



MINISTERIALBLATT

FÜR DAS LAND NORDRHEIN-WESTFALEN

39. Jahrgang

Ausgegeben zu Düsseldorf am 12. August 1986

Nummer 61

Inhalt

I.

Veröffentlichungen, die in die Sammlung des bereinigten Ministerialblattes für das Land Nordrhein-Westfalen (SMBL. NW.) aufgenommen werden.

Glied.- Nr.	Datum	Titel	Seite
203030	1. 7. 1986	RdErl. d. Innenministers Richtlinien für die zahnärztliche Versorgung der Polizeivollzugsbeamten	1010
203030	1. 7. 1986	RdErl. d. Innenministers Freie Heilfürsorge der Polizeivollzugsbeamten; Zahnärztliche Behandlung	1010
20320	4. 7. 1986	RdErl. d. Finanzministers Amtsbezeichnungen der Beamtinnen; Weibliche Form der Amtsbezeichnung „Amtmann“	1010
221	7. 7. 1986	RdErl. d. Finanzministers Verteidigungslasten; Aufbewahrung, Aussonderung und Vernichtung von Akten, Listen und sonstigem Schriftgut im Bereich der Verteidigungslastenverwaltung	1010
233	9. 7. 1986	Gem. RdErl. d. Ministers für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr, d. Finanzministers, d. Innenmini- sters, d. Ministers für Wirtschaft, Mittelstand und Technologie u. d. Ministers für Umwelt, Raumord- nung und Landwirtschaft Vergabe öffentlicher Bauaufträge nach den EWG-Richtlinien	1010
5202	8. 7. 1986	RdErl. d. Finanzministers Arbeitsplatzschutzgesetz; Anwendung des Gesetzes auf die Arbeitnehmer des öffentlichen Dienstes . . .	1011
6300	30. 6. 1986	RdErl. d. Innenministers Gemeindehaushaltsverordnung; Nachweis der Zinsaufwendungen bei körperschaftssteuerpflichtigen Einrichtungen der Gemeinden sowie für beitragsfähige Baumaßnahmen	1011
8301	4. 7. 1986	RdErl. d. Ministers für Arbeit, Gesundheit und Soziales Durchführung der Kriegsofferfürsorge; Anhaltspunkte zur Anwendung des § 25c Abs. 3 BVG beim Ein- satz und bei der Verwertung von Vermögen (§ 25f BVG)	1012
910	30. 6. 1986	RdErl. d. Ministers für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr Richtlinien für die Berechnung der Ablösungsbeträge und Erhaltungskosten für Straßen und Wege . . .	1013
9220	11. 6. 1986	RdErl. d. Ministers für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr Hinweise zur Berücksichtigung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) bei Maßnahmen der Verkehrsberuhigung	1013

II.

Veröffentlichungen, die nicht in die Sammlung des bereinigten Ministerialblattes für das Land Nordrhein-Westfalen (SMBL. NW.) aufgenommen werden.

Datum	Titel	Seite
	Innenminister	
29. 7. 1986	RdErl. – Beflaggung aus Anlaß des vierzigjährigen Bestehens des Landes Nordrhein-Westfalen	1022
29. 7. 1986	RdErl. – Beflaggung am „Tag der Heimat“	1022
	Justizminister	
	Stellenausschreibung für das Finanzgericht Münster	1022
	Minister für Arbeit, Gesundheit und Soziales	
18. 6. 1986	RdErl. – Jahreskrankenhausbauprogramm 1986 des Landes Nordrhein-Westfalen	1016
	Minister für Umwelt, Raumordnung und Landwirtschaft	
27. 6. 1986	RdErl. – Zulassung von Milcherhitzern	1022

I.

203030

**Richtlinien
für die zahnärztliche Versorgung der
Polizeivollzugsbeamten**

RdErl. d. Innenministers v. 1. 7. 1986 –
IV D 3 – 8004

Meinen RdErl. v. 1. 12. 1967 (SMBL. NW. 203030) hebe ich auf.

– MBl. NW. 1986 S. 1010.

203030

**Freie Heilfürsorge der Polizeivollzugsbeamten
Zahnärztliche Behandlung**

RdErl. d. Innenministers v. 1. 7. 1986 –
IV D 3 – 8004

Meinen RdErl. v. 27. 6. 1969 (SMBL. NW. 203030) hebe ich auf.

– MBl. NW. 1986 S. 1010.

20320

**Amtsbezeichnungen der Beamtinnen
Weibliche Form der Amtsbezeichnung „Amtmann“**

RdErl. d. Finanzministers v. 4. 7. 1986 –
B 2020 – 101 – IV A 2

Als weibliche Form im Sinne der Vorbemerkung Nr. 1 Abs. 1 zu den Bundesbesoldungsordnungen A und B ist künftig für die Amtsbezeichnung „Amtmann“ – unter Beifügung des Zusatzes nach der Anordnung über die Festsetzung von Zusätzen zu den Grundamtsbezeichnungen vom 22. Juni 1978 in der Fassung vom 29. September 1983 (SGV. NW. 20320) – die Bezeichnung „Amtfrau“ zu verwenden. Beamtinnen, die bereits die Bezeichnung „Amtmännin“ führen, behalten ihre Amtsbezeichnung. Sie können jedoch gegenüber ihrem Dienstvorgesetzten erklären, daß sie ihre Amtsbezeichnung in der weiblichen Form „Amtfrau“ führen wollen.

Den Gemeinden, Gemeindeverbänden und den sonstigen der Aufsicht des Landes unterstehenden Körperschaften, Anstalten und Stiftungen des öffentlichen Rechts wird empfohlen, entsprechend zu verfahren.

Im Einvernehmen mit dem Innenminister.

– MBl. NW. 1986 S. 1010.

221

**Verteidigungslasten
Aufbewahrung, Aussonderung und Vernichtung
von Akten, Listen und sonstigem Schriftgut
im Bereich der Verteidigungslastenverwaltung**

RdErl. d. Finanzministers v. 7. 7. 1986 –
O 1542 – 1 – III B 3

Mein RdErl. v. 23. 4. 1981 (MBl. NW. S. 885/SMBL. NW. 221) wird wie folgt geändert:

Nr. 2.1.3.2 und Nr. 2.1.4 erhalten folgende Fassung:

- | | |
|--|---|
| 2.1.3.2 von Arbeitnehmern,
die älter als 65 Jahre
sind | 6 Jahre nach Ablauf
des Kalenderjahres, in
dem die letzte Lohn-
zahlung eingetragen
ist |
|--|---|

- 2.1.4 monatliche Lohnzusammenstellungen bzw. die entsprechenden Unterlagen bei Lohnstellen, die sich der ADV bedienen

6 Jahre nach Ablauf des Kalenderjahres, in dem sie erstellt wurden

– MBl. NW. 1986 S. 1010.

233

**Vergabe öffentlicher Bauaufträge
nach den EWG-Richtlinien**

Gem. RdErl. d. Ministers für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr – VI A 3 – 0 1095 – 7, d. Finanzministers – 0 1095 – 7 – II D 4 –, d. Innenministers – III B 3 – 5/11 – 4368/86, d. Ministers für Wirtschaft, Mittelstand und Technologie – 413 – 81 – 71/1 – u. d. Ministers für Umwelt, Raumordnung und Landwirtschaft – IV C 4 – 2815.102.02 – v. 9. 7. 1986

Der Gem. RdErl. v. 10. 12. 1974 (SMBL. NW. 233) wird wie folgt geändert:

1. In Nr. 3.2, Zeile 8, werden die Worte „Fassung Oktober 1973“ durch die Worte „Ausgabe 1979“ ersetzt.
In Zeile 9 wird das Datum „27. 11. 1973“ durch „24. 3. 1980“ und „2090“ durch „734“ ersetzt.
2. In Nr. 4, Zeile 7, wird hinter „17. 1. 1979 S. 3“) eingefügt „und v. 10. 12. 1979 (Bundesanzeiger Nr. 242 v. 29. 12. 1979 S. 2)“
In Zeile 8 werden die Worte „Fassung Oktober 1973“ durch „Ausgabe 1979“ ersetzt.
3. In Nr. 7.4, Abs. 2, Zeile 9, ist „c“ durch „e“ zu ersetzen.
4. In Nr. 7.5, Abs. 3, Zeile 1, ist das Wort „Aufgaben“ durch „Angaben“ zu ersetzen.
5. In Nr. 8.1, Abs. 1, Zeile 2, ist hinter das Wort „Angebotsfrist“ eine Klammer zu setzen; „Buchst. a“ ist zu streichen und durch „Abs. 1, Buchst. h“ zu ersetzen.
In Zeile 3 ist hinter „VOB/A“ die Klammer zu streichen.
6. In Nr. 8.2, Zeile 13, ist „p“ durch „q“ zu ersetzen.
7. In Nr. 11.2, Abs. 1, Zeile 1, ist hinter dem Wort „des“ einzufügen „Ministers für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr u. des“.
In Abs. 1, Zeile 2, ist „(1978)“ ersatzlos zu streichen.
In Abs. 3, Zeilen 3 bis 5, sind die Worte „Zentrale Planungsstelle zur Rationalisierung von Landesbauten Aachen“ ersatzlos zu streichen.
In Abs. 3, Zeilen 7 und 8, ist „Minister für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr“ durch „Minister für Wirtschaft, Mittelstand und Technologie“ zu ersetzen.
8. In Nr. 11.3, Zeilen 1 und 2, ist „Minister für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten“ durch „Minister für Umwelt, Raumordnung und Landwirtschaft“ zu ersetzen.
In Zeile 8 ist hinter das Wort „Rheinland“ und in Zeile 10 hinter das Wort „Münster“ ein Komma zu setzen.
9. In Nr. 11.4, Zeilen 4 und 5, ist „Minister für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr“ durch „Minister für Wirtschaft, Mittelstand und Technologie“ zu ersetzen.
10. In Nr. 11.5, Zeilen 7 und 8, ist „Minister für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr“ durch „Minister für Wirtschaft, Mittelstand und Technologie“ zu ersetzen.
11. In Nr. 11.6, Zeile 2, ist „1973“ durch „1978“ zu ersetzen.

