

MINISTERIALBLATT

FÜR DAS LAND NORDRHEIN-WESTFALEN

Ausgabe A

23. Jahrgang	Ausgegeben zu Düsseldorf am 12. Januar 1970	Nummer 6
---------------------	---	-----------------

Inhalt

I.

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

Glied.- Nr.	Datum	Titel	Seite
2130	12. 12. 1969	RdErl. d. Innenministers Bestellung von Kreisausbildern durch die Kreisbrandmeister	36
2311	25. 11. 1969	RdErl. d. Ministers für Wohnungsbau und öffentliche Arbeiten Vollzug des Bundesbaugesetzes; Richtlinien für die Berücksichtigung des Verkehrs im Städtebau	36
2374	10. 12. 1969	RdErl. d. Ministers für Wohnungsbau und öffentliche Arbeiten Wohngeld	42

I.

2130

**Bestellung von Kreisausbildern
durch die Kreisbrandmeister**

RdErl. d. Innenministers v. 12. 12. 1969 —
III B 3 — 32.13.3 — 9146/69

Mein RdErl. v. 8. 8. 1961 (MBL. NW. S. 1362; S. MBL. NW. 2130) wird wie folgt geändert:

Am Ende des Runderlasses wird der Punkt durch ein Semikolon ersetzt und nachstehender Halbsatz hinzugefügt:

ebenso können Brandverhütungsingenieure als Kreisausbildern für die Unterrichtung in Fragen des vorbeugenden Brandschutzes eingesetzt werden.

— MBL. NW. 1970 S. 36.

2311

**Vollzug des Bundesbaugesetzes
Richtlinien für die Berücksichtigung
des Verkehrs im Städtebau**

RdErl. d. Ministers für Wohnungsbau und öffentliche
Arbeiten v. 25. 11. 1969 — II.2 — 0.310.6 (1)

Die Bauleitpläne der Gemeinden haben nach § 1 Abs. 5 BBauG u. a. die Bedürfnisse des Verkehrs zu beachten. Wie das im einzelnen geschehen soll, ist im Gesetz nicht näher bestimmt. Die Fachkommission „Städtebau“ der Arbeitsgemeinschaft der für das Bau-, Wohnungs- und Siedlungswesen zuständigen Minister der Länder hat die beigefügten „Richtlinien für die Berücksichtigung des Verkehrs im Städtebau“ aufgestellt, die Hinweise hierfür enthalten. Der Gemeinsame Ausschuss des Bundes, der Länder und der kommunalen Spitzenverbände zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden hat den Richtlinien inhaltlich zugestimmt und ihre Einführung und Beachtung allen zuständigen Stellen empfohlen.

Die Richtlinien berücksichtigen den Bericht der Sachverständigenkommission vom 24. August 1964 (Bundestags-Drucksache IV/2661 und Bundesrats-Drucksache 465/64), der auf Grund des Gesetzes über eine Untersuchung von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden vom 1. August 1961 (BGBl. I S. 1109) ausgearbeitet worden ist. Sie legen dar, wie den Anforderungen des Verkehrs bei der rasch anwachsenden Zahl der Kraftfahrzeuge und der zunehmenden Verdichtung des Verkehrs durch städtebauliche Maßnahmen entsprochen werden kann.

Von welchen Anforderungen im einzelnen bei der Ausarbeitung, Aufstellung und Genehmigung der Bauleitpläne auszugehen ist, richtet sich nach den jeweiligen örtlichen Gegebenheiten. Dabei ist zu beachten, daß nach § 1 Abs. 4 Satz 2 BBauG die Belange des Verkehrs mit anderen Belangen gerecht abzuwägen sind.

Anlage

**Richtlinien
für die Berücksichtigung des Verkehrs
im Städtebau**

A.

Allgemeine städtebauliche Grundsätze

1. Allgemeine Hinweise
2. Zuordnung und Gliederung der Bauflächen und Baugebiete
3. Die bauliche Nutzung der Grundstücke
4. Bauliche Anlagen mit besonderem Verkehrsaufkommen
5. Verkehrsfragen bei der städtebaulichen Erneuerung

Anlage

B.

Grundsätze der Verkehrsplanung

I.

Allgemeine Gesichtspunkte

1. Umfang der Planung
2. Vorbereitende Bauleitplanung — Flächennutzungsplan
3. Verbindliche Bauleitplanung — Bebauungsplan

II.

Anlagen für den Straßenverkehr

1. Allgemeine Planungsgesichtspunkte
2. Hauptverkehrsstraßen
3. Sonstige Verkehrsstraßen
4. Vornehmlich der Erschließung der Grundstücke dienende Straßen (Erschließungsstraßen)
5. Flächen für Fußgänger und Radfahrer
6. Flächen für den ruhenden Verkehr

III.

Öffentlicher Nahverkehr

1. Allgemeines
2. Schienengebundener Verkehr
3. Omnibusverkehr

IV.

**Städtebauliche Maßnahmen gegen nachteilige Auswirkungen
des Verkehrs****Anhang:**

Hinweise auf Richtlinien, Merkblätter und Begriffsbestimmungen

A.

Allgemeine städtebauliche Grundsätze**1. Allgemeine Hinweise**

Bauleitpläne (§ 1 Abs. 1 BBauG) bilden die Grundlage für die geordnete städtebauliche Entwicklung in den Gemeinden. Sie sollen die bauliche und sonstige Nutzung der Grundstücke auch unter Beachtung der Bedürfnisse des Verkehrs vorbereiten und leiten. Dementsprechend sind im Flächennutzungsplan (§ 5 BBauG) die Flächen für den überörtlichen Verkehr und für die örtlichen Hauptverkehrszüge darzustellen. In den Bebauungsplänen sollen — soweit es erforderlich ist — die im Flächennutzungsplan dargestellten Verkehrsflächen und das für die Erschließung des Baulandes erforderliche Straßen- und Wegenetz festgesetzt werden. Nach § 125 BBauG setzt die Herstellung der öffentlichen Straßen, Wege und Plätze mit Ausnahme der in Abs. 2 genannten Fälle einen Bebauungsplan voraus. Da die Planung der Verkehrsflächen ein wichtiger Bestandteil der Bauleitplanung ist, sollen die fachlich zuständigen Stellen bei der Ausarbeitung von Bauleitplänen möglichst frühzeitig beteiligt werden.

Ihnen sollen die zur Beurteilung erforderlichen Unterlagen, insbesondere

der Generalverkehrsplan (vgl. B I 1),

andere Beurteilungsgrundlagen, wie Verkehrsuntersuchungen oder -gutachten,

ein Übersichtsplan über vorhandene sowie geplante Parkflächen und Parkbauten mit Angaben über die Zahl der unterzubringenden Kraftfahrzeuge,

soweit vorhanden, zugänglich gemacht werden.

