radioaktive Stoffe oder regelmäßig besonders gefährliche Güter absenden, befördern oder zur Beförderung verpacken oder übergeben, einen Gefahrgutbeauftragten bestellen müssen. Wichtigste Aufgabe dieses Gefahrgutbeauftragten ist, die Einhaltung der Gefahrguttransportvorschriften im Unternehmen zu überwachen.

Weitere Maßnahmen, wie die Verbesserung der technischen Ausrüstung der Fahrzeuge, die Verbesserung der Ausbildung der Fahrzeugführer und die Einführung eines Datenerfassungs- und Informationssystems werden zur Zeit vorbereitet.

MMV 10 / 2393

4. Entwicklung des Wohnungswesens

4.1 Entwicklung des Wohnungsmarktes und des Wohnungsbedarfs

Die wohnungspolitische Diskussion der 80iger Jahre ist von schnell wechselnden Schlagworten bestimmt gewesen, deren Aussagewert zweifelhaft war. So wurde 1982 die "Neue Wohnungsnot" festgestellt, 1985 bereits drohte "die Leerstandskatastrophe", und 1988/89 werden vor allem in den Ballungsgebieten der Bundesrepublik deutliche Verknappungen beim Angebot von preiswertem Mietwohnraum festgestellt. Es darf deshalb nicht überraschen, wenn die politische Öffentlichkeit zunehmend mit einer gewissen Fassungslosigkeit auf die sich in kurzer Zeit abwechselnden und scheinbar widersprüchlichen Meldungen über die Lage am Wohnungsmarkt reagiert.

Es bleibt deshalb notwendig, den Versuch einer Verständigung über die Besonderheiten des Wohnungsmarktes zu unternehmen, bevor in die politische Auseinandersetzung über den richtigen Weg zur Lösung der Wohnungsversorgungsprobleme eingetreten wird. Das "Gut" Wohnung bestimmen als Besonderheiten:

- seine fehlende Substituierbarkeit - es gehört zu den Grundbedürfnissen des Menschen;
- seine Standortgebundenheit - Wohnungen können in der Regel nicht transportiert werden;
- seine Dauerhaftigkeit - es wird eine Nutzungsdauer bis zu 100 Jahren unterstellt;
- seine lange Produktionsdauer - sie bedeutet Unsicherheit für den Investor;
- seine hohen Produktionskosten - sie machen für viele die Nachfrage unmöglich;

- seine Heterogenität - keine Wohnung ist wie die andere;
- seine Siedlungs- und Raumgebundenheit - die Wohnumwelt beeinflusst den Wert Wohnung;
- seine Grundstücksabhängigkeit - Grund und Boden sind in der dicht besiedelten Bundesrepublik nur begrenzt verfügbar.

Diese Besonderheiten des Gutes "Wohnung" machen deutlich, warum der Wohnungsmarkt nicht wie alle anderen Gütermärkte behandelt werden kann. Dabei ist zunächst eine Marktsegmentierung entsprechend der unterschiedlichen einkommensabhängigen Kaufkraft bzw. Mietzahlungsfähigkeit der Nachfrage erforderlich. Das führt zu einer Unterscheidung zwischen dem Bereich des Marktes freifinanzierter Wohnungen, in dem Einkommensstärkere ein ausreichendes Angebot vorfinden, und dem Bereich des Marktes preisgebundenen Wohnraums, auf den die Einkommensschwächeren für ihre Wohnungsversorgung angewiesen sind. Während der Markt für die Besserverdienenden seine Regelungsfähigkeit weitgehend unbeeinflusst von staatlichen Eingriffen unter Beweis stellen kann und soll, würde ein Verzicht auf die wohnungspolitische Verantwortung des Staates für die Wohnungsversorgung Einkommensschwächerer zu schweren sozialen Verwerfungen führen.

Die Ziele sozialer Wohnungspolitik des Landes bleiben deshalb unverändert bestehen.

- Schaffung und Sicherung eines quantitativ ausreichenden Angebots an Wohnungen,
- Sicherung sozial tragbarer Mieten,
- Schaffung und Sicherung qualitativ ausreichender Wohnverhältnisse,
- Mitgestaltung der Stadt- und Siedlungsentwicklung und

MMV 10 / 2393

- Sicherung von Arbeitsplätzen.

Zum Erreichen dieser Ziele tragen der Marktmechanismus, sowie die steuerliche und direkte Förderung durch die öffentlichen Haushalte bei.

Ziele und Instrumente der Wohnungspolitik sind wieder von Interesse, da seit Ende 1987 eine zunehmende Verknappung preiswerten Wohnraums, vor allem in den Städten zu beobachten ist. Die Zahl der Haushalte wächst wieder, gleichzeitig laufen die Sozialbindungen der in der Vergangenheit geförderten Mietwohnungen aus, so daß Mitte der 90er Jahre in Nordrhein-Westfalen statt bisher 1,5 Mio voraussichtlich nur noch 700.000 preisgebundene Sozialmietwohnungen verfügbar sein werden.

Seit 1980 hat sich das MLS/MSWV darum bemüht, seine Entscheidungen aus empirisch ermittelten und für jedermann nachvollziehbaren Daten und Fakten abzuleiten. Diesem Bemühen um größtmögliche Transparenz politischer Entscheidungen entsprach der wohnungswirtschaftliche Bericht NRW 1982, mit dem erstmals eine umfassende Bestandsaufnahme des verfügbaren Datenmaterials der Wohnungswirtschaft erfolgt ist. Es war der Versuch, die vorhandenen Informationen als Grundlage für wohnungspolitische Entscheidungen des Staates ebenso wie für private Entscheidungen am Wohnungsmarkt zusammenzufassen.

Der wohnungswirtschaftliche Bericht Nordrhein-Westfalen 1982 hatte bereits darauf hingewiesen, daß eine erneute Volks- und Wohnungszählung für viele wohnungspolitische Entscheidungen unerlässlich ist. Ursprünglich sollte ein neuer wohnungswirtschaftlicher Bericht vorgelegt werden, der die Ergebnisse der Volkszählung 1987 bereits beinhaltet und interpretiert. Wegen der angespannten Lage auf dem Wohnungsmarkt erschien es aber nicht mehr vertretbar, die Überarbeitung des wohnungswirtschaftlichen Berichtes noch weiter hinauszuzögern. Da eine klare, empirisch gesicherte Faktenlage für eine konstruktive politische Auseinandersetzung unverzichtbar ist und da die inzwischen bekannt-

gewordenen Globalzahlen der Volkszählung 1987 für NRW keine dramatischen Abweichungen von der Fortschreibung erwarten lassen, wurde der wohnungswirtschaftliche Bericht Nordrhein-Westfalen 1988 Anfang des Jahres 1989 veröffentlicht.

Aufgrund der seit spätestens 1987 erkennbaren deutlichen Verknappung von Wohnraum sowie der steigenden Nachfrage nach preisgebundenen Wohnungen wurde von der Landesregierung eine Sachverständigenkommission eingesetzt. Sie hatte die Aufgabe, Vorschläge zur Fortführung der Wohnungsbauförderung zu erarbeiten. Dabei sollten insbesondere die wohnungswirtschaftlichen Rahmenbedingungen sowie die Haushaltssituation der öffentlichen Hand berücksichtigt werden.

Die Sachverständigenkommission setzte sich zusammen aus Vertretern von Bau- und Wohnungswirtschaft, Banken, Wohnungsunternehmen, Eigentümer- und Mieterverbänden und Vertretern der Verwaltung. Näheres zu den Vorschlägen dieses Beratungsgremiums findet sich unter Gliederungspunkt 4.6.

Der ausführliche Bericht der Sachverständigenkommission ist in der Schriftenreihe des MSWV (Heft Nr. 24) Anfang des Jahres 1989 erschienen.

4.2 Finanzielle Aspekte der Wohnungsbauförderung

Die seit 1984 eintretende, vorübergehende Entspannung des Wohnungsmarktes, insbesondere örtliche Vermietungsschwierigkeiten und Leerstände, führten dazu, daß zur Konsolidierung der Haushalte von Bund und Land auch der Bereich der Wohnungsbauförderung herangezogen wurde. Erst seitdem der Wohnungsbedarf einkommenschwächerer Bevölkerungskreise wieder stieg und diese Nachfrage durch den seit 1987 erheblich angestiegenen Zuzug von Aus- und Übersiedlern wieder verstärkt wurde, ist eine Trendwende eingetreten.

MMV 10 / 2393

4.2.1 Bundesmittel

Der Bund hat sich seit 1986 aus der Förderung des Mietwohnungsbaus zurückgezogen und seine Mittel auf die Förderung von Eigentumsmaßnahmen beschränkt. Er hat sie von 1070 Mio DM im Jahr 1985 auf 450 Mio DM im Jahr 1988 gekürzt. Für die folgenden Jahre bis 1991 sah die Mittelfristige Finanzplanung des Bundes eine weitere drastische Kürzung auf den gesetzlich festgelegten Mindestbetrag von 150 Mio DM und damit den nahezu gänzlichen Rückzug aus der Wohnungsbauförderung vor. In der mittelfristigen Finanzplanung des Bundes war folgende Entwicklung geplant:

Jahr	1. Förderungsweg (Baudarlehen) (Mio DM)	2. Förderungsweg (Aufwendungsdarlehen) (Mio DM)	Gesamtbetrag im 1. und 2. Förderungsweg (Mio DM)
1980	.	.	1539
1981	.	.	1539
1982	.	.	1470
1983	.	.	2290
1984	.	.	2090
1985	570	500	1070
1986	447	500	974
1987	300	400	700
1988	150	300	450
1989	150	200	350
1990	150	100	250
1991	150	0	150

Aufgrund des sprunghaft angestiegenen Zuzugs von Aussiedlern und Zuwanderern und auf Druck der Länder, hat der Bund diese Finanzplanung ab 1989 revidiert. Im Jahr 1989 stellte er den Ländern folgende Finanzhilfen bereit:

- 150 Mio DM öffentliche Baudarlehen
- 150 Mio DM Aufwendungsdarlehen (2. Förderungsweg)
- 750 Mio DM als Zuschuß für den Aussiedlerwohnungsbau

1050 Mio DM Gesamtbetrag Bundesfinanzhilfen

Damit wurden auch wieder Bundesmittel für den Bau von Mietwohnungen bereitgestellt.

Von den Bundesmitteln erhält das Land Nordrhein-Westfalen 1989

- 39,5 Mio DM Baudarlehen,
- 43,8 Mio DM Aufwendungsdarlehen,
- 283,7 Mio DM Zuschüsse

367,0 Mio DM Bundesmittel

Für das Jahr 1990 sind nach dem gegenwärtigen Stand der Verhandlungen zwischen Bund und Ländern folgende Bundesfinanzhilfen vorgesehen:

- 150 Mio DM öffentliche Baudarlehen (1. Förderungsweg)
- 450 Mio DM Aufwendungsdarlehen (2. Förderungsweg)
- 1000 Mio DM Zuschuß für den Mietwohnungsbau

1600 Mio DM Gesamtbetrag Bundesfinanzhilfen.

Sämtliche Bundesländer stimmen darin überein, daß die vom Bund bereitgestellten Bundesfinanzhilfen für den öffentlich geförderten Wohnungsbau nicht ausreichen. Die Bauministerkonferenz der Länder hatte im

MMV 10 / 2393

Juli in Kiel beschlossen, daß mindestens 2 Mrd. DM zur Verfügung gestellt werden müssen. Die SPD-regierten-Länder halten auch diesen Betrag nach wie vor für zu gering. Sie fordern eine Aufstockung auf mindestens 2,5 Mrd. DM, wobei die seit Juli eingetretene aktuelle Entwicklung gegebenenfalls durch eine weitere Aufstockung zu berücksichtigen ist.

4.2.2 Landeshaushalt

Bis zum Jahre 1985 wurden der Wohnungsbauförderungsanstalt aus dem Haushalt des Landes Zuschüsse für die Wohnungsbauförderung gewährt. Ab 1986 stehen hierfür - neben den Bundesmitteln und dem Aufkommen aus der Fehlbelegungsabgabe - nur noch die Mittel des Landeswohnungsbauvermögens zur Verfügung. Allerdings erbrachte der Landeshaushalt weiterhin Zuschüsse an die Wohnungsbauförderungsanstalt in einer Größenordnung von knapp 1 Mrd. DM jährlich für Schuldendiensthilfen, Modernisierungsförderung und Nachsubventionierungsmaßnahmen (Härteausgleich, Streckungsförderung usw.). Ab 1988 wurden auch diese Zuwendungen eingestellt, so daß die entsprechenden Leistungen künftig ebenfalls aus dem Landeswohnungsbauvermögen aufgebracht werden müssen. Diese Befrachtung des Landeswohnungsbauvermögens nötigte zur Kürzung der Wohnungsbauprogramme, die in den einzelnen Förderbereichen dargestellt ist (zur Eigentumsförderung vgl. z.B. Nr. 4.3.3).

Unter dem Eindruck dringend benötigter Wohnungen für die Unterbringung einkommensschwächerer Bevölkerungskreise sind im Haushaltsplan 1989 Kassemittel und Verpflichtungsermächtigungen von zusammen 140 Mio DM vorgesehen. Zur Finanzierung des Wohnungsbauprogramms 1989 dient außerdem auch noch ein Restbetrag von 30 Mio DM aus der Umschichtung des Haushalts 1988. Im Haushaltsplan 1990 sind insgesamt 236 Mio DM für die Wohnungsbauförderung vorgesehen, die sich wie folgt aufschlüsseln:

35 Mio DM	zur Abdeckung von Verpflichtungsermächtigungen für das WoBauP 1989,
91 Mio DM	Schuldendiensthilfen an die Wohnungsbauförderungsanstalt zur Aufbringung des Zinsdienstes für die Kreditaufnahme,
200 Mio DM	für das Wohnungsbauprogramm 1990

326 Mio DM insgesamt.

4.2.3 Landeswohnungsbauvermögen

Im Landeswohnungsbauvermögen stehen jährlich aus Zins- und Tilgungsleistungen und sonstigen Einnahmen der Wohnungsbauförderungsanstalt rd. 1,2 Mrd. DM jährlich zur Verfügung. Dieser Betrag reicht jedoch - zusammen mit Zuweisungen des Bundes und des Landes und dem Aufkommen aus der Fehlbelegungsabgabe - nicht aus, um die angesichts der aktuellen Wohnungssituation erforderlichen Wohnungen zu fördern, da der größte Teil dieses Betrages benötigt wird, um Auszahlungsverpflichtungen aus früheren Bewilligungen zu befriedigen. Deshalb sind erhebliche Kreditaufnahmen notwendig, die im Zeitraum 1990 bis 1993 auf rund 2,5 Mrd. DM geschätzt werden.

Die skizzierte Finanzentwicklung kann zu einer rapiden Verminderung des Landeswohnungsbauvermögens führen. Diese beruht einmal auf der Gewährung von Zuschüssen, die im Rahmen der Wohnungsbauförderung früher bewilligt worden sind oder als Härteausgleich auch künftig bewilligt werden, sowie auf dem Zinsendienst für die jeweils erforderliche Kreditaufnahme. Diese Vermögensminderung wird zum Teil durch die Zuschüsse aus Bundesmitteln und die Leistungen des Landeshaushalts ausgeglichen. In Übereinstimmung mit dem Beschluß des Landtags wird die Landesregierung gewährleisten, daß das Landeswohnungsbauvermögen ausschließlich für die Förderung des Wohnungswesens verwendet und hierfür in seinem gesamten Umfang uneingeschränkt erhalten bleibt. Gleichzeitig mit der Einbringung des Entwurfs des Haushalts 1990 wird sie einen Entwurf eines

MMV 10 / 2393

Wohnungsbauförderungsprogramme 1960 bis 1988 und Programme 1989 und 1990
Stand: 11.9.89

Wohnungsart	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1989	1990
	Mio DM	Mio DM	Mio DM	Mio DM	Mio DM	Mio DM	Mio DM	Mio DM	Mio DM	Mio DM	Mio DM
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Teil I: Landeswohnungsbauprogramme einschließlich Bundesmitteln und dem Aufkommen aus der Fehlbelegungsabgabe											
1 Mietwohnungen	204,243	560,440	488,997	756,999	187,111	294,760	60,484	67,741	65,169	250,000	1.061,101
1.11 Allgemeiner Neubau					11,661	57,915	65,862	40,129	46,741		117,000
1.12 Allgemeiner Neubau aus Fehlbelegungsabgabe	542,566	607,279	465,114	151,768						916,000	100,000
1.13 Aussteller										9,000	18,550
1.14 Aussteller aus Fehlbelegungsabgabe	18,151	27,616	25,223	26,929	23,290	24,138	19,300	17,124	18,528		
1.21 Mietwohnungsneubau für kinderreiche Familien										38,000	105,000
1.22 Mietwohnungsneubau für Aussteller	74,829	101,037	136,863	163,199	158,478	126,332	75,126	74,994	74,865	75,000	51,950
1.23 Mietwohnungsneubau aus Fehlbelegungsabgabe (allg.)											
1.31 Aussteller aus Fehlbelegungsabgabe											
1.32 Aussteller aus Fehlbelegungsabgabe											
1.33 Aussteller aus Fehlbelegungsabgabe											
1.34 Aussteller aus Fehlbelegungsabgabe											
1.41 Aussteller	167,921	392,315	412,316	343,322	1,140	201,846	25,260	46,800	51,743		
1.42 Aussteller aus Fehlbelegungsabgabe											
1.43 Aussteller aus Fehlbelegungsabgabe											
1.5 Zruchensumme Mietwohnungen	1.207,71	1.688,687	1.528,513	1.442,216	771,159	729,408	274,061	280,276	385,617	1.388,000	1.353,600
2 Eigentumswohnungen	147,224	152,846	143,625	183,359	216,221	232,058	316,520	203,319	304,055	130,000	251,144
2.1 Modelle A 1 und A 2	173,818	175,697	262,903	275,057	173,347	335,872	399,122	132,066	362,133	450,000	375,140
2.2 Modelle B 1 bis B 3	67,962	57,321	66,490	91,016	96,212	99,312	40,039	9,160	0,288	20,000	20,000
2.3 Modelle B 4 (bis 1985 Modell C)	14,519	11,661	21,339	11,977	12,931	15,246	15,328	17,274	12,863		
2.4 Zruchensumme Eigentumswohnungen	403,323	397,525	494,357	563,409	498,731	642,646	771,009	561,819	679,339	800,000	646,284
3 Sonstige Maßnahmen	109,190	167,633	220,068	241,187	104,949	108,081	106,309	148,201	75,000	75,000	75,000
3.1 Wohnplätze	19,539	39,234	44,197	36,792	24,064	18,612	9,672	9,174	8,086	31,000	28,000
3.2 Zusätzliche Derivate für kinderreiche Familien Gruppenwohnungen, Behinderte, Garagen											
3.3 Förderung des Ankaufs preiswertester Mietwohnungen					2,037	11,764	0,000	2,158	1,446	18,000	13,000
3.4 Förderung des sozialen Wohnungsbaus ab 1984 (Wohnungssicherungsbeihilfe, Ankauf von Bushöfen)						14,912	17,891	8,845	6,855	10,000	10,040
3.5 Wohnungsförderung (nur 1987 und 1988)								11,213	4,349		
3.5 Zruchensumme Sonstige Maßnahmen	128,729	206,867	264,265	277,939	131,05	138,457	115,981	170,946	97,736	146,000	146,040
4 Summe Teil I	1.739,962	2.293,079	2.287,135	2.283,564	1.400,940	1.550,551	1.161,051	1.013,041	1.162,692	2.334,000	2.145,924
Teil II: Förderungsmaßnahmen außerhalb des Landeswohnungsbauprogramms											
5.1 Steuerbegünstigter Wohnungsbau des Bundes	287,684	188,419	175,101	442,729	272,817	173,984	0,000	0,619			
5.2 Nationalprogramm des Bundes bis 1985	15,755	17,175	8,380	14,340	47,344	30,586				9,000	9,000
5.3 Wohnungsnotprogramme (ab 1988 nur noch Bundesmittel)	16,107	27,593	14,762	12,283	4,132	3,471	4,159	3,257	0,232		
5.4 Wohnungsförderung	18,078	20,000	18,665	12,859	11,352	10,104	10,874				
5.5 Beihilfen/Beihilfen aus Bundesmitteln	79,047	92,948	99,801	70,017	71,128	91,261	120,149	139,435	147,314	157,000	157,000
5.6 Mietschuldensicherungsbeihilfen/Mietschuldensicherung	29,828	14,615	8,548	9,730	8,948	8,708	3,985	3,444	0,899		
5.5 Summe Teil II	446,499	360,750	325,257	561,958	415,721	318,134	139,367	146,755	148,445	166,000	166,000
6 Wohnungsbauförderung zusammen	2.186,461	2.653,829	2.612,392	2.845,522	1.816,661	1.868,685	1.300,418	1.159,796	1.311,137	2.500,000	2.311,924

Gesetzes zur Änderung des Wohnungsbauförderungsgesetzes einbringen, der diese Zielsetzung verwirklichen soll und zum Inhalt haben wird, daß das Landeswohnungsbauvermögen

- zur Gewährung von Zuschüssen und
- zur Zahlung von Zinsen, soweit sie die Zinseinnahmen der Wohnungsbauförderungsanstalt übersteigen,

nur verwendet werden darf, soweit der Wohnungsbauförderungsanstalt Hausmittel in entsprechender Höhe vom Land zugewiesen werden.

4.3 Wohnungsbauförderung

Zunächst wird ein zusammenfassender Überblick über die Wohnungsbauförderung seit 1980 gegeben. Hierbei wird das Gesamtergebnis nach der Art der Wohnungen sowie nach dem ersten und zweiten Förderungsweg gegliedert (Nr. 4.3.1.1 bis 4.3.1.3). Sodann werden die Bereiche der Mietwohnungen, unterschieden nach einzelnen Gruppen von Wohnungen, und der Eigentumsmaßnahmen aufgeschlüsselt (Nr. 4.3.2 bis 4.3.3). Die künftige Wohnungsbauförderung wird an Hand des Wohnungsbauprogramms 1990 dargestellt (Nr. 4.3.4).

4.3.1 Gesamtergebnis

MMV 10 / 2393

4.3.1.1 Förderungsergebnisse nach der Art der Wohnung

In den Jahren von 1980 bis 1988 wurden insgesamt 251.217 Wohnungen einschließlich Wohnheimplätze gefördert. Davon entfielen auf

Landesprogramme:

- Mietwohnungen 86.864 Wohnungen
- Eigentumsmaßnahmen 69.124 Wohnungen
- sonstige Maßnahmen 33.984 Wohnungen
(darunter 30.147 Wohnheimplätze einschl. Wohnungen in Wohnheimen)

Bundesprogramme: insgesamt 61.245 Wohnungen.

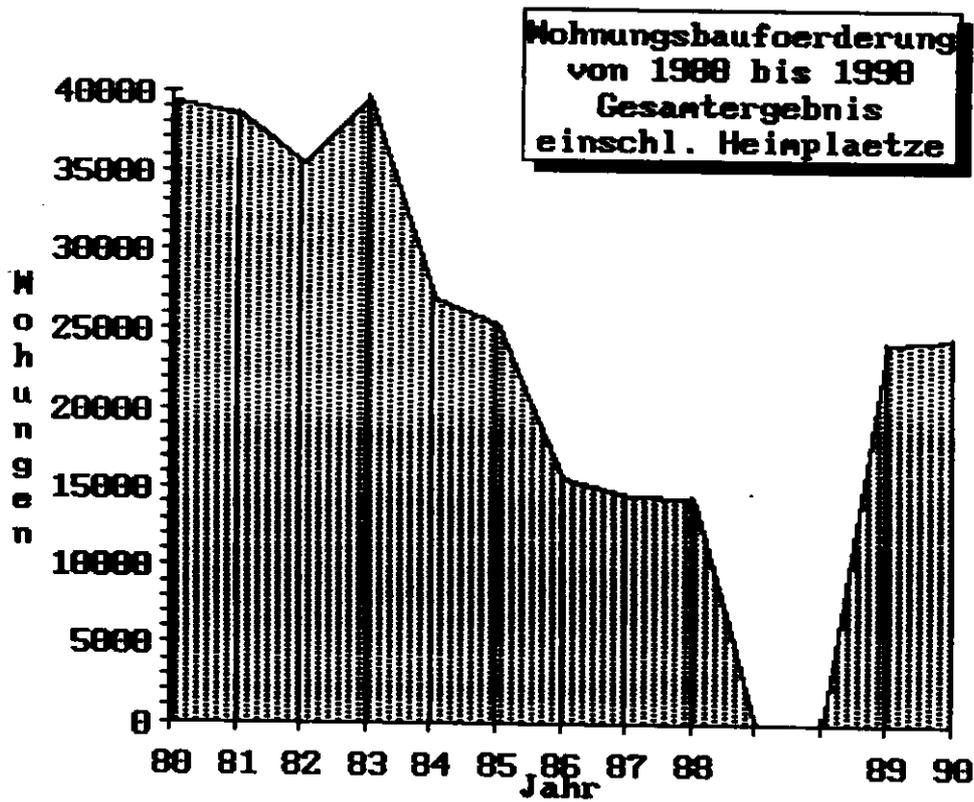
Insgesamt wurden für die Förderung

- 14,3 Milliarden DM Landesmittel
- 2,4 Milliarden DM Bundesmittel
- 0,8 Milliarden DM Bundestreuhandmittel

bereitgestellt.

Für 1989 und 1990 ist die Förderung von insgesamt 22.348 Wohnungen bzw. 22.650 Wohnungen vorgesehen.

MMV10 / 2393



1980 - 1988 = Istergebnis

1989, 1990 Ansatz aus Wohnungsbauprogramm

MMV 10 / 2393 ²¹⁶

Gesamtergebnis der Förderung einschl. Bundesprogramme

Jahr	geförderte Wohnungen	Heimplätze	Erwerb vorh. Wohneigentums	Insgesamt
1980	35.681	3.301	427	39.409
1981	34.548	3.765	301	38.614
1982	30.169	4.871	543	35.583
1983	34.314	5.164	392	39.870
1984	23.665	3.003	358	27.026
1985	22.775	2.360	394	25.529
1986	13.017	2.441	398	15.856
1987	10.973	3.326	438	14.737
1988	12.587	1.679	327	14.593
1989*	22.348	1.740	300	24.388
1990*	22.650	1.750	300	24.700
<hr/>				
	262.727	33.400	4.178	300.305

* lt. Wohnungsbauprogramm 1989 und 1990

MMV 10 / 2393 ^{III}

4.3.1.2 Förderung mit öffentlichen Mitteln (1. Förderweg)

Von 1980 bis 1988 wurden 108.756 Wohnungen mit öffentlichen Mitteln im 1. Förderweg gefördert.

Die nachstehende Übersicht zeigt die Aufteilung nach Art der Mittel und untergliedert nach

- Mietwohnungen
- Wohnungen in Familienheimen
- Eigentumswohnungen.

Mit öffentlichen Mitteln geförderte Wohnungen 1980 bis 1988, 1. Förderweg

Art der Mittel	Wohnungen insgesamt	davon Mietwohnungen	davon Wohnungen in Familienheimen	davon Eigentumswohnungen
Baudarlehen	97.372	79.975	68.373	955
Anuitätshilfen	-	-	-	-
nur Aufwendungsbeihilfen	-	-	-	-
Bundestreuhandmittel	11.384	6.548	4.315	521
<hr style="border-top: 1px dashed black;"/>				
Insgesamt:	108.756	86.523	72.688	1.476

M M V 1 0 / 2 3 9 3**4.3.1.3 Förderung mit nicht-öffentlichen Mitteln (2. Förderweg)**

Mit nicht-öffentlichen Mitteln im 2. Förderungsweg wurden von 1980 bis 1990 rd. 108.554 Wohnungen gefördert.

Art der Mittel	Wohnungen insgesamt	davon Miet- wohnungen	davon Woh- nungen in- Familien- heimen	davon Eigentums wohnungen
Aufwendungsdarle- hen u. -zuschüsse	64.169	16.918	40.494	6.757
Baudarlehen	41.169	7.380	29.462	4.327
Wohnungsfürsorge- mittel	3.216	-	2.732	484
<hr/>				
insgesamt	108.554	24.298	72.688	11.568

Im Zeitraum 1980 - 1988 wurden nicht-öffentliche Mittel nicht in Form von Festbetragsdarlehen, Annuitätshilfen und Annuitätzuschüssen eingesetzt.