– MBl. NW. 1986 S. 1010.

5202

Arbeitsplatzschutzgesetz**Anwendung des Gesetzes auf die Arbeitnehmer des öffentlichen Dienstes**RdErl. d. Finanzministers v. 8. 7. 1986 -
B 4000 - 1.23 - IV 1

Nach § 14 des Arbeitsplatzschutzgesetzes hat der Arbeitgeber für die Arbeitszeit, die ausfällt, weil der Arbeitnehmer aufgrund der Wehrpflicht von der Erfassungsbehörde oder einer Wehersatzbehörde aufgefordert wird, sich persönlich zu melden oder vorzustellen, das Arbeitsentgelt weiterzuzahlen.

In Einzelfällen hat es sich ergeben, daß sich Wehrpflichtige im Zusammenhang mit der Musterung einer stationären Untersuchung von mehreren Tagen, zum Teil bis zu zwei Wochen, unterziehen mußten. In solchen Fällen ist es als unangemessen bezeichnet worden, daß den Arbeitgeber die Lohnfortzahlung gemäß § 14 des Arbeitsplatzschutzgesetzes treffen soll.

Auf die Problematik angesprochen hat der Bundesminister der Verteidigung eine Begrenzung der Kosten für die Arbeitgeber in solchen Fällen für geboten gehalten.

In dem RdErl. v. 28. 5. 1973 - SMBl. NW. 5202 - wird die folgende Nummer 5 a eingefügt:

5 a. Nach § 14 hat der Arbeitgeber in den dort genannten Fällen das Arbeitsentgelt weiterzuzahlen. Muß sich der Wehrpflichtige im Zusammenhang mit der Musterung einer stationären Untersuchung von mehreren Tagen unterziehen, so bitte ich, für den 3. und die nachfolgenden Tage der Untersuchung die Erstattung der Lohnkosten bei dem zuständigen Kreiswehersatzamt unter Bezugnahme auf das Schreiben des Bundesministers der Verteidigung vom 7. März 1986 - S II 5 - Az. 23-11-04 (Ho 21/85) - zu beantragen.

- MBl. NW. 1986 S. 1011.

6300

Gemeindehaushaltsverordnung**Nachweis der Zinsaufwendungen bei körperschaftsteuerpflichtigen Einrichtungen der Gemeinden sowie für beitragsfähige Baumaßnahmen**RdErl. d. Innenministers v. 30. 6. 1986 -
III B 3-5/105-4357/86

Die Grundsätze des kommunalen Haushaltsrechts über die Gesamtdeckung im Vermögenshaushalt, den zentralen Nachweis der Kreditaufnahmen und der Ausgaben für Zinsen und Tilgungen sowie der Rücklagen bei einzelnen Aufgabenbereichen lassen Sonderabschlüsse für Teile der Jahresrechnung nicht zu. Damit kann insbesondere der tatsächliche Zinsaufwand für die kommunalen Einrichtungen, die als Betriebe gewerblicher Art der Körperschaftsteuer unterliegen, nicht im kommunalen Haushaltsplan und in der Jahresrechnung getrennt nachgewiesen werden.

Damit den Gemeinden (GV) aus der zentralen Veranschlagung der Zinsausgaben keine steuerlichen Nachteile erwachsen, bestehen keine Bedenken, wenn bei der Ermittlung des Zinsaufwandes für kreditfinanzierte Investitionen der körperschaftsteuerpflichtigen Einrichtungen sowie für beitragsfähige Baumaßnahmen künftig wie folgt verfahren wird:

1. Für Kredite und innere Darlehen, die die Gemeinde vor dem 1. 1. 1974 (Inkrafttreten der Neuregelung des kommunalen Haushaltsrechts) zur Finanzierung von Investitionen für ihre körperschaftsteuerpflichtigen Einrichtungen aufgenommen hat (Altschulden), sind die Zinsausgaben bis zur völligen Tilgung der Kredite und inneren Darlehen jeweils in besonderen Aufzeichnungen nachzuweisen.

2. Werden Investitionsmaßnahmen körperschaftsteuerpflichtiger Einrichtungen im Rahmen der Gesamtdeckung unter Einsatz von Krediten oder inneren Darlehen finanziert, ist für den Nachweis eines angemessenen Zinsaufwandes in dem **Beschluß des Rates über die Durchführung der jeweiligen Maßnahme oder durch Erläuterung im Haushaltsplan** bei der jeweilig betroffenen Einrichtung (Haushaltsunterabschnitt) der Umfang der Kreditfinanzierung festzulegen. Der Beschluß kann auch in Zusammenhang mit der notwendigen Beschlußfassung über eine Kreditaufnahme herbeigeführt werden.

In dem Beschluß muß festgelegt sein, welcher Betrag eines zur Finanzierung von Ausgaben des Vermögenshaushalts aufgenommenen Kredits der körperschaftsteuerpflichtigen Einrichtung zuzurechnen ist. Der nach Berücksichtigung etwaiger Zuweisungen und/oder Beiträge Dritter festgestellte Kreditanteil der körperschaftsteuerpflichtigen Betriebe gewerblicher Art ist zu reduzieren, soweit ein **angemessener Eigenfinanzierungsanteil** nicht erreicht wird (vgl. Nr. 3).

Der Eigenfinanzierungsanteil kann sich nach dem Verhältnis der Summe der im Verwaltungshaushalt erwirtschafteten Investitionsrate, der Investitionspauschale und der Entnahme aus der allgemeinen Rücklage für Investitionen zur Summe sämtlicher Investitionsausgaben des Vermögenshaushalts bemessen. Dabei darf aber der angemessene Eigenfinanzierungsanteil (vgl. Nr. 3) nicht unterschritten werden.

Für die Verzinsung und Tilgung des festgesetzten kreditfinanzierten Anteils der Investitionsaufwendungen ist ein durchschnittlicher Zinssatz und eine mittlere Laufzeit zugrunde zu legen. Der durchschnittliche Zinssatz kann dabei aus den Zinssätzen aller im Jahr vor der Investition zur Deckung der Ausgaben des Vermögenshaushalts aufgenommenen Kredite und inneren Darlehen errechnet werden; die mittlere Laufzeit kann aus den Laufzeiten dieser Kredite und inneren Darlehen als Durchschnittssatz gebildet werden. Die erläuterte Durchschnittsmethode führt grundsätzlich zu einem angemessenen Zinssatz. Sie ist für die steuerliche Anerkennung der Zinsaufwendungen jedoch nicht zwingend. Steuerlich ist jeder angemessene, durch Beschluß festgelegte Zins anzuerkennen.

Falls der festgelegte Zins unangemessen hoch sein sollte, ist der unangemessene Teil eine verdeckte Gewinnausschüttung.

Der endgültige Betrag des kreditfinanzierten Investitionsanteils und der zugrunde gelegten Verzinsung und Tilgung kann in der Jahresrechnung als Erläuterung festgelegt werden.

Die Ausgaben für Zinsen und Tilgung sind zentral im Abschnitt 91 zu veranschlagen und nachzuweisen.

3. Die Frage einer steuerrechtlich angemessenen Eigenkapitalausstattung von Betrieben gewerblicher Art der juristischen Personen des öffentlichen Rechts ist in den ab Veranlagungszeitraum 1985 anzuwendenden Körperschaftsteuer-Richtlinien 1985 wie folgt erläutert:

Regelungen der juristischen Personen des öffentlichen Rechts in Bezug auf den Betrieb gewerblicher Art über verzinsliche Darlehen sind steuerrechtlich nur anzuerkennen, soweit der Betrieb gewerblicher Art mit einem angemessenen Eigenkapital ausgestattet ist. Ein Anhaltspunkt ist die Kapitalstruktur gleichartiger Unternehmen in privatrechtlicher Form. Vgl. BFH-Urteil vom 1. 9. 1982 (BStBl 1983 II S. 147). Ein Betrieb gewerblicher Art ist grundsätzlich mit einem angemessenen Eigenkapital ausgestattet, wenn das **Eigenkapital mindestens 30 v. H. des Aktivvermögens beträgt**. Für die Berechnung der Eigenkapitalquote ist von den Buchwerten in der Steuerbilanz am Anfang des Wirtschaftsjahrs auszugehen. Das Aktivvermögen ist um die Baukostenzuschüsse und die passiven Wertberichtigungsposten zu kürzen. Von der juristischen Person des öffentlichen Rechts gewährte unverzinsliche Darlehen sind als Eigenkapital zu behandeln. Pensionsrückstellungen rechnen als echte Verpflichtungen nicht zum Eigenkapital. Soweit das zur Verfügung gestellte Eigenkapital unter der Grenze von 30 v. H. liegt, ist ein von der juristischen Person des öffentlichen Rechts ihrem Betrieb gewerbli-

cher Art gewährtes Darlehen als Eigenkapital zu behandeln mit der Folge, daß die insoweit angefallenen Zinsen als verdeckte Gewinnausschüttung anzusehen sind. Die Angemessenheit des Eigenkapitals ist für jeden Veranlagungszeitraum neu zu prüfen.

