



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Universitätsbibliothek Paderborn

Halbzeitbericht Nordrhein-Westfalen-Programm 1975

Nordrhein-Westfalen / Landesregierung

Düsseldorf, 1973

Planung, Bau und Verkehr

urn:nbn:de:hbz:466:1-11165

5. PLANUNG, BAU UND VERKEHR

Eine tiefgreifende Veränderung ist mit dem NWP 75 im Städte- und Wohnungsbau eingeleitet worden: Die staatliche Förderung verläßt das Gießkannenprinzip und geht zum Grundsatz der Schwerpunktförderung über, nach dem die Mittel aus verschiedenen Aufgabenbereichen in ausgewählte günstigen und entwicklungs-fähigen Standorten konzentriert werden. Städte- und Wohnungsbau werden so mit der Planung der Verkehrswege, vor allem denen des öffentlichen Personennahverkehrs, eng verbunden; zugleich werden die zur Erhaltung unserer natürlichen Lebensgrundlagen notwendigen Freiräume gesichert.

Die Notwendigkeit, Städtebau und Verkehr zu integrieren, ist für die Ballungsgebiete inzwischen offenkundig. Der noch immer wachsende Individualverkehr kann den Massenverkehrsbedarf in den Städten künftig nicht mehr bewältigen. Entweder bricht der Individualverkehr zusammen oder er braucht so viel Straßenraum, daß er das Gefüge unserer Städte sprengt. Auch die Strukturprobleme des ländlichen Raumes sind auf lange Sicht nur mit dem Schwerpunktprinzip zu lösen, weil allein die Förderung tragfähiger Entwicklungsschwerpunkte die Attraktivität des gesamten ländlichen Raumes erhöht.

Der tiefere Grund für das Standortprinzip ist gesellschafts- und sozialpolitischer Natur. Wenn Wohnungs- und Städtebau einem leistungsfähigen öffentlichen Verkehrsnetz so zugeordnet werden, daß ein großer Teil der Bevölkerung in Fußgängerentfernung von den Haltestellen wohnt, wird der einzelne Bürger beweglicher. Er hat dann mehr und bessere Möglichkeiten, in gut erreichbarer Nähe zwischen Arbeitsplätzen, Bildungseinrichtungen und spezialisierten Angeboten zum Einkauf und an Dienstleistungen auszuwählen. Seine tatsächliche Wahlfreiheit am Arbeitsmarkt, im Bildungsbereich und als Verbraucher wächst.

5.1 Landesplanung

Aufgabe der Landesplanung ist es, die räumliche Struktur des Landes

so zu entwickeln, daß sie der freien Entfaltung der Persönlichkeit aller Bürger in der Gemeinschaft am besten dient. Sie strebt deshalb an, Voraussetzungen für gleichwertige Lebensbedingungen in allen Teilen des Landes zu schaffen. Dabei hat sie sich auf ein sich in jüngster Zeit mehr und mehr verlangsamendes Bevölkerungswachstum einzustellen; denn Geburtenüberschüsse und Wanderungsgewinne gehen zurück.

Die **Ziele der Landesplanung** für eine den Grundsätzen der Raumordnung entsprechende Landesentwicklung sind dargestellt

- im Landesentwicklungsprogramm von 1964²⁹,
- im Landesentwicklungsplan I von 1966/70 „Einteilung des Landesgebietes in Zonen“³⁰,
- im Landesentwicklungsplan II von 1970 „Entwicklungsschwerpunkte und Entwicklungsachsen“³¹,
- in den Gebietsentwicklungsplänen der Landesplanungsgemeinschaften.

Die Gemeinden sind gesetzlich verpflichtet, ihre Bauleitplanung den Zielen der Raumordnung und Landesplanung anzupassen. Wie im NWP 75 vorgesehen, ist das Landesentwicklungsprogramm überarbeitet und – in Ausführung des 1972 novellierten Landesplanungsgesetzes – als Gesetzentwurf der Landesregierung am 16. 5. 1972³² dem Landtag zugeleitet worden. Es ist damit der vollen parlamentarischen Disposition unterworfen.

Die Arbeiten an den noch vorgesehenen Landesentwicklungsplänen III „Gebiete mit besonderer Bedeutung für Freiraumfunktionen“ und IV „Flugplatzbereiche“ sowie V „Lagerstätten“ sind inzwischen inhaltlich fortgeführt worden. Sie sollen die umweltbeeinflussenden Fachplanungen und die angestrebte Siedlungsstruktur miteinander in Einklang bringen. Am weitesten fortgeschritten ist der Landesentwicklungsplan III, der Gebiete der Wasserwirtschaft und der Erholung abgrenzt. Die Landesentwicklungspläne werden voraussichtlich im Programmzeitraum aufgestellt.

Bis jetzt sind der Gebietsentwicklungsplan 1966 des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk und neun räumliche Teilabschnitte der Gebietsentwicklungspläne der Landesplanungsgemeinschaften Rheinland und West-

falen genehmigt worden. Sie erfassen eine Fläche, auf der etwa die Hälfte der Bevölkerung des Landes lebt. Für das übrige Landesgebiet befinden sich, bis auf wenige Ausnahmen, die Gebietsentwicklungspläne im Erarbeitungsverfahren. Dazu gehört auch der sachliche Teilabschnitt „Regionale Infrastruktur“ des Gebietsentwicklungsplanes des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk.

Die Gebietsentwicklungspläne für das gesamte Landesgebiet werden voraussichtlich bis zum Ende des Programmzeitraumes vorliegen. Auswirkungen der kommunalen Neuordnung und neue, noch nicht geklärte Vorhaben haben ihre Aufstellung verzögert.

Die Ziele der Landesplanung, wie sie in den Gebietsentwicklungsplänen dargestellt sind, orientieren sich an der langfristigen Aufnahmefähigkeit der einzelnen Räume. Für die nahe Zukunft dürfen die Gemeinden im Rahmen der Bauleitplanung die in den Gebietsentwicklungsplänen ausgewiesenen Flächen nur soweit in Anspruch nehmen, wie dies den Bedürfnissen der Bevölkerung und der geordneten räumlichen Entwicklung der Gemeinden entspricht. Dabei muß zugleich einer ausreichenden und integrierten Versorgung Rechnung getragen werden. Neue Bauflächen sind den vorhandenen Ansiedlungen und Verkehrsanlagen zuzuordnen.

Das Ziel, die Siedlungsflächen auf das derzeit erforderliche Maß zu beschränken, darf nicht durch extensive Bauleitplanung unterlaufen werden. Das hätte gesamtwirtschaftliche Nachteile zur Folge: Erschließungen werden unwirtschaftlicher; der Individualverkehr steigt an und beansprucht wiederum Parkflächen in den Stadtzentren; stadtnahe Grünflächen werden zerstört.

Solchen unerwünschten Entwicklungen entgegenzuwirken, ist eine vorrangige Aufgabe des Städtebaues und der Landesplanung.

5.2 Städtebau

Die städtebauliche Konzeption des NWP 75 verfolgt die Ziele:

- geordnete und intensivere Nutzung vorhandener Bauflächen und Freiräume ohne Zersiedlung der Landschaft,
- Wiedereinziehung von Bauflächen, die nicht in absehbarer Zeit be-

baut werden, soweit rechtlich und finanziell durchführbar,

- stärkere Integration der Lebensbereiche Wohnen, Arbeiten, Verkehr, Freizeit und Erholung mit langfristig wirtschaftlichen Lösungen baulicher Nutzung,
- bei Verdichtung der Bebauung ausgleichende Maßnahmen wie Freizeit- und Erholungseinrichtungen und verstärkter Immissionschutz,
- Heranführung der öffentlichen Grundausstattungen in den ländlichen Gebieten an den Standard der Verdichtungsgebiete.

Für die städtebaulichen Maßnahmen, die der Verwirklichung dieser Ziele dienen, hat der Innenminister Richtlinien zur Bauleitplanung und Städtebauförderung erlassen.

Schwerpunkte hierbei sind:

- umweltschutzwirksame städtebauliche Planung,
- Erforschung und Erprobung neuartiger Stadtmodelle,
- Erneuerung oder Umgestaltung bebauter Ortsteile zur städtebaulichen Neuordnung (Sanierungsmaßnahmen),
- Erwerb und Erschließung von Bauland und Gewerbeflächen,
- Erwerb und Herrichtung von Flächen mit Anlagen und Einrichtungen für Freizeitgestaltung und Erholung.

Das unvollkommene Bau- und Bodenrecht erschwert die Erreichung dieser Ziele. Die seit langem geforderte Rechtsänderung ist vom Bund inzwischen in Angriff genommen und wird vom Land nachdrücklich unterstützt.

