



UNIVERSITÄTS-  
BIBLIOTHEK  
PADERBORN

# **Universitätsbibliothek Paderborn**

## **Nordrhein-Westfalen-Programm 1975**

**Nordrhein-Westfalen / Landesregierung**

**Düsseldorf, 1970**

5.4 Straßen

**urn:nbn:de:hbz:466:1-8442**

### 5.35

#### Soziale Ziele des Wohnungsbaues

Der öffentlich geförderte Wohnungsbau wendet sich an die gesellschaftlichen Gruppen, die auf Grund ihres Einkommens verbilligte Wohnungen am dringendsten benötigen. Innerhalb dieser Gruppe soll der Wohnungsbau für

- kinderreiche Familien,
- junge Familien und
- alte Menschen (7.72)

besonders gefördert werden. Ihnen geeignete Wohnungen gestreut mitten im gesellschaftlichen Raum und nicht konzentriert und isoliert am Stadtrand anzubieten, ist das Ziel der Wohnungsbaupolitik der kommenden Jahre.

Die Landesregierung wird auch weiterhin die Eigentumsbildung durch den Wohnungsbau fördern. Dabei wurde in der Vergangenheit das Einfamilienhaus bevorzugt, was in nicht geringem Maße zur Zersiedlung der Landschaft beigetragen hat.

Wo der weitere Bau von Familienheimen einer neuzeitlichen, geordneten städtebaulichen Entwicklung der Gemeinden entgegensteht, wird daher künftig die Eigentumsbildung vor allem in Form der Eigentumswohnung gefördert werden. Dies gilt insbesondere für die im Landesentwicklungsprogramm II ausgewiesenen Entwicklungsschwerpunkte und die in Abschnitt 5.21 genannten Zentren.

### 5.36

#### Wohnungsbauprogramm 1971 bis 1975

Die Landesregierung geht davon aus, daß zur Deckung des Wohnungsbedarfs im Rahmen der verfügbar zu machenden Mittel im Programmzeitraum etwa 200 000 Wohnungen zu fördern sind. Die Landesregierung wird das jährlich zu fördernde Volumen, nachdem die bisherigen Bedarfsberechnungen nicht mehr zu Grunde gelegt werden können, nach bereits eingeleiteten sorgfältigen Überprüfungen des Wohnungsbedarfs und seiner Struktur festlegen. Erweist es sich als notwendig, eine höhere Anzahl von Wohnungen im sozialen Wohnungsbau zu fördern, ohne daß entsprechend höhere Mittel bereitgestellt werden können, so

wird eine Umstellung auf differenzierte Förderungsmethoden in Erwägung zu ziehen sein.

Schlüsselmäßig wird die Masse der Wohnungsbaumittel nur noch im Jahre 1970 zugeteilt. Zur Verwirklichung der Grundsätze nach Abschnitt 5.32 werden ab 1971 Wohnungsbaumittel für Mietwohnungen und Wohnungen in Wohnungseigentum mit Vorrang an den dort genannten Standorten eingesetzt. Die Weiterförderung bereits begonnener Maßnahmen und anderer Standorte bleibt unberührt, soweit sie wirtschaftlich und wohnungspolitisch vertretbar ist.

Im Programmzeitraum sollen insgesamt 4717 Mio DM Landesmittel für den Wohnungsbau eingesetzt werden. Davon sind 90 Mio DM für den Bau von Studentenwohnheimen (4.65) und 300 Mio DM für den Bau von Altenwohnungen und Altenheimen (7.72) ausgewiesen. Für den sonstigen Wohnungsbau verbleiben damit Landesmittel in Höhe von 4327 Mio DM.

#### Langfristiges Ziel

Versorgung der Bevölkerung mit ausreichenden und preiswerten Wohnungen an zukunftssicheren Standorten.

#### Maßnahmen bis 1975

Bau von rund 200 000 Neubauwohnungen und Erneuerung von rund 250 000 Altbauwohnungen mit Vorrang an Entwicklungsschwerpunkten, in Stadt- und Stadtteilzentren an S-Bahn- und Stadtbahnhaltestellen und in zentralen Orten.

#### Landesausgaben

im Programmzeitraum 4327 Mio DM.

### 5.4

#### Straßen

Die Landesregierung wird sich im Programmzeitraum für den verstärkten Ausbau des gesamten Straßennetzes in Nordrhein-Westfalen einsetzen. Dabei werden folgende Ziele verfolgt:

