



UNIVERSITÄTS-  
BIBLIOTHEK  
PADERBORN

# **Universitätsbibliothek Paderborn**

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

**Nordrhein-Westfalen / Landesregierung**

**Düsseldorf, 1970**

5. Planung, Bau und Verkehr

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

## 5. PLANUNG, BAU UND VERKEHR

Den überwiegenden Teil seines täglichen Lebens verbringt der Mensch in einer gebauten Umwelt, sei es in der Wohnung, in der Wohnumgebung, am Arbeitsplatz oder auf den Verkehrswegen. Diese Umwelt mitzugestalten, ist ihm meistens verwehrt. Er findet sie vor und unterliegt ihren Bedingungen. Daran wird deutlich, wie entscheidend vorausschauende Planung ist und welche Verantwortung sie zunehmend zu tragen hat; denn je dichter sich Nutzungen im Raum konzentrieren, um so schwerer wird ein Ausgleich unterschiedlicher Interessen.

### 5.1

#### Landesplanung

Die räumliche Entwicklung in der Bundesrepublik Deutschland und in Nordrhein-Westfalen ist im wesentlichen gekennzeichnet durch:

- das weitere Wachsen der Verdichtungsräume
- den fortschreitenden Verstädterungsprozeß in Schwerpunkten der übrigen Räume
- den Rückgang der Landwirtschaft
- das räumliche Ungleichgewicht in der wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung des Bundes- und Landesgebietes
- die Zunahme des Dienstleistungssektors
- die zunehmende Belastung der Landschaft.

Dies sind die wichtigsten Ansatzpunkte der Landesplanung bei ihrem Bestreben, eine den sozialen, kulturellen und wirtschaftlichen Erfordernissen entsprechende Raumordnung zu schaffen.

### 5.11

#### Geltende Ziele der Landesplanung

Ziele der Landesplanung sind bisher in drei Stufen dargestellt:

- Im Landesentwicklungsprogramm
- In den Landesentwicklungsplänen I und II
- In Gebietsentwicklungsplänen der Landesplanungsgemeinschaften.

Der Landesentwicklungsplan I (Abbildung 22, S. 80) grenzt die Ballungskerne, Ballungsrandzonen und ländlichen Zonen gegeneinander ab; er stellt die Gemeinden und städti-

### 5.12

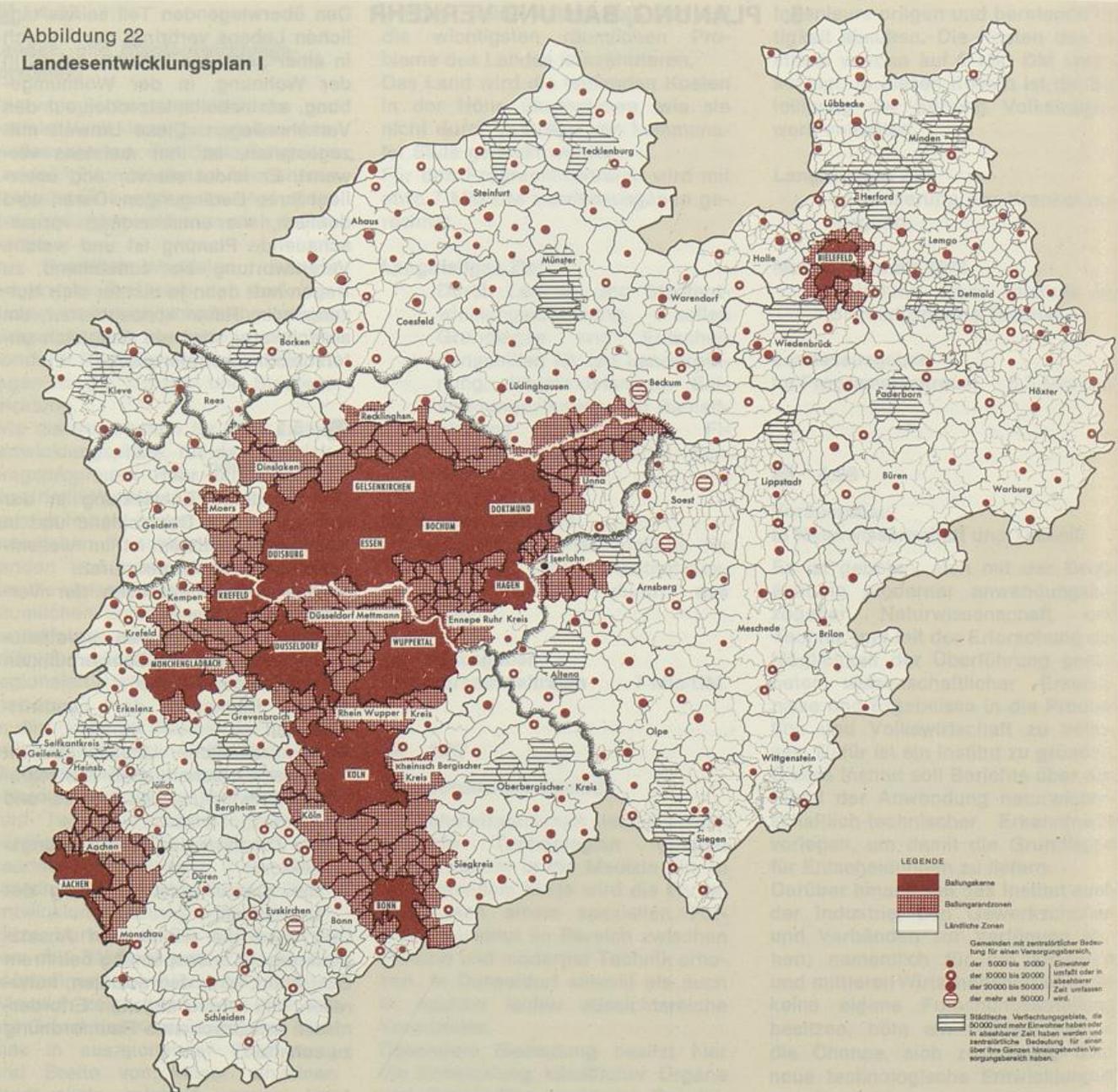
#### Zeitplan für die Aufstellung weiterer Pläne

Im Programmzeitraum werden von der Landesplanungsbehörde und von den Landesplanungsgemeinschaften weitere Pläne erstellt.

Der Landesentwicklungsplan III wird noch mit der Freizeitinfrasturktur befaßt. In ihm ist die Darstellung von Vorstudien, z. B. für die Wasserwirtschaft und die Erholung, vorgesehen. Auf Grund der bereits angefallenen Vorarbeiten wird der Landesentwicklungsplan III in den Jahren 1971/72 aufgestellt werden.

Die Landesplanungsgemeinschaften werden im Laufe des Jahres 1971/72 mit der Aufstellung ihrer Gebietsentwicklungspläne beginnen. Diese Pläne werden in den Jahren 1972/73 fertiggestellt. Die Landesplanungsgemeinschaften werden im Laufe des Jahres 1971/72 mit der Aufstellung ihrer Gebietsentwicklungspläne beginnen. Diese Pläne werden in den Jahren 1972/73 fertiggestellt. Die Landesplanungsgemeinschaften werden im Laufe des Jahres 1971/72 mit der Aufstellung ihrer Gebietsentwicklungspläne beginnen. Diese Pläne werden in den Jahren 1972/73 fertiggestellt.

Abbildung 22  
Landesentwicklungsplan I

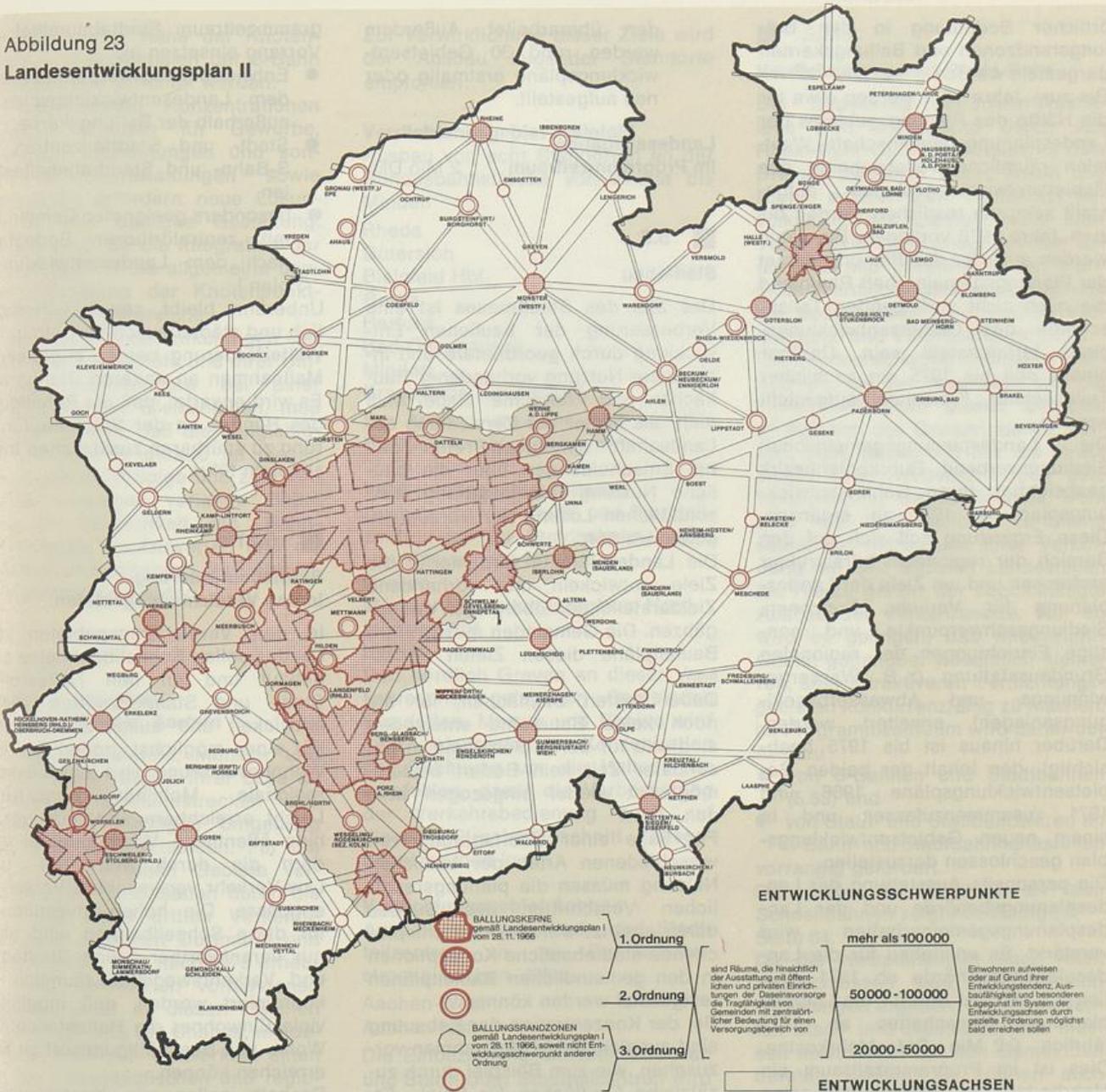


schen Verflechtungsgebiete mit zentralörtlicher Bedeutung dar. Der Landesentwicklungsplan II (Abbildung 23) stellt das System von Entwicklungsschwerpunkten und Entwicklungsachsen dar, auf das die gesamte Entwicklung des Landes auszurichten ist. Die Landesplanungsgemeinschaft Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk hat im Jahre 1966 einen Gebietsentwicklungsplan für ihr Planungsgebiet aufgestellt.

Von den bisher erarbeiteten räumlichen Teilabschnitten der Gebietsentwicklungspläne der Landesplanungsgemeinschaften Rheinland und Westfalen sind inzwischen die Gebietsentwicklungspläne

- Selfkantkreis Geilenkirchen-Heinsberg
  - Kreis Grevenbroich
  - Biggetalsperre
  - Arnberger Wald
- rechtswirksam.

Abbildung 23  
Landesentwicklungsplan II



**5.12 Zeitplan für die Aufstellung weiterer Pläne**

Im Programmzeitraum werden von der Landesplanungsbehörde und von den Landesplanungsgemeinschaften weitere Pläne erstellt. Der Landesentwicklungsplan III wird sich mit der Freiraum-Infrastruktur befassen. In ihm ist die Darstellung von Vorranggebieten, z. B. für die Wasserwirtschaft und die Erholung, vorgesehen. Auf Grund der bereits eingeleiteten Vorarbeiten wird der Landesentwicklungsplan III in den Jahren 1971/72 aufgestellt werden.

Zur Ordnung der durch die Auswirkungen der Flughäfen und Flugplätze betroffenen Gebiete wird ein Landesentwicklungsplan IV „Verkehrslughafen- und Flugplatzbereiche“ aufgestellt. In einem Landesentwicklungsplan V sollen die größeren Lagerstätten an Mineralien, Steinen und Erden mit ihren vorgesehenen Abbaubereichen dargestellt werden, soweit sie unter Berücksichtigung volkswirtschaftlicher Gesichtspunkte abbauwürdig sind.

Das Landesentwicklungsprogramm soll im Jahre 1971 neu aufgestellt werden. Mit den Vorarbeiten wird unverzüglich begonnen. Der Landesentwicklungsplan I wird in den Jahren 1970/71 neu aufgestellt. Dies ist wegen der kommunalen Neuordnung und wegen der inzwischen von der Ministerkonferenz für Raumordnung für die Bundesrepublik neu abgegrenzten Verdichtungsgebiete notwendig. Im Übrigen sollen auch Gemeinden mit zentral-

NWP 75

örtlicher Bedeutung in den Ballungsrandzonen und Ballungskernen dargestellt werden.

Bis zum Jahre 1971 werden etwa für die Hälfte des Planungsgebietes der Landesplanungsgemeinschaft Westfalen räumliche Teilabschnitte des Gebietsentwicklungsplanes aufgestellt sein; die restlichen werden bis zum Jahre 1973 vorliegen. Bis dahin werden auch für das Planungsgebiet der Planungsgemeinschaft Rheinland die noch nicht vorliegenden Teilabschnitte des Gebietsentwicklungsplans fertiggestellt sein. Darüber hinaus soll bis 1975 ein sachlicher Teilabschnitt „Freizonen“ aufgestellt werden.

Die Landesplanungsgemeinschaft Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk beabsichtigt, ihren Gebietsentwicklungsplan bis 1971 zu ergänzen. Diese Ergänzung soll sich auf den Bereich der regionalen Infrastruktur erstrecken und um Ziele der Landesplanung für Verkehr, Freizonen, Siedlungsschwerpunkte und sonstige Einrichtungen der regionalen Grundausstattung (z. B. Wassergewinnungs- und Abwasserbeseitigungsanlagen) erweitert werden. Darüber hinaus ist bis 1975 beabsichtigt, den Inhalt der beiden Gebietsentwicklungspläne 1966 und 1971 zusammenzufassen und in einem neuen Gebietsentwicklungsplan geschlossen darzustellen.

Die personelle Ausstattung der Landesplanungsbehörde und der Landesplanungsgemeinschaften wird verstärkt. Es entstehen für die Landesplanungsbehörde ab 1971 jährlich 0,3 Mio DM und für die Landesplanungsgemeinschaften ab 1971 jährlich 0,2 Mio DM Mehrkosten. Dies ist im Programmzeitraum ein Mehrbedarf an Verwaltungskosten von insgesamt 2 Mio DM.