Das Städtebauförderungsgesetz von 1971³³ bedeutet bereits eine wesentliche Hilfe bei der zügigen Verwirklichung der städtebaulichen Ziele und Maßnahmen des NWP 75. Allerdings bleibt die Finanzierungsbeitragung des Bundes für Nordrhein-Westfalen bisher hinter den Erwartungen des Landes zurück. Die Aufstockung der Städtebaumittel des Landes durch Bundesmittel betrug 1971/72 53 Mio. DM. Bis 1975 sind jährlich rd. 50 Mio. DM Bundesmittel vorgesehen.

Der Städtebau gehört nach dem Hochschulwesen zu den Programnteilen mit der stärksten finanziellen Ausweitung. In der Finanzplanung des Landes ist der Programmansatz gegenüber ursprünglich 1,2

Mrd. DM um 1 Mrd. DM auf 2,2 Mrd. DM gesteigert worden. Damit ist die finanzielle Grundlage für die Realisierung der städtebaulichen Ziele des NWP 75 in der zweiten Hälfte des Programmzeitraumes gelegt.

Um der Zersiedlung der Landschaft mehr als bisher entgegenzutreten, werden Städtebaumittel im Programmzeitraum mit Vorrang eingesetzt in:

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

Die **Städtebauförderung in den Verdichtungsgebieten** soll die regionale Mobilität für einen möglichst großen Teil der Wohnbevölkerung verbessern. Deshalb werden die Vorteile der Standorte an den Schnellbahnhaltestellen durch verdichtete Bebauung genutzt. Dabei soll jedoch ein ausreichendes Angebot an Freiflächen für Spiel, Freizeit und Erholung gesichert werden. Der Lärmschutz ist besonders zu beachten. Die Landesregierung läßt die Überbauung von Verkehrsstrassen in Abstimmung mit dem Bund untersuchen. Diese Bebauung könnte zugleich mit einer intensiveren Bodennutzung auch einem verbesserten Schallschutz dienen.

Die für Knotenpunkte und wichtige Haltestellen des Schnellbahnnetzes bewußt beispielhaft gehaltenen Zahlenangaben des NWP 75 von 40 000 Einwohnern im Ein-Kilometer-Radius haben Kritik hervorgerufen. Diese Größenordnung, die heute schon in mehreren Stadtteilen der Verdichtungsgebiete anzutreffen ist, darf jedoch nicht als eine schematische, auf alle Standorte zu übertragende Zielangabe mißdeutet werden. Die unterschiedlichen örtlichen Voraussetzungen werden vielmehr häufig zu niedrigeren Werten führen. In vielen Fällen wird auch die von der Bevölkerung noch akzeptierte Fußgängerentfernung geringer anzusetzen sein.

In den **Verdichtungsgebieten Bielefeld, Münster, Aachen** waren 14 Stadt- und Stadtteilzentren als förderungswürdig genannt. Sieben Zen-

tren wurden mit Städtebaumitteln gefördert; Abschnitte davon schon abschließend. Weitere Abschnitte werden folgen.

Für das **Verdichtungsgebiet Rhein-Ruhr** hatte das Programm die bevorzugte Förderung einer Auswahl aus 74 Stadt- und Stadtteilzentren an S-Bahn- und Stadtbahnhaltestellen vorgesehen. Ende 1972 waren 28 Abschnitte von 25 Zentren – teilweise abschließend – gefördert. 1973 werden sechs weitere Stadt- und Stadtteilzentren und zahlreiche weitere Abschnitte der schon geförderten Zentren hinzukommen.

Die künftige Entwicklung hängt davon ab, welche der im Programm nach dem damaligen Planungsstand als förderungswürdig genannten Zentren sich tatsächlich als förderungsfähig erweisen und für welche Zentren die Gemeinden den Ausbau in Angriff nehmen und förderungsreife Anträge vorlegen.

Die **Städtebauförderung und Dorferneuerung in den ländlichen Gebieten** hat das Ziel, die öffentliche Grundausstattung an die der Verdichtungsgebiete heranzuführen. Dafür sieht das Programm vor, aus den Entwicklungsschwerpunkten und zentralen Orten des ländlichen Raumes eine begrenzte Anzahl von Standorten auszuwählen, die konzentriert und mit Vorrang gefördert werden.

Während bis 1970 43 Orte gefördert wurden, sind inzwischen 79 geeignete Entwicklungsschwerpunkte und zentrale Orte in den ländlichen Gebieten in die Förderung aus Städtebaumitteln aufgenommen worden. Davon sind im Sinne der Landesentwicklungspläne I und II:

Entwicklungsschwerpunkte

1. Ordnung (Versorgungsbereich von mehr als 100 000 Einwohner) 11 Entwicklungsschwerpunkte

2. Ordnung (Versorgungsbereich von 50–100 000 Einwohner) 17 Entwicklungsschwerpunkte

3. Ordnung (Versorgungsbereich von 20–50 000 Einwohner) 35

Zentralorte für 10–20 000 Einwohner 6
Zentralorte für 5–10 000 Einwohner 10.

Eine wesentliche städtebauliche Maßnahme ist die Förderung des Erwerbs und der Erschließung von Gewerbeflächen durch Städte und Gemeinden. Damit sind im Programmjahr 1971 die städtebaulichen Voraussetzungen für 591 Betriebsrichtungen, -verla-

gerungen und -erweiterungen geschaffen worden. Hierfür wurden 90 Mio. DM Städtebaumittel bereitgestellt. Davon entfielen rd. 45% auf das Ruhrgebiet, die restlichen 55% auf Entwicklungsschwerpunkte gemäß Landesentwicklungsplan II und zentrale Orte des Landesentwicklungsplans I im übrigen Land. Die Investitionen auf den geförderten Flächen sollten nach Angaben der Gemeinden rd. 27 000 Arbeitsplätze schaffen oder sichern. Von den geplanten 23 000 industriellen Arbeitsplätzen waren rund die Hälfte ausgesprochenen Wachstumsbranchen zuzuordnen.

Standortprogramme sind das Verwaltungsinstrument, mit dem Planung und Förderungsmaßnahmen wirkungsvoller im Sinne einer schwerpunktmäßigen **Standortförderung** koordiniert werden. Damit will das Land von sektoralen oder regionalen Förderungsprogrammen auf standortbezogene Förderkombinationen übergehen.

Diese Programmaßnahme hat heftige politische Kritik hervorgerufen. Sie ist als Eingriff in die Selbständigkeit der kommunalen Planung und als Ausfluß dirigistischen und zentralistischen Denkens angegriffen worden. Die Landesregierung hat bei vielen Gelegenheiten schriftlich und mündlich diese Befürchtungen als unbegründet zurückgewiesen.

Standortprogramme sollen von den Gemeinden als eigenständige kommunale Entwicklungsplanungen aufgestellt werden. Es ist selbstverständlich, daß sie wie alle Planungen mit den Zielen der Landesplanung übereinstimmen müssen. Um zu realistischen Aussagen über Art, Zeitpunkt und Höhe staatlicher Investitions- und Förderungsmittel zu kommen, müssen sie mit den entsprechenden staatlichen Stellen – insbesondere den Regierungspräsidenten – abgestimmt werden.

Die Gemeinden waren aufgefordert, bis 1975 Standortprogramme für ihre Siedlungsschwerpunkte aufzustellen. Ab 1975 sollen Standortprogramme Voraussetzung für die Förderung mit Landesmitteln in den Bereichen Städtebau, Wohnungsbau, Verkehrswegebau, Industriean siedlung und Bildungseinrichtungen sein.

Die Programmaussage hinsichtlich des Förderungsvorbehaltes bedurfte

einer modifizierenden Klarstellung, die in der Antwort auf die Kleine Anfrage 707³⁴ erfolgte. Der Förderungsvorbehalt des NWP 75 bezieht sich – wie sich aus dem Zusammenhang des Programmtextes ergibt – nur auf solche Gemeindeentwicklungsmaßnahmen, für die Standortprogramme erforderlich sind. Dieses verwal tungsmäßig aufwendige Abstimmungsverfahren und der daran geknüpfte Förderungsvorbehalt müssen auf Ausbaumaßnahmen von einer Größenordnung und Komplexität bezogen werden, die ein solches Verfahren rechtfertigen. Das wird in der Regel nicht in Gemeinden unterhalb der Größenordnung eines Entwicklungsschwerpunktes der Fall sein.

Für kommunale Infrastrukturmaßnahmen, die kein Standortprogramm erfordern, bleiben die bisherigen Fördermöglichkeiten bestehen.

Zur Einführung der Standortprogramme hat die Landesregierung vorläufige Richtlinien³⁵ erlassen. Der Innenminister hat ein Musterstandortprogramm veröffentlicht: „Beispiel Turmkirchen“.

Zahlreiche Gemeinden arbeiten inzwischen an Standortprogrammen für ihre künftige Entwicklung. In vielen Fällen haben erste Erörterungen mit den Regierungspräsidenten, in Einzelfällen bereits auch mit dem Innenminister stattgefunden.