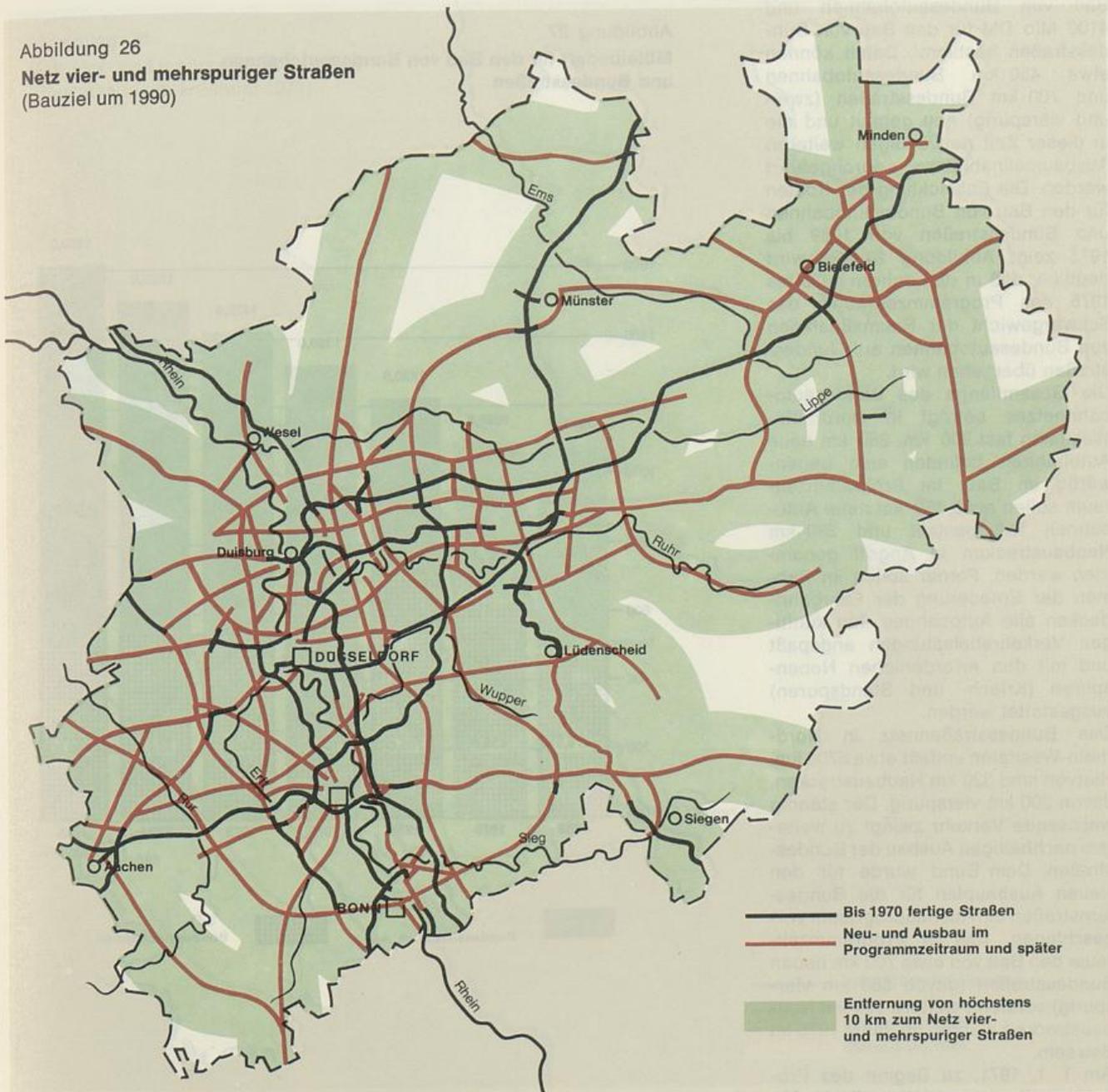
- Beseitigung von Engpässen im Straßennetz durch den Bau neuer Straßen oder durch die Verbreiterung bestehender Straßen
- Bessere Straßenverbindungen zwischen den Ballungsgebieten und dem Umland
- Wirksamere Erschließung unterdurchschnittlich entwickelter Gebiete durch neue Verkehrswege
- Anbindung des Straßennetzes des Landes an das europäische Straßennetz
- Berücksichtigung des Erholungsverkehrs.

### 5.41

#### Bundesfernstraßen

Zur Aufstellung des „Neuen Ausbauplans“ für die Bundesfernstraßen (1971 bis 1985) sind dem Bund von der Landesregierung Vorschläge darüber unterbreitet worden, wie das Bundesfernstraßennetz im Landesgebiet weiter ausgebaut und ergänzt werden soll. Langfristiges Ziel ist die Verwirklichung eines Netzes vier- und mehrspuriger, autobahngleicher Straßen, das nach seiner Vollendung in nahezu allen Teilen des Landes in einer Entfernung von 10 km und weniger zu erreichen ist. Eine Vorstellung dieses zukünftigen Fernstraßennetzes vermittelt Abbildung 26. Der Bund unterteilt den „Neuen Ausbauplan“ für die Bundesfernstraßen 1971 bis 1985 in drei Fünfjahrespläne. Dem Zeitraum des Nordrhein-Westfalen-Programms 1975 entspricht der erste Fünfjahresplan (1971 bis 1975). Auf Grund einer Schätzung der für diesen Zeitraum verfügbaren Mittel erwartet das Land für den Neubau von Autobahnen und anderen vierspurigen Bundesstraßen, für den Um- und Ausbau zweispuriger Bundesstraßen sowie für die Erneuerung und leistungsfähige Ausgestaltung der bereits in Betrieb befindlichen Bundesautobahnen insgesamt 7100 Mio DM. Von diesen Mitteln sind 3000 Mio DM für den

Abbildung 26  
Netz vier- und mehrspuriger Straßen  
(Bauziel um 1990)



NWP 75

Maßnahmen bis 1975  
Neubau von 800 km vier- und  
mehrspurigen Bundesstraßen und  
320 km zweispuriger Straßen.  
Landesausgaben  
im Programmzeitraum  
Keine (Bundesausgaben)

Langfristiges Ziel  
Verdichtung des Netzes vier-  
und mehrspuriger, autobahn-  
ähnlicher Straßen, so daß im  
allgemeinen keine größere  
Entfernung als 10 km zur  
nächsten Bundesautobahn  
oder autobahnähnlichen Straße  
besteht

Bau von Bundesautobahnen und 4100 Mio DM für den Bau von Bundesstraßen bestimmt. Damit können etwa 450 km Bundesautobahnen und 700 km Bundesstraßen (zwei- und vierspurig) neu gebaut und die in dieser Zeit notwendigen weiteren Ausbaumaßnahmen durchgeführt werden. Die Entwicklung der Kosten für den Bau von Bundesautobahnen und Bundesstraßen von 1969 bis 1975 zeigt Abbildung 27. Es wird deutlich, daß in den Jahren 1973 bis 1975 des Programmzeitraums das Schwergewicht der Baumaßnahmen von Bundesautobahnen auf Bundesstraßen übergehen wird.

