

**entwicklungs
programm
ruhr**

Entwicklungsprogramm Ruhr

1968 – 1973

LANDESREGIERUNG NORDRHEIN-WESTFALEN

**Entwicklungsprogramm Ruhr
1968 – 1973**

Düsseldorf 1968

VORWORT

Das Entwicklungsprogramm Ruhr ist ein mittelfristiger Handlungsplan der Landesregierung. Es soll als Richtlinie für die räumlich und zeitlich abgestimmte Durchführung der Maßnahmen von Bund, Land und Gemeinden zur Verbesserung der öffentlichen Grundausstattung im Ruhrgebiet dienen. Zusammen mit den Hilfen zur sozialen Sicherung der Arbeitnehmer und den Anreizen für neue Investitionen der Wirtschaft wird die Durchführung des Programms sicherstellen, daß das Ruhrgebiet die leistungsfähigste Industrielandschaft Deutschlands bleibt.

Tiefgreifende Wandlungen müssen in vielen Wirtschaftszweigen als normal angesehen werden; Umfang und Intensität des derzeitigen wirtschaftlichen Anpassungsprozesses im Ruhrgebiet sind jedoch einmalig. Daher müssen für eine begrenzte Zeit die Anstrengungen von Politik und Verwaltung bevorzugt auf dieses Gebiet gelenkt werden. 1967 sind bereits 1,9 Milliarden DM strukturwirksame Mittel im Ruhrgebiet eingesetzt worden, 1968 werden es fast 2,1 Milliarden DM sein. Durch das Entwicklungsprogramm Ruhr wird für die nächsten Jahre eine weitere Steigerung angestrebt. Die Landesregierung wird jedoch in ihrer Sorge für die übrigen wirtschaftlich oder sonst benachteiligten Gebiete des Landes nicht nachlassen. Die Maßnahmen zur Förderung dieser Gebiete werden fortgesetzt.

Düsseldorf, am 5. März 1968

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Heine', with a stylized flourish extending to the right.

Ministerpräsident
des Landes Nordrhein-Westfalen

Inhalt

	Seite
1. Allgemeines	11
1.1 Mittelfristiger Handlungsplan der Landesregierung	11
1.2 Wandel der Wirtschaftsstruktur im Ruhrgebiet	12
1.3 Verwirklichung der Ziele der Landesplanung im Ruhrgebiet	14
1.4 Organisatorische Fragen	15
1.5 Aufgaben von Bund, Land und Gemeinden	16
2. Soziale Sicherung, Umschulung und soziale Einrichtungen	19
2.1 Gesamtsozialplan des Bundes	19
2.2 Soziale Leistungen des Landes	20
2.3 Förderung der Umschulung	20
2.4 Soziale Einrichtungen	21
3. Neue industrielle Arbeitsplätze	23
3.1 Betriebliche Investitionshilfen	23
3.2 Bereitstellung von Industrieflächen	23
4. Ausbau von Verkehrsnetzen und Stadtzentren	27
4.1 Ausbau des Straßennetzes	27
4.2 Aufbau eines regionalen Schnellbahnsystems	39
4.3 Ausbau von Stadt- und Stadtteilzentren	45
4.4 Förderung des örtlichen Nahverkehrs und sonstiger Verkehrseinrichtungen	51
5. Ausbau von Schulen und Hochschulen	53
5.1 Ausbau der Schulsysteme	53
5.2 Ausbau der Ingenieurschulen	54
5.3 Ausbau der Universitäten und Pädagogischen Hochschulen	54
6. Reinhalten von Luft und Wasser	57
6.1 Verbesserung der Luft	57
6.2 Reinhaltung von Gewässern	61
7. Ausbau regionaler Erholungseinrichtungen	65
7.1 Freizeitparks	65
7.2 Ausbau des Kernader Stausees	65
7.3 Förderung sonstiger Erholungseinrichtungen	66
7.4 Mittelbedarf	66
8. Pflege der Stadtlandschaft	67
8.1 Haldenbegrünung, regionale Grünflächen, Waldpflege	67
8.2 Gebäudeabbruch, Planierung, Geländebegrünung	68
8.3 Innen- und Außenerneuerung alter Gebäude	70
9. Information und Aufklärung über das Ruhrgebiet	71

Karten

nach Seite

Karte 1	In Flächennutzungsplänen dargestellte Industrieflächen im Gebiet des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk	24
Karte 2	Ausbau des Straßennetzes im Ruhrgebiet 1968 bis 1973	32
Karte 3	Beseitigung höhengleicher Bahnübergänge im Ruhrgebiet	37
Karte 4	Vorgesehenes Schnellbahnnetz im Ruhrgebiet	43
Karte 5	Ausbau von Stadt- und Stadtteilzentren im Umkreis von Knotenpunkten und Haltestellen des regionalen Schnellbahnnetzes im Ruhrgebiet	49
Karte 6	Geplante, auszubauende oder im Aufbau befindliche weiterführende Schulen, Ingenieurschulen, Pädagogische Hochschulen und Universitäten im Ruhrgebiet 1968 bis 1973	55
Karte 7	Immissionsbelastung im Ruhrgebiet 1966	59
Karte 8	Angestrebte Verminderung der Immissionsbelastung im Ruhrgebiet bis 1973	59
Karte 9	Wichtige wasserwirtschaftliche Maßnahmen im Ruhrgebiet	63
Karte 10	Ausbau regionaler Erholungseinrichtungen im Ruhrgebiet 1968 bis 1973	66

ALLGEMEINES

1.

Freie Entfaltung der Persönlichkeit und soziale Sicherheit und Gerechtigkeit sind oberste Ziele staatlicher Tätigkeit. Sie können nur erreicht werden, wenn wirtschaftliches Wachstum und damit die stetige Mehrung des materiellen Wohlstandes für jedermann langfristig gesichert sind. In einigen Teilen Nordrhein-Westfalens ist dieses Ziel durch die Entwicklung in der Kohle-, Stahl- und Textilindustrie gefährdet. Es muß daher durch öffentliche Förderungsmaßnahmen eine strukturelle Anpassung in den von diesen Wirtschaftszweigen geprägten Landesteilen erleichtert werden. Das Entwicklungsprogramm Ruhr zieht die notwendigen Folgerungen für das Ruhrgebiet.

Wandel der Wirtschaftsstruktur im Ruhrgebiet

Mittelfristiger Handlungsplan der Landesregierung

1.1

Die Auswirkungen der Veränderungen der Wirtschaftsstruktur im Ruhrgebiet beeinflussen die Handlungen einer großen Zahl von öffentlichen und privaten Stellen. An den Maßnahmen zur Erleichterung des wirtschaftlichen Anpassungsprozesses sind die europäischen Organisationen, der Bund, das Land, die Gemeinden und viele weitere Behörden beteiligt.

Es gibt keine einheitlich zuständige Verwaltungsbehörde für das Ruhrgebiet. Die Landesregierung hat es daher für notwendig angesehen, einen Handlungsplan für den Zeitraum von 1968 bis 1973 aufzustellen, um eine zeitlich, räumlich und finanziell abgestimmte Konzeption für die wichtigsten von verschiedenen Trägern und Behörden im Ruhrgebiet durchzuführenden Maßnahmenkomplexe zu haben. Viele geplante oder bereits angelaufene Maßnahmen sind einbezogen worden. Zeit, Ort und Kosten ihrer Durchführung mußten teilweise geändert werden. Sie bilden jetzt unauflösbare Bestandteile des Gesamtprogramms.

Zahlreiche Behörden mit einheitlichem Handlungsplan

Das Entwicklungsprogramm Ruhr ist ein mittelfristiger Handlungsplan der Landesregierung. Er enthält:

- Dienstliche Weisungen an die Landesbehörden
- Empfehlungen an die beteiligten kommunalen Verwaltungseinheiten
- Wünsche und Forderungen gegenüber dem Bund und seinen Verwaltungsträgern
- Orientierungshilfen für die Wirtschaft
- Verdeutlichungen einer Regierungskonzeption gegenüber der Öffentlichkeit

Ein mittelfristiger Handlungsplan ist also weder ein Gutachten oder eine Denkschrift noch ein gesetzlich vorgesehener Plan der Landesplanung oder ein Akt der Rechtsetzung. Die Landesregierung wird sich für die

Laufende Anpassung des Programms

Durchführung der im Entwicklungsprogramm Ruhr vorgesehenen Maßnahmen mit Entschiedenheit einsetzen; sie wird die dargestellten Ziele mit Beharrlichkeit verfolgen. Der Handlungsplan muß allerdings laufend an die wirtschaftliche und finanzielle Gesamtsituation des Landes angepaßt werden. Ähnlich wie die mehrjährigen Straßenbauprogramme des Landes nicht starr eingehalten, sondern in ihrer Durchführung auf die jeweiligen Erfordernisse und Möglichkeiten abgestellt werden, wird das Entwicklungsprogramm Ruhr in seiner Durchführung flexibel sein müssen, wobei sichergestellt bleiben muß, daß das Gesamtziel erreicht wird.

Der gewählte Planungszeitraum bis 1973 entspricht dem Zeitraum, der für die im Jahre 1968 aufzustellende mittelfristige Finanzplanung von 1969 bis 1973 zu wählen ist.

1.2

Wandel der Wirtschaftsstruktur im Ruhrgebiet

Neue Arbeitsplätze schaffen

Ein Prozeß wirtschaftlichen Strukturwandels ohne soziale Härten ist zur Zeit am schwierigsten im Ruhrgebiet zu erreichen. Der Rückgang des Verbrauchs von Kohle zwingt den Steinkohlenbergbau, seine Förderung und seine Förderkapazität durch Zechenstillegungen erheblich einzuschränken. Dadurch und durch hinzukommende Rationalisierungsmaßnahmen im Steinkohlenbergbau und in der Eisen- und Stahlindustrie entsteht die Aufgabe, für die freiwerdenden Arbeitskräfte neue und gesicherte Arbeitsplätze im Ruhrgebiet zu schaffen.

Es ist davon auszugehen, daß in den nächsten zwei bis drei Jahren in den Steinkohlenbergbaugebieten an der Ruhr für rund 60 000 Arbeitnehmer aus den Bereichen Kohle und Stahl neue Arbeitsplätze geschaffen werden müssen. Diese Aufgabe erfordert öffentliche Hilfen, die als Investitionsanreize für gewerbliche Unternehmer gewährt werden. Ferner sind die erforderlichen Grundstücke zu beschaffen und zu erschließen. Außerdem müssen eine Reihe größerer Projekte zur Verbesserung der öffentlichen Grundausstattung in Angriff genommen werden, die die Voraussetzung für Standortentscheidungen in den für die Neuansiedlung von Betrieben in Frage kommenden Gebieten sind.

Vorübergehender Vorrang des Ruhrgebiets

Neben der Einrichtung neuer Arbeitsplätze sind demnach ergänzende Maßnahmen notwendig, die das Land und seine Gemeinden durchführen müssen. Bund, Land und Kommunen müssen ihre Verwaltungskraft und ihre finanziellen Mittel auf solche Maßnahmen konzentrieren, die die Voraussetzungen für die Sicherung der Lebensgrundlagen der Bevölkerung in den gefährdeten Gebieten schaffen. Eine vorübergehende Vorrangstellung des Ruhrgebiets ist gerechtfertigt, da dieses Gebiet nach wie vor das industrielle Herzstück Nordrhein-Westfalens und das bedeutendste Industriegebiet der Bundesrepublik ist. Die Lösung seiner Struktur- und Wachstumsprobleme ist

von entscheidender gesamtwirtschaftlicher Bedeutung. Zu der vom Ruhrgebiet erwarteten Hilfe verpflichten auch die Leistungen, die dieser Raum mit seinen Menschen und Produktionsstätten in der Vergangenheit für den wirtschaftlichen Wiederaufbau nach dem Zweiten Weltkrieg und für die technische und industriegewirtschaftliche Entwicklung der gesamten Volkswirtschaft erbracht hat.

Alle Maßnahmen zur Förderung des wirtschaftlichen Strukturwandels sind im Ruhrgebiet darauf auszurichten, daß neue produktivitätssteigernde Faktorkombinationen ermöglicht werden. Voraussetzung dafür ist die Verbesserung der Umstellungsfähigkeit (Flexibilität) der Wirtschaft insgesamt. Deshalb muß vor allem die „Mobilität“ der Produktionsfaktoren Boden, Arbeit und Kapital gesteigert werden. Das heißt:

Bessere Umstellungsfähigkeit der Wirtschaft

- Die Produktionsflächen schrumpfender oder stillgelegter Industrien müssen rascher als bisher für die Ansiedlung anderer Betriebe zur Verfügung gestellt werden.
- Die Bereitschaft und Fähigkeit der Arbeitnehmer zur Ausübung eines neuen Berufes, eventuell auch an einem anderen Ort, müssen gefördert werden.
- Investitionen mit produktivitätssteigernder Wirkung im Bereich der gewerblichen Wirtschaft und der Dienstleistungsbetriebe müssen nicht nur durch den Ausbau der öffentlichen Grundausstattung sondern auch unmittelbar mit öffentlichen Mitteln unterstützt werden, wenn andernfalls diese Investitionen unterbleiben würden.

Die im Entwicklungsprogramm Ruhr vorgesehenen Maßnahmen dürfen sich nicht in Widerspruch setzen zu den zu erwartenden technologischen und ökonomischen Entwicklungen. Auf dem Gebiet der Energiewirtschaft gilt dies besonders für die Nutzung der Kernenergie. Der geplante Bau des ersten rein deutschen Hochtemperatur-Versuchskraftwerkes auf der Basis des in Jülich vorentwickelten Kugelhaufenreaktors wird die Entwicklung auf diesem Gebiet weiter vorantreiben.

Nutzung der Kernenergie

Die Landesregierung ist an den Bestrebungen des Bundes, die Technik der Hochtemperaturkraftwerke so zu entwickeln, daß sie zum Einsatz von Gasturbinen ohne Zwischenschaltung von Dampf führt, sehr interessiert. Es wird erwartet, daß die hiermit zu erzielende Verbesserung des Wirkungsgrades zu einer Senkung der Strompreise führt. Die Landesregierung beobachtet aufmerksam die Studien zur Entwicklung von Verfahren zur Kohlevergasung mit Hilfe preiswerter Kernenergie aus gasgekühlten Reaktoren. Bei diesen Verfahren wird der Verwendung von heißem Helium als Wärmeträger besondere Bedeutung beigemessen.

Diese hier nur angedeuteten Probleme werden in den nächsten Jahren noch nicht gelöst sein. Sie müssen aber in Forschung und Entwicklung aufmerksam studiert werden, um im internationalen Wettbewerb auf diesem Gebiet mitwirken und gewonnene Erfahrungen sofort wirtschaftlich für das Ruhrgebiet nutzbar machen zu können. Die Förderung dieser Technik ist naturgemäß auch für große Bereiche der heimischen Industrie von Bedeutung, und zwar nicht nur im Hinblick auf den deutschen Markt, sondern auch für den Export. Durch den Bau von Kernkraftwerken eröffnen sich neue Exportmöglichkeiten für bedeutende Industriebetriebe des Ruhrgebietes.

Protonenbeschleuniger in der Nähe des Ruhrgebiets

Von den Mitgliedsstaaten der Europäischen Organisation für Kernforschung (CERN) wird zur Zeit der Bau des größten europäischen Protonenbeschleunigers erörtert. Als Standort dieser bedeutenden Forschungsanlage bietet Drensteinfurt bei Münster (Westf.) große Vorteile, weil hier besonders günstige geologische Voraussetzungen gegeben sind, und weil die Forschungsanlage bei geringer Entfernung im Schnittpunkt der vier Universitäten Bochum, Dortmund, Münster und Bielefeld liegen würde. Die Landesregierung erwartet von der Bundesregierung, daß sie sich in den Verhandlungen mit der Europäischen Organisation für Kernforschung für den Bau des Protonenbeschleunigers im Münsterland einsetzt und möglichst umgehend über eine deutsche Beteiligung an diesem Projekt entscheidet.