Die nach den Vorschriften des Bundesfernstraßengesetzes oder des Landesstraßengesetzes festgelegten Verkehrsflächen sind nachrichtlich in die Bauleitpläne zu übernehmen (§§ 5 Abs. 5 und 9 Abs. 4 BBauG).

2. Zuordnung und Gliederung der Bauflächen und Baugebiete

Bauflächen und Baugebiete sowie Einrichtungen und Anlagen des Gemeinbedarfs sind zueinander und zu vorhandenen und geplanten Verkehrsanlagen unter folgenden Gesichtspunkten anzuordnen:

das Verkehrsaufkommen soll möglichst gering bleiben,

eine günstige Verkehrsbedienung bei größtmöglicher Verkehrssicherheit und ausreichendem Immissionsschutz soll gewährleistet sein,

eine wirtschaftliche Ausnutzung der Verkehrsanlagen, insbesondere der Einrichtungen des öffentlichen Nahverkehrs ist anzustreben.

Neue Siedlungen sollen so angelegt und vorhandene so abgerundet oder erweitert werden, daß möglichst viele verkehrserzeugende Funktionen im eigenen Bereich erfüllt werden können. Bei entsprechender Gemeindegröße können Nebenzentren mit eigenen Gemeinschafts- und Versorgungseinrichtungen zur Verkehrsverringerung beitragen.

Bei der Planung neuer sowie bei der Nutzungsänderung oder Erweiterung vorhandener Baugebiete ist die Leistungsfähigkeit der vorhandenen Verkehrsanlagen sowie ihre Ausbaufähigkeit zu berücksichtigen.

Baugebiete, die ganz oder überwiegend der Unterbringung von Arbeitsstätten dienen, und Wohnbauflächen sollen unter Berücksichtigung des Immissionsschutzes einander so zugeordnet werden, daß eine günstige Bedienung des Berufsverkehrs vorzugsweise durch den öffentlichen Nahverkehr ermöglicht wird. Durch eine Verteilung der gewerblichen Bauflächen auf verschiedene Teile des Gemeindegebietes kann unter Umständen eine bessere verkehrliche Zuordnung der Arbeitsstätten zu den Wohnbauflächen erreicht werden.

Gewerbliche Bauflächen sollen so angeordnet werden, daß sie an vorhandene und geplante leistungsfähige Verkehrsanlagen (Schiene, Straße, Wasserweg) mit möglichst mehreren kurzen und ggf. verschiedenartigen Anschlüssen unmittelbar und günstig angebunden werden können. Bei der Planung derartiger Bauflächen ist darauf zu achten, daß der Massen- und Schwerguttransport in der Regel nicht allein auf die Straße angewiesen ist. Für Betriebe mit Massen- und Schwerguttransport sollen daher ausreichende Flächen mit Gleis- oder Hafenan Anschlüssen vorgesehen werden. Die Möglichkeit der Anlage von Stammanschlußgleisen ist zu berücksichtigen. Eine Berührung oder Durchfahrung von Wohnbauflächen durch den gewerblichen und industriellen Verkehr soll vermieden werden.

Kleinere, von den im Zusammenhang bebauten Ortsteilen zu weit abgelegene Baugebiete sollten möglichst nicht geplant werden, da sie in der Regel unwirtschaftliche Aufwendungen für den Verkehr erfordern.

3. Die bauliche Nutzung der Grundstücke

Zwischen der Intensität der Nutzung und dem Verkehrsaufkommen besteht eine unmittelbare Beziehung. Die Bestimmungen über Art und Maß der baulichen Nutzung der Grundstücke sind daher von besonderer Bedeutung.

Eine hohe bauliche Nutzung hat zur Folge, daß fließender und ruhender Verkehr hervorgerufen wird, der in unmittelbarer Umgebung seines Ursprungs, auch bei hohen finanziellen Aufwendungen für Verkehrsanlagen, nicht immer reibungslos bewältigt werden kann.

Die Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (Baunutzungsverordnung — BauNVO —) in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. November 1968 (BGBl. I S. 1237) begrenzt das zulässige Maß der baulichen Nutzung. Wird bei der Ausarbeitung von Bauleitplänen in Erwägung gezogen, die nach § 17 BauNVO zulässigen Höchstwerte darzustellen oder festzusetzen, so ist anhand der örtlichen Verhältnisse zu prüfen, ob bei dieser Ausnutzung die Bedürfnisse des Verkehrs ausreichend berücksichtigt werden können.

Andererseits hat eine sehr geringe bauliche Nutzung zur Folge, daß unwirtschaftliche Aufwendungen für den Verkehr erforderlich werden. So entstehen z. B. bei größeren

Flächen mit freistehenden Einfamilienhäusern auf großen Grundstücken, abgesehen von den relativ hohen Erschließungskosten, lange Wege. Ein solches Gebiet ist weder „fußläufig“ noch kann es wirtschaftlich vertretbar durch ein öffentliches Verkehrsmittel erschlossen werden. Die Bewohner sind daher weitgehend auf die Benutzung von Kraftfahrzeugen angewiesen.

Auch unter kommunalwirtschaftlichen Gesichtspunkten ist daher zu empfehlen, die bauliche Nutzung so abzustufen, daß weder ein massiertes Verkehrsaufkommen an einzelnen Punkten hervorgerufen wird noch ein aufwendiges Wegenetz und entsprechende Verkehrseinrichtungen für einen relativ schwachen Verkehr vorgehalten werden müssen. Gebiete mit besonders hoher Wohn- und Arbeitsplatzdichte sind auf die Möglichkeit einer besseren Verkehrsbedienung durch schienengebundene öffentliche Nahverkehrsmittel zu untersuchen.

Gebiete mit niedriger Wohn- und Arbeitsplatzdichte sind auf die Möglichkeit der nachträglichen Verdichtung zu untersuchen, damit die Erschließungsanlagen besser ausgenutzt werden. Dabei sollte auch die Möglichkeit geprüft werden, ob die Gebiete an den öffentlichen Nahverkehr angeschlossen werden können.

Neue Wohnbaugebiete sollten im städtischen Einflußbereich zur Erzielung einer wirtschaftlichen Bedienung durch öffentliche Nahverkehrsmittel eine ausreichende Wohn- dichte, d. h. mindestens 120 E je ha Bruttobauland erhalten.

4. Bauliche Anlagen mit besonderem Verkehrsaufkommen

Standorte und Flächen für Anlagen und Einrichtungen des Gemeinbedarfs sowie für sonstige Anlagen mit besonderem Verkehrsaufkommen sind so anzuordnen, daß der zu erwartende Verkehr durch vorhandene und ggf. ausbaufähige oder durch vorgesehene neue Verkehrsanlagen wirtschaftlich und ohne Störung des allgemeinen Verkehrs sowie ohne Gefährdung der Verkehrssicherheit bewältigt werden kann.