#### Langfristiges Ziel

Das gesamte Landesgebiet muß unter ständiger Erweiterung und Vertiefung der Zielaussagen durch landesplanerische Pläne abgedeckt werden.

#### Maßnahmen bis 1975

Die Landesentwicklungspläne III, IV und V werden erstmalig aufgestellt; das Landesentwicklungsprogramm und der Landesentwicklungsplan I wer-

den überarbeitet. Außerdem werden rund 30 Gebietsentwicklungspläne erstmalig oder neu aufgestellt.

**Landesausgaben  
im Programmzeitraum** 2 Mio DM.

## 5.2

### Städtebau

Das Ziel des Städtebaues ist eine Verbesserung der baulichen Entwicklung durch geordnetere und intensivere Nutzung vorhandener Bauflächen und Freiräume. Dabei muß mehr als bisher der Zersiedlung der Landschaft entgegengetreten und bei Entscheidungen über die bauliche Nutzung der langfristig wirtschaftlichen Lösung der Vorzug gegeben werden.

Die Landesplanung wird hierfür die Ziele entwickeln und vorhandene Zielerstellungen überprüfen und ergänzen. Die Gemeinden müssen ihre Bauleitpläne diesen Zielen anpassen.

Dabei sollten Bauflächen, für die noch keine Baurechte entstanden sind und für deren Bebauung in absehbarer Zeit kein Bedarf besteht, möglichst wieder eingezogen werden.

Für Fälle einer Überlagerung von verschiedenen Arten der baulichen Nutzung müssen die planungsrechtlichen Vorschriften des Bundes dahin ergänzt werden, daß entsprechende städtebauliche Konzeptionen in den gemeindlichen Bauleitplänen festgesetzt werden können.

Bei der Konzentration der Bebauung sind ausgleichende Maßnahmen vorzusehen, wie zum Beispiel durch zusätzliche Freiflächen für Spiel-, Erholungs- und Freizeiteinrichtungen. Der Immissionsschutz im Städtebau, insbesondere der Lärmschutz, ist besonders zu beachten.

Für die in den Abschnitten 5.21 und 5.22 genannten Standorte hält die Landesregierung einen beschleunigten Ausbau für besonders förderungswürdig. Ob und in welchem Umfang diese Standorte gefördert werden können, wird sich erst bei der Durchführung dieses Programms entscheiden lassen. Gegebenenfalls wird auch eine Überprüfung der Standortauswahl vorgenommen.

Die Landesregierung wird im Pro-

grammzeitraum Städtebaumittel mit Vorrang einsetzen in:

- Entwicklungsschwerpunkten nach dem Landesentwicklungsplan II außerhalb der Ballungkerne,
- Stadt- und Stadtteilzentren an S-Bahn- und Stadtbahnhaltestellen,
- besonders geeigneten Gemeinden mit zentralörtlicher Bedeutung nach dem Landesentwicklungsplan I.

Unberührt bleibt, soweit wirtschaftlich und städtebaulich vertretbar, die Weiterförderung bereits begonnener Maßnahmen an anderen Standorten. Es wird erwartet, daß die Beteiligung des Bundes an der Städtebauförderung zu spürbaren zusätzlichen Investitionen führt.

## 5.21

### Städtebauförderung in den Verdichtungsgebieten

In den Verdichtungsgebieten des Landes sollen Schnellbahnnetze aufgebaut und an den Haltestellen Stadt- und Stadtteilzentren weiter entwickelt und ausgebaut werden. Für einen möglichst großen Teil der Wohnbevölkerung wird eine bessere regionale Mobilität angestrebt. Leicht erreichbare und leistungsfähige öffentliche Verkehrsmittel mildern die durch den Pkw- und Lkw-Verkehr verursachten Verkehrsengpässe. Die hohen Investitionen für diese Schnellbahnen sind aber nur verantwortbar, wenn Städtebau und Verkehrswegebau räumlich so koordiniert werden, daß möglichst viele Einwohner die Haltestellen am Wohn- und Beschäftigungsort zu Fuß erreichen können.

Deshalb sollen um Knotenpunkte und wichtige Haltestellen der Schnellbahnnetze bis zu etwa 15 Minuten Fußwegentfernung (etwa 1000 m Radius) vorwiegend Arbeitsplätze des tertiären Sektors und Wohnungen so konzentriert werden, daß sie etwa 40 000 Einwohner aufnehmen können. Citynahe Standorte mit regionalem Einzugsbereich sollten so ausgebaut werden, daß sie auch für Hotels und Wirtschaftsverwaltungen attraktiv sind und aus dem inneren Citybereich abwandernde Dienstleistungsbetriebe aufnehmen können. Öffentliche Einrichtungen mit Publikumsverkehr sollten

ebenfalls in der Nähe der Knotenpunkte und Haltestellen der S-Bahn und Stadtbahn errichtet werden.

Die angestrebten Konzentrationen baulicher Anlagen für Gewerbe, öffentliche Einrichtungen und sonstige Grundausstattungen sowie Wohnungen erfordern neue Lösungen für ihre bauliche Gestaltung. Das gilt auch für die Integration der Bahnanlagen in die allgemeine bauliche Gestaltung der Knotenpunkt- und Haltestellenbereiche.

Bei der Planung der zukünftigen Gestaltung der Bahnhöfe und ihrer Umgebung, insbesondere bei einer Überbauung der Gleisanlagen, muß bedacht werden, daß die Langlebigkeit von Bauten gerade an diesen Standorten großzügige und zum Teil flexible Lösungen verlangt. Dabei sollte die Möglichkeit, die „Bahnhofsrückseite“ aufzuwerten und als Cityerweiterungsgebiet zu nutzen, wahrgenommen werden.

#### ■ 5.211

##### **Verdichtungsgebiete Bielefeld, Münster, Aachen**

Die Räume Bielefeld, Münster und Aachen haben wegen ihrer Lage an wichtigen Eisenbahnstrecken und wegen ihrer günstigen Umgebung gute Entwicklungschancen. Für die beiden westfälischen Gebiete verbessert sich die Situation durch die Errichtung eines dritten Verkehrsflughafens zwischen Dortmund und Münster in der Zeit nach 1975 erheblich. Die zahlreichen vorhandenen Eisenbahnlinien in diesen Räumen bieten langfristig die Chance, mindestens durch einen Taktverkehr einen Teil der innerstädtischen und regionalen Verkehrsbedürfnisse zu befriedigen.

Die Chance, eine weitgehend vorhandene Verkehrsinfrastruktur intensiver zu nutzen, besteht aber nur dann, wenn eine konsequente Städtebaupolitik verfolgt wird. Dazu gehört die Konzentration von zentralen Einrichtungen, Arbeitsplätzen und Wohnungen an schon entwickelten Standorten zunächst entlang einer Hauptachse, damit in absehbarer Zeit zumindest auf dieser einen Strecke eine bessere Verkehrsbedien-  
nung erreicht werden kann. Danach erst können weitere Achsen ausgebaut werden.

Zur Verwirklichung dieser Ziele wird der Ausbau folgender Standorte empfohlen:

##### **Verdichtungsgebiet Bielefeld**

Ausbau von acht Standorten an der Bundesbahnstrecke von Rheda bis Minden:

Rheda  
Gütersloh  
Bielefeld Hbf.  
Brake  
Herford  
Bad Oeynhaus  
Minden  
Brackwede (Stadtbahn)

Der Ausbau von Löhne soll für 1976 bis 1980 vorgesehen werden.

##### **Verdichtungsgebiet Münster**

Ausbau von vier Stadt- und Stadtteilzentren an der Bundesbahnstrecke von Hamm nach Rheine:

Greven  
Münster Verwaltungszentrum Nord  
Münster Hbf.  
Hiltrup

Den nördlich Greven an dieser Verkehrsachse gelegenen Gemeinden Emsdetten, Mesum und Rheine wird eine entsprechende Konzentration der Bebauung um die Haltepunkte empfohlen, damit die Verbesserung der Verkehrsbedien-  
ung auch auf diesen Streckenabschnitt ausgedehnt werden kann.

##### **Verdichtungsgebiet Aachen**

Ausbau von zwei Stadt- und Stadtteilzentren an der Bundesbahnstrecke Aachen—Köln:

Aachen-West  
Aachen Hbf.

Die Einbeziehung weiterer Strecken und Stadt- oder Stadtteilzentren wird im Programmzeitraum geprüft.

##### **Langfristiges Ziel**

Verbesserung der Leistungsfähigkeit der Verdichtungsgebiete Bielefeld, Münster und Aachen durch regionale Schnellverkehrsmittel.

##### **Maßnahmen bis 1975**

Ausbau von 14 Stadt- und Stadtteilzentren.

##### **Landesausgaben im Programmzeitraum**

Sind in den Abschnitten 5.24 und 5.36 enthalten.

#### ■ 5.212

##### **Verdichtungsgebiet Rhein-Ruhr**

Die Bedeutung Nordrhein-Westfalens wird weitgehend durch das Rhein-Ruhr-Gebiet bestimmt; in dem Dreieck zwischen Bonn, Wesel und Hamm wohnen zwei Drittel der Bevölkerung des Landes. Nach New York, Tokio und London ist hier mit über 10 Mio Einwohnern der viertgrößte Verdichtungsraum der Welt und ein bedeutendes europäisches Produktions- und Verbraucherzentrum. Die Landesregierung mißt allen Maßnahmen, die die Integration und die Funktionsfähigkeit dieses Gebietes im Rahmen des Gesamttraumes stärken, hohe Bedeutung bei. Sie strebt weder eine „Weltstadt“ noch eine Vergrößerung dieses Raumes, wohl aber die bestmögliche Verteilung seiner Aktivitäten und ihrer Verbindung mit den anderen Landesteilen an. Hierzu gehört der beschleunigte Ausbau der Verkehrsnetze. Nur so wird es gelingen, das Rhein-Ruhr-Gebiet gegenüber wesentlich kleineren, aber attraktiveren Verdichtungsgebieten konkurrenzfähig zu machen. Im Programmzeitraum wird daher der Ausbau

- von S-Bahnen und Stadtbahnen (5.63) und
- von Stadt- und Stadtteilzentren an S-Bahn- und Stadtbahnhaltestellen vorrangig gefördert.

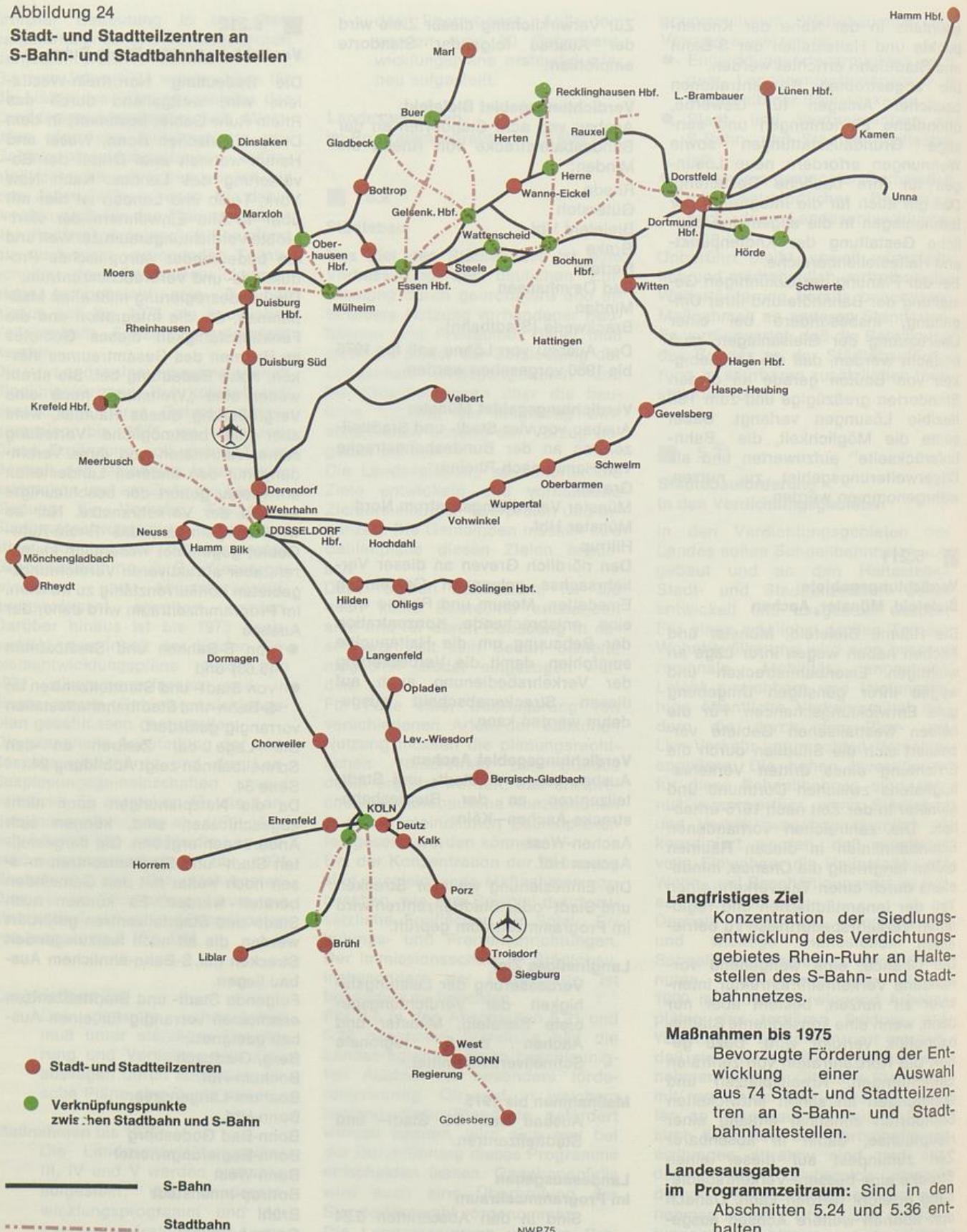
Die Lage der Zentren an den Schnellbahnen zeigt Abbildung 24. Seite 84.

Da die Netzplanungen noch nicht abgeschlossen sind, können sich Änderungen ergeben. Die dargestellten Stadt- und Stadtteilzentren müssen noch weiter mit den Gemeinden beraten werden. Es können auch Stadt- und Stadtteilzentren gefördert werden, die an noch festzulegenden Strecken mit S-Bahn-ähnlichem Ausbau liegen.