1.3

Verwirklichung der Ziele der Landesplanung im Ruhrgebiet

Gebietsentwicklungsplan des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk

Für das Gebiet des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk liegt seit Ende 1966 ein genehmigter und bekanntgemachter Gebietsentwicklungsplan vor. Damit verfügt das Ruhrgebiet über eine im Rahmen des Landesentwicklungsprogramms erarbeitete Gesamtkonzeption mit langfristigen Zielvorstellungen für die räumliche Ordnung dieses hochindustrialisierten Verdichtungsraumes. Dieser Plan enthält die landesplanerischen Richtlinien für die vorrangigen Maßnahmen zur Verbesserung der Wirtschaftsstruktur und der öffentlichen Grundausstattung. Der Gebietsentwicklungsplan ist damit Grundlage für abgewogene und räumlich aufeinander abgestimmte Entwicklungen der gewerblichen Wirtschaft, des Verkehrs, der Wasserwirtschaft und Abfallbeseitigung, der Land- und Forstwirtschaft und der Wohnsiedlungen. Die Darstellungen im Gebietsentwicklungsplan müssen in fachplanerischen Verfahren und in der Bauleitplanung konkretisiert werden.

Es besteht die günstige Situation, daß für das Ruhrgebiet alle im Raumordnungsgesetz des Bundes vorgesehenen übergeordneten und zusammenfassenden Programme und Pläne vorliegen. Formell und materiell ist damit das

gesetzliche Planungssystem für das Ruhrgebiet geschlossen, so daß die durch die gegenwärtige Lage erforderlichen Maßnahmen einen planerisch und rechtlich gegebenen Rahmen ausfüllen. Wo die Bauleitplanung der Gemeinden noch nicht aufgestellt ist oder wo bestehende Bauleitpläne abgeändert werden müssen, sollte dies so schnell wie möglich geschehen.

Bauleitpläne
aufstellen oder
ändern

Die Bezugnahme auf den Gebietsentwicklungsplan des Siedlungsverbands Ruhrkohlenbezirk bedeutet keine Festlegung der räumlichen Grenzen des Entwicklungsprogramms Ruhr. Da in das Entwicklungsprogramm Ruhr nur Maßnahmen aufgenommen sind, deren Standort festgelegt ist oder aus dem Zusammenhang festgelegt werden kann, ist eine besondere Abgrenzung für das Gebiet der „Ruhr“ entbehrlich.

Keine festen
Grenzen für die
Durchführung
des Programms

Organisatorische Fragen

1.4

Die Durchführung des Entwicklungsprogramms Ruhr wirft Fragen der Organisation sowohl im Verhältnis zum Bund als auch innerhalb des Landes selbst auf.

Im Verhältnis zum Bund sind die organisatorischen Voraussetzungen für eine zügige Prüfung und Genehmigung der einzelnen Anträge auf Kredite oder Zuschüsse für die Industrieansiedlung geschaffen. Ein gemischter Bewilligungsausschuß, der im Abstand von vier Wochen fortlaufend zusammentritt, entscheidet sofort über die Förderungswürdigkeit der vorliegenden Anträge. In diesem Ausschuß sind die für die Vergabe der Mittel zuständigen Stellen vertreten. Durch Beschlüsse der Bundesregierung und der Landesregierung ist darüber hinaus dafür gesorgt, daß in Fragen, die das Entwicklungsprogramm Ruhr betreffen, eng und unbürokratisch zwischen Bund und Land zusammengearbeitet wird. Der Bundesminister für Wirtschaft und der Minister für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen sind beauftragt, Bund und Land in diesem Fragenbereich zu vertreten.

Gemischter
Bewilligungs-
ausschuß

Innerhalb des Landes setzt die erfolgreiche Durchführung der Maßnahmen des Entwicklungsprogramms Ruhr eine umfassende Mitarbeit der Gemeinden und Gemeindeverbände des Ruhrgebiets, des Siedlungsverbands Ruhrkohlenbezirk, der Landesbaubehörde Ruhr, der Regierungspräsidenten Arnsberg, Münster und Düsseldorf sowie — nicht zuletzt — eine reibungslose Zusammenarbeit der beteiligten Ministerien voraus.

Die „Zentrale Stelle zur Koordinierung von Maßnahmen der Strukturverbesserung“ und die „Interministerielle Arbeitsgruppe zur Koordinierung von Maßnahmen der

Strukturverbesserung“ werden ihre Arbeit zur laufenden Koordination aller strukturwirksamen Maßnahmen im gesamten Land fortsetzen.

Es ist nicht Aufgabe des Entwicklungsprogramms Ruhr, weitergehende organisatorische Verbesserungsvorschläge zu machen. Dies schließt allerdings die grundsätzliche Feststellung nicht aus, daß die vorgesehenen Maßnahmen zur Verbesserung der Wirtschaftsstruktur und der öffentlichen Grundausstattung des Ruhrgebiets auch eine moderne und wirkungsvolle staatliche und kommunale Verwaltungsorganisation voraussetzen, die den Zielen der Landesplanung gerecht wird. Ob die bestehende Organisation diesen Anforderungen entspricht, und welche Verbesserungen gegebenenfalls erforderlich sind, wird nach Vorlage des Gutachtens der Sachverständigenkommission für die staatliche und regionale Neugliederung des Landes Nordrhein-Westfalen zu überprüfen sein.

Gutachten über die staatliche und regionale Neugliederung

1.5

Aufgaben von Bund, Land und Gemeinden

Die Energiedebatte des deutschen Bundestages vom 8. November 1967 hat erneut bestätigt, daß die gegenwärtigen sozialen und wirtschaftlichen Probleme des Ruhrgebiets ungewöhnliche Anstrengungen gemeinsam von Bund, Land und Gemeinden erfordern. Daher müssen die Maßnahmen des Bundes, nämlich

- die Entwicklung eines umfassenden Energiekonzepts und
- die Aufstellung eines Gesamtsozialplans,

mit den Maßnahmen des Landes und der betroffenen Gemeinden und Gemeindeverbände eine Einheit bilden. Das Entwicklungsprogramm Ruhr ist der Beitrag des Landes zur Lösung dieser gemeinsamen Aufgabe. Die Finanzierung der darin vorgesehenen notwendigen Maßnahmen überfordert jedoch im Rahmen der jetzigen Aufgaben- und Lastenverteilung die Kraft des Landes und der betroffenen Gemeinden. Die Durchführung des Entwicklungsprogramms Ruhr hängt daher entscheidend davon ab, ob der Bund seine wiederholten Zusicherungen, einen finanziellen Beitrag hierzu zu leisten, nunmehr erfüllt. Das Land wünscht allerdings keine Zuschüsse des Bundes in Aufgabenbereichen, die der Bund verfassungsrechtlich nicht zu finanzieren und durchzuführen hat. Der Bund soll vielmehr seine Aufgaben auf den Gebieten voll übernehmen, die zur Bundeszuständigkeit gehören. Der Bund sollte daher:

Finanzieller Beitrag des Bundes

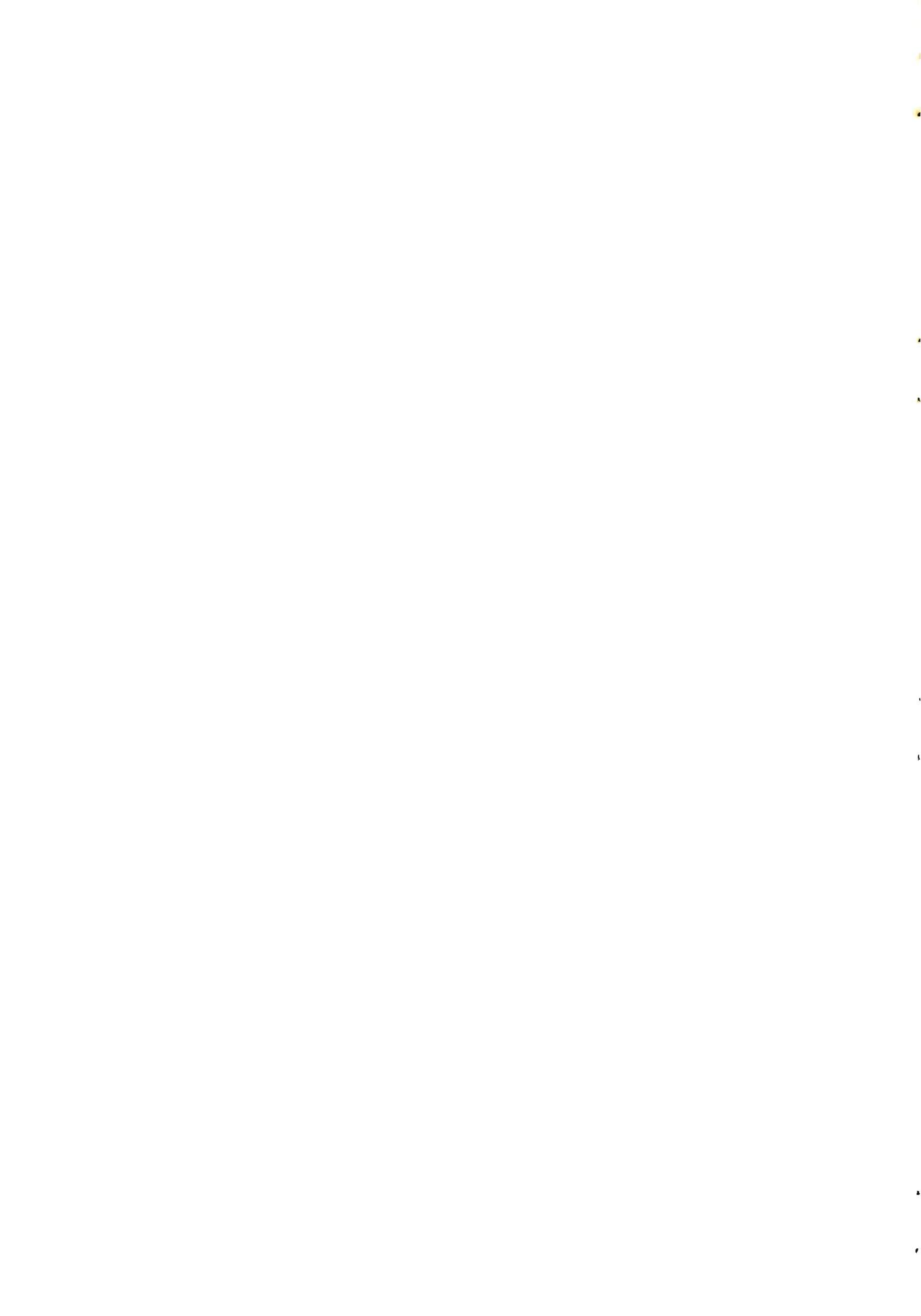
- den Weiterbau der vierspurig im Ruhrgebiet geplanten Landstraßen übernehmen und hierfür zusätzliche Mittel bereitstellen,

- das Land von den übernommenen oder noch zu übernehmenden vertraglichen Verpflichtungen gegenüber der Deutschen Bundesbahn zum Bau der S-Bahn freistellen,
- das Land von den freiwilligen finanziellen Verpflichtungen für die Bundesbahn-Elektrifizierung sowie für den Ausbau von Bundeswasserstraßen entlasten.

Dann kann das Land seine ihm verbleibenden Aufgaben finanzieren. Mit einer solchen Regelung wären gleichzeitig ein wesentlicher Fortschritt in der bundesstaatlichen Aufgabenteilung erreicht und schwerfällige Formen der Mischverwaltung und Mischfinanzierung abgebaut.

Die zügige Durchführung des Entwicklungsprogramms Ruhr bedingt darüber hinaus eine möglichst schnelle Entscheidung über die vorgesehene Neuordnung der Gesellschaftsform des Ruhrbergbaus sowie die Aufstellung eines Planes über Rangfolge und zeitlichen Ablauf der unvermeidbaren Zechenstilllegungen.

Plan über
Zechen-
stilllegungen



SOZIALE SICHERUNG, UMSCHULUNG UND SOZIALE EINRICHTUNGEN

2.

In zahlreichen Fällen wird es freiwerdenden Arbeitskräften nicht gelingen, sofort einen neuen Arbeitsplatz zu finden. Durch öffentliche und betriebliche Leistungen und Vorsorgemaßnahmen muß diesen Arbeitnehmern geholfen werden. Dies geschieht durch Beihilfen von Bund und Land zur Einkommenssicherung und durch die Förderung der Umschulung.

Gesamtsozialplan des Bundes

2.1

Der Bund wird einen Gesamtsozialplan aufstellen. Dieser Plan soll allen von Stilllegungen betroffenen Arbeitnehmern des Steinkohlenbergbaus die Sicherheit geben, daß sich der Anpassungsprozeß für sie ohne unzumutbare Härten vollzieht. Bestandteil des Gesamtsozialplans sind

- das Abfindungsgeld nach den Richtlinien des Bundesministers für Wirtschaft über die vorläufige Gewährung eines Abfindungsgeldes an Arbeitnehmer des Steinkohlenbergbaus vom 14. Juli 1967
- die Anpassungshilfen nach den Richtlinien des Bundesministers für Arbeit und Sozialordnung vom 12. Juli 1966 über die Gewährung von Beihilfen für Arbeitnehmer des Steinkohlenbergbaus, die von Maßnahmen im Sinne des Artikels 56 § 2 des Montanunion-Vertrages betroffen werden und
- Leistungen und sonstige Maßnahmen des stilllegenden Unternehmers im Rahmen seiner betrieblichen Vorsorge.

Abfindungsgeld

Die Anpassungshilfen und sonstigen Leistungen zur sozialen Sicherung der betroffenen Arbeitnehmer umfassen im einzelnen:

Anpassungshilfen im einzelnen

- Lohnbeihilfe für wiederbeschäftigte und verlegte Arbeitnehmer
- Betriebliche Lohnbeihilfe
- Wartegeld für Arbeitslose
- Betriebliche Zuschüsse bei Arbeitslosigkeit
- Übergangsbeihilfe für ältere oder leistungsgeminderte arbeitslose Arbeitnehmer
- Fahrtkosten für wiederbeschäftigte und verlegte Arbeitnehmer
- Trennungentschädigung
- Familienheimfahrten
- Wohnrecht nach dem Bergarbeiterwohnungsbaugesetz

- Mietvergünstigungen für entlassene und verlegte Arbeitnehmer
- Lieferung von verbilligtem Hausbrand.

Einzelheiten über die Leistungen können dem Gesamtsozialplan entnommen werden, der in Kürze von der Bundesregierung veröffentlicht wird.

2.2

Soziale Leistungen des Landes

Zusätzliche
Beihilfen

Auf Grund der Richtlinien der Landesregierung vom 3. Mai 1966 gewährt das Land Nordrhein-Westfalen den Arbeitnehmern des Steinkohlenbergbaus, die ihren Arbeitsplatz infolge von Maßnahmen im Sinne des Artikels 56 § 2 des Montanunion-Vertrages verloren haben, zusätzliche Beihilfen. Dadurch wird der soziale Stand dieser Arbeitnehmer für eine Übergangszeit bis zu 24 Monaten weitgehend erhalten. Hierfür sind 1968 im Haushaltsplan des Landes 30 Mio DM bereitgestellt.

2.3

Förderung der Umschulung

Kostenüber-
nahme durch
die Bundes-
anstalt

In der Bundesrepublik Deutschland ist gegenwärtig nur jeder Zweite in dem Beruf beschäftigt, den er ursprünglich erlernt hat. Eine gleichartige Beschäftigung auf „Lebenszeit“ wird zur Ausnahme. Deshalb muß die berufliche „Mobilität“ der Arbeitnehmer des Ruhrgebietes durch Maßnahmen zur Umschulung und Weiterbildung gefördert werden.