Die Gesamtlänge des Bundesautobahnnetzes beträgt in Nordrhein-Westfalen fast 800 km. 250 km neue Autobahnen befinden sich gegenwärtig im Bau. Im Programmzeitraum sollen etwa 450 km neue Autobahnen fertiggestellt und 280 km Neubaustrecken in Angriff genommen werden. Ferner sollen im Rahmen der Erneuerung der Fahrbahndecken alle Autobahnen den künftigen Verkehrsbelastungen angepaßt und mit den erforderlichen Neben Spuren (Kriech- und Standspuren) ausgestattet werden.

Das Bundesstraßennetz in Nordrhein-Westfalen umfaßt etwa 5700 km. Hiervon sind 320 km Neubaustrecken, davon 200 km vierspurig. Der ständig wachsende Verkehr zwingt zu weiterem nachhaltigen Ausbau der Bundesstraßen. Dem Bund wurde für den Neuen Ausbauplan für die Bundesfernstraßen ein Ausbauprogramm vorgeschlagen, das im Programmzeitraum den Bau von etwa 700 km neuen Bundesstraßen (davon 380 km vierspurig) vorsieht; weitere 320 km Neubaustrecken werden im Jahre 1975 im Bau sein.

Am 1. 1. 1971, zu Beginn des Programmzeitraums, werden die in Abbildung 28 rot gekennzeichneten Abschnitte vierspuriger und mehrspuriger Straßen im Bau sein.

#### Langfristiges Ziel

Verdichtung des Netzes vier- und mehrspuriger, autobahn gleicher Straßen, so daß im allgemeinen keine größere Entfernung als 10 km zur nächsten Bundesautobahn oder autobahn gleichen Straße besteht.

#### Maßnahmen bis 1975

Neubau von 830 km vierspurigen Bundesfernstraßen und 320 km zweispuriger Straßen.

#### Landesausgaben im Programmzeitraum

Keine (Bundesausgaben).

Abbildung 27  
Mittelbedarf für den Bau von Bundesautobahnen und Bundesstraßen

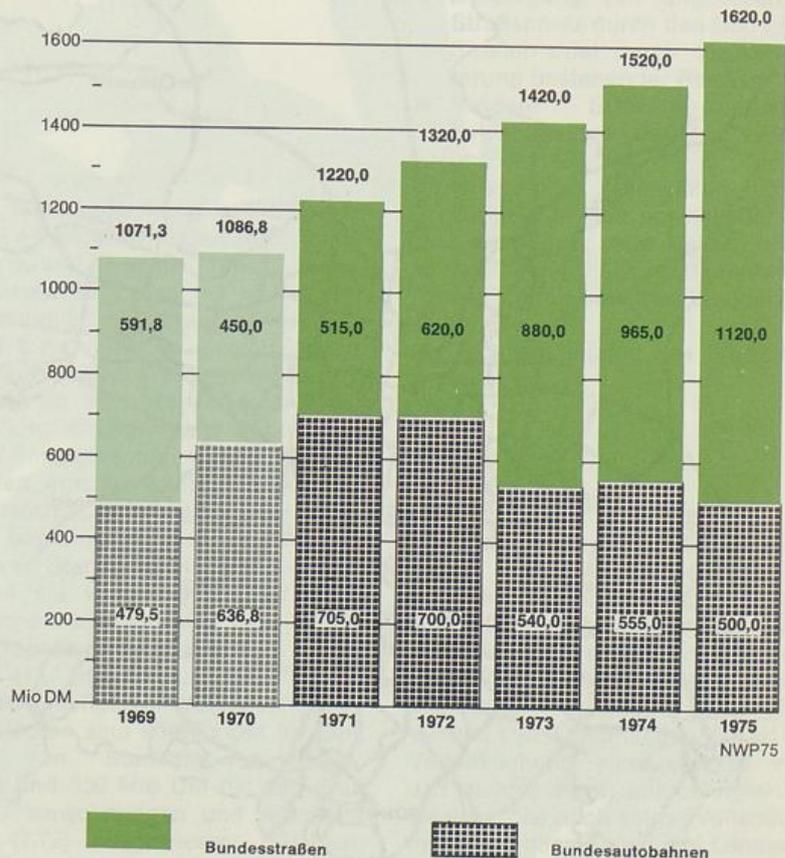


Abbildung 28  
**Netz vier- und mehrspuriger Straßen**  
 (Bauzustand am 1. Januar 1971)



NWP 75

■ 5.42

**Landstraßen**

Der Ausbau des Landstraßennetzes erfolgt im Rahmen des „Ausbauplanes des Landes Nordrhein-Westfalen für die Landstraßen“. Der Ausbauplan wird im Jahre 1970 nach dem Ergebnis des Generalverkehrsplans überarbeitet werden. Durch Erhöhung der bisher vorgesehenen Mittel soll die erste Ausbaustufe des Ausbauplanes statt 1972/73 bereits Ende 1971 erfüllt werden. Hierzu tragen die erfolgreichen Bemühungen der Landesregierung im Rahmen des Entwicklungsprogramms Ruhr bei. Der Bund hat sich danach bereitgefunden, ab 1968 für die im Landstraßen-Schwerpunktprogramm enthaltenen sehr teureren Neubauten Emscherschnellweg und Schnellstraße Düsseldorf–Bochum–Dortmund Kredithilfe zu gewähren und die beiden Straßenzüge ab 1971 ganz in seine Baulast zu übernehmen. Für den Landstraßenbau sowie für die Unterhaltung und Instandsetzung des vorhandenen Netzes werden im Programmzeitraum insgesamt rund 2650 Mio DM benötigt. Im einzelnen sind vorgesehen:

- 323 Mio DM für die Unterhaltung und Instandsetzung,
- 250 Mio DM für kleinere Ausbaumaßnahmen,
- 1550 Mio DM für den Ausbau und Neubau,
- 525 Mio DM für die als besonders dringend herausgehobenen Schwerpunktmaßnahmen.