4. Soweit zur Finanzierung **beitragsfähiger Baumaßnahmen** Beiträge nicht im ausreichenden Umfange zur Verfügung stehen, kann für den Nachweis der bis zum Eingang der Beiträge entstehenden Zwischenfinanzierungszinsen entsprechend Nr. 2 verfahren werden.

Dieser RdErl. findet keine Anwendung auf körperschaftsteuerpflichtige Einrichtungen, für die Sonderrechnungen geführt werden (z. B. Eigenbetriebe). Die Vorschriften des Kommunalabgabengesetzes bleiben von dieser Regelung unberührt.

Mein RdErl. v. 11. 4. 1973 (SMBI. NW. 6300) wird aufgehoben.

Im Einvernehmen mit dem Finanzminister.

- MBl. NW. 1986 S. 1011.

8301

Durchführung der Kriegsofopferfürsorge

Anhaltspunkte zur Anwendung des § 25 c Abs. 3 BVG beim Einsatz und bei der Verwertung von Vermögen (§ 25 f BVG)

RdErl. d. Ministers für Arbeit, Gesundheit und Soziales v. 4. 7. 1986 - II B 4 - 4401.7

Durch das Fünfzehnte Anpassungsgesetz - KOV - ist ab 1. 7. 1986 der Bemessungsbetrag nach § 33 Abs. 1 Buchstabe a BVG von 29 822 DM auf 30 687 DM erhöht worden. Diese Erhöhung wirkt sich auch auf die Vermögensschonbeträge des § 25 f Abs. 2 BVG aus.

Die Anlagen 1 bis 3 meines RdErl. v. 22. 1. 1985 (SMBI. NW. 8301) erhalten daher die nachstehende Fassung:

Anlagen
1 bis 3

Anlage 1

Geminderte Lebensstellung

Stand: 1. 7. 1986

Leistungsart	Gesetzl. Schonbetrag DM	Erhöhungsbetrag DM
I. Ergänzende Hilfe zum Lebensunterhalt		
- Schwerbeschädigte und Hinterbliebene (ohne Anspruch auf Berufsschadens- oder Schadensausgleich)	3 069,-	1 000,-
- Empfänger von Berufsschadens- oder Schadensausgleich	3 069,-	1 900,-
II. Übrige Hilfen		
1. allgemein		
- Schwerbeschädigte (ohne Anspruch auf Berufsschadensausgleich und ohne Sonderfürsorgeberechtigung) und Hinterbliebene (ohne Anspruch auf Schadensausgleich)	6 137,-	1 900,-
- Empfänger von Berufsschadens- oder Schadensausgleich	6 137,-	3 700,-

2. Hilfen nach § 27 d Abs. 1 Nr. 8 und 9 BVG i. V. m. §§ 67 und 69 Abs. 4 Satz 2 BSHG

- Schwerbeschädigte (ohne Anspruch auf Berufsschadensausgleich) und Hinterbliebene (ohne Anspruch auf Schadensausgleich)	12 275,-	3 700,-
- Empfänger von Berufsschadens- oder Schadensausgleich	12 275,-	7 400,-
3. Schwerbeschädigte Sonderfürsorgeberechtigte	12 275,-	3 700,-
4. Sonderfürsorgeberechtigte mit Berufsschadensausgleich	12 275,-	7 400,-

Anlage 2

Art und Schwere der Schädigung

Stand: 1. 7. 1986

Leistungsart	Gesetzl. Schonbetrag DM	Erhöhungsbetrag DM
I. Ergänzende Hilfe zum Lebensunterhalt		
Sonderfürsorgeberechtigte allgemein	3 069,-	400,-
Schwerbeschädigte Sonderfürsorgeberechtigte allgemein	3 069,-	700,-
Pflegezulageempfänger der Stufen I oder II	3 069,-	1 000,-
Pflegezulageempfänger der Stufen III oder IV	3 069,-	1 300,-
Pflegezulageempfänger der Stufen V oder VI	3 069,-	1 600,-
II. Übrige Hilfen		
Sonderfürsorgeberechtigte allgemein	12 275,-	1 300,-
Schwerbeschädigte Sonderfürsorgeberechtigte allgemein	12 275,-	2 500,-
Pflegezulageempfänger der Stufen I oder II	12 275,-	3 700,-
Pflegezulageempfänger der Stufen III oder IV	12 275,-	5 000,-
Pflegezulageempfänger der Stufen V oder VI	12 275,-	6 200,-

Anlage 3

Kumulationstabelle Geminderte Lebensstellung/ Art und Schwere der Schädigung

Stand: 1. 7. 1986

Leistungsart	Gesetzl. Schonbetrag DM	Erhöhungsbetrag DM
I. Ergänzende Hilfe zum Lebensunterhalt		
1. Sonderfürsorgeberechtigte allgemein		
- ohne Berufsschadensausgleich	3 069,-	400,-
- mit Berufsschadensausgleich	3 069,-	2 300,-

Leistungsart	Gesetzl. Schon- betrag DM	Er- höhungs- betrag DM
2. Schwerbeschädigte Sonderfürsorgeberechtigte		
- ohne Berufsschadensausgleich	3 069,-	1 700,-
- mit Berufsschadensausgleich	3 069,-	2 600,-
3. Pflegezulageempfänger der Stufen I oder II		
- ohne Berufsschadensausgleich	3 069,-	2 000,-
- mit Berufsschadensausgleich	3 069,-	2 900,-
4. Pflegezulageempfänger der Stufen III oder IV		
- ohne Berufsschadensausgleich	3 069,-	2 300,-
- mit Berufsschadensausgleich	3 069,-	3 200,-
5. Pflegezulageempfänger der Stufen V oder VI		
- ohne Berufsschadensausgleich	3 069,-	2 600,-
- mit Berufsschadensausgleich	3 069,-	3 500,-
6. Schwerbeschädigte (ohne Anspruch auf Berufs- schadensausgleich und ohne Sonderfürsorgeberechtigung) und Hinterbliebene (ohne Anspruch auf Scha- densausgleich)	3 069,-	1 000,-
7. Empfänger von Berufsscha- dens- oder Schadensaus- gleich	3 069,-	1 900,-
II. Übrige Hilfen		
1. allgemein		
- Schwerbeschädigte (ohne Anspruch auf Be- rufsschadensausgleich und ohne Sonderfürsorgebe- rechtigung) und Hinterbliebene (ohne Anspruch auf Schadens- ausgleich)	6 137,-	1 900,-
- Empfänger von Berufs- schadens- oder Schadens- ausgleich	6 137,-	3 700,-
2. Hilfen nach § 27 d Abs. 1 Nr. 8 und 9 BVG i. V. m. §§ 67 und 69 Abs. 4 Satz 2 BSHG		
- Schwerbeschädigte (ohne Anspruch auf Be- rufsschadensausgleich und ohne Sonderfürsorgebe- rechtigung) und Hinterbliebene (ohne Anspruch auf Scha- densausgleich)	12 275,-	3 700,-
- Empfänger von Berufs- schadens- oder Schadens- ausgleich	12 275,-	7 400,-
3. Sonderfürsorgeberechtigte		
- Sonderfürsorgeberechtigte allgemein		
- ohne Berufsschadens- ausgleich	12 275,-	1 300,-
- mit Berufsschadensaus- gleich	12 275,-	8 700,-
- Schwerbeschädigte Sonderfürsorgeberechtigte allgemein		

Leistungsart	Gesetzl. Schon- betrag DM	Er- höhungs- betrag DM
- ohne Berufsschadens- ausgleich	12 275,-	6 200,-
- mit Berufsschadensaus- gleich	12 275,-	9 900,-
- Pflegezulageempfänger der Stufen I oder II		
- ohne Berufsschadens- ausgleich	12 275,-	7 400,-
- mit Berufsschadensaus- gleich	12 275,-	11 100,-
- Pflegezulageempfänger der Stufen III oder IV		
- ohne Berufsschadens- ausgleich	12 275,-	8 700,-
- mit Berufsschadensaus- gleich	12 275,-	12 400,-
- Pflegezulageempfänger der Stufen V oder VI		
- ohne Berufsschadens- ausgleich	12 275,-	9 900,-
- mit Berufsschadensaus- gleich	12 275,-	13 600,-

- MBl. NW. 1986 S. 1012.