Durch Zahlung von Unterhaltsgeld und Übernahme weiterer Kosten fördert die Bundesanstalt für Arbeitsvermittlung und Arbeitslosenversicherung arbeitslose und arbeitsuchende Personen nach den Richtlinien für berufliche Bildungsmaßnahmen vom 22. März 1967, wenn diese an Kursen und Lehrgängen teilnehmen, die

- auf eine berufliche Tätigkeit vorbereiten,
- berufliche Kenntnisse feststellen, erhalten und erweitern oder
- der Umschulung dienen.

Die dem Arbeitnehmer aus der Umschulung entstehende wirtschaftliche Belastung kann darüber hinaus mit Hilfe der Anpassungshilfen der Europäischen Gemeinschaft, des Bundes und ergänzender Leistungen des Landes weitgehend ausgeglichen werden.

Im Rahmen des individuellen Förderungsprogramms der Bundesanstalt für Arbeitsvermittlung und Arbeitslosenversicherung können nach den Richtlinien für die Gewährung von Beihilfen zur beruflichen Fortbildung vom 6. September 1965 Zuschüsse und Darlehen auch für noch im Arbeitsprozeß stehende Arbeitnehmer zur Teilnahme an Fortbildungslehrgängen gewährt werden, die dem

beruflichen Aufstieg oder der Anpassung der Kenntnisse und Fertigkeiten an die veränderten beruflichen Anforderungen im Bereich der Wirtschaft dienen.

Verstärkter Anstrengungen bedarf es bei der Durchführung der Maßnahmen selbst. An Schwerpunkten der Arbeitslosigkeit, z. B. in Gelsenkirchen und Bochum, sollen Umschulungszentren kleineren Umfangs ausgebaut oder neu eingerichtet werden. Das in der Umschulung tätige Lehrpersonal muß, insbesondere im sozial-psychologischen Bereich, selbst besser ausgebildet werden. Dieses Ziel soll zugleich mit dem in Essen geplanten Umschulungszentrum erreicht werden, das eine Dauereinrichtung und ein Modell für die gesamte Bundesrepublik sein soll. Hier sollen Umschulungsmaßnahmen für 16 moderne industriell-handwerkliche Berufe und die „Ausbildung von Ausbildern“ angeboten werden. Die Landesregierung wird sich für die Verwirklichung dieser Pläne einsetzen.

Umschulungs-
zentrum

Es ist besonders schwierig, ältere Arbeitslose wieder in den Arbeitsprozeß einzugliedern. Hier wird in verstärktem Maße der soziale und humanitäre Gesichtspunkt in den Vordergrund treten müssen. Die eingeleiteten Schritte zur Einrichtung von „beschützenden Werkstätten“ nach ausländischen Vorbildern müssen weiterverfolgt werden. Es sollen zunächst vier Versuchswerkstätten mit je etwa 80 Plätzen in Dortmund, Hagen, Essen und Gelsenkirchen eingerichtet werden.

Beschützende
Werkstätten

Soziale Einrichtungen

2.4

Im Ruhrgebiet müssen noch weitere soziale Einrichtungen geschaffen oder ausgebaut werden. Die Landesregierung wird sich dafür einsetzen, daß die finanzielle Förderung insbesondere von Einrichtungen der Jugend- und Altenhilfe fortgeführt wird.

Von den beteiligten Ministerien wird zur Zeit ein „Landeskrankenhausplan“ erarbeitet. Die besondere Lage des Ruhrgebietes wird dabei berücksichtigt werden. Kennzeichnend für das Krankenhauswesen im Ruhrgebiet ist, daß es weniger auf den Bau neuer als vielmehr auf die Erneuerung überalterter Krankenhäuser ankommt. Die einzelnen Krankenhäuser müssen funktionell in ein gestuftes Krankenhaussystem eingeordnet werden. Dabei müssen insbesondere die Betten der Fachabteilungen der einzelnen Krankenhäuser nach Zahl und Aufgabe in ein sachgerechtes Verhältnis zueinander gebracht werden.

Landeskranken-
hausplan

Es ist beabsichtigt, bis zum Jahre 1973 im Ruhrgebiet mit großzügiger finanzieller Hilfe des Landes mindestens 15 große Krankenhausbauten zu fördern.

NEUE INDUSTRIELLE ARBEITSPLÄTZE

3.

Durch staatliche Investitionshilfen sollen Entscheidungen der Wirtschaft erleichtert werden, neue Betriebe im Ruhrgebiet anzusiedeln und vorhandene Betriebe zu erweitern. Der Investitionsanreiz für gewerbliche Unternehmen muß durch die Beschaffung und Erschließung der erforderlichen Grundstücke ergänzt werden.

Betriebliche Investitionshilfen

3.1

An Investitionsanreizen stehen insbesondere folgende Mittel zur Verfügung oder sollen gewährt werden:

- Kredite des ERP-Sondervermögens, Zinssatz 6⁰%, Laufzeit 12 bis 20 Jahre, in Höhe von 88 Mio DM (Baransatz und Bindungsermächtigungen 1967 und 1968). ERP-Mittel
- Kredite aus Anlagemitteln der Bundesanstalt für Arbeitsvermittlung und Arbeitslosenversicherung, Zinssatz 4,25⁰%, Laufzeit 10 Jahre, in Höhe von 115 Mio DM. Die Bundesanstalt hat sich bereit erklärt, die Kreditmittel bei Bedarf zu erhöhen. AVAVG-Mittel
- Kredite nach Art. 56 Montanunion-Vertrag, Zinssatz 4,5 bis 6,5⁰%, Laufzeit 13 Jahre. Diese Mittel werden von der Europäischen Kommission im Einzelfall genehmigt. Das Volumen der bisher genehmigten Anträge umfaßt mehr als 25 Mio DM. Ein Kreditvolumen von etwa 120 Mio DM liegt der Kommission zur Genehmigung bzw. dem Bundesminister für Wirtschaft zur Weitergabe vor. Montanunion-Mittel
- Zuschüsse, Zinszuschüsse und Arbeitsplatzdarlehen aus dem Haushalt des Landes Nordrhein-Westfalen für 1968 in Höhe von 54 Mio DM. Landesmittel
- Bürgschaften nach § 4 Abs. 1 des Haushaltsgesetzes 1968 für Nordrhein-Westfalen für Kredite an die gewerbliche Wirtschaft und die freien Berufe bis zu 500 Mio DM. Landesbürgschaft
- Investitionsprämie nach § 26 Entwurf eines Gesetzes zur Anpassung und Gesundung des deutschen Steinkohlenbergbaus und der deutschen Steinkohlenbergbaugebiete in Höhe von 10⁰% der Investitionskosten in Form eines Abzugs von der Steuerschuld. Das Land Nordrhein-Westfalen trägt hiervon entsprechend der Aufschlüsselung der Einkommen- und Körperschaftsteuer zwischen Bund und Ländern 63⁰% des entstehenden Steuerausfalls. Nach den Bemühungen der Landesregierung ist zu erwarten, daß während der Beratungen in den Entwurf des Kohleanpassungsgesetzes ein über das Jahr 1969 hinaus verlängerter Begünstigungszeitraum für die Investitionsprämie aufgenommen wird. Investitionsprämie

Bereitstellung von Industrieflächen

3.2

An Flächen für die Ansiedlung von industriellen Klein- und Mittelbetrieben besteht zur Zeit in fast allen Gemein-

den kein Mangel. Dafür stehen etwa 500 ha weitgehend von bergbaulichen Einwirkungen freie und im Gemeindebesitz befindliche Flächen unmittelbar zur Verfügung. Es ist jedoch dringend erforderlich, daß diese Flächen abgeräumt und erschlossen angeboten werden können. Der sich hieraus ergebende Bedarf an Landesmitteln kann in dem bisher vorgesehenen Rahmen bis auf weiteres gedeckt werden. Dabei muß sichergestellt werden, daß die Gemeinden der Emscherzone wegen ihres besonders dringenden Bedarfs an neuen industriellen Arbeitsplätzen und dafür geeigneten Flächen vorrangig gefördert werden.

Landeseigene Grundstücke

Soweit landeseigene, unbebaute Grundstücke für die Industrieansiedlung geeignet sind, wird auf § 8 Abs. 5 des Landeshaushaltsgesetzes 1968 hingewiesen, wonach solche Grundstücke unter dem vollen Wert veräußert werden können. Nach Ansicht der Landesregierung muß diese Möglichkeit auch nach 1968 zunächst erhalten bleiben.

Die ungefähre Lage der in Flächennutzungsplänen dargestellten Industrieflächen im Ruhrgebiet ergibt sich aus **Karte 1.**

Flächen für Großbetriebe

3.21

Es fehlen eine genügende Zahl von geeigneten und in einer Hand verfügbaren Flächen für die Ansiedlung industrieller Großbetriebe mit einem Flächenbedarf von mindestens je 100 ha und finanzielle Hilfen für unvorhergesehene Ansiedlungsfälle, die nur bei sofortigem Handeln zu realisieren sind. Da die Ansiedlung moderner, wachstumsintensiver Großbetriebe für den sozialen, wirtschaftlichen und technischen Fortschritt im Ruhrgebiet unerlässlich ist, wird die Landesregierung besondere Förderungsmaßnahmen treffen. Für diesen Zweck sollen in den Jahren von 1968 bis 1973 insgesamt 90 Mio DM bereitgestellt werden. Diese Mittel sollen für den Grunderwerb, das Abräumen und die Erschließung von mehreren geeigneten zusammenhängenden Standortkomplexen in einer Größe von mehr als 100 ha verwandt werden. Damit möglichst bald mit dem Grunderwerb begonnen werden kann, sollen noch für 1968 mindestens 20 Mio DM vorgesehen werden.

Flächen von
mehr als 100
Hektar

Nach Jahren gegliedert ist mit folgendem Mittelbedarf (in Mio DM) zu rechnen:

Jahr	Kosten
1968	20
1969	30
1970	20
1971	20
1972	(Rückflüsse)
1973	(Rückflüsse)
Landesmittel insgesamt	90 Mio DM

Ehemalige Bergbaugrundstücke

3.22

Die Gewährung von Prämien für die Stilllegung von Steinkohlenbergwerken dient außer unmittelbar wirtschaftlichen und sozialen Zwecken auch der Beschaffung von Grundstücken für die Verbesserung der Wirtschaftsstruktur. Die mit dieser Aufgabe betraute Aktionsgemeinschaft Deutsche Steinkohlenreviere hat Verträge über Grundbesitz von ca. 1500 ha abgeschlossen, nach denen die Bergbauunternehmen sechs Jahre verpflichtet sind, an einen u. a. vom Land bezeichneten Dritten diese Grundstücke zu veräußern. Das Land ist mit einem Drittel, das sind 61 Mio DM für 1968, an der Stilllegungsprämie beteiligt. Es kann auf Grund eines Vertragswerks zwischen Land, Bund und Aktionsgemeinschaft die Auswahl der in das Optionsrecht einzubeziehenden Grundstücke mitbestimmen.

Optionsrecht
der Aktions-
gemeinschaft

Für die Fremdfinanzierung des Ankaufs von Grundstücken stillgelegter Zechen durch die Aktionsgemeinschaft Deutsche Steinkohlenreviere GmbH stellt das Land Bürgschaften bis zur Hälfte der vom Bund übernommenen Bürgschaft, höchstens jedoch bis zu 50 Mio DM bereit (§ 4 Abs. 1 des Haushaltsgesetzes 1968 für Nordrhein-Westfalen).

3.23

Bergschadengefährdete Grundstücke

Landesmittel für
Bergschäden-
garantien

Bei einem großen Teil der Industrieansiedlungsflächen im Ruhrgebiet besteht ein Bergschädenrisiko nicht. Für die übrigen Flächen werden Bund und Land das Bergschädenrisiko und die bei der Ansiedlung von Industrie erforderlichen Sicherungseinrichtungen im Verhältnis 2:1 übernehmen, wenn der Grundbesitz über die Aktionsgemeinschaft Deutsche Steinkohlenreviere bereitgestellt wird. Die Landesregierung wird sich dafür einsetzen, daß diese Regelung auf die Fälle ausgedehnt wird, in denen bergschadengefährdeter Grundbesitz auf andere Weise zur Verfügung gestellt wird oder in denen Bergschäden eine Betriebserweiterung erschweren könnten. Für das Jahr 1968 können nach § 5 Abs. 2 des Haushaltsgesetzes 1968 für Nordrhein-Westfalen Bergschädengarantien bis zur Hälfte der vom Bund eingegangenen Verpflichtungen, höchstens jedoch bis zu 50 Mio DM übernommen werden; dazu kommen 5 Mio DM für Bergschädensicherungsmaßnahmen. Die Landesregierung wird sich dafür einsetzen, daß auch in den folgenden Jahren Landesmittel in ähnlicher Höhe bereitgestellt werden.

AUSBAU VON VERKEHRSNETZEN UND STADTZENTREN

4.

Die Landesregierung ist der Ansicht, daß der Ausbau der Verkehrsnetze im engen Zusammenhang mit städtebaulichen Maßnahmen zur Erleichterung des wirtschaftlichen Wandlungsprozesses im Ruhrgebiet entscheidend beitragen wird. Im Rahmen des Entwicklungsprogramms Ruhr ist insbesondere vorgesehen:

- ein bevorzugter Ausbau des Straßennetzes
- die Beseitigung höhengleicher Bahnübergänge
- der Aufbau eines regionalen Schnellbahnsystems
- der Ausbau von Stadt- und Stadtteilzentren
- die Förderung weiterer Stadtsanierungen.

Dabei konnten für den geplanten Aufbau eines regionalen Schnellbahnsystems erste Ergebnisse der Generalverkehrsplanung des Landes zugrunde gelegt werden.

Land und Bund werden den öffentlichen Personennahverkehr innerhalb der Gemeinden und Kreise weiterhin fördern. Auch der Ausbau der Bundeswasserstraßen und die Elektrifizierung der Bundesbahnstrecken müssen fortgesetzt werden.

Ausbau des Straßennetzes

4.1

Die hohe Bevölkerungsdichte und die Konzentration von Handel und Gewerbe machen es notwendig, im Ruhrgebiet – noch intensiver als bisher vorgesehen – Straßen zu bauen und höhengleiche Bahnübergänge zu beseitigen.

Bau von Straßen

4.11

Die Landesregierung will durch den verstärkten Neubau, Umbau und Ausbau von Straßen eine höhere „Mobilität“ der Menschen und bessere Standortbedingungen der Wirtschaft im Ruhrgebiet erreichen. Dazu sind leistungsfähige Bundesfernstraßen, Landstraßen und wichtige innerstädtische Straßen zu bauen. Es muß eine starke Verdichtung des vorhandenen Straßennetzes in den nächsten Jahren erreicht werden. Es ist vorgesehen, im Ruhrgebiet ein Netz vierspuriger, autobahnähnlicher Straßen von insgesamt rund 500 km Länge zu schaffen.

500 km vier-
spurige Straßen

Für das Entwicklungsprogramm Ruhr wurden aus den derzeit geplanten Straßenbaumaßnahmen bedeutende Projekte zur beschleunigten Durchführung ausgewählt. Für die Auswahl waren folgende Gesichtspunkte maßgebend:

- Es muß eine Verbesserung der großräumigen Verkehrslage des gesamten Ruhrgebietes durch leistungsfähige Straßenverbindungen zu anderen Wirtschaftsräumen (Nachbarländern, Seehäfen) erreicht werden. Dazu ist insbesondere der Ausbau des Bundesfernstraßennetzes notwendig.