Bei der Auswahl von Flächen für Anlagen mit besonderem Verkehrsaufkommen sollen im Hinblick auf die Bedürfnisse des Verkehrs folgende Hinweise beachtet werden:

Grundschulen sollen innerhalb ihres Einzugsbereichs möglichst zentral und so gelegen sein, daß ein gefahrloser Zugang gewährleistet ist. Weiterführende Schulen (Hauptschulen, Oberschulen, Sonder-, Berufs- und Fachschulen) sollen durch öffentliche Verkehrsmittel erreichbar sein.

Krankenhäuser und ähnliche Einrichtungen sollen verkehrsrühig liegen, aber durch leistungsfähige Straßen und öffentliche Nahverkehrsmittel gut angeschlossen sein.

Anlagen für Großveranstaltungen (Messen, Ausstellungen, Sportveranstaltungen usw.) sollen zu den Verkehrseinrichtungen, insbesondere des öffentlichen Nahverkehrs, so angeordnet sein, daß der Massenverkehr schnell und reibungslos abgewickelt werden kann. Für ausreichende Park- und Einstellmöglichkeiten sowie Aufstell- und Warteflächen für die Nahverkehrsmittel (Busse, Straßenbahnen) ist zu sorgen.

Theater- und Konzertgebäude sollen sowohl durch den öffentlichen Nahverkehr als auch durch den Individualverkehr ohne Störung des allgemeinen Verkehrs bedient werden können.

Gebäude der öffentlichen und privaten Verwaltungen mit zentralen Funktionen und starkem Publikumsverkehr sollten nahe beieinander liegen und sowohl von Haltepunkten des öffentlichen Personennahverkehrs als auch von Anlagen für den ruhenden Verkehr leicht erreichbar sein. Die Belange des Berufsverkehrs sind zu berücksichtigen.

5. Verkehrsfragen bei der städtebaulichen Erneuerung

Bei der städtebaulichen Erneuerung kommt den Fragen des Verkehrs eine besondere Bedeutung zu.

In vielen Gemeinden ist das vorhandene Straßennetz dem Verkehr nicht mehr gewachsen, so daß aus diesem Grunde städtebauliche Erneuerungsmaßnahmen durchgeführt werden müssen.

Auch bei einem noch ausreichenden Verkehrsnetz kann eine städtebauliche Erneuerung notwendig werden, wenn die Auswirkungen des Verkehrs durch Lärm, Staub, Abgase und Erschütterungen das Wohnen und Arbeiten unzumutbar beeinträchtigen.

Bei Strukturveränderungen von Gemeinden oder Gemeindeteilen ist zu prüfen, ob das Verkehrsnetz den veränderten Bedürfnissen noch genügt oder angepaßt werden muß.

B.

Grundsätze der Verkehrsplanung

I.

Allgemeine Gesichtspunkte

1. Umfang der Planung

Die Verkehrsplanung der Gemeinden soll sowohl den öffentlichen Personennahverkehr als auch den Individualverkehr umfassen. Hierbei sind sämtliche Verkehrsmittel (schienengebundene Bahnen, Omnibusse, sonstige Kraftfahrzeuge, Fahrräder), die Verkehrsarten (Durchgangsverkehr, Ziel- und Quellverkehr, Binnenverkehr), die Verkehrsformen (fließender, ruhender und arbeitender Verkehr) und die Fußgänger in die Überlegungen einzu beziehen. Insbesondere ist das Zusammenwirken aller Verkehrsmittel und der verschiedenen Verkehrsarten und -formen zu überprüfen.

Zur Vorbereitung der Bauleitplanung empfiehlt es sich, die Untersuchungen und Pläne in einem Generalverkehrsplan (Merkblatt Generalverkehrspläne der Gemeinden — Anhang B 4) zusammenzufassen. Bei Gemeinden, die hinsichtlich des Verkehrs besonders eng verflochten sind, kann es sich empfehlen, einen gemeinsamen Generalverkehrsplan auszuarbeiten zu lassen, auch wenn die Aufstellung eines gemeinsamen Flächennutzungsplanes nach § 3 BBauG nicht beabsichtigt ist. Da es sich bei der Ausarbeitung des Generalverkehrsplanes um eine Fachplanung handelt, die besonderes Fachwissen voraussetzt, sollten mit ihrer Bearbeitung geeignete Fachkräfte betraut werden.

2. Vorbereitende Bauleitplanung — Flächennutzungsplan

Sofern im Flächennutzungsplan die Darstellung der Flächen für den überörtlichen Verkehr und der örtlichen Hauptverkehrszüge (§ 5 Abs. 2 Nr. 3 BBauG) für die Bedürfnisse des Verkehrs nicht ausreicht, ist es erforderlich, ergänzende Darstellungen, wie z. B. die Schienenwege des Nahverkehrs in der 1. und 2. Ebene, Omnibuslinien und deren Bahnhöfe, Verkehrs- und Sammelstraßen, ggf. auch wichtige Fußwegverbindungen in den Flächennutzungsplan aufzunehmen oder dem Erläuterungsbericht zum Flächennutzungsplan entsprechende Erläuterungspläne beizufügen. Ferner kann es oft zweckmäßig sein, im Flächennutzungsplan die für den ruhenden Verkehr wesentlichen Flächen und Einrichtungen, wie große Parkplätze und Parkbauten, darzustellen.

Die Darstellung der für die Bebauung vorgesehenen Flächen nur nach der allgemeinen Art der baulichen Nutzung (Bauflächen) reicht häufig zur Beurteilung der Bedürfnisse des Verkehrs nicht aus. Dann ist die Darstellung der besonderen Art und des allgemeinen Maßes der baulichen Nutzung, d. h. die Darstellung von Baugebieten (§ 1 Abs. 2 BauNVO) erforderlich. Dabei ist das allgemeine Maß (Geschoßflächen, Baumassenzahl) unter Berücksichtigung der Leistungsfähigkeit der vorhandenen und erweiterungsfähigen sowie der geplanten Verkehrsanlagen so zu bemessen, daß deren Überlastung vermieden und deren wirtschaftliche Ausnutzung gewährleistet ist.

Die Abstimmung der Flächennutzungspläne benachbarter Gemeinden ist insbesondere aus verkehrlichen Gründen geboten, da die Verkehrsanschlüsse zueinander passen müssen. Die Nachbargemeinden sind möglichst frühzeitig zu beteiligen. Nachbargemeinden sind dabei nicht nur die angrenzenden, sondern auch die in der weiteren Umgebung betroffenen Gemeinden. Bei einem stärkeren Verflechtungsgrad des Verkehrs- und Versorgungsnetzes von benachbarten Gemeinden ist die Möglichkeit in Betracht zu ziehen, gemeinsame Flächennutzungspläne im Sinne von § 3 BBauG aufzustellen.