Es hat sich gezeigt, daß die meisten Gemeinden auf eine kommunale Entwicklungsplanung bisher nicht eingerichtet waren. Es fällt ihnen daher schwer, Programme mit konkreten Aussagen über Art, Umfang, Zeitpunkt und Finanzierung der notwendigen Investitionen zu erarbeiten. Viele Gemeinden erschweren sich ihre Arbeit zusätzlich dadurch, daß sie die Aufgabe zu perfektionistisch zu lösen versuchen. Wichtiger wären auf die dringendsten Maßnahmen ausgerichtete Programme, die bis 1975 vorliegen und – wo es notwendig ist – danach ergänzt und weiter konkretisiert werden können.

5.2 Städtebau

Wichtigste Maßnahmen:

7 Stadt- und Stadtteilzentren in den Verdichtungsgebieten Bielefeld, Münster, Aachen in der Förderung

bzw. mit Abschnitten förderungsmäßig abgeschlossen; weitere Abschnitte dieser Zentren werden in absehbarer Zeit gefördert;

25 Stadt- und Stadtteilzentren im Verdichtungsgebiet Rhein-Ruhr mit 28 Förderungsabschnitten in der Förderung; 1973 werden 6 weitere Stadt- und Stadtteilzentren gefördert; daneben werden weitere Abschnitte der schon geförderten Zentren hinzukommen.

Landesmittel

NWP 75	1 254 Mio. DM
Programmergebnis nach dem Stand der Finanzplanung 1973	2 200 Mio. DM

5.3 Wohnungsbau

Das **Wohnungsbauprogramm 1971 bis 1975** des NWP 75 sieht die Förderung von insgesamt 200 000 Wohnungen vor. Das entspricht einer Jahresrate von 40 000 Wohnungen. Für Aussiedler und Flüchtlinge sollen zusätzlich – und soweit erforderlich – bis zu 7000 Wohnungen im Jahr gefördert werden. Diese vom Programm geforderten Bauleistungen sind schon in den ersten beiden Jahren erheblich überschritten worden. Statt einer Jahresrate von 40 000 bzw. 47 000 Wohnungen wurden 1971 mehr als das Doppelte, nämlich 87 500 Wohnungen, gefördert. Das Förderungsergebnis 1972 liegt mit 64 000 Wohnungen, zu denen erstmals noch 10 000 Wohnungen aus dem Regionalprogramm des Bundes kamen, weit über der Programmrate.

Für die zweite Hälfte des Programmzeitraumes müssen mindestens 40 000 bis 47 000 Wohnungen jährlich gefördert werden. Diese Rate ist für 1973 vorgesehen.

Bestimmte Gebiete des Landes sind noch nicht ausreichend mit Wohnungen ausgestattet, vor allem aber sind bestimmte Bevölkerungsgruppen noch unzureichend versorgt. Dieser Wohnungsbedarf kann nur durch eine ausreichende Zahl von Wohnungen gedeckt werden, deren Mietbelastung die sozial schwächeren Schichten der Bevölkerung tragen können. Da die Förderung wei-

terhin notwendig ist und die Baukosten gestiegen sind, mußten die Förderungssätze im öffentlich geförderten Wohnungsbau ab 1. 4. 1973 erheblich angehoben werden.

Im sozialen Wohnungsbau wird besonderes Gewicht darauf gelegt,

- daß Wohnungen mit zukunftssicherem Standard an zukunftssicheren Standorten zu fördern sind,
- daß genügend Wohnungen für kinderreiche Familien, junge Familien und ältere Menschen geschaffen werden,
- daß die Stadterneuerung und die Althausanierung zu verstärken sind.

Die Ansprüche an Größe und Ausstattung der Wohnungen steigen. Bei der langen Lebensdauer von Wohngebäuden muß deshalb der **Wohnungsstandard** höher liegen als früher. Dem sozialen Wohnungsbau kommt wegen seines hohen Anteils am Gesamtwohnungsbau hinsichtlich Baugestaltung, Wohnungsgröße und Ausstattung eine richtungweisende Funktion zu.

Die durchschnittliche Wohnfläche der im öffentlich geförderten Wohnungsbau errichteten Wohnungen ist gegenüber dem Beginn des ersten mehrjährigen Wohnungsbauprogramms 1967 von 74,7 qm auf 80,5 qm im Jahr 1972 gestiegen.

Zur Mindestausstattung einer mit staatlicher Hilfe geförderten Wohnung gehört ab 1. 1. 1971 z. B. eine Zentralheizung.

Die Versorgung der Bevölkerung mit Wohnraum ist nach der Gesamtzahl vorhandener Wohnungen soweit fortgeschritten, daß für den öffentlich geförderten Wohnraum sorgfältig geprüft werden muß, an welchen Standorten langfristiger Wohnungsbedarf besteht. Um die schon im Abschnitt „Städtebau“ begründete Integration von Städte- und Wohnungsbau mit der Verkehrspolitik sicherzustellen, muß die Vergabe von Wohnungsbaumitteln nach den Grundsätzen der **Standortförderung** geregelt werden.

Auch den auf den sozialen Wohnungsbau angewiesenen breiten Bevölkerungsschichten müssen die Vorteile dieser Integration zugute kommen. Durch bessere Zuordnung der Wohngebiete zu dem Schnellbahnnetz wird die Mobilität der Bewohner größer. So verbessert sich bei-

spielsweise ihre Wahlfreiheit auf dem Arbeitsmarkt und zwischen verschiedenen Bildungsmöglichkeiten.

Auch in den ländlichen Zonen bedarf es einer richtigen Zuordnung der Wohnungen zu den Arbeitsstätten, Bildungsstätten und Versorgungseinrichtungen. Die Entwicklungsschwerpunkte sind deshalb auch Schwerpunkte der Wohnungsbauförderung in den ländlichen Zonen. Deshalb sind nach Abstimmung mit den Städten und Kreisen als Bewilligungsbehörden für die Mittel des sozialen Wohnungsbaues die im Sinne des NWP 75 geeigneten Standorte festgelegt worden. Die Bindung der Wohnungsbaumittel an diese Standorte ist behutsam eingeleitet worden. Im ersten Programmjahr 1971 wurden nur die schlüsselmäßig zugeteilten Mittel des sozialen Wohnungsbaues mit bis zu 80% standortgebunden. Im Gesamtprogramm hat sich dadurch tatsächlich 1971 eine Standortbindung für 52% der geförderten Wohnungen ergeben, 1972 von 67%. Es soll erreicht werden, mindestens 2/3 aller mit staatlichen Mitteln geförderten Wohnungen an Schwerpunkt-Standorte zu binden. Die bisherige Bevorzugung der ländlichen Zonen mit Wohnungsbaumitteln hat sich langsam der Bevölkerungsverteilung angenähert:

Zonen gemäß Landesentwicklungsplan I

	Ballungs-kerne	Ballungs-randzonen	ländl. Zonen
1970	36,4 %	16,1 %	47,5 %
1971	38,2 %	20,8 %	41,0 %
1972	38,8 %	23,6 %	37,6 %
Bevölkerungsverteilung	46 %	20 %	34 %

Entsprechend den **sozialen Zielen des Wohnungsbaues** im NWP 75 wurde die Förderung von Wohnungen für kinderreiche Familien verstärkt. Insgesamt konnten für diesen Personenkreis in den Jahren 1971/72 mehr als 17 500 Wohnungen gefördert werden.

Das NWP 75 sieht in den Jahren 1971–1975 die Förderung von insgesamt 30 000 Wohnungen für ältere Menschen vor.

Gefördert wurden in den ersten beiden Jahren über 12 000 Altenwohnungen und 5367 Plätze in Altenheimen. Die im NWP 75 vorgesehene Eigen-

tumsbildung in Form von Eigentumswohnungen konnte erheblich ausgeweitet werden. Es wurden 1971/72 insgesamt 11 000 Eigentumswohnungen gefördert. Das entspricht der Förderungszahl der Jahre 1964–1970. Der Bau neuer Städte und Stadtteile sowie die Sanierung überalterter Gemeindegebiete ist in den Jahren 1971/72 verstärkt durchgeführt worden. Insgesamt wurden im Rahmen städtebaulicher Entwicklungs- und Erneuerungsmaßnahmen 21 600 Wohnungen gefördert.

Neben dem Neubau von Wohnungen gewinnt die **Althauserneuerung** zunehmend an Bedeutung. Soll ein großer und preisgünstiger Wohnungsbestand erhalten werden, ist es sehr viel wirtschaftlicher, ältere, aber noch lange nicht abbruchreife Wohnungen zu erneuern, als neu zu bauen. Die Althauserneuerung hat den städtebaulich besonders wichtigen Vorzug, gewachsene soziale Strukturen in unseren Städten und Gemeinden zu erhalten. Um die vorge-sehene Programmrate von jährlich etwa 50 000 zu modernisierenden Altbauwohnungen zu erreichen, mußten gewisse Anlaufschwierigkeiten überwunden werden. Im Jahre 1971 sind 33 000 Wohnungen modernisiert worden, 45 000 waren es im Jahre 1972. Steigt die Jahresleistung weiter an, kann das Programmziel von insgesamt 250 000 erneuerten Wohnungen bis 1975 noch erreicht werden.