910**Richtlinien für die Berechnung der
Ablösungsbeträge und Erhaltungskosten
für Straßen und Wege**RdErl. d. Ministers für Stadtentwicklung,
Wohnen und Verkehr v. 30. 6. 1986 -
III B 4 - 15 - 18 (34) - 5481/86

In Ergänzung der „Richtlinien für die Berechnung der Ablösungsbeträge der Erhaltungskosten für Brücken und sonstige Ingenieurbauwerke“ wurden die „Richtlinien für die Berechnung der Ablösungsbeträge und Erhaltungskosten für Straßen und Wege“ von einer Arbeitsgruppe des Bund/Länder-Ausschusses „Straßenbautechnik“ erarbeitet.

Die Richtlinien hat der Bundesminister für Verkehr für seinen Geschäftsbereich mit dem allgemeinen Rundschreiben Straßenbau Nr. 14/1985 StB 26/78.25/25 Va 85 - eingeführt und im Verkehrsblatt Heft 24/1985 ohne Anlagen veröffentlicht. Die „Ablösungsrichtlinien StraW 85“ können beim Verkehrsblatt-Verlag, Postfach 748, D 4600 Dortmund 1, bezogen werden.

Ich empfehle, bei Maßnahmen an Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen die „Ablösungsrichtlinien StraW 85“ bei der Abwicklung von Ablösungsmaßnahmen anzuwenden.

- MBl. NW. 1986 S. 1013.

9220**Hinweise zur Berücksichtigung
des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)
bei Maßnahmen der
Verkehrsberuhigung**RdErl. d. Ministers für Stadtentwicklung,
Wohnen und Verkehr v. 11. 6. 1986 -
I C 3 - 89.00 - 1447/86**1. Vorbemerkung**

Verkehrsberuhigung erfordert in der Regel eine Änderung des Straßennetzes und der Straßenraumgestaltung. Insbesondere Verkehrsführungen, die eine nied-

rige Fahrgeschwindigkeit des motorisierten Individualverkehrs begünstigen, können zur Beeinträchtigung des auf den gleichen Fahrweg angewiesenen öffentlichen Personennahverkehrs führen. Wohnliche, sichere Straßen, weniger Autoverkehr und eine gute ÖPNV-Bedienung sind aber gleichwertige, sich gegenseitig ergänzende Ziele der Verkehrsberuhigung. Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung müssen deshalb auf die Erhaltung und Verbesserung der ÖPNV-Erschließung ausgerichtet sein. Soweit sich in der Vergangenheit vor allem bei unkoordinierten Einzelmaßnahmen der Verkehrsberuhigung Probleme mit dem ÖPNV gezeigt haben, wären diese weitgehend zu vermeiden gewesen, wenn von Anfang an die Auswirkungen auf den ÖPNV konzeptionell bedacht worden wären.

Die nachfolgenden Hinweise zur Berücksichtigung des ÖPNV bei Maßnahmen der Verkehrsberuhigung sind das Ergebnis eines vom Minister für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr gemeinsam mit den Kommunalen Spitzenverbänden, dem Verband öffentlicher Verkehrsbetriebe (VÖV) und dem Bundesverband Deutscher Eisenbahnen am 21. 2. 1986 durchgeführten Sachverständigengespräches. Sie sollen eine Orientierungshilfe für die Gemeinden und Verkehrsbetriebe sein und vor allem auch die notwendige Zusammenarbeit zwischen den zuständigen kommunalen Stellen und den Verkehrsbetrieben fördern. Die Hinweise zeigen ferner zahlreiche Möglichkeiten zur Steigerung der Attraktivität und Leistungsfähigkeit des ÖPNV auf, die sich im Rahmen von Verkehrsberuhigungsprogrammen und -konzepten anbieten.

2. Integriertes Planungssystem für den ÖPNV und den Individualverkehr

Die Reduzierung des vermeidbaren Autoverkehrs und die umweltschonende Abwicklung des notwendigen Verkehrs sind Voraussetzung für die Verbesserung der Wohn- und Lebensbedingungen in den Städten und Gemeinden. Dazu bedarf es einer flächenhaften Verkehrsberuhigung mit einer konsequenten Förderung der umweltfreundlichen Verkehrsarten (vgl. Hinweise zur Planung und Durchführung von Maßnahmen der Verkehrsberuhigung auf öffentlichen Straßen v. 18. 2. 1983 [MBL NW. S. 378/SMBL NW. 9220]).

Eine zentrale Aufgabe der Verkehrsberuhigung ist die sinnvolle Aufgabenteilung zwischen den verschiedenen Verkehrsarten. Hierzu ist eine integrierte Planungsstrategie für Verkehr, Umwelt und Städtebau erforderlich. Verkehrsberuhigungskonzepte müssen deshalb den ÖPNV und alle übrigen Verkehrsarten als Ganzes sehen und nach verkehrlichen, ökologischen, städtebaulichen und sozialen Kriterien beurteilen. Verkehrsberuhigungskonzepte, die den öffentlichen Verkehr und den Individualverkehr ganzheitlich betrachten, ermöglichen neben der Festlegung der Intensität der notwendigen Maßnahmen zur Beeinflussung des Individualverkehrs eine Prüfung der Verträglichkeit mit dem ÖPNV sowie darüber hinaus die gezielte Festlegung von Maßnahmen zur Verbesserung der ÖPNV-Erschließung. Im Rahmen von flächenhaften Konzepten zur Verkehrsberuhigung sind daher grundsätzlich auch Fragen der Verbesserung der Pünktlichkeit und der Beschleunigung des ÖPNV, der Verbesserung der Linienführung, der städtebaulichen Einbindung der Anlagen des ÖPNV sowie der verbesserten Erreichbarkeit der Haltestellen anzugehen.

3. Verbesserung der ÖPNV-Bedienung

Der umweltfreundliche, sichere, flächen- und energiesparende ÖPNV leistet einen wirksamen Beitrag zur Verkehrsberuhigung und Verbesserung der Lebensqualität. Eine gute ÖPNV-Erreichbarkeit steigert die Standortqualität von Wohnungen und Betrieben. Insbesondere in städtischen Kerngebieten und für den Berufsverkehr muß der ÖPNV beschleunigt werden und Vorrang erhalten. Bei Veränderungen der Verkehrslenkung, des Straßennetzes und des Straßenraumes müssen die Möglichkeiten zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit und Attraktivität des ÖPNV ausgeschöpft werden. In Betracht kommen z. B. Grüne Wellen für Bus und Bahn, Vorrangschaltungen an Licht-

signalanlagen, Busschleusen, die Ausweisung von Bussonderspuren und Bustrassen, Ausnahmegenehmigungen für den Linienbetrieb in Fußgängerzonen sowie die Verbesserung der Erreichbarkeit und Funktionsfähigkeit der Haltestellen etc. Hinzu kommen zahlreiche Möglichkeiten der Verkehrsregelung und Verkehrslenkung, die den motorisierten Individualverkehr drosseln bzw. den Durchgangsverkehr verdrängen und den ÖPNV begünstigen können.

4. Linienführung

Die bei einer Neuordnung des Straßennetzes sich bietenden Gelegenheiten zur Optimierung der ÖPNV-Linienführung sollen genutzt werden. Grundsätzlich sollte die Linienführung den Schwerpunkten des Bedarfs auf möglichst direktem Wege folgen. Bevorzugt sollten Buslinien auf höherrangigen Straßen mit verkehrlicher Separation geführt werden. Auf keinen Fall darf der ÖPNV in ungünstige Randlagen abgedrängt werden. Auch das Durchfahren von Straßen mit restriktiven Maßnahmen gegen den Individualverkehr bei verringerter Geschwindigkeit kann empfohlen werden, wenn die Strecke nicht zu lang ist und dies für die Fahrgäste Vorteile bietet (kürzere Fahrzeit, günstige Lage der Haltestellen).

5. Haltestellen

Die Lage der Haltestellen und Verknüpfungspunkte, ihre gute Erreichbarkeit und benutzerfreundliche Gestaltung sind wesentliche Kriterien für die Güte des ÖPNV. Oft ist die Lage der Haltestellen für den Benutzer wichtiger als die genaue Linienführung, zumal die Reisezeit wesentlich durch die Zu- und Abgänge zu den Haltestellen bestimmt wird. Durch Verkehrsberuhigungsmaßnahmen kann die Aufenthaltsqualität an Haltestellen verbessert werden. Ferner ist es möglich, die Erreichbarkeit der Haltestellen durch sichere und bequeme Rad- und Fußwegeverbindungen nachträglich zu verbessern. Dadurch kann der Einzugsbereich einer Haltestelle vergrößert werden.