Im Erläuterungsbericht zum Flächennutzungsplan (§ 5 Abs. 7 BBauG) sollen erläuternde Angaben gemacht werden über

das Verkehrsaufkommen in vorhandenen oder geplanten Baugebieten, insbesondere wenn in ihnen mit besonderer Verkehrsintensität zu rechnen ist, die besondere Zweckbestimmung dargestellter Sondergebiete (§ 11 BauNVO),

Art, Umfang und Verteilung des zu erwartenden Verkehrs, der durch Einrichtungen des Gemeinbedarfs oder Anlagen oder Bereiche (z. B. Erholungsgebiete) mit besonderem Verkehrsaufkommen ausgelöst wird.

3. Verbindliche Bauleitplanung — Bebauungsplan

Die Beachtung der Bedürfnisse des Verkehrs erfordert nicht nur die Festsetzung der Verkehrsflächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 3 BBauG), sondern häufig auch die Festsetzung der Höhenlage der anbaufähigen Verkehrsflächen sowie des Anschlusses der Grundstücke an die Verkehrsflächen (§ 9 Abs. 1 Nr. 4 BBauG). Soweit es zur Beurteilung der Bedürfnisse des Verkehrs und zum Verständnis der Festsetzungen des Bebauungsplanes nötig ist, soll in der Begründung (§ 9 Abs. 6 BBauG) auch die Höhenlage von nichtanbaufähigen Verkehrsflächen angegeben werden. In beiden Fällen sollen, soweit erforderlich, Verkehrsflächen in verschiedenen Höhenlagen (Brücken, Tunnel, Rampen, Einschnitte, Dammführungen, Über- und Unterführungen) durch beigegebene Schnitte erläutert werden. Ferner sollen die zum Verständnis des Bebauungsplans erforderlichen Ausbaudetails für die Verkehrsflächen in Form von Erläuterungen, Skizzen u. ä. der Begründung beigelegt werden.

Im Bebauungsplan sind ferner die Flächen für den ruhenden Verkehr (öffentliche Parkflächen) und, soweit es zweckmäßig ist, die Flächen für Stellplätze und Garagen in dem erforderlichen Umfang festzusetzen. Dabei sind zu unterscheiden:

- a) öffentliche Flächen für den ruhenden Verkehr in einer oder mehreren Ebenen, die Teile der Verkehrsflächen sind.
- b) Parkbauten und Parkplätze, die privatwirtschaftlich betrieben werden und deren Lage durch zwingende Gründe des Verkehrs bestimmt ist und für die daher Baugrundstücke gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe h im Bebauungsplan festgesetzt werden können.
- c) private Stellplätze und Garagen.

Für Baugrundstücke für den Gemeinbedarf, bei denen wegen der besonderen Zweckbestimmung mit einem besonders hohen Verkehrsaufkommen zu rechnen ist, soll in der Begründung über Art und Verteilung dieses besonderen Verkehrs sowie über die Aufnahmefähigkeit der vorhandenen und geplanten Verkehrsanlagen Aufschluß gegeben werden. Dies gilt auch für sonstige bauliche Anlagen mit erwartungsgemäß hohem Verkehrsaufkommen.

II.

Anlagen für den Straßenverkehr

1. Allgemeine Planungsgesichtspunkte

Es ist eine wesentliche Aufgabe der Verkehrsplanung, unter Berücksichtigung der örtlich unterschiedlichen Gegebenheiten ein Gesamtstraßennetz zu entwickeln, das in der Lage ist, das vorhandene und künftige Verkehrsaufkommen unter Beachtung der Erfordernisse von Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, der Gesundheit der Bevölkerung und der Wirtschaftlichkeit zu bewältigen.

Bei der Gliederung des Gesamtstraßennetzes einer Gemeinde (Straßen, Wege und Plätze) sind unbeschadet der Klassifizierung der Straßen durch die Straßengesetze und unabhängig von der Straßenbaulastträgerschaft nach der Verkehrsfunktion folgende Straßen zu unterscheiden

Hauptverkehrsstraßen,
sonstige Verkehrsstraßen und
vornehmlich der Erschließung der
Grundstücke dienende Straßen
(Erschließungsstraßen).

Hauptverkehrsstraßen, zu denen auch Stadtautobahnen und Schnellverkehrsstraßen gehören, zeichnen sich durch ihre Verkehrsbedeutung innerhalb des Gesamtstraßennetzes aus und weisen im allgemeinen eine besonders große Verkehrsmenge auf. Das Netz dieser Straßen dient vornehmlich dem Durchgangsverkehr und der Verbindung von Siedlungsschwerpunkten.

Die sonstigen Verkehrsstraßen sind in ihrer Bedeutung den Hauptverkehrsstraßen nachgeordnet und haben eine Verteilerfunktion. Sie sollen mit den Hauptverkehrsstraßen ein zusammenhängendes Netz bilden.

Zu den vornehmlich der Erschließung der Grundstücke dienenden Straßen (Erschließungsstraßen) gehören die Anliegerstraßen und Wohnwege.

Bei der Planung von Straßen sollen insbesondere folgende Grundregeln berücksichtigt werden:

- übersichtliche Anordnung des Gesamtstraßennetzes zur Erleichterung der Orientierung,
- möglichst getrennte Flächen für den fließenden und für den ruhenden Verkehr,
- verkehrsgerechte Gestaltung der Straßenanlage in Grund- und Aufriß,
- Sichtfelder sowie Sichtdreiecke an Kreuzungen und Einmündungen,
- getrennte Flächen und ggf. getrennte Netze für die einzelnen Verkehrsmittel (schienengebundener und nicht schienengebundener Verkehr) sowie für Radfahrer und Fußgänger, soweit nach den örtlichen Verhältnissen geboten,
- reibungsloser Ablauf des öffentlichen Nahverkehrs.

Bei Hauptverkehrsstraßen und bei sonstigen Verkehrsstraßen ist durch sinnvolle Anordnung von Anlagen für den ruhenden Verkehr (z. B. Parkspuren und Parkstreifen) sicherzustellen, daß die für den fließenden Verkehr vorgesehenen Spuren diesem auch wirklich zur Verfügung stehen.

Bei der Planung der Anlagen des Straßenverkehrs sind die im Anhang aufgeführten technischen Richtlinien und Merkblätter, insbesondere die RAST (Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen) und die RAL (Richtlinien für die Anlage von Landstraßen) sowie die Richtlinien für Radverkehrsanlagen zu beachten.

2. Hauptverkehrsstraßen

Der Planung von Hauptverkehrsstraßen müssen Ermittlungen über den Umfang des vorhandenen und des zu erwartenden Verkehrs vorausgehen, die sowohl den Individualverkehr als auch den öffentlichen Nahverkehr erfassen. Diese ermöglichen es, ein verkehrsgerechtes und leistungsfähiges Netz nach Maß und Zahl zu entwerfen. Dabei sind entsprechend den örtlichen Verhältnissen das Netzgefüge, die Maschenweite und die Elemente der Linienführung und Querschnittsgestaltung im Einzelfall zu bestimmen. Die Hauptverkehrsstraßen sollen möglichst anbaufrei geplant werden, auch soweit dies nicht gesetzlich zwingend vorgeschrieben ist. Läßt sich dies nicht erreichen, so sollten sie möglichst wenig Zufahrten erhalten.