5.3 Wohnungsbau

Wichtigste Maßnahmen:

1971/72 über 150 000 Wohnungen gefördert;

1971/72 über 78 000 Althauswohnungen erneuert.

Landesmittel

NWP 75 4327 Mio. DM

Programmergebnis nach dem Stand der Finanzplanung 1973 5267 Mio. DM (einschl. Studentenwohnheime und Altenwohnungen)

5.4 Straßen

Das NWP 75 sieht vor, das gesamte Straßennetz in Nordrhein-Westfalen verstärkt auszubauen. Dieses Ziel

bleibt bestehen, jedoch muß den in- zwischen eingetretenen Veränderungen Rechnung getragen werden. Es ist unmöglich geworden, die Kern- bereiche der Städte autogerecht aus- zubauen, denn die Verkehrsbedürf- nisse steigen, während die zur Ver- fügung stehende Fläche beschränkt ist. Die Folge: Der Straßenverkehr massiert sich in den Spitzenzeiten, Luftverschmutzung und Lärmbelästi- gung nehmen zu.

Notwendig ist deshalb eine sinnvolle Funktionsteilung zwischen dem flä- chenaufwendigen individuellen Ver- kehr und dem flächensparenden öf- fentlichen Verkehr (Schienenverkehr, Bus). Der öffentliche Personennah- verkehr und der Individualverkehr dürfen jedoch nicht als Gegensatz verstanden werden. So richtig es ist, insbesondere in den Ballungsräu- men dem öffentlichen Nahverkehr den Vorrang einzuräumen, so wenig kann in den übrigen Landesteilen auf eine zügige Verbesserung des Stra- ßennetzes verzichtet werden.

Der Minister für Wirtschaft, Mittel- stand und Verkehr wird im Laufe die- ses Jahres durch einen besonderen Versuch — „Fast-Null-Tarif“ — fol- gendes feststellen lassen: Können allein Fahrpreissenkungen die Auto- fahrer veranlassen, ein öffentliches Verkehrsmittel zu benutzen oder ist dazu in erster Linie eine größere At- traktivität dieser Verkehrsmittel er- forderlich? In diesem Zusammen- hang wird auch zu überlegen sein, ob die Probleme gelöst werden kön- nen, wenn beispielsweise die Stadt- zentren für den Autoverkehr ge- sperrt oder die Parkgebühren dra- stisch erhöht werden.

Wie im NWP 75 vorgesehen, hat sich die Landesregierung bemüht, die Ausbauziele dieses Programms in die seinerzeit aufzustellenden Bau- programme des Bundes und des Landes einzubringen.

Hinzuweisen ist besonders auf den ersten Fünfjahresplan für den Aus- bau der Bundesfernstraßen (1971 bis 1975)³⁶ und den Ausbauplan für die Landstraßen — 2. Ausbaustufe³⁷. Indessen konnte die Durchführung den Planungen nicht in vollem Um- fange folgen. Zwischen Aufstellung und Beginn der Programme stiegen die Baupreise um etwa 30 %, eine Rate, die nicht durch zusätzliche Fi- nanzierungsmittel aufgefangen wer-

den konnte. Im einzelnen hat die Landesregierung dazu in der Ant- wort auf die Große Anfrage 4 zum Straßenbau³⁸ Stellung genommen. Die Bauleistungen gingen aber auch aus anderen Gründen zurück. Die Er- fordernisse der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes steigern die Ansprüche an die Ausstattung der Straßen, während zugleich höhere Mittel aufgewendet werden müssen, um die Substanz des Straßennetzes zu erhalten. Für den Bereich der Bundesfernstraßen lagen beispiels- weise die Aufwendungen für die Substanzerhaltung um rd. 60 % über dem Plansoll.

Zu den einzelnen Straßengruppen ist folgendes zu sagen:

Grundlage für Neubau, Erweiterung und Erneuerung der **Bundesfernstra- ßen** ist das aus dem Jahre 1971 stammende Gesetz über den Aus- bau der Bundesfernstraßen für die Jahre 1971 bis 1985³⁹. Sein Bedarfs- plan ist in drei Dringlichkeitsstufen unterteilt.

Ebenso wie das NWP 75 umfaßt der vom Bundesminister für Verkehr vorgelegte erste Fünfjahresplan die Jahre 1971 bis 1975. Bei der Auf- stellung des NWP 75 wurde davon ausgegangen, daß Nordrhein-West- falen entsprechend der Dringlichkeit seiner Baumaßnahmen im ersten Fünfjahresplan etwa 7,1 Mrd. DM er- hält. Maßgebend für die Bewertung dieser Dringlichkeit und damit des Anteils an Bundesmitteln war eine Bewertung auf Grund bestimmter Gesichtspunkte des Verkehrs und des Straßenbaus. Durch andere Be- wertungskriterien bei der Ermittlung der Länderanteile erhielt Nordrhein- Westfalen nur einen Anteil von 6,77 Mrd. DM. Das sind rd. 24,8 % des Gesamtvolumens in Höhe von 29,5 Mrd. DM. Dieser Anteil ist zu gering, wie eine im Auftrag des Lan- des erstellte Analyse und eine Sach- verständigenkommission festgestellt haben. Nordrhein-Westfalen ist da- nach bei der Verteilung der Bundes- mittel nicht entsprechend den für die Beurteilung nötigen Gesichtspunkten berücksichtigt worden, wie Bevölke- rungszahl, Straßennetz, Verkehrs- dichte. Das Land fordert daher hö- here Bundesmittel.

Hinsichtlich der bis 1975 fertigzustel- lenden Bundesfernstraßen unter- schied das NWP 75 noch zwischen

Autobahnen und vierspurigen Bun- desstraßen. Diese Unterscheidung wurde aufgegeben. Die Bauleistun- gen an vierspurigen Bundesstraßen mit Autobahncharakteristik werden nunmehr dem Autobahnneubau zu- geordnet. Daher müssen für eine ver- gleichende Betrachtung der Pro- grammaussagen mit den derzeit er- reichten Bauleistungen und den nach letztem Stand zu erwartenden Fertig- stellungen die entsprechenden Zah- lenangaben des NWP 75 wie folgt zusammengefaßt werden:

	bis 1975 fertig	1975 in Bau
Bundes- autobahnen	450 km	280 km
Bundes- straßen (vierspurig)	380 km	keine Angabe
Autobahn- neubau insgesamt:	830 km	280 km
Davon wurden bis Ende 1972 209 km Autobahn fertiggestellt.		

Die Gesamtstrecke der in der Lauf- zeit des NWP 75 fertiggestellten Au- tobahnen wird nach der bisherigen Finanzplanung des Bundes voraus- sichtlich 560 km betragen, weitere 475 km Autobahnstrecken werden im Bau sein.

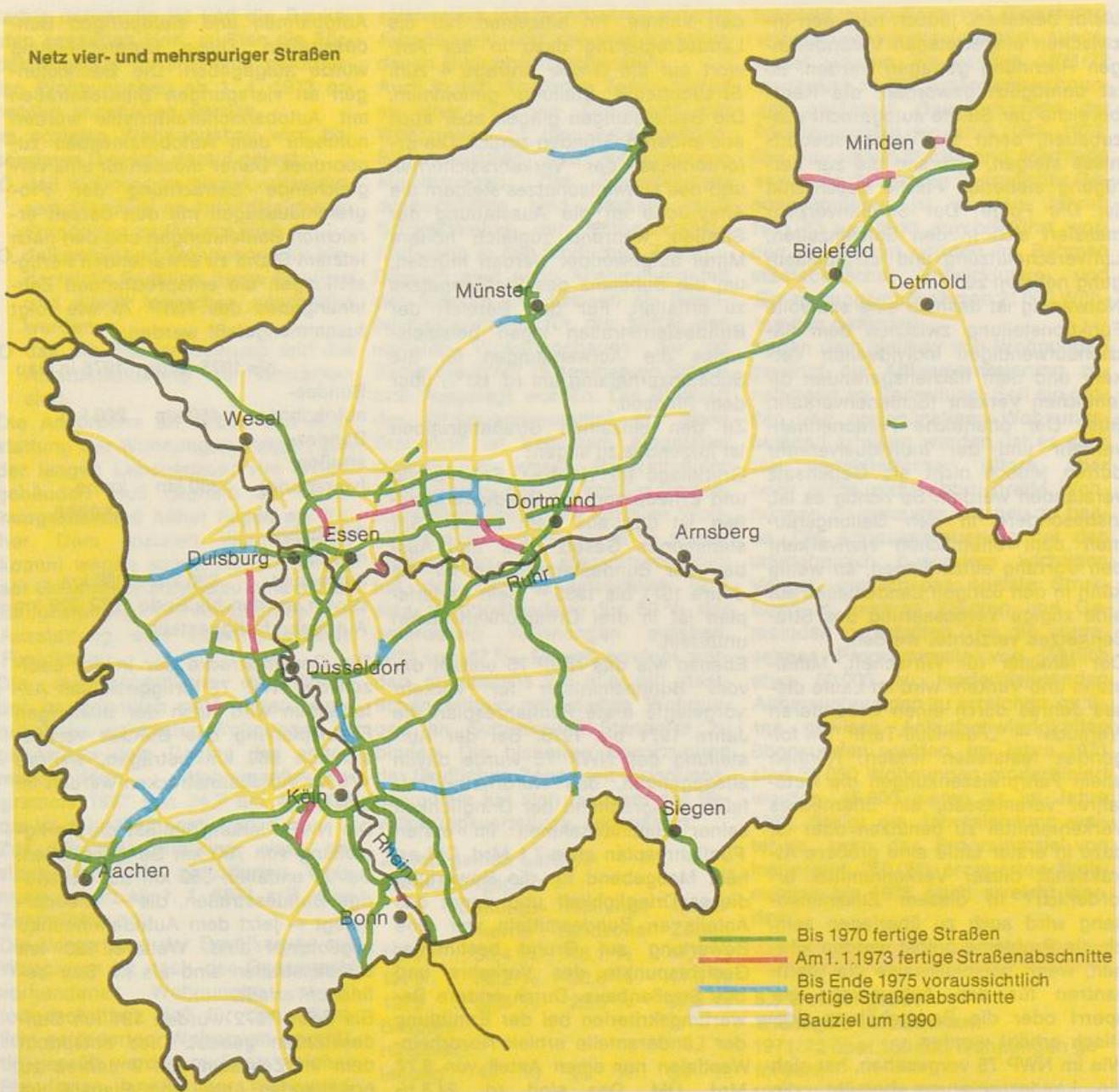
Die NWP-Planung umfaßt die Fertig- stellung von 700 km Bundesstraßen. Davon entfallen 380 km auf vierspu- rige Bundesstraßen, die — wie dar- gelegt — jetzt dem Autobahnneubau zugeordnet sind. Weitere 320 km Bundesstraßen sind als im Bau be- findlich erfaßt.