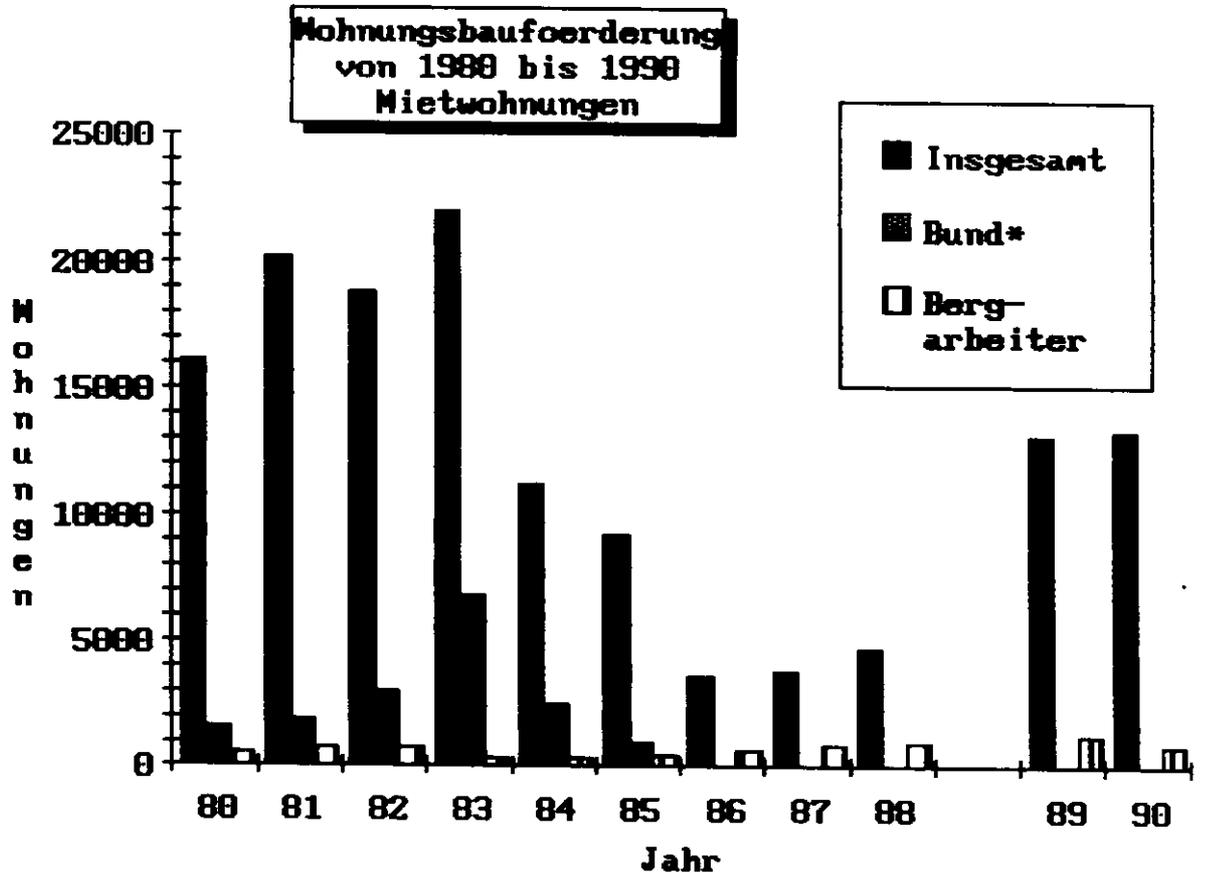
4.3.2 Mietwohnungen

MMV 10 / 2393

4.3.2.1 Förderungsergebnis

Für den Zeitraum von 1980 bis 1990 werden in Nordrhein-Westfalen voraussichtlich rd. 112.000 Mietwohnungen mit öffentlichen Mitteln des Landes unter Beteiligung des Bundes (mit Ausnahme der Jahre 1986-1988) gefördert werden.

Die Graphik zeigt deutlich, wie sich die staatliche Förderung den Schwankungen am Wohnungsmarkt im Zyklus angepaßt hat.



*nicht berücksichtigt wurden:
1989 rd. 284 Mio DM Bundeszuschüsse zur Förderung des Aussiedlerwohnungsbaus,
1990 rd. 297 Mio DM Zuschüsse zur Förderung des Mietwohnungsbaus, die in 7 Jahresraten ausgezahlt werden sollen.

MMV 10 / 2393

4.3.2.2 Wohnraumversorgung älterer Menschen

Seit 1965 werden Wohnungen für ältere Menschen besonders gefördert. Von 1980 bis 1988 wurden folgende Ergebnisse erzielt.

Wohnraumversorgung älterer Menschen

Jahr	Altenwohnungen	Plätze in Altenheimen
1980	4085	1773
1981	4103	2780
1982	4062	4002
1983	3380	4469
1984	1898	1886
1985	2246	2088
1986	514	1641
1987	766	2550
1988	697	1227
<hr/>		
Insgesamt:	21751	22416

Die Förderung von Altenwohnungen wird auch in den Jahren 1989 und 1990 fortgesetzt. Die Förderung erfolgt aus dem Kontingent der allgemeinen Mietwohnungen. Die Entscheidung über die Förderung treffen die Bewilligungsbehörden.

4.3.2.3 Wohnungsbau für kinderreiche Familien

Seit 1980 wurden in NRW insgesamt 20.687 Wohnungen für kinderreiche Familien (hierzu zählten 1985 Familien mit mindestens 3 Kindern, seit 1986 Familien mit mindestens 4 Kindern) mit öffentlicher Förderung erstellt. Insgesamt ergibt sich folgendes Bild.

MMV 10 / 2385

Wohnungsbau für kinderreiche Familien:**(Eigentumsmaßnahmen, Mietwohnungen, Miet-Einfamilienhäuser)****Jahr geförderte Wohnungen**

1980 2691

1981 2530

1982 2014

1983 1594

1984 2067

1985 2174

1986 2779

1987 1726

1988 3112

1989* 2850

1990* 2900

26437***lt. Wohnungsbauprogramm 1989/1990****Seit 1980 werden Miet-Einfamilienhäuser für kinderreiche Familien gefördert.****Bis 1988 einschließlich wurde insgesamt der Bau von 1240 Wohneinheiten gefördert.****4.3.2.4 Wohnungsbau für Flüchtlinge und Aussiedler****Bis 1984 sind in Nordrhein-Westfalen insgesamt 258.460 ausdrücklich für Aussiedler zweckgebundene Wohnungen gefördert worden. Mit Ablauf des Jahres 1982 stellte der Bund seine Beteiligung an der Förderung des Aussiedlerwohnungsbaus ein. Seit 1984 wird kein spezielles Kontingent mehr für diesen Perso-**

nenkreis bereitgestellt. Die Versorgung erfolgt stattdessen aus dem allgemeinen Bestand der Sozialwohnungen.

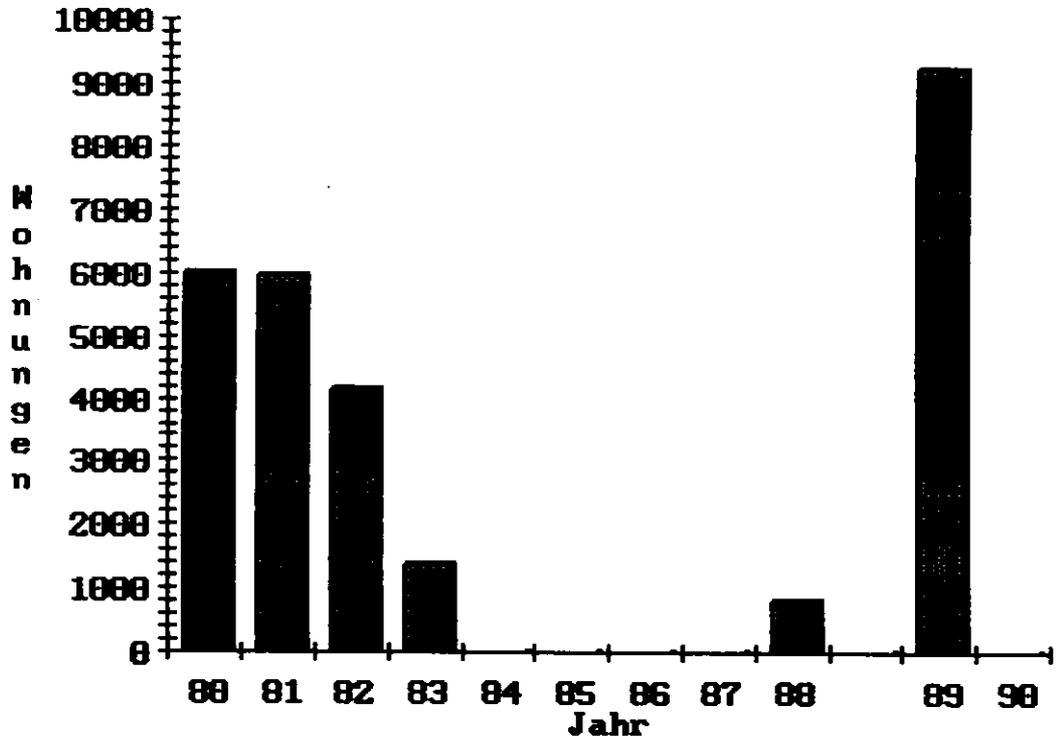
Der Aussiedlerzustrom nach NRW hat seit 1987 dramatisch zugenommen. Allein vom 01.01.1987 bis zum 30.07.1989 sind insgesamt 189.719 Aus- und Umsiedler nach NRW gekommen, das sind rd. 40 % aller in die Bundesrepublik eingereisten Aussiedler und Zuwanderer.

Insgesamt hat sich die Zahl der Aus- und Übersiedler nach NRW wie folgt entwickelt:

1980	21.798
1981	31.736
1982	22.626
1983	15.111
1984	19.518
1985	17.075
1986	19.190
1987	29.259
1988	87.118
1989 (31.07.)	73.342

Die Landesregierung hat aufgrund dieses großen Zustroms am 07.10.1988 im Vorgriff auf das Wohnungsbauprogramm 1989 ein Sofortprogramm mit 5.000 Mietwohnungen nur für Aussiedler aufgelegt. Entsprechend den von den einzelnen Städten und Gemeinden des Landes aufgenommenen Aussiedlern wurden die Wohnungskontingente sofort auf die Bewilligungsbehörden verteilt und mit der Bewilligung begonnen. Unter Einschluß des Vorgriffs von 5.000 Wohnungen werden im Wohnungsbauprogramm 1989 insgesamt 11.750 Mietwohnungen gefördert. Zwischenzeitlich sind die ersten rd. 150 Wohnungen bereits bezogen.

**Wohnungsbauförderung
von 1988 bis 1990
Aussiedlerwohnungen**



MMV10 / 2393

4.3.2.5 Förderung von Wohnheimen

Gefördert wird die Neuschaffung von Heimen, die nach ihrer baulichen Anlage und Ausstattung für die Dauer dazu bestimmt und geeignet sind, Wohnbedürfnisse zu befriedigen. Die Heimplätze, insbesondere in Altenheimen, sollen so ausgestattet sein, daß sie auch für die Pflege der Bewohner geeignet sind.

Von 1980 bis 1988 wurden in NRW insgesamt 29.006 Heimplätze gefördert. Die Struktur der Förderung ergibt sich aus nachfolgender Tabelle:

Geförderte Heimplätze bis 1988:

Jahr	Schwestern- wohnheime	Alten- heime	Schüler u. Studenten- wohnheime	Wohnheime ins- für Behin- derte	ge- sam
1980	65	1773	1084	379	3301
1981	256	2780	400	329	3765
1982	46	4002	360	463	4871
1983	169	4469	163	163	4964
1984	51	1886	556	510	3003
1985	30	2088	35	207	2360
1986	24	1641	-	76	1741
1987	109	2550	-	667	3326
1988	82	1227	-	366	1657

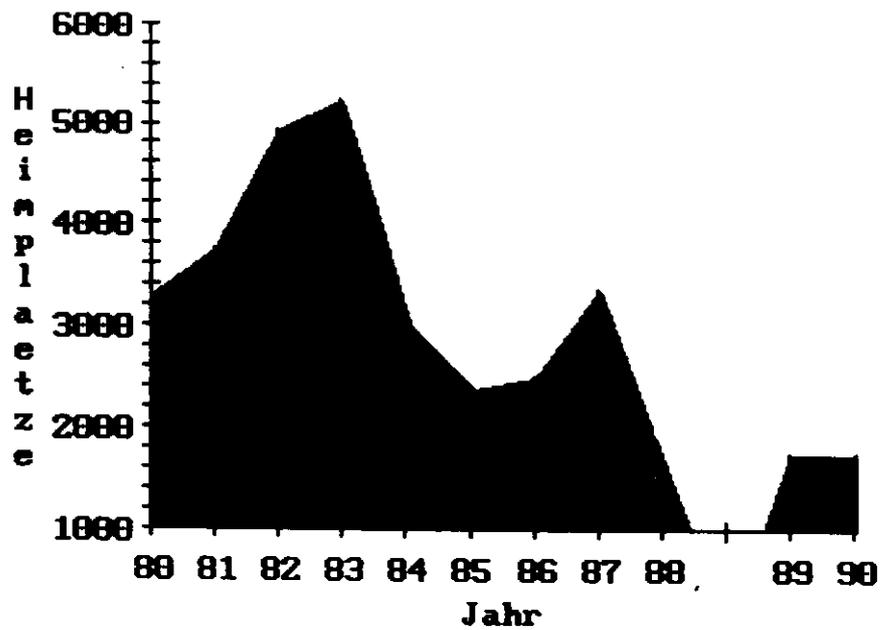
Insgesamt	832	22416	2578	3160	29006
1989*	.	.	.	.	1740
1990*	.	.	.	.	1750

*lt. Wohnungsbauprogramm

MMV10 / 2393

Infolge des hohen Antragsstaus und der langen Wartezeiten wurde aus Gründen der Kostenersparnis zugelassen, daß Förderanträge auch ohne baureife Baupläne, Kostenaufstellungen usw. gestellt werden können. Die vollständigen Antragsunterlagen sind erst etwa 1 Jahr vor Bereitstellung der Mittel einzureichen.

Mohnungsbaufoerderung von 1988 bis 1990 Mohnheimplaetze



MMV 10 / 2393

Um in dringenden Fällen Heimplätze früher erstellen zu können, ist in den letzten beiden Jahren den Trägern ein vorzeitiger Baubeginn genehmigt worden, wenn die Maßnahme im jeweils nächsten Jahr zur Förderung anstand. Die Landesregierung hat nunmehr beschlossen, einen vorzeitigen Baubeginn auch dann zu genehmigen, wenn die Förderung, erst in den Jahren 1991 und 1992 ansteht. Auf diese Weise können dringend erforderliche Wohnheimplätze ein bis zwei Jahre früher zur Verfügung stehen. Die Kosten der Vorfinanzierung haben die Träger zu übernehmen.

4.3.2.6 Förderung von Studentenwohnraum

Die Förderung von besonderem Wohnraum für Studenten lief 1986 aus (1987 Restabwicklung).

Die Förderung von Wohnraum für Studenten in den Jahren 80-87 ist der folgende Tabelle zu entnehmen.

Förderung von Wohnraum für Studenten

Jahr	Studenten- wohnungen	Studenten- appartments	bewilligte Mittel (Mio DM)
1980	11	77	1,1
1981	251	400	39,7
1982	338	300	40,9
1983	236	514	43,5
1984	117	420	32,8
1985	145	262	22,8
1986	0	100	4,8
1987	0	45	2,2

insge- samt	1158	2118	187,8

4.3.2.7 Bergarbeiterwohnungsbau

In dem Zeitraum 1980 bis 1990 haben sich die Rahmenbedingungen des Bergarbeiterwohnungsbaus stark gewandelt. Der Schwerpunkt der Förderung verlagerte sich auf die Erhaltung und qualitative Verbesserung des Mietwohnungsbestandes, insbesondere in den Arbeitersiedlungen, sowie auf die verstärkte Eigentumsförderung - zum Teil in Form von Mietkaufeigenheimen.

Die qualitative Verbesserung bezieht sich seit den letzten Jahren auch auf das direkte Wohnumfeld der Arbeitersiedlungen. So können seit 1986 Bundestreuhandmittel für die Verbesserung des Wohnumfeldes eingesetzt und die Mehrkosten aufgrund städtebaulich bedingter Maßnahmen finanziert werden. Der Bergarbeiterwohnungsbau leistet darüberhinaus seinen Beitrag für den Einsatz der Kohle im Wärmemarkt. Die ökologisch orientierte Siedlungserneuerung beinhaltet die Umstellung von Einzelfeuerung auf umweltfreundliche Beheizungen - wo möglich durch Nah- oder Fernwärme auf Basis fester Brennstoffe.

238
MMV 10 / 2393

Geförderte Wohnungen im Bergarbeiterwohnungsbau 1980-1990
mit Bundestreuhandmitteln ¹⁾

Jahr	Neubau	Umbau	Mod.
1980	1052	-	30
1981	1237	-	-
1982	1144	-	-
1983	932	-	-
1984	811	58	498
1985	1068	188	839
1986	1186	263	201
1987	980	754	1647
1988	1034	677	2543

insge- samt:	9444	1940	5758

¹⁾ Rückflußmittel, die in das Treuhandvermögen fließen. Das Treuhandvermögen ist in den 50er Jahren aus der Kohleabgabe gebildet worden und ist zweckbestimmt nach dem Gesetz zur Förderung des Bergarbeiterwohnungsbaus.

mit Landesmitteln

Jahr	Neubau	Umbau	Mod.	insgesamt
1980	10	-	-	1092
1981	752	-	-	1989
1982	551	-	-	1695
1983	612	163	-	1707
1984	-	-	-	1367
1985	-	75	-	2170
1986	-	110	-	1760
1987	-	-	-	3381
1988	-	-	-	4245

insge-

amt:	1925	348	-	19415
------	------	-----	---	-------

4.3.2.8 Wohnungsbau für Landesbedienstete

Das Land Nordrhein-Westfalen hat bis 1987 einschließlich den Wohnungsbau für Landesbedienstete mit Wohnungsfürsorgemitteln gefördert. Seit 1987 wurde diese Förderung eingestellt. Landesbedienstete sind seither mit den anderen Antragstellern gleichgestellt und erhalten nur noch Mittel aus den normalen Programmen, sofern sie die Förderungsvoraussetzungen erfüllen.

MMV 10 / 2393

Wohnungsbau für Landesbedienstete

Jahr	Mietwohnungen	Familien-	Eigentums-	insgesamt
1980	-	1179	139	1318
1981	-	1315	183	1498
1982	33	1242	118	1393
1983	-	975	138	1113
1984	-	861	93	954
1985	-	775	71	846
1986	-	797	64	86
1987	-	861	52	913

insgesamt	33	8005	858	8896

4.3.3 Eigentumsmaßnahmen

Die Förderung von Wohneigentum hat einen hohen Stellenwert im Wohnungsbauprogramm des Landes. Sie hat positive Wirkungen sozialpolitischer und vermögenspolitischer Art. Diese können durch die indirekte steuerliche Förderung nicht immer erreicht werden. Insbesondere für Familien mit Kindern ist das Eigenheim eine besonders geeignete Wohnform. Familien in den unteren Einkommensbereichen sind auf eine direkte Förderung angewiesen.

Der Kreis der Antragsteller wird seit 1978 in bestimmten Zielgruppen (seit 1984 Modelle genannt) gegliedert.

Vorrangige Zielgruppe, für die eine besondere Förderung aus öffentlichen Mitteln vorgesehen ist (1978 - 1985 Baudarlehen und Aufwendungszuschüsse, ab 1986 Baudarlehen und Aufwendungsdarlehen) sind die kinderreichen Familien (Modell A). Zu dieser Zielgruppe gehören 1978 - 1982 Familien mit 5 und mehr Kindern, 1983 Familien mit 4 und mehr Kindern und seit 1984 Familien

mit 3 und mehr Kindern, jeweils mit Einkommen innerhalb der Einkommensgrenze des sozialen Wohnungsbaus.

Die weitere Zielgruppe bilden sonstige Familien mit einem Einkommen innerhalb der Grenzen des sozialen Wohnungsbaus sowie kinderreiche Familien mit einem Einkommen, das die Einkommensgrenze um bis zu 20 v. H. übersteigt (Modell B). Diese erhielten eine abgestufte Förderung aus nicht öffentlichen Mitteln (1978 - 1981 Baudarlehen und Aufwendungszuschüsse, ab 1982 Baudarlehen und Aufwendungsdarlehen).

Letztlich ist die weitere Zielgruppe der sonstigen Familien, deren Einkommen die Einkommensgrenze um bis zu 40 v. H. übersteigt (Modell C, später B 4) in den Jahren 1978 bis 1986 mit nicht öffentlichen Mitteln in Form von Aufwendungsdarlehen gefördert wurden.

Ab 1986 machten die Verringerung der Förderungsmittel und die Ausweitung des begünstigten Personenkreises durch Erhöhung der Einkommensgrenzen eine Differenzierung der Modelle A und B unter Berücksichtigung sozialer Gesichtspunkte (Zahl der Kinder, wirtschaftliche Leistungsfähigkeit) erforderlich (Modelle A1/A2 und Modelle B1/B2/B3).

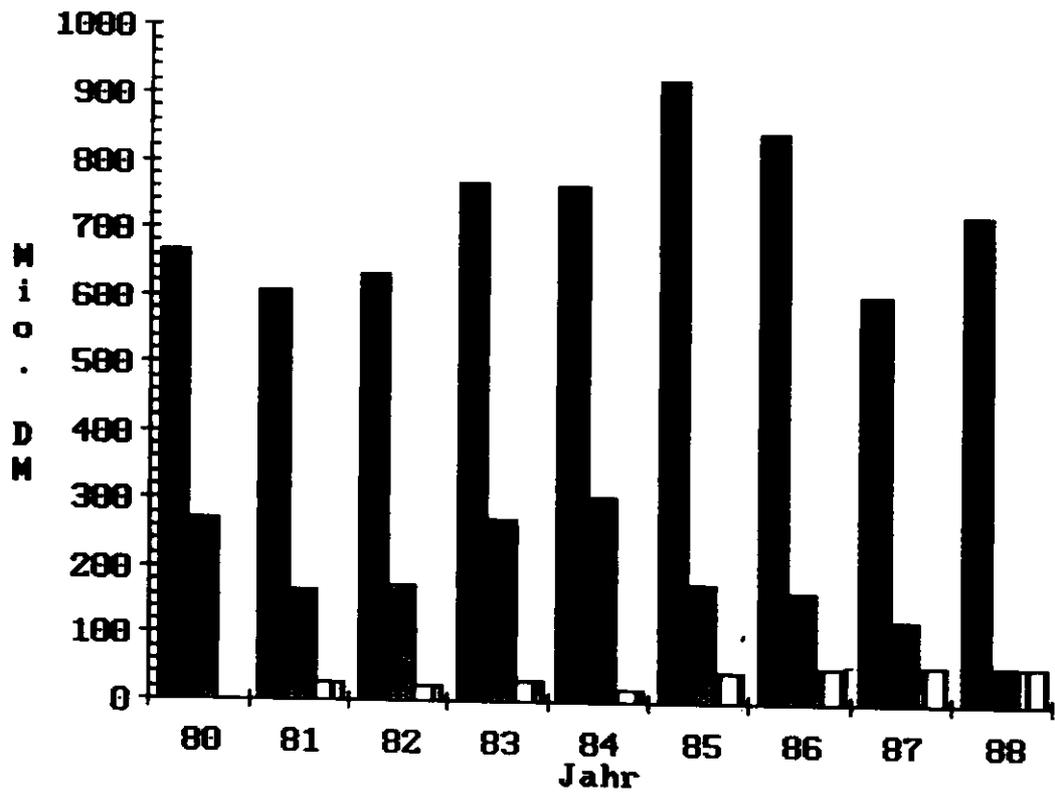
Die Finanzentwicklung ließ zwar 1987 zunächst eine drastische Einschränkung der Eigentumsförderung, insbesondere in den Modellen B1 und B2, befürchten, doch konnte infolge unerwartet hoher Zahlungsrückflüsse insoweit eine Übergangsregelung für bis zum 30.06.1989 gestellte Anträge gefunden werden. Das Modell B 4 (früher C) wurde 1987 eingestellt. Nach dieser Übergangsregelung wird die Förderung von Eigentumsmaßnahmen in den Modellen A 1, A 2, B 1 bis B 3 zu geltenden Bedingungen fortgesetzt, soweit Anträge bis zum 30. Juni 1989 gestellt werden. Die beantragten Mittel werden in den Folgejahren entsprechend den verfügbaren Mitteln des Landeswohnungsbauvermögens bewilligt. Für Anträge, die ab 1. Juli 1989 gestellt werden, werden neue Förderungsbedingungen gelten. Die Bekanntgabe dieser Bedingungen ist für Herbst

MMV 10 / 2393

1989 vorgesehen. Vorschläge hat hierzu die Sachverständigenkommission erarbeitet (vgl. Nr. 4.7)

**Wohnungsbaufoerderung
von 1980 bis 1988
Eigentumsnassnahmen**

■ Insgesamt
■ Bund
□ Berg-
arbeiter



4.3.4 Wohnungsbauförderungsprogramme 1989 und 1990

Mit Rücksicht auf den erhöhten Wohnungsbedarf einkommensschwächerer Familien, verstärkt durch den Zuzug von Aussiedlern und Zuwanderern, wurde das Wohnungsbauprogramm 1989 auf 24450 Wohnungen erhöht und damit gegenüber dem Wohnungsbauprogramm 1988 nahezu verdoppelt (vgl. Tabelle 4.4). Der Schwerpunkt liegt auf der Förderung des Mietwohnungsbereichs, der mit 11750 WE gegenüber dem Vorjahr mit 2975 WE vervierfacht wurde (jeweils ohne Bergarbeiterwohnungen). 9300 Wohnungen sind für Aussiedler zweckbestimmt. Um den Bau der dringend benötigten Wohnungen für Aussiedler zu beschleunigen, wurden die Mittel in Kontingenten auf die Bewilligungsbehörden entsprechend dem Anteil der aufgenommenen Aussiedler verteilt. Eine erste Tranche von 5000 Wohnungen wurde bereits im Oktober 1988 bereitgestellt. Trotz Beibehaltung des bisher erreichten Qualitätsstandards, insbesondere auch der städtebaulichen Anforderungen, konnte damit das Bewilligungsverfahren erheblich beschleunigt werden. Bis zum Jahresende 1988 waren bereits Bewilligungsbescheide für 829 Mietwohnungen, bis zum 30.06.1989 bereits für 4592 Mietwohnungen des Wohnungsbauprogramms 1989 erteilt. Der Beschleunigungseffekt zeigt sich besonders deutlich beim Vergleich mit dem Vorjahr, in dem bis zum 30.06.1988 insgesamt 89 Mietwohnungen gefördert waren. Neben dem Mietwohnungsbereich ist auch die Eigentumsförderung mit Rücksicht auf die angestiegene Zahl der vorgelegten Anträge auf 8500 WE erhöht worden (im Vergleich: 1988 dagegen 7311 WE).

Für das Jahr 1990 hat die Landesregierung ein Wohnungsbauprogramm beschlossen, das in Umfang und Struktur demjenigen des Jahres 1989 entspricht. Danach sollen insgesamt rd. 24.500 Wohnungen gefördert werden, und zwar

MMV 10 / 2393

- rd. 12000 Mietwohnungen,
- rd. 8500 Eigentumsmaßnahmen,
- rd. 1750 Wohnheimplätze und
- rd. 2400 Bergarbeiterwohnungen.