3. Sonstige Verkehrsstraßen

Die sonstigen Verkehrsstraßen sind ein wichtiges Bindeglied zwischen den Hauptverkehrsstraßen und den Erschließungsstraßen. Die Stellen, an denen größere Baugebiete durch sonstige Verkehrsstraßen an das Hauptverkehrsstraßennetz angeschlossen werden sollen, sind unter Berücksichtigung der Verkehrssicherheit und des Verkehrsablaufs auszuwählen. Dabei sollten mindestens zwei Anschlüsse vorgesehen werden, da bei nur einem Anschluß die Zufahrt zu einem größeren Baugebiet — z. B. durch Verkehrsunfälle — unterbrochen werden kann. Im übrigen sollte die Zahl der Anschlüsse möglichst klein gehalten werden. Die Anschlüsse sind den Anforderungen entsprechend leistungsfähig auszubilden.

Bereits bei der Planung ist auf den künftigen Verkehrsablauf auf den Straßen Bedacht zu nehmen. Unter anderem ist zu erwägen, welche Straßen Einbahnverkehr erhalten und wie die Vorfahrtverhältnisse an Einmündungen und Kreuzungen geregelt werden sollen. Im Hinblick auf die Verkehrssicherheit ist im Einzelfall zu prüfen, ob Straßenanschlüsse als Einmündungen oder Kreuzungen vorzusehen und wie sie zu gestalten sind.

Spitz- oder stumpfwinklige Kreuzungen und Einmündungen sollten vermieden werden.

4. Vornehmlich der Erschließung der Grundstücke dienende Straßen (Erschließungsstraßen)

Nur derjenige Verkehr soll in die einzelnen Baugebiete gelangen, der dort sein Ziel hat; diese Forderung ist schon bei der Planung zu berücksichtigen. Daher ist durchgehender Verkehr von den Baugebieten soweit wie möglich fernzuhalten, z. B. durch Ableitung auf eine den Baugebiet tangierende oder umgehende Verkehrsstraße.

Die Überlegungen, die hinsichtlich des Einbahnstraßenverkehrs sowie der Ausbildung der Einmündungen und Kreuzungen für die sonstigen Verkehrsstraßen angestellt werden müssen, sind auch für die Erschließungsstraßen von Bedeutung. Insbesondere sollen Neubaugebiete durch Erschließungsstraßen nur an wenigen Stellen mit den sonstigen Verkehrsstraßen und den Hauptverkehrsstraßen verknüpft werden.

Anliegerstraßen sind die zur unmittelbaren Erschließung dienenden und zum Anbau bestimmten Straßen, Wege und Plätze. Sie sind daher durch geeignete Anordnung (z. B. als Schleifen- oder Stichstraßen) von Sammel- und Durchgangsverkehr freizuhalten. Sie nehmen den gesamten Verkehr der über sie erreichbaren baulichen Anlagen auf. Sie werden daher in der Regel mit besonderen, von der Fahrbahn getrennten Gehwegen ausgestattet.

Stichstraßen sollen mit Wendeplätzen versehen werden, die so bemessen sein müssen, daß auch die Fahrzeuge der Müllabfuhr ohne Zurückstoßen wenden können.

Um die Bewohner besonders wirksam gegen die im Zusammenhang mit dem Verkehr entstehenden Belästigungen durch Lärm, Geruch, Staub oder Erschütterungen zu schützen und um die Kosten der Erschließung zu senken, sollten weitgehend Wohnwege vorgesehen werden. Wohnwege dienen wie die Anliegerstraßen dem unmittelbaren Anbau. Sie sind jedoch ihrer besonderen Zweckbestimmung nach nicht für den Fahrverkehr vorgesehen. Sie sind daher in ihrer Bemessung und ihrem technischen Ausbau zu beschränken. Ein ausreichender Brandschutz muß sichergestellt sein.

Die Belange der Müllabfuhr sind, z. B. durch Anordnung von Mülltonnensammelplätzen nahe den Anliegerstraßen, zu berücksichtigen, jedoch sind die Wegelängen auf ein für die Bewohner zumutbares Maß zu beschränken.

5. Flächen für Fußgänger und Radfahrer

Bei allen Planungen sollen die für Fußgänger notwendigen Verkehrsflächen in ausreichendem Umfang vorgesehen werden. Auf diesen sollen sich die Fußgänger sicher und vom Fahrverkehr ungehindert bewegen können. Hierbei kommt sowohl eine horizontale als auch eine vertikale Trennung des Fußgängerverkehrs vom Fahrverkehr in Betracht. Bei Platzmangel, insbesondere in Stadtkernen, kann auch die Anlage von Arkaden und Kolonnaden erwogen werden.

Bei der ständigen Zunahme des Kraftfahrzeugverkehrs soll angestrebt werden, ein vom Fahrverkehr getrenntes Fußwegenetz zu entwickeln. Kann auf Gehwege unmittelbar neben den Fahrbahnen der Sammelstraßen und Anliegerstraßen nicht verzichtet werden, so ist ihre Breite unter Berücksichtigung der Stärke des Fußgängerverkehrs, der zu verlegenden Kabel und Leitungen, der erforderlichen Masten und Pfosten für Straßenbeleuchtung und Verkehrsschilder sowie für eine ggf. vorgesehene Bepflanzung zu bemessen.

Fußwege sind so zu planen, daß Einkaufsstätten des täglichen Bedarfs, Schulen, Kirchen und Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel von den Wohnungen aus auf möglichst kurzem Wege und nach Möglichkeit ohne Überschreitung von Verkehrsstraßen erreicht werden können. Im Bedarfsfall sind Fußgängerbrücken oder Fußgängertunnel vorzusehen.

Es ist anzustreben, die Fußwege zusammen mit den Wohnwegen als ein einheitliches Wegenetz auszubilden.

Radwege sind in Gemeinden, in denen dem Radfahrverkehr eine besondere Bedeutung zukommt, in ausreichendem Maße einzuplanen.

Der Radfahrverkehr soll möglichst vom übrigen Fahrverkehr getrennt auf einem besonderen Radwegenetz

geführt werden. Bei Führung eines Radweges im Straßenraum soll ein ausreichender Abstand des Radweges von der Fahrbahn möglichst mit breitem Schutzstreifen vorgesehen werden, um eine gegenseitige Behinderung oder Gefährdung (aufschlagende Türen haltender Autos) zu vermeiden. Bei Platzmangel kann eine Kombination der Radwege mit Fußwegen zweckmäßig sein, doch muß eine Behinderung des Fußverkehrs durch den Radverkehr und umgekehrt durch geeignete Maßnahmen (Trennstreifen) vermieden werden.