6. Flankierende Maßnahmen

Zur Sicherstellung der angestrebten Wirkung von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen und zur Erhaltung einer bedarfsgerechten ÖPNV-Bedienung bedarf es flankierend einer auf das Gesamtkonzept ausgerichteten verträglichen Ordnung und Bewirtschaftung des Parkraumes. Eine verstärkte Konkurrenzierung zwischen Individualverkehr und ÖPNV durch ein zusätzliches Parkraumangebot muß vermieden werden. Als Grundlage für eine verträgliche Ordnung und Bewirtschaftung des Parkraumes müssen in der Regel Stellplatzbilanzen aufgestellt werden, die neben der unverzichtbaren Parkraumversorgung der Bewohner u. a. auch den Anteil an Dauerparkplätzen für die Berufspendler, die ebenso gut den ÖPNV benutzen können, erfassen. Bei der Parkraumbewirtschaftung sollen vorrangig die Interessen der Bewohner sowie des Einkaufs-, Besucher- und Wirtschaftsverkehrs berücksichtigt werden. Die Stellplatzanforderungen im Zusammenhang mit Neubauvorhaben sollten die Gemeinden vor allem für Innenstadtgebiete in verstärktem Maße ortsspezifisch durch Satzung nach § 47 Abs. 4 BauO NW unter Berücksichtigung der ÖPNV-Bedienung festlegen. Durch die Schaffung eines ausreichenden park-and-ride-Angebotes an geeigneten Schnittpunkten von Schiene und Straße sollte das Umsteigen auf den ÖPNV begünstigt werden. Ferner ist stets darauf zu achten, daß an den Haltestellen bzw. in unmittelbarer Nähe genügend Abstellplätze für Fahrräder und Mofas vorhanden sind.

7. Ausgleich eventueller Fahrzeitverluste

Straßen mit Linienbetrieb können von notwendigen Maßnahmen zur Verbesserung des Wohnumfeldes und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit nicht ausgenommen werden. Die durchschnittliche Reisezeit auf der Linie und damit die Umlaufzeit der ÖPNV-Fahrzeuge im Vorher-/Nachher-Vergleich sollte durch Maßnahmen zur Dämpfung des motorisierten Individualverkehrs nicht verschlechtert werden. Soweit auf Teilstrecken Fahrzeitverluste unvermeidbar sind, soll-

te z. B. durch Vorrangschaltung an Lichtsignalanlagen, separate Fahrwege oder sonstige Maßnahmen der Beschleunigung ein Ausgleich angestrebt werden. Bei kurzen Abschnitten ist jedoch ggf. ein Ausgleich innerhalb der bestehenden Fahrplantuloranzen möglich.

8. Verkehrsregelung

- Vorfahrtsregelungen

Straßen mit öffentlichem Linienverkehr sollten möglichst Vorfahrtsstraßen sein. Der Abbau der Vorfahrtsregelung „rechts vor links“ auf Straßen mit Linienverkehr, z. B. in geschwindigkeitsbeschränkten Zonen sollte nur nach Abwägung im Einzelfall unter dem Gesichtspunkt der Knotenabstände, der Straßenlängsneigung, der Frequenz der Buslinie und der Auswirkungen auf die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer erfolgen. Bei notwendiger Änderung von Vorfahrtsregelungen sollte bei geringen Knotenabständen u. a. geprüft werden, ob für die Fahrzeuge des ÖPNV ggf. eine steuerbare Vorrangschaltung ermöglicht werden kann, um einen gleichmäßigen Fahrverlauf zu erreichen.

Kann jedoch einer Straße, auf der eine Schienenbahn verkehrt, an Kreuzungen nicht die Vorfahrt gegeben werden, so ist grundsätzlich eine Regelung durch Lichtzeichen erforderlich.

- Zonengeschwindigkeitsbeschränkungen

Diese können nach der am 1. März 1985 zunächst bis zum 31. 12. 1989 befristet in Kraft getretenen Zonengeschwindigkeitsverordnung für abgrenzbare Bereiche mit Straßen gleichartiger Merkmale innerhalb geschlossener Ortschaften eingerichtet werden.

Als sinnvolle Geschwindigkeitsbeschränkung setzt sich immer mehr Tempo 30 durch. Durch Tempo 30 kann im allgemeinen eine Verstärkung der Fahrweise, eine Verminderung der Geräuschemissionen und eine Erhöhung der Verkehrssicherheit erreicht werden. Innerhalb der Zone sollte grundsätzlich die Vorfahrtsregel „rechts vor links“ gelten. In der Regel sollten ferner keine stark belasteten Straßen mit erheblichem Durchgangsverkehr in der Zone enthalten sein.

Auch vom ÖPNV, der in den meisten Fällen nur im Bereich des Erschließungsstraßennetzes durch Zonengeschwindigkeitsbeschränkungen betroffen ist, kann in der Regel die Einhaltung von Tempo 30 ohne wesentliche Nachteile für die Attraktivität erwartet werden. Sofern in Einzelfällen eine Einhaltung des Fahrplanes nicht mehr möglich sein sollte, müssen Ausgleichs- und Beschleunigungsmaßnahmen geprüft und angestrebt werden. In Einzelfällen kann auch von der „rechts vor links“ Regelung abgewichen werden, wenn durch bauliche, verkehrslenkende und gestalterische Maßnahmen der Verkehrsberuhigung auf der Vorfahrtsstraße die Verkehrsteilnehmer zu der notwendigen angepaßten Fahrweise veranlaßt werden können.

- Verkehrsberuhigte Bereiche

Diese kommen vorwiegend dort in Betracht, wo aus städtebaulichen Gründen die Aufenthaltsfunktion überwiegen muß. Sie sind nach § 42 Abs. 4a StVO mit Zeichen 325/326 StVO zu kennzeichnen und nach Möglichkeit so anzulegen, daß ein Durchfahren für den ÖPNV nicht notwendig wird. Soweit es für die Linienführung und die Fahrgäste vorteilhaft ist, kann der ÖPNV diese Straßen jedoch benutzen. Allerdings sind die hier geltenden besonderen Verkehrsregeln im Hinblick auf die „Schrittgeschwindigkeit“ und die Mischnutzung zu beachten (vgl. Hinweise zur Planung und Durchführung von Maßnahmen der Verkehrsberuhigung auf öffentlichen Straßen v. 18. 2. 1983 [MBL. NW. S. 376/SMBl. NW. 9220]).

- Fußgängerzonen

Fußgängerzonen werden mit Erfolg zur Attraktivitätssteigerung in den Kernbereichen der Städte eingerichtet und mit Zeichen 241 StVO gekennzeichnet. Dabei wird der Fahrzeugverkehr grundsätzlich ausgeschlossen, jedoch der Anliegerverkehr und vielfach der öffentliche Verkehr unter bestimmten Be-

dingungen, zu denen auch die Festlegung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit gehört (meist 20-25 km/h für den ÖPNV), als Ausnahme zugelassen.

Bei der Entscheidung über die Ausnahmegenehmigung sind die örtlichen Verhältnisse im Hinblick auf die Fußgängerbelastung, die Breite und Gestaltung des Straßenraumes sowie die Wagenfolgezeit im ÖPNV von Bedeutung. Bisherige Erfahrungen mit Ausnahmegenehmigungen in Fußgängerzonen zeigen, daß der ÖPNV-Betrieb in der Regel beherrschbar ist. Auch liegen keine konkreten Anhaltspunkte dafür vor, daß die bisherigen Ausnahmen von der Schrittgeschwindigkeit nach § 41 Abs. 2 Nr. 5 StVO bei öffentlichen Linienverkehrsmitteln zu Unverträglichkeiten bzw. zu einer erhöhten Gefährdung der Fußgänger geführt hätten. Dies gilt insbesondere, wenn die Fahrwege für Busse und Straßenbahnen gestalterisch hervorgehoben werden können.

9. Straßenraumgestaltung

Grundsätzlich sind nach § 9 Abs. 2 StrWG NW beim Bau und der Unterhaltung der Straßen neben den Belangen des Umweltschutzes und Städtebaues u. a. auch die Belange des öffentlichen Personennahverkehrs angemessen zu berücksichtigen.

Straßen, die mit Linienverkehr befahren werden, müssen auch nach einer verkehrsberuhigten Umgestaltung den Anforderungen des Linienverkehrs angemessen entsprechen. Baulich Maßnahmen, die den Individualverkehr beruhigen sollen, sollen den ÖPNV so wenig wie möglich beeinträchtigen.

Eine verbindliche Grenze, welche Maßnahmeintensität für den ÖPNV noch verträglich ist, läßt sich allgemeingültig nicht angeben. Deshalb muß im Einzelfall entschieden werden, was unter Berücksichtigung der Qualität der angestrebten ÖPNV-Bedienung, der eingesetzten Fahrzeuge und der notwendigen Beruhigung des Individualverkehrs möglich ist. Überzogene Anforderungen sind zu vermeiden.

- Straßen mit überwiegender Erschließungsfunktion

Fahrgassenversätze und Einengungen müssen zumindest auf die fahrgeometrischen Erfordernisse der eingesetzten Linienverkehrsmittel abgestimmt sein. Bei Tempo-30-Zonen lassen sich die ergänzenden baulichen Maßnahmen so gestalten, daß sie ÖPNV-verträglich sind. Schwellen und Aufpflasterungen mit fahrdynamischer Wirkung für den ÖPNV sollten wegen der möglichen Gefährdung stehender Fahrgäste in Straßen mit Linienverkehr vermieden werden. Optisch wirksame Schwellen und Teilaufpflasterungen mit flachen Rampenneigungen sind dagegen für den Busbetrieb als verträglich anzusehen.