Der vorliegende Entwurf der Verwaltungsvereinbarung 1990 mit dem Bund sieht nicht mehr die Förderung von Wohnungen für Aussiedler vor. Vielmehr haben die für die Belegung zuständigen Gemeinden ihre Besetzungsrechte nach der sozialen Dringlichkeit der einzelnen Wohnungsgesuche auszuüben und hierbei auch Aussiedler und Zuwanderer zu berücksichtigen. Um auch im Jahr 1990 die Wohnungsbauförderung zu beschleunigen, ist den Bewilligungsbehörden eine erste Zuteilungsrate von 6.000 Mietwohnungen im Herbst 1989 im Vorgriff auf das Wohnungsbauprogramm 1990 bereitgestellt worden. Diese Bereitstellung erfolgt aus Mitteln des Landeswohnungsbauvermögens. Entgegen anders lautenden Meldungen können die Bundesmittel vor der Verabschiedung des Bundeshaushalts 1990 nicht verbindlich und vorbehaltlos eingesetzt werden. Dies bestätigt der Entwurf der - noch nicht zustande gekommenen - Verwaltungsvereinbarung 1990, wonach die anteiligen Bundesmittel nur "unter dem Vorbehalt der Bewilligung dieser Bundesmittel durch den Deutschen Bundestag" bewilligt werden dürfen.

Zur Vorbereitung der Eigentumsförderung im Jahr 1990 haben die Bewilligungsbehörden nach dem Stand vom 30.06.1989 6581 Anträge gemeldet. Für die Förderung dieser beantragten Maßnahmen sind die bisherigen Förderungsbedingungen maßgebend (vgl. dazu Nr. 4.3.3) Für die in der zweiten Jahreshälfte 1989 eingehenden Anträge sollen dagegen veränderte Förderungsbedingungen gelten, die im Herbst des Jahres bekannt gegeben werden.

4.4 Bestandserhaltung

Zu den vorrangigen Zielen der Wohnungspolitik in Nordrhein-Westfalen gehört der Erhalt preiswerten Wohnraums. Der preiswerte Wohnungsbestand bildet das Rückgrat der Wohnungsversorgung in NRW. Er ist ein Sozialkapital, das Jahrzehnte sozial engagierter und verantwortungsbewußter Wohnungspolitik widerspiegelt. Dieses Sozialkapital gilt es zu erhalten und zu sichern, solange dies möglich ist.

Seit Gründung des MLS ist die Bestandspolitik in Nordrhein-Westfalen kontinuierlich verstärkt worden. Dazu zählt vor allem, preiswerten Mietwohnraum zu erhalten und zu verbessern. Diese Aufgabe gewinnt deshalb eine besondere Bedeutung, weil die Wohnungsneubauförderung allein nicht ausreichen wird, die auslaufenden Bindungen im Sozialwohnungsbestand zu ersetzen. Deshalb hat das Land den Abriß von Wohnraum erschwert und durch Förderung des Um- und Ausbaus die Erhaltung und Verbesserung preiswerten Wohnungsbestandes verstärkt. Die von der Landesregierung eingerichtete Sachverständigenkommission hat bestätigt, daß die vom MLS bzw. MSWV entwickelten neuen Instrumente geeignet sind, die Möglichkeiten der Erhaltung preiswerten Wohnraums im Bestand auszuschöpfen. Dies sind insbesondere:

- Umstellung der Tilgungsberechnung bei öffentlichen Darlehen durch Bezugnahme auf die Restschuld,
- Modernisierungsförderung nur gegen Belegungsbindung,
- Erwerb von Wohnungsbeständen zur Schaffung von Belegungsbindungen und zur Erhaltung preiswerten Wohnraums.

Für die Zukunft gilt es, außer den dringenden Sofortmaßnahmen ein aufeinander abgestimmtes, langfristig wirkendes Instrumentarium gegen den Verlust preiswerten Wohnraums zu erarbeiten.

4.4.1 Gesellschaft zur Sicherung von Bergmannswohnungen (GSB)

Mit der Gründung der Gesellschaft zur Sicherung von Bergmannswohnungen am 16.12.1981 wurde der erste Versuch unternommen, die spekulative Ausnutzung der Umwandlung preiswerten Mietwohnraums in Eigentum zu verhindern. In Absprache mit allen Beteiligten, hier insbesondere der Ruhrkohle AG und der IG Bergbau und Energie, ist es gelungen, die Bestände entweder als Mietwohnungen zu erhalten oder eine sozialverträgliche Privatisierung durchzuführen, d. h. nur wenn der Mieter selbst den Kauf wünschte, wurde in Eigentum umgewandelt.

4.4.2 Ankauf preiswerter Wohnungsbestände

Die positiven Erfahrungen aus der Tätigkeit der Gesellschaft zur Sicherung von Bergmannswohnungen wurden auch umgesetzt in andere Maßnahmen des Ministeriums. So liefen seit 1985 Überlegungen, generell den Ankaufspreis preiswerter Mietwohnungen zu fördern. Dies realisierte sich u. a. beim Ankauf der Siedlung in Eschweiler sowie der Siedlung Lothringen in Bochum. Hier gelang es mit Hilfe einer relativ geringen zusätzlichen Landesförderung dauerhaft sicherzustellen, daß Mietwohnraum in Arbeitersiedlungen als solcher erhalten blieb und sowohl die Mietpreiserhöhungen begrenzt sowie die Belegungsrechte gesichert wurden.

In einem nächsten Schritt wurde die Landesentwicklungsgesellschaft gebeten, mit den Eigentümern von vier Bergarbeitersiedlungen im Ruhrgebiet Verhandlungen über den Ankauf seitens der LEG aufzunehmen. Ziel war und ist es, durch eine Übernahme dieser Siedlungen, zu angemessenen wirtschaftlichen Bedingungen langfristig einen kostengünstigen Mietwohnungsbestand in intakten sozialen Lebenszusammenhängen zu erhalten und dabei zugleich eine möglichst weitgehende Mietermitbestimmung fortzuführen und weiterzuentwickeln.

Im Dezember 1987 konnte die LEG den Wohnungsbestand einer Siedlung in Bochum, ein Jahr später den Bestand in zwei weiteren Siedlungen in Dortmund erwerben. Zur Tragfähigkeit des Konzeptes wurden jeweils Ankaufdarlehen aus dem Landeswohnungs-bauvermögen gewährt.

Daneben haben die landesbeteiligten Wohnungsgesellschaften seit 1987 rund 13.000 preiswerte Mietwohnungen aus dem Bestand erworben, die dauerhaft einkommensschwächeren Bevölkerungskreisen zu bezahlbaren Mieten zur Verfügung stehen.

4.4.3 Erhalt der Bindungen im Wohnungsbestand der "Neue Heimat"

Als gegen Ende 1985 die Neue Heimat mitteilte, daß das ursprüngliche 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, hat das Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr unverzüglich mit der Suche nach einem tragfähigen Lösungskonzept begonnen. Das Land Nordrhein-Westfalen bemühte 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 2385 Wohnungen in Düsseldorf, Krefeld, Köln, Mettmann, Hilden und Kaarst mit Kaufvertrag vom 29.12.1985 an eine private Investorengruppe verkauft habe.

Nach dem derzeitigen Recht des öffentlich geförderten Wohnungsbaues darf 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.

Mit Schreiben vom 6. März 1986 hatten 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 prüfte daraufhin die wirtschaftliche Voraussetzung für einen Weg zum Erhalt der Sozialbindung möglichst vieler Wohnungen aus dem Bestand der Neuen Heimat und der Nordwestdeutschen Siedlungsgesellschaft. Grundlage dieser Prüfung war das beim Ankauf der 2385 Wohnungen durch die LEG bereits erprobte Lösungsmodell. Im Dezember 1987 konnten die Landesentwicklungsgesellschaft und die landeseigene Wohnungsgesellschaft "Rheinland" rd. 38.000 Wohnungen von der Neuen Heimat Nordrhein-Westfalen erwerben. Die Ziele der Landesregierung, diesen Erwerb zu stützen, waren:

- den Konkurs des Unternehmens zu vermeiden, schon wegen der potentiellen Auswirkungen auf die Forderungen der Wohnungsbauförderungsanstalt gegenüber der Neuen Heimat Nordrhein-Westfalen,
- Spekulative Massenverkäufe von Wohnungen zu verhindern, wegen der unübersehbaren wirtschaftlichen Folgen für viele Unternehmen und Wohnungseigentümer im Lande,
- die öffentlich-rechtlichen Bindungen der Wohnungen zu sichern,
- den Schutz der betroffenen Mieter zu optimieren.

Mit der Übernahme der Wohnungen konnten diese Ziele ausnahmslos verwirklicht werden.

4.4.4 Fehlbelegungsabgabe

Das "Gesetz zum Abbau der Fehlsubventionierung und der Mietverzerrung im Wohnungswesen" - AFWoG - (Artikel 27 des II. Strukturgesetzes vom 22.12.1981) ermächtigte die Länder durch Rechtsverordnung, Regelungen für den Bestand öffentlich geförderter Wohnungen zu treffen, insbesondere zur Zinserhöhung für öffentliche Baudarlehen und zur Einführung der Fehlbelegungsabgabe. Mit der Verordnung zur Durchführung des "Gesetzes über den Abbau der Fehlsubventionierung im Wohnungswesen" vom 22. September 1982 hat die Landesregierung die Großstädte mit mehr als 300.000 Einwohnern sowie die 84 weiteren Gemeinden, die zum zusammenhängenden Wirtschaftsraum der Großstädte gehören, zum Erhebungsgebiet der Fehlbelegungsabgabe bestimmt.

Bis Ende 1988 sind danach Ausgleichszahlungen in Höhe von rd. 450 Mio DM in den Landeshaushalt geflossen.

MMV 10 / 2393

Das AFWoG bestimmt, daß das Aufkommen aus der Fehlbelegungsabgabe zur Förderung des Baus von Sozialwohnungen in Gemeinden mit erhöhtem Wohnungsbedarf sowie für kinderreiche Familien, junge Ehepaare, alleinstehende Elternteile mit Kindern, ältere Menschen und Schwerbehinderte zu verwenden ist.

Entsprechend dieser Zweckbestimmung sind Ende 1988 aus dem Aufkommen rd. 350 Mio DM für den Bau von 2248 Mietwohnungen und 1054 Altenwohnungen, insgesamt also 3302 Wohnungen bewilligt worden. Im Wohnungsbauförderungsprogramm 1989 sind weitere rd. 100 Mio DM für 1000 Aussiedlerwohnungen vorgesehen.

Das Bundesverfassungsgericht hat inzwischen mit Beschluß vom 08.06.1988 festgestellt, daß die Erhebung der Fehlbelegungsabgabe mit dem Grundgesetz vereinbar ist.

Ihr Zweck besteht im Ausgleich einer anfänglich berechtigten, später fehlgeleiteten Subvention. Diese Fehlleitung ergibt sich daraus, daß die Inhaber von Sozialwohnungen in ihren Wohnungen bleiben dürfen, wenn ihr Einkommen im Laufe der Zeit die Einkommensgrenzen für den sozialen Wohnungsbau erheblich überschreitet und sie deshalb die Voraussetzungen der Wohnberechtigung, die ihnen aufgrund ihrer früheren Einkommensverhältnisse zuerkannt worden ist, nicht mehr erfüllen. Das Ziel der Fehlbelegungsabgabe, die Fehlleitung von Subventionen durch die Erhebung der Abschöpfungsabgabe auszugleichen, beruht auf einer vertretbaren, wenn nicht gebotenen Erwägung des Gemeinwohls.

Das Bundesverfassungsgericht hat ~~aber~~ festgestellt, daß die Vorschriften des AFWoG insoweit gegen das Grundgesetz verstoßen, als die Erhebung der Fehlbelegungsabgabe auf Gemeinden mit einer Einwohnerzahl von mehr als 300.000 sowie auf Gemeinden, die mit diesen einen zusammenhängenden Wirtschaftsraum bilden, beschränkt war. Der Bundesgesetzgeber ist verpflichtet, spätestens mit Wirkung ab 1. Januar 1990 eine Neuregelung zu treffen, die den Anforderungen von Artikel 3 Abs. 4 des Grundgesetzes genügt.

MMV 10 / 2393

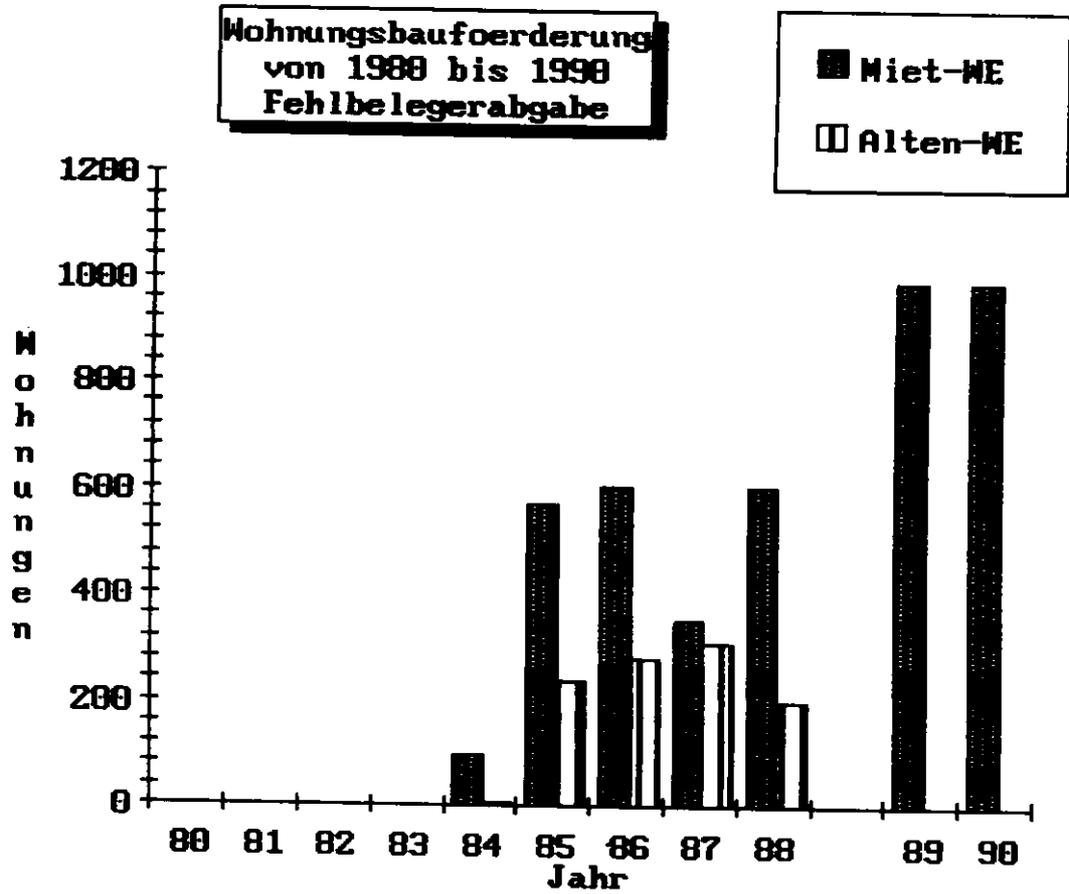
Der Bundesgesetzgeber hat diese Verpflichtung erfüllt. Am 9. Juni 1989 ist das II. Gesetz zur Änderung des Gesetzes zum Abbau über die Fehlsubventionierung im Wohnungswesen in Kraft getreten. Danach kann die Fehlbelegungsabgabe in solchen Gemeinden erhoben werden, in denen die Kostenmieten in öffentlich geförderten Mietwohnungen die ortsüblichen Mieten vergleichbarer, nicht preisgebundener Mietwohnungen erheblich unterschreiten. Auf die Einwohnerzahl der betreffenden Gemeinden kommt es nicht mehr an. Soweit Gemeinden bereits zum Erhebungsgebiet für die Fehlbelegungsabgabe bestimmt worden sind, bleiben sie nach dem II. Änderungsgesetz zum AFWoG weiter Fehlbelegergemeinden. Sobald der Landtag den ihm vorgelegten Entwurf des Gesetzes über den Abbau der Fehlsubventionierung im Wohnungswesen für das Land Nordrhein-Westfalen beraten und beschlossen hat, werden die übrigen Gemeinden des Landes zum Erhebungsgebiet für die Fehlbelegungsabgabe bestimmt werden, wenn sie die im Bundesgesetz vorgegebenen Kriterien erfüllen.

Ergebnisse der Wohnungsbauförderung aus der Fehlbelegerabgabe in Nordrhein-Westfalen:

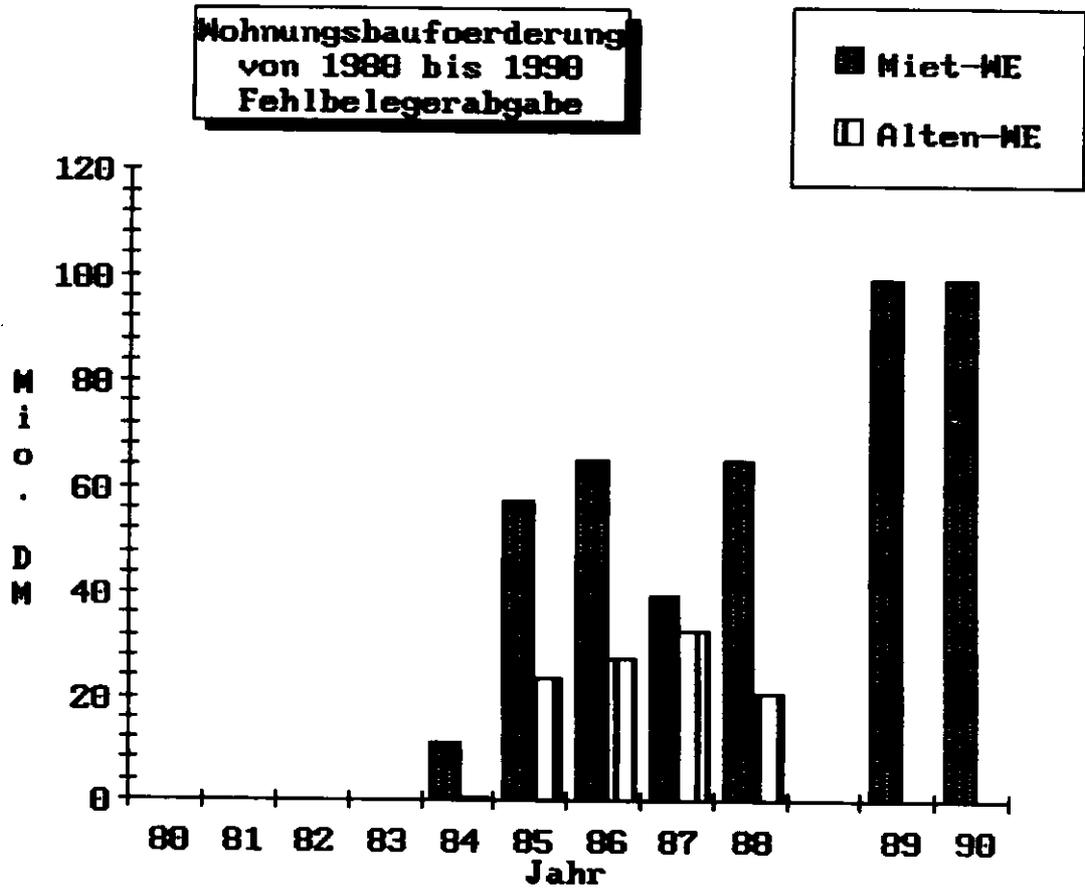
Jahr	Mietwohnungen		Altenwohnungen		insgesamt	
	WE	Mio DM	WE	Mio DM	WE	Mio DM
1984	104	11,661	12	1,140	116	12,801
1985	572	57,915	242	24,216	814	82,131
1986	607	65,862	285	27,829	892	93,691
1987	356	40,129	314	33,288	670	73,417
1988	609	65,667	203	21,491	810	87,158

insgesamt	2248	241,234	1054	107,964	3302	349,198

MMV10/2393



MMV 10 / 2393



4.4.5 Modernisierung

MMV 10 / 2393

4.4.5.1 Ausgangslage

Der Modernisierungsbedarf entsteht mit zunehmender Alterung des Wohnungsbestandes, wird jedoch frühestens nach 20 Jahren seit Bezugsfertigkeit als Voraussetzung der Modernisierungsförderung anerkannt. In Nordrhein-Westfalen gibt es rd. 2,1 Mio Wohngebäude mit etwa 5,04 Mio Wohnungen, die bis 1968 erstellt wurden und damit für eine Modernisierungsförderung in Betracht kommen. Von diesen 5,04 Mio Wohnungen wurden 1,4 Mio mit staatlichen Mitteln, 1,4 ohne Inanspruchnahme staatlicher Mittel zwischenzeitlich modernisiert. Unterstellt man, daß von den verbleibenden rd. 2,24 Mio Wohnungen in Zukunft 2/3 ohne Landesmittel modernisiert werden, verbleibt ein Modernisierungsbedarf mit öffentlicher Förderung für rd. 750.000 Wohnungen in Nordrhein-Westfalen.

Verglichen damit konnten in den Jahren seit 1980 jährlich nur 218,5 Mio DM zur Modernisierungsförderung in Nordrhein-Westfalen eingesetzt werden.

Diese Einschätzung zeigt die der Modernisierung innewohnende wohnungspolitische Aufgabe zur Sicherung der künftigen Wohnungsversorgung. Dabei sind die Wohnungen, die seit 1969 gebaut wurden und die jeweils nach Ablauf von 20 Jahren nach Bezugsfertigkeit der Gruppe der modernisierungsbedürftigen Wohnungen zuwachsen noch außer Betracht gelassen.

4.4.5.2 Ziele

Zielsetzung der Modernisierungsförderung nach den Richtlinien über die Gewährungen von Zuwendungen zur Modernisierung von Wohnraum (ModR) ist

MMV 10 / 2393

- die Erhaltung preiswerter Wohnungen für breite Schichten der Bevölkerung
- die Sicherung von sozialtragbaren Mieten
- die Verbesserung des Gebrauchswertes der Wohnungen und
- die Behebung städtebaulicher Mißstände
in Nordrhein-Westfalen.

4.4.5.3 Modernisierungsförderung 1980 bis 1988

Im Rahmen der Wohnungsmodernisierung fördert das Land Nordrhein-Westfalen die Verbesserung von Wohnungen

- a) durch bauliche Maßnahmen, die den Gebrauchswert nachhaltig erhöhen; insbesondere durch Verbesserung
 - des Zuschnitts der Wohnung,
 - der Belichtung und Belüftung,
 - des Schallschutzes,
 - der Energieversorgung, der Wasserversorgung und der Entwässerung,
 - der sanitären Einrichtungen,
 - der Beheizung und der Kochmöglichkeiten,
 - der Funktionsabläufe in Wohnungen,
 - der Sicherheit;

- b) durch bauliche Maßnahmen, die nachhaltig Einsparungen von Heizenergie bewirken; insbesondere zur
 - wesentlichen Verbesserung der Wärmedämmung von Fenstern, Außentüren, Außenwänden, Dächern, Kellerdecken und obersten Geschosdecken,
 - wesentlichen Verminderung des Energieverlustes und des Energieverbrauchs der zentralen Heizungs- und Warmwasserversorgung,

- Änderung von zentralen Heizungs- und Warmwasseranlagen innerhalb des Gebäudes für den Anschluß an die Fernwärmeversorgung,
- Rückgewinnung von Wärme,
- Nutzung von Energie durch Wärmepumpen- und Solaranlagen.

Von 1969 bis 1987 sind in Nordrhein-Westfalen 1.463.049 Wohnungen und Heimplätze aus den verschiedenen Modernisierungs- und Energiesparprogrammen gefördert worden. Für einen Gesamtaufwand von 15.792,374 Mio DM sind 4.179,898 Mio DM bewilligt worden, das sind im Durchschnitt 26,5 % der Kosten.

Im Modernisierungsprogramm des Landes sind von 1969 bis 1987 725.261 Wohnungen und 14.846 Heimplätze mit einem Aufwand von 2.030,348 Mio DM gefördert worden. Im Modernisierungsprogramm des Bundes und der Länder sowie den Sonderprogrammen wurden von 1969 und 1982 mit Mitteln des Bundes und des Landes in Höhe von 1.276,549 Mio DM 322.427 Wohnungen und 8.201 Heimplätze gefördert. Die Bundesregierung hat ab 1983 die Finanzierung im Bund-Länder-Programm eingestellt.

Im Energiesparprogramm wurden von 1978 bis 1982 358.442 Wohnungen und 16.951 Heimplätze mit einem Aufwand von 633,084 Mio DM gefördert. Das Programm war auf diesen Zeitraum befristet.

Von dem Gesamtbetrag der bis 1987 bewilligten Mittel sind bis 1987 DM 3.077,471 Mio gezahlt worden. Weitere 729,312 Mio DM sind bis 1992 zu zahlen.

Seit 1983 beteiligt sich der Bund entgegen der Forderung aller Länder nicht mehr an der direkten Förderung der Modernisierung von Wohnungen. Das Land fördert aber aus eigenen Mitteln weiterhin die Modernisierung von Wohnraum. 1987 wurden für 12.721 Wohnungen und 628 Heimplätze Modernisierungsmittel bewilligt.

MMV 10 / 2393

Das Förderungsergebnis 1988 betrug 12.575 Wohnungen und 563 Heimplätze.

Bis 1982 sind Modernisierungen und Energieeinsparungen sowie der Um- und Ausbau von Wohnungen in unterschiedlichen Programmen gefördert worden, die zum Teil aus Landesmitteln, zu einem anderen Teil von Bund und Ländern gemeinsam finanziert wurden und verschiedene Förderschwerpunkte hatten.

Nachdem sich der Bund gegen die Proteste aller Bundesländer 1982 aus der Modernisierungsförderung zurückgezogen hatte, entschloß sich das Land NRW, die Modernisierungsförderung allein fortzusetzen. Wegen der durch den Rückzug des Bundes ohnehin anstehenden Neuordnung wurde in NRW die Modernisierungsförderung auf eine völlig neue konzeptionelle Grundlage gestellt. Bei dem neuen Bestandserhaltungskonzept des Landes handelte es sich um eine Modernisierungsförderung in 4 Stufen:

Stufe 1: Grundmodernisierung,

Stufe 2: Intensivmodernisierung,

Stufe 3: Ausbau und Erweiterung,

Stufe 4: Städtebauliche Ergänzung zu den Stufen 2 und 3.

Mit der städtebaulichen Ergänzungsstufe wurde Anfang 1983 ein flexibles Instrument der Spitzenfinanzierung für problematische Bausubstanzen in städtebaulichen und sozialen Schwerpunkten eingeführt, deren Erhaltung mit den starren Konditionen der Stufen 2 und 3 des Förderungskonzeptes allein nicht möglich ist.

Seit 1985 erfolgt die Förderung durch mietneutrale Kostenzuschüsse; mietsteigernde Aufwendungszuschüsse entsprechen nicht mehr den Einkommensverhältnissen und der langfristigen Vermietbarkeit von Wohnraum.