6. Flächen für den ruhenden Verkehr

Bei der Errichtung, Änderung oder Nutzungsänderung von baulichen Anlagen sind zur Erleichterung des fließenden Verkehrs nach Maßgabe der Bauordnungsvorschriften Stellplätze oder Garagen herzustellen. Dieser Forderung ist — soweit erforderlich — durch geeignete Festsetzungen in den Bebauungsplänen Rechnung zu tragen.

Soweit nach den Bauordnungsvorschriften auch bei bestehenden baulichen Anlagen die Herstellung von Stellplätzen oder Garagen gefordert werden kann und die Herstellung auf den Baugrundstücken nicht möglich ist, sollten durch geeignete Festsetzungen in den Bebauungsplänen Möglichkeiten hierfür eröffnet werden.

Für den allgemeinen Verkehr hat die Gemeinde öffentliche Parkflächen in geeigneter Größe, Lage und Beschaffenheit in einem angemessenen Verhältnis zu der Art und dem Maß der baulichen und sonstigen Nutzung der einzelnen Baugebiete vorzusehen.

Die Verteilung und Anordnung der Flächen für den ruhenden Verkehr richtet sich nach dem künftigen Bedarf an Park- und Stellflächen, der baulichen Entwicklung, dem Verkehrsaufkommen, dem Einsatz öffentlicher Verkehrsmittel und nach den beabsichtigten Verkehrsregelungen.

In der Regel sollen öffentliche Parkflächen getrennt von den Fahrbahnen für den fließenden Verkehr auf besonderen Flächen als Parkplätze oder in Innenstadtbereichen als Parkbauten angelegt werden. Die Zu- und Abfahrten sind verkehrsgerecht anzuordnen, insbesondere sind Ein- und Ausfahrten in der Nähe von Knotenpunkten und deren Stauräumen oder an unübersichtlichen Stellen zu vermeiden. In Wohngebieten kann eine enge Verbindung zwischen Fahrbahn und Parkfläche zweckmäßig sein. In Innenstadtbereichen kommen insbesondere unterirdische Parkanlagen unter Plätzen oder Grünflächen sowie Parkbauten in Betracht.

Zur Verkehrsentlastung der Innenstadt kann es zweckmäßig sein, in deren Randbereichen bei Haltestellen der öffentlichen Nahverkehrsmittel Auffangparkflächen anzuordnen.

Um den Massen- und Schwergutverkehr aus der Innenstadt herauszuhalten und das Ladegeschäft dort auf das notwendige Maß zu beschränken, können Autohöfe mit Lagermöglichkeit als Sammelstationen in Verbindung zu Hauptverkehrsstraßen vorgesehen werden.

Es empfiehlt sich, Umschlagstellen für Stückgut, Warenladungen, Behälter- und Hucklepackverkehr ausreichend große Flächen für den ruhenden Verkehr zuzuordnen und sie durch Schnellverkehrs- und Verkehrsstraßen günstig anzuschließen. Bei Schwerpunktbahnhöfen ist dies vor allem im Hinblick auf den Containerverkehr von besonderer Bedeutung.

Den Anlagen für Großveranstaltungen (z. B. Kundgebungen, Versammlungen, Messen, Ausstellungen, sportliche Wettkämpfe, Volksfeste) sind Flächen für den ruhenden Verkehr in ausreichender Größe zuzuordnen und diese durch leistungsfähige Zu- und Abfahrtstraßen so an das Straßennetz anzuschließen, daß der Zeitbedarf für die Räumung der Flächen in einem angemessenen Verhältnis zur Zeitdauer der Veranstaltung steht. Wegen der Zuordnung öffentlicher Nahverkehrsmittel vgl. A 4. Es empfiehlt sich, in der Nähe derartiger Anlagen auch Flächen für einen erst künftig entstehenden Bedarf an Park- oder Stellflächen vorzubehalten, der sich aus einer möglichen Vergrößerung oder Verdichtung der Anlage (z. B. Bau neuer Messehallen) ergeben könnte.

Stellplätze und Garagen müssen von den öffentlichen Verkehrsflächen aus verkehrssicher erreichbar sein und sollen für die Benutzer günstig liegen. Einfahrten zu

Stellplätzen oder Garagen auf Grundstücken müssen so festgesetzt werden, daß weder der fließende Verkehr noch die Allgemeinheit belästigt oder gefährdet wird. Insbesondere müssen die Einfahrten übersichtlich sein, und von ihnen aus muß der öffentliche Verkehrsraum gut übersehen werden können.

Da das Ein- und Ausfahren im allgemeinen den fließenden Verkehr behindert, sollen Einfahrten zu Stellplätzen und Garagen in der Regel nicht in Hauptverkehrsstraßen festgesetzt werden. Ist eine Bebauung vorhanden, sind Einfahrten möglichst von seitlichen oder rückwärtigen Anliegerstraßen aus vorzusehen. In Anliegerstraßen sollen Einfahrten zu Stellplätzen und Garagen im Bereich von Knotenpunkten und ihren Stauräumen, von Straßenbahn- und Omnibushaltestellen, an unübersichtlichen Stellen, in unübersichtlichen Innenkurven und in stark steigendem Gelände nicht festgesetzt werden.

Im Einzelfall ist zu prüfen, ob anstelle von Einzelstellplätzen und -garagen Gemeinschaftsstellplätze und -garagen (§ 9 Abs. 1 Nr. 12 BBauG) vorzuziehen sind. Flächen für Gemeinschaftsstellplätze oder -garagen sollen, sofern dies aus städtebaulichen oder verkehrsmäßigen Gründen geboten scheint oder die Stellplatzpflicht auf Einzelgrundstücken nicht erfüllbar ist, an verkehrsgünstigen Stellen im Bebauungsplan festgesetzt werden. In Wohngebieten kommt diese Lösung insbesondere bei Reihen-, Atrium-, Gartenhofhäusern sowie bei Ketten- und Teppichbauweise in Betracht.

III.

Öffentlicher Nahverkehr

1. Allgemeines

Der öffentliche Personennahverkehr mit Ausnahme des schienengebundenen Verkehrs der Deutschen Bundesbahn unterliegt den Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) vom 21. März 1961 (BGBl. I S. 241). Für die in § 1 Abs. 1 PBefG genannten und in Abs. 4 PBefG näher erläuterten Verkehrsarten ist nach den §§ 2 und 9 ff. eine Genehmigung, für Straßenbahnen und die Bau- und Betriebsanlagen der Obusse außerdem eine Planfeststellung nach den §§ 28 ff. und 41 erforderlich. Als Straßenbahnen im Sinne des PBefG gelten auch Bahnen, die als Hoch- oder Untergrundbahnen, Schwebbahnen oder Bahnen besonderer Bauart angelegt sind oder angelegt werden. Sofern Flächen für Straßenbahnanlagen in Bebauungsplänen ausgewiesen sind, ersetzt diese Festsetzung die Planfeststellung (§ 28 Abs. 3). Da in Bebauungsplänen nur die erforderlichen Verkehrsflächen festgesetzt (§ 9 Abs. 1 Nr. 3 BBauG), hingegen weder Straßenbahnanlagen ausgewiesen noch die technische Gestaltung der Anlage geregelt werden können, ist in der Regel eine Ergänzungsplanfeststellung gemäß § 28 Abs. 3 Satz 2 PBefG erforderlich. Für den schienengebundenen Nahverkehr der Deutschen Bundesbahn gelten die Vorschriften des Bundesbahngesetzes.