Folgende Stadt- und Stadtteilzentren erscheinen vorrangig für einen Ausbau geeignet:

Berg, Gladbach  
Bochum-Hbf.  
Bochum-Langendreer  
Bonn-Hbf.  
Bonn-Bad Godesberg  
Bonn-Regierungsviertel  
Bonn-West  
Bottrop-Innenstadt  
Brühl  
Castrop-Rauxel

Abbildung 24  
 Stadt- und Stadtteilzentren an  
 S-Bahn- und Stadtbahnhaltestellen



Dormagen  
 Dortmund-Hbf.  
 Dortmund-Hörde  
 Dortmund-Dorstfeld  
 Düsseldorf-Hbf.  
 Düsseldorf-Derendorf  
 Düsseldorf-Wehrhahn  
 Düsseldorf-Bilk  
 Düsseldorf-Hamm  
 Duisburg-Hbf.  
 Duisburg-Marxloh  
 Duisburg-Süd  
 Essen-Hbf.  
 Essen-Borbeck  
 Essen-Steele  
 Erfstadt (Liblar)  
 Gelsenkirchen-Hbf.  
 Gelsenkirchen-Buer  
 Gevelsberg  
 Gladbeck  
 Hagen-Hbf.  
 Hagen-Haspe (Heubing)  
 Hamm-Hbf.  
 Herne, Herten  
 Hilden  
 Hochdahl  
 Horrem  
 Kamen  
 Köln-Hbf.  
 Köln-Deutz  
 Köln-Süd  
 Köln-Ehrenfeld  
 Köln-Neue Stadt  
 Köln-Kalk  
 Krefeld-Hbf.  
 Langenfeld  
 Leverkusen-Wiesdorf  
 Lünen-Hbf.  
 Marl  
 Meerbusch  
 Mönchengladbach  
 Moers  
 Mülheim-Hbf.  
 Neuss Bf.  
 Oberhausen-Hbf.  
 Opladen  
 Porz  
 Recklinghausen-Hbf.  
 Rheinhausen  
 Rheydt  
 Schwelm  
 Siegburg  
 Solingen-Hbf.  
 Solingen-Ohligs  
 Troisdorf  
 Velbert  
 Wanne-Eickel  
 Wattenscheid  
 Witten  
 Wuppertal-Elberfeld  
 Wuppertal-Vohwinkel  
 Wuppertal-Barmen  
 Wuppertal-Oberbarmen

## 5.22

### Städtebauförderung und Dorferneuerung in den ländlichen Gebieten

Die öffentliche Grundausrüstung ländlicher Gebiete muß an die in Verdichtungsgebieten angestrebten Maßstäbe heranreichen.

Aus den in den Landesentwicklungsplänen dargestellten Entwicklungsschwerpunkten und Gemeinden mit zentralörtlicher Bedeutung müssen sich Standorte mit der Tragfähigkeit hochdifferenzierter privater und öffentlicher Dienstleistungen entwickeln. Die Standorte sollen vielseitige Angebote des gehobenen Waren- und Dienstleistungsbedarfs aufweisen und mit dem Entwicklungsschwerpunkt nächsthöherer Stufe durch gute Verkehrsverbindungen verknüpft sein.

In Gemeinden mit mehreren Siedlungsteilen, besonders in neugebildeten Gemeinden, kommt es darauf an, ein kommunales Zentrum auszubauen und darauf die öffentlichen Einrichtungen und die künftige bauliche Entwicklung zu konzentrieren. Der Ausbau sollte möglichst so gelenkt werden, daß die Grenzen der Bebauung bei den kleineren Entwicklungsschwerpunkten nicht über eine Fußwegentfernung von 15 Minuten hinausgehen. Attraktivität ist dabei wichtiger als Größe.

Die besonderen Eigenarten vieler kleiner Orte im ländlichen Raum sollten nicht durch willkürlichen Ausbau zerstört werden. Störend sind an den dafür nicht geeigneten Plätzen Industriebetriebe, wenn sie durch ihren Flächenbedarf den örtlichen Maßstab sprengen und durch den Liefer- und Berufsverkehr zu Engpässen im Straßenverkehr führen, sowie hohe, oft nicht rentabel ausnutzbare Infrastrukturinvestitionen der Gemeinden erfordern. An Stelle verstreuter Industrieansiedlungen sollen daher zusammenhängende größere Industrieflächen an günstig gelegenen Standorten entwickelt werden. Eine derartige Konzentration der Industrieansiedlung erlaubt es, die Investitionen für Gleis- und Straßenanschlüsse, Energieversorgung, Wasser und Abwasser besser auszunutzen. Gleichzeitig könnten hierfür die erforderlichen Dienstleistungen, wie Zubringerverkehr, gemeinsame Kantinen, Reparatur- und Pflegedienste, vorgehalten werden,

# 5

deren Vorhandensein für Standortentscheidungen der Industrie immer wichtiger wird.

Die Strukturverbesserung im ländlichen Raum kann nur über eine zeitweilige Konzentration der Förderungsmittel erreicht werden. Aus den in den Landesentwicklungsplänen genannten Entwicklungsschwerpunkten und zentralen Orten des ländlichen Raumes wird die Landesregierung unter dem Gesichtspunkt der Entwicklungschancen, des regionalen Ausgleichs, des örtlichen Vorbereitungsstandes und der verfügbaren Mittel eine begrenzte Anzahl vorrangig und konzentriert zu fördernder Standorte auswählen. Dazu gehören auch noch auszuwählende Gemeinden in den Bundesausbaugebieten der Kreise Warburg, Büren, Monschau und Schleiden sowie die Bundesausbauorte Alsdorf, Gronau und Warburg.

Dieser Vorrang soll im Planungszeitraum für den Einsatz der Mittel der regionalen Wirtschaftsförderung, des Städte- und Wohnungsbaues und des kommunalen Verkehrsbaues gelten. Die zuständigen Planungsträger sind aufgefordert, für Entwicklungsschwerpunkte und zentrale Orte sowie deren Nahversorgungsbereiche Konzeptionen zu entwickeln, in denen die künftige Entwicklung und Arbeitsteilung zwischen den Zentren und ihren Nahversorgungsbereichen dargestellt werden. Die Programme sollen Leitlinien für den Ausbau des Kultur- und Bildungswesens, für Industrieansiedlung, großräumige Flurbereinigung, Wasserwirtschaft, Stadt- und Dorferneuerung, Wohnungsbau und Fremdenverkehrsförderung setzen.

#### Langfristiges Ziel

Ausbau von Entwicklungsschwerpunkten in den ländlichen Gebieten für einen höheren Versorgungsstandard; bessere Arbeitsteilung im Nahversorgungsbereich.

#### Maßnahmen bis 1975

Vorrangige Förderung besonders geeigneter Entwicklungsschwerpunkte und zentraler Orte in den ländlichen Gebieten; Dorferneuerung.

#### Landesausgaben

im Programmzeitraum: Sind in den Abschnitten 5.24 und 5.36 enthalten.

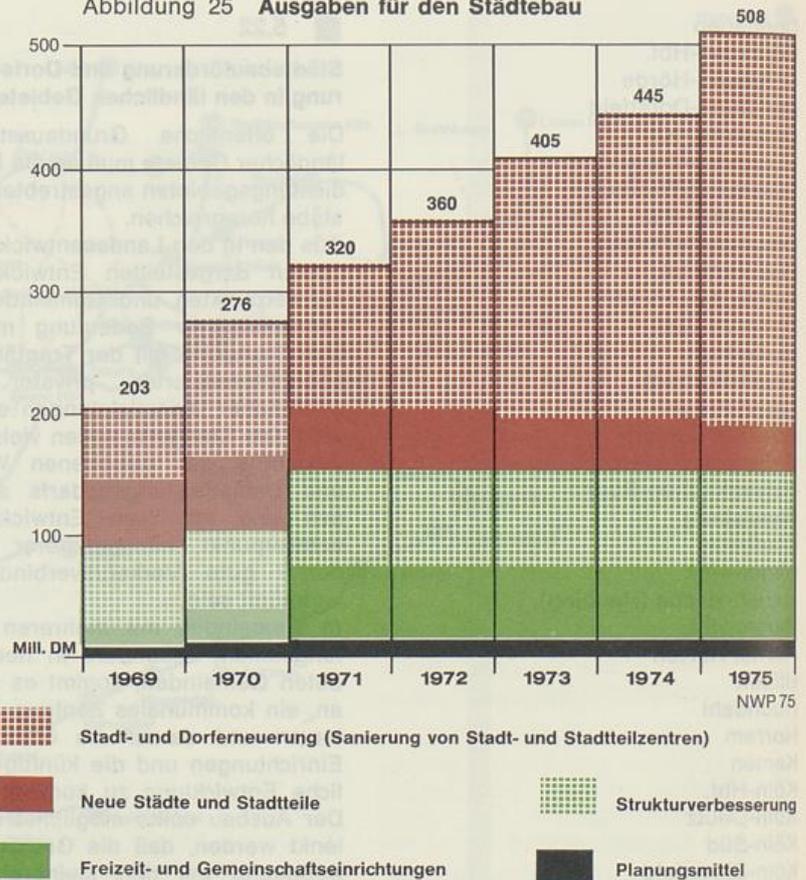
## 5.23

### Standortprogramme und Standortförderung

Bund, Land, Gemeinden und Wirtschaft investieren Mittel mit räumlichen Auswirkungen oft zu gleicher Zeit am gleichen Standort. Um langfristig planen zu können und Fehlinvestitionen sowie gegenseitige Beeinträchtigungen zu vermeiden, müssen Planungen und Förderungsmaßnahmen wirkungsvoller koordiniert werden. Es wird notwendig, von sektoralen oder regionalen Förderungsprogrammen auf standortbezogene Förderkombinationen überzugehen. Für die Entwicklungsschwerpunkte nach dem Landesentwicklungsplan II außerhalb der Ballungkerne und für Stadt- und Stadtteilzentren an S-Bahn- und Stadtbahnhaltestellen sollen von den Gemeinden Standortprogramme (Entwicklungsprogramme und Finanzierungspläne) mit mittel- und langfristigem Zielhorizont aufgestellt werden. Darin sind Aussagen über die räumliche, zeitliche und finanzielle Realisierung der wichtigsten öffentlichen und – soweit voraussehbar – privaten Investitionen zu machen. Mindestens der Verkehrswegebau, der Wohnungsbau, die Industrieansiedlung, die Schul- und Kulturbauten sowie die Einrichtungen für Freizeit und Erholung sind zu berücksichtigen. Für die Gemeinden mit zentralörtlicher Bedeutung nach dem Landesentwicklungsplan I empfiehlt sich die Aufstellung von Standortprogrammen erst nach der kommunalen Neugliederung.

Standortprogramme werden ab 1975 Voraussetzung für die Förderung mit Landesmitteln in den Bereichen Städtebau, Wohnungsbau, Verkehrswegebau, Industrieansiedlung und Bildungseinrichtungen sein. Sofern ein Standortprogramm vom Lande als förderungswürdig anerkannt wird, werden die vorgesehenen Landesmittel bei den Ressorts entsprechend gebunden und zeitgerecht zugeteilt. Es wird geprüft, wie weit die Mittelbewilligung haushaltsrechtlich und haushaltstechnisch vereinfacht werden kann. Die Landesregierung wird Richtlinien über Form und Inhalt der Standortprogramme unter Beteiligung der kommunalen Spitzenverbände bis Ende 1971 erarbeiten und veröffentlichen.

Abbildung 25 Ausgaben für den Städtebau



## 5.24

### Ausgaben für den Städtebau

Für den Städtebau entstehen im Programmzeitraum Gesamtausgaben in Höhe von 2038 Mio DM. Darin ist ein Bundesanteil von 600 Mio DM enthalten, den das Land nach Verabschiedung des Städtebauförderungsgesetzes von 1972 bis 1975 erwartet. Von dem Landesanteil von 1438 Mio DM sind 154 Mio DM für Erholungsanlagen (6.1) und 30 Mio DM für den Bau eines Rheinhafens (5.7) vorgesehen. Für Städtebaumaßnahmen in den Verdichtungsgebieten und den ländlichen Gebieten sollen daher im Programmzeitraum Landesmittel in Höhe von 1254 Mio DM ausgegeben werden. Die Größenordnung der Ausgabenanteile zeigt Abbildung 25.

#### Langfristiges Ziel

Ausbau aller Entwicklungsschwerpunkte außerhalb der Ballungkerne, der Stadt- und Stadtteilzentren an S-Bahn- und Stadtbahnhaltestellen und geeigneter Gemeinden mit zentralörtlicher Bedeutung.

#### Langfristiges Ziel

Erstellung von mittel- und langfristigen Standortprogrammen für Entwicklungsschwerpunkte außerhalb der Ballungkerne, für Stadt- und Stadtteilzentren an S-Bahn- und Stadtbahnhaltestellen und für besonders geeignete Gemeinden mit zentralörtlicher Bedeutung; standortbezogener, koordinierter Einsatz der Investitionsmittel von Gemeinde, Land und Bund.

#### Maßnahmen bis 1975

Veröffentlichung von Richtlinien der Landesregierung über Form und Inhalt von Standortprogrammen bis Ende 1971; Erarbeitung der Programme durch die Gemeinden.

#### Landesausgaben im Programmzeitraum

Verwaltungskosten; soweit sich das Land an den Kosten beteiligt, sind Mittel im Abschnitt 5.24 enthalten.

**Maßnahmen bis 1975**

Ausbau von ausgewählten Entwicklungsschwerpunkten, Stadt- und Stadtteilzentren und Gemeinden mit zentralörtlicher Bedeutung.

**Landesausgaben im Programmzeitraum** 1254 Mio DM.

**5.3****Wohnungsbau**

Das 1970 auslaufende erste Vierjahreswohnungsbauprogramm der Landesregierung hatte das Ziel, den zu Beginn des Programms festgestellten erheblichen allgemeinen Wohnungsbedarf zu befriedigen. Der Erfolg dieses Programms ist schon jetzt erkennbar. Aber auch in der Zukunft entsteht ständig neuer Wohnungsbedarf durch Eheschließungen, Bevölkerungsbewegungen und Abbruch alter Wohnungen. Bei der Deckung dieses neuen Wohnungsbedarfs muß stärker als es bisher möglich war auf die sich ändernden Wohnbedürfnisse der Bevölkerung Rücksicht genommen und neuzeitlichen städtebaulichen Überlegungen Rechnung getragen werden.

Das Wohnungsbauprogramm 1971 bis 1975 wird besonders dadurch gekennzeichnet sein, daß Wohnungen mit zukunftssicherem Wohnungsstandard an zukunftssicheren Standorten zu fördern sind, daß der Wohnungsbau im Rahmen der Stadterneuerung und der Althauserneuerung zu verstärken ist und daß in genügendem Umfang Wohnungen für kinderreiche Familien, junge Familien und alte Menschen geschaffen werden.

**5.31****Wohnungsstandard**

Die Ansprüche an Größe und Ausstattung der Wohnungen steigen. Häufig genügen schon Neubauten den heutigen Anforderungen nicht. Zwar erfüllen die in den letzten Jahren im Rahmen des öffentlich geförderten Wohnungsbaues errichteten Wohnungen die Mindestanforderungen. Bei der langen Lebensdauer von Wohnungen müssen aber Neubauten einen höheren Standard als bisher aufweisen, soll nicht die Gefahr von Fehlinvestitionen entstehen.

Dazu gehört eine Vergrößerung der Wohnfläche, eine größere Zahl von Räumen und eine entsprechende Wohnumgebung. Diese Forderungen lassen sich im Rahmen der geltenden Wohnungsbauförderungsbestimmungen verwirklichen. Die gebotenen Möglichkeiten, insbesondere hinsichtlich der Wohnungsgröße werden jedoch nicht immer ausgeschöpft.

**5.32****Standortförderung**

Mit öffentlichen Mitteln sollen Wohnungen grundsätzlich nur noch

- an Entwicklungsschwerpunkten (Landesentwicklungsplan II),
- an Zentren und Verkehrsknotenpunkten (5.21),
- in zentralen Orten (Landesentwicklungsplan I)

gefördert werden, soweit an den Standorten ein im einzelnen zu prüfender langfristiger Wohnungsbedarf besteht.

Die im Landesentwicklungsplan II ausgewiesenen Entwicklungsschwerpunkte und die im Abschnitt 5.21 genannten Zentren sollen bevorzugt gefördert werden. In den durch die Verwaltungsreform entstandenen Großgemeinden soll der Wohnungsbau vorwiegend auf die zukünftigen Gemeindezentren konzentriert werden.