Mit diesen Mitteln kann der Neubau sowie der Um- und Ausbau von etwa 2000 km Landstraßen durchgeführt werden. Die Entwicklung der Kosten für Neu-, Um- und Ausbau der Landstraßen von 1969 bis 1975 zeigt Abbildung 29. Im Jahr 1971 sinken die Mittel, weil der Emscherschnellweg und die Schnellstraße Düsseldorf–Bochum–Dortmund in das Neubauprogramm der Bundesautobahnen übernommen werden.

Die Landstraßen bilden untereinander oder zusammen mit den Bundesfernstraßen ein Verkehrsnetz im Lande. Die Gesamtlänge der Landstraßen beträgt 12 212 km. Die Abbildungen 30 und 31 zeigen die im Ausbauplan für die Landstraßen besonders hervorgehobenen Schwerpunktmaßnahmen im Osten und Westen des Landes.

Abbildung 29

**Mittelbedarf für den Neu-, Um- und Ausbau von Landstraßen**

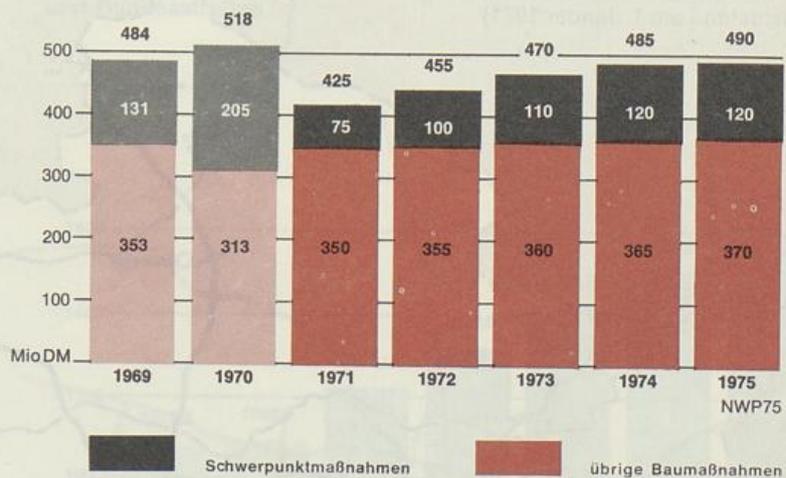


Abbildung 31 **Schwerpunktmaßnahmen für vierspurige Landstraßen**

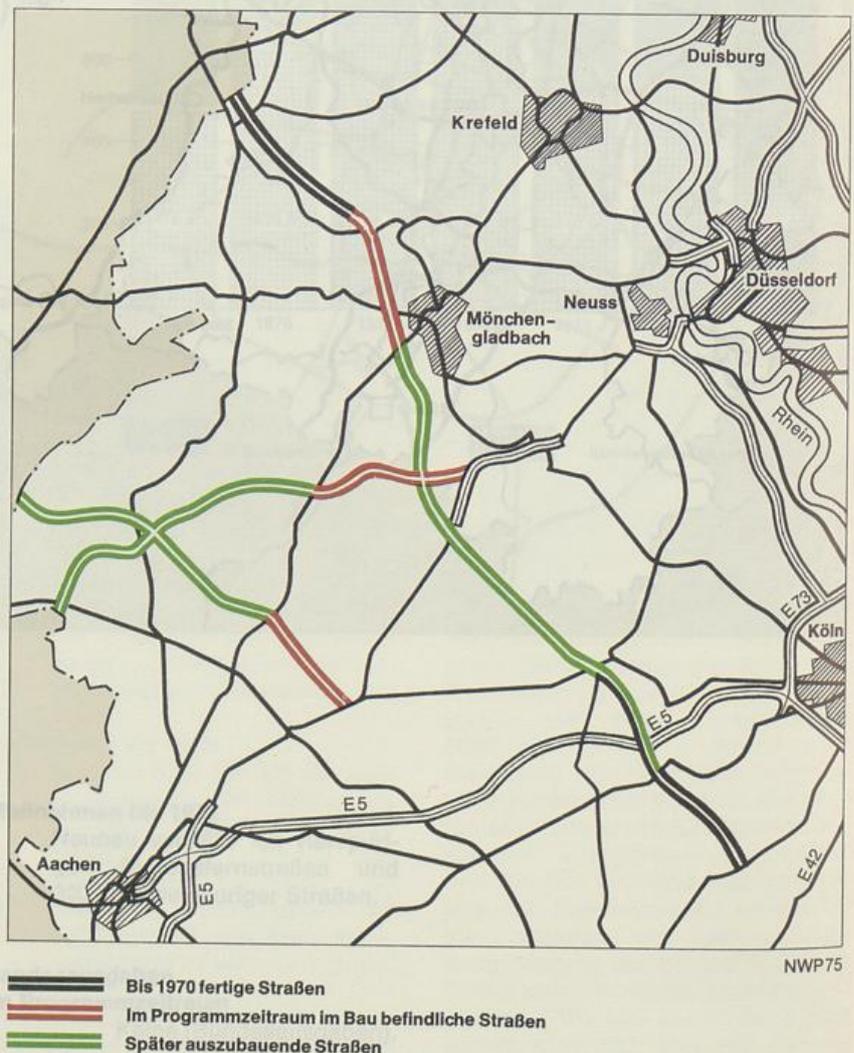
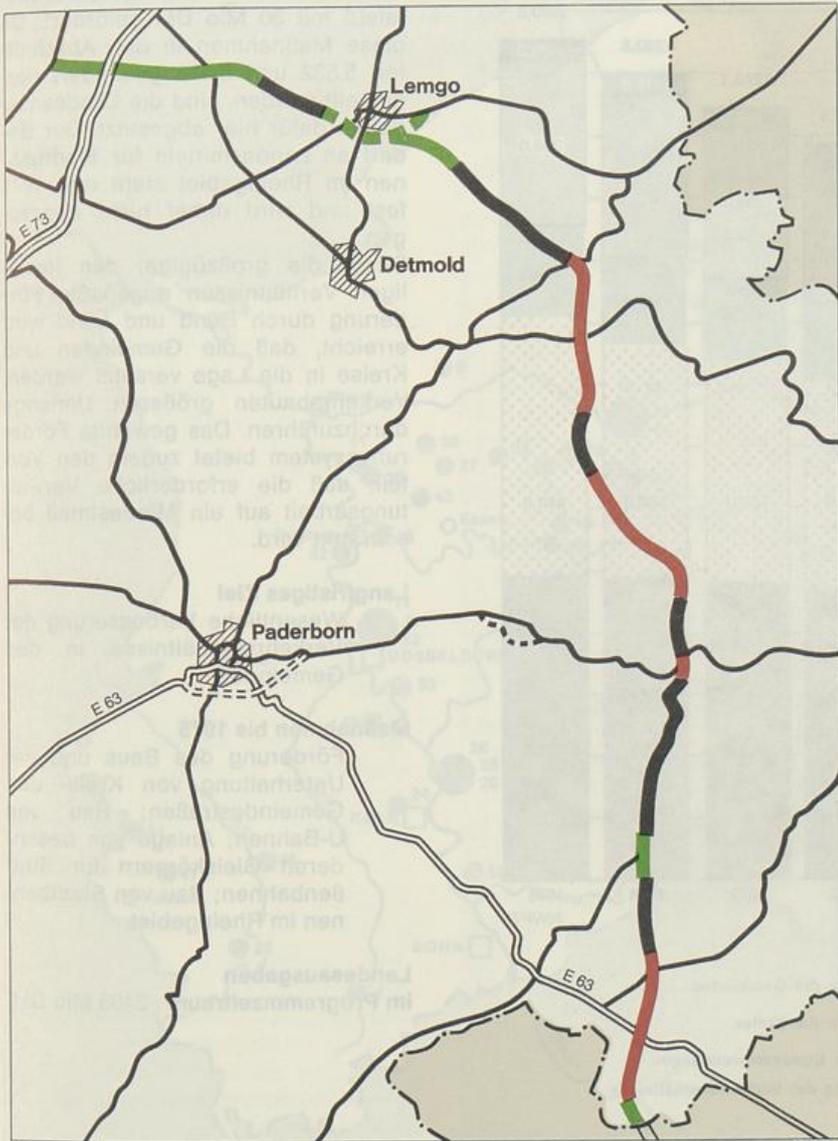


Abbildung 30  
Schwerpunktmaßnahmen für zweispurige Landstraßen



NWP 75

- Bis 1970 fertige Straßen
- Im Programmzeitraum im Bau befindliche Straßen