Vielfach lassen sich Maßnahmen so ausbilden, daß sie verkehrsmittelspezifisch wirken und den ÖPNV nicht behindern, wie z. B. Schranken, Aufpflasterungen etc. Ferner sollten dämpfende Maßnahmen für den Individualverkehr mit Vorrang dort eingesetzt werden, wo der Bus ohnehin langsam fahren muß, wie z. B. an Querungsstellen für Fußgänger, an Einmündungen/Kreuzungen und Haltestellen. Denkbar ist es z. B. auch, auf Haltebuchten zu verzichten, so daß der Bus während des Haltestellenaufenthaltes die Fahrbahn versperrt. Ferner sind Lösungen an Haltestellen möglich, die nur auf den Individualverkehr einwirken, und dem Bus eine Umfahrung zur Haltestelle ermöglichen.

Im Einzelfall empfiehlt sich ggf. auch die Erprobung durch provisorische Maßnahmen. Damit kann zugleich ein Beitrag zur notwendigen Weiterentwicklung geschwindigkeitsdämpfender Maßnahmen im Hinblick auf die Verträglichkeit mit dem ÖPNV geleistet werden.

- Straßen mit überwiegender Verkehrsfunktion

Zur Verkehrsberuhigung gehört auch die ortsgerechte Umgestaltung von Verkehrs- und Hauptverkehrsstraßen mit dem Ziel, angepaßtes Fahrverhalten naheulegen, die Sicherheit zu erhöhen und die städtebauliche Verträglichkeit zu verbessern. Bei den hier in Betracht kommenden Maßnahmen, wie

Radwege, Fahrbahnteiler, Baumtore, verkehrsfähig gesteuerte Lichtsignalanlagen (Pfortneranlagen) mit Vorrangschaltungen, optische Einengungen, Bremsen, Verschwenkungen, schmalere Fahrbahnen, Überquerungshilfen etc., können in der Regel die fahrdynamischen Ansprüche des Linienverkehrs an den Fahrweg voll befriedigt werden.

Bei notwendigen Um- und Rückbaumaßnahmen an Verkehrsstraßen sollte zudem geprüft werden, ob bei Bedarf separate Busspuren angelegt werden können.

10. Koordinierungsgespräche

Für die Verbesserung des Verkehrssystems, insbesondere aber zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV sollten regelmäßige Koordinierungsgespräche auf kommunaler Ebene eingerichtet werden. Bereits bei der Aufstellung von Gesamtkonzepten sind die Träger des öffentlichen Personennahverkehrs einzubeziehen. Insbesondere sind sie bei der Durchführung von Maßnahmen, die den Fahrweg des Linienverkehrs verändern, rechtzeitig zu beteiligen. Bei Anträgen auf Förderung städtebaulicher Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung, die den Linienverkehr tangieren, ist ihnen Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben. Dies gilt auch für den Bau von Parkhäusern und Tiefgaragen, die mit Landesmitteln gefördert werden sollen.

11. Information und Bürgerbeteiligung

Eine wirksame Beruhigung des Individualverkehrs mit begleitenden Ordnungsmaßnahmen, wie z. B. Überwachung des ruhenden Verkehrs, differenzierte Parkgebühren etc., erfordert breit angelegte Aufklärungs- und Informationsmaßnahmen zur Verhaltensänderung und gleichzeitig zum ÖPNV-Angebot.

Verhaltensänderung und freiwilliger Verzicht auf das Auto setzen Einsicht und Informiertheit voraus. Kommunen und Verkehrsbetriebe sollen die Bürger stärker in Planungen einbeziehen. Vorbereitende und informelle Bürgerbeteiligung sollte bereits im Vorfeld von Maßnahmen durchgeführt werden. Ebenso sollten die Verkehrsbetriebe die Mitarbeiter über die Ziele und Maßnahmen der Verkehrsberuhigung informieren, um sie für das notwendige Fahrverhalten zu motivieren.

12. Förderung und Finanzierung

Städtebau- und Verkehrspolitik haben in Nordrhein-Westfalen das gemeinsame Ziel, den ÖPNV zu stärken. Die Vorbereitung von Maßnahmen der Verkehrsberuhigung und der ÖPNV-Beschleunigung auf der Grundlage integrierter Gesamtkonzepte schafft die beste Voraussetzung für einen gezielten Einsatz der zur Verfügung stehenden Finanzmittel. Auf Landesebene werden für die hier notwendigen Fördermaßnahmen die Investitionshaushalte für Verkehr und Städtebau verstärkt koordiniert.

Bei Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und zur ortsgerechten Gestaltung von Verkehrsstraßen sind die notwendigen wegebezogenen Änderungen und Verbesserungen zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV bzw. Steigerung der Verträglichkeit mit dem ÖPNV förderungsfähig. Davon unabhängig bestehen spezielle Förderungsmöglichkeiten für Vorhaben an den Verkehrswegen und Einrichtungen des ÖPNV einschließlich park-and-ride-Anlagen.

– MBl. NW. 1986 S. 1013.

II.

Minister für Arbeit, Gesundheit und Soziales

Jahreskrankenhausbauprogramm 1986 des Landes Nordrhein-Westfalen

RdErl. d. Ministers für Arbeit, Gesundheit und Soziales
v. 18. 8. 1986 – V D 1 – 5750.02

Nach § 6 Abs. 1 in Verbindung mit § 29 Abs. 1 Satz 1 des Krankenhausfinanzierungsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Dezember 1985 (BGBl. 1986 I S. 33) wird für das Jahr 1986 folgendes Jahreskrankenhausbauprogramm aufgestellt und veröffentlicht:

1	Zur Finanzierung von Maßnahmen nach § 9 KHG a. F. stehen im Jahreskrankenhausbauprogramm 1986 folgende Mittel zur Verfügung:	
1.1	Ausgabemittel	450,0 Mio. DM
1.2	Verpflichtungsermächtigung	300,0 Mio. DM
1.3	Ausgabereste 1985	150,0 Mio. DM
	insgesamt	900,0 Mio. DM

2 Diese Mittel werden wie folgt verplant:

Krankenhaus Baumaßnahme	Kosten		
	insgesamt	davon	
		Ausgabe- mittel 1986	Verpflich- tungser- mächtigung
	Mio. DM		
2.1 Für die Weiterfinanzierung bis einschließlich 1985 begonnener Maßnahmen			
a) 15 Krankenhausersatzneubauten und Großbau- maßnahmen bei Krankenhäusern	200,0	200,0	—
b) weitere dringende Investitionsmaßnahmen	250,0	250,0	—
c) Wiederbeschaffungs- und Ergänzungs- maßnahmen sowie geringfügige Investitionen nach § 9 KHG a. F.	50,0	50,0	—
zusammen	500,0	500,0	—
2.2 Für die Wiederbeschaffung mittelfristiger Anlage- güter und Ergänzungsmaßnahmen sowie für ge- ringfügige Investitionen gem. § 9 KHG a. F.	100,0	30,0	70,0
2.3 Bleiben für Neubewilligungen von Einzel- maßnahmen	300,0	70,0	230,0
2.4 Größere Sanierungsmaßnahmen			
2.4.1 Augusta-Krankenanstalt Ev. Krankenhaus Bochum 1 Sanierung 1. Bauabschnitt: Verkehrskern am Haus B und eingeschossiger Verbindungsbau zwischen Haus A, B und C	14,7	4,0	10,7
2.4.2 von-Bodelschwingh-Krankenhaus Ibbenbüren Sanierung 3. Bauabschnitt	17,0	3,0	14,0
2.4.3 Krankenhaus der Augustinerinnen Köln 1 Neubau OP-Zone, Intensivpflege	16,0	3,0	13,0
2.4.4 Ev. Krankenhaus Oberhausen 1 Erneuerung des chirurgischen Funktionsbereiches	10,7	2,0	8,7
2.4.5 Krankenanstalten der Stadt Remscheid Remscheid Neubau Bettenhaus und Verkehrszentrum in der Betriebsstelle Burger Straße	25,0	5,0	20,0
zusammen	83,4	17,0	66,4
2.5 Sanierungs- und besonders dringliche kleinere Baumaßnahmen			
2.5.1 Regierungspräsident Arnsberg			
2.5.1.1 St. Johannes-Hospital Arnsberg 1 – Neheim-Hüsten Anbau von zwei Mehrzweckaufzügen an den Haupt- verkehrskern	1,6	0,7	0,9
2.5.1.2 Klinik Wittgenstein Bad Berleburg 1 Gesamtsanierung durch Errichtung eines Betten- hauses mit physikalischer Therapie	4,0	1,2	2,8
2.5.1.3 St. Marien-Hospital Balve Schaffung eines OP-Traktes mit Einbindung in den vorhandenen Baukörper*)	5,0	1,5	3,5
2.5.1.4 Ev. Krankenhaus Bochum-Linden Errichtung einer Gerontopsychiatrie	6,5	2,0	4,5

