

MINISTERIALBLATT

FÜR DAS LAND NORDRHEIN-WESTFALEN

3. JAHRGANG

DÜSSELDORF, DEN 16. SEPTEMBER 1950

NUMMER 77

Inhalt

(Schriftliche Mitteilung der veröffentlichten RdErl. erfolgt nicht.)

A. Innenministerium.

I. Verfassung und Verwaltung: RdErl. 31. 8. 1950, Namensfeststellung René von Ravenna. S. 845.

B. Finanzministerium.

C. Wirtschaftsministerium.

D. Verkehrsministerium.

E. Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten.

II. Landwirtschaftliche Erzeugung: RdErl. 5. 9. 1950, Ermittlungen über die Verbreitung der Leptospirose unter den Tieren. S. 845.

F. Arbeitsministerium.

Bek. 1. 9. 1950, Polizeiverordnung über die Errichtung und den Betrieb von Aufzügen (Aufzugsverordnung). S. 846.

G. Sozialministerium.

RdErl. 25. 8. 1950, Ausbildungsbeihilfen aus Landesmitteln für Vertriebene. S. 851.

H. Kultusministerium.

J. Ministerium für Wiederaufbau.

IV B. Recht: RdErl. 8. 9. 1950, § 3 der Verordnung zur Regelung der Bebauung vom 15. 2. 1936 (RGBl. I S. 104) und Verwaltungsgerichtsbarkeit. S. 852.

K. Landeskanzlei.

A. Innenministerium

I. Verfassung und Verwaltung

Namensfeststellung René von Ravenna

RdErl. d. Innenministers v. 31. 8. 1950 — Abt. I 18—0

Mein Ersuchen vom 7. Juli 1950 Abt. I 18—0 (MBl. NW. S. 661) ist erledigt.

An die nachgeordneten Behörden.

— MBl. NW. 1950 S. 845.

E. Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten

II. Landwirtschaftliche Erzeugung

Ermittlungen über die Verbreitung der Leptospirose unter den Tieren

RdErl. d. Ministers für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten v. 5. 9. 1950 — II Vet. Vc/9

Der Herr Sozialminister hat in seinen Runderlassen vom 22. April 1950 und 15. Juni 1950 — II B/3a — 27—14 — betreffend die Leptospirose die Gesundheitsämter ersucht, bei Auftreten von Leptospiroseerkrankungs-, -verdachts- oder -todesfällen auch das zuständige Veterinäramt der Stadt- und Landkreise zu benachrichtigen und bei einem gehäuftem Auftreten solcher Fälle die Ermittlungen im Einvernehmen mit dem beamteten Tierarzt durchzuführen. Ich ersuche die Kreisveterinärämter, das erforderliche Einvernehmen mit den Gesundheitsämtern (Amtsärzten) herzustellen, damit die ordnungsmäßige Durchführung gemeinsamer Ermittlungen und Feststellungen sichergestellt wird.

In den genannten Erlassen hat der Herr Sozialminister die nachstehend aufgeführten Institute zur Vornahme der Komplementbindungsreaktionen zugelassen:

1. Hygien.-Bakteriol. Institut, Bielefeld (Prof. Reploh),
2. Hygien. Institut der Universität Münster (Prof. Jötten),
3. Hygien. Institut der Medizinischen Akademie Düsseldorf (Prof. Kikuth),
4. Staatl. Medizinaluntersuchungsamt, Düsseldorf, Haroldstr. 17 (Med.-Rat Dr. Sauer),
5. Hygien. Institut der Universität Köln (Prof. Müller),
6. Hygien. Institut des Ruhrgebietes, Gelsenkirchen (Dr. Wüstenberg),

7. Bakt.-serol. Institut der Stadt Essen (Robert-Koch-Haus) Essen-Ruhr, Hufelandstr. 55 — Städt. Krankenanstalten (Ob. Med.-Rat Dr. med. habil. W. Herrmann).

In diesen Instituten soll bis auf weiteres auch das von Tieren stammende Untersuchungsmaterial untersucht werden.

An die Regierungspräsidenten in Aachen, Arnsberg, Detmold, Düsseldorf, Köln und Münster.

An die Verwaltungen der Stadt- und Landkreise, Veterinäramt, des Landes Nordrhein-Westfalen.