Aus diesem Grunde wurde 1986 das System der Förderungsfinanzierung durch Umstellung auf Kostenzuschüsse vereinheitlicht. Seit dieser Zeit wurden nur noch einheitliche Kostenzuschüsse vergeben, die im Regelfall in einem Betrag

MMV 10 / 2393

zur Auszahlung gelangten. Die bisherige, nach Intensität der Modernisierung gestufte Förderung mit unterschiedlichen Fördersätzen wurde vereinheitlicht unter gleichzeitiger Ausschaltung von Mitnahmeeffekten. Ab 1986 galten folgende Eckwerte:

- einheitlicher Fördersatz
- Begrenzung der Mieterhöhung nach Modernisierung auf einen tragbaren Satz
- Einführung einer generellen Mietobergrenze nach Modernisierung, auch im freifinanzierten Bestand
- Einführung einer Mietpreisbindung für die Dauer von 10 Jahren

Insgesamt wurden von 1980 bis 1988 folgende Förderergebnisse erzielt:

Zahl der geförderten Wohnungen einschließlich Heimplätze,
Gesamtkosten und bewilligte Mittel für Modernisierung

Förderungs- programm	Jahr	Zahl der ge- förderten Wohnungen	Höhe der veranschlagten Kosten (Mio DM)	bewilligte Mittel (Mio DM)
-------------------------	------	--	--	-------------------------------

1. Modernisierungs-

programm des Landes

1980	51.771	626,401	130,420
1981	61.407	731,502	150,023
1982	61.923	870,707	178,165
1983	30.629	699,721	178,357
1984	25.842	586,922	149,603
1985	24.366	780,844	216,774
1986	13.444	677,270	217,854
1987	13.334	691,792	218,207
1988	13.138	672.559	216,682

MMV10 / 2393

2. Modernisierungs-
programm des Bundes
und der Länder bis 1982

1980	17.305	321,716	122,086
1981	17.780	318,88	123,732
1982	11.502	248,518	99,963

3. Energiespar-
programm bis 1982

1980	86.767	585,054	129,197
1981	85.019	568,160	129,975
1982	81.459	615,113	132,678

4. Ruhrbauprogramm
(1980-1984)

1980	2.186	114,896	39,996
1981	2.263	123,672	39,988
1982	2.221	125,521	40,013
1983	2.269	119,171	39,960
1984	2.260	120,165	39,989

5. Modernisierung von
Landesbediensteten-
mietwohnungen

MMV 10 / 2393

1981	364	1979-1980 in 2. enthalten
1982	319	1981-1984 in 1. enthalten
1983	64	
1984	33	
1985	33	
1986	20	
1987	15	
1988	-	

6. Modernisierung von
Mietwohnungen für

Bergarbeiter	1984	498	-	6,188
	1985	839	-	7,596
	1986	201	-	3,024
	1987	1.647	-	23,233
	1988	2.543	-	36,520

Aus dem Modernisierungsprogramm 1988 wurden vorrangig die Mittel in die städtebaulichen Problembereiche mit mangelbehafteter Altbausubstanz geleitet und davon allein 40 % der Förderungsmittel für Wohngebäude eingesetzt, die vor 1918 errichtet wurden. In die städtebaulichen Problembereiche von Ballungskernen und Ballungsrandzonen sind rd. 170 Mio DM an Förderungsmitteln (77,8 v. H. 1988) geflossen. Hier sind 10.105 Wohnungen (80,4 v. H. 1988) modernisiert worden.

4.4.5.4 Modernisierungsförderung 1989/1990

MMV 10 / 2393

Auch im Jahr 1989 wird die Förderung mit 218,5 Mio DM unvermindert fortgesetzt, wobei die Zuwendungen als Zuschüsse vergeben werden.

Da die Modernisierungsmittel nicht mehr aus dem Landeshaushalt bedient werden, vielmehr seit 1988 aus dem Landeswohnungsbauvermögen fließen, ist ab dem Förderungsjahr 1990 aus Gründen der Substanzerhaltung des Landeswohnungsbauvermögens die Umstellung der Förderung von Zuschüssen auf Darlehen und eine entsprechende Anpassung der Richtlinien an die Empfehlungen der Sachverständigenkommission "Neuorientierung der Wohnungspolitik in Nordrhein-Westfalen" (vgl. hierzu auch 4.7) erforderlich.

Der Entwurf der Modernisierungsrichtlinien 1990 (ModR 1990) enthält gegenüber den bisherigen ModR 1986 folgende wesentliche Änderungen:

a) die Förderung erfolgt statt mit Zuschüssen mit Darlehen zu folgenden Konditionen:

- Darlehenshöhe 50 v. H. der förderbaren anerkannten Kosten
- Tilgung 4 v. H.
- 10 Jahre zinsfrei, nach 10 Jahren Zinsen bis zu 6 v. H.

Die Zinsen können angemessen gesenkt werden, wenn der Eigentümer die Bindungen (Miet- und Belegungsbindung) weiter aufrechterhält.

b) Einführung einer Belegungsbindung auf die Dauer von 10 Jahren zugunsten von Mietern innerhalb der Einkommensgrenze nach § 25 II. WoBauG für alle Wohnungen, die zum Zeitpunkt der Bewilligung frei sind und innerhalb der Bindungsdauer frei werden.

c) Miete:

M M V 1 0 / 2 3 9 3

- maximale Mieterhöhung 2,50 DM/qm/monatlich (bisher 2,00 DM),
- maximale Einzelmiete 6,00 DM/qm/monatlich (bisher 5,50 DM),
- maximale Bruttokaltmiete ohne Heizung und Warmwasser 7,50 DM/qm/monatlich (bisher 7,00 DM).

Damit liegt die Bruttokaltmiete unterhalb der neuen Grenze des Härteausgleichs (DM 7,75/qm/monatlich).

Wie in den Vorjahren sollen auch 1990 218,5 Mio DM für die Förderung von Wohnungsmodernisierungen eingesetzt werden. Damit können voraussichtlich 10.650 Wohnungen mit einem durchschnittlichen Darlehensbetrag von 20.500 DM je Wohnung gefördert werden.

4.4.6 Wohneigentumssicherungshilfe

Seit 1984 gibt es in Nordrhein-Westfalen die Wohneigentumssicherungshilfe. Ziel der Wohneigentumssicherungshilfe ist es, in Notlage geratene Familien vor dem Verlust ihrer staatlich geförderten Eigenheime durch Zwangsversteigerung zu bewahren.

Die Wohneigentumssicherungshilfe kann gewährt werden, wenn

- das Objekt mit Wohnungsbaumitteln des Landes Nordrhein-Westfalen gefördert ist,
- es sich um eine Familie mit 2 oder mehr Kindern handelt oder um einen Haushalt mit einem schwerbehinderten Angehörigen mit einem Grad der Behinderung von mindestens 80 v. H.,

MMV 10 / 2393

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

Für die Darlehensvergabe ist ferner maßgebend, daß ohne staatliche Hilfe weder eine dauerhafte Sicherung noch die Erhaltung des Eigentums gewährleistet ist. Seit 1984 konnte in rd. 1.300 Fällen mit der Wohneigentumssicherungshilfe geholfen und eine Zwangsversteigerung verhindert werden. Dies bedeutete einen durchschnittlichen Mitteleinsatz von rd. 37.600 DM Sanierungsförderung. Gläubigerbeiträge wurden in Höhe von 10.507.434 DM geleistet. Durch die Sanierung wurden 75.860.920 DM ursprünglich gewährter Wohnungsbau-mittel gesichert.

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

Die Vorschläge der Gutachter sind inzwischen größtenteils mit den neuen Richtlinien umgesetzt worden. Insgesamt kam das Gutachten zu dem Ergebnis, daß sich die Wohneigentumssicherungshilfe als wirksames Instrument zur Abwendung von Notfällen erwiesen hatte. Hierzu trägt nicht nur der staatliche Mitteleinsatz bei, wesentlich ist vor allem auch die intensive Beratung der betroffenen Haushalte und das Schuldenmanagement durch die Sanierungsberater. Insgesamt hat sich die Wohneigentumssicherungshilfe als wohnungspolitisch wirksames Kriseninstrument erwiesen.

MMV 10 / 2393

4.5 Sicherung tragbarer Wohnkostenbelastung

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

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

Nach ihren Schwerpunkten lassen sich die staatlichen Maßnahmen untergliedern in

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

4.5.1 Wohngeld

Das Wohngeld hat den Zweck, Haushalten mit niedrigem Einkommen ein angemessenes und familiengerechtes Wohnen auf Dauer, und zwar für alle Wohnungen, Altbau- wie Neubauwohnungen, freifinanzierte und staatlich geförderte Wohnungen, Mietwohnungen und Eigentumsmaßnahmen, wirtschaftlich zu sichern. Diese Funktion kann das Wohngeld nur erfüllen, wenn es von Zeit zu Zeit an die Einkommens- und Mietentwicklung angepaßt wird.

Das Wohngeldgesetz ist zuletzt mit Wirkung vom 01.01.1986 novelliert worden. Dabei wurden die Höchstbeträge der berücksichtigungsfähigen Wohnkosten

MMV 10 / 2393

gegenüber der letzten Anpassung an die Einkommens- und Mietentwicklung am 01.01.1981 um durchschnittlich 20 v. H. angehoben. Die Treffsicherheit der Höchstbeträge wurde außerdem durch eine Umstellung von drei Gemeindegrößenklassen auf fünf Mietstufen erhöht, die auf das örtliche Mietenniveau abstellen. Die für die einzelnen Gemeinden maßgebenden Mietstufen sind inzwischen durch Rechtsverordnung der Bundesregierung mit Zustimmung des Bundesrates festgelegt worden.

Die Auslaufpunkte des Wohngeldes, die Bruttoeinkommen, bei denen mit Wohnkosten in Höhe der jeweils maximal anrechenbaren Miete oder Belastung gerade noch ein Wohngeldanspruch gegeben ist, erhöhten sich ebenfalls um 20 v. H. Die Einkommensgrenzen liegen nach der Novelle für Einpersonenhaushalte bei einem Bruttoeinkommen von 1800 DM je Monat und für Vierpersonenhaushalten bei 4124 DM je Monat.

In Nordrhein-Westfalen sind seit 1981 folgende Beträge gezahlt worden:

Jahr	Mio DM
1981	874,7
1982	967,6
1983	939,7
1984	866,8
1985	898,9
1986	1229,5
1987	1346,3
1988	1355,3

Der Haushaltssatz für 1989 beträgt 1360 Mio DM. Für 1990 und die Folgejahre wird mit Aufwendungen von jährlich 1450 Mio DM gerechnet.

MMV10 / 2393

Von den Aufwendungen 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.

4.5.2 Soziales Mietrecht

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

Die Landesregierung hält das Prinzip der Kostenmiete bei geförderten Wohnungen für unverzichtbar. Bei vernünftiger Ausgestaltung des Fördersystems, das heißt bei überwiegender Förderung mit Wohnungsbaudarlehen, gewährleistet das Prinzip der Kostenmiete dauerhaft preisgünstige Mieten für Wohnungsberechtigte.

Bei freifinanzierten Wohnungen ist der Mieterschutz im Hinblick auf die Mietbelastung durch das Gesetz zur Erhöhung des Angebots an Mietwohnungen vom 20.12.1985 in wesentlichen Punkten verschlechtert worden. Dies gilt insbesondere für:

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

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

MMV 10 / 2393

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

Die befürchteten Mietsteigerungen aufgrund dieses Gesetzes haben sich aufgrund geringer Nachfrage nicht generell eingestellt - obwohl das die erklärte Absicht der Novelle war: höhere Mieten sollten zur zusätzlichen Investition führen. Auf örtlichen und regionalen Wohnungsmärkten sind aber unangemessene Mieterhöhungen möglich. Die Landesregierung hält deshalb nach wie vor an ihrer Forderung fest, die Verschlechterungen des Mieterschutzes durch dieses Gesetz rückgängig zu machen und eine Rückkehr zum sozialen Mietrecht der 70er Jahre anzustreben. Darüberhinaus erscheinen Änderungen und Weiterentwicklungen des sozialen Mietrechtes in Einzelpunkten erforderlich. So ist beispielsweise eine Novellierung des Wohnraumrechts zur Verbesserung der Rechtsstellung des Untermieters angezeigt, um den von der gewerblichen Zwischenvermietung betroffenen Mietern einen den übrigen Wohnungsmietern gleichgestellten Kündigungsschutz zu verschaffen.

Mit Artikel 21 des Steuerreformgesetzes 1990 vom 15. Juli 1988 ist das Gesetz über die Gemeinnützigkeit im Wohnungswesen mit Wirkung vom 01.01.1990 aufgehoben worden. Betroffen sind bundesweit fast 1.800 gemeinnützige Wohnungsunternehmen mit einem Gesamtwohnungsbestand von fast 3.400.000 Wohnungen. Auf Nordrhein-Westfalen entfallen davon 431 Unternehmen mit 1.074.000 Wohnungen. Lediglich für die insgesamt 284 Genossenschaften mit einem Wohnungsbestand von 296.000 Wohnungen bleibt als zukünftige Vermietungsgenossenschaft die Steuerfreiheit erhalten. Das gleiche gilt für 3 Unternehmen mit Spareinrichtungen. Die 147 Kapitalgesellschaften mit einem

Bestand von ca. 778.000 Wohnungen sind dagegen ab 01.01.1990 von allen gemeinnützigkeitsrechtlichen Bindungen befreit. Die Landesregierung hat sich in mit den anderen SPD-regierten Ländern bis zuletzt gegen die Abschaffung der Wohnungsgemeinnützigkeit ausgesprochen. Von den wohnungswirtschaftlichen Verbänden liegen allerdings Erklärungen vor, daß sich die Wohnungsunternehmen nach Abschaffung der Wohnungsgemeinnützigkeit nach dem 01.01.1990 so verhalten werden, als ob die Regelungen der Gemeinnützigkeit weiter gelten würden.

Der Gesetzgeber hat die Landesregierung ermächtigt, in Gebieten mit erhöhtem Wohnungsbedarf die Mieterhöhungen bei nicht preisgebundenem Wohnraum bis 1995 auf 5 v. H. jährlich zu begrenzen. Die Landesregierung beabsichtigt bis Ende des Jahres, eine derartige Verordnung zu erlassen.

Darüberhinaus erscheinen Änderungen und Weiterentwicklungen des sozialen Mietrechts in einzelnen Fällen erforderlich. Die Landesregierung unterstützt insbesondere Gesetzesinitiativen, die Umwandlungen von Mietwohnungen in Eigentumswohnungen durch eine Novellierung des Wohnraummietrechts erschweren, um so den Bestand an preiswertem Wohnraum zu sichern, zumal die Kündigung wegen Eigenbedarfs durch die neuere Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichtes erleichtert worden ist.

4.5.3 Beeinflussung der Wohnkostenbelastung

4.5.3.1 Höchstdurchschnittsmiete der Neubauförderung

Bei allen Förderungsmaßnahmen hat die Landesregierung insbesondere die Auswirkungen auf die Miethöhe beachtet. Für Förderungen, die die Wohnung selbst betreffen, sind Mietgrenzen in Form von Höchstdurchschnittsmieten jeweils festgelegt worden. In den Jahren 1981 und 1982 beliefen sich die Höchstdurchschnittsmieten je nach Gemeindegröße auf 5,70, 5,90 und 6,10 DM/qm/monatlich (einschließlich einer Betriebskostenpauschale. Sie mußte im Jahre 1983 auf 5,80, 6,00 und 6,20 DM/qm/monatlich angehoben werden. Nicht

zuletzt als Erfolg der durchgeführten Maßnahme "Kostengünstiges und flächensparendes Bauen" konnte 1984 erstmals der jeweils mit Kostenerhöhung begründete, unvermeidlich erscheinende periodische Anstieg der Mieten durchbrochen und die Höchstdurchschnittsmieten um 0,50 DM/qm/monatlich auf 5,30, 5,50 und 5,70 DM/qm/monatlich (einschließlich Betriebskostenpauschale) und ab 01.08.1984 auf 5,00, 5,20 und 5,40 DM/qm/monatlich (infolge Änderung der II. BV ohne Betriebskostenpauschale) deutlich gesenkt werden. Die durch Subventionsabbau (Verringerung des Aufwendungszuschusses in Höhe von 1,80 DM je qm monatlich nach jeweils 2 Jahren um 0,30 DM je qm monatlich) bedingten, künftigen Auswirkungen auf die Höchstdurchschnittsmieten werden seit 1986 durch Aufgabe der bis dahin kombinierten Förderung mit Baudarlehen und Aufwendungszuschüssen und eine seither ausschließliche Förderung mit Baudarlehen vermieden. Damit hat das Land ebenfalls im Rahmen der Förderung einen erheblichen Beitrag im Sinne einer dauerhaften tragbaren Entwicklung der Miethöhe geleistet. Die seit 1984 verringerten Höchstdurchschnittsmieten konnten bis zum 30.06.1988 beibehalten werden. Ab 01.07.1988 mußte der Anhebung der Pauschbeträge für Verwaltungs- und Instandhaltungskosten im Rahmen der Änderung der § 27 und 28 der Zweiten Berechnungsverordnung durch eine entsprechende Erhöhung der Höchstdurchschnittsmieten ab 01.07.1988 auf nunmehr 5,30, 5,50 und 5,70 DM je qm monatlich Rechnung getragen werden. Die Landesregierung wird um die Tragbarkeit der Mieten bemüht bleiben.

4.5.3.2 Streckungsförderung

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

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

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

Für die Streckungsförderung werden in den Jahren 1984 bis zum Auslaufen der seinerzeit bewilligten Aufwendungssubventionen 1999 rd. 450 Mio DM zusätzliche Subventionen aus Landesmitteln eingesetzt.

4.5.3.3 Härteausgleich

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

Schon in den 70er Jahren wurde erkannt, daß das Ziel der Objektförderung von Sozialwohnungen, nämlich angemessenen preiswerten Wohnraum für einkommensschwächere Bevölkerungsgruppen zur Verfügung zu stellen, nicht immer einzuhalten war. Erstmals 1974 wurden daher Maßnahmen ergriffen, um im Einzelfall die Mietbelastung zu senken. In den folgenden Jahren wurde das Instrument des Härteausgleichs weiterentwickelt, um insbesondere die Verzah-

nung mit dem Wohngeld herzustellen. So wurde im Härteausgleich 1981/1983 erstmals ein Antragsrecht für die Mieter vorgesehen, sofern der Vermieter auf sein Antragsrecht verzichtete. Es schloß sich der Härteausgleich 1983/85 an, der nach einer Verlängerung die Bezeichnung "Härteausgleich 1983/87" erhielt. Bis zum 30.06.1985 war der Härteausgleich beschränkt auf solche vermietete Wohnungen, die mit öffentlichen Mitteln in der Zeit ab 01.01.1967 gefördert worden waren. Ab 1985 wurde der Härteausgleich nicht nur in dem erforderlichen Umfang gewährt, um die Mieten auf die Höchstbeträge des Wohngeldgesetzes zu senken, sondern gegebenenfalls darüberhinaus, um eine Bruttokaltmiete von 7 DM/qm/monatlich zum Zeitpunkt der Bewilligung sicher zu stellen. Darüberhinaus wurden erstmals Mieter einbezogen, deren Einkommen die Grenze im sozialen Wohnungsbau um bis zu 20 v. H. übersteigt. Seit dem Härteausgleich 1987/89 sind die Höchstbeträge für Mieten nach dem Wohngeldgesetz für die Bemessung des Härteausgleichs nicht mehr maßgebend. Im Härteausgleich 1987/89 galt zunächst ein Miethöchstbetrag von 7 DM/qm/monatlich, der nach Anhebung der Pauschalen für Instandhaltungs- und Verwaltungskosten in der Zweiten Berechnungsverordnung (II. BV) auf 7,40 DM/qm/monatlich angehoben wurde.

Für den Zeitraum vom 1. Juli 1989 bis zum 30. Juli 1991 wird der Härteausgleich auf der Grundlage der Bestimmung des Runderlasses vom 22.05.1989 fortgeführt. Für alle Sozialwohnungen, die von begünstigten Mietern genutzt werden, gilt damit zunächst eine Mietobergrenze von 7,75 DM/qm/monatlich. Der Finanzaufwand für den Härteausgleich 1989/1991, der aus dem Landeswohnungsbauvermögen aufgebracht wird, ist mit 300 Mio DM veranschlagt. Unter Berücksichtigung der Erfahrungen aus dem Härteausgleich 1987/89 werden die Mieter von mehr als 120.000 Wohnungen in den Genuß des Härteausgleichs kommen.

4.5.3.4 Verzicht auf Zinsen für Aufwendungsdarlehen

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

Weil im Jahr 1972 Aufwendungsdarlehen nachbewilligt worden waren, ist bei den ersten geförderten Objekten der Zeitpunkt für die planmäßige Verzinsung und Tilgung bereits im Jahre 1984 eingetreten. Da Verzinsung, Tilgung und Verwaltungs-kostenbeitrag voll auf die Mieten umgelegt werden können und auch bei Eigentumsmaßnahmen zu erheblicher Steigerung der Belastung führen, wurde die Verzinsung und Tilgung für diese Darlehen zunächst bis zum 30.06.1987 ausgesetzt. Ab 01.07.1987 werden für die fällig gewordenen bzw. fällig werdenden Darlehen nunmehr die vereinbarte Tilgung von 2 v. H. und der Verwaltungs-kostenbeitrag von 0,25 v. H. erhoben. Zur Vermeidung unangemessener Mieterhöhungen oder Belastungssteigerungen wurde bis 30.06.1989 von der Verzinsung abgesehen.

Wegen der Lage auf dem Mietwohnungssektor ist bei Mietwohnungen der Verzicht auf eine Zinserhebung nunmehr bis zum 30.06.1991 fortgeschrieben worden; bei Eigentumsobjekten wurde eine maßvolle Zinserhebung von lediglich 3 v. H. ausgesprochen.

Auf diese Weise konnte erreicht werden, daß die ab 1972 geförderten Mietwohnungen auch weiterhin als preiswerter Wohnraum zur Verfügung stehen. Die Zinserhebung bei Eigentumsobjekten führt für die Darlehensnehmer nur zu einer wenig höheren und damit tragbaren Belastung; dem Landeswohnungs-bauvermögen fließen jedoch wieder Zinserträge zu, die dessen weiteren Abbau entgegenwirken.

4.5.3.5 Verordnung über die Fortdauer der Mietpreisbindung

Die Verordnung über die Fortdauer der Mietpreisbindung nach § 16 a Abs. 3 WoBindG vom 14.12.1982 sichert die Kostenmieten für einen beträchtlichen Teil der Sozialwohnungen nach Rückzahlung der öffentlichen Mittel.

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

Zwischenzeitlich hat die Landesregierung einen Erfahrungsbericht erarbeitet und als Landtagsdrucksache 10/865 dem Landtag vorgelegt. Insgesamt bleibt festzuhalten, daß ein erhebliches landespolitisches Interesse an der Beibehaltung der Verordnung über die Fortdauer der Mietpreisbindungen im sozialen Wohnungsbau besteht.

4.6 Sonstige Maßnahmen

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

Das neue Gesetz trat am 01.12.1984 in Kraft und ersetzt das veraltete Wohnungsgesetz von 1918.

Ziel des neuen Wohnungsgesetzes ist es, den vorhandenen, vor allem preisgünstigen Wohnungsbestand wirksamer als bisher zu schützen.

In Nordrhein-Westfalen gab es zum Zeitpunkt der letzten Gebäude- und Wohnungszählung am 25.05.1987 7.228.710 Wohnungen, davon etwa 28,3 % oder rd. 2,0 Mio Altbauwohnungen.

Das Wohnungsgesetz von 1984 eröffnet den Gemeinden bessere Möglichkeiten, den Verfall von erhaltenswertem Wohnraum aufgrund mangelnder Instandhaltung sowie Wohnungsmißstände zu verhindern und die Zweckentfremdung von Wohnraum, insbesondere auch das Leerstehen, soweit wie möglich zu beschränken. Folgende Maßnahmen sind wesentlich:

- Werden notwendige Instandhaltungsarbeiten unterlassen, und wird dadurch der Gebrauch der Wohnung zu Wohnzwecken erheblich beeinträchtigt, so kann die Gemeinde anordnen, daß die unterbliebenen Arbeiten nachgeholt werden. Solche Gebrauchsbeeinträchtigungen liegen z. B. vor, wenn die Wohnungen keinen ausreichenden Schutz gegen Witterungseinflüsse oder gegen Feuchtigkeit bieten, wenn Heizungsanlagen oder Bäder nicht ordnungsgemäß genutzt werden können.
- Der Verfügungsberechtigte kann veranlaßt werden, bestimmte Mindestanforderungen an erträgliche Wohnverhältnisse zu erfüllen. Dazu gehören z. B. geeignete Koch- und Heizmöglichkeiten sowie genügende Wasserversorgung und Toiletteneinrichtungen.
- Stehen technisch-konstruktive Gründe unter Berücksichtigung wirtschaftlicher Gesichtspunkte einer Instandsetzung oder der Erfüllung von Mindestanforderungen entgegen, kann die Wohnung für unbewohnbar erklärt werden. Eine solche Unbewohnbarkeitserklärung soll jedoch erst ergehen, wenn angemessener Ersatzwohnraum zur Verfügung steht. Nach der Unbewohnbarkeitserklärung verbleibt dem Eigentümer die Möglichkeit, das Objekt im Rahmen des planungsrechtlich und bauordnungsrechtlich Zulässigen in anderer Weise zu nutzen.

MMV 10 / 2303

- Wohnnutzungsgebot bei zweckfremder Nutzung und bei Leerstehen.
- Räumungsgebot bei zweckfremder Nutzung.
- Wiederherstellungsgebot (z. B. bei Zweckentfremdung durch bauliche Veränderung).

4.6.2 Mietermitbestimmung

Mitbestimmung und Selbstverwaltung der Mieter erhalten aus betriebswirtschaftlichen und sozialen Gründen einen immer größeren Stellenwert. Sie dienen letztlich dem Erhalt des Wohnungsbestandes.

Im Laufe der Jahre 1988 und 1989 wurden gemeinsam vom MSWV, der LEG und den jeweiligen Mietervertretungen für zwei von der LEG erworbenen Siedlungen Mietermitbestimmungsregelungen erarbeitet und schließlich von LEG und Mietervertretungen unterzeichnet. Die LEG Wohnen hat eine ähnliche Vereinbarung für eine Siedlung in Lünen abgeschlossen. Für weitere Siedlungen werden Mitbestimmungsvereinbarungen noch entwickelt.

Die Vereinbarungen sehen Informations- und Beratungspflichten des Unternehmens, Mitentscheidungsbefugnisse der Mietervertretung und Mitbestimmungsrechte und -pflichten als höchste Stufe der Mitwirkung vor, z. B. Entscheidung über Verwendung von 20 v. H. der in der Miete enthaltenen Pauschale für Instandhaltung und Instandsetzung, Planung und Durchführung von Modernisierungsarbeiten, Nutzung und Veränderung des Wohnumfeldes.

Da in Nordrhein-Westfalen und bundesweit kaum keine Erfahrungen mit "echter" Mietermitbestimmung vorliegen, ist wissenschaftliche Begleitung bei der praktischen Umsetzung vorhandener Erkenntnisse erforderlich. Daher vergaben der MSWV, die LEG, LEG-Wohnen und der Landesverband der Mietervereine in Nordrhein-Westfalen e.V. gemeinsam den Auftrag zur Durchführung eines Forschungsprojektes, in dem die Mitbestimmungsformen auf ihre

Praktikabilität hin erprobt werden sollen. Von der Arbeit werden Schlußfolgerungen für die Erarbeitung eines dauerhaften Organisationsmodells der Mietermitwirkung erwartet.

Ebenso wie die Mietermitbestimmung und -selbstverwaltung wird auch die Bewohnerbeteiligung in Großsiedlungen künftig mehr Bedeutung gewinnen. Bei der Lösung von Wohnungsproblemen in Großsiedlungen (z. B. baulich-technische Probleme, geringe Gebrauchswerte des Wohnumfeldes, mangelnde Akzeptanz der Wohnquartiere, Fluktuation, Anonymität, Vandalismus) zeigten klassische staatliche Erneuerungs- und Modernisierungsmaßnahmen für sich allein keine ausreichenden langfristigen Wirkungen.

Um Erfahrungen mit der praktischen Umsetzung vor Ort gewinnen zu können, wurde im Rahmen eines Forschungsprojektes in drei Siedlungen mit verschiedenen Problemen die unterschiedlichen Aktivitäten zur Siedlungserneuerung begleitet und der örtlichen Situation entsprechende Praxisbeispiele eingebracht. Im Falle einer Düsseldorfer Großsiedlung (Düsseldorf-Garath) wird ein Rahmenkonzept zur Siedlungserneuerung unter Bürgerbeteiligung entwickelt.

Künftig werden weitere Erfahrungen mit diesem Instrument gemacht werden können. Die Bewohnerbeteiligung soll in den verschiedenen Förderungsbestimmungen verankert und bürokratische Hemmnisse abgebaut werden.

4.6.3 Zweckentfremdungsverordnung

Die Zweckentfremdungsverordnung besteht in NRW seit 1972. Die Neufassung der Verordnung vom 4. Mai 1981 ist am 14. Mai 1981 in Kraft getreten (vgl. GV. NW. 1981, Seite 232) und hat den Geltungsbereich der Verordnung erweitert.