Die öffentlichen Personen-Nahverkehrsmittel sollen — soweit sie vorhanden oder geplant sind — in ihrer Attraktivität und Wirtschaftlichkeit gefördert werden, damit der Individualverkehr — insbesondere im Berufsverkehr — abnimmt. Wegen des engen Zusammenhangs zwischen der Bebauungsdichte und dem öffentlichen Nahverkehr vgl. A 3. Schienengebundene Bahnen, bei entsprechendem Verkehrsaufkommen auch in der zweiten Ebene, eignen sich für große Verkehrsmengen in gestreckter Richtung, dagegen ermöglichen Omnibuslinien und Obusse einen Flächenverkehr auch bei geringeren Verkehrsmengen.

Die bauliche und gewerbliche Nutzung der Flächen und die Linienführung, Netzgestaltung und -verknüpfung der öffentlichen Nahverkehrsmittel hängen voneinander ab. Sie müssen daher aufeinander abgestimmt werden. Die Netzgestaltung der Nahverkehrsmittel (U-Bahn, S-Bahn, Straßenbahn, Busse) ergibt sich aus dem Generalverkehrsplan.

Grundsätzlich sollen die Streckenführungen den Hauptverkehrsströmen folgen, die in der Regel radial von den Wohngebieten ins Zentrum fließen. Die radial verlaufenden Strecken sollen zur besseren Erschließung der Randzonen tangential oder durch Ringlinien verbunden werden. Größere Stadtkerne sollen nicht punktförmig, sondern flächenmäßig erschlossen werden. Bei oberirdischen

Streckenführungen sollen Wende-, Umsetz- und Abstellanlagen sowie Depots möglichst außerhalb des Stadtkerns vorgesehen werden.

Neue Baugebiete sollten möglichst im Einzugsbereich (bis zu 10 Gehminuten) von vorhandenen oder geplanten öffentlichen Nahverkehrslinien liegen. Lage und Abstand von Haltestellen für öffentliche Personennahverkehrsmittel sind durch besondere Untersuchungen zu ermitteln.

Die Netze der verschiedenen Nahverkehrsmittel und der einzelnen Strecken sollen untereinander und mit den Hauptverkehrsströmen des Individualverkehrs sinnvoll und ausreichend verknüpft werden. Umsteigeanlagen sind möglichst so zu gestalten, daß das Umsteigen ohne Überquerung von Fahrbahnen möglich ist. Unterirdische Bahnhöfe sollen im allgemeinen so angelegt werden, daß die Zugänge zu den Bahnhöfen auch zur Unterquerung verkehrsreicher Straßen und Plätze dienen können.

An den Nahtstellen zwischen Nahverkehrs-Schienenbahnen und dem Individualverkehr sollen Auffangparkplätze vorgesehen werden.

2. Schienengebundener Verkehr

Bei der Planung neuer Straßenbahnlinien ist grundsätzlich ein besonderer Bahnkörper (in größeren Städten und bei entsprechendem Verkehr ggf. in der zweiten Ebene) vorzusehen.

Ist es nicht zu vermeiden, daß die Straßenbahn in der Straßenfläche geführt wird, soll wenigstens eine optische Trennung der Gleiszone von den Fahrbahnen erfolgen. Neben der Gleiszone oder dem besonderen Bahnkörper sollen für den Individualverkehr mindestens 2 Fahrspuren in jeder Richtung verbleiben.

3. Omnibusverkehr

Das Netz der Omnibuslinien soll ein Linksabbiegen wegen der damit verbundenen Behinderung des Allgemeinverkehrs möglichst nicht vorsehen. Für die Omnibusse sollen bei ungenügender Straßenbreite und in Halteverbotsstraßen besondere Halteflächen (Buchten) vorgesehen werden. Der Straßenraum ist an diesen Stellen ggf. entsprechend zu verbreitern.

In Gemeinden, die durch Omnibuslinien bedient werden, sollen Flächen für Halteplätze und ggf. Omnibusbahnhöfe vorgesehen werden, wenn durch solche Anlagen der innerörtliche Verkehr entlastet und die Verkehrsbedien-
ung verbessert werden kann. Die Standorte von Halteplätzen und Omnibusbahnhöfen sind so zu wählen, daß Individualverkehr und öffentlicher Verkehr sich gegenseitig nicht behindern. Andere dem innerörtlichen und dem Fernverkehr dienende Verkehrsmittel sollen sicher und schnell erreichbar sein.

IV.

Städtebauliche Maßnahmen gegen nachteilige Auswirkungen des Verkehrs

Baugebiete und Anlagen des Gemeinbedarfs sind unter Berücksichtigung der vorhandenen und geplanten Verkehrsanlagen einander so zuzuordnen, daß ein weitgehender Schutz der Bevölkerung vor den nachteiligen Auswirkungen des Verkehrs, d. h. vor Belästigungen durch Lärm, Luftverunreinigungen (Staub, Abgase) und Erschütterungen erreicht wird.

Es ist Aufgabe der städtebaulichen Planung, durch eine sinnvolle Trennung der Flächen unterschiedlicher Nutzung dafür zu sorgen, daß die Bevölkerung durch die mit dem Verkehr verbundenen Immissionen nicht unzumutbar belästigt oder gar gesundheitlich geschädigt wird. Hauptverkehrsstraßen und sonstige Verkehrsstraßen sollen daher in erforderlichem Abstand von Wohngebieten sowie von Erholungsgebieten, Schulen und Krankenhäusern geführt werden. Die Größe des Abstandes hat sich insbesondere nach der Verkehrsbelastung (Intensität und Dauer) der Straße, ihrer Anordnung (z. B. Damm oder Einschnitt), der Topografie und der Bepflanzung der Abstandsfläche sowie nach der Lage und Gestaltung der einzelnen Wohngebiete zu richten.

Wenn ausreichende Abstände zwischen stark befahrenen Straßen und vor Lärm zu schützenden Baugebieten und

sonstigen Anlagen nicht eingehalten werden können, ist zu prüfen, wie durch geeignete städtebauliche Maßnahmen (Stellung der baulichen Anlagen, Aufschüttungen, Schutzpflanzungen und dgl.) der Lärmeinwirkung begegnet werden kann. Richtlinien für den Schallschutz im Städtebau werden zur Zeit ausgearbeitet.