Um die unter 5.2 genannten übergeordneten Ziele erreichen zu können, muß eine äußerst konsequente Vergabe der Wohnungsbaumittel erfolgen. Dabei ist in Stadt- und Stadtteilzentren in Fußgängerentfernung um die Haltestellen der Schnellbahnen eine hohe Verdichtung anzustreben. Die Wohnungen sollen deshalb nur in besonders begründbaren Fällen außerhalb eines 15-Minuten-Fußweges (etwa 1000 m Radius) vom Mittelpunkt des zentralen Ortes oder von der Schnellbahnstation eines Stadtteiles entfernt gebaut werden.

**5.33****Sanierung**

Die Sanierung zahlreicher überalterter Gemeindegebiete und der Ausbau der zentralen Orte und Stadtteile (5.21) machen den Abbruch einer großen Zahl von Wohnungen notwen-

dig, für die entsprechende Ersatzwohnungen geschaffen werden müssen. Dabei muß die Möglichkeit, grundlegende Korrekturen im Baugeschehen durchzuführen zu können, ausgenutzt werden. Raum für fehlende zentrale Einrichtungen, Grünanlagen und Spielplätze ist zu schaffen. Ein Schwergewicht des Wohnungsbaues im Rahmen des öffentlich geförderten Wohnungsbaues wird daher auf die Finanzierung von Wohnungen bei Sanierungsvorhaben gelegt.

**5.34****Althauserneuerung**

Um die vorhandenen Wohnungen dem gegenwärtig und zukünftig geforderten Standard anzupassen, werden Mittel zur Modernisierung und Instandsetzung von Altbauten bereitgestellt. Die Landesregierung hat in den Jahren 1968 und 1969 Mittel zur Erneuerung von 50 000 Altbauwohnungen bewilligt. Von 1971 bis 1975 sollen Mittel zur Erneuerung und Modernisierung von jährlich etwa 50 000 Altbauwohnungen bereitgestellt werden. Gemeinde- und Bewilligungsbehörden sind aufgefordert, diese Mittel schwerpunktmäßig in den überalterten und erneuerungsbedürftigen Stadtteilen der Großstädte sowie in den Entwicklungsschwerpunkten der ländlichen Gebiete einzusetzen.

Einer Einzelförderung ist die Förderung ganzer Straßenzüge und Stadtteile, wenn die Eigentümer dafür gewonnen werden können, vorzuziehen. Hierzu sind besondere Aktivitäten seitens der Gemeinden erforderlich. Soweit es sich dabei um eine größere Anzahl gleichartiger Wohnungen aus zusammenhängenden Bauperioden handelt, werden Gemeinde- und Bewilligungsbehörden aufgefordert, zu veranlassen, daß den Wohnungs- oder Hauseigentümern alternative Vorschläge zur bautechnischen Veränderung der Wohnungen gemacht werden. Es sollte angestrebt werden, die bei einer großen Zahl gleichartiger Wohnungen möglichen Kostenvorteile insbesondere durch zentrale Auftragsvergabe wahrzunehmen. Die Landesregierung ist bereit, sich an den Kosten für die Erneuerungsvorschläge zu beteiligen.

### 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:

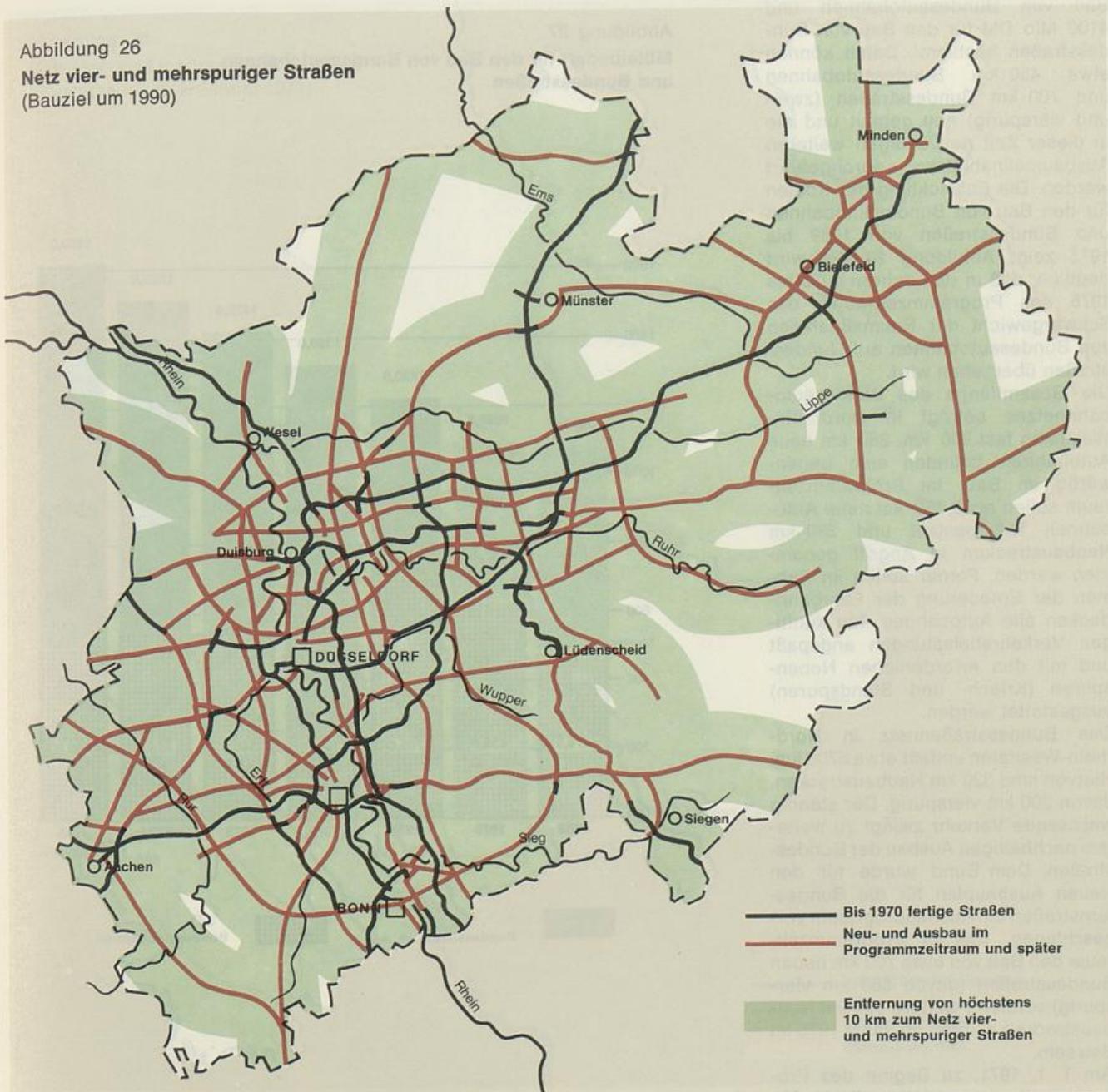
- Beseitigung von Engpässen im Straßennetz durch den Bau neuer Straßen oder durch die Verbreiterung bestehender Straßen
- Bessere Straßenverbindungen zwischen den Ballungsgebieten und dem Umland
- Wirksamere Erschließung unterdurchschnittlich entwickelter Gebiete durch neue Verkehrswege
- Anbindung des 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-  
spurigen Bundesstraßen und  
320 km zweispuriger Straßen.  
Landesausgaben  
im Programmzeitraum  
Keine (Bundesausgaben)

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 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

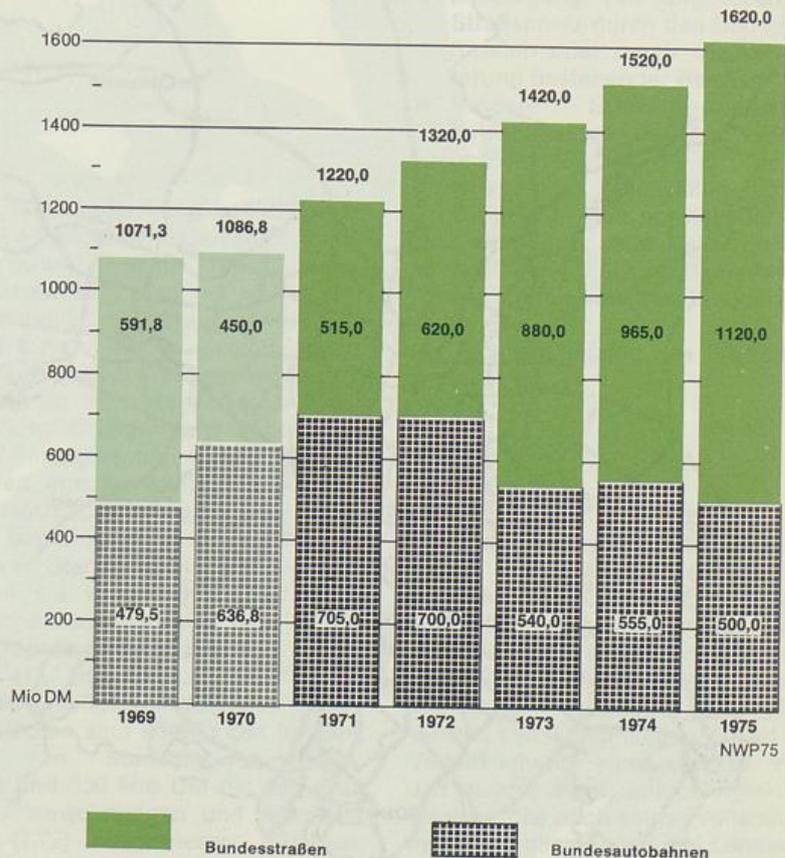


Abbildung 28  
**Netz vier- und mehrspuriger Straßen**  
 (Bauzustand am 1. Januar 1971)



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**

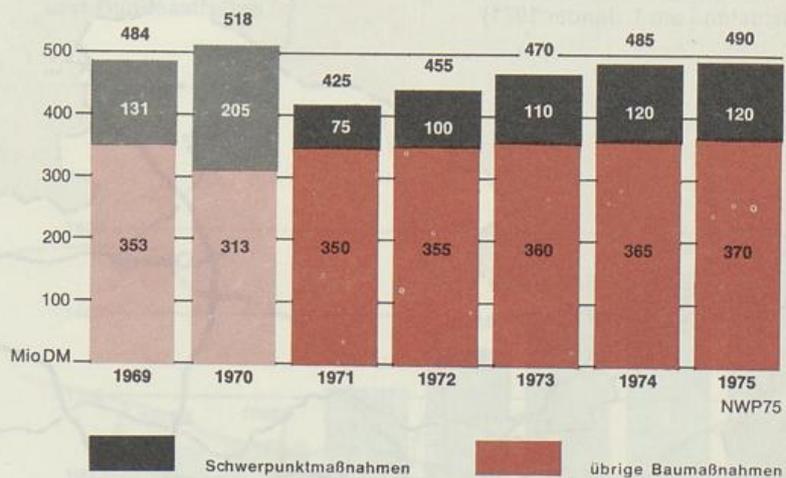


Abbildung 31 **Schwerpunktmaßnahmen für vierspurige Landstraßen**

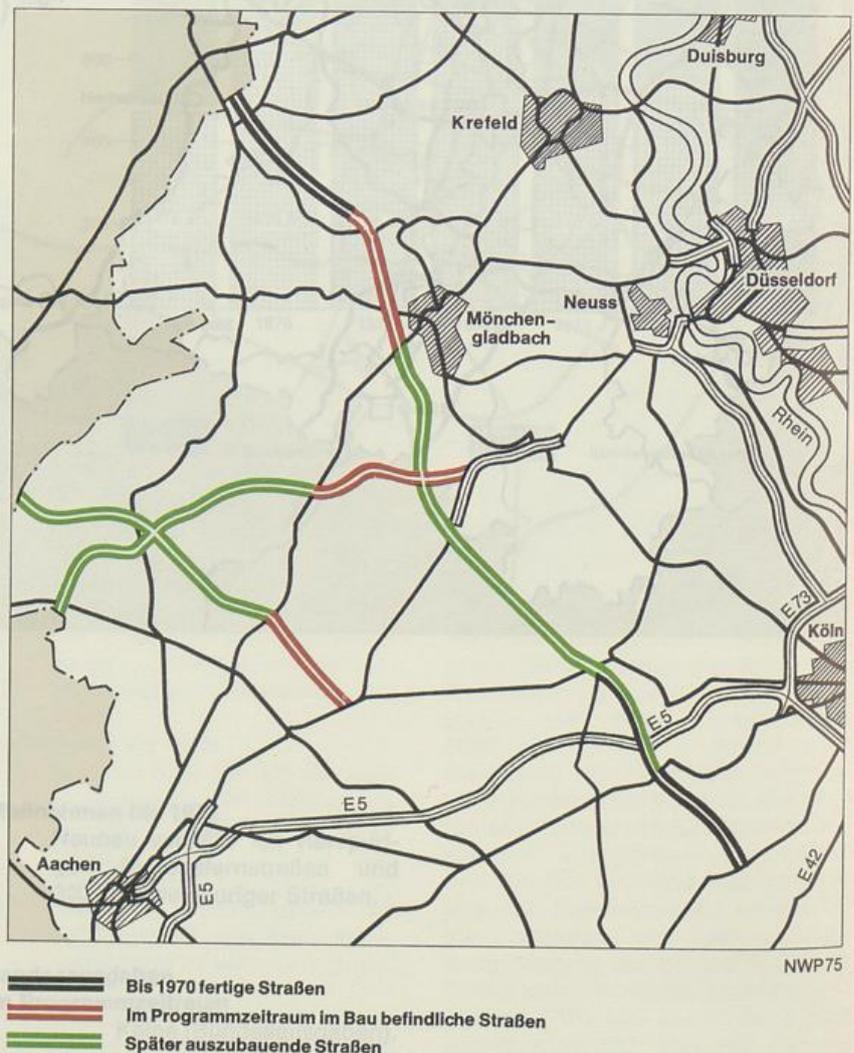
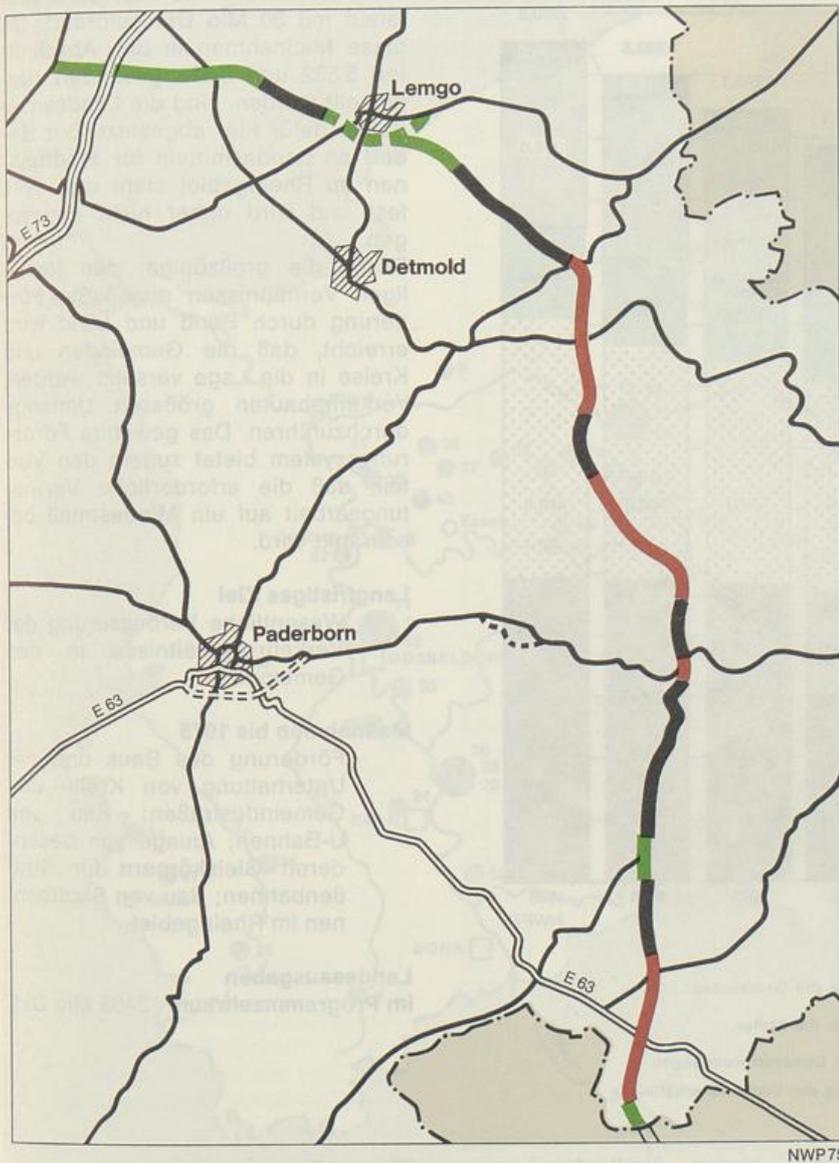


Abbildung 30  
Schwerpunktmaßnahmen für zweispurige Landstraßen



- 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.