Innere
Erschließung
des Ruhrgebiets

- Die innere Erschließung des Ruhrgebietes muß dem Bedarf entsprechend durch leistungsfähige Straßenzüge verbessert werden. Hierzu gehören der Neubau oder Ausbau des Ruhrschnellweges (B 1), des Emscherschnellweges und der Ruhrhöhenstraße als wichtige Ost-West-Verbindungen sowie der Ausbau der dringend erforderlichen Nord-Süd-Verbindungen als Straßen mit autobahnähnlichem Querschnitt.
- Einzelne Teilräume bedürfen dringend einer besseren Anbindung an das regionale Straßennetz. Hiervon ist besonders der Ausbau des innerstädtischen Straßennetzes betroffen.
- Die neuen Straßen sollen möglichst sowohl den Erfordernissen des Wirtschafts- und Berufsverkehrs als auch des Erholungsverkehrs dienen.

An der Durchführung der ausgewählten Straßenbaumaßnahmen und ihrer Finanzierung sind Bund, Land und Gemeinden beteiligt. Die wichtigsten in der Zeit von 1968 bis 1973 vorgesehenen Baumaßnahmen und ihre Kosten ergeben sich aus folgender Übersicht:

4.111

Kosten- und Zeitplan für Straßenbaumaßnahmen von 1968 bis 1973

A. Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes

	Kosten in Mio DM		
	1968/69	1970/71	1972/73
Autobahnen			
1. Bundesautobahn (BAB) Hansa- linie vom Ruhrgebiet bis zur niedersächsischen Landes- grenze	69	48	55
2. BAB Ruhrgebiet – Kassel vom Ruhrgebiet bis zur hessischen Landesgrenze	100	330	142
3. BAB Sauerlandlinie vom Ruhrgebiet bis zur hessischen Landesgrenze	353	277	185
4. BAB Ruhrgebiet – Emden vom Ruhrgebiet bis zur niedersächsischen Landes- grenze	—	20	80
5. BAB Münster–Wuppertal (ehemalige EB 51) im Bereich des Ruhrgebietes	90	43	40
6. Linksrheinische BAB im Bereich des Ruhrgebietes	—	25	80
7. Bundesstraßen 1/60 (Ruhr- schnellweg) im Bereich Essen–Duisburg (einschließ- lich Rheinbrücke)	42	67	—
Bundes- fernstraßen freie Strecken			
8. Bundesstraße 60 (Europa- straße 3) von Homberg bis Herongen	37	50	40

	Kosten in Mio DM		
	1968/69	1970/71	1972/73
9. Bundesstraße 8 im Bereich Duisburg–Wesel	—	14	35
10. Bundesstraßen 223/224 im Bereich Dorsten – Bottrop – Gladbeck	19	28	39
11. Bundesstraße 226 im Bereich Gelsenkirchen – Wanne- Eickel	2	10	8
12. Bundesstraße 227 im Bereich Essen – Wuppertal	3	14	55
13. Bundesstraße 235 im Bereich Bochum – Witten	3	6	12
14. Bundesstraßen 288/224 im Bereich Essen	15	20	10

B. Bundesfernstraßen in der Baulast der Gemeinden

15. B 8 Ortsdurchfahrt Duisburg (Nord-Süd-Straße)	11	13	37	Orts- durchfahrten
16. B 226 Ortsdurchfahrt Bochum (Wittener Straße)	4,5	5	4	
17. B 1 Ortsdurchfahrt Dortmund (Hohe Straße/Ardeystraße)	4	5	7	
18. B 1 Ortsdurchfahrt Dortmund (Hochstraße)	8	10	12	
19. B 1 Ortsdurchfahrt Essen (Ruhrschnellweg)	26	30	34	
20. B 224 Ortsdurchfahrt Essen (Ruhrbrücke in Essen-Werden)	4	4,5	2,5	
21. B 223 Ortsdurchfahrt Ober- hausen (Dorstener Straße)	4	6,5	12	
22. B 226 Ortsdurchfahrt Wanne- Eickel	3,5	5	5	
23. B 54 Ortsdurchfahrt Dortmund (Münsterstraße)	4	5	1,5	
24. B 51 Ortsdurchfahrt Reckling- hausen (Bochumer Straße/ Herner Straße)	4,5	5,5	4	
25. B 226 Ortsdurchfahrt Gelsen- kirchen (vom Stein-Straße)	3,5	4	4	
26. B 223 Ortsdurchfahrt Mülheim-Ruhr (2. Ruhrbrücke)	10	20	22	

C. Landstraßen in der Baulast der Landschaftsverbände

27. Emscherschnellweg im Bereich Duisburg – Kamen	177	270	130	Emscher- schnellweg
--	-----	-----	-----	------------------------

		Kosten in Mio DM		
		1968/69	1970/71	1972/73
Ruhr- höhenstraße	28. Schnellstraße Düsseldorf – Bochum – Dortmund im gesamten Abschnitt	24	70	139
	29. Landstraße 396 im Abschnitt Walsum – Voerde	4	5	—
Sonstige Landstraßen freie Strecken	30. Landstraßen 401/582 im Abschnitt Oberhausen – Dinslaken	13	4	3
	31. Landstraße 442 im Abschnitt Essen – Mülheim	2	3	8
	32. Landstraße 446 im Abschnitt Oberhausen – Duisburg	2	2	3
	33. Landstraßen 474/475 im Abschnitt Neukirchen-Vluyn – Moers – Orsoy	5	6	19
	34. Landstraße 507 im Abschnitt Bockum-Hövel – Werne	2	4	9
	35. Nordlippestraße im Bereich Rheinberg – Dinslaken – Recklinghausen – Bockum- Hövel (einschließlich Rheinbrücke)	6	14	40
	36. Landstraße 547 im Abschnitt Heessen – Ahlen	2	7	14
	37. Landstraßen 473/606 im Abschnitt Krefeld – Homberg – Moers	8	9	31
	38. Landstraßen 582/608/609 im Abschnitt Wulfen – Marl – Gelsenkirchen	20	30	54
	39. Landstraßen 609/652 im Abschnitt Dortmund – Dat- teln – Flaesheim	4	9	23
	40. Landstraße 611 im Abschnitt Kettwig – Essen	5	8	21
	41. Landstraße 628 im Abschnitt Recklinghausen – Henrichenburg	2	4	5
	42. Landstraßen 631/445 im Abschnitt Bottrop – Essen	5	6	14
	43. Landstraße 638 im Abschnitt Gelsenkirchen	5	3	11
	44. Landstraße 645 im Abschnitt Herne – Castrop-Rauxel – Waltrop	4	2	11

	Kosten in Mio DM		
	1968/69	1970/71	1972/73
45. Landstraße 671 im Abschnitt Dolberg – Ahlen	2	2	4
46. Landstraße 673 im Abschnitt Hagen – Wickede – Langschede	5	6	6
47. Landstraßen 551/706 im Abschnitt Bochum – Sprock- hövel – Schwelm	11	3	9
48. Landstraße 736 im Abschnitt Hamm – Lünen	7	4	8

D. Landstraßen in der Baulast der Gemeinden

				Orts- durchfahrten
49. L 656 Ortsdurchfahrt Dort- mund (Rheinische Straße)	4	4,5	2,5	
50. L 523/1216 Ortsdurchfahrt Dortmund (Hochofenstraße/ Stockumer Straße)	3	4	2,5	
51. L 549 Ortsdurchfahrt Essen (Stoppenberger Straße)	3	4	2,5	
52. L NN Ortsdurchfahrt Essen (2. Gildehoftunnel)	4	4,5	4	
53. L 609 Ortsdurchfahrt Duisburg	6	9	14,5	
54. L NN Ortsdurchfahrt Rhein- hausen (Straßenbrücke über Bundesbahn)	5	6	5	
55. L 621 Ortsdurchfahrt Gelsen- kirchen	4	4	1,5	
56. L NN Ortsdurchfahrt Gelsen- kirchen (Hans-Böckler-Allee)	4	5	3	
57. L 1211 Ortsdurchfahrt Marl (Bergstraße)	4	10	12,5	
58. L 511 Ortsdurchfahrt Glad- beck (Burschestraße)	4	5	2	
59. L 646 Ortsdurchfahrt Herne (Eickeler Straße)	4	4,5	—	
60. L 646 Ortsdurchfahrt Wanne- Eickel (Holsterhausener Str.)	3	4	—	
61. L 401 Ortsdurchfahrt Ober- hausen (Teutoburger Straße)	2	3	2	

Gesamtkosten und Kostenverteilung für den Straßenbau

4.112

A. Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes			
Gesamtsumme: 2466 Mio DM	733	952	781
B. Bundesfernstraßen in der Baulast der Gemeinden			
Gesamtsumme: 345,5 Mio DM	87	113,5	145

C. Landstraßen in der Baulast der Landschaftsverbände
Gesamtsumme: 1348 Mio DM 315 471 562

D. Landstraßen in der Baulast der Gemeinden
Gesamtsumme: 169,5 Mio DM 50 67,5 52

Bei Anwendung der bisher geltenden Zuschußrichtlinien sind die unter B. und D. genannten Kosten wie folgt aufzuteilen:

B. = 345,5 Mio DM

D. = 169,5 Mio DM

515,0 Mio DM

Kostenanteil Bund = $0,5 \times 515,0 = 257,5$ Mio DM

Kostenanteil Land = $0,3 \times 515,0 = 154,5$ Mio DM

412,0 Mio DM

Kostenanteil Gemeinden = $103,0$ Mio DM

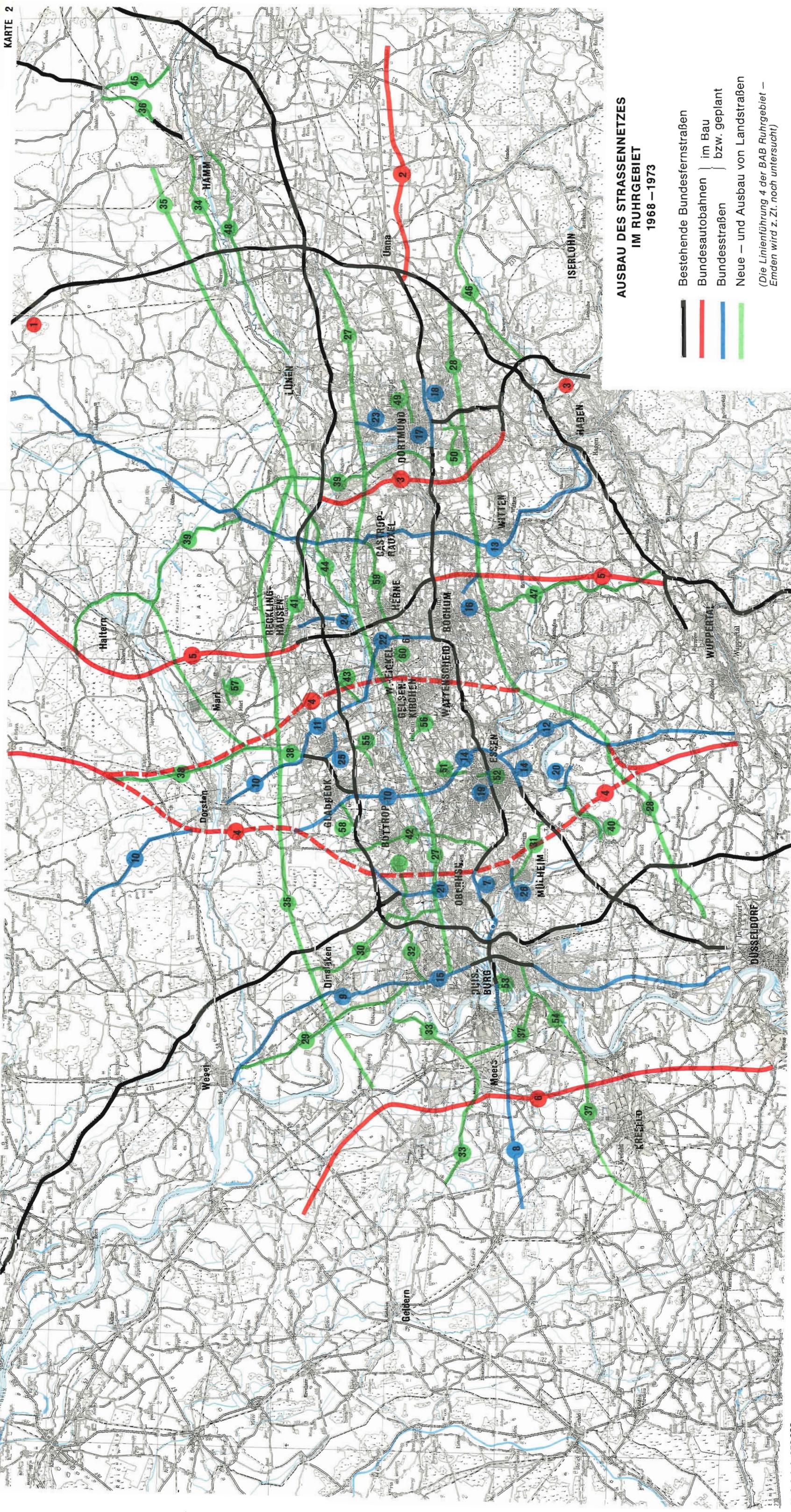
515,0 Mio DM

Der Ausbauplan für das klassifizierte Straßennetz im Zeitraum von 1968 bis 1973 ist gegenüber der bisherigen Straßenbauplanung nach den technischen Möglichkeiten aufgestockt und der Baubeginn entsprechend vorgezogen worden. Daraus ergibt sich ein Mehrbedarf an Landesmitteln von insgesamt 348 Mio DM. Ein Mehrbedarf des Bundes gegenüber der bisherigen Planung ergibt sich aus dem vorgesehenen Ausbau der Bundesfernstraßen im Ruhrgebiet nicht.

Übernahme
von zwei
Landstraßen
durch den
Bund

In das aufgestockte Programm für den Bau von Landstraßen sind unter Nr. 27 der Emscherschnellweg und unter Nr. 28 die Schnellstraße Düsseldorf – Bochum – Dortmund (Ruhrhöhenstraße) aufgenommen worden. Diese beiden Landstraßen sollen autobahnähnlich vier-spurig gebaut werden. Ihrer Verkehrsbedeutung und dem Zuschnitt des geplanten Baues nach handelt es sich eindeutig um Straßenzüge, die in die Bundeszuständigkeit gehören. Die Landesregierung erwartet daher vom Bund, daß diese Straßen aufgestuft und mit den veranschlagten Kosten von zunächst 810 Mio DM bis 1973 vom Bund ausgebaut werden. Wenn der Bund dem Land diese Baulast in Übereinstimmung mit der verfassungsrechtlichen Aufgabenteilung zwischen Bund und Ländern abnimmt, kann das Land den ihm zufallenden Finanzierungsanteil am Straßenbau ohne zusätzliche Finanzhilfe des Bundes erfüllen.

Eine räumliche Vorstellung von dem geplanten Ausbau des Straßennetzes im Ruhrgebiet gibt **Karte 2**.



**AUSBAU DES STRASSENNETZES
IM RUHRGEBIET
1968 — 1973**

- Bestehende Bundesfernstraßen
 - Bundesautobahnen im Bau
 - Bundesstraßen bzw. geplant
 - Neue — und Ausbau von Landstraßen
- (Die Linienführung 4 der BAB Ruhrgebiet — Emden wird z. Zt. noch untersucht)*

Dem gleichen Ziel wie der Ausbau des Straßennetzes im Ruhrgebiet dient die bevorzugte Beseitigung von höhengleichen Bahnübergängen durch die Anlage von Kreuzungsbauwerken. Höhengleiche Schienenübergänge beeinträchtigen den Fluß des Straßenverkehrs in einem Verdichtungsraum wie dem Ruhrgebiet in den Hauptverkehrszeiten ganz außerordentlich. Durch die Errichtung von Kreuzungsbauwerken werden daher schwerwiegende Verkehrshindernisse beseitigt.