- Später auszubauende Straßen

### Langfristiges Ziel

Neubau oder grundlegender Ausbau der im „Grünen Netz“ des Ausbauplans für die Landstraßen erfaßten Strecken.

### Maßnahmen bis 1975

Neu-, Um- und Ausbau von etwa 2000 km Landstraßen; Unterhaltungs- und Instandsetzungsmaßnahmen.

### Landesausgaben

im Programmzeitraum 2650 Mio DM.

### Kommunale Verkehrsbauten

Kommunale Verkehrsbauten werden in Nordrhein-Westfalen in drei verschiedenen Formen gefördert:

Der Bund und das Land geben Zuwendungen zu kommunalen Straßenbaumaßnahmen, und zwar für

- innerörtliche Hauptverkehrsstraßen und verkehrswichtige Zubringerstraßen zum überörtlichen Verkehrsnetz,
- verkehrswichtige zwischenörtliche Straßen in unterdurchschnittlich entwickelten Gebieten,
- Straßen im Zusammenhang mit der Stilllegung von Eisenbahnstrecken.

Der Bund und das Land geben Zuwendungen zum Bau von Verkehrswegen des öffentlichen Personennahverkehrs in Verdichtungsräumen, und zwar insbesondere für

- die Stadtbahnen und U-Bahnen im Rhein-Ruhr-Gebiet und im Raum Bielefeld sowie die Anlage von besonderen Gleiskörpern für Straßenbahnen,
- zentrale Omnibusbahnhöfe.