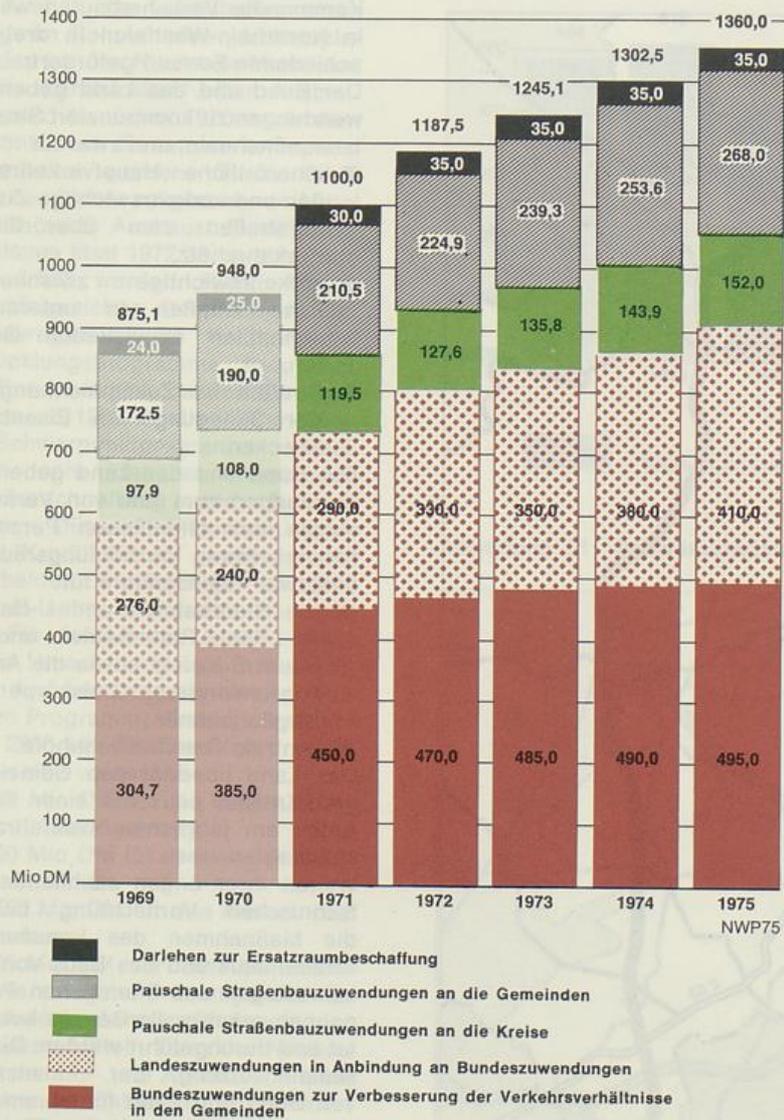
Das Land überläßt den Gemeinden und Kreisen pauschal einen festen Anteil am jährlichen Kraftfahrzeugsteueraufkommen.

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

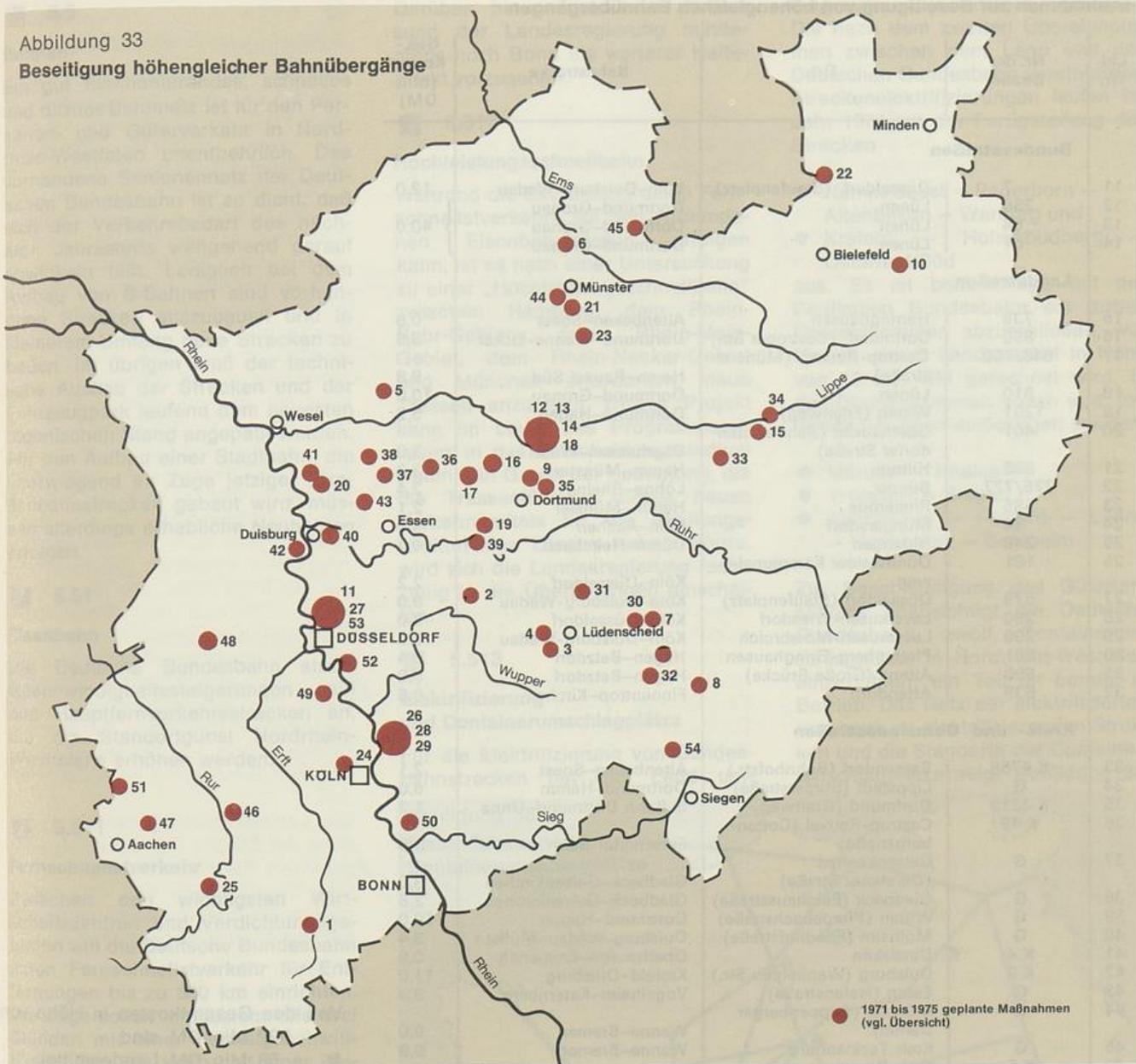
im Programmzeitraum 3465 Mio DM.

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.

## 5.5

### Bahnen

Ein gut funktionierendes, schnelles und dichtes Bahnnetz ist für den Personen- und Güterverkehr in Nordrhein-Westfalen unentbehrlich. Das vorhandene Schienennetz der Deutschen Bundesbahn ist so dicht, daß sich der Verkehrsbedarf des nächsten Jahrzehnts weitgehend darauf abwickeln läßt. Lediglich bei dem Aufbau von S-Bahnen sind vorhandene Strecken auszubauen und in kleinerem Umfang neue Strecken zu bauen. Im übrigen muß der technische Ausbau der Strecken und der Fahrzeugpark laufend dem neuesten technischen Stand angepaßt werden. Für den Aufbau einer Stadtbahn, die überwiegend im Zuge jetziger Straßenbahnstrecken gebaut wird, müssen allerdings erhebliche Neubauten erfolgen.

## 5.51

### Eisenbahn

Die Deutsche Bundesbahn strebt Geschwindigkeitssteigerungen auf den Hauptfernverkehrsstrecken an, die die Standortgunst Nordrhein-Westfalens erhöhen werden.

## 5.511

### Fernschnellverkehr

Zwischen den wichtigsten Wirtschaftszentren und Verdichtungsgebieten will die Deutsche Bundesbahn einen Fernschnellverkehr für Entfernungen bis zu 500 km einrichten. Die Züge sollen mindestens alle drei Stunden mit einer Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h und einer Reisegeschwindigkeit von 150 km/h verkehren. Damit lassen sich die in der Bundesrepublik besonders wichtigen Entfernungen von 250 bis 500 km in zwei bis dreieinhalb Stunden zurücklegen. Haltepunkte dieses Fernschnellverkehrs sollen nach einem Vorschlag der Deutschen Bundesbahn in Nordrhein-Westfalen folgende Städte sein:

- Bielefeld
- Dortmund
- Düsseldorf
- Essen
- Köln
- Münster
- Wuppertal

Darüber hinaus ist nach Auffassung der Landesregierung mindestens noch Bonn als weiterer Haltepunkt vorzusehen.

## 5.512

### Hochleistungsschnellbahn

Während die Einrichtung eines Fernschnellverkehrs auf den vorhandenen Eisenbahntrassen erfolgen kann, ist es nach einer Untersuchung zu einer „Hochleistungsschnellbahn“ zwischen Hamburg, dem Rhein-Ruhr-Gebiet, dem Rhein-Main-Gebiet, dem Rhein-Neckar-Gebiet und München erforderlich, neue Trassen anzulegen. Dieses Projekt kann im Laufe des Programmzeitraums in das Entscheidungsstadium treten. Auf Grund der Bedeutung, die die Trassenführung dieses neuen Verkehrsmittels für die Siedlungsstruktur des Landes haben würde, wird sich die Landesregierung rechtzeitig in die Überlegungen einschalten.

## 5.513

### Elektrifizierung und Containerumschlagplätze

Für die Elektrifizierung von Bundesbahnstrecken hat das Land um-

fangreiche Finanzhilfen geleistet. Die nach dem zweiten Übereinkommen zwischen dem Land und der Deutschen Bundesbahn vereinbarten Streckenelektrifizierungen laufen im Jahr 1970 mit der Fertigstellung der Strecken

- Hamm/Soest – Paderborn – Altenbeken – Warburg und
- Krefeld – Hohenbudberg – Osterfeld/Süd

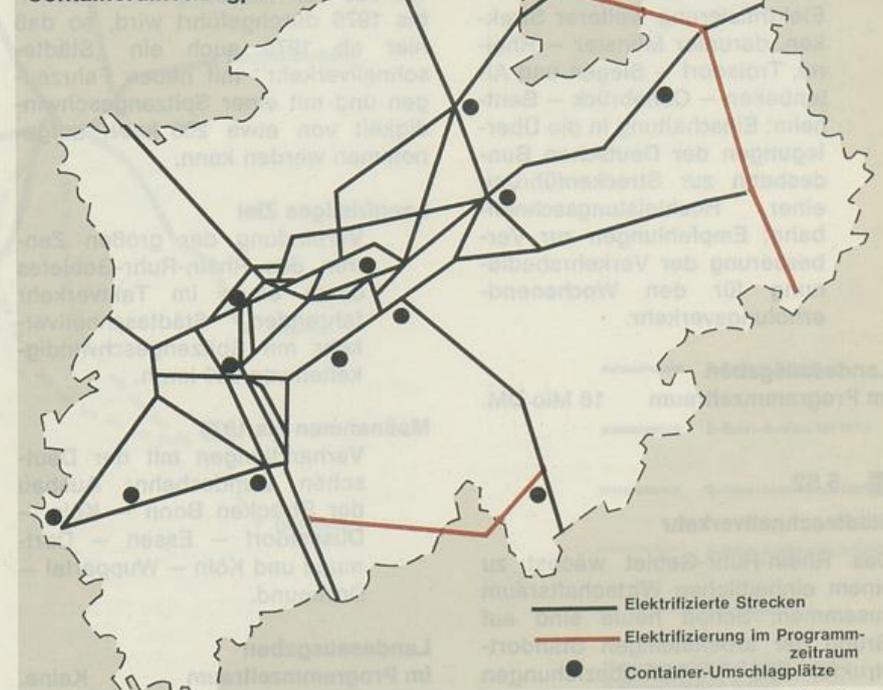
aus. Es ist beabsichtigt, mit der Deutschen Bundesbahn ein drittes Übereinkommen abzuschließen, wofür mit einem Landesanteil in Höhe von 18 Mio DM gerechnet wird. In das Übereinkommen sollen u. a. folgende Strecken einbezogen werden:

- Münster – Rheine
- Troisdorf – Siegen
- Altenbeken – Herford – Löhne – Osnabrück – Bentheim

Zur Beschleunigung des Güterumschlags beabsichtigt die Deutsche Bundesbahn zwölf Containerumschlagplätze in Nordrhein-Westfalen einzurichten; ein Teil ist bereits in Betrieb. Das Netz der elektrifizierten und noch zu elektrifizierenden Strecken und die Standorte der Containerumschlagplätze zeigt Abbildung 35.

Abbildung 35

### Elektrifizierung und Containerumschlagplätze



NWP 75

## 5.514

### Streckenstilllegungen

Die Landesregierung wird – abgesehen von wenigen unbedeutenden Stilllegungen – der weiteren Stilllegung von Strecken der Deutschen Bundesbahn entgegenreten. Andererseits wird sie darauf drängen, daß dort, wo erforderlich, Verbesserungen in der Verkehrsbedienung vorgenommen werden. Als wirksame Maßnahme zur Anhebung der Verkehrsnachfrage ist dabei die Anlage neuer, günstig zur Besiedlung geeigneter Haltestellen und der Ausbau von Stadt- und Stadtteilzentren an Haltestellen anzusehen. Parallelverkehre zu den Eisenbahnstrecken, die zum Teil vom Verkehrsträger selbst betrieben werden, müssen eingestellt werden.

