



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Universitätsbibliothek Paderborn

Nordrhein-Westfalen-Programm 1975

Nordrhein-Westfalen / Landesregierung

Düsseldorf, 1970

1.7 Von der Straße zum Verkehrssystem

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

1.5

Vom Bildungsnotstand zum Bildungsvorrang

Die Bildung hat in der Bundesrepublik mehr als ein Jahrzehnt nicht im Mittelpunkt des öffentlichen Bewußtseins gestanden. Im internationalen Vergleich besteht ein erheblicher Rückstand. Einige Bevölkerungsgruppen sind in ihren Bildungschancen noch immer deutlich benachteiligt. So gibt es vor allem in ländlichen Gebieten zu wenig Gymnasien. 1975 sollen mehr Schüler und Studenten die Möglichkeit haben, an mehr und besseren Schulen und Hochschulen ausgebildet zu werden. Den Neigungen und Fähigkeiten des einzelnen muß mehr Raum gegeben werden. Deshalb müssen Schüler und Studenten mehr Wahlmöglichkeiten haben. Dazu sind die Lehr- und Lernverfahren zu ändern. Das Lernen, wie man lernt, ist so wichtig wie die Vermittlung des Stoffs. Heute fehlen noch über zehn Prozent der notwendigen Lehrer, aber fast jeder zweite Student will Lehrer werden. In der zweiten Hälfte der siebziger Jahre wird es möglich sein, den Lehrbedarf zu decken. In den nächsten Jahren werden daher zunehmend Reformen des Schulsystems durchgeführt werden können. Die alten Universitäten müssen durch neue Universitäten mit erziehungswissenschaftlichem Schwerpunkt in der Aufgabe der Lehrerausbildung entlastet werden.

1.6

Von der Gebietsförderung zur Standortförderung

Nach dem zweiten Weltkrieg hatten Land und Gemeinden den Wohnungsbau zu fördern, Straßen zu bauen, Schulen zu errichten, Versorgungsunternehmen wieder in Gang zu setzen und viele andere dringende Bauaufgaben zu erfüllen. Der Bedarf war so groß, daß Investitionen an fast jedem Ort gerechtfertigt waren. Mit dieser Lage kann heute und in Zukunft nicht mehr gerechnet werden. Die gegenseitigen Abhängigkeiten der Investitionen für die öffentliche Grundausstattung des Landes haben zugenommen. Von der richtigen Zuordnung der neuen zu den schon vorhandenen Einrich-

tungen hängt die Gesamtwirkung der öffentlichen Förderungsmaßnahmen ab. Dem zufälligen Beieinander muß die räumliche Ordnung folgen. Die Gebietsförderung war die angemessene Antwort auf Massennotstände. Die Standortförderung soll nach dem Nordrhein-Westfalen-Programm 1975 der vorrangige Maßstab für die räumliche Verteilung aller strukturwirksamen Mittel sein. Die Förderung des Wohnungsbaus, des Städtebaus und der Ansiedlung neuer Betriebe soll daher mit Vorrang an den Entwicklungsschwerpunkten des Landes erfolgen. Knotenpunkte und Haltestellen regionaler Schnellbahnsysteme sind besonders zur städtebaulichen Verdichtung geeignet.

1.7

Von der Straße zum Verkehrssystem

Das Straßennetz in Nordrhein-Westfalen muß weiter ausgebaut werden. Die Autofahrer dürfen nur eine Entfernung von 10 km zu einem Netz von vierspurigen Autobahnen oder autobahnähnlichen Straßen zu überwinden haben. Die Straßenengpässe in den Gemeinden müssen beseitigt werden. Damit ist das Verkehrsproblem jedoch nicht gelöst. Im Nordrhein-Westfalen-Programm 1975 geht daher die Verkehrsplanung über den Straßenbau weit hinaus. Ein umfassendes Verkehrssystem auf der Straße, auf der Schiene, in der Luft und auf den Wasserstraßen ist das Ziel. Neben dem Ausbau des Straßennetzes ist die Beseitigung höhen gleicher Bahnübergänge, der Aufbau von S-Bahn- und Stadtbahnnetzen und der Ausbau von Stadt- und Stadtteilzentren vorgesehen. Die Erkenntnis der gegenseitigen Abhängigkeit von Verkehr und Städtebau soll der Maßstab für Investitionen sein. Die Knotenpunkte und Haltestellen des regionalen Schnellbahnsystems müssen in die Mitte verdichteter Wohngebiete und Arbeitsstätten gelegt werden. Häufig werden auch städtebauliche Verdichtungen erst um bestehende Bahnhöfe in Fußgängerentfernung entwickelt werden müssen. Zwischen Auto, Bus, Bahn und Flugzeug muß man leicht umsteigen können. Durch regelmäßige und kurze Zug- oder Busfolge, Abstimmung der Fahr-

pläne, einheitliches Tarifsystem, Verkehrsverbund besonders in den ländlichen Gebieten und bessere Information über das gesamte Verkehrsangebot muß der öffentliche Personennahverkehr helfen, den individuellen Straßenverkehr zu entlasten.

1.8

Von der Schreibmaschine zum Computer

Die öffentliche Verwaltung hatte noch vor wenigen Jahren auf allen Ebenen eine Gliederung, die aus dem 19. Jahrhundert stammte. Lange war die Verwaltung ordnende Verwaltung. Die leistende Verwaltung erbrachte ihre Dienste häufig ohne gesamtwirtschaftliche Zielsetzung und mit ungenügender Wirksamkeitskontrolle. Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit müssen Maßstäbe der Verwaltungstätigkeit werden. Die kommunale Gebietsreform wird leistungsstarke Gemeinden und Kreise schaffen. Die Neugliederung der übrigen Verwaltungsebenen wird sich anschließen. Die Arbeitsweise der Verwaltung wird weiter rationalisiert werden. Die Vorteile der elektronischen Datenverarbeitung müssen genutzt werden. Die zeitraubend formulierten Berichte und Verfügungen müssen dem automatischen Datenabruf und dem programmgesteuerten Schnellausdruck von Bescheiden weichen. Für Regierung und Verwaltung wird die elektronische Datenverarbeitung nicht nur zur Rationalisierung der Verwaltungsdurchführung beitragen, sondern auch durch bessere Auswertung vorhandener Informationen als Führungsinstrument eingesetzt werden können.