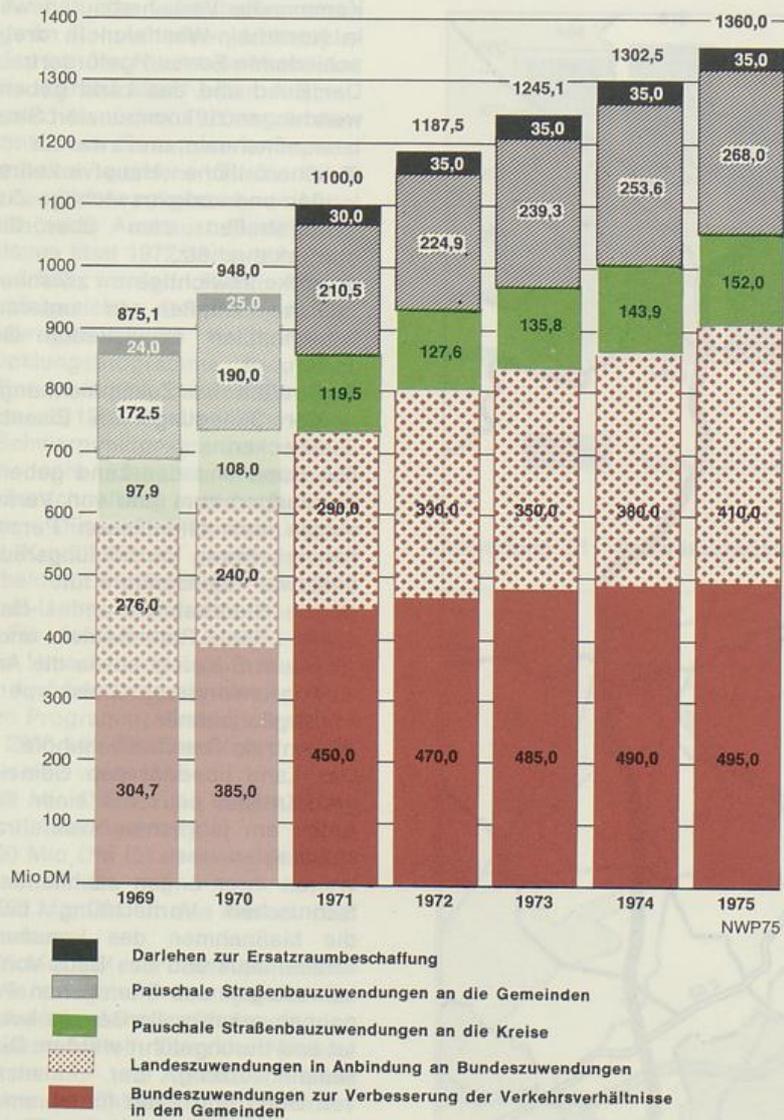
Das Land überläßt den Gemeinden und Kreisen pauschal einen festen Anteil am jährlichen Kraftfahrzeugsteueraufkommen.

Wegen ihrer engen sachlichen und technischen Verflechtung müssen die Maßnahmen des kommunalen Straßenbaus und des Baus von Verkehrswegen des öffentlichen Personennahverkehrs als Ganzes betrachtet und durchgeführt werden. Die Zusammensetzung der Finanzmittel von Bund und Land für kommunale Verkehrsbauten und ihre Entwicklung von 1969 bis 1975 zeigt Abbildung 32. (Seite 94)

Nordrhein-Westfalen wird im Programmzeitraum zur Gesamtfinanzierung der mit Bundeszuschüssen aus dem Mineralölsteuer-Mehraufkommen geförderten Maßnahmen durch entsprechende Landeszuschüsse beitragen. In der Regel wird das Land bei Maßnahmen des Straßenbaus und des öffentlichen Personennahverkehrs 30 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten übernehmen; die Träger der Maßnahmen haben damit nur Eigenleistungen von 20 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten zu tragen. Bei den Stadtbahnen und weiteren vergleichbaren

Abbildung 32

Mittelbedarf für kommunale Verkehrsbauten



Maßnahmen im Landesbereich erhöht sich der Landesanteil sogar auf 40 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten.

Nach den Vorausschätzungen des Mineralölsteuer-Mehraufkommens wird der Bund dem Land Zuschüsse in Höhe von insgesamt 2390 Mio DM zur Verfügung stellen können. In Ergänzung dieser Bundesmittel werden 1760 Mio DM Landeszuschüsse benötigt, und zwar in folgenden Jahresbeträgen:

- 1971: 290 Mio DM
- 1972: 330 Mio DM
- 1973: 350 Mio DM
- 1974: 380 Mio DM
- 1975: 410 Mio DM.

Darüber hinaus stellt Nordrhein-Westfalen für die Gemeinden und Kreise 30 Prozent des jährlichen Aufkommens der Kraftfahrzeugsteuer bereit. Die Mittel dienen der Erfüllung von Aufgaben, die den Gemeinden und Kreisen aus der Straßenbaulast erwachsen; sie können aber auch als Eigenmittel bei den Zuschußmaßnahmen eingesetzt werden. Im Programmzeitraum entstehen für kommunale Verkehrsbauten insgesamt Kosten in Höhe von 7574 Mio DM, davon sind

- 3805 Mio DM Landesmittel
- 2390 Mio DM Bundesmittel
- 1379 Mio DM Eigenleistungen der Bauasträger.

Aus den 3805 Mio DM Landesmittel werden auch die Stadtbahn Ruhr mit 310 Mio DM und die Stadtbahn Bielefeld mit 30 Mio DM gefördert. Da diese Maßnahmen in den Abschnitten 5.532 und 5.533 gesondert dargestellt werden, sind die Landesausgaben dafür hier abgesetzt. Der Bedarf an Landesmitteln für Stadtbahnen im Rheingebiet steht erst 1971 fest und wird daher nicht abgezogen.

Durch die großzügige, den jeweiligen Verhältnissen angepaßte Förderung durch Bund und Land wird erreicht, daß die Gemeinden und Kreise in die Lage versetzt werden, Verkehrsbauten größeren Umfangs durchzuführen. Das gewählte Förderungssystem bietet zudem den Vorteil, daß die erforderliche Verwaltungsarbeit auf ein Mindestmaß beschränkt wird.

Langfristiges Ziel

Wesentliche Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden.