Bis Ende 1972 wurden 131 km Bun- desstraßen gebaut. Dies entspricht dem im Zeitraum von 2 Jahren zu erstellenden Anteil vom Plansoll. Im Jahre 1973 werden voraussichtlich 39 km Bundesstraßen gebaut.

Es besteht allerdings die Absicht, das zweckgebundene Mineralölsteu- eraufkommen für die Bundesfern- straßen im Haushaltsjahr 1973 um 800 Mio. DM, ab 1974 um jährlich 1,1 Mrd. DM zu kürzen. Sollte dieser Plan verwirklicht werden, ließen sich die vorgenannten Ausbauziele nicht erreichen.

Das **Landstraßennetz** wird im Rah- men des Ausbauplanes des Landes Nordrhein-Westfalen für die Land- straßen erneuert und erweitert. Er wurde unter Auswertung des Gene-

Netz vier- und mehrspuriger Straßen



ralverkehrsplanes Nordrhein-Westfalen im Jahre 1970 überarbeitet. Die erste Ausbaustufe für die Jahre 1966 bis 1972/73 konnte entgegen der Planung bereits 1971 mit einem Aufwand von 1864,3 Mio. DM abgeschlossen werden. In der Antwort der Landesregierung auf die Große Anfrage 4 zum Straßenbau³⁸ ist der Gesamtkomplex in seinen Einzelheiten dargestellt. Die zweite Ausbaustufe des Ausbauplanes für die Landstraßen umfaßt die im NWP 75 vorgesehenen Maßnahmen. Günstig wirkt sich aus, daß

das Schwerpunktprogramm nicht mehr fortgeführt werden mußte. Die Landesregierung hat mit ihren Bemühungen erreicht, daß die Baulast für nahezu alle bisherigen Schwerpunktmaßnahmen des Landes auf den Bund übergegangen ist. Als Bauziel der zweiten Ausbaustufe ist der Ausbau bzw. Neubau von 1818 km Landstraßen vorgesehen. Bis Ende 1972 sind bereits durchgeführt worden:

- 372 km Neu-, Um- und Ausbauten;
- 573 km kleinere Ausbaumaßnahmen.

Im Jahre 1973 ist mit folgenden Bauleistungen zu rechnen:

- 170 km Neu-, Um- und Ausbauten;
- 180 km kleinere Ausbaumaßnahmen.

Wegen der unerwartet hohen Kostensteigerungen muß auch im Landstraßenbau eine zeitliche Streckung in Kauf genommen werden, wenn das Finanzvolumen gleich bleibt und das Bauprogramm nicht vermindert wird. Sollen die geplanten Straßenkilometer in der vorgesehenen Zeit gebaut werden, müssen die Haushaltsmittel erhöht werden.

5.4 Straßen

Wichtigste Maßnahmen:

Neubau von 209 km Autobahnen;
Neu- oder Ausbau von 131 km Bundesstraßen;
Neu- oder Umbau von 372 km Landstraßen;
573 km kleinere Ausbaumaßnahmen an Landstraßen.

Landesmittel

für Landstraßen	
NWP 75	2650 Mio. DM
Programmergebnis nach dem Stand der Finanzplanung 1973	2739 Mio. DM

Der Programmpunkt **Kommunale Verkehrsbauten** umfaßt in der Darstellung des NWP 75 sowohl den kommunalen Straßenbau als auch den öffentlichen Personennahverkehr.

Beide Verkehrsbereiche haben im Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz ihre gemeinsame Rechtsgrundlage. Die Entwicklung der letzten Jahre läßt es jedoch angebracht erscheinen, über die Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs insgesamt unter Punkt 5.5 – Bahnen – zu berichten.

Zwei Bundesgesetze, das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz vom 18. 3. 1971⁴⁰ und das Verkehrsfinanzierungsgesetz 1971 vom 28. 2. 1972⁴¹ haben nach Veröffentlichung des NWP 75 für die Förderung der kommunalen Verkehrsbauten besondere Bedeutung erlangt. Neben der Ausweitung des Förderungskatalogs hat das Verkehrsfinanzierungsgesetz 1971 durch die Zweckbindung von weiteren nahezu 3 Pf/l Mineralölsteuer für den gemeindlichen Verkehrswegebau die verfügbare Finanzmasse spürbar erhöht. Außerdem wurde der Schlüssel für die Verteilung des Mittelaufkommens zwischen kommunalem Straßenbau und öffentlichem Personennahverkehr von ursprünglich 60:40 schrittweise auf 50:50 verändert.

Die Förderung aus Bundesfinanzhilfen hat sich im Einzelfall von 50 v. H. auf 60 v. H. der zuwendungsfähigen Kosten erhöht. Darüber hinaus beteiligt sich das Land an der Finan-

zierung des kommunalen Verkehrswegebau durch die Gewährung von komplementären Landesmitteln in Höhe von weiteren 25 v. H. Somit haben die kommunalen Baulastträger nur noch 15 v. H. der zuwendungsfähigen Kosten zu tragen. Im Bereich des Stadtbahnbaus beträgt die Höhe der Förderung sogar 90 v. H., da hier das Land mit 30 v. H. der zuwendungsfähigen Kosten zur Finanzierung beiträgt.

In den Jahren 1970 bis 1972 wurden vom Land zur Finanzierung der Verkehrsweinvestitionen für den kommunalen Straßenbau 408 Mio. DM und für den öffentlichen Personennahverkehr 277 Mio. DM Landesmittel gewährt.

5.43 Kommunale Verkehrsbauten

Wichtigste Maßnahmen:

Bund und Land entlasten die Gemeinden im kommunalen Straßenbau bis auf 15% Eigenanteil.

Landesmittel

NWP 75	3465 Mio. DM
Programmergebnis nach dem Stand der Finanzplanung 1973	3180 Mio. DM

5.5 Bahnen

Als regionales Schnellbahnsystem werden **S-Bahnen und Stadtbahnen** in den Verknüpfungspunkten mit den flächenerschließenden Verkehrsmitteln wie Omnibus und Straßenbahn zusammengeführt. Außerhalb der Ballungsräume des Landes soll der Nahverkehr, soweit er bereits im angenäherten Taktverkehr betrieben wird, bei steigender Nachfrage verdichtet werden. Im übrigen wird das Nahverkehrsangebot entsprechend dem Verkehrsbedürfnis verbessert werden müssen. Auch hier wird eine Koordinierung der einzelnen Verkehrsmittel angestrebt.