— MBl. NW. 1950 S. 845.

F. Arbeitsministerium

Polizeiverordnung über die Errichtung und den Betrieb von Aufzügen (Aufzugsverordnung)

Bek. d. Arbeitsministers v. 1. 9. 1950 — III B 2 — 8571,1

Der Deutsche Aufzugsausschuß für das Vereinigte Wirtschaftsgebiet hat die nachstehenden Änderungen und Ergänzungen der Technischen Grundsätze für den Bau von Aufzügen beschlossen, die hiermit in Kraft gesetzt werden.

I

„Deutscher Aufzugsausschuß
für das
Vereinigte Wirtschaftsgebiet
DA. 335/50

Hamburg 1, den 29. 7. 1950.
Schopenstehl 24

Betrifft: Bekanntmachung über Änderungen und Ergänzungen der Technischen Grundsätze zur Aufzugsverordnung.

Der Deutsche Aufzugsausschuß hat mit Zustimmung der Länder die folgenden Änderungen und ergänzenden Regelungen zu den Technischen Grundsätzen zur Aufzugsverordnung beschlossen:

a) Änderung der Erläuterung zur Ziffer 23 T. G.

Zwischen Absatz 6 und 7 der Erläuterung zur Ziffer 23 T. G. wird folgender neuer Absatz 7 eingefügt:

„Abweichend von Absatz 3 der Vorschrift und vorstehendem Absatz der Erläuterung kann der Deutsche Aufzugsausschuß auf Antrag des Herstellers für Drehtüren die Sperrung der Türen nur an der

Oberkante längs der ganzen Kante (z. B. durch übergreifende Türklappe) oder in der Nähe der Ecke zwischen Oberkante und Schließkante oder sonst an beliebiger Stelle der Schließkante zulassen, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

1. Die Türen müssen so ausgeführt sein, daß sie sich nicht verziehen können und dauernd verwindungssteif bleiben.

2. Die Steuerung des Aufzugs muß an jeder Fahr-schachttür einzeln zwangsläufig abgeschaltet sein, solange die geschlossene Fahr-schachttür nicht gesperrt ist (vergl. Abschn. I C 3 der „Änderung der Technischen Grundsätze“ vom 1. November 1941 — III G 5893).

Dem Antrag sind die erforderlichen Zeichnungen und Angaben in dreifacher Ausfertigung beizufügen.

Im übrigen bleibt die Fassung der Erläuterung unverändert.

b) Änderung der Erläuterung zur Ziffer 25 T. G.

Die Erläuterung zur Ziffer 25 T. G. erhält zu a) folgenden Zusatz:

„Abweichend hiervon und von der Vorbemerkung zu Teil A Abschnitt VI der Technischen Grundsätze hat sich der Deutsche Aufzugausschuß bereit erklärt, auf Antrag des Herstellers für alle Türarten auf Türschlösser zu verzichten, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

1. Die Türen müssen so ausgeführt sein, daß sie sich nicht verziehen können und dauernd verwindungssteif bleiben.

2. Die Steuerung des Aufzugs muß an jeder Fahr-schachttür einzeln zwangsläufig abgeschaltet sein, solange die geschlossene Fahr-schachttür nicht gesperrt ist (vergl. Abschn. I C 3 der „Änderung der Technischen Grundsätze“ vom 1. November 1941 — III G 5893).

3. Selbstfahreraufzüge müssen nach den Bestimmungen des Abschn. I (Selbstfahrer) der „Änderung der Technischen Grundsätze“ vom 1. November 1941 — III G 5893 — ausgeführt sein.

4. Bei Führeraufzügen und Umstellaufzügen muß eine Vorrichtung vorgesehen sein, durch welche der Führer beim Verlassen des Fahrkorbes den Aufzug unbenutzbar machen kann (z. B. durch Abschließen einer bestimmten Fahr-schachttür, durch Abziehen des Steuerhebels, durch Unterbrechen des Steuerstromkreises mittels eines Schlüsselschalters oder dergleichen).

5. Alle Druckknöpfe der Steuerung mit Ausnahme des Halteknopfes müssen mindestens 1,4 m hoch über dem Fußboden bzw. Fahrkorbboden angebracht sein.