Aufgrund bundesrechtlicher Ermächtigungsgrundlage (Artikel 6 § 1 Mietrechtsverbesserungsgesetz) ist die Landesregierung befugt, eine Verordnung zu erlassen, mit der die Gemeinden bestimmt werden, in denen nicht preisgebundener Wohnraum nur mit Genehmigung anderen als Wohnzwecken zugeführt werden darf. Von dieser Verordnung hat die Landesregierung Gebrauch gemacht und die Gebiete bestimmt, in denen Wohnraum nicht zweckentfremdet werden darf. Wohnraum kann im wesentlichen zweckentfremdet werden durch Umwandlung in Geschäftsraum, Abriß oder vermeidbaren Leerstand. Das Zweckentfremdungsverbot dient dem Bestandschutz von Wohnraum mit dem Ziel einer ausreichenden Versorgung der Bevölkerung mit Wohnraum zu angemessenen Bedingungen. Aufgrund der Ergebnisse der Volkszählung wird diese Verordnung der neueren Entwicklung angepaßt werden.

4.6.4 Verordnung über Gebiete mit erhöhtem Wohnungsbedarf

Ziel der Verordnung ist es, den Bestand der öffentlich geförderten Mietwohnungen in unterversorgten Gebieten im Interesse der Berechtigten langfristig auch dann zu sichern, wenn die öffentlichen Mittel vorzeitig zurückgezahlt werden. Durch die Verordnung hat die Landesregierung die Ballungkerne, die solitären Verdichtungsgebiete Bielefeld und Münster sowie einzelne Gemeinden in Ballungsrandzonen und im ländlichen Raum zu Gebieten mit erhöhtem Wohnungsbedarf bestimmt. Es ist beabsichtigt, die Verordnung aufgrund der Ergebnisse der Gebäude- und Wohnungszählung vom 25.05.1987 zu überprüfen und Ende des Jahres 1989 bzw. Anfang des Jahres 1990 entsprechend den Ergebnissen anzupassen.

4.6.5 Mietverbilligung in Köln-Chorweiler und Dorsten-Wulfen

1985 waren auf dem Wohnungsmarkt in Nordrhein-Westfalen einige Leerstände zu verzeichnen. Die Leerstände bei Mietwohnungen in NRW waren zwar nicht besorgniserregend, jedoch gab es überproportionalen Leerstand in einigen wenigen, durch spezifische lokale Besonderheiten und Problemver-

MMV 10 / 2393

dichtungen gekennzeichneten Siedlungsbereichen. In zwei Fällen, nämlich Köln-Chorweiler und Dorsten-Wulfen hat das Land besondere zusätzliche Ansträngungen unternommen, um den Gemeinden und Bauträgern bei der Lösung der Probleme zu helfen.

In Köln-Chorweiler gab es um die Jahreswende 84/85 bei einem Wohnungsbestand von rd. 6.700 Wohnungen einen Leerstand von knapp unter 10 v. H.

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

Ziel war es, im Zentrum von Köln-Chorweiler die Mieten auf 5,50 DM/qm/monatlich und außerhalb des Zentrums auf 6,00 DM/qm/monatlich zu begrenzen. Hierbei handelte es sich um die Kaltmiete, ohne Betriebskosten für Heizung, Warmwasser, Wasserversorgung und Entwässerung.

Das Land subventioniert durch einen besonderen erweiterten Härteausgleich die Mieten auf höchstens 7,00 DM/qm/monatlich bzw. bis auf die Höchstmieten nach dem Wohngeldgesetz. Die darüberhinaus noch notwendige Mietpreisverbilligung zur Begrenzung auf die genannten Beträge von 5,50 bzw. 6,00 DM/qm/monatlich wird von den Vermietern bzw. der Stadt Köln geleistet.

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

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

MMV 10 / 2393

289

Die Leerstände konnten durch diese Subventionsmaßnahme beseitigt werden. Gleichzeitig wurden verschiedene Maßnahmen ergriffen, um die soziale und städtebauliche Infrastruktur nachhaltig zu verbessern.

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

- Reduzierung der Mieten.

Es wurde ein besonderer modifizierter Härteausgleich eingeführt und außerdem eine Zusatzsubvention von Land, Stadt Dorsten und Wohnungsunternehmen gewährt. Diese Maßnahmen führten im Ergebnis dazu, daß die Bruttokaltmiete je nach Wohnungsgröße und Geschößzahl des Gebäudes auf 4,50, 5,50 bzw. 5,50 DM/qm/monatlich begrenzt wird. Die Zusatzsubventionen wurden unverändert bis 30.06.1989 gewährt und werden im Zeitraum bis zum 30.06.1991 mit stufenweisen Kürzungen fortgeführt.

- Städtebauliche Verbesserung

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

- Kommunalisierung der Entwicklungsgesellschaft.

Bereits 1988 wurde vereinbart, die Entwicklungsgesellschaft Wulfen zu "kommunalisieren". Kommunalisierung bedeutet, daß die Gesellschafterstruktur mehrheitlich auf die Stadt Dorsten unter Mitbeteiligung des Kreises Recklinghausen zurückgeführt wird. Die Kommunalisierung wurde an die abschließende Förderung der Maßnahme gebunden. Die Umstrukturierung der Gesellschaft ist auf der Grundlage eines neuen Gesellschaftervertrages vollzogen worden. Das Land hat die Maßnahme mit einer abschließenden Bewilligung in Höhe von 45,223 Mio DM ausfinanziert.

4.6.6 Beseitigung baulicher Hindernisse für Behinderte und alte Menschen

Seit 1976 führt das Land Förderungsmaßnahmen zur Beseitigung baulicher Hindernisse für Behinderte und alte Menschen an vorhandenen Gebäuden im kommunalen Bereich durch.

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

4.6.7 Kostengünstiges und flächensparendes Bauen

Nachdem in den Jahren 1970 bis 1980 die Baukosten fast dreimal so stark gestiegen waren wie die Lebenshaltungskosten, hat das Land Nordrhein-Westfalen mit konzeptionellen Überlegungen über Möglichkeiten der Kostensenkung aus bautechnischer Sicht begonnen. Die in breiter Front angelaufene Diskussion zur Baukostendämpfung und -senkung wurde aus der theoretischen in die praktische Erprobungsphase übergeleitet, indem in das Wohnungsbauförderungsprogramm 1982 erstmals ein besonderes Förderkontingent aufgenommen wurde für "Miet- und Genossenschaftswohnungen sowie für Eigentumsmaßnahmen, bei denen die durchschnittlichen Kosten ohne unvertretbare

MMV 10 / 2393

Reduzierung des Wohnwertes durch kostensparende Maßnahmen bei der Planung und Ausführung wesentlich unterschritten werden". Eine weitere Vorgabe dieses Programms war die vorrangige Beschränkung auf Ballungkerne und solitäre Verdichtungsgebiete.

Neben dem vorranigen Ziel der Kostendämpfung und -senkung stand auch das Bestreben, nach Wegen zu suchen, die nicht zu technischer Perfektionierung, sondern zu nutzerfreundlicheren Lösungen im Wohnungsbau führen sollten. Die Suche galt dabei insbesondere solchen Vorhaben, die sich beispielgebend an den individuellen Bedürfnissen der zukünftigen Nutzer orientieren und zu diesem Zweck Mitwirkung und Selbsthilfe ermöglichen.

Ein weiterer wesentlicher Ansatzpunkt war die Frage, ob durch Abweichung von bestehenden Vorschriften des Bauordnungsrechtes oder der Wohnungsbauförderrichtlinien Kosteneinsparungen möglich waren. Die Versuchsklausel des § 87 a der Landesbauordnung eröffnete entsprechende Möglichkeiten. Eine flexible Handhabung der bautechnischen Förderungsvoraussetzungen wurde ebenfalls zugestanden.

Aufgrund der ermutigenden Ergebnisse, die in diesem Programm 1982 erzielt werden konnten, wurden im Wohnungsbauförderungsprogramm 1983 weitere Mittel ausgewiesen. Damit sollten Mietwohnungen und Eigentumsmaßnahmen gefördert werden, die kostengünstig und flächensparend, zugleich aber auch nutzerfreundlich sind und deren Konzeption in breitem Maßstab übertragbar ist. Die Suche galt insbesondere solchen Lösungen, die ihr Ziel bei solider Bauausführung in einem Wohnumfeld sahen, daß möglichst frei von störenden äußeren Einflüssen ist und die sozialen Kontakte fördert.

Abweichend vom Verfahren im Jahre 1982, in dem die Kosteneinsparungen ausschließlich zur Minderung der Förderungsmittel des Landes genutzt wurden, sah das Programm 1983 vor, daß die erzielten Kosteneinsparungen zunächst bis zu 0,50 DM/qm Wohnfläche/monatlich zur Minderung der Höchstdurchschnittsmiete einzusetzen sind. Erst darüberhinausgehende Ein-

sparungen führten zu einer Verringerung der Förderungsmittel. Unabhängig davon wirkten sich Selbsthilfeleistungen der Mieter ebenfalls mietmindernd aus.

Die auf zwei Jahre beschränkte Erprobungsphase war mit dem Ende des Jahres 1983 abgeschlossen. Das Sonderprogramm 1982/83 fand reges Interesse.

Die Erkenntnisse aus dem Sonderprogramm und seiner wissenschaftlichen Auswertung wurden im sozialen Mietwohnungsbau 1984 bereits allgemein umgesetzt. Danach wurde erstmals nach dem Kriege eine Senkung der Höchstdurchschnittsmiete um 0,50 DM/qm Wohnfläche/monatlich für neue "klassische" (also hochsubventionierte) Sozialwohnungen möglich.

Die Versuchsprogramme des Landes waren aber nicht nur im Mietwohnungsbau erfolgreich. Auch im Einfamilienhausbau haben die Architekten, Bausparkassen und Bauträgergesellschaften die Erkenntnisse aus der Erprobung von kostengünstigem und flächensparendem Bauen aufgegriffen und umgesetzt. Indem so auch Bauwilligen mit durchschnittlichem Einkommen der Zugang zum Eigenheim wieder ermöglicht wurde, ist den Bauschaffenden ein zusätzlicher neuer Markt erschlossen worden.

4.6.8 Ökologisch orientierter und familiengerechter Städtebau

Die schlechte oder bedrohte Umweltqualität in den Städten hat zur Folge, daß gerade auch die städtischen Wohn- und Lebensbedingungen für Familien mit Kindern schlechter werden. Die ökologische Erneuerung der Städte ist deshalb eine unerläßliche Vorbedingung für eine familiengerechte Wohnungs- und Städtebaupolitik. Das gilt sowohl für den Bereich des Neubaus wie für die Bestandserhaltung. Neubauten im Wohnungsbau und gewerbliche Bauvorhaben berücksichtigen bislang noch immer nicht ausreichend, daß die Landschaft erhalten und gestaltet werden muß, um den Bewohnern menschengerechte Lebens- und Wohnbedingungen zu ermöglichen. Grün- und Freiräume werden kurzfristigen Rentabilitätsüberlegungen geopfert, im Geschoßwohnungsbau

werden oft noch so hohe Dichten angestrebt, daß zu wenig Grün- und Erholungsflächen, die dem Spiel und der Kommunikation dienen könnten, übrig bleiben. Deshalb enthalten die Wohnungsbauförderungsbestimmungen seit 1984 einen Orientierungswert für die höchstzulässige Dichte bei einer Geschossflächenzahl von 0,8. Außerdem werden seit 1984 bei größeren Bauvorhaben städtebauliche Wettbewerbe oder Gutachterverfahren gefordert, zu denen auch Landschaftsplaner aufgefordert werden sollen.

Vor allem bei der Anlage neuer Gewerbegebiete werden sehr häufig durch eine zu große Pazellierung Flächen verschwendet. Die Maßstäblichkeit des Bauens wird häufig vernachlässigt. Landschaftsplanerische Belange werden bei der Gestaltung von Erschließungsanlagen, von Freiflächen und bei den Bauten selbst noch immer zurückgestellt.

In den dicht bebauten Stadtteilen der Großstädte, vor allem im Zentrum und der angrenzenden Bauzone aus dem 19. Jahrhundert sind kaum noch Freiräume, Grün oder gar Biotope erhalten. Auch wenn keine genaueren Zahlen über die tatsächlichen Gegebenheiten vorliegen, ergibt eine Befragung der Bewohner: fast die Hälfte der Befragten hat am Haus, im Wohnviertel oder weiter entfernt keinen Garten.

In den problematischen Stadtgebieten der Ballungkerne und Ballungsrandzonen ist das Defizit mit 60 v. H. aller Haushalte noch größer. Mehr als 40 v. H. der Haushalte ohne Garten würden gerne einen Garten nutzen können. Und noch immer werden die innerstädtischen Gebiete weiter verdichtet und entgrünt: Straßen werden verbreitert, erhalten Parkspuren und Abbiegespuren. Innenhöfe werden versiegelt, um Stellplätze für Kraftfahrzeuge zu schaffen. Unbebaute Grundstücke werden bebaut, stets ein wenig dichter und höher als die umgebende Bebauung. Mit der weiteren Verdichtung werden Bäume gefällt, die knappen Freiräume gehen verloren.

Mit der fast völligen Versiegelung der Oberfläche verschwindet der natürliche Wasserhaushalt. Wärme- und Luftströmungen werden so verändert, daß Schwüle und Luftverunreinigungen ansteigen.

Familiengerechte Siedlungspolitik heißt deshalb, im Neubau, aber auch in den alten Stadtquartieren die Voraussetzungen wieder zu schaffen, daß Kinder in lebenswerter Umwelt aufwachsen. Nur in einer Umgebung mit Freiraum und Spielflächen, mit Erlebnismöglichkeiten und Abwechslungsreichtum können Kinder die Sozialisation erfahren, die Voraussetzung für die Herausbildung von Sensibilität und Kreativität ist. Menschen ohne Naturkontakte werden krank, körperlich und seelisch.

Die Revitalisierung dieser Gebiete ist unausweichlich mit geringeren Baudichten und mit mehr Grün verbunden. Diese stadtökologische Notwendigkeit ist zugleich sozialpolitische Verpflichtung. Nur scheinbar besteht ein Widerspruch zum geforderten Freiraumschutz und zur Mobilisierung von Baulandpotentialen. Denn die Flächenverschwendung geschieht eher am Rand der großen Städte und in den Gemeinden der Ballungsrandzonen.

Stadtökologisch vernünftig ist eine Raumnutzung bei mittlerer Dichte. Dann stehen freie und bebaute Flächen in einem ausgewogenen Verhältnis, dann ist die Bebauung kleinräumig und über kurze Wege erreichbar. Dieser Prozeß der behutsamen Veränderung wird nicht in kurzen Zeitabschnitten zu beenden sein. Deshalb wird man sich zunächst darauf konzentrieren müssen, weitere bauliche Verdichtung zu vermeiden und jede sich bietende Chance für eine Begrünung auch weiterhin zu nutzen.

MMV10 / 2393

4.7 Perspektiven

Aufgrund der Entwicklung der Haushalte von Bund, Ländern und Gemeinden sind die Leistungen der öffentlichen Hand für den sozialen Wohnungsbau in den letzten Jahren deutlich zurückgegangen. Andererseits ist spätestens seit Mitte 1987 eine steigende Nachfrage nach preiswertem Wohnraum in den meisten Ballungsgebieten der Bundesrepublik festzustellen. Deshalb hat die Landesregierung Nordrhein-Westfalen einer Sachverständigenkommission den Auftrag erteilt, Vorschläge

- für die Fortführung der Wohnungsbauförderung, insbesondere die Förderung von Eigentumsmaßnahmen, unter den erkennbaren Rahmenbedingungen, namentlich der Finanzentwicklung des Landes und der Beteiligung des Bundes,

und

- für die Neuregelung der Modernisierungsförderung und der Nachsubventionierungsmaßnahmen (Härteausgleich, Streckungsförderung, Ankauf von Bindungen) ab 1. Juli 1989 zu entwickeln.

Die Sachverständigenkommission setzte sich aus Vertretern von

- Architektenkammer
- Bauunternehmen
- Baugewerbliche Verbände
- Bausparkassen
- Banken
- Wissenschaft
- Wohnungsverbänden

MMV 10 / 2393

- Versicherungsgesellschaften
- Mieterbund und Zentralverband der Deutschen Haus- und Grundeigentümer
- und Vertretern der kommunalen Verwaltung und der Landesverwaltung

zusammen.

Die Kommission hat ihren **Abschlußbericht "Neuorientierung der Wohnungspolitik in Nordrhein-Westfalen"** am 25. November 1988 dem MSWV übergeben. In diesem Gutachten kommt die Kommission zu folgenden wesentlichen Empfehlungen:

- Das Landeswohnungsbauvermögen ist für seine gesetzlich bestimmten, langfristigen Aufgaben zu erhalten und hierzu im notwendigen Umfang zu verstärken. Förderungsmittel dürfen grundsätzlich nur noch in Form von Darlehen eingesetzt werden.
- Aufgrund seiner Gesetzgebungskompetenz trägt der Bund die Verantwortung für die Rahmenbedingungen zur Verbesserung des Investitionsklimas im Wohnungsbau.
- Ebenso wie Bund und Länder haben die Gemeinden nach § 1 des Zweiten Wohnungsbaugesetzes den Wohnungsbau als vordringliche Aufgabe zu fördern. Dieser Verpflichtung sind die Gemeinden bisher nicht in dem an sich gebotenen Umfang nachgekommen. Für die Zukunft sollten sich die Kommunen insbesondere folgenden Maßnahmen bedienen:
 - Ankauf von Belegungsbindungen im Bestand
 - Übertragung von Belegungsbindungen
 - Ankauf von Wohnungsbeständen

MMV 10 / 2393

- Investitionsförderung durch Spitzenfinanzierung und Bereitstellung von Grundstücken
 - Bindung kommunaler Wohnungsunternehmen an eine sozialverantwortliche Wohnungspolitik.
- Die Förderung des Mietwohnungsbaus ist fortzusetzen und nach Möglichkeit zu verstärken. Das Kostenmietenprinzip ist beizubehalten. Große Mietsprünge sind durch Maßnahmen der Streckungsförderung und des Härteausgleichs zu verringern.
 - Das Wohnungsgesetz des Landes NRW ist verstärkt anzuwenden. Die Modernisierungsförderung ist mit der Gewährung von Darlehen fortzusetzen. Tragbare Mieten sind dauerhaft zu sichern. Angesichts der Verknappung preiswerter Sozialmietwohnungen sollen privatrechtliche vereinbarte Belegungsbindungen zur Auflage gemacht werden.
 - Die Eigentumsförderung ist vorrangig für Familien mit 3 und mehr Kindern unter 18 Jahren fortzusetzen. Ferner sind junge Familien mit 1 und 2 Kindern unter 10 Jahren zu fördern. Für Antragsteller oberhalb der von den beiden vorgenannten Gruppen einzuhaltende Einkommensgrenze kommt gegebenenfalls eine Anreizförderung in Betracht (z. B. Bürgschaften). Zur dauerhaften Sicherung des Wohneigentums ist der Mindestrückbehalt für die Lebenshaltung anzuhoben. Für die Förderung sollten Kostenobergrenzen eingeführt werden, die deutlich unterhalb der gegenwärtigen Durchschnittskosten liegen.

Nach Vorlage des Berichtes der Sachverständigenkommission wurden die einzelnen Vorschläge in der Fachabteilung des MSWV intensiv geprüft. Bis heute konnten einige wesentliche Vorschläge bereits umgesetzt werden. Dies gilt insbesondere für die Vorschläge zur Modernisierungsförderung und zum Erhalt bzw. zur Verlängerung von Bindungen. Auch die Empfehlungen zum Härteausgleich sind bereits verwirklicht. Vor allem wurde der Empfehlung nach Verstärkung der Wohnungsbauförderung, insbesondere des Mietwohnungsbaus im

MMV 10 / 2393

Hinblick auf den steigenden Bedarf Einkommensschwächerer im Rahmen des Wohnungsbauprogramms 1989 und des angekündigten Wohnungsbauprogramms 1990 Rechnung getragen.

Für die anderen Vorschläge war eine Umsetzung noch nicht möglich. Insbesondere alle Empfehlungen, die darauf abzielten, bestimmte Verordnungen anhand der Gebäude- und Wohnungszählung 1987 zu überprüfen, konnten wegen der späten Übermittlung der Ergebnisse noch nicht vollzogen werden.

MMV10 / 2393

5. Bauaufsicht, Bautechnik

5.1 Schwerpunkte der Tätigkeit seit Beginn der 80er Jahre

Die 80er Jahre waren geprägt von

- der grundlegenden Reform des Baurechts (neue Landesbauordnung 1984, neue Sonderbauverordnungen)
- der Einführung von Vorschriften zur Energieeinsparung,
- der Reform des Architektenrechts (Änderung des Architektengesetzes insbesondere zur Umsetzung der EG-Richtlinie über das Niederlassungsrecht und das Recht auf freien Dienstleistungsverkehr)

Im einzelnen handelte es sich dabei um folgende Schwerpunkte:

5.1.1 Kostensparendes Bauen

Die Steigerung der Baukosten im Wohnungsbau löste zu Beginn der 80er Jahre vielfältige Bemühungen aus, diese Baukosten zu senken. Soweit dabei Maßnahmen zur Senkung technischer Standards in Betracht kamen, standen diesen Bemühungen teilweise gesetzliche Vorschriften des Bauordnungsrechts entgegen. Da nicht in allen Fällen die gesetzlichen Voraussetzungen für die Befreiung von diesen Vorschriften gegeben waren, wurde durch Gesetz vom 6.4.1982 in die Landesbauordnung eine sog. "Versuchsklausel" (§ 87 a) eingeführt.

Die neue Vorschrift erlaubte Abweichungen von zwingenden Vorschriften der Bauordnung oder von auf Grund der Bauordnung erlassenen zwingenden Vorschriften "zur praktischen Erprobung neuer Bau- oder Wohnformen im Wohnungsbau". In zahlreichen Fällen konnte in den beiden folgenden Jahren Abweichungen von entgegenstehenden Vorschriften zugestimmt werden.

Die dabei gesammelten Erfahrungen wurden bei der Erarbeitung der neuen Landesbauordnung (s. 5.1.2) berücksichtigt. Obwohl die Geltungsdauer der Versuchsklausel durch die neue Landesbauordnung 1984 noch einmal um weitere 3 Jahre bis Ende 1987 verlängert worden war, gingen in dieser Zeit neue

MMV 10 / 2393

Anträge nicht mehr ein. Dies ist als Anzeichen zu werten, daß die neue Bauordnung keine Vorschriften mehr enthält, die - ohne Vernachlässigung von Sicherheitsaspekten - kostensparendes Bauen im Wohnungsbau behindern.

5.1.2 Neue Landesbauordnung

1981 war von der Arbeitsgemeinschaft der für das Bau-, Wohnungs- und Siedlungswesen zuständigen Minister der Länder (ARGEBAU) eine neue "Musterbauordnung" verabschiedet worden, die das vorangegangene Muster aus dem Jahre 1959 ersetzte. Sie berücksichtigte insbesondere die in der Öffentlichkeit seit langem erhobenen Forderungen nach

- Erleichterungen bei den materiellen Anforderungen,
- Vereinfachung und Beschleunigung des bauaufsichtlichen Verfahrens,
- Übertragung von mehr Verantwortlichkeit an die am Bau Beteiligten und
- Vereinfachung und Übersichtlichkeit des Gesetzes.

Auf der Grundlage der Musterbauordnung, an deren Erarbeitung NRW maßgeblichen Anteil hatte, wurde in den folgenden Jahren der Entwurf der neuen Landesbauordnung erarbeitet und im Jahre 1984 vom Landtag verabschiedet. Die neue Landesbauordnung trat am 1.1.1985 in Kraft.

Sie weist gegenüber dem bisherigen Recht folgende Vorteile auf:

- a) Die Landesbauordnung ist übersichtlicher. Es sind
 - die Regelungen weiter gestrafft und der Text redaktionell verbessert,
 - gleichartige Vorschriften und Anforderungen zusammengefaßt sowie
 - Doppelregelungen und Doppelprüfungen im Verhältnis zu anderen Rechtsbereichen beseitigt worden.
- b) Die Allgemeine Durchführungsverordnung (AVO) ist entfallen. In ihr enthaltene Regelungen sind, soweit noch erforderlich, in die Bauordnung aufgenommen worden. Dies führt zur Straffung und Verringerung des

Vorschriftenbestandes und vermeidet Doppelregelungen. Trotz Verringerung der "Regelungsdichte" können die Bauaufsichtsbehörden weiterhin gegen konkrete Gefahrensituationen wirksam einschreiten. Sofern nicht eine Spezialvorschrift eingreift, ermächtigt § 58 Abs. 1 in Verbindung mit der Grundnorm des § 3 die Bauaufsichtsbehörden, die zur Gefahrenabwehr notwendigen Maßnahmen zu treffen.

Hochspezialisierte bauordnungsrechtliche Tatbestände werden wie bisher in besonderen Rechtsverordnungen, wie z.B. der Garagenverordnung, der Versammlungsstättenverordnung und der Geschäftshausverordnung, geregelt werden.

- c) Die Landesbauordnung bringt eine Reihe wesentlicher Erleichterungen; dies vor allem dort, wo es um die Schaffung oder Erhaltung von Wohnraum geht (z.B. Genehmigungsfreiheit für Treppen, § 62 Abs. 1 Nr. 11; weitgehende Ausnahmemöglichkeit für Modernisierungsvorhaben, § 68 Abs. 2).

Durch eine Verringerung der materiellen Anforderungen soll auf eine Senkung der Baukosten hingewirkt werden.

Außerdem werden verdichtete Bauformen begünstigt durch geringere Anforderungen bei den Abstandsvorschriften, die erweiterte Zulässigkeit einer Grenzbebauung und den Vorrang der Festsetzungen in Bebauungsplänen vor bauordnungsrechtlichen Abstandsvorschriften. Hierdurch wird der Forderung nach flächensparendem Bauen Rechnung getragen.

- d) Auch das Baugenehmigungsverfahren ist vereinfacht und erleichtert.

Der Zustimmungsvorbehalt für die oberen Bauaufsichtsbehörden bei Befreiungen entfällt.

Zur Beschleunigung und Vereinfachung des Verfahrens können durch Rechtsverordnung in weiterem Umfang, als dies z.Z. möglich ist, Prüfaufgaben von der Bauaufsichtsbehörde auf Sachverständige übertragen werden.

Es gibt nur noch genehmigungsbedürftige und genehmigungsfreie Vorhaben. Anzeigebedürftige Vorhaben sind nicht mehr vorgesehen. Der Beschleunigungseffekt des bisherigen Anzeigeverfahrens wird aber in dem vorgesehenen vereinfachten Genehmigungsverfahren (§ 64) nicht nur weitgehend aufrechterhalten, sondern insbesondere durch die Ausdehnung auf Gebiete, für die ein Bebauungsplan nicht besteht, auf einen erweiterten Anwendungsbereich erstreckt.

- e) Eine größere Vereinfachung und Übersichtlichkeit ist dadurch erreicht worden, daß die Bauordnung hinsichtlich der Anforderungen nur noch fünf klar definierte Gebäudetypen kennt (vgl. § 2 Abs. 3 und die Tabelle in § 25 Abs. 1). Eine besondere Bedeutung kommt dem "Wohngebäude geringer Höhe mit nicht mehr als zwei Wohnungen" zu. Hierunter fallen die bisherigen "Einfamilienhäuser mit Einliegerwohnung". Diese Gebäude sollen - neben anderen - in das vereinfachte Genehmigungsverfahren (§ 64) einbezogen werden.

Rechtzeitig vor dem Inkrafttreten wurden am 29.11.1984 die erforderlichen Verwaltungsvorschriften zur Bauordnung erlassen. Die nunmehr einheitliche Vorschrift faßt u.a. Regelungen aus 39 bis dahin bestehenden Einzelerlassen zusammen und hat damit zu einer erheblichen Verbesserung der Übersichtlichkeit bauaufsichtlicher Vorschriften geführt. Die Verwaltungsvorschrift wurde in der Folgezeit mehrfach ergänzt, z.B. aus Anlaß der neuen Bauvorlageregelung in § 65 Abs. 3 der Bauordnung (s. 5.1.3).