Die Kosten für die Durchführung der Maßnahmen zur Beseitigung höhengleicher Bahnübergänge betragen für die Zeit von 1968 bis 1973 insgesamt 128,7 Mio DM. Die Durchführung eines großen Teils der Maßnahmen ist bisher daran gescheitert, daß entweder die beteiligten Gemeinden oder die Deutsche Bundesbahn den auf sie nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz entfallenden Kostenanteil nicht aufbringen konnten. Eher als dem Land obliegt es dem Bund, den finanziellen Engpaß der Deutschen Bundesbahn bei der Errichtung von Kreuzungsbauwerken zu beheben. Als finanziellen Anteil des Bundes zur Durchführung des Entwicklungsprogramms Ruhr erwartet das Land weiterhin, daß der Bund im Interesse der beteiligten Gemeinden die nach § 17 Eisenbahnkreuzungsgesetz vorgesehenen Ausgleichshilfen auf einen Jahresbetrag von etwa 20 Mio DM erhöht. Wenn diese Mittel für einige Jahre mit Vorrang im Ruhrgebiet eingesetzt werden, kann das Programm zur Beseitigung höhengleicher Bahnübergänge finanziert werden.

Unterstützung
der
Bundesbahn

Die wichtigsten Baumaßnahmen zur Beseitigung höhengleicher Bahnübergänge im Ruhrgebiet und ihre Kosten ergeben sich, soweit sie bis 1973 in Angriff genommen werden können, aus folgender Übersicht.

**Maßnahmen zur Beseitigung
höhengleicher Bahnübergänge von 1968 bis 1973**

Lfd. Nr.	Gebiet	Maßnahme	Kosten ca. in Mio DM
1	Bochum	Kreuzung der L 623 (Essener Straße) und einer Straßenbahnlinie mit einem Indus- triegleis des Bochumer Vereins Planung liegt vor (SÜ mit Straßenbahn)	1,2

Es bedeuten: SV Straße wird verlegt
SU Straße wird unterführt
SÜ Straße wird überführt

Lfd. Nr.	Gebiet	Maßnahme	Kosten ca. in Mio DM
2	Bochum	Kreuzung der L 551 (Dorste- ner Straße) und einer Straßenbahnlinie mit Industriegleis Planung liegt vor (SU mit Straßenbahn)	5,0
3	Bottrop	Kreuzung der L 631 (Essener Straße) und der Bahnhofstr. mit einem Industriegleis Planung liegt vor (Verkür- zung und Verlegung des Gleises, Einrichtung einer Übergabestelle)	1,2
4	Castrop-Rauxel	Kreuzung der L 750 (Münsterstraße) mit der Emschertalbahn Planung liegt vor (SV, SÜ)	15,0
5	Castrop-Rauxel	Kreuzung einer Gemeinde- verbindungsstraße (Cas 9 – Cottenbergstraße) mit der Emschertalbahn Planung liegt vor (SU)	1,5
6	Dortmund	Kreuzung der L 898 (Castroper Straße) mit der Köln-Mindener Bahn Planung fertiggestellt (geringe SV, SÜ)	5,0
7	Dortmund	Kreuzung der K 4219 (Graff- weg) mit der DB-Strecke (S-Bahn) Dortmund – Unna Planung fertiggestellt (SU)	1,2
8	Duisburg	Kreuzung der K 2 (Wan- heimer Straße) mit der Strecke Krefeld – Duisburg Planung fertiggestellt (SÜ mit neuer Straßenbahn)	11,0
9	Duisburg	Kreuzung der B 8 (Neumüh- ler Straße) und einer Straßen- bahnlinie mit der DB-Strecke Moers/Du.-Beeck/ Ob.-Sterkrade Planung liegt vor (SU mit Straßenbahn, geringe Anhebung der Bahnlinie)	4,5

Es bedeuten: SV Straße wird verlegt
SU Straße wird unterführt
SÜ Straße wird überführt

Lfd. Nr.	Gebiet	Maßnahme	Kosten ca. in Mio DM
10	Essen	Kreuzung einer städtischen Straße (Söllingstraße) mit der DB-Strecke Ob.-Hbf./E.-Dellwig/E.-Nord/Watt.-Hbf. Planung liegt vor (SU mit geringer Anhebung der Gleise)	2,0
11	Essen	Kreuzung einer städtischen Straße (Sulterkamp) mit einer Güterzugstrecke der DB (Sammelbahnhof Vogelheim) Planung liegt vor (SU mit geringer Anhebung des Gleises)	1,0
12	Essen	Kreuzung einer Gemeindeverbindungsstraße (E 24 – Hafenstraße) mit einer Güterzugstrecke der DB (Sammelbahnhof E.-Vogelheim) Planung liegt vor (SU)	3,3
13	Gelsenkirchen	Kreuzung der L 638 und einer Straßenbahnlinie mit der DB-Strecke Ob.-Osterfeld/Bottrop-Süd/Gels.-Horst/W.-E.-Hbf. Planung liegt vor (geringf. SV, SU mit Straßenbahn)	5,0
14	Gelsenkirchen	Kreuzung einer Gemeindeverbindungsstraße (GE 4 – Dorstener Straße, Zubringer zur neuen B 224) mit der DB-Strecke Dorsten/Gla.-Ost/Gels.-Zoo/W.-E.-Hbf. Planung liegt vor (SV, SU)	3,0
15	Gladbeck	Kreuzung der L 511 (Bottroper-Buersche-Straße) und einer Straßenbahnlinie mit der DB-Strecke Dorsten/Gl.-Ost/Gels.-Zoo/W.-E.-Hbf. Planung liegt vor (SV, SÜ mit Straßenbahn)	11,0

Es bedeuten: SV Straße wird verlegt
SU Straße wird unterführt
SÜ Straße wird überführt

Lfd. Nr.	Gebiet	Maßnahme	Kosten ca. in Mio DM
16	Gladbeck	Kreuzung einer Gemeindeverbindungsstraße (Gla 3, Feldhauserstraße) mit der DB-Strecke Dorsten/Gl.-Ost /Gels.-Zoo/W.-E.-Hbf. Planung liegt vor (SÜ)	2,5
17	Herne	Kreuzung einer Gemeindeverbindungsstraße (HER 8 – Rottbruchstraße) mit der DB-Strecke B.-Nord/ Herne-Hbf. Planung liegt vor (geringf. SV, SÜ)	2,6
18	Herne	Kreuzung einer Gemeindeverbindungsstraße (HER 12 – Werderstraße) mit der Zechenanschlußbahn der Zeche Friedr. d. Gr. (neuer Zentralschacht) Planung liegt vor (SV, SU)	4,0
19	Lünen/Gemeinde Altlünen	Kreuzungen der B 61 (Münsterstraße) der L 810 (Kappenberger Straße) und der L 583 (Borker Straße) mit der DB-Strecke Dortmund/Lünen/ Gronau Planung liegt vor (Aufständigung der Bahnlinie)	50,0
20	Mülheim	Kreuzung einer Gemeindeverbindungsstraße (MUE 14 – Friedhofstraße) mit der DB-Strecke Rheinhausen/ Du.-Hochfeld/Mü.-Speldorf/ Essen Planung liegt vor (SÜ)	1,5
21	Wanne-Eickel	Kreuzung einer Gemeindeverbindungsstraße (WAN 2 – Zechenweg) mit der Köln-Mindener Bahn, der Salzstrecke und einer DB-Strecke Planung liegt vor (SV, SÜ)	12,0
22	Witten	Kreuzung einer städtischen Straße (Erlenweg-Wullen) mit der DB-Strecke Hagen/ Witten/Dortmund	5,2

Es bedeuten: SV Straße wird verlegt
SU Straße wird unterführt
SÜ Straße wird überführt

Lfd. Nr.	Gebiet	Maßnahme	Kosten ca. in Mio DM
		Planung liegt vor (Verlegung des Kreuzungspunktes in die Trasse des Zubringers L 1201 zur geplanten Schnellstraße DüBoDo, SÜ)	
23	Witten	Kreuzung einer Gemeindeverbindungsstraße (WIT 13 – Pferdebachstraße) mit der DB-Strecke Hagen/Witten/Dortmund Planung liegt vor (SÜ)	10,0

**Kosten- und Zeitplan zur Beseitigung
höhengleicher Bahnübergänge**

Lfd. Nr.	Gebiet	Kosten in Mio DM aufgeteilt auf die Rechnungsjahre		
		1968/69 (auf der Karte schwarz)	1970/71 (auf der Karte rot)	1972/73 (auf der Karte grün)
1	Bochum	1,2		
2	Bochum		2,5	2,5
3	Bottrop	1,2		
4	Castrop-Rauxel	10,0	5,0	
5	Castrop-Rauxel			1,5
6	Dortmund	5,0		
7	Dortmund	1,2		
8	Duisburg	5,0	6,0	
9	Duisburg		2,0	2,5
10	Essen	2,0		
11	Essen	1,0		
12	Essen		3,3	
13	Gelsenkirchen	5,0		
14	Gelsenkirchen		3,0	
15	Gladbeck	6,0	5,0	
16	Gladbeck		2,5	
17	Herne	2,6		
18	Herne		4,0	
19	Lünen			20,0*
20	Mülheim		1,5	
21	Wanne-Eickel	6,0	6,0	
22	Witten		5,2	
23	Witten			10,0
	Zwischensumme	46,2	46,0	36,5
	* Nur erster Bauabschnitt	<u>Endsumme</u>		<u>128,7</u>

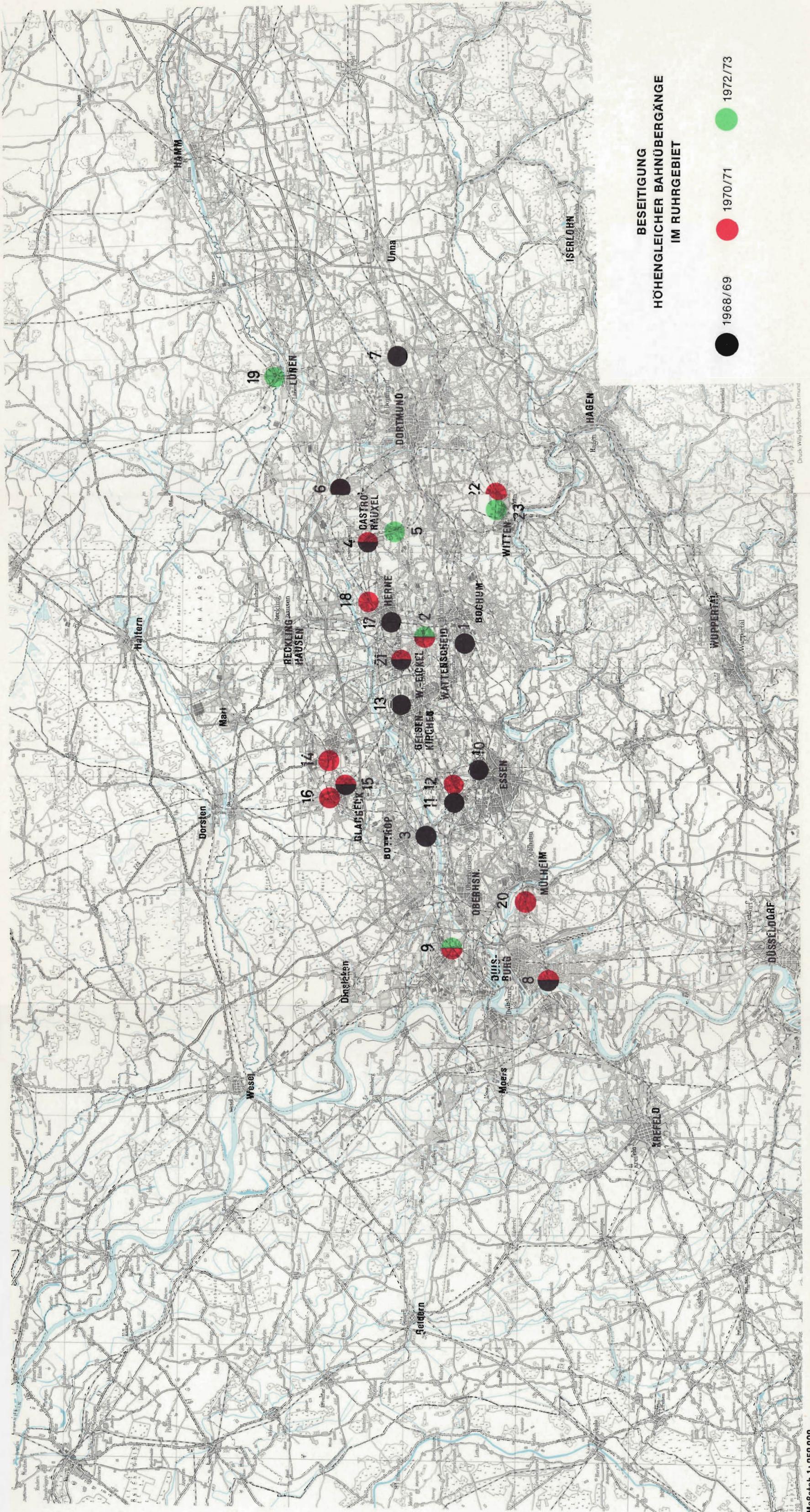
Zusammenfassung der
Kosten für
Bahnübergänge

Eine räumliche Vorstellung von der geplanten Beseitigung höhengleicher Bahnübergänge im Ruhrgebiet gibt **Karte 3**.

Es bedeuten: SV Straße wird verlegt
SU Straße wird unterführt
SÜ Straße wird überführt

**BESEITIGUNG
HÖHENGLEICHER BAHNÜBERGÄNGE
IM RUHRGEBIET**

- 1968/69
- 1970/71
- 1972/73



Aufbau eines regionalen Schnellbahnsystems

4.2

Die Landesregierung ist der Ansicht, daß der öffentliche Personennahverkehr im Ruhrgebiet durch den Aufbau eines regionalen Schnellbahnsystems wesentlich verbessert werden muß. Zu den Maßnahmen, die geeignet sind, den Personennahverkehr nach einheitlichen Gesichtspunkten zu verbessern, gehören insbesondere:

- Verknüpfung der verschiedenen Verkehrssysteme des öffentlichen Personennahverkehrs
- Abstimmung der Fahrpläne
- Regelmäßige und kurze Zugfolge
- Einheitliches Tarifsystem
- Bessere Information über das gesamte Verkehrsangebot
- Attraktives Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs in den Zeiten der Verkehrsspitzen, um den Straßenverkehr zu entlasten.

Diese Ziele können am ehesten durch den Ausbau eines S-Bahnnetzes der Deutschen Bundesbahn in Verbindung mit einem regionalen Stadtbahnnetz erfüllt werden. Dabei ist zu beachten, daß die Knotenpunkte und Haltestellen in die Mitte verdichteter Wohngebiete und Arbeitsstätten gelegt oder städtebauliche Verdichtungen um feststehende Knotenpunkte und Haltestellen entwickelt werden müssen. Sollen sich die sehr hohen öffentlichen Ausgaben für den Aufbau eines Schnellbahnsystems bezahlt machen, müssen Verkehrsnetzplanung und städtebauliche Planung stärker als bisher koordiniert werden. Verkehrs- und Stadtplanung müssen intensiver als bisher gemeinsam betrieben werden.

S-Bahn
und Stadtbahn

Aufbau eines S-Bahnnetzes der Bundesbahn

4.21

Die Deutsche Bundesbahn plant seit einigen Jahren den Aufbau eines geschlossenen S-Bahnnetzes für das Ruhrgebiet. Das Land Nordrhein-Westfalen hat daraufhin mit der Deutschen Bundesbahn am 30. August 1965 ein Rahmenabkommen über den Ausbau von S-Bahnstrecken im Ruhrgebiet abgeschlossen.

Rahmen-
abkommen
über S-Bahn

Streckennetz der Ausbaustufe I

4.212

Die Planungen der Ausbaustufe I sind weitgehend abgeschlossen. Mit dem Ausbau kann in kürzester Frist begonnen werden, wenn die Finanzierung geklärt ist.