6. Die Bauart des Türverschlusses muß vom Deutschen Aufzugausschuß geprüft und anerkannt sein.

Die Ausnahme kann mit einer Ausnahme gemäß Absatz 7 (Neufassung) der Erläuterung zur Ziff. 23 T. G. verbunden werden. Dem Antrag sind die erforderlichen Zeichnungen und Angaben in dreifacher Ausfertigung beizufügen.

Im übrigen bleibt die Fassung der Erläuterung unverändert.

c) Änderung der Erläuterung zur Ziffer 27 der Technischen Grundsätze.

In der Erläuterung zur Ziffer 27 der Technischen Grundsätze wird Absatz 3 bis auf den ersten Satz gestrichen und der erste Satz neu gefaßt. Der Absatz 3 erhält damit folgende Fassung:

„Abweichend hiervon ist bei allen Treibscheibenaufzügen eine federnde Aufhängung des Gegengewichts zulässig, da auch ohne Wippen oder dgl. mit einem genügenden Belastungsausgleich durch die Federn über die Treibscheibe hinweg gerechnet werden kann.“

d) Allgemeine Ausnahme für Treibscheibenaufzüge mit federnder Aufhängung des Fahrkorbes (T. G. Ziffer 27 Abs. 1 und Ziff. 33 Abs. 1).

Auf Grund des § 16 Abs. II der Aufzugsverordnung wird für Treibscheibenaufzüge folgende Ausnahme von den Bestimmungen der Ziffern 27 Abs. 1 und 33 Abs. 1 der Technischen Grundsätze zugelassen:

„Abweichend von Ziffer 27 Abs. 1 und Ziffer 33 Abs. 1 der Technischen Grundsätze dürfen bei Treibscheibenaufzügen des Teils A der Technischen Grundsätze die Tragseile unmittelbar am Fahrkorb befestigt werden, ohne daß ein besonderer Seilausgleich oder eine Vorrichtung vorhanden ist, welche die Fangvorrichtung bei Längen oder Bruch eines Seiles auslöst; jedoch sind nachstehende Bedingungen zu erfüllen:

1. Der Fahrkorb ist an mindestens vier Seilen aufzuhängen.

2. Die Befestigung der Seile am Fahrkorb hat unter Zwischenschaltung von Druckfedern zu erfolgen. Die Federn müssen so bemessen sein, daß die einzelnen Windungen unter der betriebsmäßig auftretenden Belastung nicht zum gegenseitigen Anliegen kommen und andererseits die Verkürzung der belasteten Feder einen genügend deutlichen Anhalt für das Maß der Belastung abgibt.

3. Bei der Berechnung der Tragseile sind die nach den „Vorläufigen Bestimmungen für die Berechnung von Aufzugsdrahtseilen“ (Anlage der Ausführungsanweisung zu § 12 der Aufzugsverordnung) für Treibscheibenaufzüge mit federnder Aufhängung vorgesehenen erhöhten Sicherheitszahlen einzusetzen.“

e) Ergänzung der Richtlinien für die Prüfung von Fangvorrichtungen (Abschn. III der „Änderung der Technischen Grundsätze“ vom 1. November 1941 — III G 5893/41) —

Abschnitt III (Richtlinien für die Prüfung von Fangvorrichtungen) der mit Runderlaß des Reichswirtschaftsministers vom 1. November 1941 — III G 5893/41 — (RWM Bl. S. 396) bekanntgemachten „Änderung der Technischen Grundsätze zur Aufzugsverordnung“ wird durch folgenden Absatz „E. Übergangsbestimmung“ ergänzt.

„E. Übergangsbestimmung.

Für Fangvorrichtungen nicht geprüfter Bauart wird auf die Freifallprobe nach Abs. B 2 unter folgenden Bedingungen verzichtet:

a) Die Bauartprüfung muß beim Deutschen Aufzugausschuß beantragt sein (vergl. Abs. A).

b) Der Aufzugshersteller hat dem Deutschen Aufzugausschuß eine Erklärung beizubringen, daß er fünf durch Angabe der Fabriknummer, des Baujahres, des Aufzugsbesitzers und des Aufstellungsortes gekennzeichnete Aufzüge mit Fangvorrichtungen gleicher Bauart für mindestens die gleiche Fangbelastung (Fahrkorbgewicht zuzüglich Nutzlast) ausgerüstet hat und daß diese Fangvorrichtungen ohne Beanstandung einer Freifallprobe unterzogen und abgenommen sind. Bei Bremsfangvorrichtungen genügt der entsprechende Nachweis von zwei Anlagen.

c) Ein Abdruck der vom Deutschen Aufzugausschuß daraufhin ausgestellten Bescheinigung ist den Abnahmepapieren jedes mit der Fangvorrichtung versehenen Aufzuges beizufügen.