S-Bahn

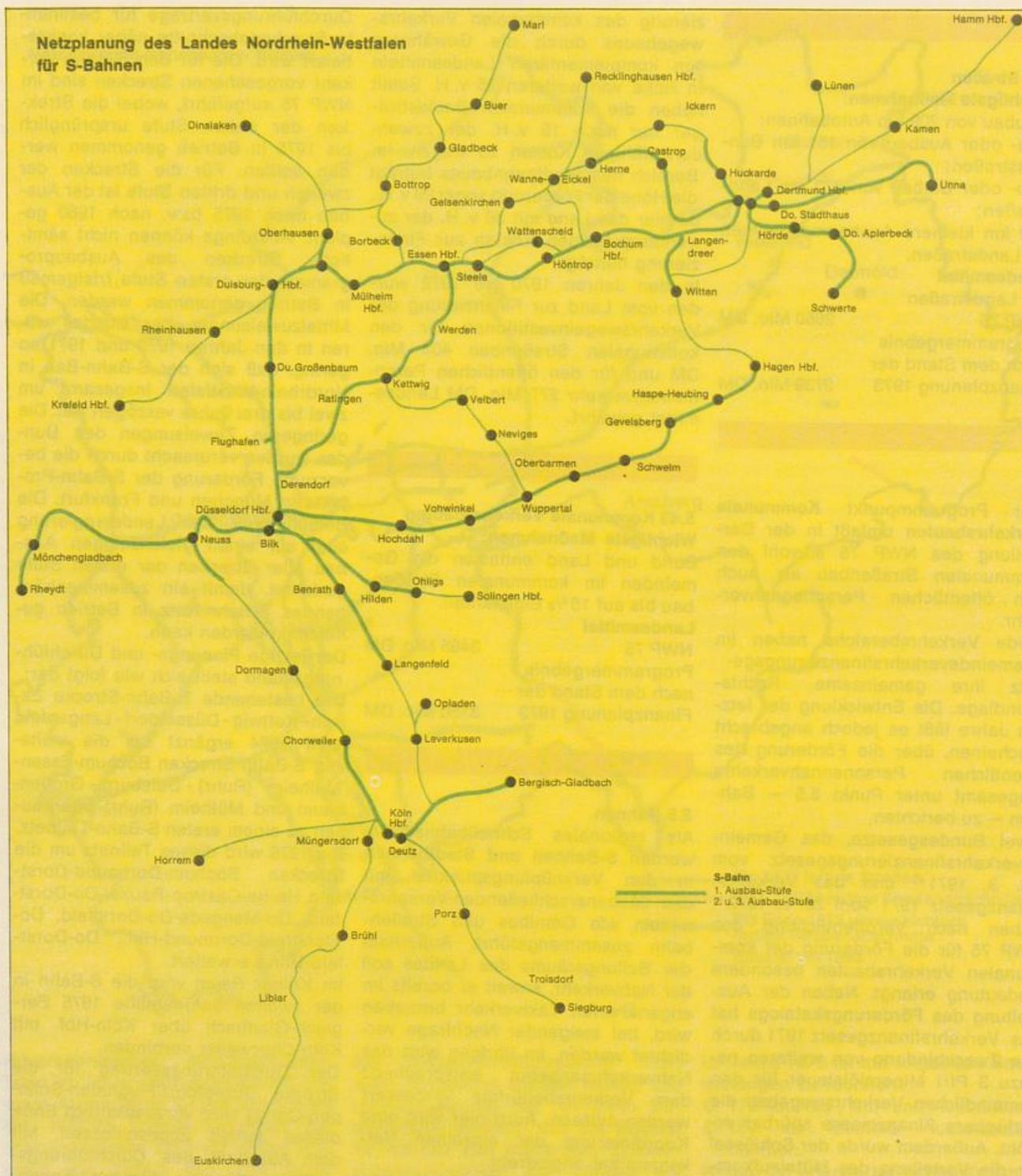
Der weitere Ausbau des S-Bahn-Systems erfolgt auf der Grundlage eines zwischen dem Land Nordrhein-Westfalen und der Deutschen Bundesbahn abgeschlossenen Rahmenvertrages, der im Zuge der fortschreitenden Planungs- und Bau-maßnahmen durch Ausführungs- und

Durchführungsverträge für bestimmte Streckenabschnitte näher konkretisiert wird. Die für den S-Bahn-Verkehr vorgesehenen Strecken sind im NWP 75 aufgeführt, wobei die Strecken der ersten Stufe ursprünglich bis 1975 in Betrieb genommen werden sollten. Für die Strecken der zweiten und dritten Stufe ist der Ausbau nach 1975 bzw. nach 1980 geplant. Allerdings können nicht sämtliche Strecken des Ausbauprogramms der ersten Stufe fristgemäß in Betrieb genommen werden. Die Mittelzuweisungen des Bundes waren in den Jahren 1970 und 1971 so gering, daß sich der S-Bahn-Bau in Nordrhein-Westfalen insgesamt um zwei bis drei Jahre verzögert hat. Die geringeren Zuweisungen des Bundes wurden verursacht durch die bevorzugte Förderung der S-Bahn-Projekte in München und Frankfurt. Die Bemühungen der Landesregierung sind auf einen gleichzeitigen Ausbau aller Strecken der ersten Stufe gerichtet, damit ein zusammenhängendes S-Bahn-Netz in Betrieb genommen werden kann.

Der jetzige Planungs- und Durchführungsstand stellt sich wie folgt dar: Die bestehende S-Bahn-Strecke Essen-Kettwig-Düsseldorf-Langenfeld wird 1974 ergänzt um die weiteren S-Bahn-Strecken Bochum-Essen-Mülheim (Ruhr) - Duisburg - Großenbaum und Mülheim (Ruhr) - Oberhausen zu einem ersten S-Bahn-Teilnetz. Bis 1978 wird dieses Teilnetz um die Strecken Bochum-Dortmund-Dorfeld, Herne-Castrop-Rauxel-Do-Dorfeld, Do-Mengede-Do-Dorfeld, Do-Dorfeld-Dortmund-Hbf., Do-Dorfeld-Unna erweitert.

Im Kölner Raum wird die S-Bahn in der zweiten Jahreshälfte 1975 Bergisch-Gladbach über Köln-Hbf. mit Köln-Chorweiler verbinden.

Der Durchführungsvertrag für die Strecke Düsseldorf/Flughafen-Solingen-Ohligs wird voraussichtlich Ende dieses Jahres abgeschlossen. Mit dem Abschluß des Durchführungsvertrages für die Strecke Hagen-Rheydt (Ost-West-S-Bahn) ist 1974 zu rechnen. Diese wichtige Strecke wird voraussichtlich 1979 in Betrieb genommen. Die vorgenannten Strecken der ersten Ausbaustufe werden ein zusammenhängendes S-Bahn-Netz von 328 km Länge ergeben. Nach Fertigstellung der ersten Stufe