Ausbaustufe I (Zeitraum: 1968 bis 1971)

- viergleisiger Ausbau Duisburg – Essen Hbf
- Anschluß Mülheim (R) – Oberhausen
- viergleisiger Ausbau Bochum Hbf – Dortmund Hbf
- Anschluß von Düsseldorf nach Duisburg

- Ausbau Anschluß Dortmund-Mengede – Dortmund-Dorstfeld

Gesamtbaukosten: 301,27 Mio DM

davon Infrastruktur 276,66 Mio DM

Modernisierung der Signalanlagen 24,61 Mio DM

4.212

Vorschlag für weitere Ausbaustufen

Die Bundesbahn hat folgende Vorschläge für den weiteren Ausbau des Streckennetzes gemacht:

Ausbaustufe II (Zeitraum: 1970 bis 1972)

- viergleisiger Ausbau Duisburg-Kaiserberg – Oberhausen Hbf
- Umbau Oberhausen Hbf
- Verbesserung der Streckenverhältnisse in Steele durch Herausnahme des Güterzugverkehrs

Gesamtbaukosten: 62,54 Mio DM

davon Infrastruktur 58,95 Mio DM

Modernisierung der Signalanlagen 3,59 Mio DM

Ausbaustufe III (Zeitraum: 1971 bis 1975)

- viergleisiger Ausbau Essen Hbf – Wattenscheid – Bochum Hbf
- Ausbau Dortmund Hbf (Ostkopf)

Gesamtbaukosten: 104,43 Mio DM

davon Infrastruktur 99,66 Mio DM

Modernisierung der Signalanlagen 4,77 Mio DM

Köln-Mindener
Strecke
nicht geklärt

Ausbaustufe IV (Köln – Mindener Strecke, Notwendigkeit noch nicht geklärt)

- viergleisiger Ausbau Oberhausen Hbf – Dortmund-Mengede
- Ausbau Oberhausen Hbf (Nordkopf)

Gesamtbaukosten: 195,03 Mio DM

davon Infrastruktur 175,27 Mio DM

Modernisierung der Signalanlagen 19,76 Mio DM

Gesamtvorhaben (Ausbaustufen I bis IV)

Gesamtbaukosten: 663,27 Mio DM

davon Infrastruktur 610,54 Mio DM

Modernisierung der Signalanlagen 52,73 Mio DM

4.213

Mittelbedarf und Finanzierung

Der Streckenausbau soll durch Durchführungsverträge geregelt werden. Die Landesregierung verfolgt das Ziel,

daß schon bis 1973 (nicht erst 1975) die Ausbaustufen I, II und III von Duisburg bis Dortmund mit den zugehörigen Anschlußstrecken fertiggestellt werden.

Die Kosten (Infrastruktur) der Ausbaustufen I, II und III betragen rund 435 Mio DM. Sie sollten nach den bisherigen Finanzierungsvorstellungen je zur Hälfte von Bund und Land getragen werden.

Die Deutsche Bundesbahn ist ein selbständiges Betriebsvermögen des Bundes. Die von der Bundesbahn zu erfüllenden öffentlichen Aufgaben – einschließlich des Personennahverkehrs auf ihren Strecken – sind verfassungsrechtlich Bundesaufgaben. Die Landesregierung hält es daher bei der gegenwärtigen Lage im Ruhrgebiet für notwendig, daß der Bund das Land durch die Übernahme der vollen Finanzierung der S-Bahn entlastet. Unter der Voraussetzung, daß die Verhandlungen über die Umfinanzierung erfolgreich verlaufen, wird der Landeshaushalt bis 1973 um etwa 218 Mio DM entlastet. Dieser Betrag kann vom Land für die unter 4.3 beschriebenen städtebaulichen Maßnahmen verwandt werden. Damit würde sich auch das Betriebsrisiko der Bundesbahn vermindern.

Entlastung
des Landes

Aufbau eines regionalen Stadtbahnnetzes

4.22

Die Landesregierung beabsichtigt, den Aufbau eines regionalen Stadtbahnnetzes im Ruhrgebiet zu fördern. Das Netz soll im Endausbau kreuzungsfrei auf eigenem Bahnkörper, normalspurig und für eine erhöhte Reisegeschwindigkeit geschaffen werden. Die Stadtbahn stellt eine wichtige Ergänzung zu den bisher vorgesehenen S-Bahn- und den vorhandenen Bundesbahnstrecken dar. Sie bedient vor allem den Nord-Süd-Verkehr und erschließt auch Städte, die bisher nur mit Außenbereichen oder gar nicht an das Bundesbahnnetz angeschlossen waren (z. B. Bottrop, Wattenscheid). Darüber hinaus soll sie jene Zentren in eine regionale Verkehrsbedienung einschließen, die sich für einen S-Bahnbetrieb nicht eignen. S-Bahn und Stadtbahn sollen ein Verkehrs- und Tarifsysteem bilden.

Stadtbahn für
Nord-Süd-
Verkehr

Zu einem Teil hängt die Entscheidung über Umfang und Gestaltung des Stadtbahnnetzes für einzelne Streckenabschnitte davon ab, welche weiteren Strecken die Bundesbahn als S-Bahnstrecken betreiben könnte. Hierzu erwartet die Landesregierung von der Bundesbahn im Laufe des Jahres 1968 eine Stellungnahme.

Die für die Strukturverbesserung im Ruhrgebiet wesentlichen Teile des Gesamtnetzes müssen in spätestens sechs Jahren in Betrieb sein, sonst behindern und verzögern die unbefriedigenden Verhältnisse im öffentlichen Nahverkehr die notwendigen Wandlungen im Bereich der Ruhrwirtschaft.

4.221

Noch kein
endgültig
festgelegtes
Streckennetz

Streckennetz

Das nach dem gegenwärtigen Stand der Untersuchungen geplante Grundgerüst des Stadtbahnnetzes ist in Karte 4 dargestellt. Eine endgültige Festlegung kann nur im Zusammenhang mit den Entscheidungen der Bundesbahn über den weiteren Ausbau des S-Bahnnetzes getroffen werden.

Es ist das Ziel der Landesregierung, bis Mai 1969 die endgültige Trassierung des Stadtbahnnetzes vorzulegen, so daß sich auch die Bauleitplanung der Gemeinden rechtzeitig auf die neuen Gegebenheiten einrichten kann. Auf die Bedeutung des Ausbaus der Knotenpunkte wird im Abschnitt 4.3 eingegangen.

4.222

Stadtbahn-
Verkehrs-
gesellschaft

Trägerschaft

Eine regionale Stadtbahn bedarf eines zentralen Trägers. Die Einrichtung einer Dachgesellschaft, deren Aufgabe lediglich in der Koordinierung der Interessen der Verkehrsunternehmen des Reviers bestünde, reicht dazu erfahrungsgemäß nicht aus. Andererseits wäre ein Plan zur Zusammenfassung aller bestehenden kommunalen Verkehrsunternehmen in einer Einheitsgesellschaft unter den gegebenen Umständen kaum, vor allem nicht in kurzer Zeit, durchführbar. Dies wäre auch dann nicht möglich, wenn man nur die Unternehmen einbeziehen würde, in deren Verkehrsgebiet die Stadtbahn aufgebaut werden soll. Die innere Struktur der Unternehmen, ihre Arbeitsbedingungen und ihre technische Ausrüstung sind derart unterschiedlich, daß eine Vereinigung nur in einem langjährigen Prozeß erfolgen könnte. Eine einheitliche Leitung und Trägerschaft des öffentlichen Personenverkehrs für das regionale Stadtbahnnetz ist im Gegensatz zu dem Ortslinienverkehr jedoch unumgänglich. Für die Stadtbahnlinien muß daher ohne weitere Verzögerung eine Verkehrsgesellschaft in Form einer Aktiengesellschaft geschaffen werden, die durch ihre Organisation und Trägerschaft eine einheitliche Willensbildung und eine optimale regionale Verkehrsbedienung gewährleistet.

4.223

Mittelbedarf

Die Herstellung des regionalen Stadtbahnnetzes und die Gründung einer Stadtbahn-Verkehrsgesellschaft setzen bei der gegenwärtigen Finanzlage der beteiligten Gemeinden und Gemeindeverbände sowie ihrer Verkehrsgesellschaften für den ersten Ausbau der ortsfesten Anlagen des Stadtbahnnetzes eine fast vollständige Kostenübernahme durch Land und Bund voraus. Nach überschläglichen Berechnungen werden für die Herstellung der ortsfesten Anlagen des Stadtbahnnetzes, das im Endausbau eine Länge von etwa 200 km erreichen soll, in den nächsten 10 Jahren mindestens

1,6 Milliarden DM

benötigt. Von dem genannten Betrag sind zuschufähig

nach den Richtlinien für Bundeszuwendungen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden

1,4 Milliarden DM.

Hieraus ergäbe sich ein möglicher Beitrag des Bundes in Höhe von 50%, das sind

700 Millionen DM.

Der verbleibende Betrag von

900 Millionen DM

ist vom Land und den sonst an der Herstellung und dem Betrieb des regionalen Stadtbahnnetzes Beteiligten zu übernehmen.

Verbindung von Stadtbahn- und S-Bahnnetz

4.23

Eine räumliche Vorstellung von dem (nicht abgeschlossenen) geplanten S-Bahn- und Stadtbahnnetz mit ihren Knotenpunkten gibt die **Karte 4**.

Das Ruhrgebiet ist ein polyzentrischer Siedlungsraum. Es hat sich anders als die meisten anderen Ballungsgebiete der Bundesrepublik nicht durch das Wachsen einer beherrschenden Großstadt, sondern durch die Ausdehnung und fortwährende Vermehrung vieler mittlerer, kleiner und kleinster Zentren zur heutigen Stadtlandschaft entwickelt. In vielen einkernigen Ballungsgebieten müssen heute Subzentren und Entlastungsstädte gebaut werden, um den Ansprüchen der Menschen an Verkehr, Wohnung, Arbeit, Bildung und Freizeit besser gerecht werden zu können. Eine solche gegliederte Siedlungsstruktur hatte das Ruhrgebiet von Anfang an; hierin liegt seine Stärke. Seine Schwächen bestehen darin, daß die Siedlungen und Zentren zu zahlreich, zu klein und teilweise zu „verstreut“ bebaut sind. Im Jahr 1961 waren noch 48% aller Wohngebäude der kreisfreien Städte des Ruhrgebietes Ein- und Zweifamilienhäuser. Durch die „innere Zersiedlung“ wird der unrichtige Eindruck gefördert, das Ruhrgebiet sei ein bis an die Grenzen seiner Aufnahmefähigkeit verdichteter Ballungsraum.

Innere
Zersiedlung

Im Gegensatz zu großen Industriegebieten im übrigen Europa und in den USA hat das Ruhrgebiet noch viele Grün- und Freiflächen. Sie sind jedoch, besonders in der Emscherzone, durch Splittersiedlungen und extensive Bebauung in ihrem Wert beeinträchtigt. Eine der großen Aufgaben für diesen Raum ist daher eine stärkere Konzentration der Bebauung an geeigneten Standorten zur Gewinnung großer, zusammenhängender Grünflächen und die Sanierung, Erneuerung und Korrektur nicht mehr funktionsgerechter Siedlungsteile. Erst die Konzentration erlaubt eine bessere volkswirtschaftliche Ausnutzung der Investitionen für die öffentliche Grundausstattung.

Konzentration
der Bebauung

Diese Aufgabe erhält besonderes Gewicht durch den Entschluß der Landesregierung, ein schienengebundenes regionales Netz für den Schnellverkehr, bestehend aus S-Bahn und Stadtbahn, zu entwickeln. Nur wenn möglichst viele Menschen im gesamten Ruhrgebiet Arbeits- und Bildungsstätten von ihrer Wohnung aus in nicht mehr als einer Stunde erreichen können, wird jenes Maß an räumlicher Mobilität sichergestellt werden können, welches für eine schnelle Anpassung an die wechselnden Situationen des Arbeitsmarktes zunehmend erforderlich ist.

Dieses Ziel kann am besten mit einem zentrenverbindenden Schnellverkehrssystem erreicht werden, wenn ein wesentlich größerer Bevölkerungsteil als bisher in Fußwegentfernung um die Knotenpunkte und Haltestellen des Schnellverkehrsnetzes Wohnungen, Arbeits- und Bildungsstätten angeboten bekommt. Hiervon hängt in hohem Maße die Nutzung der öffentlichen Verkehrs-

Fußweg-
entfernung
zum Schnell-
verkehrsnetz

mittel, deren Fahrthäufigkeit und Rentabilität ab. Die Landesregierung mißt dem Ausbau städtischer Zentren im Bereich der Knotenpunkte große Bedeutung bei und wird sie bevorzugt fördern. Sie sieht im Ausbau dieser Knotenpunkte einen entscheidenden Impuls für eine generelle städtebauliche Neuordnung des Ruhrgebietes und fordert die Gemeinden auf, diesen Standorten bei ihren Planungen Vorrang einzuräumen.

Neben den Gemeinden werden die Grundstückseigentümer an den in Frage kommenden Standorten aufgerufen, sich in geeigneter Weise zu Sanierungsträgern zusammenzuschließen. Alle sachdienlichen Initiativen werden von der Landesregierung und den ihr nachgeordneten Behörden unbürokratisch und wirksam unterstützt werden.

4.31

Konzentration von Kleinindustrie und Gewerbe

Arbeitsplätze
an Knoten-
punkten

Um die Knotenpunkte und Haltestellen sollten in höchstens 15 Minuten Fußgängerentfernung an geeigneten Stellen Kleinindustrie, Handwerk und Gewerbe mit geringem Störungsgrad konzentriert werden. Das Schwergewicht ist auf kleinere Betriebe zu legen, die eine hohe Beschäftigtenzahl pro Hektar Grundfläche aufweisen. In unmittelbarer Nähe der Knotenpunkte und Haltestellen sollten Arbeitsplätze für Handwerker, Einzelhändler und freie Berufe sowie Büros vorgesehen werden. Die Möglichkeiten und, soweit der Sachverhalt dies zuläßt, auch die Ausnahmegesetze der Baunutzungsverordnung sollen ausgeschöpft werden. Für ausreichende Park- und Stellplätze in Parkbauten ist zu sorgen.

4.32

Konzentration von Wohnungen

Wohnungen an
Knotenpunkten

Neben einer breiten Skala von Arbeitsplätzen sollten an den Knotenpunkten möglichst viele Wohnungen konzentriert werden, so daß innerhalb 15 Minuten Gehzeit im Endausbau im Regelfall eine Einwohnerzahl von mindestens 30 000 bis 40 000 erreicht wird.

Soweit an den Standorten zur Verwirklichung der Ziele Mittel des öffentlich geförderten Wohnungsbaus eingesetzt werden sollen und die Landesregierung Sondermittel in ausreichender Höhe nicht bereitstellen kann, werden im Benehmen mit den Gemeinden die diesen aus dem Vierjahresprogramm der Landesregierung von 1967 bis 1970 zufließenden Schlüsselmittel für den Wohnungsbau in vertretbarem Umfang zweckgebunden.

4.33

Konzentration von öffentlichen und privaten Folgeeinrichtungen

Kulturelle
Einrichtungen

Weiterhin sollten im unmittelbaren Kernbereich von Stadtteilzentren soweit wie möglich und notwendig kulturelle Einrichtungen (insbesondere weiterführende Schulen, Fachschulen, Veranstaltungsräume, Büchereien),

Sportbauten (Hallenbäder) und Einrichtungen der Verwaltung ihren Standort finden.

Förderungsbedingungen

4.34

Gefördert werden jene Standorte, an denen durch städtebauliche Maßnahmen eine enge räumliche Verknüpfung mit einem Knotenpunkt oder einer Haltestelle des regionalen Schnellverkehrssystems erreicht wird. Für diese Standorte werden Mittel zweckgebunden bereitgestellt. Als Standort wird definiert: ein Radius von etwa 15 Minuten Fußwegentfernung um die Haltestellen der S-Bahn und Stadtbahn.