Die Regelung gilt nur für Anlagen, die längstens bis zum 1. Januar 1952 zur Abnahmeuntersuchung bereitgestellt werden.“

f) Gutachten 71.

DA. 335/6/50 vom 29. Juli 1950.

Betrifft: Mindesthöhe von Rollenträumen. A. V. § 5 Abs. IV.

Frage: Erfordert die unfallsichere Begehbarkeit der Rollengerüste die Einhaltung einer bestimmten lichten Höhe des Rollentraumes?

Gutachten: Im § 7 Abs. I der Aufzugsverordnung ist zwar eine Mindesthöhe von 1,8 m für die Triebwerksräume, nicht jedoch eine solche für die Rollenräume gefordert worden. Infolgedessen werden die Rollenräume vielfach mit derart geringer Raumhöhe ausgeführt, daß das Rollengerüst weder unfallsicher zu begehen ist, noch die erforderlichen Arbeiten zur Beobachtung und Instandhaltung von Seilen und Rollen gefahrlos ausgeführt werden können. In der Regel erfordert der über dem Schacht angeordnete Rollenraum einen Dachaufbau. Architektonische Rücksichten führen bisweilen dazu, bei Neubauten die Antriebsmaschine in den Keller zu verlegen und die Höhe des Rollenraumes auf das äußerste zu beschränken. Ähnlich wird beim Wiederaufbau alter zerstörter Anlagen verfahren, deren Maschinen im Keller erhalten geblieben sind.

Die Erfahrung hat gezeigt, daß, abgesehen von Aufzügen mit geringer Hubhöhe und geringem Seildurchmesser (2 Haltestellen, Seildurchmesser bis 10 mm), sowie Kleinlastenaufzügen, ein unfallsicherer und technisch zuverlässiger (drallfreier) Auflegen der Seile nur möglich ist, wenn die Rollenräume am Arbeitsplatz des Monteurs eine Mindesthöhe von 1,3 m haben. Aus diesem Grunde ist die Forderung des § 5 Abs. IV der Aufzugsverordnung, wonach Rollenräume unfallsicher begehbar sein müssen, bei Neubauten künftig dahin auszulegen, daß für das Einziehen der Seile wenigstens auf einer Seite der Ebene, in der die Seile geführt werden, der Rollenraum mindestens 1,3 m hoch sein muß.

g) Auskunft 140

DA. 335/7/50 vom 29. Juli 1950.

Betrifft: Unmittelbar elektrischer und mechanischer Antrieb. Vorbemerkung zu Abschnitt IV des Teils A der T.G.

Anfrage: Gelten Aufzugtriebwerke, die durch einen mehrfachen Keilriementrieb von einem nur für den Aufzug bestimmten Elektromotor angetrieben werden, als unmittelbar elektrisch oder als mechanisch angetrieben?

Auskunft: Da Keilriemen wegen der Herstellung aus gummierten Leineneinlagen eine große Lebensdauer haben und vor allem auch bei einem Längen des Riemens kein Rutschen und keine Beeinträchtigung der Kraftübertragung eintreten, bestehen keine Bedenken, Keilriemenantriebe den unmittelbar elektrischen Antrieben zuzurechnen und sie auch für Treibseibenaufzüge zuzulassen. Bedingung ist hierbei, daß die Kraftübertragung bei Hilfsantrieben durch mindestens 2 Keilriemen, bei Hauptantrieben durch mindestens 4 Keilriemen erfolgt.

von Busch."

II

„Deutscher Aufzugausschuß
für das
Vereinigte Wirtschaftsgebiet
DA. 346/50

Hamburg 1, den 4. 8. 1950.
Schopenstehl 24

Betrifft: Bekanntmachung über Änderungen und Ergänzungen der Technischen Grundsätze zur Aufzugsverordnung.