Von erheblicher Bedeutung wird der Wochenendverkehr im Eisenbahnnetz zwischen dem Rhein-Ruhr-Gebiet und den großen Erholungsgebieten. Die Deutsche Bundesbahn wird auf neue Zielgebiete aufmerksam gemacht werden, die sich auf Grund der vorgesehenen Wochenenderholungsanlagen ergeben.

### Langfristiges Ziel

Modernisierung des Eisenbahnbetriebes und des technischen Streckenausbaus.

### Maßnahmen bis 1975

Elektrifizierung weiterer Strecken, darunter Münster – Rheine, Troisdorf – Siegen und Altenbeken – Osnabrück – Bentheim; Einschaltung in die Überlegungen der Deutschen Bundesbahn zur Streckenführung einer Hochleistungsschnellbahn; Empfehlungen zur Verbesserung der Verkehrsbedienung für den Wochenenderholungsverkehr.

**Landesausgaben im Programmzeitraum** 18 Mio DM.

## 5.52

### Städteschnellverkehr

Das Rhein-Ruhr-Gebiet wächst zu einem einheitlichen Wirtschaftsraum zusammen. Schon heute sind auf Grund der arbeitsteiligen Standortstruktur die Verkehrsbeziehungen

zwischen den großen Städten außerordentlich stark. Es wird angestrebt, daß ein immer größerer Personenkreis die Arbeits- und Bildungsangebote des Gesamttraumes ohne erzwungenen Wohnungswechsel in Anspruch nehmen kann. Mit dem Bau der S-Bahn Rhein-Ruhr wird dazu ein entscheidender Schritt getan.

Da die Reisegeschwindigkeit der S-Bahn wegen ihres dichten Haltestellenabstandes nur etwa 60 km/h beträgt, eignet sie sich nicht für die weiträumigen Verkehrsbeziehungen im Rhein-Ruhr-Gebiet. Gegenwärtig werden daher die betrieblichen und technischen Möglichkeiten untersucht, diesen Verkehrsbedarf durch einen „Städteschnellverkehr“ zu bewältigen, der etwa gleichzeitig mit der Inbetriebnahme der meisten S-Bahnstrecken nach 1975 aufgenommen werden soll.

Im Rahmen ihres Konzepts für einen Fernschnellverkehr (5.511) will die Deutsche Bundesbahn die Strecken

- Bonn – Köln – Düsseldorf – Essen – Dortmund und
- Köln – Wuppertal – Dortmund

für höhere Geschwindigkeiten ausbauen. Die Landesregierung erwartet, daß der Ausbau dieser Strecken bis 1975 durchgeführt wird, so daß hier ab 1975 auch ein „Städteschnellverkehr“ mit neuen Fahrzeugen und mit einer Spitzengeschwindigkeit von etwa 200 km/h aufgenommen werden kann.

### Langfristiges Ziel

Verbindung der großen Zentren des Rhein-Ruhr-Gebietes durch einen im Taktverkehr fahrenden Städteschnellverkehr mit Spitzengeschwindigkeiten von 200 km/h.

### Maßnahmen bis 1975

Verhandlungen mit der Deutschen Bundesbahn; Ausbau der Strecken Bonn – Köln – Düsseldorf – Essen – Dortmund und Köln – Wuppertal – Dortmund.

**Landesausgaben im Programmzeitraum** Keine.

## 5.53

### S-Bahnen und Stadtbahnen

Der Bau von kreuzungsfreien Bahnen für den Personennahverkehr in allen Verdichtungsgebieten des Landes wird langfristig angestrebt. Im Rhein-Ruhr-Gebiet wurde mit dem Ausbau bereits begonnen. Auch im Raum Bielefeld ist ein Ausbau erforderlich. In den Räumen Aachen, Münster und Siegen ist zur Zeit die Verkehrsnachfrage noch gering. Ob hier zu einem späteren Zeitpunkt ein Taktverkehr oder die Einrichtung eines S-Bahnverkehrs möglich wird, hängt von der städtebaulichen Verdichtung an Haltestellen ab (5.21) und wird im Programmzeitraum geprüft werden. Die Koordinierung zwischen Städtebau und regionalem Schnellverkehr ist eine der wichtigsten Aufgaben der nächsten Jahre. Deshalb wird sich die Landesregierung dafür einsetzen, daß einerseits die Schwerpunkte der Besiedlung durch S-Bahnen und Stadtbahnen erschlossen werden, andererseits der Städtebau an den Haltestellen und Knotenpunkten konzentriert wird. Die Schnellbahnen werden teils von der Deutschen Bundesbahn (S-Bahn), teils von Stadtbahngesellschaften (Stadtbahn) betrieben werden.

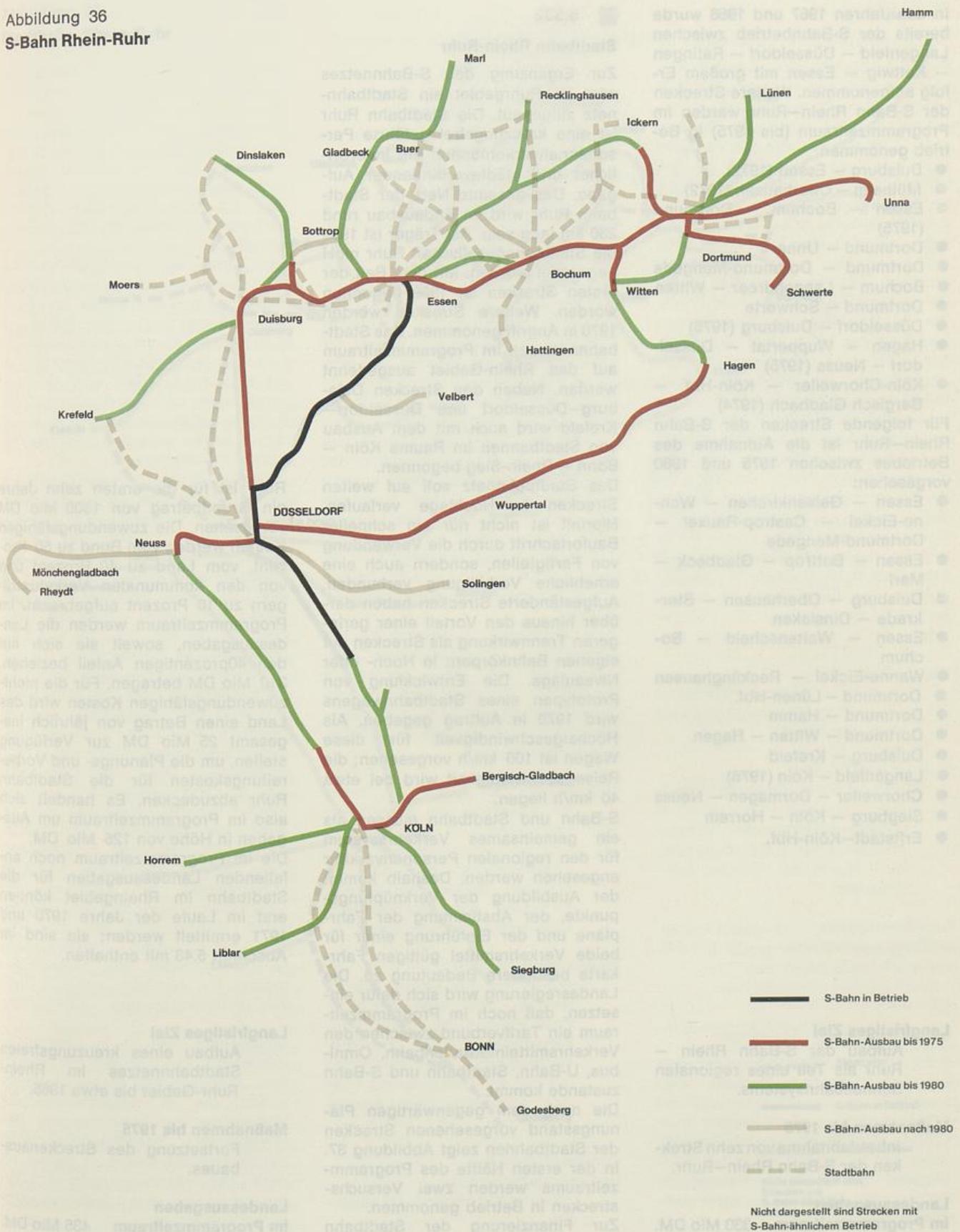
Die Landesregierung hat die Gründung der Stadtbahngesellschaft Ruhr gefördert. Sie wird weiterhin bestrebt sein, Organisations- und Verbundformen zu fördern, die einen modernen Schnellbahnverkehr ermöglichen.

## 5.531

### S-Bahn Rhein-Ruhr

Im Entwicklungsprogramm Ruhr hat die Landesregierung den Ausbau eines regionalen Schnellbahnsystems im Ruhrgebiet, bestehend aus S-Bahn und Stadtbahn, vorgesehen. Dieses Netz wird auf das gesamte Rhein-Ruhr-Gebiet ausgedehnt werden. Abbildung 36 zeigt das Netz. Im Rahmen der Ausbaumaßnahmen der für einen S-Bahn-Betrieb vorgesehenen Bundesbahnstrecken müssen zum Teil zweigleisige Strecken drei- oder viergleisig ausgebaut, Bahnhöfe erweitert und andere Strecken bau- und signaltechnisch verbessert werden.

Abbildung 36  
S-Bahn Rhein-Ruhr



In den Jahren 1967 und 1968 wurde bereits der S-Bahnbetrieb zwischen Langenfeld – Düsseldorf – Ratingen – Kettwig – Essen mit großem Erfolg aufgenommen. Weitere Strecken der S-Bahn Rhein–Ruhr werden im Programmzeitraum (bis 1975) in Betrieb genommen:

- Duisburg – Essen (1972)
- Mülheim – Oberhausen (1972)
- Essen – Bochum – Dortmund (1975)
- Dortmund – Unna
- Dortmund – Dortmund-Mengede
- Bochum – Langendreer – Witten
- Dortmund – Schwerte
- Düsseldorf – Duisburg (1975)
- Hagen – Wuppertal – Düsseldorf – Neuss (1975)
- Köln-Chorweiler – Köln-Hbf. – Bergisch Gladbach (1974)

Für folgende Strecken der S-Bahn Rhein–Ruhr ist die Aufnahme des Betriebes zwischen 1975 und 1980 vorgesehen:

- Essen – Gelsenkirchen – Wanne-Eickel – Castrop-Rauxel – Dortmund-Mengede
- Essen – Bottrop – Gladbeck – Marl
- Duisburg – Oberhausen – Sterkrade – Dinslaken
- Essen – Wattenscheid – Bochum
- Wanne-Eickel – Recklinghausen
- Dortmund – Lünen-Hbf.
- Dortmund – Hamm
- Dortmund – Witten – Hagen
- Duisburg – Krefeld
- Langenfeld – Köln (1976)
- Chorweiler – Dormagen – Neuss
- Siegburg – Köln – Horrem
- Erfstadt–Köln-Hbf.

#### Langfristiges Ziel

Aufbau der S-Bahn Rhein – Ruhr als Teil eines regionalen Schnellbahnsystems.

#### Maßnahmen bis 1975

Inbetriebnahme von zehn Strecken der S-Bahn Rhein–Ruhr.

#### Landesausgaben

im Programmzeitraum 330 Mio DM.

## 5.532

### Stadtbahn Rhein-Ruhr

Zur Ergänzung des S-Bahnnetzes wird im Ruhrgebiet ein Stadtbahnnetz aufgebaut. Die Stadtbahn Ruhr ist eine kreuzungsfrei geführte Personennahverkehrsbahn mit innerörtlicher und städteverbindender Aufgabe. Das gesamte Netz der Stadtbahn Ruhr wird im Endausbau rund 230 km lang sein. Als Träger ist 1969 die Stadtbahngesellschaft Ruhr mbH gegründet worden. Mit dem Bau der ersten Strecken ist 1969 begonnen worden. Weitere Strecken werden 1970 in Angriff genommen. Das Stadtbahnnetz soll im Programmzeitraum auf das Rhein-Gebiet ausgedehnt werden. Neben den Strecken Duisburg–Düsseldorf und Düsseldorf–Krefeld wird auch mit dem Ausbau von Stadtbahnen im Raume Köln – Bonn – Rhein-Sieg begonnen.

Das Stadtbahnnetz soll auf weiten Strecken in Hochlage verlaufen. Hiermit ist nicht nur ein schneller Baufortschritt durch die Verwendung von Fertigteilen, sondern auch eine erhebliche Verbilligung verbunden. Aufgeständerte Strecken haben darüber hinaus den Vorteil einer geringeren Trennwirkung als Strecken auf eigenen Bahnkörpern in Hoch- oder Niveaulage. Die Entwicklung von Prototypen eines Stadtbahnwagens wird 1970 in Auftrag gegeben. Als Höchstgeschwindigkeit für diese Wagen ist 100 km/h vorgesehen; die Reisegeschwindigkeit wird bei etwa 40 km/h liegen.

S-Bahn und Stadtbahn müssen als ein gemeinsames Verkehrssystem für den regionalen Personenverkehr angesehen werden. Deshalb kommt der Ausbildung der Verknüpfungspunkte, der Abstimmung der Fahrpläne und der Einführung einer für beide Verkehrsmittel gültigen Fahrkarte besondere Bedeutung zu. Die Landesregierung wird sich dafür einsetzen, daß noch im Programmzeitraum ein Tarifverbund zwischen den Verkehrsmitteln Straßenbahn, Omnibus, U-Bahn, Stadtbahn und S-Bahn zustande kommt.

Die nach dem gegenwärtigen Planungsstand vorgesehenen Strecken der Stadtbahnen zeigt Abbildung 37. In der ersten Hälfte des Programmzeitraums werden zwei Versuchsstrecken in Betrieb genommen. Zur Finanzierung der Stadtbahn

Ruhr ist für die ersten zehn Jahre ein Grundbetrag von 1600 Mio DM vorgesehen. Die zuwendungsfähigen Kosten werden vom Bund zu 50 Prozent, vom Land zu 40 Prozent und von den kommunalen Verkehrsträgern zu 10 Prozent aufgebracht. Im Programmzeitraum werden die Landesausgaben, soweit sie sich auf den 40prozentigen Anteil beziehen, 310 Mio DM betragen. Für die nicht-zuwendungsfähigen Kosten wird das Land einen Betrag von jährlich insgesamt 25 Mio DM zur Verfügung stellen, um die Planungs- und Vorbereitungskosten für die Stadtbahn Ruhr abzudecken. Es handelt sich also im Programmzeitraum um Ausgaben in Höhe von 125 Mio DM. Die im Programmzeitraum noch anfallenden Landesausgaben für die Stadtbahn im Rheingebiet können erst im Laufe der Jahre 1970 und 1971 ermittelt werden; sie sind im Abschnitt 5.43 mit enthalten.

#### Langfristiges Ziel

Aufbau eines kreuzungsfreien Stadtbahnnetzes im Rhein-Ruhr-Gebiet bis etwa 1985.