5.1.3 Bauvorlageberechtigung

MMV 10 / 2393

Dem Ziel folgend, mehr Verantwortung auf die am Bau Beteiligten zu übertragen, hatte der Landtag beschlossen, den Kreis der Personen, die Bauvorlagen für die Errichtung und Änderung von Gebäuden durch Unterschrift anerkennen dürfen, gegenüber der früheren Regelung einzuschränken. § 65 Abs. 3 sah eine "uneingeschränkte" Bauvorlageberechtigung (für alle Gebäude) nur noch für Architekten vor.

Diese Regelung war insbesondere bei Innenarchitekten und Bauingenieuren umstritten, die hierin eine Benachteiligung sahen. Mit einer Änderung der Landesbauordnung vom 18.12.1984 wurde das Inkrafttreten dieser Vorschrift auf das Jahr 1990 verschoben und gleichzeitig die entsprechende Vorschrift der alten Bauordnung bis zu diesem Zeitpunkt wieder in Kraft gesetzt. Die Landesregierung wurde gebeten, rechtzeitig vor diesem Datum Vorschläge für eine Novellierung des § 65 Abs. 3 zu unterbreiten.

Nach einer Anhörung der betroffenen Verbände durch den Ausschuß für Städtebau und Wohnungswesen und nach mehrfachen Beratungen verabschiedete der Landtag am 21. Juni 1988 das zweite Gesetz zur Änderung der Landesbauordnung, mit dem eine neue Fassung des § 65 Abs. 3 eingeführt wird, die am 1.1.1990 in Kraft tritt.

Sie enthält nunmehr eine

- "uneingeschränkte" Bauvorlageberechtigung für Architekten sowie für Innenarchitekten und Bauingenieure, die ihre Bauvorlageberechtigung bereits nach altem Recht ausgeübt hatten ("Besitzstandswahrung") und eine
- "eingeschränkte" Bauvorlageberechtigung für Innenarchitekten und Bauingenieure für bestimmte Gebäudearten bzw. Tätigkeiten.

In einer Verwaltungsvorschrift, die nach Billigung durch den Ausschuß für Städtebau und Wohnungswesen am 15.3.1989 erging, wurden die für den Vollzug der Vorschrift erforderlichen Einzelheiten geregelt.

MMV 10 / 2393

5.1.4 Sonderbauverordnungen

Die Bauordnung ermächtigt in § 80 die Oberste Bauaufsichtsbehörde, Rechtsverordnungen zu erlassen u.a. mit Vorschriften über "besondere Anforderungen oder Erleichterungen, die sich aus der besonderen Art oder Nutzung der baulichen Anlagen und Räume ergeben." Sie werden im allgemeinen als "Sonderbauverordnungen" bezeichnet. Die Rechtsverordnungen werden nach Anhörung des zuständigen Ausschusses des Landtages erlassen. Auf der Grundlage dieser Ermächtigung wurden erlassen

- die Verordnung über Camping- und Wochenendplätze (1982); sie berücksichtigt die Entwicklung des Freizeitverhaltens auf den früher üblichen Campingplätzen (z.B. langfristiges Abstellen von Campingwagen mit Anbauten) und stellt insoweit eine "Fortschreibung" der im Jahre 1973 erlassenen Campingplatzverordnung dar,
- die Verordnung über den Bau und Betrieb von Gaststätten (1983); für Gaststätten und Hotels gab es entsprechende Vorschriften bis dahin nicht; in die Verordnung wurden die baulichen Anforderungen aus der auf dem Gewerberecht beruhenden Gaststättenverordnung übernommen und damit ein Beitrag zum Abbau von "Baunebenrecht" geleistet,
- die Verordnung über den Bau und Betrieb von Hochhäusern (1986); sie war u.a. erforderlich geworden, weil zur Verbesserung der Übersichtlichkeit die besonderen Vorschriften über Hochhäuser nicht mehr in die neue Landesbauordnung übernommen wurden.

5.1.5 Verordnung über bautechnische Prüfungen (1984)

§ 80 der Bauordnung ermächtigt die Oberste Bauaufsichtsbehörde, Rechtsverordnungen zum bauaufsichtlichen Verfahren und zur Übertragung von Zuständigkeiten zu erlassen. In der Verordnung über bautechnische Prüfungen wurde hiervon unter Zusammenfassung des Inhalts von bis dahin 6 selbständigen Verordnungen Gebrauch gemacht. Sie enthält Regelungen über

- Bauvorlagen,
- die bautechnische Prüfung von Bauvorhaben,
- Prüfzeichen für Baustoffe, Bauteile und Einrichtungen,
- die Überwachungspflicht von Baustoffen und Bauteilen,
- die Übertragung von Zuständigkeiten.

Die Verordnung wird ergänzt durch eine Verwaltungsvorschrift.

5.1.6 Energieeinsparung

Die in den 70er Jahren deutlich gewordene Notwendigkeit sparsamen Energieverbrauchs hat u.a. zum Erlaß des Energieeinsparungsgesetzes des Bundes geführt. Es ermächtigt die Bundesregierung, mit Zustimmung des Bundesrates Rechtsverordnungen zur Energieeinsparung in Gebäuden zu erlassen. Es ergingen 4 Rechtsverordnungen, darunter

- die Wärmeschutzverordnung und die
- Heizungsanlagenverordnung.

Die im Energieeinsparungsgesetz geforderte Überwachung der in diesen Verordnungen gestellten Anforderungen obliegt den Bauaufsichtsbehörden. Die Einzelheiten wurden in zwei Überwachungsverordnungen geregelt: Zur Wärmeschutzverordnung 1978 (geändert 1985), zur Heizungsanlagenverordnung 1984.

5.1.7 Sicherheit in Fußballstadien

Unglücksfälle und Katastrophen in ausländischen Fußballstadien, wie 1985 im Heyselstadion in Brüssel, waren Veranlassung, die Fußballstadien, in denen Spiele der 1. und 2. Bundesliga ausgetragen werden, auf ihre Sicherheit zu überprüfen. Zu prüfen war, ob die Vorschriften der Versammlungsstättenverordnung (noch) eingehalten waren und ob über diese Vorschriften hinaus weitere Anforderungen an die bauliche Ausstattung und den Betrieb zu stellen waren.

In Abstimmung mit dem Deutschen Fußballbund und dem Bundesinstitut für Sportwissenschaft und nach Anhörung des Sportausschusses des Landtags erging am 01.10.1986 ein Runderlaß, mit dem die Bauaufsichtsbehörden aufgefordert wurden, die Durchführung zusätzlicher Sicherheitsmaßnahmen in den betroffenen 16 Fußballstadien durchzusetzen.

Die erforderlichen Maßnahmen sind inzwischen zum größten Teil durchgeführt. Die neue Katastrophe im Fußballstadion von Sheffield am 16. April 1989 hat die Landesregierung jedoch veranlaßt, eine Arbeitsgruppe unter Federführung des MSWV einzusetzen, die die bisherigen Untersuchungen und getroffenen Maßnahmen auswerten und eine erneute Überprüfung der Sicherheit von Sport- und Großveranstaltungsräumen vornehmen soll.

5.1.8 Architektengesetz

Am 10. Juni 1985 hat der Rat der Europäischen Gemeinschaften die "Richtlinie über die gegenseitige Anerkennung der Diplome, Prüfungszeugnisse und Befähigungsnachweise auf dem Gebiet der Architektur und für Maßnahmen zur Erleichterung der tatsächlichen Ausübung des Niederlassungsrechts und des Rechts auf freien Dienstleistungsverkehr" erlassen. Sie bedurfte der Umsetzung in nationales Recht. Auf der Grundlage eines Musters der ARGEBAU wurde der Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Architektengesetzes erarbeitet. Neben den durch die EG-Richtlinie ausgelösten Änderungen und Ergänzungen

erfolgte dabei auch eine Präzisierung der Vorschriften über die Berufspflichten der Architekten. Der Landtag hat das Gesetz Ende 1988 beschlossen; es wurde am 10.1.1989 verkündet. Gleichzeitig wurden die notwendigen Änderungen und Ergänzungen in der Durchführungsverordnung zum Architektengesetz vorgenommen.

5.2 Änderung und Erlaß von neuen Rechts- und Verwaltungsvorschriften in den nächsten Jahren

5.2.1 Sonderbauverordnungen und Richtlinien

Die noch auf der alten Bauordnung beruhenden Sonderbauverordnungen werden überarbeitet und dabei an neue Erkenntnisse angepaßt. Dies betrifft insbesondere die

- Geschäftshausverordnung,
- Versammlungsstättenverordnung und die
- Garagenverordnung.

Für alle genannten Verordnungen liegen Entwürfe vor, die in der ARGEBAU beraten wurden. Voraussichtlich werden die neue Geschäftshausverordnung (künftig: Verkaufsstättenverordnung) und die neue Garagenverordnung im Jahre 1990 erlassen werden können. Das gleiche gilt für die Richtlinien über den Bau und Betrieb Fliegender Bauten.

Die Musterentwürfe der ARGEBAU für diese Richtlinien sowie für die Garagenverordnung bedurften nach den EG-Richtlinien der Notifizierung durch die EG-Kommission. Dieses Verfahren ist inzwischen abgeschlossen.

5.2.2 Feuerungsverordnung

MMV 10 / 2393

Auch für die neue Verordnung über die Errichtung und den Betrieb von Feuerungs- und Brennstoffversorgungsanlagen (Feuerungsverordnung) ist inzwischen das EG-Notifizierungsverfahren zum vorliegenden Musterentwurf der ARGEBAU abgeschlossen. Die neue Feuerungsverordnung soll daher ebenfalls im Jahre 1990 erlassen werden.

5.2.3 Bauliche Anforderungen an Lager mit wassergefährdenden Stoffen.

Chemieunfälle im In- und Ausland - insbesondere der Großbrand bei der Fa. Sandoz, Basel, bei dem kontaminiertes Löschwasser in den Rhein gelangt war, haben Anlaß zu einer eingehenden Prüfung gegeben, welche baulichen und sonstigen Maßnahmen geeignet sind, schädliche Folgen solcher Unfälle für die Umwelt zu mindern.

Die ARGEBAU hat hierfür einen Arbeitskreis eingesetzt, dessen Federführung beim MSWV liegt. Aufwendige Untersuchungen unter Beteiligung von Fachleuten aus der Chemischen Industrie, der Feuerwehr und der betroffenen Ressorts haben zu einem Richtlinienentwurf geführt, der nunmehr zur abschließenden Beratung in der ARGEBAU ansteht.

Er sieht im wesentlichen eine nach der Gefährlichkeit der gelagerten Stoffe gestaffelte Begrenzung der Brandabschnitte von Lagergebäuden und die Anlage von Löschwasserrückhaltebecken vor. Viele Chemieunternehmen haben nach dem Stand der Beratungen bereits freiwillig entsprechende Schutzmaßnahmen getroffen. Der Erlaß der Richtlinie ist für 1990 vorgesehen.

5.2.4 Novellierung der Verordnung über bautechnische Prüfungen (BauPrüfVO)

Die Verordnung über bautechnische Prüfungen ist aus den nachfolgenden Gründen (Kapitel 5.2.4.1 bis 5.2.4.3) überarbeitungsbedürftig, ihre Novellierung ist inzwischen in die Wege geleitet worden.

MMV 10 / 2393

5.2.4.1 Auflösung der Kommunalen Prüfämter für Baustatik

Im Land Nordrhein-Westfalen bestehen 5 Kommunale Prüfämter für Baustatik. Sie sind bei den Städten Bielefeld, Bochum, Dortmund, Essen und Köln eingerichtet worden und nehmen folgende Aufgaben wahr:

- a) Prüfungen von bautechnischen Nachweisen, die ihnen von unteren Bauaufsichtsbehörden übertragen werden,
- b) Beratung der unteren Bauaufsichtsbehörden ihres Bereichs in statischen Fragen, bei Bauunfällen und bei Bauschäden,
- c) Typenprüfungen nach § 67 Abs. 3 BauO NW,
- d) Prüfung von Standsicherheitsnachweisen Fliegender Bauten.

Infolge des erheblichen Rückgangs ihrer Aufgaben erübrigt sich die Beibehaltung ihrer Aufgaben, sie sollen daher zum 01.01.1991 aufgelöst werden.

Die noch anfallenden restlichen Aufgaben können dann von den unteren Bauaufsichtsbehörden selbst, dem Landesprüfamt für Baustatik und den Prüfingenieuren für Baustatik, erledigt werden.

Im Zusammenhang mit der Auflösung der Kommunalen Prüfämter wird bei den "Fliegenden Bauten" (nach § 74 BauO NW) die Prüfung der statischen Nachweise und die Erteilung der Ausführungsgenehmigung einer Behörde übertragen, nämlich den Städten

Dortmund	(wie bisher),
Essen	(wie bisher),
Köln	(wie bisher),
Soest	(bisher nur Ausführungsgenehmigungen) und
Bielefeld	(bisher nur Prüfung statischer Nachweise).

Von dieser neuen Regelung werden jedoch ausgenommen

- die Prüfstelle für Statik des Technischen Überwachungs-Vereins Rheinland e.V., Köln,
und
- die Prüfstelle für Statik des Rheinisch-Westfälischen Technischen Überwachungsvereins e.V., Essen,.

Bei diesen Prüfstellen werden überwiegend solche "Fliegenden Bauten" geprüft, bei denen die maschinentechnische und elektrotechnische Ausrüstung Spezialkenntnisse erfordern, die bei den o.g. Bauaufsichtsbehörden nicht vorausgesetzt werden können.

Beide Prüfstellen bleiben auch nach der Auflösung der Kommunalen Prüfämter als Prüfämter für Baustatik nach Ziffer 12.11 VV BauPrüfVO für die Prüfung der Standsicherheitsnachweise von Fliegenden Bauten bestehen.

MMV 10 / 2393

5.2.4.2 Prüfsingenieure

Prüfsingenieure sollen zukünftig auch bei der Bauüberwachung und den Bauzustandsbesichtigungen tätig werden können. In dem Zusammenhang werden an die Mitarbeiter der Prüfsingenieure erhöhte Qualifikationsanforderungen gestellt; sie müssen mindestens Absolventen einer Fachhochschule für Bauingenieurwesen sein.

5.2.4.3 Prüfzeichen und Überwachungspflicht

Der Katalog der prüfzeichen- und überwachungspflichtigen Baustoffe, Bauteile und Einrichtungen wird einem länder einheitlichen Muster angepaßt.

Insbesondere erstreckt sich zukünftig die Überwachung der Herstellung von bestimmten Baustoffen und Bauteilen auch auf den Gesichtspunkt des Gesundheitsschutzes.

5.2.5 Gemeinsame Kammer für Architekten und Ingenieure

In seiner Entschlußung vom 21.04.1989 (Drucksache 10/4306) hat der Landtag die Landesregierung aufgefordert, einen Gesetzentwurf "zur Bildung einer Kammer für die im Bauwesen tätigen Ingenieure durch Erweiterung der Architektenkammer NRW zu einer Architekten- und Ingenieurkammer" vorzulegen. Mit diesem Beschluß hat der Landtag auf Antrag aller Fraktionen die Erörterung des Gesetzentwurfs der Fraktion der F.D.P. betreffend die Errichtung einer Ingenieurkammer - Ingenieurkammergesetz - (Drucksache 10/2146) abgeschlossen. Mit der Entscheidung für eine gemeinsame Kammer von Architekten und Ingenieuren wird zunächst der Tatsache Rechnung getragen, daß von den betreffenden Berufskreisen ein Interesse insbesondere an einer Kammer für Ingenieure des Bauwesens bekundet wird.

Für eine solche Kammer, in der alle Ingenieure, die - wie im Antrag beschrieben - im weitesten Sinne überwiegend an baulichen Anlagen tätig sind, zusammengefaßt werden, spricht insbesondere auch ein staatliches Interesse. Bei baulichen Anlagen stehen aus der Sicht des Staates Fragen der Sicherheit und der sozial- und umweltverträglichen Gestaltung im Vordergrund.

Für eine Architekten- und Ingenieurkammer NRW als eine integrierte Kammer sprechen vor allem folgende Gründe:

- In der Praxis bestehen keine Zweifel, daß die Errichtung und Änderung baulicher Anlagen eine gemeinsame Aufgabe von Architekten und Ingenieuren des Bauwesens ist; moderne, insbesondere technisch anspruchsvollere Bauaufgaben werden regelmäßig schon heute im Team von Architekten und Ingenieuren gelöst.
- Nach Vollendung des europäischen Binnenmarktes werden deutsche Architekten und Ingenieure im durch die EG-Baukoordinierungsrichtlinie verstärkten europäischen Wettbewerb erst recht nur im Team, das technisch rundum abgestimmte Entwürfe und Angebote vorlegt, Chancen haben, da in den anderen Mitgliedsstaaten das arbeitsteilige Miteinander seit eh und je noch selbstverständlicher praktiziert wird. Diese Entwicklung kann in einer integrierten Kammer wesentlich besser als in getrennten Kammern die auf vielen Ebenen unbedingt notwendige Förderung erfahren.
- Eine integrierte Kammer könnte wirksam bei den sich aus der gemeinsamen Tätigkeit an einem Vorhaben evtl. ergebenden Streitigkeiten zwischen Architekten und Ingenieuren, hier der verschiedenen Fachrichtungen, zur Vermeidung von langwierigen zivilgerichtlichen Auseinandersetzungen Schlichtungsverfahren durchführen.

MMV 10 / 2398

- Durch die integrierte Kammer würde vermieden, daß Architekten und bauvorlageberechtigte Ingenieure verschiedenen Kammern angehören, was die dringend wünschenswerte Einheitlichkeit berufsordnungsrechtlicher Regelungen und deren praktische Handhabung gefährdet.

Eine einheitliche Kammer sollte auch dazu benutzt werden, um Architekten und Ingenieuren, die ihre besondere Qualifikation nicht zuletzt aufgrund mehrjähriger beruflicher Erfahrung im Rahmen einer staatlichen Prüfung nachgewiesen haben, eine besondere Befugnis zu verleihen; die Kammer hätte die Aufgabe an der Auswahl und Prüfung dieser Personen mitzuwirken und die Tätigkeit der staatlich befugten Architekten und Ingenieure zu überwachen. Diese Tätigkeit für oder anstelle des Staates - je nach den in den einzelnen Sachbereichen bestehenden rechtlichen Regelungen - könnte und sollte den Staat von Prüfungen und Kontrollen entlasten, somit auch behördliche Verfahren vereinfachen und beschleunigen. Diese Gesichtspunkte werden umso wichtiger, als der Staat in den Behörden vor Ort gar nicht mehr in der Lage sein kann, den Sachverstand unter quantitativen und qualitativen Aspekten vorzuhalten, der bei immer komplexeren und technisch schwierigeren Aufgaben im Zusammenhang mit der Errichtung baulicher Anlagen notwendig wäre. So gesehen ist der Weg, besonders qualifizierte Privatpersonen mit staatlicher Befugnis einzuschalten, auch ein Weg, auf dem der Staat seiner unentziehbaren Aufgabe, für Sicherheit beim Bauen unter gleichzeitiger Berücksichtigung der erforderlichen Sozial- und Umweltverträglichkeit zu sorgen, besser und letztlich effektiver gerecht werden kann.

Die entsprechenden gesetzlichen Regelungen werden sicherzustellen haben, daß in einer integrierten Kammer bei Erledigung der ihr zusätzlich zu übertragenden Aufgaben die Architekten nicht die Ingenieure und umgekehrt die Ingenieure nicht die Architekten in Bereichen überstimmen können, die jeweils die Interessen nur der Architekten oder nur der Ingenieure berühren.

Das vorgeschlagene Architekten- und Ingenieurkammergesetz soll auf jeden Fall auch den Schutz der Berufsbezeichnung "Beratender Ingenieure" für freischaffende Ingenieure regeln.

Hierdurch wird ein besonders wichtiges Anliegen der Ingenieure erfüllt.

5.3 Bautechnik

5.3.1 Allgemeines

Beschleunigte Innovationen in allen Technikbereichen und das anwachsende Umweltbewußtsein mit vielfältigen Wechselwirkungen und Vernetzungen beeinflussen die Aufgabenstellung für den Staat auf dem Gebiet der Bautechnik. Der Staat muß diese Entwicklung beobachten, damit er seiner Verantwortung als Vertreter des Allgemeininteresses, im Bauwesen insbesondere bei der Gefahrenabwehr, gerecht werden kann und zwar - die vielfältigen Wechselwirkungen beachtend - unter Berücksichtigung der Verhältnismäßigkeit der Mittel.

Die Palette der sich hieraus ergebenden Aufgaben reicht von der Standsicherheit der Bauten über den Brandschutz, die Hygiene, Gesundheits- u. Umweltschutz, Nutzungssicherheit bis hin zum Schall- und Wärmeschutz einschließlich der Maßnahmen zur Energieeinsparung. Darüberhinaus müssen Beurteilungskriterien für die Sicherheit neuer Technologien - z.B. bei Nutzung von Windenergie - gefunden werden.

Hinzu kommen aber auch vermehrt Aufgaben bei der Instandsetzung und Substanzerhaltung bestehender Bauten, an denen aggressive Stoffe in den letzten Jahren nachhaltige Schäden verursacht haben; dieser Bereich erstreckt sich insbesondere auch auf den Denkmalschutz, Brücken und öffentliche Hochbauten.

Überlagert werden die entsprechenden Arbeiten durch die sehr nachhaltigen Auswirkungen der EG-Harmonisierung von Baubestimmungen zur Realisierung des europäischen Binnenmarktes bis Ende 1992, wobei zu beobachten ist, daß entsprechend den Erwägungen der Bauproduktenrichtlinie der bisherige, dem deutschen Rechtssystem entsprechende Sicherheitsstandard beibehalten wird.

Mit Weiterentwicklung der Technik treten mehr und mehr auch Fragen der Akzeptanz von Risiken und ihrer Bewertung in den Vordergrund; hierbei gewinnt politisch die Frage an Bedeutung: Wer darf und soll in welchen Bereichen hierüber entscheiden, und zwar unter besonderer Berücksichtigung des Verhältnisses von Rechtsnormen zu technischen Normen.

Auch die Korrelation zwischen den Maßnahmen zur Gefahrenabwehr und den hierfür aufzuwendenden Mitteln bestimmt mehr und mehr die Formulierung von sicherheitstechnischen Vorschriften, indem auf abgestufte "Risikoklassen" abgestimmte Maßnahmenkataloge, z.B. bei Prüfung und Überwachung in bautechnischen Vorschriften (Bauordnung), Rechtsverordnungen, EG-Rahmenrichtlinien, technischen Normen, festgelegt werden.

Bei der Rolle der Bautechnik im Umweltschutz treten zunehmend auch Fragen hinsichtlich der Möglichkeit auf, Abfallstoffe und Industrienebenprodukte (siehe z. B. Gips, Flugaschen, Waschberge) als Baustoffe oder zumindest als Zusatz hierzu wiederzuverwenden, bzw. ohne schädliche Einflüsse auf die Umwelt zur "Endlagerung", z.B. im Beton, zu deponieren.

MMV 10 / 2393**5.3.2 Die bautechnische Forschung**

Die bautechnische Forschung erhält ihre Vorgaben aus aktuellen mit Weiterentwicklung der Technik, mit Harmonisierung von Baubestimmungen und mit Schutz und Instandsetzung verknüpften Fragen, wobei es unter bauaufsichtlichen Aspekten stets vorrangig darum geht, die erforderliche Sicherheit im Hinblick auf die Abwehr von Gefahren zu definieren.

Die geförderten bzw. zu fördernden Forschungsarbeiten dienen der Beantwortung von Fragen, die sich zwangsläufig und kontinuierlich aus dem dargelegten allgemeinen Anforderungsprofil ergeben. Ihre Ergebnisse liefern wesentliche Entscheidungshilfen im Rahmen der Mitarbeit an technischen Regelwerken.

Erheblicher Forschungsbedarf wird sich in den kommenden Jahren aus dem Themenkreis "Bautechnik und Umweltschutz" ergeben, wobei gerade hinsichtlich des Einbindens bzw. der Wiederverwendung von Industrienebenprodukten auch NRW-spezifische Problembereiche durch Forschungsaufträge aufgearbeitet werden müssen. Insbesondere unter den Aspekten der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes (Umweltverträglichkeit) müssen Kriterien und Anwendungsgrenzen durch wissenschaftliche Forschung gefunden werden.

Die vom MSWV geförderte bautechnische Forschung erhält erhöhte Bedeutung dadurch, daß die Forschung des Bundesbauministeriums rückläufig ist, nachdem dort im Rahmen der "Ressortforschung" vermehrt Mittel für spezielle Arbeiten bei der EG-Harmonisierung von Baubestimmungen aufzuwenden sind. Hierdurch schwindet mehr und mehr die Möglichkeit, sich bei den hier anstehenden Landesaufgaben auf andere, die bautechnische Forschung fördernde Stellen zu stützen.

308
MMV10/23935.4 Harmonisierung des Bauwesens in der EG

5.4.1 FG-Konzept

Die EG-Kommission hat am 28./29.6.1985 das Weißbuch "Vollendung des Binnenmarktes" vorgelegt, dessen Maßnahmenkatalog Grundlage der umfangreichen Harmonisierungstätigkeit ist, die auch Nordrhein-Westfalen betrifft.

5.4.2 EG-Richtlinie über Bauprodukte

Am 15. Januar 1987 hat die EG-Kommission dem Rat den Entwurf einer Richtlinie zur Angleichung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten über Bauprodukte (EG-Bauproduktenrichtlinie) unterbreitet, die am 22. Dezember 1988 vom Ministerrat verabschiedet wurde.

Den Mitgliedstaaten der EG bleibt nunmehr eine Umsetzungsfrist in nationales Recht von 30 Monaten.

Das bedeutet, daß Nordrhein-Westfalen spätestens bis zum Sommer 1991 die Richtlinie durch eine Novellierung der Landesbauordnung umgesetzt haben muß.

Die EG-Bauproduktenrichtlinie folgt dem Schema des "Neuen Ansatzes" zur technischen Harmonisierung, wie ihn der Ministerrat der EG am 7. Mai 1985 beschlossen hat. Das heißt, daß in Rechtsakten der Gemeinschaft - also vor allem in Richtlinien - zur Harmonisierung technischer Regeln künftig nur noch die Sicherheitsziele allgemein beschrieben, technische Einzelheiten dagegen grundsätzlich in harmonisierten europäischen Normen geregelt werden sollen.

Für diejenigen Bauprodukte, die nicht oder noch nicht genormt werden können, wird das Instrument einer europäischen technischen Zulassung geschaffen, die in etwa der deutschen allgemeinen bauaufsichtlichen Zulassung entspricht.

MMV 10 / 2393

Alle Bauprodukte, die mit einer harmonisierten europäischen Norm oder europäischen technischen Zulassung übereinstimmen, dürfen das EG-Konformitätszeichen tragen.

Mit dem jetzt vorliegenden Richtlinienentwurf sind viele Vorschläge der ARGEBAU übernommen worden. Insbesondere entspricht die Richtlinie weitestgehend der Systematik des deutschen Bauaufsichtsrechts.

Zur Zeit ist eine Arbeitsgruppe der ARGEBAU damit beschäftigt, zur Umsetzung der Bauproduktenrichtlinie die Musterbauordnung zu überarbeiten. Ein überarbeiteter Entwurf wird voraussichtlich im dritten Quartal 1989 vorgelegt werden.

Es ist beabsichtigt, diesen Entwurf Ende Oktober 1989 in einem Hearing vorzustellen.

Der Zeitplan für den Endtermin der Umsetzung - Sommer 1991 - kann damit eingehalten werden. Die Landesregierung wird darauf achten, daß die Landesbauordnung auch in den 90er Jahren den sozialen, ökologischen und ökonomischen Anforderungen genügt.

5.4.3 Konsequenzen aus der Verabschiedung der Bauproduktenrichtlinie für die technische Regelsetzung

Mit Verabschiedung der Bauproduktenrichtlinie, die Grundanforderungen festschreibt, erlangt die Erarbeitung europäischer Normen hohe Priorität, um den ungehinderten Austausch von Bauprodukten und Bauleistungen im europäischen Binnenmarkt zu ermöglichen. So wurde CEN (Comite Europeen de Normalisation) als europäisches Normungsinstitut (18 Mitgliedsländer) von der Kommission aufgefordert, einen Katalog derjenigen Sachgebiete zusammenzustellen, für die zur Ausfüllung der gestellten Grundanforderungen mit höchster Priorität europäische Normen zu erstellen sind. Die entsprechenden Arbeiten sind angelaufen; erste Entwürfe europäischer Normen liegen vor.