Der Deutsche Aufzugausschuß hat mit Zustimmung der Länder nachstehende Neufassung des Abschnitts I der durch Runderlaß des Reichswirtschaftsministers vom 1. 11. 1941 — III G 5893/41 — (RWM Bl. S. 396) bekanntgemachten „Änderungen der Technischen Grundsätze zur Aufzugsverordnung“ beschlossen.

Neufassung des Abschn. I Abs. C, D und E der „Änderung der Techn. Grundsätze“ v. 1. 11. 1941 — III G 5893/41 —

C. Steuerung.

(1) Die Steuerung jedes Selbstfahrers muß so eingerichtet sein, daß die Voraussetzungen für eine geordnete Benutzung des Aufzuges auch bei starkem Andrang

erfüllt sind.³⁾ Zur Erfüllung dieser Bedingung darf die Steuerung Außenkommandos nicht annehmen.

a) Bei Aufzügen mit beweglichen Fahrkorbböden, solange der Fahrkorb belastet ist,

b) bei Aufzügen ohne beweglichen Fahrkorbböden nach dem Schließen einer Fahrschachttür, nach dem Betätigen des Halteknopfes und nach Beendigung einer Fahrt jeweils für eine Zeitdauer, die nach den Verhältnissen der Anlage ausreichen muß, die Zeit zwischen dem Schließen einer Fahrschachttür vom Fahrkorb aus und der Erteilung eines Innenkommandos durch den Benutzer zu überbrücken. Diese Zeitdauer muß mindestens 3 Sekunden⁴⁾, bei schloßlosen mit Türschließen versehenen Fahrschachttüren mindestens 2 Sekunden betragen.

c) bei Selbstfahrern mit Fahrkorbabschlüssen, deren Fahrschachttüren und Fahrkorbabschlüsse durch elektrisch gesteuerte Türschließmaschinen nach beendeter Fahrt geöffnet und nach einer einstellbaren Zeit selbsttätig wieder geschlossen werden, während dieser Zeit⁵⁾.

Die Speicherung von Außenkommandos in sogenannten Sammelsteuerungen fällt nicht unter die vorstehenden Bestimmungen, jedoch darf bei diesen Steuerungen ein Anlaufen der Maschine erst nach einer Zeit von mindestens 2 Sekunden nach dem Beenden einer Fahrt und nach dem Schließen einer Fahrschachttür möglich sein.

(2) Bewegliche Fahrkorbböden müssen vor den Fahrkorbbugängen den größten Ausschlag ihrer Bewegung haben⁶⁾. Sie müssen sich über die ganze lichte Fahrkorbbodenfläche erstrecken mit Ausnahme der festen Schwellen an den Fahrkorbbugängen. Diese Schwellen dürfen nicht breiter als 12 cm sein.

(3) Der Fahrkorb jedes betriebsbereiten Selbstfahrers muß dauernd und ausreichend künstlich beleuchtet sein, solange der Aufzug benutzt werden kann. Diese Bedingung ist erfüllt, wenn im Fahrkorb

a) eine Leuchtstoffröhre ununterbrochen eingeschaltet ist oder

b) eine Glühlampe von mindestens 25 Watt mit Nennspannung eingeschaltet ist, solange die Steuerung Außenkommandos nicht annimmt, aber auf halbe Spannung geschaltet wird, sobald die Außensteuerung⁴⁾ freigegeben wird oder

c) neben einer Glimmlampe²²⁾ als Dauerbeleuchtung eine Glühlampe von mindestens 25 Watt mit Nennspannung eingeschaltet ist, solange die Steuerung Außenkommandos nicht annimmt.

(4) Im Fahrkorb jedes Selbstfahrers muß ein Schalter angebracht sein, durch den bei Instandsetzungsarbeiten und dergleichen die Außensteuerung⁴⁾ willkürlich abgeschaltet werden kann.

(5) Bei Selbstfahrern ohne beweglichen Fahrkorbböden, deren Fahrkorb mehr als 4 m tief und durchladend gebaut ist, muß an beiden Fahrkorbbugängen ein Halteknopf angebracht⁷⁾ sein.

(6) Der bisherige Absatz (3) erhält die Bezeichnung Abs. (6).

D. Fahrkorbabschlüsse.

Die Absätze (1) und (2) bleiben unverändert. Neu hinzugefügt wird folgender Absatz (3).