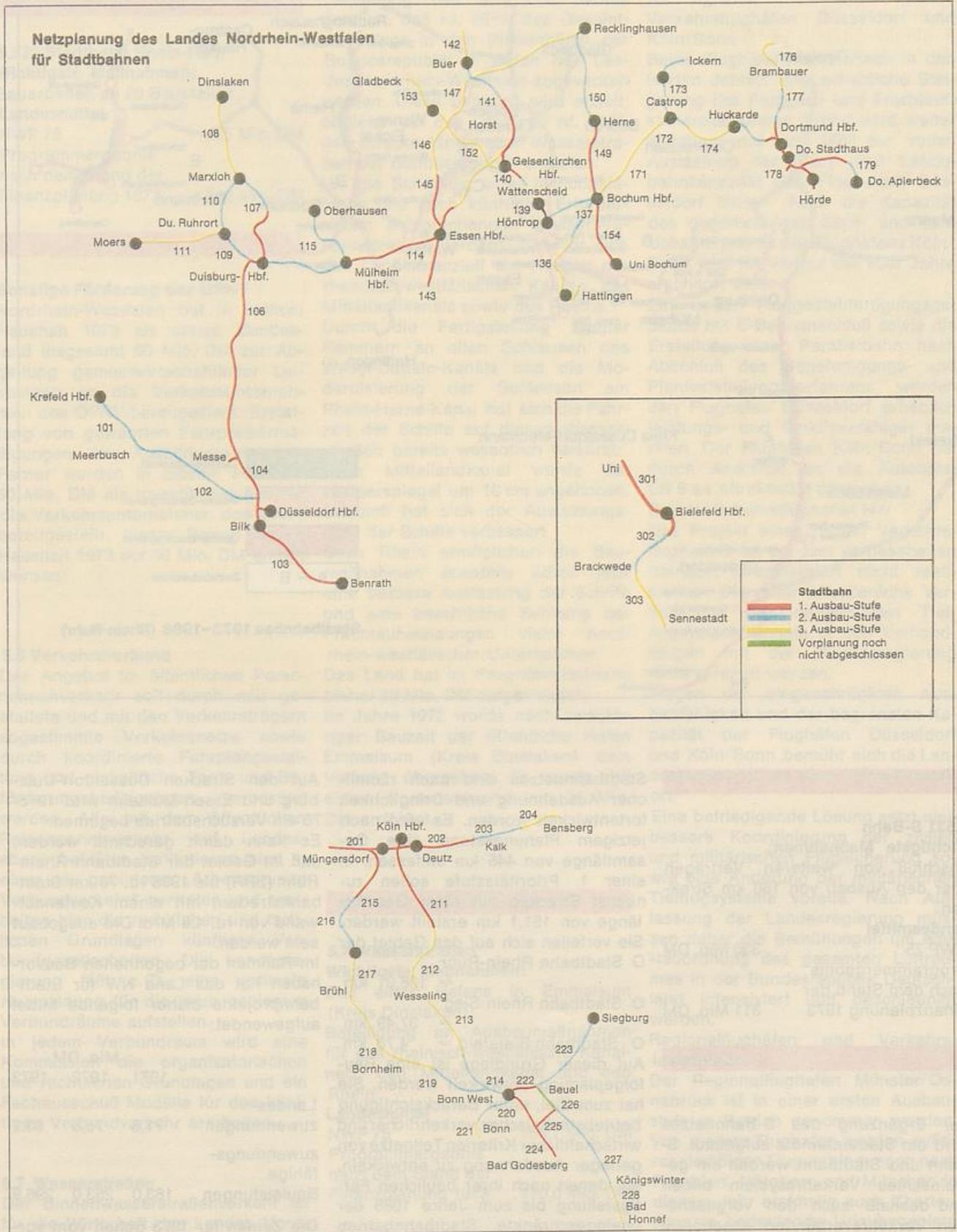


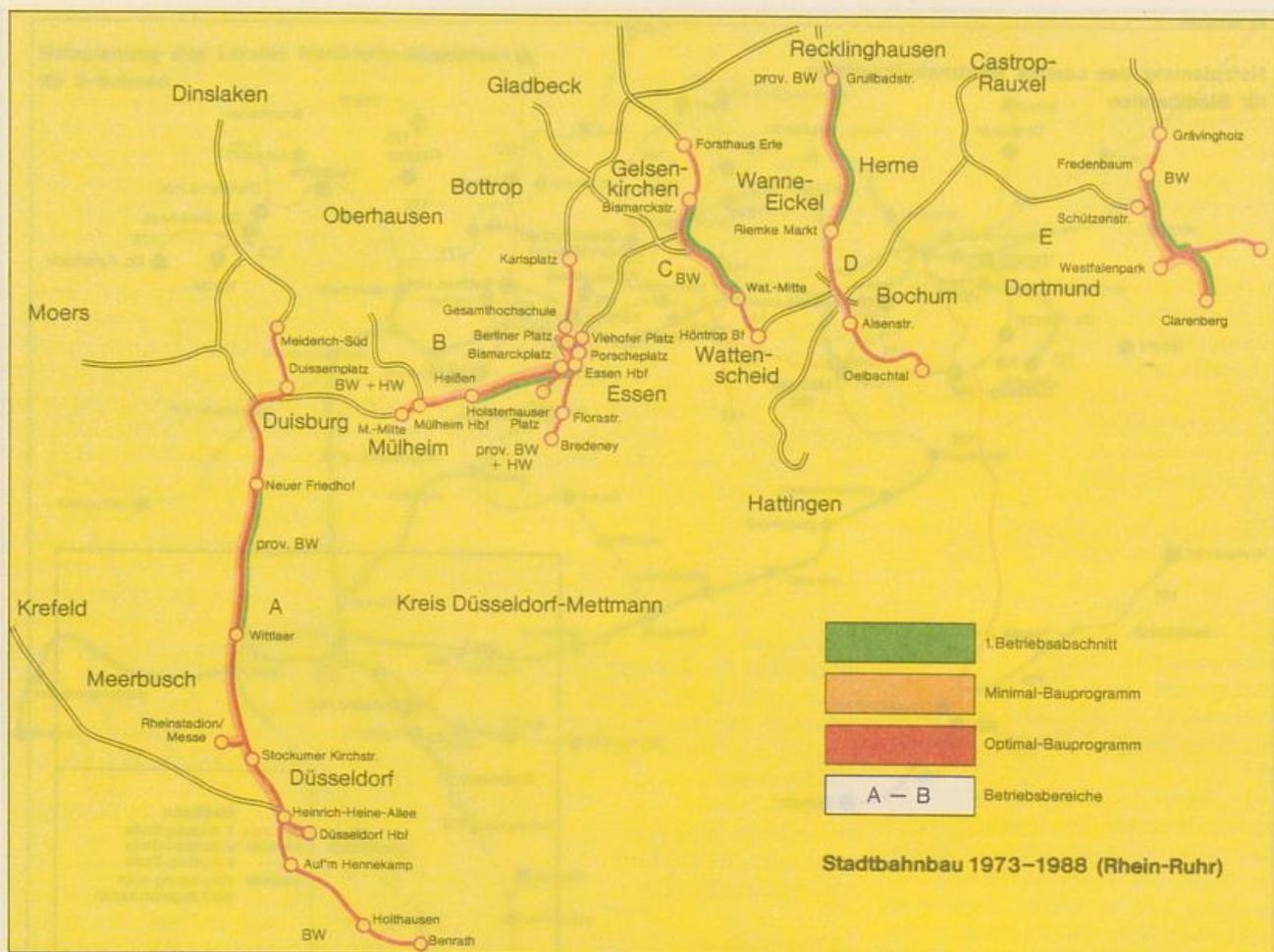
(1979) kann auf einem Netz von insgesamt ca. 440 km Streckenlänge der S-Bahn-Betrieb aufgenommen werden. In der mittelfristigen Finanzplanung

wird Nordrhein-Westfalen für den S-Bahn-Bau von 1973 bis 1977 insgesamt rd. 417 Mio. DM zur Verfügung stellen. Da auch der Bund dank der Initiative der Landesregierung höhe-

re Mittel bereitgestellt hat und sich das Schwergewicht auf den öffentlichen Personennahverkehr verlagert, ist ein zügiger Fortgang der Planungs- und Bauarbeiten zu erwarten.

Netzplanung des Landes Nordrhein-Westfalen für Stadtbahnen





Stadtbahnbau 1973-1988 (Rhein-Ruhr)

5.531 S-Bahn

Wichtigste Maßnahmen:

Abschluß von weiteren Verträgen über den Ausbau von 160 km Strecken.

Landesmittel

NWP 75	330 Mio. DM
Programmergebnis nach dem Stand der Finanzplanung 1973	311 Mio. DM

Zur Ergänzung des S-Bahnnetzes wird ein **Stadtbahnnetz** aufgebaut. S-Bahn und Stadtbahn werden ein gemeinsames Verkehrssystem bilden und deshalb auch den vorgesehenen Verkehrsverbänden angehören. Die Planungen zum Aufbau eines

Stadtbahnnetzes sind nach räumlicher Ausdehnung und Dringlichkeit fortentwickelt worden. Es wird nach jetzigem Planungsstand eine Gesamtlänge von 445 km umfassen. In einer 1. Prioritätsstufe sollen zunächst Strecken mit einer Gesamtlänge von 151,1 km erstellt werden. Sie verteilen sich auf das Gebiet der

- O Stadtbahn Rhein-Ruhr = 108,91 km
- O Stadtbahn Rhein-Sieg = 37,49 km
- O Stadtbahn Bielefeld = 4,70 km.

Auf dieser Grundlage ist eine Baufolgeplanung entwickelt worden. Sie hat zum Ziel, unter Berücksichtigung betriebstechnischer, verkehrlicher und wirtschaftlicher Kriterien Teilnetze von geringer Ausdehnung zu entwickeln, auf denen nach ihrer baulichen Fertigstellung bis zum Jahre 1988 der uneingeschränkte Stadtbahnbetrieb durchgeführt wird.

Auf den Strecken Düsseldorf-Duisburg und Essen-Mülheim wird 1975/76 ein Versuchsbetrieb beginnen. Es kann damit gerechnet werden, daß im Gebiet der Stadtbahn Rhein-Ruhr (SRR) bis 1988 rd. 76 km Stadtbahnstrecken mit einem Kostenaufwand von rd. 4,8 Mrd. DM ausgebaut sein werden. Im Rahmen der begonnenen Bauvorhaben hat das Land NW für Stadtbahnprojekte bisher folgende Mittel aufgewendet:

	Mio. DM		
	1971	1972	1973
Landeszuwendungen	71,8	75,8	83,1
Landeszweckdarlehen und sich zuwendungs-fähige Bauleistungen	183,0	253,0	296,9

Die Zahlen für 1973 gehen vom voraussichtlichen Bauvolumen aus.

5.532 Stadtbahn Rhein-Ruhr

Wichtigste Maßnahmen:

Bauarbeiten an 20 Baustellen.

Landesmittel

NWP 75	435 Mio. DM
Programmergebnis nach dem Stand der Finanzplanung 1973	518 Mio. DM

Sonstige Förderung des ÖPNV

Nordrhein-Westfalen hat in seinem Haushalt 1972 als erstes Bundesland insgesamt 50 Mio. DM zur Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen an die Verkehrsunternehmen des ÖPNV bereitgestellt (Erstattung von gewährten Fahrpreisermäßigungen im Ausbildungsverkehr). Ferner wurden in diesem Haushalt 50 Mio. DM als Investitionshilfen für die Verkehrsunternehmen des ÖPNV bereitgestellt; dieser Betrag ist im Haushalt 1973 auf 90 Mio. DM erhöht worden.