MMV 10 / 230

Die Sicherheitsrelevanz im Sinne von § 3 BauO NW (Gefahrenabwehr) und die Verpflichtung zur Umsetzung der Bauproduktenrichtlinie in nationales Recht, also insbesondere auch in das Bauordnungsrecht, haben erhöhtes Engagement der obersten Bauaufsichtsbehörden der Länder in den bereits gegründeten oder noch zu gründenden technischen Gremien zur Folge, und zwar angepaßt an den vorgelegten Terminplan, der eine Verabschiedung der Normen bis 1991 vorsieht.

Entsprechende Vorgaben sind im Beschluß der Ministerpräsidenten-Konferenz vom 21./23.10.1987 in München enthalten. Dabei wurde insbesondere herausgestellt, daß darauf hinzuwirken ist, den existierenden hohen Standard in den Bereichen Sicherheit, Umweltschutz und Verbraucherschutz bei Angleichung von Rechtsvorschriften zu erhalten.

Die Ministerkonferenz der ARGEBAU hat in der Sitzung am 11. November 1988 die Erforderlichkeit der Mitarbeit von Vertretern der ARGEBAU in internationalen Lenkungsgremien und bei der Mitwirkung in regelsetzenden Ausschüssen privater Normenorganisationen beschlossen, um öffentliche Belange wirksam geltend machen zu können. Entsprechend den sehr begrenzten Möglichkeiten hinsichtlich einer unmittelbaren Delegation in internationale Gremien ist durch die Mitwirkung von Vertretern der ARGEBAU in den nationalen "Spiegelausschüssen", die auf nationaler Ebene die Erarbeitung europäischer Normen vorbereiten und begleiten, ein erster Schritt getan, wodurch zumindest eine mittelbare Einwirkung auf die Arbeiten der internationalen Gremien sichergestellt wird.

MMV 10 / 2393

5.5 Hinweise auf aktuelle bautechnische Aufgaben5.5.1 Energiegewinnung durch Windkraftanlagen

Entsprechend dem Ziel der Landesregierung, unerschöpfliche Energien zu fördern, wurden bereits durch Erlaß vom 19. Oktober 1987 den Baugenehmigungsbehörden Entscheidungshilfen an die Hand gegeben, die das Baugenehmigungsverfahren vereinheitlichen und beschleunigen sollten. Eine wesentliche Erleichterung stellt dabei die auf Initiative des MSWV einvernehmlich mit den anderen Bundesländern getroffene Regelung dar, bei Windkraftanlagen mit einer Nennleistung unter 100 kW auf einen gesonderten Brauchbarkeitsnachweis für Rotorblätter aus glasfaserverstärkten Kunststoffen zu verzichten.

Durch einen weiteren Erlaß vom 13. März 1989 werden den Bauaufsichtsbehörden insbesondere planungsrechtliche Hilfen an die Hand gegeben, um Baugenehmigungsverfahren zu erleichtern.

Die endgültige Veröffentlichung des Erlasses ist erst möglich, wenn das entsprechend der Richtlinie des Rates der Europäischen Gemeinschaft über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der Normen und technischen Vorschriften (83/189/EWG) notwendige "Notifizierungsverfahren" bei der Kommission der Europäischen Gemeinschaften (KEG) abgeschlossen ist.

5.5.2 Schutz und Instandsetzung von Betonbauten

Ausgelöst durch den Bauboom der 60er und 70er Jahre sind in der Folgezeit in größerem Umfang Schäden aufgetreten, die sowohl das äußere Erscheinungsbild von Bauwerken und Bauteilen betrafen als auch deren Dauerhaftigkeit und Standsicherheit beeinträchtigten. Als Schadensursachen sind im wesentlichen Fehler bei Planung und Bauausführung sowie erhöhte Umweltbeanspruchungen anzusehen.

MMV 10 / 2393

Als Beitrag zur Verringerung der Schäden wurden in einem ersten Schritt verschiedene technische Baubestimmungen überprüft und dem gewonnenen Kenntnisstand angepaßt.

Ergänzend wird derzeit vom Deutschen Ausschuß für Stahlbeton eine neue Richtlinie für Schutz und Instandsetzung bestehender Betonbauten erarbeitet. Nach ihrer Fertigstellung wird die Richtlinie als allgemein anerkannte Regel der Technik für das gesamte Bundesgebiet gelten. Bearbeitungsziel ist, mit geringen Kosten die Erhaltung der Bausubstanz zu erreichen. Dabei werden auch neue organische Baustoffe, wie z.B. Kunstharze, in den Anwendungsbereich einbezogen.

Das MSWV unterstützt die Durchführung dieser dringlichen Arbeiten nicht nur in personeller Hinsicht, sondern auch durch Bereitstellung von Mitteln zur Forschungsförderung auf diesem volkswirtschaftlich wichtigen Gebiet der Schadensverhütung und Substanzerhaltung.

5.5.3 Verwendung von Asbest

Nach § 9 Abs. 1 der Verordnung über gefährliche Stoffe (Gefahrenstoffverordnung-GefStoffO) des Bundes vom 26. August 1986 dürfen bestimmte asbesthaltige Stoffe, Zubereitungen und Erzeugnisse nicht mehr in Verkehr gebracht werden. Bereits in den Jahren 1985 und 1986 wurde im Auftrag des Allgemeinen Ausschusses der ARBEGAU durch eine Projektgruppe, an der auch das MSWV mitgearbeitet hat, die Broschüre "Spritzasbest und ähnliche Asbestprodukte in Innenräumen - erkennen, - bewerten, - sanieren" erarbeitet und veröffentlicht.

Die Regierungspräsidenten des Landes wurden durch Erlaß vom 2. Februar 1985 angewiesen, alle landeseigenen Gebäude zu erfassen, bei denen loser Asbest verwendet worden ist. Erste Sanierungsmaßnahmen wurden an der Bibliothek der Ruhruniversität Bochum und verschiedenen Institutsgebäuden der Universität-Gesamthochschule Essen mit einem Kostenaufwand von insgesamt fast 5 Mio. DM veranlaßt. An weiteren ca. 150 landeseigenen Gebäuden wurde

die Verwendung von Asbest oder asbestähnlichen Stoffen nachgewiesen. Ob und in welchem Umfang Sanierungen erforderlich werden, wird z.Zt. durch weitere Untersuchungen (u.a. durch die Technischen Überwachungsvereine) geprüft. Die voraussichtlichen Gesamtkosten der Entsorgung können erst nach Abschluß der Untersuchungen eingeschätzt werden. Bei nachgewiesener Gesundheitsgefährdung werden die betroffenen landeseigenen Gebäude entsorgt.

An nordrhein-westfälischen Schulen, bei denen im Zuge einer Überprüfung in 5 Fällen die Verwendung von schwachgebundenen Asbestprodukten festgestellt worden ist, wurden alle Maßnahmen ergriffen, um eine Gesundheitsgefährdung auszuschließen.

Die oben genannte "Asbest-Broschüre", die den Bauaufsichtsbehörden mit Erlaß vom 3. März 1986 bekanntgegeben worden ist, wurde inzwischen mit dem Ziel überarbeitet, sie im Ministerialblatt zu veröffentlichen und bauaufsichtlich einzuführen. Die überarbeitete Broschüre beinhaltet im wesentlichen mögliche Verfahren zur Sanierung von schwachgebundenen Asbestprodukten und die dabei zu beachtenden bauaufsichtlichen, arbeitsschutz- und umweltschutzrechtlichen Vorschriften.

Neue Erkenntnisse und die Erfahrungen, die bei der Sanierung von Einzelobjekten gemacht wurden, sind berücksichtigt.

5.5.4 Schallschutz

Die Norm DIN 4109 über die neuen Schallschutzbestimmungen für den Hochbau ist verabschiedet, wird als Ausgabe November 1989 erscheinen und zu Beginn des Jahres 1990 bauaufsichtlich eingeführt werden. Sie folgt dem Bedürfnis der Bevölkerung und dem Stand der Technik einerseits; sie berücksichtigt andererseits aber auch wirtschaftliche Gesichtspunkte, um die Baukosten nicht wesentlich zu erhöhen. Eine besondere Bedeutung kommt auch dem Schutz vor Außenlärm zu, soweit dieser noch nicht gesetzlich geregelt ist.

MMV 10 / 2393

5.6 Weiterbildung von Angehörigen der Bauaufsichtsbehörden des Landes

Da der rasche bautechnische Wandel und die in vollem Gange befindlichen EG-Harmonisierungsprozesse sich unmittelbar auf bauaufsichtliche Vorschriften, insbesondere auf technische Baubestimmungen, auswirken, muß eine fortlaufende ausreichende Information der unteren und oberen Bauaufsichtsbehörden sichergestellt werden. Hierzu dienen die turnusmäßig durchgeführten Informationsveranstaltungen, zu denen neben den Bediensteten der unteren Bauaufsichtsbehörden auch Prüfsingenieure für Baustatik und Angehörige der Staatlichen Bauverwaltungen eingeladen werden. Diese Tagungen dienen ferner dazu, aktuelle Fragen zu erörtern, die im Alltag der Bauaufsichtsbehörden bei Baugenehmigungsverfahren anfallen.

Darüber hinaus werden gemeinsam mit dem Berufsförderungswerk des Deutschen Baugewerbes e.V., Dortmund, Seminare durchgeführt, mit denen vertieftes Wissen in bestimmten Spezialgebieten der Bautechnik vermittelt wird.

MMV 10 / 2393

6. Staatshochbau

6.1 Staatshochbau seit Beginn der 80er Jahre

Die Gründung des Ministeriums für Landes- und Stadtentwicklung im Jahre 1980 kennzeichnet den Beginn einer konzeptionellen Neuorientierung staatlichen Bauens.

Das Konzept staatlichen Bauens war in den ersten Jahren des Bestehens des Landes NRW vom Wiederaufbau geprägt. Dies war die Zeit, in der die Architektur des Staates neuen Anschluß an die internationale Architekturentwicklung suchte. In den 60er Jahren begann die Wachstumsphase, die mit einer Fülle staatlicher Neubauten insbesondere im Hochschulbau das Konzept staatlichen Bauens bestimmte. Die Mittel für Neubauten stiegen von 173 Mio. DM im Jahre 1960 bedarfsorientiert kontinuierlich auf nahezu 1 Mrd. DM bis Ende der 70er Jahre an. Das Konzept staatlichen Bauens war auf raschen Ausbau und weniger auf Integration in gewachsene Strukturen und städtebauliche Verträglichkeit ausgerichtet, sondern geprägt von Typisierung, Industrialisierung und variationsfähigen Großserien. Die Staatshochbauverwaltung war eine auf hohe Produktivität in der Planung und Errichtung staatlicher Neubauten eingestellte Organisation.

Die Bilanz des Jahres 1980 lautete: der Raumbedarf ist weitgehend gedeckt. Neue Herausforderungen kamen auf die Staatliche Bauverwaltung zu und bestimmen noch heute ihr Programm. Die Bauten der 50er und 60er Jahre sind erneuerungsbedürftig geworden. Bei ihnen treten aufgrund der für diese Zeit typischen Bauweise zunehmend größere Bauschäden auf. Die aggressiven Umwelteinflüsse zerstören die Bausubstanz - insbesondere die Denkmäler - schneller und tiefgreifender als Jahrzehnte zuvor.

Das veränderte Bewußtsein im Umgang mit der Natur und dem gebauten Erbe und die Forderung nach behutsamer Stadterneuerung führten dazu, daß an die Stelle der These von "Abriß und Neubau" das Ziel "Erhalten, Pflegen, Umbau, Umnutzung" getreten ist. Mit der gleichzeitigen Integration staatlichen Bauens in die Ziele der Stadtentwicklungspolitik wurde die Umgestaltung des Konzepts staatlichen Bauens eingeleitet. Seitdem stehen drei Ziele im Vordergrund, nämlich:

- die kulturpolitische Verantwortung der Bestandspflege im Rahmen der behutsamen Stadterneuerung und die Qualität staatlicher Architektur im Stadtraum,
- die Vorbildfunktion staatlichen Bauens in der ökologischen Erneuerung und
- ein effizientes, sparsames und wirtschaftliches Management in der Verwirklichung dieser Ziele durch den Aufbau eines integrierten Bauhaushaltes und die Reform der Staatshochbauverwaltung.

6.2 Bestandspflege

In Nordrhein-Westfalen gibt es derzeit rd. 8.000 landeseigene Gebäude. Davon stehen 393 Gebäude unter Denkmalschutz. Hinzu kommen 177 Patronate, für die das Land als Nachfolger des Preußischen Staates die Bauunterhaltung ganz oder teilweise zu tragen hat.

Die Unterhaltung, Modernisierung, denkmalgerechte Erhaltung, Sanierung oder Erneuerung und die ökologische Umgestaltung dieser Gebäude ist zur zentralen Aufgabe der Staatshochbauverwaltung geworden. Dabei treten zunehmend auch die Nachkriegsbauten in ihre Sanierungs-, Erneuerungs- und Modernisierungsphase. Infolge gesteigener Umweltbelastungen hat sich die Lebensdauer der Baustoffe verkürzt. Dies führt zu vermehrten Sanierungsmaß-

MMV 10 / 2393

nahmen. Außerdem stellen die Anforderungen des Umweltschutzes den ökologischen Umbau im Staatlichen Hochbau immer mehr in den Blickpunkt öffentlichen Interesses. Als gesundheitsgefährdend erkannte Baustoffe zwingen zu raschem Materialaustausch.

Veränderte gesetzliche und bautechnische Anforderungen erfordern umfangreiche bauliche Anpassungen. Die Entwicklung neuer Techniken - auf dem Gebiet der Haustechnik, der Informations- und Kommunikationstechniken - muß berücksichtigt werden.

Mit gezielten Erhebungen der Staatshochbauverwaltung wurde der Erhaltungs- und Sanierungsbedarf in den wichtigsten Bereichen systematisch erfaßt und analysiert. Die Untersuchungen sind zwischenzeitlich abgeschlossen. Sie ergeben, daß künftig im Bereich der Bestandspflege, Grundinstandsetzung und Sanierung mehr Mittel als bisher zur Verfügung gestellt werden müssen. Nachdem in den Jahren 1981 - 1989 rd. 1,58 Mrd. DM für die Bauunterhaltung veranschlagt worden sind, besteht nach den neuesten Untersuchungsergebnissen über die jährlich einzuplanenden Mittel für nicht vorhersehbare Sofortmaßnahmen und planbare wiederkehrende Bestandspflege, für Erneuerung, Sanierung und Modernisierung mittelfristig ein Gesamtbedarf von 1,86 Mrd. DM. In dem dafür aufgestellten Schwerpunktprogramm haben Sanierung von Altkliniken, Denkmalpflege und Erneuerung von Justizvollzugsanstalten Priorität. Zugleich haben Behebung von Bauschäden an Fassaden, Umweltschutz, der ökologische Erneuerung und der Energieeinsparung Vorrang.

6.3 Staatliche Denkmäler

Die Pflege und Erhaltung der 393 staatlichen Denkmäler verlangen erhebliche Investitionen. In den Jahren 1980 bis 1989 sind im Rahmen der Bauunterhaltung rd. 210 Mio. DM für diese Zwecke ausgegeben worden. Im Haushaltsjahr 1990 stehen - wie im Haushaltsjahr 1989 - für die Pflege der Staatlichen Denkmäler 40 Mio. DM zur Verfügung. Davon sind 35,6 Mio. DM im Rahmen der

MMV 10 / 2393

allgemeinen Bauunterhaltungsmittel reserviert. Hinzu kommen 4,4 Mio. DM, die der in mehreren Einzelplänen selbständig für Maßnahmen an besonders bedeutenden landeseigenen Denkmälern veranschlagt sind.

Hinzu kommt die Pflege der 177 vorwiegend in Kirchenbesitz befindlichen "Patronate", für die das Land Nordrhein-Westfalen die Bauunterhaltung ganz oder teilweise zu tragen hat. Im Haushaltsjahr 1990 sind für diese Zwecke - wie im Jahre 1989 - wiederum 4,9 Mio. DM veranschlagt.

Maßnahmen zur Denkmalpflege sind Bauaufgaben, die oft Jahrzehnte in Anspruch nehmen. Zu den wichtigsten gehören die teilweise bereits abgeschlossenen, teilweise noch andauernden Sanierungen:

- Schloß Augustusburg und Schloß Falkenlust in Brühl,
- das ehemalige Lippische Palais in Detmold,
- die Zitadelle in Jülich,
- die Abteikirche St. Luidger in Essen-Werden,
- der Mindener Dom,
- verschiedene Regierungsgebäude, u. a. in Detmold und Düsseldorf,
- verschiedene Polizeipräsidien, u. a. in Aachen, Essen und Bochum.

Darüber hinaus gibt es eine Reihe von denkmalgeschützten Gebäuden, die durch die Staatshochbauverwaltung einer neuen Nutzung zugeführt wurden.

Mit großem Aufwand wurden als Große Einzelbaumaßnahmen folgende Projekte wiederhergestellt, umgebaut, erweitert und einer neuen Nutzung zugeführt:

- das Finanzamt in Arnberg für den Regierungspräsidenten,
- das "Geographische Institut" in Bonn,

- das Zoologische Institut in Münster,
- die Aula der Folkwang-Hochschule in Essen,
- das Drei-Königs-Gymnasium für die Fachhochschule für öffentliche Verwaltung in Köln.

Darüber hinaus wurde die ehemalige Hauptpost in Gelsenkirchen zum Zwecke der Umnutzung erworben und für das Verwaltungsgericht hergerichtet.

Das Umnutzungsprogramm wird in den 90er Jahren weiter intensiviert. Projekte wie:

- das Ständehaus in Düsseldorf,
- das Kasinogebäude der ehemaligen preußischen Kaserne an der Roßstraße in Düsseldorf,
- das Thyssen-Gebäude in Gelsenkirchen,
- der Malakow-Turm in Bochum,
- die ehemalige "Scheidt'sche Fabrik" in Essen

sind in Vorbereitung.

Die Denkmalpflege war von jeher eine der traditionellen Aufgaben der staatlichen Bauverwaltung. Sie erfordert ein hohes Maß an technischem und bauhistorischem Wissen, das in Kooperation von Denkmalpflegern, Ingenieuren, Architekten und Bauhandwerkern umgesetzt wird. Mit ihrem Programm der Konservierung, Sanierung, Restaurierung und Umnutzung trägt die Bauverwaltung dem neuen Bewußtsein für historische Bausubstanz Rechnung.

6.4 Neubauten

Priorität der Bestandspflege heißt nicht Verzicht auf Neubau. Nach dem Ende der expansiven Neubaupolitik werden aber seit Beginn der 80er Jahre Neubauten nur dann errichtet, wenn eine Bedarfsdeckung durch Sanierung, Modernisierung, Umbau im Bestand nicht möglich ist.

Im letzten Jahrzehnt sind einige auch international bekannte Neubauten fertiggestellt worden. Dazu zählen:

- der Landtag NRW,
- die Kunstsammlung NRW.

Überregionale Bedeutung erlangt haben:

- das OP-Zentrum Essen,
- die Gesamthochschule Duisburg,
- das Landesinstitut für Schule und Weiterbildung in Soest,
- die Polizeiführungsakademie Münster-Hiltrup.

Der Prozeß des Umdenkens im Umgang mit dem gebauten Erbe und der kritische Rückblick auf die Architektur der Wachstumsphase führt zu der Einsicht, daß Bedarfsdeckung und Funktionserfüllung alleine nicht ausreichen. Architektonische Qualität, insbesondere das ästhetische Erscheinungsbild staatlicher Bauten, die nahezu immer das Bild der Stadt mitprägen, ist daher unverzichtbar.

Daß die Bauten des Staates der 80er Jahre ästhetischen Ansprüchen gerecht werden, belegen die genannten Beispiele. Um ein möglichst hohes Maß an Qualität zu erreichen, sind für die geplanten Neubaufgaben mehrere Architektur-Wettbewerbe ausgeschrieben oder in Vorbereitung. Mit diesem Instrumentarium soll zum einen die Beteiligung der freien Architekten am Bau von staatlichen Hochbauten gesichert, zum anderen die Chance der Wahl eines hochqualifizierten Planungsvorschlags geboten werden. Die Forderung nach ästhetischer Qualität eines Bauwerks muß in jedem Fall jedoch in ein wohlabgestimmtes Gleichgewicht zu Nutzen und Kosten gebracht werden.

MMV 10 / 2393

6.5

Kunst im Staatlichen Hochbau

Die ästhetische Qualität der gebauten Umwelt ist Ausdruck des Gewichts, das ganz allgemein die Kunst im kulturellen Bewußtsein der Gesellschaft hat. Die Einbindung des Künstlers ist für die Staatshochbauverwaltung in ihrer Funktion als Bauherr und Architekt deshalb richtungweisende Verpflichtung. In den Richtlinien für die Durchführung von Bauaufgaben des Landes (RLBau NW, K 7) sind die Verfahrensweisen zur künstlerischen Ausgestaltung von staatlichen Bauten festgelegt.

In den Jahren 1980 - 1988 sind rd. 144 Kunstwerke mit einem Ankaufwert von ca. 10,3 Mio. DM von der Staatlichen Bauverwaltung in Auftrag gegeben worden.

Nach der im Jahre 1981 publizierte Veröffentlichung "Kunst und Bau 1967 - 1979" hat das Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr im Jahre 1988 ein Buch über die Kunstwerke und kunsthandwerklichen Arbeiten herausgegeben, die in den Jahren 1980 bis 1985 im Auftrag der Staatshochbauverwaltung entstanden sind. Daneben sind auch künstlerische Objekte dokumentiert, die im Rahmen der Städtebau- und Wohnungsbauförderung als "Kunst im öffentlichen Raum" mitfinanziert wurden.

Eine Ausstellung der in dieser Dokumentation vorgestellten künstlerischen Werke wandert z. Z. durch die Gebäude der Regierungspräsidenten in Nordrhein-Westfalen.

6.6

"Architektur in der Demokratie"

Über die Verantwortung des Staates für die Qualität baulicher Gestaltung unserer Umwelt wird seit Mitte der 80er Jahre eine öffentliche Diskussion in Form der vom MSWV herausgegebenen Publikationsreihe "Architektur in der Demokratie" geführt. Hier ist ein Forum geschaffen worden, in dem sich unter

der redaktionellen Leitung der freien Publizistin Dr. Ingeborg Flagge Fachleute - zum Teil sehr kontrovers - mit der ästhetischen, sozialen und technischen Qualität der gebauten Wirklichkeit auseinandersetzen. In diesem Dialog über bauliche Ergebnisse der Nachkriegszeit wird darüber hinaus die Rolle des Staates als Bauherr von unabhängigen Autoren diskutiert und immer wieder neu definiert.

Wir leben in einer Zeit, in der sich Kultur, Technik und Wissenschaft in einem spannungsreichen Verhältnis gegenüberstehen, und in einer Zeit der ökonomischen Zwänge. Um so wichtiger ist es, daß der Staat, der für die sozialen, ökologischen und ökonomischen Folgewirkungen der technologischen Innovationen verantwortlich gemacht wird, den intensiven Austausch mit allen Kräften im kulturellen, wissenschaftlichen und technischen Bereich sucht und pflegt. Jeder bauliche Eingriff wirft heute - nach der Konfrontation mit den Ergebnissen der Planungseuphorie der vergangenen 40 Jahre - die Frage nach dessen Umwelt- und Sozialverträglichkeit auf.

Die vorliegende Buchreihe dient der Klärung der wechselseitigen Ansprüche von Kultur und Technik bei der Bewahrung und Schaffung baulicher Substanz. Die bereits erschienenen Bände enthalten

- eine kritische Bilanz Staatlichen Bauens in NRW von 1946 - 1983,
- die Präsentation des Neubaus der Kunstsammlung Nordrhein-Westfalen in Düsseldorf als beispielhaftem Bau im staatlichen Auftrag,
- eine kritische Dokumentation des baulichen Geschehens in Nordrhein-Westfalen anlässlich des 40jährigen Bestehens des Landes,
- die kritische Beleuchtung von "Freizeitarchitektur", die als bauliche Dokumentation des "Freizeitlebens" der Nachkriegsgesellschaft Herausforderung und Chance zugleich darstellt und Fragen nach neuen Konzepten aufwirft.

In Vorbereitung ist die Publikation über "Kunst im öffentlichen Raum", der angesichts des heftigen Widerspruchs von Kunst-Konsum und Kunst-Vermarktung einerseits und der notorischen Konflikte, die die öffentlich aufgestellte Kunst hervorruft, andererseits, besondere Bedeutung zukommt.

Des weiteren wird sich ein Band dem Thema "Industriebrachen" widmen, dessen Brisanz uns vor Augen steht und der ausführlichen kritischen Auseinandersetzung bedarf.

6.7 Ökologisches Bauen und Umweltschutz

Die am 12. März 1985 von der Landesregierung beschlossene "Konzeption einer Stadtökologie" wird im Staatlichen Hochbau umgesetzt.

6.7.1 Runderlasse zum Umweltschutz

Den ökologischen Erfahrungen trägt die Staatshochbauverwaltung auf der Grundlage von drei Runderlassen Rechnung.

Der Runderlaß vom 28.05.1986 "Hinweise zur Planung, Ausführung und Unterhaltung von Freianlagen bei Landesbauten im Zuständigkeitsbereich der Staatshochbauverwaltung NW" ist in seiner Zielrichtung auf die eingangs erwähnte "Konzeption einer Stadtökologie" ausgerichtet. Er enthält schwerpunktmäßig Planungshilfen auf der Grundlage wissenschaftlicher Erkenntnisse. Hierzu zählen Anleitungen zur:

- Begrünung von Dächern und Fassaden,
- Bepflanzung und Pflege von Außenanlagen nach ökologischen Gesichtspunkten zum Schutz und Erhalt gefährdeter Pflanzen- und Tierarten,
- Umwandlung von Stellplätzen in Grünanlagen.

Diese Hinweise sind nicht allein bei Neubaumaßnahmen, sondern auch bei der ökologischen Umgestaltung der in der Wachstumsphase entstandenen Bauten zu berücksichtigen.

Diesem "Ökologie-Erlaß" ist der Erlaß vom 11.02.1988 gefolgt, der die "Berücksichtigung des Umweltschutzes bei der Durchführung der staatlichen Hochbauaufgaben des Landes" regelt. Danach sind schon im Rahmen der Vorplanung von Baumaßnahmen die Anforderungen des Umweltschutzes und der Umweltvorsorge verstärkt zu berücksichtigen. Dies beginnt bei der Standortwahl für Neubauten mit der Prüfung der Umweltverträglichkeit, d. h. schädlicher Umwelteinwirkungen, insbesondere von Altlasten, und der Prüfung der Umwelterheblichkeit, d. h. der schädlichen Umwelteinwirkungen, die von der Baumaßnahme ausgehen könnten. Das Umweltschutzprogramm findet seine Fortsetzung in der weiteren Planung, bei der technischen Ausrüstung, bei der Wahl der Baumaterialien und der Gestaltung der Außenanlagen. Für umweltverträgliche Lösungen, die den Belangen des Umweltschutzes in erhöhtem Maße gerecht werden, können bei der Auftragserteilung Mehrkosten in Höhe von 5 % - in bestimmten Fällen auch mehr - gegenüber dem wirtschaftlichsten, aber nicht so umweltverträglichen Angebot toleriert werden.

Am 01.06.1989 wurde - gemeinsam mit dem Minister für Wirtschaft, Mittelstand und Technologie und dem Minister für Umwelt, Raumordnung und Landwirtschaft - ein weiterer Erlaß zum Schutze der Umwelt veröffentlicht. Um der weiteren Vernichtung tropischer Regenwälder entgegenzuschreiten, wurde die Staatshochbauverwaltung Nordrhein-Westfalen angewiesen, bei Neu-, Um- und Erweiterungsbauten sowie bei der Bauunterhaltung von landeseigenen Gebäuden auf tropische Hölzer zu verzichten.