Maßnahmen bis 1975

Förderung des Baus und der Unterhaltung von Kreis- und Gemeindestraßen; Bau von U-Bahnen; Anlage von besonderen Gleiskörpern für Straßenbahnen; Bau von Stadtbahnen im Rheingebiet.

Landesausgaben

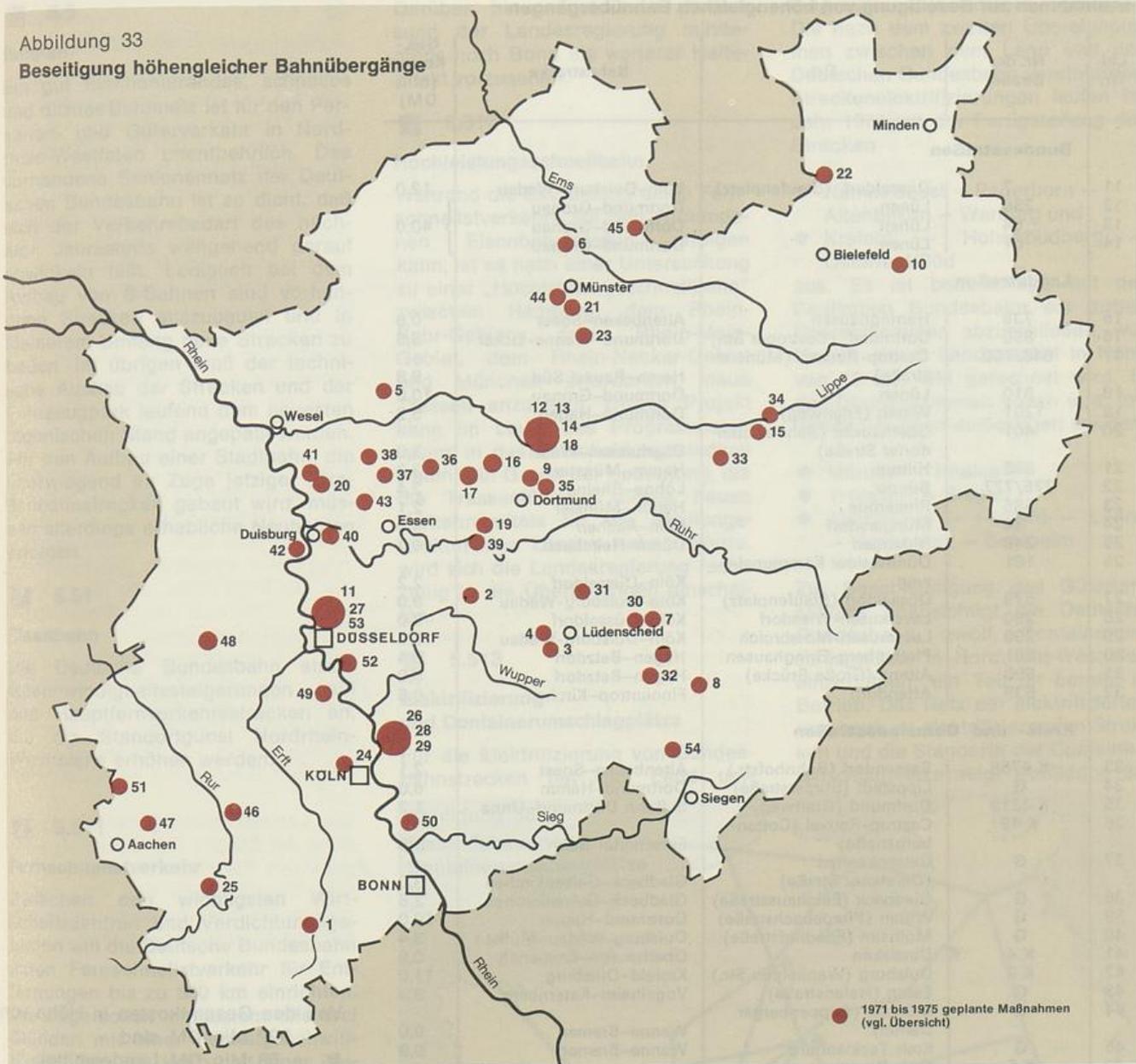
im Programmzeitraum 3465 Mio DM.

5.44

Höhengleiche Bahnübergänge

Die Landesregierung will die noch vorhandenen höhengleichen Bahnübergänge verbessern oder beseitigen. In der Regel geschieht dies durch Modernisierung der Warnanlagen oder den Bau von Unter- oder Überführungen; in einigen Fällen sind auch Umfahrungen notwendig. In Zusammenarbeit zwischen der Bundesbahn, den nicht bundeseigenen Eisenbahnen, den Straßenbaubehörden und den Straßenverkehrsbehörden werden gegenwärtig die Verkehrsbedeutung aller Bahnübergänge und die erforderlichen Bau-

Abbildung 33  
Beseitigung höhengleicher Bahnübergänge



● 1971 bis 1975 geplante Maßnahmen (vgl. Übersicht)

maßnahmen in Verbindung mit einer Verkehrszählung 1970 festgestellt. Auf Grund der Ergebnisse soll eine zeitliche Rangfolge der Baumaßnahmen bestimmt werden.

Ende 1970 werden sich 55 Baumaßnahmen zur Beseitigung von Bahnübergängen in der Planung oder Planfeststellung befinden. Weitere neu zu beginnende Maßnahmen bedürfen noch der Abstimmung mit der Deutschen Bundesbahn. Die räumliche Lage, die Bezeichnung und die Kosten der vorgesehenen Baumaßnahmen ergeben sich aus Abbildung 33 und Übersicht 34.

