



UNIVERSITÄTS-  
BIBLIOTHEK  
PADERBORN

## **Universitätsbibliothek Paderborn**

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

**Nordrhein-Westfalen / Landesregierung**

**Düsseldorf, 1970**

5.21 Städtebauförderung in den Verdichtungsgebieten

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

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 Ziendarstellungen 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-  
ung 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.

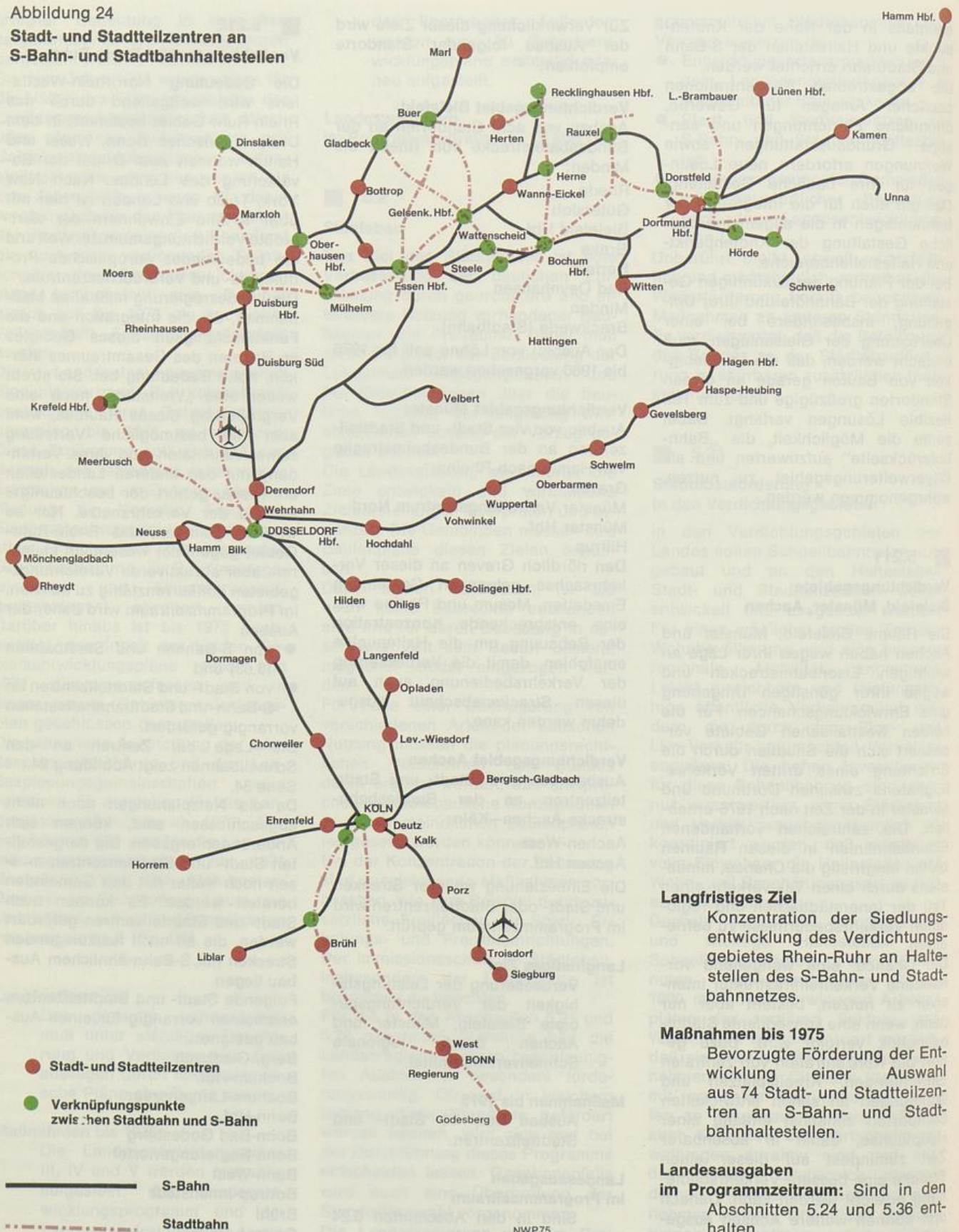
Da die Netzplanungen noch nicht abgeschlossen sind, können sich Änderungen ergeben. Die dargestellten Stadt- und Stadtteilzentren müssen noch weiter mit den Gemeinden beraten werden. Es können auch Stadt- und Stadtteilzentren gefördert werden, die an noch festzulegenden Strecken mit S-Bahn-ähnlichem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



**Langfristiges Ziel**

Konzentration der Siedlungsentwicklung des Verdichtungsgebietes Rhein-Ruhr an Haltestellen des S-Bahn- und Stadtbahnnetzes.

**Maßnahmen bis 1975**

Bevorzugte Förderung der Entwicklung einer Auswahl aus 74 Stadt- und Stadtteilzentren an S-Bahn- und Stadtbahnhaltestellen.

**Landesausgaben**

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

NWP75