*) Die Maßnahme steht unter dem Vorbehalt einer positiven Bedarfsüberprüfung

Krankenhaus Baumaßnahme	Kosten		
	insgesamt	davon	
		Ausgabe- mittel 1986	Verpflich- tungser- mächtigung
		Mio. DM	
2.5.1.5 St. Josefs-Hospital Bochum-Linden Errichtung einer Kinder- und Jugendpsychiatrie	1,8	0,5	1,3
2.5.1.6 St. Marien-Hospital Bochum-Wattenscheid Umbau und Erweiterung der chirurgischen OP-Ab- teilung	4,0	1,0	3,0
2.5.1.7 Knappschaftskrankenhaus Bottrop Modernisierung von zwei Krankenstationen und Erneuerung von zwei Aufzugsanlagen	1,9	0,6	1,3
2.5.1.8 Ev. Krankenhaus „Hausemannstift“ Dortmund-Mengede Sanierung der Küche	2,5	0,7	1,8
2.5.1.9 Knappschaftskrankenhaus Dortmund 12-Brakel Trennung der Intensivpflege nach Verlagerung der Pathologie	1,1	0,4	0,7
2.5.1.10 Marien-Hospital Dortmund-Hombruch Sanierung der Röntgen- und OP-Abteilung und Er- richtung einer Liegendkrankenfahrt in der Be- triebsstätte Hombruch	5,0	1,0	4,0
2.5.1.11 Städt. Kliniken Dortmund 1 Neuschaffung der Pflege- und Funktionseinrichtun- gen für die Mund-, Kiefer- und Gesichtschirurgie in der Betriebsstelle Münsterstraße	5,2	1,0	4,2
2.5.1.12 Ev. Krankenhaus Elsey Hagen 5 - Hohenlimburg Errichtung einer Liegendkrankenfahrt, Einbau eines septischen OPs sowie Einbau von zwei Bet- tenaufzügen	3,2	0,6	2,6
2.5.1.13 Ev. Krankenhaus Herne 2 - Wanne-Eickel Errichtung einer Intensivpflegestation und Verbes- serung Eingangsbereich	2,0	0,5	1,5
2.5.1.14 St. Josefs-Hospital Lennestadt-Altenhundem Erweiterungsbau, Umbau OP-Bereich	4,0	1,0	3,0
2.5.1.15 Krankenhaus Lünen-Brambauer Lünen-Brambauer Anbau eines neuen OP-Bereiches	6,0	1,4	4,6
2.5.1.16 St. Georg-Krankenhaus Schmallenberg 2 - Fredeburg Sanierung des Altbaus und der OP- und Funktions- räume	3,4	0,9	2,5
2.5.1.17 Sauerlandklinik Hachen Sundern 2 - Hachen Anbau eines behindertengerechten zweigeschossi- gen Bettentraktes mit 44 Betten und Sockelgeschoß sowie Aufzugsgruppe durch alle Geschosse	9,5	2,0	7,5
2.5.1.18 Krankenhaus „Maria Hilf“ Warstein 1 Sanierung OP-Bereich	1,5	0,3	1,2
2.5.1.19 St. Franziskus-Hospital Winterberg Neubau eines aseptischen OPs und einer Intensiv- pflegestation mit 4 Betten	5,0	1,0	4,0
2.5.1.20 Knappschaftskrankenhaus Würselen-Bardenberg Sofortmaßnahmen zur Aufrechterhaltung des OP- Betriebes	1,7	0,6	1,1
zusammen	74,9	18,9	56,0

Krankenhaus Baumaßnahme		Kosten		
		insgesamt	davon	
			Ausgabe- mittel 1986	Verpflich- tungser- mächtigung
Mio. DM				
2.5.2	Regierungspräsident Detmold			
2.5.2.1	St. Josef-Hospital Bad Driburg Fortführung Sanierung Außenfassade und Fenster	1,6	1,0	0,6
2.5.2.2	Auguste-Viktoria-Klinik Bad Oeynhausen 1 Errichtung einer Intensivpflegeabteilung mit 4 Betten	2,8	0,9	1,9
2.5.2.3	Krankenanstalten Gilead Bielefeld 13-Bethel Sanierung des Kreißsaales	2,4	0,7	1,7
2.5.2.4	Städt. Krankenanstalten Bielefeld-Rosenhöhe Umbau in den OP-Bereichen	3,1	0,9	2,2
2.5.2.5	Städt. Krankenhaus Gütersloh Umbau der chirurgischen Notfallversorgung und Ambulanz, Notaufnahme und Pforte zur Schaffung bedarfsgerechter Notfallaufnahme mit überdachter Liegendanfahrt und Notfallbehandlungsräumen so- wie Erweiterung der Aufnahme und Pforte	1,5	0,3	1,2
2.5.2.6	Kreiskrankenhaus Lemgo 1 Errichtung einer Bettenzentrale	2,0	0,5	1,5
2.5.2.7	Zweckverband Stadt- und Kreiskrankenhaus Klinikum Minden Sanierung der Pathologie	1,3	0,3	1,0
2.5.2.8	St. Johannis-Stift Paderborn Ausbau einer Pflegestation	2,0	0,6	1,4
	zusammen	16,7	5,2	11,5
2.5.3	Regierungspräsident Düsseldorf			
2.5.3.1	Ev. Krankenhaus Düsseldorf 1 Sanierung der Fassade	3,0	1,0	2,0
2.5.3.2	Krankenhaus Mörsenbroich-Rath Düsseldorf 30 – Rath Anbau Südostflügel in der Betriebsstelle Augusta- Krankenhaus	6,5	1,2	5,3
2.5.3.3	Marien-Hospital Düsseldorf 30 – Derendorf Errichtung einer Intensivpflegestation	2,7	0,6	2,1
2.5.3.4	Ev. Krankenhaus Bethesda Duisburg 1 Neubau einer Intensivpflegestation mit Funktions- räumen	6,0	1,2	4,8
2.5.3.5	Städt. Kliniken Duisburg Anbau für notwendige Funktionsräume der psy- chiatrischen Klinik im Bertha-Krankenhaus Rhein- hausen	1,3	0,3	1,0
2.5.3.6	Elisabeth-Krankenhaus Essen 1 Errichtung chirurgische Ambulanz	1,1	0,2	0,9
2.5.3.7	Ev. Krankenhaus Huyssens-Stiftung Essen 1 Sanierung Nord- und Südostflügel	9,0	2,0	7,0
2.5.3.8	St. Vincenz-Krankenhaus Essen 1 Errichtung Liegendkrankenfahrt/Ersatzanbau Ambulanz	1,4	0,3	1,1

Krankenhaus Baumaßnahme	Kosten		
	insgesamt	davon	
		Ausgabe- mittel 1986	Verpflich- tungser- mächtigung
		Mio. DM	
2.5.3.9 Alexianer-Krankenhaus Krefeld Errichtung eines Anbaus für die Therapie	1,3	0,3	1,0
2.5.3.10 St. Martinus-Krankenhaus Langenfeld-Richrath Errichtung einer Intensivpflegestation mit Auf- wachraum	3,5	0,7	2,8
2.5.3.11 Ev. Krankenhaus „Bethesda“ Mönchengladbach Errichtung einer internistischen Intensiv- pflegestation	1,8	0,5	1,3
2.5.3.12 St. Elisabeth-Krankenhaus Oberhausen Gynäkologischer OP mit Nebenräumen	3,8	0,8	3,0
2.5.3.13 St. Marien-Hospital Oberhausen-Osterfeld Sanierung südl. Bettenhaus	3,7	0,7	3,0
2.5.3.14 Krankenhaus des Theodor-Fließner-Werkes Ratingen 4 – Lintorf Dachausbau zur Schaffung von Therapieräumen	2,5	0,6	1,9
2.5.3.15 Krankenanstalten der Stadt Remscheid Remscheid Erneuerung der Klimaanlage im OP-Bereich in der Betriebsstelle Remscheid-Lennep	1,8	0,4	1,4
2.5.3.16 Kliniken St. Antonius Wuppertal OP-Sanierung in der Betriebsstelle Vogelsangstr. zusammen	4,8 54,2	1,2 12,0	3,6 42,2
2.5.4 Regierungspräsident Köln			
2.5.4.1 Rhein. Landesklinik Bedburg-Hau Sanierung des Abwassernetzes – 3. Bauabschnitt –	1,8	0,4	1,4
2.5.4.2 Ev. Krankenhaus Bergisch Gladbach Sanierung der Klimaanlage im OP-Bereich	2,5	0,6	1,9
2.5.4.3 Psychosomatische Klinik Bergisch Gladbach Errichtung eines Erweiterungsbaus	6,0	1,2	4,8
2.5.4.4 Ev. Krankenhaus Bonn-Bad Godesberg Sanierung der Klimaanlage	1,3	0,4	0,9
2.5.4.5 St. Elisabeth-Krankenhaus Bonn 1 Verlegung der physikalischen Therapie	1,9	0,5	1,4
2.5.4.6 Hermann-Josef-Krankenhaus Erkelenz Sanierung des EG und 1. OG im Hauptbettenhaus und Klimatisierung der OP-Zone	5,5	1,0	4,5
2.5.4.7 Ev. Krankenhaus Köln Köln 41 – Lindenthal Sanierung OP-Zone einschließlich Verlegung Zen- tralsterilisation	4,3	0,8	3,5
2.5.4.8 Krankenhaus Porz Köln 90 – Porz Neubau Intensivpflegestation	4,5	1,2	3,3
2.5.4.9 St. Elisabeth-Krankenhaus Köln 41 – Hohenlind Errichtung einer Intensivpflegestation	4,0	1,0	3,0
2.5.4.10 Städt. Kinderkrankenhaus Köln 60 – Riehl Sanierung OP und Notfallversorgung zusammen	4,5 36,3	1,2 8,3	3,3 28,0