5.6 Verkehrsverbund

Das Angebot im öffentlichen Personennahverkehr soll durch neu gestaltete und mit den Verkehrsträgern abgestimmte Verkehrsnetze sowie durch koordinierte Fahrplangestaltung und einheitliche Tarif- und Beförderungsbedingungen verbessert werden. Alle mit dem öffentlichen Personennahverkehr auf Landesebene befaßten Institutionen sind in einer neu gebildeten „Arbeitsgruppe Verbundverkehr“ vertreten und erarbeiten hier die rechtlichen und fachlichen Grundlagen künftiger Verbundgesellschaften. Die Landesregierung läßt z. Zt. eine optimale Netzplanung für die neun geplanten Verbundräume aufstellen.

In jedem Verbundraum wird eine Kommission die organisatorischen und rechtlichen Grundlagen und ein Fachausschuß Modelle für den künftigen Verbundverkehr erarbeiten.

5.7 Wasserstraßen

Der Binnenwasserstraßenverkehr ist für die Wirtschaft des Landes Nordrhein-Westfalen von herausragender

Bedeutung. Das wird u. a. daraus deutlich, daß rd. 46 % des Gesamtumschlags in den Binnenhäfen der Bundesrepublik in Häfen des Landes Nordrhein-Westfalen abgewickelt werden. Diese Leistung wird erzielt, obgleich auf das Land nur rd. 16 % der Streckenlänge aller Wasserstraßen der Bundesrepublik entfallen.

Um die Schaffung eines leistungsfähigen und auch künftigen Erfordernissen entsprechenden Wasserstraßennetzes zu fördern, beteiligt sich das Land finanziell am Ausbau der rheinisch-westfälischen Kanäle, des Mittellandkanals sowie des Rheins.

Durch die Fertigstellung zweiter Kamern an allen Schleusen des Wesel-Datteln-Kanals und die Modernisierung der Schleusen am Rhein-Herne-Kanal hat sich die Fahrzeit der Schiffe auf diesen Wasserstraßen bereits wesentlich verkürzt. Beim Mittellandkanal wurde der Wasserspiegel um 10 cm angehoben. Dadurch hat sich der Auslastungsgrad der Schiffe verbessert.

Beim Rhein ermöglichen die Baumaßnahmen ebenfalls schon jetzt eine bessere Auslastung der Schiffe und eine beachtliche Senkung der Frachtaufwendungen vieler nordrhein-westfälischer Unternehmen.

Das Land hat im Programmzeitraum bisher 52 Mio. DM aufgewendet.

Im Jahre 1972 wurde nach zweijähriger Bauzeit der öffentliche Hafen Emmelsum (Kreis Dinslaken) dem Verkehr übergeben. Er wurde mit einem Kostenaufwand von 36 Mio. DM errichtet.

5.7 Wasserstraßen

Wichtigste Maßnahmen:

Bau eines Hafens in Emmelsum (Kreis Dinslaken);

Beteiligung an Ausbaumaßnahmen für das rheinisch-westfälische Kanalnetz, den Mittellandkanal und den Rhein.

Landesmittel

NWP 75	153,7 Mio. DM
Programmergebnis nach dem Stand der Finanzplanung 1973	170,0 Mio. DM

5.8 Flughäfen

Verkehrsflughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn

Beide Flughäfen verzeichnen in den letzten Jahren eine erhebliche Steigerung des Fluggast- und Frachtaufkommens. Dieser Trend wird weiter anhalten und um 1980 zur vollen Auslastung der Start- und Landebahnkapazität des Flughafens Düsseldorf führen. Auch die Kapazität des gegenwärtigen Start- und Landebahnsystems des Flughafens Köln/Bonn wird im Verlauf der 80er Jahre erschöpft sein.

Ein neues Fluggastabfertigungsgebäude mit S-Bahnanschluß sowie die Erstellung einer Parallelbahn nach Abschluß des Genehmigungs- und Planfeststellungsverfahrens werden den Flughafen Düsseldorf erheblich leistungs- und funktionsfähiger machen. Der Flughafen Köln/Bonn hat durch Anschluß an die Autobahn EB 8 an Attraktivität gewonnen.

Dritter Verkehrsflughafen NW

Das Projekt eines dritten Verkehrsflughafens ist an dem vorgesehenen Standort Drensteinfurt nicht realisierbar. Die dafür erforderliche Veränderung des militärischen Tiefflugsystems konnte in den Verhandlungen mit der Bundesregierung nicht erreicht werden.

Wegen der eingeschränkten Ausbaufähigkeit und der begrenzten Kapazität der Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn bemüht sich die Landesregierung um einen Ersatzstandort.

Eine befriedigende Lösung setzt eine bessere Koordinierung der zivilen und militärischen Flugsicherung sowie eine Änderung der militärischen Tiefflugsysteme voraus. Nach Auffassung der Landesregierung müssen daher die Bemühungen um eine Neuordnung des gesamten Luftraumes in der Bundesrepublik Deutschland intensiviert und beschleunigt werden.

Regionalf Flughäfen und Verkehrslandeplätze

Der Regionalf Flughafen Münster/Osnabrück ist in einer ersten Ausbaustufe in Betrieb genommen worden. Von diesem Flughafen werden außer regelmäßigen Flugverbindungen nach Frankfurt, Nürnberg und München in diesem Jahr erstmalig auch Charterflüge in bedeutende Urlaubsgebiete durchgeführt.

Weitere Regionalflughäfen und Schwerpunkt - Verkehrslandeplätze werden im Hinblick auf ihre Bedeutung für die regionale Infrastruktur und wegen ihrer teilweisen Entlastungsfunktion für die großen Verkehrsflughäfen weiter ausgebaut.

5.8 Flughäfen

Wichtigste Maßnahmen:

Weiterer Ausbau der Verkehrsflughäfen Köln/Bonn und Düsseldorf sowie von Regionalflughäfen und Verkehrslandeplätzen.

Landesmittel

NWP 75	114 Mio. DM
Programmergebnis nach dem Stand der Finanzplanung 1973	184 Mio. DM

6. FREIZEIT UND KULTUR

Die Landesregierung hat die gesellschaftliche und politische Bedeutung der Freizeit frühzeitig erkannt. Sie hat deshalb für die sich daraus ergebenden völlig neuartigen Aufgaben im NWP 75 erhebliche Mittel vorgesehen. Wohn- und Freizeitwert vor allem in den Ballungsgebieten zu verbessern, war notwendig und überfällig. Das zeigt sich auch bei der Durchführung der Programmaßnahmen. Diese mußten in vielen Fällen zunächst dazu dienen, seit langem bestehende Mißstände zu beseitigen.

6.1 Freizeit

Erholungsgerechte Gestaltung der Umwelt ist in erster Linie Aufgabe des Wohnungsbaues und der Stadtplanung. Über den engeren Wohnbereich hinaus werden aber **Tageserholungsanlagen** benötigt, die vielfältige Möglichkeiten für Sport, Spiel und Muße für alle Altersgruppen und

für alle Jahreszeiten vereinigen. Diese Anlagen müssen in zumutbarer Entfernung liegen und möglichst auch mit öffentlichen Verkehrsmitteln gut erreichbar sein.

Zur Erholung am Wochenende genügt nicht mehr allein die „unberührte Natur“. Gewünscht wird eine Vielzahl von Betätigungs- und Unterhaltungsmöglichkeiten. Die Zusammenfassung solcher Angebote in **Wochenend- und Erholungsanlagen** steigert die Attraktivität eines Erholungszieles und macht die Freizeitanlage selbst unabhängiger von Saison und Wetter.

Je vielfältiger und reizvoller das Angebot an Freizeitmöglichkeiten an bestimmten Orten konzentriert wird, um so entfernter von einem Verdichtungsgebiet kann das Ziel liegen. Die Fahrt zu einem Erholungsgebiet sollte jedoch nicht länger als 90 Minuten dauern.

Freizeitanlagen bieten auch einen Ansatzpunkt zur Verbesserung der Wirtschaftsstruktur.

Im NWP 75 sind Standorte benannt, die für die Errichtung oder den weiteren Ausbau von Tageserholungsanlagen oder Wochenend- und Ferienerholungsanlagen besonders geeignet erschienen. Daß in vielen Fällen bei Aufstellung des NWP 75 die Realisierbarkeit noch völlig offen war, wurde im Interesse einer raschen Bewältigung dieser neuen Aufgabe bewußt in Kauf genommen.

	Tages- erholungsanlagen	Wochen- end- erholungsanlagen	zus.
im NWP namentlich genannt	38	30	68
bereits abgeschlossen	1	1	2
in der Förderung	23	25	48
in der Ausführungsplanung	10	4	14
vorläufig nicht realisierbar	4	—	4