Da die Trassenführung und die Haltestellen der S-Bahn und Stadtbahn noch nicht für jede Ausbaustufe endgültig festgelegt sind, handelt es sich bei den nachfolgend genannten Standorten um eine vorläufige Darstellung.

Planungsmittel können für alle genannten Standorte gewährt werden. Für die Durchführung werden Landesmittel nur gewährt, wenn eine alle Maßnahmen integrierende Gesamtplanung für einen Standort vorliegt und wenn Standort und Planung von der Landesregierung als förderungswürdig anerkannt wurden.

Planungsmittel

Über die in diesem Programm genannten Projekte hinaus werden mit den verfügbaren Mitteln noch jene Neubau- und Sanierungsprojekte weitergefördert, die bereits gefördert werden oder deren Sanierung erforderlich wird. Das gilt insbesondere auch für Wulfen und Duisburg-Neumühl.

Verzeichnis der Standorte

4.35

Nachfolgend werden jene Standorte genannt, die auf Grund ihrer Lage im Schnellbahnnetz von besonderer Bedeutung sind. Es werden neben Stadtteilzentren auch die von den Schnellbahnen angefahrenen Stadtzentren aufgeführt. Sie bieten schon heute einen guten Anschluß an andere Zentren. Die Gemeinden sollten stärker als bisher Wohnungen in diesen Zentren errichten. Ob an diesen Standorten überhaupt, in welchem Umfang und mit welchen Kosten Wohnungen gebaut werden können, bedarf einer näheren Prüfung durch die Gemeinden. Die Landesregierung hält es jedoch trotz der noch nicht endgültig festgelegten Streckenführung schon jetzt für erforderlich, die Gemeinden darauf hinzuweisen, daß die Verwirklichung eines attraktiven und rentablen Verkehrssystems eine Koordinierung zwischen Verkehrs- und Stadtplanung voraussetzt.

An folgenden Standorten sollte die Möglichkeit einer stärkeren Verdichtung von Wohnungen untersucht werden:

Verdichtung
von
Wohnungen

1. Dinslaken – Innenstadt
2. Oberhausen – Innenstadt
3. Duisburg – Innenstadt
4. Moers – Innenstadt
5. Rheinhausen – Innenstadt
6. Mülheim – Innenstadt
7. Essen – Innenstadt
8. Essen – Werden
9. Bottrop – Innenstadt/Boy
10. Gladbeck – Innenstadt
11. Gelsenkirchen – Innenstadt
12. Gelsenkirchen – Buer
13. Recklinghausen – Innenstadt
14. Herten – Innenstadt
15. Wanne-Eickel – Eickel
16. Wattenscheid – Innenstadt
17. Hattingen – Innenstadt
18. Bochum – Innenstadt
19. Witten – Innenstadt
20. Herne – Innenstadt
21. Castrop-Rauxel – Ortsteil Castrop
22. Castrop-Rauxel – Ortsteil Rauxel
23. Dortmund – Innenstadt – Stadthaus
24. Dortmund – Dorstfeld
25. Unna – Innenstadt
26. Lünen – Innenstadt
27. Lünen – Brambauer
28. Hagen – Innenstadt

Stadtteilzentren

An folgenden Standorten (Stadtteilzentren) sollte die Möglichkeit einer stärkeren Konzentration von Wohnungen, nichtstörendem Gewerbe, Dienstleistungen und kulturellen Einrichtungen untersucht werden:

1. Oberhausen – Sterkrade
2. Duisburg – Marxloh
3. Duisburg – Alt-Hamborn
4. Duisburg – Mittelmeiderich
5. Duisburg – Huckingen/Großenbaum
6. Essen – Borbeck
7. Essen – Altenessen – Bahnhof
8. Essen – Steele
9. Gelsenkirchen – Horst
10. Recklinghausen – Süd
11. Bochum – Langendreer
12. Dortmund – Mengede
13. Dortmund – Hombruch/Barop
14. Dortmund – Hörde
15. Dortmund – Brackel

Mittelbedarf

4.36

Der Rahmen dieses Programms umfaßt zunächst sechs Jahre. Das heißt aber nicht, daß nur jene Standorte gefördert werden können, an denen innerhalb dieses Zeitraumes mit der Bebauung begonnen werden kann, da es sich um ein langfristiges, 10 bis 20 Jahre währendes Ausbauprogramm handelt. Die Standorte werden in der Reihenfolge ihrer Dringlichkeit und ihres Planungsstandes gefördert.

Für den Ausbau von Stadtteilzentren sollen bis 1973 ca. 400 Mio DM Städtebaumittel zur Verfügung gestellt werden. Erforderliche Mittel für wasserwirtschaftliche Bauten, Straßenbau, kulturelle und gewerbliche Bauten werden von der Landesregierung rechtzeitig für die in die Förderung aufgenommenen Standorte reserviert.

Städtebau

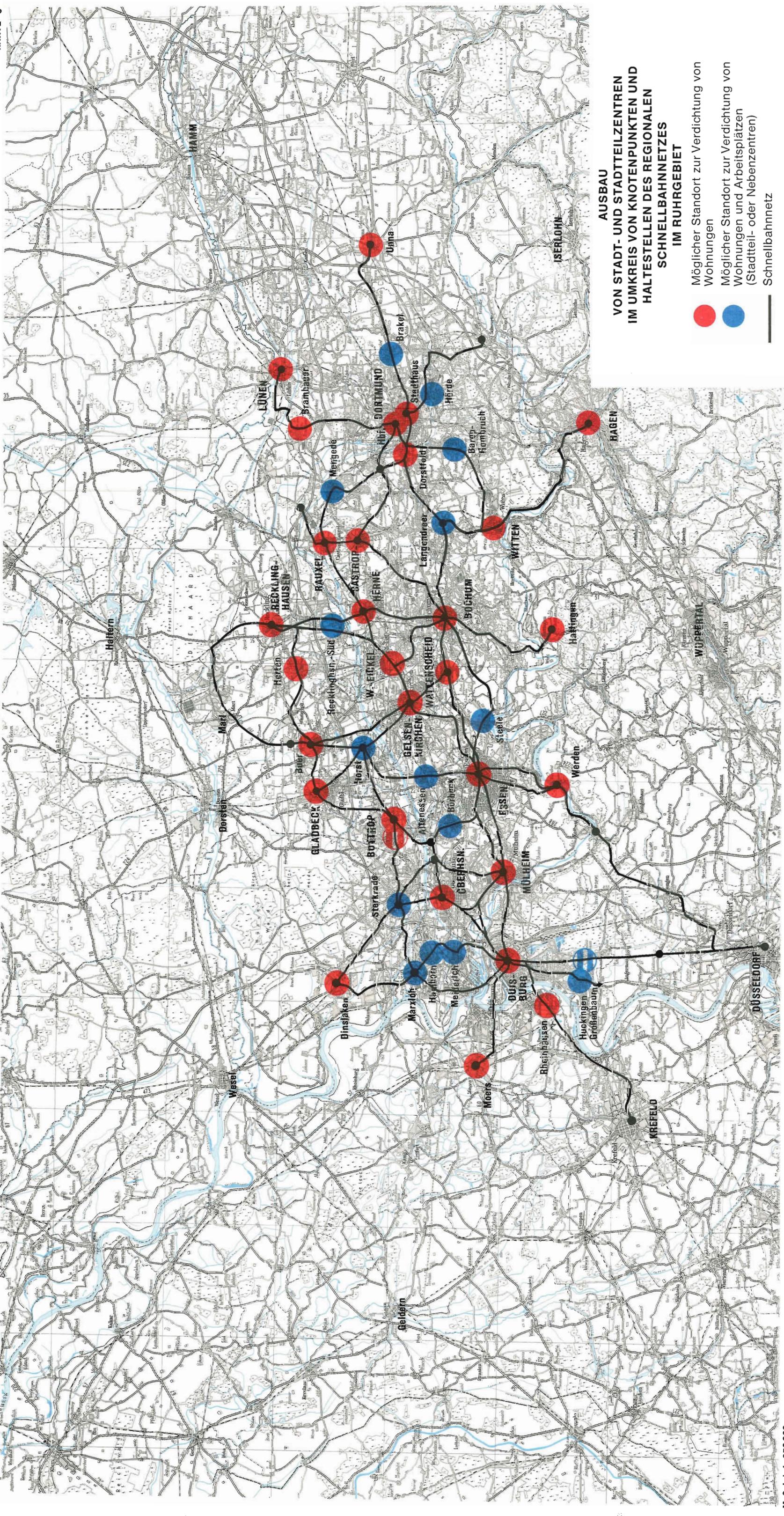
Da die für den Wohnungsbau verfügbaren Mittel auf Grund des Vierjahresprogramms der Landesregierung weitgehend verplant sind, wird von der Bundesregierung erwartet, daß sie Mittel mit einem Förderungseffekt für den Bau von ca. 7000 bis 8000 Wohnungen in Höhe von 180 Mio DM zusätzlich bereitstellt.

Wohnungsbau

Karte der Standorte

4.37

Eine räumliche Übersicht über die für den Ausbau in Betracht kommenden Stadt- und Stadtteilzentren gibt **Karte 5.**



**AUSBAU
VON STADT- UND STADTTEILZENTREN
IM UMKREIS VON KNOTENPUNKTEN UND
HALTESTELLEN DES REGIONALEN
SCHNELLBAHNNETZES
IM RUHRGEBIET**

- Möglicher Standort zur Verdichtung von Wohnungen
- Möglicher Standort zur Verdichtung von Wohnungen und Arbeitsplätzen (Stadtteil- oder Nebenzentren)
- Schnellbahnnetz

Förderung des örtlichen Nahverkehrs und sonstiger Verkehrseinrichtungen

4.4

Als Ergänzung zu den regionalen Schnellverkehrsmitteln bleibt ein im Tarif- und Fahrplanverbund stehendes funktionstüchtiges Nahverkehrsnetz für die Flächenerschließung in den Gemeinden des Ruhrgebietes erforderlich. Das Land wird sich im Rahmen seiner finanziellen Möglichkeiten unter der Bedingung, daß ein Tarif- und Fahrplanverbund mit den regionalen Verkehrsmitteln erreicht wird, auch weiter am Ausbau und der Modernisierung des örtlichen Nahverkehrs beteiligen. Gemeinden und Verkehrsunternehmen werden jedoch darauf hingewiesen, daß Landeszuschüsse künftig nur für den Ausbau solcher Netze gewährt werden, bei denen die Aussicht besteht, daß die Rentabilität gesichert werden kann.

Tarif- und
Fahrplan-
verbund

Elektrifizierung von Bundesbahnstrecken

4.41

Durch die Fortsetzung der Elektrifizierung von rund 1000 km Bundesbahnstrecken im Landesbereich werden die Reisezug- und Gütertransportverbindungen – letztere insbesondere auch für Schiffsanschlüsse in den Seehäfen – verbessert werden. Der Aufwand an Zinsbeihilfen für die Deutsche Bundesbahn wird nach den geltenden Abkommen für die Fortsetzung der Maßnahmen auf insgesamt 95 Mio DM bis zum Jahre 1973 veranschlagt. Zur Entlastung des Haushaltes ist die Freistellung des Landes von diesen und weiteren Zinsbeihilfen erforderlich. Der Bund wird aufgefordert, durch die Finanzierung dieser in seinem Zuständigkeitsbereich liegenden Maßnahmen den Landeshaushalt ab Mitte 1968 zu entlasten.

Ausbau der Wasserstraßen

4.42

Durch Beteiligung des Landes am Ausbau der rheinisch-westfälischen Kanäle und des Mittellandkanals sowie des Rheins wird die Standortgunst des Ruhrgebietes für die vom Massenguttransport abhängige Wirtschaft verbessert und zur Erhaltung ihrer Wettbewerbsfähigkeit beigetragen.

Es soll geprüft werden, inwieweit durch Änderung der Betriebsformen in der Schifffahrt (24stündige Fahrt) und in der Hafenvirtschaft (beschleunigte Abfertigung) bereits eine höhere Ausnutzung der bestehenden Anlagen mit relativ geringem Aufwand erreicht werden kann.

Der nach den geltenden Abkommen vorgesehene Beitrag des Landes bringt eine Belastung des Haushaltes auf die Dauer von 18 Jahren in Höhe von rund 400 Mio DM mit sich. Da es sich um Wasserstraßen in der Zuständigkeit des Bundes handelt, muß das Land zugunsten seiner sonstigen Aufgaben vom Bund entlastet werden.

Entlastung
des Landes

4.43

Ausbau von Flugplätzen

Verkehrs-
flughafen

Der nächstgelegene Verkehrsflughafen für das Ruhrgebiet ist Düsseldorf. Er ist für den westlichen Teil des Ruhrgebietes gut erreichbar; vom nördlichen und östlichen Ruhrgebiet aus ergeben sich jedoch schon erhebliche Anfahrtszeiten. Die Landesregierung untersucht gegenwärtig, ob und wo für das östliche Ruhrgebiet und für Westfalen ein weiterer Verkehrsflughafen errichtet werden kann.

Regional-
flugplätze

Darüber hinaus ist der Ausbau von Flugplätzen für den regionalen Luftverkehr erforderlich. Diese Flugplätze werden sich auch als Start- und Landeplätze für Geschäfts- und Sportflugzeuge eignen. Die Landesregierung wird beschleunigt untersuchen, welche Standorte hierfür geeignet sind. Sie wird sich dafür einsetzen, daß für den Ausbau oder Neubau von Regionalflugplätzen im Ruhrgebiet oder in erreichbarer Nähe bis 1973 zusätzlich 10 Mio DM bereitgestellt werden.

AUSBAU VON SCHULEN UND HOCHSCHULEN

5.

Die schnellen Veränderungen der gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Bedingungen, Verwissenschaftlichung, Technisierung und Automation verlangen von immer mehr Menschen neben einer breiten Grundbildung und qualifizierten Fachausbildung geistige und berufliche Beweglichkeit. Wird heute Umschulung noch als Maßnahme in einer Ausnahmesituation verstanden, so muß in Zukunft geistige und berufliche „Mobilität“ zu einem zentralen Bestandteil aller Erziehungs- und Ausbildungsbemühungen werden.

Berufliche
Beweglichkeit

Ausbau der Schulsysteme

5.1

Die auf eine vierklassige Grundschule aufbauende, wenigstens zweizügige Hauptschule ist als eine Schule weiterführender Bildung konzipiert. Sie ermöglicht auf verschiedenen Stufen den Übergang zu anderen Schulformen und führt mit der „Oberschulreife“ zu einem qualifizierten Abschluß. Die zur Zeit laufenden groß angelegten Schulversuche zeigen, daß gerade das Ruhrgebiet bereit und entschlossen ist, eine Modernisierung seines Volksschulwesens zügig in Angriff zu nehmen. 80 der 160 am Hauptschulversuch teilnehmenden Schulen liegen im Ruhrgebiet.

Hauptschul-
versuch

Es ist das Ziel der Landesregierung, vom Jahre 1980 an etwa 45% der Jugendlichen eines Geburtsjahrgangs zum Hauptschulabschluß, 35% der Jugendlichen zu einem mittleren gehobenen Abschluß (Abschluß der Realschule oder der Berufsoberschule) und 15% der Jugendlichen zur Hochschulreife zu führen. Dieses Ziel kann nur in Etappen erreicht werden.

Das Ruhrgebiet bietet mit seinem derzeitigen Bestand an Bildungseinrichtungen und dem relativen Besuch weiterführender Schulen ein differenziertes Bild. Während einige Städte (so z. B. Mülheim, Essen, Bochum, Witten, Dortmund) zum Teil beträchtlich über dem Landesdurchschnitt liegen, wird von anderen, vor allem im nördlichen Ruhrgebiet gelegenen Städten und Kreisen, dieser Durchschnitt bisher noch nicht erreicht. Um überall dem inzwischen stark angestiegenen Landesdurchschnitt nahe-zukommen, haben die oberen Schulaufsichtsbehörden in ihrem Ausbauprogramm bis zum Jahr 1970 die Anzahl der vorgesehenen Schulneubauten wesentlich erhöht. Bis 1970 sind im Ruhrgebiet zusätzlich geplant:

Ausbau
bis 1970

- 32 Realschulen
- 15 Realschulen, die als Aufbauform anderen Schulen angegliedert werden
- 21 Gymnasien
- 1 selbständiges Gymnasium in Aufbauform
- 4 Gymnasien, die als Aufbauform anderen Schulen angegliedert werden.