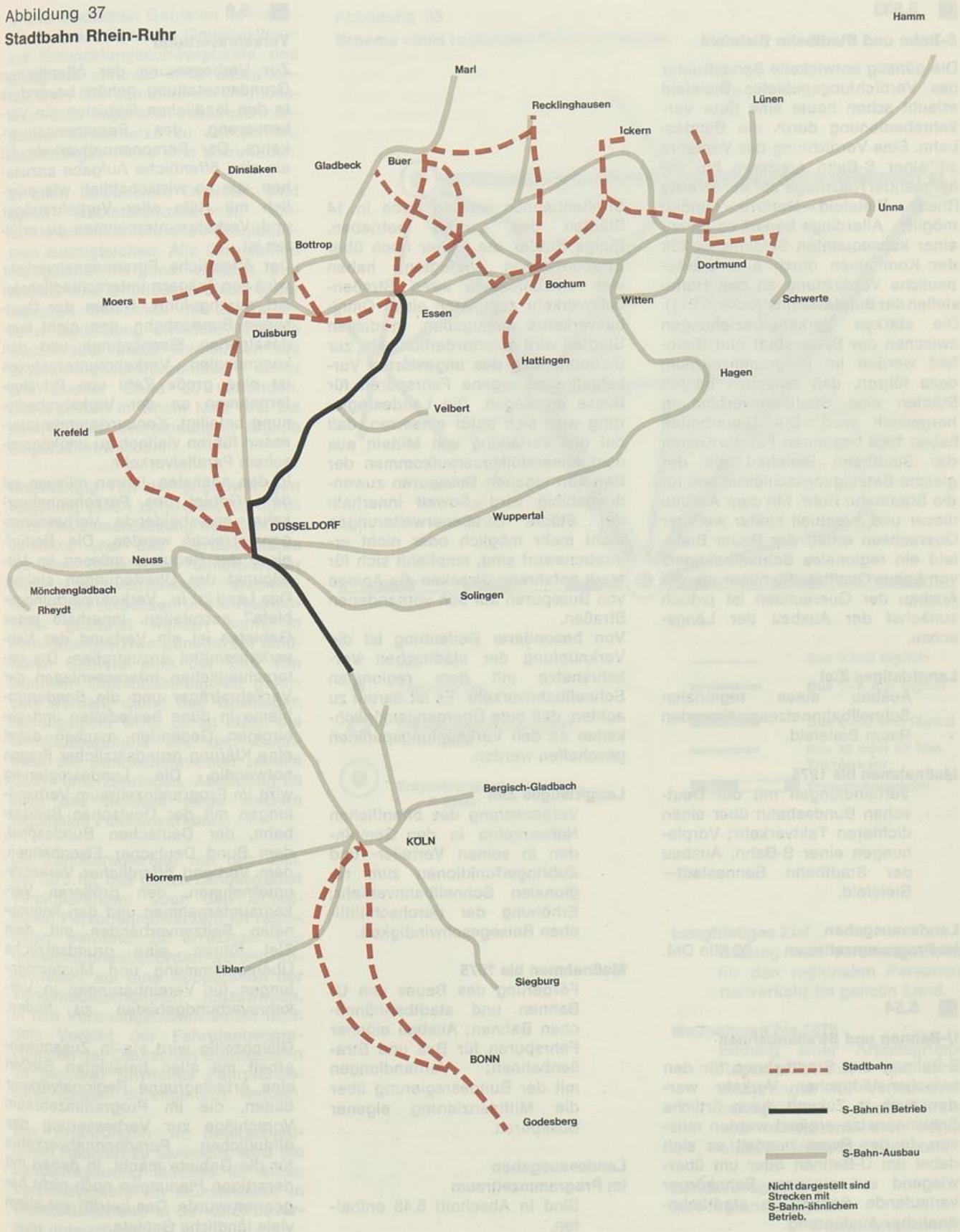
#### Maßnahmen bis 1975

Fortsetzung des Streckenausbau.

#### Landesausgaben

im Programmzeitraum 435 Mio DM.

Abbildung 37  
**Stadtbahn Rhein-Ruhr**



- - - - - Stadtbahn  
 ————— S-Bahn in Betrieb  
 ————— S-Bahn-Ausbau  
 Nicht dargestellt sind  
 Strecken mit  
 S-Bahn-ähnlichem  
 Betrieb.

## 5.533

### S-Bahn und Stadtbahn Bielefeld

Die günstig entwickelte Bandstruktur des Verdichtungsgebietes Bielefeld erlaubt schon heute eine gute Verkehrsbedienung durch die Bundesbahn. Eine Verdichtung des Verkehrs zu einer S-Bahn erscheint bei zunehmender Nachfrage auf der Strecke Rheda – Bielefeld – Herford – Minden möglich. Allerdings bedarf es hierzu einer konsequenten Siedlungspolitik der Kommunen durch eine städtebauliche Verdichtung an den Haltestellen der Bundesbahnstrecke (5.211). Die starken Verkehrsbeziehungen zwischen der Sennestadt und Bielefeld werden im Programmzeitraum dazu führen, daß zwischen beiden Städten eine Stadtbahnverbindung hergestellt wird. Die Bauarbeiten haben 1969 begonnen. Für die Kosten der Stadtbahn Bielefeld gilt der gleiche Beteiligungsschlüssel wie für die Stadtbahn Ruhr. Mit dem Ausbau dieser und eventuell später weiterer Querachsen erhält der Raum Bielefeld ein regionales Schnellbahnnetz von hoher Qualität. Wichtiger als der Ausbau der Querachsen ist jedoch zunächst der Ausbau der Längsachse.

#### Langfristiges Ziel

Ausbau eines regionalen Schnellbahnnetzes für den Raum Bielefeld.

#### Maßnahmen bis 1975

Verhandlungen mit der Deutschen Bundesbahn über einen dichteren Taktverkehr; Vorplanungen einer S-Bahn, Ausbau der Stadtbahn Sennestadt–Bielefeld.

#### Landesausgaben

im Programmzeitraum 30 Mio DM.

## 5.54

### U-Bahnen und Straßenbahnen

S-Bahnen und Stadtbahnen für den zwischenstädtischen Verkehr werden auch in Zukunft durch örtliche Schienennetze ergänzt werden müssen. In der Regel handelt es sich dabei um U-Bahnen oder um überwiegend auf eigenem Bahnkörper verlaufende Bahnen in stadtbahnähnlicher Ausführung.

## 5.542

### Stadtbahn Bielefeld

Zur Ergänzung des Stadtbahnverkehrs wird im Programmzeitraum ein

Straßenbahnen werden noch in 14 Städten des Landes betrieben. Einige Städte, die bisher noch über Straßenbahnen verfügten, haben sich entschlossen, ihren Straßenbahnverkehr zugunsten eines Omnibusverkehrs aufzugeben. In diesen Städten wird es erforderlich sein, zur Sicherstellung des ungestörten Verkehrsflusses eigene Fahrspuren für Busse anzulegen. Die Landesregierung wird sich dafür einsetzen, daß bei der Verteilung von Mitteln aus dem Mineralölsteueraufkommen der Bau von eigenen Busspuren zwendungsfähig wird. Soweit innerhalb der Städte Straßenerweiterungen nicht mehr möglich oder nicht erstrebenswert sind, empfiehlt sich für stark befahrene Strecken die Anlage von Busspuren auf den vorhandenen Straßen.

Von besonderer Bedeutung ist die Verknüpfung der städtischen Verkehrsnetze mit dem regionalen Schnellbahnverkehr. Es ist darauf zu achten, daß gute Übergangsmöglichkeiten an den Verknüpfungspunkten geschaffen werden.

#### Langfristiges Ziel

Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs in den Gemeinden in seinen Verteiler- und Zubringerfunktionen zum regionalen Schnellbahnverkehr; Erhöhung der durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit.

#### Maßnahmen bis 1975

Förderung des Baues von U-Bahnen und stadtbahnähnlichen Bahnen; Ausbau eigener Fahrspuren für Bus und Straßenbahnen; Verhandlungen mit der Bundesregierung über die Mitfinanzierung eigener Busspuren.

#### Landesausgaben

#### im Programmzeitraum

Sind in Abschnitt 5.43 enthalten.

## 5.6

### Verkehrsverbund

Zur Verbesserung der öffentlichen Grundausrüstung gehört besonders in den ländlichen Gebieten die Verbesserung des Personennahverkehrs. Der Personennahverkehr ist als eine öffentliche Aufgabe anzusehen, die so wirtschaftlich wie möglich mit Hilfe aller Verkehrsträger und Verkehrsunternehmen zu erfüllen ist.

Der öffentliche Personennahverkehr wird von Trägern unterschiedlichster Art durchgeführt. Neben der Deutschen Bundesbahn, den nicht bundeseigenen Eisenbahnen und den kommunalen Verkehrsunternehmen ist eine große Zahl von Privatunternehmen an der Verkehrsbedienung beteiligt. Konkurrierende Interessen führen vielfach zu unökonomischem Parallelverkehr.

In den nächsten Jahren müssen auf dem Gebiet des Personennahverkehrs entscheidende Verbesserungen erreicht werden. Die Bedürfnisse der Benutzer müssen im Mittelpunkt der Überlegungen stehen. Das Land ist in „Verkehrsverbundgebiete“ aufzuteilen. Innerhalb jedes Gebietes ist ein Verbund der Nahverkehrsmittel anzustreben. Die unterschiedlichen Interessenlagen der Verkehrsträger und die Sonderprobleme in dünn besiedelten und gebirgigen Gegenden machen dabei eine Klärung grundsätzlicher Fragen notwendig. Die Landesregierung wird im Programmzeitraum Verhandlungen mit der Deutschen Bundesbahn, der Deutschen Bundespost, dem Bund Deutscher Eisenbahnen, dem Verband öffentlicher Verkehrsunternehmen, den größeren Verkehrsunternehmen und den kommunalen Spitzenverbänden mit dem Ziel führen, eine grundsätzliche Übereinstimmung und Musterregelungen für Vereinbarungen in Verkehrsverbundgebieten zu finden.

Gleichzeitig wird sie in Zusammenarbeit mit allen beteiligten Stellen eine Arbeitsgruppe Regionalverkehr bilden, die im Programmzeitraum Vorschläge zur Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs für die Gebiete macht, in denen mit derartigen Planungen noch nicht begonnen wurde. Das betrifft vor allem viele ländliche Gebiete.

In den ländlichen Gebieten ist insbesondere das Netz der Omnibuslinien auf Entwicklungsschwerpunkte und geeignete zentrale Orte auszurichten. Sich überschneidende Omnibuslinien sind zugunsten zusammenhängender Liniennetze zu entflechten; Bedienungsverbote sind aufzuheben.

In dünn besiedelten Gebieten sind durch Gebietskonzessionen lohnende und nichtlohnende Omnibuslinien auszugleichen. Alle Orte sollten wenigstens morgens, mittags und abends eine Omnibusverbindung zur nächsten Gemeinde mit zentralörtlicher Bedeutung erhalten. Je nach Bedarf sind diese Gemeinden mit Entwicklungsschwerpunkten erster und zweiter Stufe zu verbinden. Dabei sollten in einem Netz drei bis zwölf Omnibusverbindungen täglich eingerichtet werden.

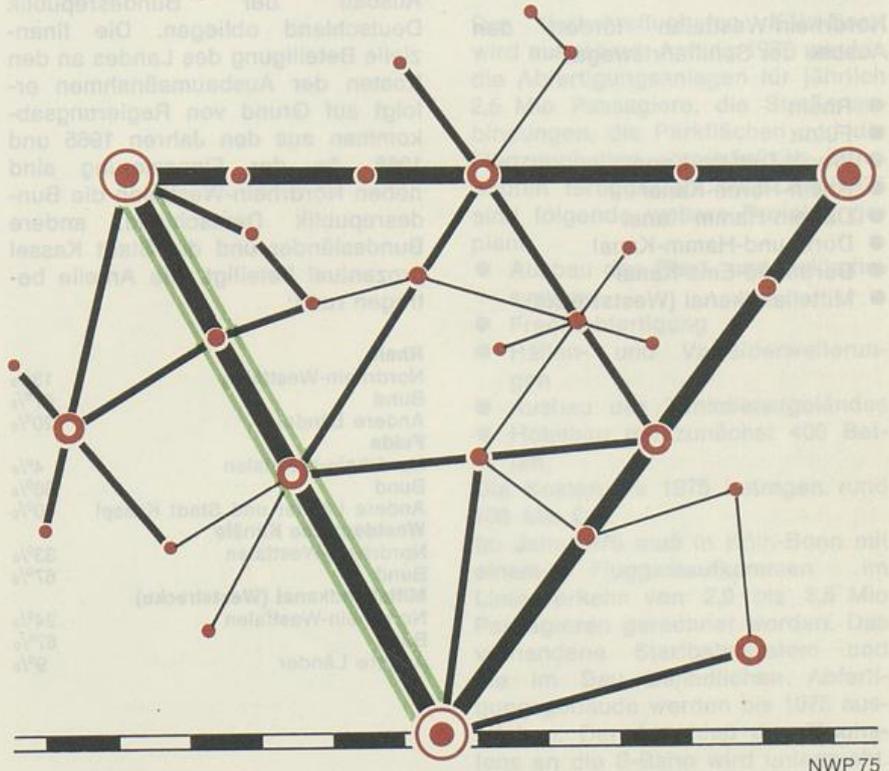
Unabhängig von der gegenwärtigen Regelung bleibt zu prüfen, ob durch eine Zusammenfassung des Schülerverkehrs und des Berufsverkehrs mit dem öffentlichen Linienverkehr der gesamte öffentliche Personennahverkehr verbessert und wirtschaftlicher gestaltet werden kann. In Entwicklungsschwerpunkten der ländlichen Gebiete muß der Bau von zentralen Omnibusbahnhöfen gefördert werden, damit das Umsteigen reibungsloser wird. Es ist ideal, die Omnibusbahnhöfe mit den Bahnhöfen der Bundesbahn unter „einem Dach“ unterzubringen. Abbildung 38 zeigt das Schema eines solchen regionalen Flächenverkehrs.

Die Landesregierung hat das Ziel, bis 1975 für das ganze Landesgebiet Vereinbarungen über den öffentlichen Personennahverkehr im regionalen Verbund zu erreichen. Die Genehmigungsbehörden wurden angewiesen, auf eine Kooperation der Verkehrsunternehmen hinzuwirken. In den Verbundgebieten sollen nach dem Vorbild der Fahrplanbesprechungen der Deutschen Bundesbahn im gleichen Rhythmus Fahrplanbesprechungen durchgeführt werden.

Um Erfahrungen in unterschiedlichen Räumen zu sammeln, wird die Landesregierung Modelle für einen Verbundverkehr im Münsterland, in Ostwestfalen und in der Eifel bevorzugt unterstützen.

Abbildung 38

**Schema eines regionalen Flächenverkehrs**



- |                                     |                                   |
|-------------------------------------|-----------------------------------|
| ● Ort                               | — Bus 3 mal täglich               |
| ● Zentraler Ort                     | — Bus 3–6 mal täglich             |
| ○ Entwicklungsschwerpunkt III Stufe | — Bus 6–12 mal täglich            |
| ○ Entwicklungsschwerpunkt II Stufe  | — Bus 30 oder 60 Min. Taktverkehr |
|                                     | — Eisenbahnverkehr                |

**Langfristiges Ziel**

Bildung von Verbundgebieten für den regionalen Personennahverkehr im ganzen Land.

**Maßnahmen bis 1975**

Bildung einer Arbeitsgruppe Regionalverkehr; Mustervereinbarungen für Verkehrsverbundgebiete; Durchführung von mindestens drei Versuchen in ländlichen Gebieten.

**Landesausgaben**

im Programmzeitraum

Verwaltungskosten.

NWP 75

5.7

**Wasserstraßen**

Nordrhein-Westfalen fördert den Ausbau der Schifffahrtswege:

- Rhein
- Fulda
- Wesel-Datteln-Kanal
- Rhein-Herne-Kanal
- Datteln-Hamm-Kanal
- Dortmund-Hamm-Kanal
- Dortmund-Ems-Kanal
- Mittellandkanal (Weststrecke).