Diese Überlegungen gelten sinngemäß auch für Schienenbahnen.

Stellplätze und Garagen sowie Gemeinschaftsstellplätze und -garagen in Wohngebieten sind den Wohnhäusern so zuzuordnen, daß die Bewohner nicht unnötig gestört oder belästigt werden. Sie sollen daher möglichst nahe an den Verkehrsflächen und von der Hauptwohnseite der Häuser abgewandt liegen. Unterirdische oder überdeckte Stellplätze, deren Einfahrten von den Wohnungen abgewandt liegen, tragen zur Lärmverminderung bei.

Da Abgase von Motorfahrzeugen giftig (CO-Gehalt) und schwerer als Luft sind, kann sich dies insbesondere in Innenstadtbereichen gesundheitsgefährdend auswirken. Sowohl durch eine entsprechende Planung, z. B. durch die Festsetzung der Stellung der baulichen Anlagen unter Berücksichtigung der Hauptwindrichtung sowie von Freiflächen als auch durch bauliche Maßnahmen (offene Erdgeschosse) ist eine gute Durchlüftung von geschlossenen Straßenräumen und Baublocken anzustreben.

Anhang

Hinweise auf Richtlinien, Merkblätter und Begriffsbestimmungen

(Stand: 1. November 1969)

A. Richtlinien der Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen e.V., Köln, Maastrichter Straße 45:

1. Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RAST) – Teil I – Ausgabe 1953
2. Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RAST) – Teil: Querschnittsgestaltung (RAST-Q) – Ausgabe 1968
3. Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RAST) – Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (RAST-Ö) Ausgabe 1961 –
4. Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL) – II. Teil: Linienführung (RAL-L) – Ausgabe 1963
5. Vorläufige Richtlinien für Radverkehrsanlagen – Ausgabe 1963

B. Merkblätter der Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen e.V., Köln, Maastrichter Straße 45

1. Merkblatt „Parkflächen“ – Ausgabe 1963
2. Merkblatt für die Anordnung und Kennzeichnung von Tankstellen an öffentlichen Straßen – Ausgabe 1967
3. Merkblatt für die Platzwahl und Ausbildung von Haltestellen für Omnibuslinien an öffentlichen Straßen – Ausgabe 1956
4. Merkblatt Generalverkehrspläne der Gemeinden (M GVP) – Ausgabe 1969

C. Forschungsberichte aus dem Forschungsprogramm des Bundesverkehrsministeriums und der Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen e.V., veröffentlicht in der Schriftenreihe Straßenbau und Straßenverkehrstechnik des Bundesministers für Verkehr, Bonn:

1. Die Ausbreitung und Dämpfung des Verkehrslärms in Baugebieten (1964) Heft 32
2. Bauliche Schutzmaßnahmen zur Minderung des Verkehrslärms (1966) Heft 47

D. Begriffsbestimmungen, veröffentlicht von der Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen e.V., Köln, Maastrichter Straße 45:

1. Begriffsbestimmungen im Straßenbau – Teil I: Straßenplanung und Straßenverkehrstechnik – Ausgabe 1960
2. Begriffsbestimmungen im Straßenbau – Teil II: Straßenbautechnik – Ausgabe 1967

2374

Wohngeld

RdErl. d. Ministers für Wohnungsbau und öffentliche Arbeiten v. 10. 12. 1969 — III C 2 — 4.081 — 3279/69

In Anlage III des RdErl. v. 31. 3. 1965 (SMBL. NW. 2374) — Erläuterungen und Weisungen zu den Bestimmungen über die Gewährung von Wohngeld (WoGB) v. 1. 4. 1965 — erhält die Erläuterung und Weisung zu Nummer 54 WoGB folgende Fassung:

Verzinsung von überzahltem Wohngeld

- 1 Wohngeldbeträge, die nach Maßgabe der Nummer 54 WoGB zurückgefordert werden, sind mit 4% zu verzinsen. Die Verzinsung beginnt mit dem Ersten des Monats, der auf den Zugang des Rückforderungsbescheides folgt.

Im Rückforderungsbescheid ist ausdrücklich die sofortige Rückzahlung zu verlangen und auf die Verpflichtung zur Leistung von Zinsen hinzuweisen.

- 2 Einem Schuldner kann eine Rückzahlung in Raten zugestanden werden, wenn er wirtschaftlich nicht in der Lage ist, den geschuldeten Betrag in voller Höhe sofort zu zahlen und die Zwangsvollstreckung für ihn eine besondere Härte bedeuten oder voraussichtlich erfolglos sein würde.

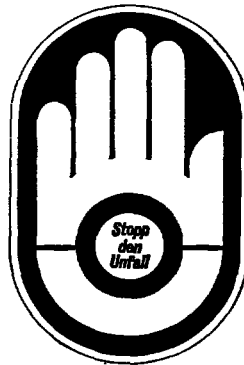
In die Stundungsvereinbarung ist eine Verpflichtung zur Leistung von Zinsen in Höhe von 4% des jeweils geschuldeten Restbetrages aufzunehmen.

Sofern der Schuldner nicht bereits zur Leistung von Zinsen nach Absatz 1 verpflichtet war, beginnt die Verpflichtung am Ersten des Monats, der auf die Stundungsvereinbarung folgt.

- 3 Auf die Erhebung von Zinsen kann verzichtet werden, wenn der gesamte Rückforderungsbetrag 500,— DM nicht übersteigt.

— MBL. NW. 1970 S. 42.

Stopp den Unfall



aktion gegen den unfall '70
im Lande Nordrhein-Westfalen
Hauptverband der gewerblichen
Berufsgenossenschaften e.V., Bonn

Einzelpreis dieser Nummer 0,90 DM

Einzellieferungen nur durch den August Bagel Verlag, Düsseldorf, gegen Voreinsendung des Betrages zuzügl. Versandkosten (Einzelheft 0,30 DM) auf das Postscheckkonto Köln 85 16 oder auf das Girokonto 35 415 bei der Westdeutschen Landesbank, Girozentrale Düsseldorf. (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 bei dem August Bagel Verlag, 4 Düsseldorf, Grafenberger Allee 100, 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, Düsseldorf, Elisabethstraße 5. Druck: A. Bagel, Düsseldorf; Vertrieb: August Bagel Verlag, Düsseldorf. Bezug der Ausgabe A (zweiseitiger Druck) und B (einseitiger Druck) durch die Post. Ministerialblätter, in denen nur ein Sachgebiet behandelt ist, werden auch in der Ausgabe B zweiseitig bedruckt geliefert.

Bezugspreis vierteljährlich Ausgabe A 15,80 DM, Ausgabe B 17,— DM.

Die genannten Preise enthalten 5,5 % Mehrwertsteuer.