Die tropischen Regenwälder haben eine zentrale Bedeutung für das Weltklima, das durch Brandrodung und Holzabbau extrem gefährdet ist. Mit diesem Erlaß will das Land Nordrhein-Westfalen nicht nur seiner Verantwortung für den international wirksamen Umweltschutz, sondern auch seiner Vorbildfunktion nachkommen.

MMV 10 / 2393

6.7.2 Energiesparprogramm und Emissionsminderung

Für Energiesparmaßnahmen an und in landeseigenen Gebäuden sind in den Jahren 1979 bis 1988 insgesamt 380 Mio. DM ausgegeben worden. Dies geschah im Rahmen eines gesonderten Energieeinsparungsprogramms. Seit 1989 werden die Ziele der Rationalisierung des Energieverbrauchs im Rahmen der Bauunterhaltung weiterverfolgt. Die Entwicklung der veranschlagten Mittel stellt sich wie folgt dar:

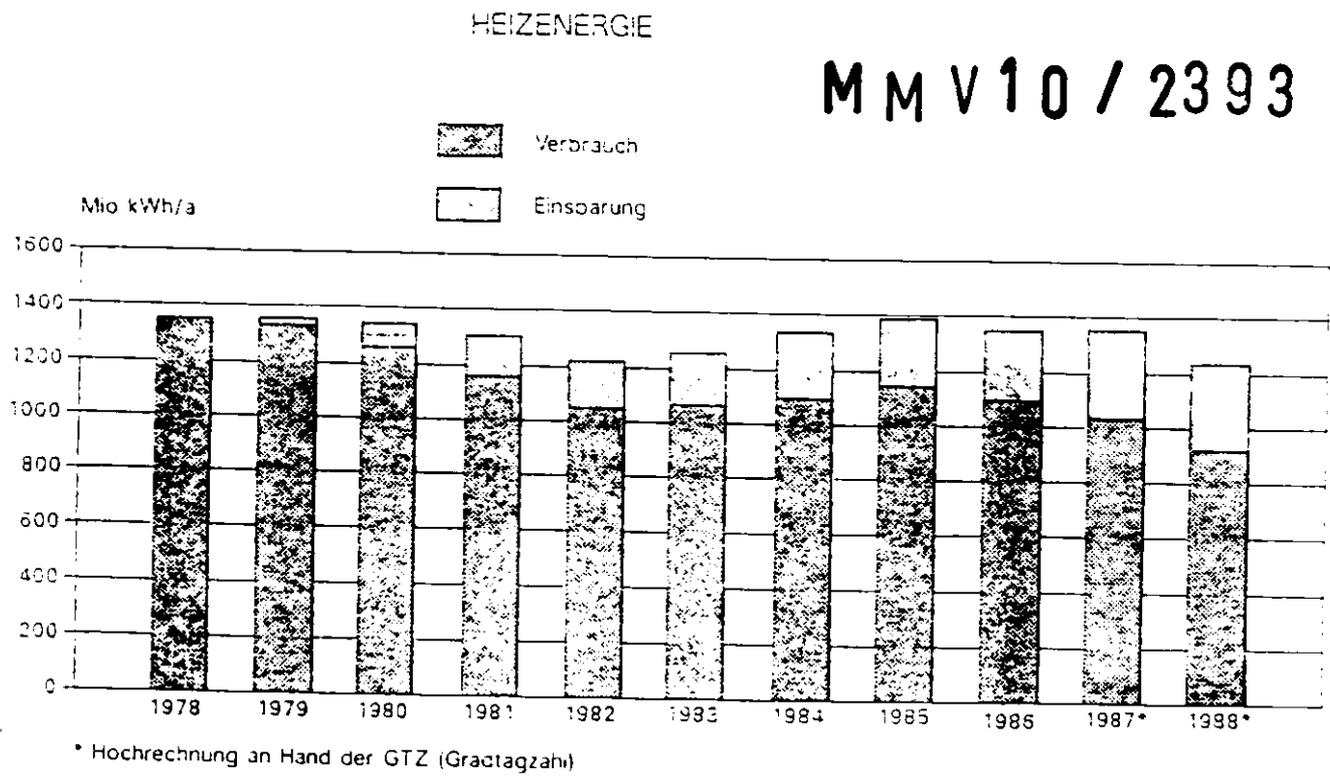
Ausgaben in Mio. DM										
1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
7,7	50	45	44	45	45	46	46	41,3	35	35

Zu den Energiesparmaßnahmen zählen:

- Dämm-Maßnahmen von Dächern und Fassaden,
- Einrichtung von energiesparender Beleuchtung,
- Modernisierung von Lüftungsanlagen,
- Wärmerückgewinnungsanlagen,
- Modernisierung von Heizungsanlagen.

Neben den eigentlichen Baumaßnahmen sind organisatorische Sparmaßnahmen zu nennen. Der zunehmende Einsatz moderner Techniken in den Landesliegenschaften ermöglicht zwar den angestrebten umweltfreundlicheren Betrieb, stellt zugleich aber auch sehr viel höhere Anforderungen an die Planung, Errichtung und den Betrieb der technischen Einrichtungen. Als besonders hilfreich haben sich die im Jahre 1981 eingerichteten Betriebsüberwachungsgruppen erwiesen, die mittels moderner Meßgeräte Funktionsanalysen vornehmen und zur Betriebsoptimierung in den Landesliegenschaften beitragen. Die aus 13 Ingenieuren gebildeten Betriebsüberwachungsgruppen haben bisher rd. 2.500 Gebäude des Landes überprüft. Daneben hat die Staatshochbauverwaltung mehr als 2.000 Bedienstete der nutzenden Dienststellen im Sinne der Energieeinsparung geschult. Dies war und ist auch künftig notwendig, weil Information und Motivation mit zu den wichtigsten Voraussetzungen für das Energiesparen zählen.

Abbildung 1



MMV 10 / 2393

Die Entscheidung für eine Maßnahme wird stets auf der Grundlage einer Kosten-Nutzen-Analyse getroffen. Eine Erfolgsauswertung, die den Energieverbrauch von knapp zwei Drittel des Liegenschaftsbestandes des Landes erfaßte, zeigt auf, daß der Heizenergieverbrauch in diesen Liegenschaften im Zeitraum 1979 bis 1989 um rd. 20 % gesenkt wurde.

Des weiteren wurden 120 Liegenschaften nach betriebswirtschaftlichen Kriterien untersucht, in denen zwischen 1979 und 1984 energiesparende Baumaßnahmen durchgeführt worden sind. Die Investitionen von insgesamt 40 Mio. DM bewirkten im betrachteten Zeitraum Betriebskosteneinsparungen in Höhe von 35 Mio. DM.

Neben diesen günstigen betriebswirtschaftlichen Auswirkungen stehen die ökologischen Vorteile. Die sparsame Verwendung von Energie führt nicht nur zur Entlastung der Haushalte, sondern trägt auch unmittelbar zur Schonung der Ressourcen und deutlichen Emissionsminderung bei. Die Emissionen aus den Feuerungsanlagen konnten in den Jahren 1979 - 1988 aufgrund der eingesparten Heizenergie um rd. 1.900 t Schadstoffe gesenkt werden. Darüber hinaus hat die Staatshochbauverwaltung ein Meßprogramm entwickelt, das über die gesetzlich vorgeschriebenen Prüfungen hinausgeht. Danach werden die Feuerungsanlagen überprüft und im Bedarfsfall neu eingestellt.

Zu den Umweltschutzmaßnahmen der Staatshochbauverwaltung zählen außerdem die Emissionsminderung der landeseigenen Feuerungsanlagen, der Austausch umweltgefährdender Betriebsmittel, wie z. B. von PCB bei Transformatoren und Kondensatoren, und die Beseitigung von gefährlichen Asbestprodukten, die in den 60er Jahren eingesetzt wurden.

6.8

Einsatz heimischer Kohle in Staatsbauten

MMV 10 / 2393

Im Sinne der Kohlevorrangpolitik der Landesregierung wurde bereits mit der Heizungsbauanweisung NRW vom 30.12.1981 der Wärmeversorgung landeseigener Gebäude auf der Basis fester Brennstoffe bei etwa gleicher Wirtschaftlichkeit der Vorzug gegeben. Abgängige Ölfeuerungs- bzw. Kohlefeuerungsanlagen werden weitmöglichst mit modernen umweltverträglichen Kohlefeuerungsanlagen ersetzt.

Kohlevorrangpolitik und Umweltschutz schließen sich nicht gegenseitig aus. Sie sind vielmehr zu einer politischen Gestaltungseinheit zu verbinden. Daher wurden und werden in Ballungsgebieten landeseigene Gebäude in erster Linie an die umweltfreundliche und energiesparende öffentliche Fernwärme angeschlossen, die in Nordrhein-Westfalen in hohem Maße mit festen Brennstoffen erzeugt wird. Insgesamt deckt die Fernwärme ca. 33 % des gesamten Wärmebedarfs der Liegenschaften. Die Ausweitung des Fernwärmeanteils wird konsequent weiterverfolgt.

Als Forschungsprojekt für den verbesserten umweltverträglichen Einsatz von Kohle ist - gemeinsam mit dem Bundesforschungsministerium gefördert - die druckaufgeladene Wirbelschichtfeuerung beim Heizkraftwerk der TH Aachen in Betrieb gegangen. Außerdem erprobt die Bauverwaltung in Kooperation mit der Ruhrkohle AG im Heizkraftwerk des Universitätsklinikums Bonn die Verfeuerung emissionsarmer kalkversetzter Industriebriketts.

6.9 Öffnung des öffentlichen Auftragswesens in der Europäischen Gemeinschaft bis 1992

Zur Binnenmarktintegration gehören im Bausektor die Beseitigung der technischen Handelshemmnisse und die Öffnung des öffentlichen Auftragswesens.

Um gleiche Rahmenbedingungen für die Teilnahme an öffentlichen Aufträgen in allen Mitgliedstaaten und eine Transparenz der Vergabeverfahren zu schaffen, hatte der Rat der EG bisher zwei Grundrichtlinien zur Koordinierung der Verfahren zur Vergabe öffentlicher Aufträge erlassen, nämlich die Richtlinie 71/305/EWG über Bauaufträge und die Richtlinie 77/62/EWG über Lieferaufträge. Diese EG-Richtlinien sind in der Bundesrepublik Deutschland in die Verdingungsordnung für Bauleistungen (VOB) und in die Verdingungsordnung für Leistungen (VOL) umgesetzt worden.

Da nach Auffassung der Kommission das geltende Gemeinschaftsrecht bisweilen unzureichend angewendet wurde, hat der Rat auf Vorschlag der Kommission beide Richtlinien geändert.

Diese neuen Richtlinien sollen die Anwendung des Gemeinschaftsrechts im öffentlichen Auftragswesen spürbar verbessern und größere Sicherheiten dafür schaffen, daß die Bewerber aus anderen Mitgliedstaaten gleiche Chancen erhalten. Unter die Lieferrichtlinie fallen öffentliche Aufträge, die den sogenannten Schwellenwert von ca. 415.000 DM überschreiten. Der Schwellenwert der Richtlinie für Bauaufträge beträgt jetzt 5 Mio. Ecu = 10,370 Mio. DM.

Die beiden Änderungsrichtlinien sind wiederum in die VOB und in die VOL umzusetzen.

Das Aktionsprogramm der Kommission zur Vollendung des Binnenmarktes im Bereich des öffentlichen Auftragswesens verfolgt noch weitere Ziele:

- Angleichung der Vergabeverfahren in den bisher vom Anwendungsbereich der Richtlinien ausgenommenen Sektoren (Wasser-, Energie-, Verkehrsversorgung, Telekommunikation),
- Liberalisierung auch des Dienstleistungssektors (z. B. der öffentlichen Aufträge an Architekten und Ingenieure),
- verstärkte Überwachung der Einhaltung der geltenden Rechtsvorschriften.

6.10 Strukturwandel des Bauhaushaltes

Der jährliche Bauhaushalt beruht auf einem langfristigen Bedarfsprogramm und einer Verständigung über die Abwicklungsprioritäten. Auf den Bericht des Ministeriums für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr über die "Prioritäten im staatlichen Bauen und im Bauhaushalt" in der Sitzung des Ausschusses für Städtebau und Wohnungswesen am 30.11.1988 wird insoweit Bezug genommen (Ausschußprotokoll 10/1059 vom 30.11.1988)

Auf dieser Grundlage stehen im laufenden Haushaltsjahr 813,3 Mio. DM zur Verfügung und sind im Haushaltsentwurf 1990 für Neubau und Bauunterhaltung einen Haushaltsansatz von rd. 915,3 Mio. DM (einschließlich der Maßnahmen nach dem Strukturhilfegesetz rd. 53,9 Mio. DM) vorgesehen.

Im Entwurf des Haushaltsplans 1990 sind die Mittel für Große und Kleine Baumaßnahmen von 503,3 auf 585,3 Mio. DM, Bauunterhaltungsmittel um 20 Mio. DM von 310 Mio. DM auf 330 Mio. DM gestiegen. Der Bauhaushalt von 1980 bis 1990 ist in der nachfolgenden Tabelle dargestellt.

Tabelle 1
 Staatshochbauverwaltung
 Haushaltsansätze der Großen und Kleinen Baumaßnahmen
 sowie der Bauunterhaltung (Epl. 14, Kap. 14020, Titel 519 20)
 1980 - 1990
 (Angaben in Mio. DM)

	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990
Große und Kleine Bau- maßnahmen	873	936	1031	908	778	651	486	534	520	503,3	585,3
Sonderpro- gramm Energiespar- maßnahmen	50	45	44	45	45	46	46	46	3	-	-
Bauunterhal- tung 519 20	62 ./..327.600 (FM/EP 12)	70	92,97	95,8	162,4	178,5	181	181	310	310	330
Gesamtsumme	985	1051	1167,97	1048,8	985,4	875,5	713	761	833	813,3	915,3

MMV 10 / 2393

Die Zahlenübersicht spiegelt zwei Entwicklungen wider. Einmal zeigt sich eine Verstetigung der Bauausgaben im Gesamtvolumen bei über 800 Mio. DM. Zum anderen ist innerhalb dieses Gesamtvolumens der Anteil der Bauunterhaltung von rd. 62 Mio. DM im Jahre 1980 auf 330 Mio. DM im Jahre 1990 gestiegen. Dagegen sind die Mittel für Große und Kleine Baumaßnahmen von 873 Mio. DM im Jahre 1980 auf 585,3 Mio. DM im Jahre 1990 zurückgeführt worden. Das zeigt die Umsteuerung staatlichen Bauens vom Neubau zur Bestandspflege mit der Vorgabe, neue Bauten nur einzuplanen, wenn der nachgewiesene Bedarf nicht im Bestand gedeckt werden kann. Diese Tendenz setzt sich in der Finanzplanung 1989 bis 1993 fort (LT-Drucksache 10/4601). Für die Bauunterhaltung sind dort für die Jahre 1990 bis 1993 insgesamt 1,6 Mrd. DM eingeplant. Die Umsteuerung reicht weiter in den Bereich der Großen und Kleinen Baumaßnahmen, die zunehmend weniger Neubauten sind, sondern in grundlegender Erneuerung, Sanierung und Modernisierung von Altbauten bestehen. Das hat Einfluß auf den Personalbedarf. Anders als Neubauten sind Sanierungen im Bestand und Erneuerungen in gewachsenen Stadtstrukturen personalintensivere Aufgaben mit höheren Ansprüchen an handwerkliche Qualität, architektonisches Können und finanzwirtschaftliche Ablaufpräzision.

Ein besonderes Beispiel für die Umsteuerung vom Neubau zur Bestandspflege ist der Hochschul- und Klinikbau.

Während im Jahre 1980 für Große Baumaßnahmen an Universitäten, Hochschulen und Klinischen Einrichtungen noch einmalige Mittel in der Größenordnung von rd. 520 Mio. DM und Unterhaltungsmittel in der Größenordnung von rd. 46 Mio. DM aufgewandt wurden, sind im Jahre 1990 für Große Baumaßnahmen nur noch rd. 249 Mio. DM (einschließlich der Baumaßnahmen des Strukturhilfeprogramms 33,59 Mio. DM) jedoch für Grundinstandsetzungs- und Unterhaltungsmaßnahmen rd. 217 Mio. DM veranschlagt.

Die Staatshochbauverwaltung hat den Gesamtrahmen des Ersatz- und Erneuerungsbedarfs im Hochschul- und Klinikbereich ermittelt. Der über die bereits in den Rahmenplan nach dem Hochschulbauförderungsgesetz aufgenommenen oder zur Aufnahme angemeldeten Maßnahmen hinausgehende Bedarf an Ersatz- und Erneuerungsmaßnahmen beträgt nach dieser Erhebung und fachlichen Einschätzung bei den Medizinischen Einrichtungen der Universitäten in Bonn, Münster, Köln, Düsseldorf und Essen rd. 630 Mio. DM.

Beim Bau von Universitätskliniken, die - neben der Forschung und der Lehre - der Versorgung kranker Menschen dienen, gilt es, unter Wahrung der erforderlichen Funktionen und der Verbesserung des Standards ein besonderes Maß architektonischer Qualität zu verwirklichen. Die vorhandenen Bauten stammen teilweise noch aus der Jahrhundertwende. Im Sanierungsprogramm für die der Universitätskliniken stehen deshalb die Verbesserung

- der Pflegeeinrichtungen,
- der Operationseinrichtungen,
- der Intensivmedizin,
- der Anpassung der Untersuchungs- und Behandlungseinrichtungen an den medizinischen Fortschritt bzw. Sicherheitsanforderungen

im Vordergrund.

Aus dem Bereich der Sanierung von Universitätskliniken werden folgende Projekte beispielhaft genannt:

- Um- und Erweiterungsbau der Chirurgischen Klinik Münster,
- Um- und Erweiterungsbau der Frauenklinik in Essen,

- Um- und Erweiterungsbau der Kinderklinik in Düsseldorf,
- Umbau der Hautklinik in Bonn einschließlich eines Verfügungsgebäudes der Medizinischen Einrichtung Bonn,
- Umbau und Sanierung der Orthopädischen Klinik in Köln,
- Umbau und Sanierung der Orthopädischen Klinik in Düsseldorf.

Zu den in der Öffentlichkeit besonders aufmerksam begleiteten Bau-
maßnahmen des Medizinbereichs gehört das Klinikum Aachen. Seit 1980 sind
zwei politische Grundsatzentscheidungen getroffen worden, nämlich unter
Wahrung der Rechtsposition des Landes das Klinikum Aachen so schnell wie
möglich funktionsgerecht fertigzustellen und so zeitgerecht wie möglich abzu-
rechnen. Am Ende dieser Legislaturperiode sind beide Ziele erreicht. Das
Klinikum Aachen ist seit Ende 1984 insgesamt erfolgreich in Betrieb und nun-
mehr, bis auf einige finanziell unbedeutende Streitigkeiten insgesamt so abge-
rechnet, daß auch das Verfahren der Bundesmitfinanzierung fortgesetzt wer-
den kann. Die für die endgültige Abrechnung noch klärungsbedürftigen Streit-
fragen konnten von der Staatshochbauverwaltung unter Beteiligung des Lan-
desrechnungshofes außergerichtlich erledigt werden. Die seit dem Haushalts-
jahr 1984 unverändert mit 2,115 Mrd. DM veranschlagten Haushaltsmittel wer-
den nicht überschritten.

6.11 Organisation und Verwaltung

6.11.1 Organisation

In der Organisation der Staatshochbauverwaltung standen in den beiden ver-
gangenen Legislaturperioden folgende Aufgabenschwerpunkte im Vorder-
grund

- Neuordnung der regionalen Struktur der Staatshochbauämter in Anpassung an die gewandelte Aufgabenstellung;
- Neuordnung der inneren Struktur der Staatshochbauämter durch Einführung eines aufgabengerechten und leistungsfähigen Organisationsinstrumentariums;
- Neuordnung der Zentralen Planungsstelle zur Rationalisierung von Landesbauten (ZPL) durch Umwandlung in das Landesinstitut für Bauwesen und angewandte Bauschadensforschung (LBB);
- Maßnahmen zur Verwaltungsvereinfachung.

Mit den Verordnungen über Sitze und Bezirke der Staatshochbauämter im Lande NRW vom 28.05.1984 und vom 02.06.1987 und durch weitere gezielte Neuordnungsmaßnahmen wurden im Bereich der Staatshochbauverwaltung die Zahl der Ortsbaudienststellen seit 1980 von insgesamt 26 auf derzeit 20 vermindert. Damit wurden zugleich die Voraussetzungen für eine noch sachgerechtere und wirksamere Aufgabenerfüllung geschaffen. Im Rahmen der Neuordnung wurden die von Landtag und Landesregierung erarbeiteten Grundsätze der Funktionalreform ebenso wie die Empfehlungen des Gutachtens der WIBERA AG zur Wirtschaftlichkeit und Organisation der Staatshochbauverwaltung (vgl. Einführung in den Haushalt 1984 - Einzelplan 11 - LT-Vorlage 9/1504, S. 117) berücksichtigt.

Ebenfalls auf der Grundlage der Empfehlungen des WIBERA-Gutachtens und unter Berücksichtigung moderner Organisationserkenntnisse trat am 01.01.1985 eine neue Geschäftsordnung (mit einem Muster-Organisations- und -Geschäftsverteilungsplan) für die Staatshochbauämter in Kraft. Damit wurde ein aufgabengerechtes und leistungsfähiges Instrumentarium geschaffen, das einerseits bei Stärkung der Verantwortlichkeit der Amtsleitung der Organisationsstraffung diente, andererseits aber auch genügend Raum für eine flexible Regelung örtlicher Besonderheiten bot. Geschäftsordnung, Musterorganisations-

MMV 10 / 2393

plan und Mustergeschäftsverteilungsplan werden gegenwärtig aufgrund der inzwischen gewonnenen Erfahrungen überarbeitet und der wachsenden Bedeutung der Bauunterhaltung und der Ingenieurtechnik angepaßt. Ziel ist eine noch größere Flexibilität der örtlichen Leitungsstruktur und ein höheres Maß an Delegation und Eigenverantwortung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter vor Ort.

Für die Zukunft liegt der Schwerpunkt der Organisationsaufgaben in der Einführung und Verbesserung der Anwendung von Datenverarbeitung in allen Aufgabenbereichen der Staatshochbauverwaltung. In diesem Zusammenhang werden auch Formen der Kosten- und Terminkontrolle durch Anwendung der Datenverarbeitung erprobt.

Die ehemalige Zentrale Planungsstelle zur Rationalisierung von Landesbauten (ZPL) in Aachen bleibt - ebenfalls entsprechend den Empfehlungen des WIBERA-Gutachtens - unter erheblich erweiterter Aufgabenstellung als "Landesinstitut für Bauwesen und angewandte Bauschadensforschung" (LBB) bestehen und als organisatorisch selbständige Einrichtung dem Ministerium unmittelbar unterstellt.

Das LBB hat - in Übereinstimmung mit den Empfehlungen des Gutachtens - folgende Schwerpunktaufgaben zu erfüllen:

- Grundsatzentscheidungen des Ministeriums zur Wahrnehmung seiner Leitungs- und Aufsichtsfunktion vorzubereiten,
- Arbeits- bzw. Methodenhilfen für die Aufgabenerledigung der Staatshochbauverwaltung zur Verfügung zu stellen,
- Bauschäden zu erfassen und Bauschadensforschung praxisgerecht auszuwerten (Zentrale Stelle für Bauschaden).

In Fortführung der Funktionalreform ist beabsichtigt, das LBB künftig mit dem Landesprüfamt für Baustatik (LPA) organisatorisch zu verschmelzen und ihm zusätzlich bisher anderweitig wahrgenommene Aufgaben von landesweiter Bedeutung den Bereichen "Errichtung und Unterhaltung der Regionalflughäfen" und "Erarbeitung und Umsetzung von Fortbildungskonzeptionen" zu übertragen.

6.11.2 Personal

Mit dem WIBERA-Gutachten zur Wirtschaftlichkeit und Organisation der Staatshochbauverwaltung hat MLS/MSWV bewußt die vom Landtag und der Landesregierung geforderte Aufgabenkritik bei der Personalbedarfsbemessung vorgenommen. Die von den Gutachtern zum Personalbereich gegebenen Anregungen hat MLS/MSWV aufgegriffen und auf der Grundlage der gutachterlichen Empfehlungen den damaligen Personalbestand der Staatshochbauverwaltung durch jährliche Stellenstreichungen der seinerzeit rückläufigen Aufgabenentwicklung angepaßt sowie in der Staatshochbauverwaltung ein aufgabenbezogenes Personalbedarfsbemessungsverfahren eingeführt. Mit dem WIBERA-Gutachten hat MLS/MSWV als bisher einziges Ressort des Landes sich im Bereich der Staatshochbauverwaltung einer Wirtschaftlichkeits- und Organisationsprüfung durch ein unabhängiges Wirtschaftsprüfungunternehmen unterzogen.

Inzwischen sind die Grenzen eines fachlich vertretbaren Personalabbaus in der Staatshochbauverwaltung erreicht. Gegenwärtig besteht in der Staatshochbauverwaltung ein rechnerischer Personalfehlbedarf, was in erster Linie auf die deutliche Steigerung der Bauunterhaltungsmittel von 62 Mio. DM im Jahre 1980 auf 330 Mio. DM im kommenden Haushaltsjahr 1990 zurückzuführen ist. Bei der Ermittlung des erforderlichen Personalbedarfs ist zu berücksichtigen, daß die Bauunterhaltung - wie auch die Honorarordnung für Architekten und Ingenieure zeigt - personalintensiver ist als der Neubau.

6.11.3 Organisation als Daueraufgabe

MMV 10 / 2390

Die WIBERA-Gutachten sind umgesetzt. Das "Unternehmen Staatshochbau" hat auf der Grundlage dieser externen Aufgabenkritik die Ordnung der Regionalstruktur abgeschlossen, seine Aufbau- und Ablauforganisation optimiert und die Personalstruktur aufgabenbezogen gestrafft. Zugleich sind Personalbedarfsmaßstäbe entwickelt worden, die nachvollziehbar eine flexible Anpassung der Personal- und Organisationsstruktur an den Wandel staatlichen Bauens vom Neubau zur Bestandspflege ermöglichen.

Das Ergebnis der Umsetzung der WIBERA-Gutachten ist aber nicht ein starres, auf Dauer gleiches und gleichbleibendes Organisationsschema und kein festgeschriebener Personal- und Stellenbestand; Personalplanung und Organisationsstruktur sind vielmehr als Daueraufgabe zur Anpassung an den Wechsel der Auftragslage in der Staatshochbauverwaltung zu verstehen. So war der besondere Umfang der Denkmalpflege im Staatshochbauamt Köln Anlaß dazu, durch interne Organisationsmaßnahmen eine neue Denkmalschutzabteilung einzurichten. So wird gegenwärtig geprüft, ob die traditionelle Gliederung der Ämter in Neubau- und Bauunterhaltungsabteilungen noch mit dem Vorrang der Bestandspflege zu vereinbaren ist. So bedarf es der kritischen Beobachtung, ob die Tendenz der Funktionalreform zu Großämtern noch effizient ist, wenn es nicht mehr darum geht, den Ablauf großer Neubauprojekte zu organisieren, sondern in der Bestandspflege eine Vielzahl parallel ablaufender und komplizierter Erneuerungs-, Sanierungs- und Modernisierungsmaßnahmen sparsam und wirtschaftlich zu steuern.

Die RLBau NW, die den Ablauf staatlichen Bauens in der Kooperation der Staatshochbauverwaltung mit den Nutzern im Rahmen der langfristigen Bedarfs-, der mittelfristigen Bauinvestitions- und der jährlichen Haushaltsplanung regelt, wird gegenwärtig überarbeitet. Ziel ist es, den Handlungsrahmen für einen rationalen Bauablauf zu optimieren und die Verfahrenswege so zu vereinfachen, daß im staatlichen Bauen nicht nur ein planungsnaher und Reste vermeidender Haushaltsvollzug möglich bleibt, sondern in einer betriebswirt-

MMV 10 / 2393³³⁸

schaftlich rationalen Ablauforganisation die Effektivität staatlichen Bauens garantiert wird. Zu diesem Konzept gehört auch die Neugestaltung und Konzentration der Fortbildung für die Bediensteten der Staatshochbauverwaltung in einer Bauverwaltungsschule.