(3) Fahrkorbabschlüsse gemäß Ziffer (1) sind auch bei Selbstfahrern, die nach Fahrkorbausstattung oder Aufstellungsort hauptsächlich zur Personenbeförderung²⁾ bestimmt sind, nicht erforderlich, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind.

a) Die Schachtwand an der Zugangsseite des Fahrkorbes ist unnachgiebig, eben und glatt auszuführen.

Die Schachtwand gilt als unnachgiebig, wenn sie an keiner Stelle mit der Hand mehr als etwa 1 cm durchgedrückt werden kann.

Die Schachtwand gilt als eben, wenn sie keine waagerechten Vorsprünge und Vertiefungen über 5 mm aufweist; ausgenommen sind die Vertiefungen für die Türgriffe in Fahrschachttüren, die nach T.G. Ziff. 7 bis zu 1,5 cm Tiefe haben dürfen.

Die Schachtwand gilt als glatt, wenn sie in Zementputz mit Öl- oder Lackfarbenanstrich oder aus Blech,

Holz oder dergl. gefertigt oder mit Wandplatten (Kacheln, Fliesen) belegt ist. Drahtgeflecht ist nicht zulässig.

- b) Für den Abstand zwischen dem Rahmen des Fahrkorbbzugangs und der Schachtwand sind folgende Maße einzuhalten:

Unterkante höchstens	2 cm
Seitenkante höchstens	4 cm
Oberkante	8—10 cm

Die Abstände dürfen auch bei Abnutzung der Führungen nicht wesentlich (höchstens 5 mm) überschritten werden.

- c) Die lichte Breite der Fahrkorbbzugänge darf die lichte Breite der Fahrschachtzugänge an jeder Seite um nicht mehr als 5 cm überragen.

E. Türschlösser.

Im Abschnitt E werden vom Absatz (2) c die Sätze 2 und 3 sowie der Absatz (2) e im ganzen gestrichen. Im übrigen bleibt der Abschnitt E unverändert.

Erläuterungen zum Abschnitt I.

Die vorstehenden Änderungen der Bestimmungen des Abschnittes I machen folgende Änderungen der in den Fußnoten enthaltenen Erläuterungen erforderlich:

In der Fußnote 2 wird der zweite Absatz gestrichen und statt dessen die geänderte Fußnote 5 als zweiter Absatz angefügt.

In der Fußnote 3 werden im zweiten und vierten Satz die Hinweise „Abschnitt C Abs. (1)“ und „Abschnitt C Abs. (2)“ durch die Bezeichnungen „Abschnitt C Abs. (1)a“ und „Abschnitt C Abs. (1)b“ ersetzt. Satz 3 des ersten Absatzes und Satz 4 des zweiten Absatzes sowie im letzten Satz dieses Absatzes die Worte „bzw. die Fahrkorbbbeleuchtung wieder einzuschalten“ werden gestrichen. Ferner fällt der letzte Absatz betreffend bewegliche Fahrkorbböden fort.

In der Fußnote 5 sind im zweiten Satz die Worte „mit Ausnahme der Vorschriften über den beweglichen Fahrkorbboden, der auch bei einer Tragkraft nur bis zu 450 kg hier nicht gefordert wird“ sowie der dritte Satz zu streichen. Der übrigbleibende Text der Fußnote wird als zweiter Absatz an die Fußnote 2 angefügt.

In der Fußnote 7 wird im ersten Satz die Zeitangabe „7 Sekunden“ in „3 bzw. 2 Sekunden“ geändert.

In der Fußnote 17 fallen im zweiten Absatz der zweite und dritte Satz fort.

Fußnote 21 wird gestrichen.

von Busch."

— MBl. NW. 1950 S. 846.

G. Sozialministerium

Ausbildungsbeihilfen aus Landesmitteln für Vertriebene

RdErl. d. Sozialministers v. 25. 8. 1950 —
IV B 4/9110 — 218/50

Die mit Erlaß vom 19. Juli 1950 angeordnete allgemeine Überprüfung der bisher aus Landesmitteln gewährten Ausbildungsbeihilfen wird voraussichtlich zu spürbaren Einsparungen führen. Trotzdem halte ich es für erforderlich, den Berichten, die mir in der letzten Zeit von verschiedenen Kreisverwaltungen — Vertriebenenämtern — zugegangen sind und besagen, daß durch die Zahlung von Ausbildungsbeihilfen aus Mitteln der Soforthilfe usw. bisher eine wesentliche Entlastung nicht eingetreten ist, nachzugehen.