Krankenhaus Baumaßnahme	Kosten		
	insgesamt	davon	
		Ausgabe- mittel 1986	Verpflich- tungser- mächtigung
		Mio. DM	
2.5.5 Regierungspräsident Münster			
2.5.5.1 Marienhospital Bottrop Sanierung der OP-Abteilung	6,0	1,5	4,5
2.5.5.2 St. Antonius-Krankenhaus Bottrop-Kirchhellen Teilumstrukturierung in eine psychiatrische Abtei- lung – 2. Bauabschnitt –	2,3	0,6	1,7
2.5.5.3 St. Marien-Hospital Gelsenkirchen-Buer Neubau einer Energiezentrale	3,8	0,9	2,9
2.5.5.4 Städt. Kinderklinik Gelsenkirchen-Buer Errichtung einer Mutter-Kind-Station und Sanie- rung der elektrotechnischen Anlagen im West-Flü- gel des Haupthauses	1,9	0,5	1,4
2.5.5.5 St. Barbara-Hospital Gladbeck Neubau eines Innenkerns (Intensivpflege- und Nuklearmedizin) UG und EG, Nutzungsänderung im Bereich alter Eingang/altes Labor im EG (Diagnostik und Behandlung)	6,2	1,6	4,6
2.5.5.6 Westf. Landeskrankenhaus Lengerich Umbau des Wirtschaftsgebäudes	1,4	0,2	1,2
2.5.5.7 Marienhospital Lüdinghausen Sanierung der OP-Abteilung und der Ambulanzen	5,0	1,4	3,6
2.5.5.8 Elisabeth-Krankenhaus Recklinghausen-Süd Sanierungsmaßnahmen – 1. Bauabschnitt –	6,1	1,5	4,6
zusammen	32,7	8,2	24,5
zusammen Ziffer 2.5	214,8	52,6	162,2
2.6 Reserve	1,8	0,4	1,4
2.7 Ziffer 2. insgesamt	900,0	600,0	300,0

3 Diese Bekanntmachung ist keine Genehmigung zum Baubeginn. Diese wird für jeden Einzelfall durch besonderen Erlaß erteilt.

Ein Rechtsanspruch auf Förderung nach dem KHG entsteht erst mit der Feststellung der Aufnahme in das Jahreskrankenhausbauprogramm, die mit dem Bewilligungsbescheid verbunden wird.

4 Für die Wiederbeschaffung kurzfristiger Anlagegüter stehen 489,4 Mio. DM zur Verfügung.

5 Die Förderung der Nutzung von Anlagegütern im Rahmen des § 11 KHG a. F. wird durch Einzelerlaß im Rahmen des Jahreskrankenhausbauprogramms vorgenommen.

Minister für Umwelt, Raumordnung und Landwirtschaft**Zulassung von Milcherhitzern**

RdErl. d. Ministers für Umwelt, Raumordnung
und Landwirtschaft
v. 27. 6. 1986 - II C 3 - 3440 - 1101

Aufgrund des § 1 a Abs. 2 der 1. Verordnung zur Ausführung des Milchgesetzes vom 15. Mai 1931 (RGBl. I S. 150), zuletzt geändert durch Verordnung vom 18. April 1975 (BGBl. I S. 967), in Verbindung mit § 1 Abs. 2 der Verordnung über Zuständigkeiten nach der 1. Verordnung zur Ausführung des Milchgesetzes vom 10. Januar 1969 (GV. NW. S. 105/SGV. NW. 7842), werden nach Prüfung durch die Süddeutsche Versuchs- und Forschungsanstalt für Milchwirtschaft Weihenstephan die nachstehenden Anlagen zugelassen:

- Ultrahocherhitzungsanlage
Zulassungs-Nr.: NRW 4-21
Prüfungskennzeichen: Weihenstephan Nr. NRW 4-21
Thermodul UHT-Anlage Typ 7.50.3 bzw. Typ 7.50.6
Hersteller: Firma Holstein & Kappert GmbH, Unternehmensbereich Unna
Nennvolumenströme 2000, 3000, 4000, 5000, 6000, 7000, 8000, 10000, 12000 und 14000 l/h
gemäß Prüfbericht vom 27. 3. 1986 der Süddeutschen Versuchs- und Forschungsanstalt für Milchwirtschaft, Weihenstephan
- Ultrahocherhitzungsanlage
Zulassungs-Nr.: NRW 4-22
Prüfungskennzeichen: Weihenstephan Nr. NRW 4-22
Thermodul UHT-Anlage Typ 7.70.3 bzw. Typ 7.70.6
Hersteller: Firma Holstein & Kappert GmbH, Unternehmensbereich Unna
Nennvolumenströme 6000, 7000, 8000, 9000, 10000, 11000, 12000, 13000, 14000, 16000, 18000, 20000, 22000, 24000, 26000 und 28000 l/h
gemäß Prüfbericht vom 3. 4. 1986 der Süddeutschen Versuchs- und Forschungsanstalt für Milchwirtschaft, Weihenstephan.

- MBl. NW. 1986 S. 1022.

Innenminister**Beflaggung aus Anlaß des vierzigjährigen Bestehens des Landes Nordrhein-Westfalen**

RdErl. d. Innenministers v. 29. 7. 1986 -
I B 3/17 - 61.15

Am **23. August 1986** besteht das Land Nordrhein-Westfalen vierzig Jahre. Aus diesem Anlaß findet am **2. Oktober 1986** ein Staatsakt im Opernhaus Düsseldorf statt.

Die Dienststellen des Landes, der Gemeinden, der Gemeindeverbände sowie der übrigen Körperschaften, Anstalten und Stiftungen des öffentlichen Rechts, die der Landesaufsicht unterstehen, haben an diesen **beiden Tagen** zu flaggen. (Gesetz über das öffentliche Flaggen vom 10. März 1953 - GS. NW. S. 144 -, zuletzt geändert durch Gesetz vom 26. Juni 1984 - GV. NW. S. 370 -, SGV. NW. 113 -)

- MBl. NW. 1986 S. 1022.

Beflaggung am „Tag der Heimat“

RdErl. d. Innenministers v. 29. 7. 1986 -
I B 3/17 - 61.15

Die Dienststellen des Landes, der Gemeinden, der Gemeindeverbände sowie der übrigen Körperschaften, Anstalten und Stiftungen des öffentlichen Rechts, die der Landesaufsicht unterstehen, haben am „Tag der Heimat“, der am **14. September 1986** begangen wird, zu flaggen. (Gesetz über das öffentliche Flaggen vom 10. März 1953 - GS. NW. S. 144 -, zuletzt geändert durch Gesetz vom 26. Juni 1984 - GV. NW. S. 370 -, SGV. NW. 113 -)

- MBl. NW. 1986 S. 1022.

Justizminister**Stellenausschreibung für das Finanzgericht Münster**

Es wird Bewerbungen entgegengesehen um

1 Stelle eines Vorsitzenden Richters/einer Vorsitzenden Richterin am Finanzgericht bei dem Finanzgericht Münster.

Bewerbungen sind innerhalb einer Frist von 2 Wochen auf dem Dienstwege einzureichen.

- MBl. NW. 1986 S. 1022.

Einzelpreis dieser Nummer 4,40 DM

Bestellungen, Anfragen usw. sind an den August Bagel Verlag zu richten. Anschrift und Telefonnummer wie folgt für

Abbestellungsbestellungen: Grafenberger Allee 100, Tel. (0211) 68 86/238 (8.00-12.30 Uhr), 4000 Düsseldorf 1

Bezugspreis halbjährlich 81,40 DM (Kalenderhalbjahr). Jahresbezug 162,80 DM (Kalenderjahr), zahlbar im voraus. Abbestellungen für Kalenderhalbjahresbezug müssen bis zum 30. 4. bzw. 31. 10., für Kalenderjahresbezug bis zum 31. 10. eines jeden Jahres beim Verlag vorliegen.

Die genannten Preise enthalten 7% Mehrwertsteuer

Einzelbestellungen: Grafenberger Allee 100, Tel. (0211) 68 86/241, 4000 Düsseldorf 1

Einzellieferungen gegen Voreinsendung des vorgenannten Betrages zuzügl. Versandkosten (je nach Gewicht des Blattes), mindestens jedoch DM 0,50 auf das Postscheckkonto Köln 85 16-507. (Der Verlag bittet, keine Postwertzeichen einzusenden.) Es wird dringend empfohlen, Nachbestellungen des Ministerialblattes für das Land Nordrhein-Westfalen möglichst innerhalb eines Vierteljahres nach Erscheinen der jeweiligen Nummer beim Verlag vorzunehmen, um späteren Lieferschwierigkeiten vorzubeugen. Wenn nicht innerhalb von vier Wochen eine Lieferung erfolgt, gilt die Nummer als vergriffen. Eine besondere Benachrichtigung ergeht nicht.

Herausgegeben von der Landesregierung Nordrhein-Westfalen, Haroldstraße 5, 4000 Düsseldorf 1

Verlag und Vertrieb: August Bagel Verlag, Grafenberger Allee 100, 4000 Düsseldorf 1

Druck: A. Bagel, Graphischer Großbetrieb, 4000 Düsseldorf 1

ISSN 0177-3589