Übersicht 34

**Maßnahmen zur Beseitigung von höhengleichen Bahnübergängen**

Lfd. Nr.	Nr. der Straße	Ort	Bahnstrecke	Ges.-Kosten (Mio DM)
<b>Bundesstraßen</b>				
1	51	Arloff	Euskirchen-Münstereifel	0,7
2	7	Gevelsberg	Hagen-Altenvoerde	5,2
3	54	Bollwerk	Brügge-Dieringhausen	2,8
4	54	Vollme	Brügge-Dieringhausen	2,8
5	58	Wulfen	Coesfeld-Dorsten	8,0
6	219	Sprakel	Münster-Emden	5,7
7	236	Plettenberg-Siesel	Hagen-Siegen	5,0
8	236	Altenhundem	Hagen-Siegen	5,0
9	236	Dortmund (Rüscherbrinkstraße)	Dortmund-Hamm	8,9
10	66	Lage	Bielefeld-Herford-Lage	6,4

NWP75

**Maßnahmen zur Beseitigung von höhengleichen Bahnübergängen**

Lfd. Nr.	Nr. der Straße	Ort	Bahnstrecke	Ges.-Kosten (Mio DM)
<b>Bundesstraßen</b>				
11	7	Düsseldorf (Staufenplatz)	Köln-Duisburg-Wedau	12,0
12	236	Lünen	Dortmund-Gronau	40,0
13	54	Lünen	Dortmund-Gronau	
14	61	Lünen	Dortmund-Gronau	
<b>Landstraßen</b>				
15	736	Herringhausen	Altenbeken-Soest	0,9
16	898	Dortmund (Castroper Str.)	Dortmund-Wanne-Eickel	3,9
17	646/750	Castrop-Rauxel, (Münsterstraße)	Herne-Rauxel Süd	9,8
18	810	Lünen	Dortmund-Gronau	10,0
19	1201	Witten (Erlenweg)	Dortmund-Hagen	5,2
20	401	Oberhausen (Schmachten-dorfer Straße)	Oberhausen-Wesel	3,0
21	885	Hiltrup	Hamm-Münster	3,0
22	775/777	Bünde	Löhne-Rheine	2,4
23	585	Rinkerode	Hamm-Münster	2,1
24	34	Müngersdorf	Köln-Aachen	3,0
25	246	Nideggen	Düren-Heimbach	0,4
26	101	Dünwaldter Kommunalweg	Köln-Düsseldorf	2,2
27	579	Düsseldorf (Staufenplatz)	Köln-Duisburg-Wedau	9,0
28	290	Leverkusen-Wiesdorf	Köln-Düsseldorf	3,0
29	290	Leverkusen-Morsbroich	Köln-Duisburg-Wedau	9,3
30	561	Plettenberg-Eiringhausen	Hagen-Betzdorf	9,4
31	698	Altena (Große Brücke)	Hagen-Betzdorf	6,0
32	539	Attendorf	Finnentrop-Kirchen	0,5
<b>Kreis- und Gemeindestraßen</b>				
33	K 4758	Sassendorf (Bahnhofstr.)	Altenbeken-Soest	2,1
34	G	Lippstadt (Stirperstraße)	Dortmund-Hamm	6,0
35	K 4219	Dortmund (Graffweg)	S-Bahn Dortmund-Unna	1,2
36	K 49	Castrop-Rauxel (Cottenburgstraße)	Emschertal-Bahn	1,5
37	G	Gelsenkirchen (Dorstener Straße)	Gladbeck-Gelsenkirchen	3,0
38	G	Gladbeck (Feldhausstraße)	Gladbeck-Gelsenkirchen	2,5
39	G	Witten (Pferdebachstraße)	Dortmund-Hagen	10,0
40	G	Mülheim (Friedhofstraße)	Duisburg-Wedau-Mülheim	3,4
41	K 4	Dinslaken	Oberhausen-Emmerich	0,9
42	K 2	Duisburg (Wanheimer Str.)	Krefeld-Duisburg	11,0
43	G	Essen (Hafenstraße)	Vogelheim-Katernberg	3,3
44	G	Münster (Cappenberger Damm)	Wanne-Bremen	9,0
45	G	Kreis Tecklenburg	Wanne-Bremen	0,9
46	K 5	Kreis Düren (Block Menzenich)	Köln-Aachen	1,2
47	G	Eschweiler (Antoniusstr.)	Köln-Aachen	1,0
48	G	Mönchengladbach (Volksgartenstraße)	M'gladbach-Stolberg	0,3
49	K 37	Dormagen (Hackenbroicher Straße)	Köln-Kleve	2,1
50	G	Spich (Sieglarer Straße)	Wedau-Troisdorf	1,8
51	G	Merkstein	Aachen-Neuss	1,2
52	G	Düsseldorf (Hellerhofweg)	Köln-Duisburg	5,0
53	G	Düsseldorf (Staufenplatz)	Köln-Duisburg-Wedau	9,0
54	G	Flurbereinigung Eichen	Hagen-Betzdorf	1,0
55	K 4588	Heggen	Finnentrop-Olpe	1,0
				264,0
Weitere Maßnahmen, die noch der Abstimmung mit der Bundesbahn bedürfen				58,0
Gesamtsumme				322,0

Von den Gesamtkosten in Höhe von 322 Mio DM sind

- 83 Mio DM Landesmittel
- 96 Mio DM Bundesmittel
- 143 Mio DM Mittel sonstiger Kostenträger

**Langfristiges Ziel**

Beseitigung aller verkehrsreichen höhengleichen Bahnübergänge.

**Maßnahmen bis 1975**

Beseitigung von 50 bis 60 höhengleichen Bahnübergängen.

**Landesausgaben**

im Programmzeitraum 83 Mio DM.