Ich bitte daher festzustellen, in welchem Umfange eine Entlastung der Landesmittel für Ausbildungsbeihilfen tatsächlich eintritt.

Ich bitte, mir daher nach übersandtem Muster eine Übersicht über die durch die Gewährung von Ausbildungsbeihilfen aus Mitteln der Soforthilfe und der Kriegsfolgenhilfe entstandene Entlastung zu geben. Gleichzeitig ist unter Anlegung eines strengen Maßstabes der darüber hinausgehende Bedarf spätestens bis zum 25. September 1950 zu melden.

Ferner bitte ich um einen Erfahrungsbericht darüber, wie sich die angeordnete Zusammenarbeit mit dem Amt für Soforthilfe, dem Arbeitsamt und dem Bezirksfürsorgeverband anläßt.

Bezug: Mein Erlaß vom 19. 7. 1950 — IV B 4/9110 — 46/50 (MBl. NW. S. 822).

An die Regierungspräsidenten in Aachen, Arnberg, Detmold, Düsseldorf, Köln und Münster.

— MBl. NW. 1950 S. 851.

J. Ministerium für Wiederaufbau

IV B. Recht

§ 3 der Verordnung zur Regelung der Bebauung vom 15. 2. 1936 (RGBl. I S. 104) und Verwaltungsgerichtsbarkeit

RdErl. d. Ministers für Wiederaufbau v. 8. 9. 1950 —
IV B 2 — 520 — Tgb.-Nr. 2256/50

Durch zwei Urteile des Obergerichtes für das Land Nordrhein-Westfalen zur Anwendung des § 3 der Verordnung zur Regelung der Bebauung ist bei einzelnen Baubehörden die Meinung entstanden, als halte das OVG. die bezeichnete Vorschrift unter den gegenwärtigen Verhältnissen nicht mehr für anwendbar. Diese Auffassung ist irrig. Die beiden Urteile des OVG. erklären sich nur durch die besonders gelagerten Verhältnisse des zur Beurteilung stehenden Sachverhalts. Das OVG. hat hierauf auch in den Urteilsgründen ausdrücklich hingewiesen.

Grundsätzlich hält auch das OVG. die Verordnung zur Regelung der Bebauung nach wie vor für anwendbar. In einem grundlegenden Urteil vom 4. Mai 1950 (IV A 305/49) hat daher das OVG. die Ablehnung der Bauerlaubnis außerhalb eines ausgewiesenen Baugebietes trotz verschiedener Gegengründe des Antragstellers gebilligt. Das OVG. hebt in diesem Urteil besonders hervor, § 3 der Verordnung zur Regelung der Bebauung bezwecke ganz allgemein die Bebauung außerhalb einer im Zusammenhang gebauten Ortschaft zu verhindern.

Das OVG. vertritt allerdings die Ansicht, daß den Behörden bei der Anwendung des § 3 der bezeichneten Verordnung kein freies, sondern nur ein gebundenes Ermessen zustehe, über das Vorliegen der gesetzlichen Voraussetzungen im konkreten Falle also allein auf Grund objektiver Würdigung der Tatbestandsmerkmale zu entscheiden sei. Die Baubehörden müssen daher in jedem einzelnen Fall die Voraussetzungen der Anwendung der Verordnung zur Regelung der Bebauung eingehend feststellen.

Gegen die Anwendung der bezeichneten Vorschrift bestehen danach grundsätzlich rechtliche Bedenken nicht. Da die Vorschrift sich als durchaus geeignetes Mittel gegen die städtebaulich unerwünschten Streusiedlungen erwiesen hat, bitte ich von ihr in geeigneten Fällen weiterhin nachdrücklich Gebrauch zu machen.

An die Regierungspräsidenten in Aachen, Arnberg, Detmold, Düsseldorf, Köln und Münster.

An die Außenstelle Essen, Essen.

Nachrichtlich:

An den Verbandsdirektor des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk Essen.

— MBl. NW. 1950 S. 852.