Es handelt sich um Bundeswasserstraßen, deren Unterhaltung und Ausbau der Bundesrepublik Deutschland obliegen. Die finanzielle Beteiligung des Landes an den Kosten der Ausbaumaßnahmen erfolgt auf Grund von Regierungsabkommen aus den Jahren 1965 und 1968. An der Finanzierung sind neben Nordrhein-Westfalen die Bundesrepublik Deutschland, andere Bundesländer und die Stadt Kassel prozentual beteiligt. Die Anteile betragen rund:

<b>Rhein</b>	
Nordrhein-Westfalen	13%
Bund	67%
Andere Länder	20%
<b>Fulda</b>	
Nordrhein-Westfalen	4%
Bund	66%
Andere Länder und Stadt Kassel	30%
<b>Westdeutsche Kanäle</b>	
Nordrhein-Westfalen	33%
Bund	67%
<b>Mittellandkanal (Weststrecke)</b>	
Nordrhein-Westfalen	24%
Bund	67%
Andere Länder	9%

Die bis 1975 im Gebiet des Landes durchzuführenden Baumaßnahmen an den Bundeswasserstraßen zeigt Abbildung 39.

Im einzelnen werden von 1971 bis 1975 folgende Baumaßnahmen mit Zuwendungen Nordrhein-Westfalens durchgeführt:

**Rhein**

Das Strombett und die bundeseigenen Schutz- und Sicherheitshäfen werden an den Wasserstand 1962 angepaßt. Daneben werden die Uferdeckwerke ausgebaut. Einschließlich der Mittel zur Finanzierung von Baumaßnahmen an der außerhalb des Landes gelegenen Rheinrecke sind 15,6 Mio DM erforderlich.

**Fulda**

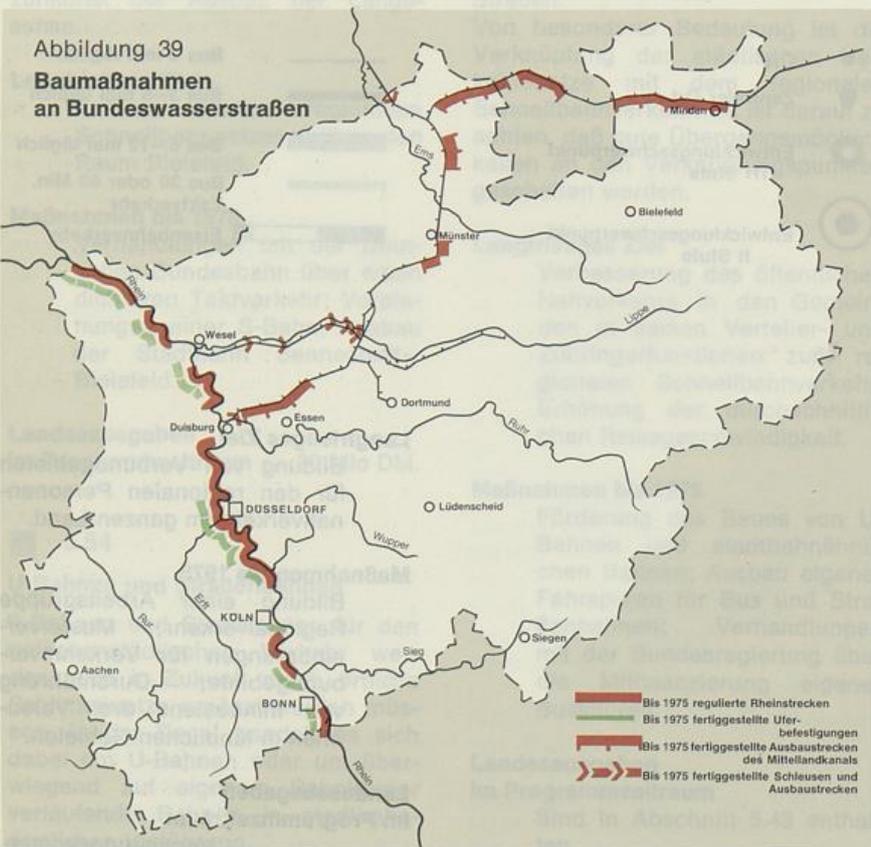
Die untere Fulda wird auf der Flußstrecke zwischen Kassel und Hannoversch-Münden umkanalisiert. Es ist vorgesehen, die vorhandenen veralteten Schleusen und Wehre durch moderne Anlagen zu ersetzen und die Zahl der Staustufen von gegenwärtig sieben auf zwei zu verringern. Die Maßnahmen werden erst nach 1975 abgeschlossen. Die Landesausgaben betragen 2,1 Mio DM.

**Wesel-Datteln-Kanal**

Die Kanalstrecke zwischen den Schleusen Friedrichsfeld und Dorsten sowie Ahsen und Datteln wird für eine Wassertiefe von 4 m ausgebaut. Es werden neue Schleusenanlagen errichtet. Die Landesausgaben betragen 16,5 Mio DM.

**Rhein-Herne-Kanal**

Das Profil und die Krümmungen der Kanalstrecke zwischen Duisburg und Essen werden erweitert. Die Leistung der Kanalschleusen wird durch eine Modernisierung der Anlagen verbessert. Die zweite Schleuse Duisburg-Meiderich (Schleuse I) wird neu errichtet. Die Landesausgaben betragen 3 Mio DM.



NWP 75

## Datteln-Hamm-Kanal

Der Wasserspiegel des Kanals wird verbreitert. In der Kanalhaltung Hamm-Werries wird das Fahrwasser vertieft. Die Bauarbeiten werden erst nach 1975 abgeschlossen. Die Landesausgaben betragen 10,5 Mio DM.

## Dortmund-Ems-Kanal

Bei Amelsbüren, Hilstrup und Saerbeck werden Überholstrecken gebaut. Die Schleuse Altenrheine wird neu errichtet. Die Landesausgaben einschließlich der Mittel zur Finanzierung von Baumaßnahmen an der Kanalstrecke von der Landesgrenze bis Aschendorf (Niedersachsen) betragen 20 Mio DM.

## Mittellandkanal

Auf der Weststrecke des Mittellandkanals (Kanalstrecke Bergeshövede-Anderten) werden der Wasserspiegel verbreitert und das Fahrwasser auf 4 m vertieft. Im nordrhein-westfälischen Kanalabschnitt werden bis 1975 die Ausbaumaßnahmen auf Teilstrecken bei Recke, Osnabrück, Getmold, Lübbecke und Minden abgeschlossen. Die Landesausgaben betragen 56 Mio DM.

## Häfen

Im Programmzeitraum wird in Voerde (Kreis Dinslaken) ein neuer öffentlicher Hafen angelegt. Es handelt sich dabei um einen Stichhafen am Südufer des Wesel-Datteln-Kanals in der Nähe der Mündung des Kanals in den Rhein. Die Kosten werden vom Land aus Städtebaumitteln getragen. Sie belaufen sich auf 30 Mio DM.

## Langfristiges Ziel

Anpassung der Wasserstraßen an die Verkehrsbedürfnisse zur Hebung der Standortgunst des Landes.

## Maßnahmen bis 1975

Ausbau des Rheins, der Fulda, des Wesel-Datteln-Kanals, des Rhein-Herne-Kanals, des Datteln-Hamm-Kanals, des Dortmund-Ems-Kanals, des Mittellandkanals; Anlage eines öffentlichen Hafens.

## Landesausgaben

im Programmzeitraum 153,7 Mio DM.



## 5.8

### Flughäfen

Der Verkehrsflughafen Köln-Bonn wird ausgebaut. Anfang 1970 werden die Abfertigungsanlagen für jährlich 2,5 Mio Passagiere, die Straßenanbindungen, die Parkflächen und die Flugzeughallen einschließlich Bürobauten fertiggestellt sein. Bis 1975 sind folgende weitere Projekte geplant:

- Ausbau des Start- und Rollbahnsystems
- Frachtabfertigung
- Hallen- und Vorfelderweiterungen
- Ausbau des Tankdienstgeländes
- Hotelbau mit zunächst 400 Betten.

Die Kosten bis 1975 betragen rund 108 Mio DM.

Im Jahr 1975 muß in Köln-Bonn mit einem Fluggastaufkommen im Linienverkehr von 2,9 bis 3,5 Mio Passagieren gerechnet werden. Das vorhandene Startbahnsystem und die im Bau befindlichen Abfertigungsgebäude werden bis 1975 ausreichen. Der Anschluß des Flughafens an die S-Bahn wird untersucht. Der Verkehrsflughafen Düsseldorf wird ausgebaut. Das Brückenbauwerk über die Bundesbahnstrecke Düsseldorf-Duisburg und die Verlegung der Startbahn 24 um 400 m nach Nordosten wurden 1969 fertiggestellt. Bis 1975 sind folgende weitere Projekte geplant:

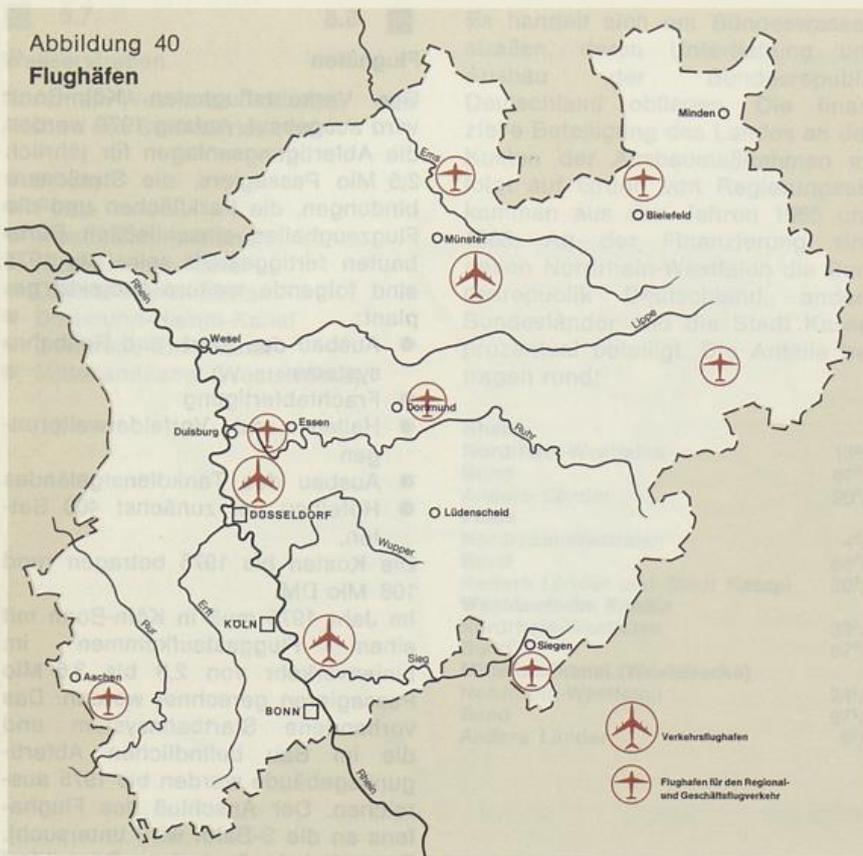
- Bau einer neuen Abfertigungsanlage mit Straßenanbindungen, Parkflächen und einem S-Bahnanschluß
- Bau einer weiteren Start- und Landebahn
- Hallen- und Vorfelderweiterungen.

Die Kosten bis 1975 betragen 150,5 Mio DM.

Im Jahr 1975 muß in Düsseldorf mit einem Fluggastaufkommen im Linienverkehr von 5,9 Mio Passagieren gerechnet werden. Die Kapazität des vorhandenen Startbahnsystems wird bis 1973 erschöpft sein. Auch bei dem Bau der geplanten neuen Anlagen wird um 1980 die Kapazitätsgrenze des Flughafens Düsseldorf erreicht sein.

Der Schwerpunkt des Luftverkehrsaufkommens in Nordrhein-Westfalen liegt im Ruhrgebiet. Er orientiert sich zum überwiegenden Teil zum Flug-

Abbildung 40  
Flughäfen



NWP 75

hafen Düsseldorf, der nur begrenzt ausgebaut werden kann. Der Ausbau eines dritten Verkehrsflughafens ist daher dringlich. Er ist im Raum Münster-Dortmund-Beckum vorgesehen. Die Landesregierung strebt an, diesen Flughafen 1975 bis 1980 auszubauen. Die Voraussetzungen sollen bis 1975 geschaffen werden. Auch für diesen Flughafen ist ein S-Bahnanschluß vorgesehen. Die reinen Planungskosten betragen bis 1975 rund 5 Mio DM.

Flughäfen für den Regional- und Geschäftsflugverkehr benötigen in der ersten Ausbaustufe eine Start- und Landebahn von 1800 m Grundlänge. In Nordrhein-Westfalen bestehen erst zwei betriebsfähige Regionalflughäfen (Essen-Mülheim und Siegerland). Fünf weitere Standorte sind für die Errichtung von Regionalflughäfen festgelegt:

- Münster-Osnabrück (Greven)
- Bielefeld-Herford (Nagelsholz)
- Paderborn-Büren-Lippstadt (Ahden)
- Dortmund-Unna (Bönen)
- Raum Aachen.

Darüber hinaus stehen 30 Verkehrslandeplätze und 37 Segelfluggelände zur Verfügung. Einige dieser Flugplätze sollen unter Beibehaltung ihres Genehmigungsstatus schwerpunktmäßig für den Geschäftsreiseverkehr bzw. für den Luftsport ausgebaut werden. Die Kosten betragen im Programmzeitraum 66,5 Mio DM. Durch die Bildung von Schwerpunkten in der Luftfahrtbodenorganisation soll eine wirkungsvolle Koordination erreicht und eine Zersplitterung von Ausbaumitteln verhindert werden.

Wegen der unterschiedlichen Beteiligungsverhältnisse bei den einzelnen Baumaßnahmen ergeben sich jeweils verschieden hohe Landesanteile. Die Gesamtsumme der Landesanteile im Programmzeitraum beträgt 114 Mio DM.

Die räumliche Lage der bestehenden und geplanten Verkehrsflughäfen und Flughäfen für den Regional- und Geschäftsflugverkehr zeigt Abbildung 40.

Datensystem-Kanal  
Der Westteil des Kanals wird  
verlaufen in der Kanalisierung  
Lümm-Werke wird das Fährweg-  
betriebs. Die Bauarbeiten werden  
bis zum 1975 abgeschlossen. Die  
Landesaussgaben betragen 10,5 Mio  
DM.

Landesausgaben  
Der Ausbau des Verkehrsflughafens  
Köln-Bonn wird im Programmzeitraum  
1975 bis 1980 ausgebaut werden.  
Die Landesausgaben betragen  
114 Mio DM.

Langfristiges Ziel  
Betrieb von drei Verkehrsflughäfen  
und mehreren Flughäfen für den  
Regional- und Geschäftsflugverkehr.  
Die Landesausgaben betragen  
114 Mio DM.

#### Langfristiges Ziel

Betrieb von drei Verkehrsflughäfen und mehreren Flughäfen für den Regional- und Geschäftsflugverkehr.

#### Maßnahmen bis 1975

Ausbau der Verkehrsflughäfen Köln-Bonn und Düsseldorf; Planung des Verkehrsflughafens Dortmund-Münster; Ausbau von Flughäfen für den Regional- und Geschäftsflugverkehr.

#### Landesaussgaben

im Programmzeitraum 114 Mio DM.