Zweiter
Bildungsweg

Die im Ruhrgebiet relativ zahlreich vorhandenen Einrichtungen des Zweiten Bildungsweges haben sich bewährt. Von den 28 Abendrealschulen des Landes befinden sich die meisten in den Ballungsräumen an Rhein und Ruhr. Die Abendgymnasien in Dortmund, Duisburg, Essen und Gelsenkirchen und die Kollegs in Dortmund, Essen und Oberhausen haben in den vergangenen Jahren eine beträchtliche Anzahl von Berufstätigen zur Hochschulreife geführt.

Ein stärkerer Ausbau dieser Institutionen wird voraussichtlich nicht erforderlich sein, wenn die steigende Tendenz zum Besuch weiterführender Schulen und der Erfolgsquoten anhält.

Eine gut ausgebaute, differenzierte Erwachsenenbildung hat gerade dort, wo ganze Industriezweige von einer Umstrukturierung betroffen sind, wichtige gesellschaftspolitische Funktionen zu erfüllen. Das Ruhrgebiet weist ein dichtes Netz von Volkshochschulen auf und verfügt darüber hinaus über ein besonders ausgebautes System der kulturellen Bergmannsbetreuung.

5.2

Ausbau der Ingenieurschulen

Die Anzahl der Studierenden an den Ingenieurschulen des Landes konnte in den vergangenen Jahren erheblich gesteigert werden (von 11 829 Studierenden 1962 bis auf 17 209 im Jahre 1966), so daß mit einer Deckung des Bedarfs an Absolventen auf Jahre hinaus gerechnet werden kann. Zur räumlichen Erweiterung sind in den nächsten Jahren für vier der sechs im Bereich des Ruhrgebietes gelegenen Ingenieurschulen für Maschinenwesen (Bochum, Dortmund, Duisburg, Essen, Gelsenkirchen und Hagen) Investitionen für Neubauten oder Erweiterungsbauten vorgesehen. Für die drei im Ruhrgebiet gelegenen Ingenieurschulen für Bauwesen (Essen, Hagen und Recklinghausen) sind ebenfalls Neubauten geplant.

5.3

Ausbau der Universitäten und Pädagogischen Hochschulen

Für drei der sechs Abteilungen der Pädagogischen Hochschule Ruhr (Dortmund 2, Essen, Hagen, Hamm, Duisburg /Kettwig) werden umfangreiche Baumaßnahmen zur Sanierung bzw. Kapazitätsausweitung vorgenommen. Das Raumprogramm für Dortmund sieht vor, eine Kapazität für 3000 Studenten zu schaffen.

Wissenschaft-
liches Zentrum

Mit der Errichtung der Ruhr-Universität Bochum und der Universität Dortmund und mit dem Klinikum in Essen erhält das Ruhrgebiet ein wissenschaftliches Zentrum, dessen geistige Ausstrahlungskraft von nicht zu überschätzender Bedeutung für die insgesamt stärkere Ent-

wicklung des tertiären Wirtschaftsbereichs an der Ruhr sein wird. Bereits heute sind an der Ruhr-Universität Bochum 6000 Studenten eingeschrieben, die Universität Dortmund wird mit Beginn des Wintersemesters 1968/69 den Lehrbetrieb für 400 bis 600 Studenten aufnehmen. An den Krankenanstalten in Essen wurde im Wintersemester 1963/64 mit der klinischen Ausbildung von Medizinstudenten begonnen. Nach endgültigem Ausbau dieser Hochschulen wird das Ruhrgebiet über eine Kapazität von ca. 25 000 Studienplätzen verfügen.

Klinikum Essen

Die Entscheidung der Landesregierung, im Zeitplan des Aufbauprogramms den Universitäten an der Ruhr den Vorrang gegenüber den Projekten Düsseldorf und Bielefeld zu geben, muß in ihrer Bedeutung für das Ruhrgebiet hoch eingeschätzt werden. Das Land stellt in den nächsten Jahren für Bauten der Bildungsplanung im Ruhrgebiet jeweils rund 152 Mio DM zur Verfügung (staatliche Gymnasien, Ingenieurschulen und wissenschaftliche Hochschulen). Diese Investitionen binden ca. 5000 Arbeitskräfte und haben damit eine unmittelbare positive Auswirkung auf den Arbeitsmarkt. Erfahrungsgemäß üben Universitäten eine anziehende Wirkung auf Forschungsstätten aus, die wiederum eine Anzahl von Gewerbebetrieben nach sich ziehen. So rechnet man in Dortmund bei einer Studentenzahl von 8000 bis 10 000 mit einem tatsächlichen Bevölkerungszuwachs von rund 30 000 Einwohnern. Dazu zählen die Professoren, Dozenten usw. mit ihren Familienangehörigen, die sonstigen Beschäftigten der Universität und die Beschäftigten für die Folge- und Versorgungseinrichtungen (Handel, Handwerk und Gewerbe).

Bevölkerungszuwachs

Die geplanten, auszubauenden oder im Aufbau befindlichen weiterführenden Schulen, Ingenieurschulen, Pädagogischen Hochschulen und Universitäten im Ruhrgebiet werden in **Karte 6** dargestellt.

REINHALTUNG VON LUFT UND WASSER

6.

Die Landesregierung hält eine entscheidende Verbesserung der Umweltbedingungen im Ruhrgebiet für notwendig, um die dort lebenden Menschen von teilweise unzumutbaren Belästigungen zu befreien und die Standortgunst für Betriebe der Industrie und des Dienstleistungsbereichs zu heben. Wichtige Teilaufgaben sind die Verbesserung der Luft und die Reinhaltung der Gewässer.

Verbesserung der Luft

6.1

Die Landesregierung hält Maßnahmen zur Verminderung der Luftverschmutzung für besonders dringlich. Im Ruhrgebiet konzentriert sich durch die Ballung von Grundstoffindustrien die überwiegende Zahl der stärkeren Luftverschmutzungsquellen des Landes. Die durch sie verursachten Staub- und Gasimmissionen sind hoch. Eine wesentliche Verbesserung der Luft im Ruhrgebiet ist erforderlich. Deshalb ist bei der Ansiedlung neuer Industrien im Ruhrgebiet darauf zu achten, daß dadurch die Immissionsbelastung dieses Raumes nicht weiter ansteigt.

Maßnahmenkatalog

6.11

Im Rahmen des Entwicklungsprogramms Ruhr sollen sich die verstärkten Maßnahmen des Landes zur Verbesserung der lufthygienischen Verhältnisse auf die industriellen Luftverschmutzer richten. Hier können mit den eingesetzten Mitteln in absehbarer Zeit beachtliche Erfolge erzielt werden. In Kürze werden Bestimmungen des Bundes erlassen, die auch eine Minderung der Abgasbelastung durch die Motorisierung erwarten lassen.

Maßnahmen
gegen indu-
strielle Luft-
verschmutzer

Die hauptsächlich belasteten Teilräume sind:

- Duisburg – Dinslaken – Oberhausen
- Bottrop – Herne
- Dortmund – Lünen.

Auf diese Räume müssen die Maßnahmen vorwiegend konzentriert werden. Bis etwa 1973 sollen folgende industrielle Anlagen verbessert oder außer Betrieb gesetzt werden:

Belastungsraum	Anlagen	Stilllegung od. Umliegung	Ver- besserung	Mittelbedarf (in Mio DM)	
Duisburg – Dinslaken – Oberhausen	1 Sinteranlage		1968		
	2 Dampfkesselanlagen		1968		
	2 Kokereien		1968		
	2 Konverter	1968			
	1 Kokerei	1968		8,8	
	<hr/>				
	1 Konverter		1969		
	1 Sinteranlage		1969		
	1 Dampfkesselanlage		1969	6,5	
	<hr/>				
	2 Konverter		1970		
	2 Sinteranlagen		1970		
	1 SM-Anlage		1970		
	1 Dampfkesselanlage		1970		
	2 Kokereien		1970		
1 Konverter	1970				
1 SM-Ofen	1970				
3 Kupolofenanlagen	1970		18,5		
<hr/>					
	1 Sinteranlage	1971			
	1 SM-Anlage	1971			
<hr/>					
Bottrop – Herne	6 Dampfkesselanlagen		1968		
	5 Kokereien		1968		
	2 Kokereien	1968		8,5	
	<hr/>				
	1 Sinteranlage		1969		
	3 Dampfkesselanlagen		1969		
	1 Kokerei		1969		
	1 Betrieb (Metallverarbeitung)		1969	13,2	
	<hr/>				
	2 Dampfkesselanlagen		1970		
	3 Kupolofenanlagen	1970			
	2 Chemische Betriebe		1971	20,0	
	1 Dampfkesselanlage		1972	1,4	
	<hr/>				
	Dortmund – Lünen	3 Dampfkesselanlagen		1968	
8 Kokereien			1968		
1 Konverter		1968		15,0	
<hr/>					
1 Stahlwerk			1969		
1 Dampfkesselanlage			1969		
2 Kokereien			1969	9,0	
<hr/>					
2 Dampfkesselanlagen			1970		
3 Kupolofenanlagen (Verlagerung)			1970	10,5	
<hr/>					
1 Konverter			1971		
1 Dampfkesselanlage			1971	3,0	
<hr/>					
1 Sinteranlage			1973	2,2	

Belastungsraum	Anlagen	Stilllegung od. Umlegung	Ver- besserung	Mittelbedarf (in Mio DM)
Gesamtraum	5 Zementwerke		1969	
	1 Steinzeugfabrik		1969	
	15 Gießereien		1969	
	15 Holzverarbeitende Betriebe		1969	4,8
	Sonstige Betriebe		1970	5,0
Mittelbedarf insgesamt in Mio DM				129,4

Wirkung der Maßnahmen

6.12

Nach Durchführung der Maßnahmen werden rund 80 Anlagen besonders großer industrieller Luftverschmutzer stillgelegt oder verlagert sein oder durch technische Maßnahmen ihre Emissionen stark vermindert haben. Die Belastung, die von diesen Anlagen jetzt ausgeht, wird sich etwa um 75% vermindern. Es ist schwierig, den Erfolg der Verminderung punktförmiger Emissionsquellen auf die flächenartige Immissionsbelastung vorzuschätzen. Es kann jedoch angenommen werden, daß bis 1973 etwa Verbesserungen erreicht werden können, wie sie sich aus dem Vergleich der **Karten 7 und 8** ergeben.

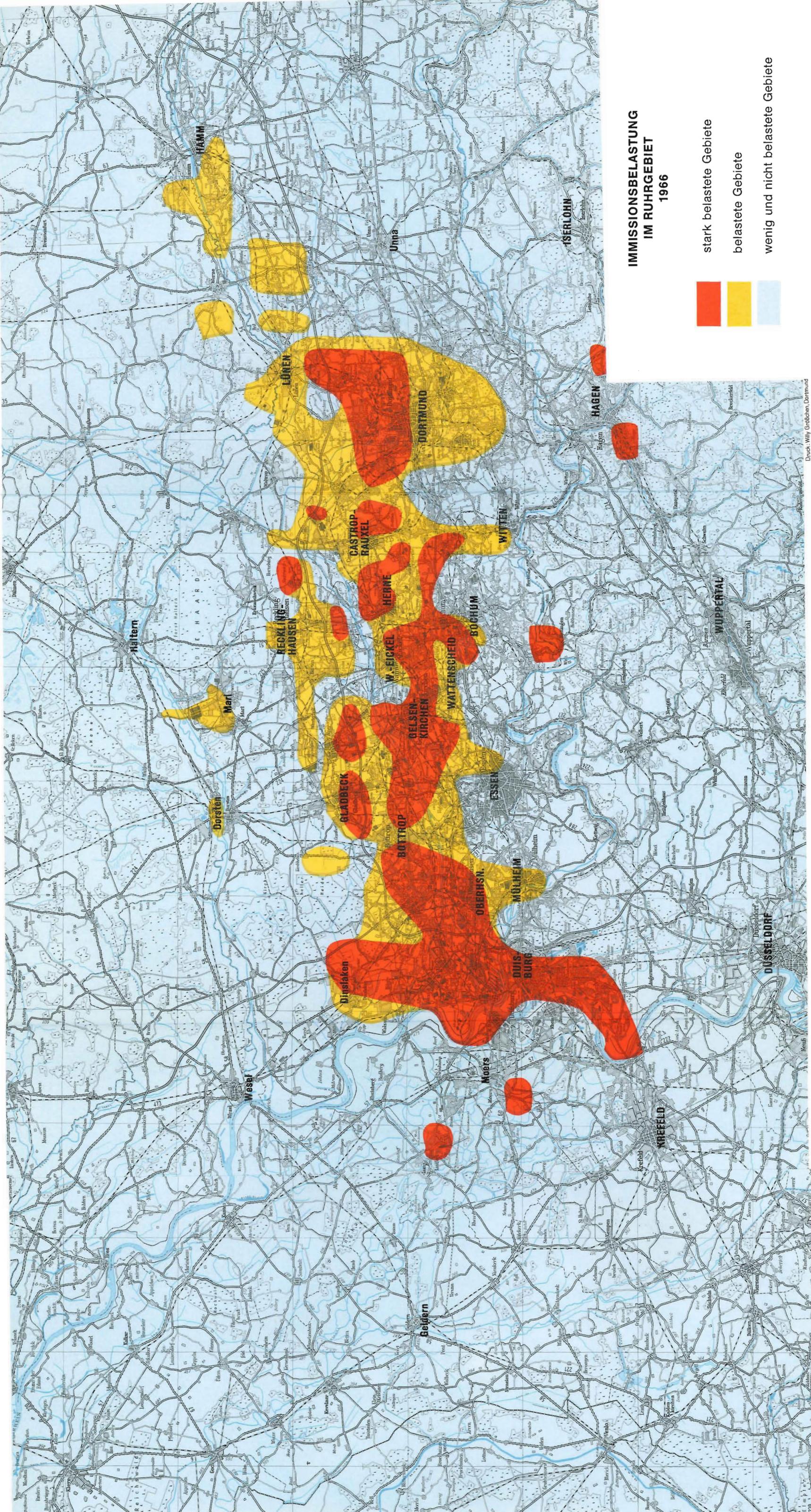
75% Ver-
minderung
der Luft-
verschmutzung

Mittelbedarf

6.13

Bis 1967 hat das Land insgesamt 22,4 Mio DM für Immissionsschutzmaßnahmen ausgegeben. Davon ist nur ein Teilbetrag in das Ruhrgebiet geflossen. Eine Verringerung der Immissionsbelastung dieses Raumes ist von grundlegender Bedeutung für seine wirtschaftliche Entwicklung und für die Verbesserung der Lebensbedingungen der Bevölkerung. Nur dadurch wird die Neigung zur Abwanderung aus dem Ruhrgebiet bekämpft werden. Die Mittel für die Verbesserung der Luft müssen daher in erheblichem Maße aufgestockt werden, um die bereits langfristig vorgesehenen Maßnahmen schneller durchführen zu können. Im Zusammenhang mit der Industriensiedlung werden weitere unabwiesbare Forderungen auf das Land zukommen. Entsprechend dem unter 6.11 aufgestellten Maßnahmenkatalog ergibt sich allein für die Verminderung von Luftverunreinigungen ein Mittelbedarf von rund 130 Mio DM. In dieser Summe sind keine Mittel zu Verringerung von Lärm enthalten. In der bisherigen Finanzplanung sind etwa 40 Mio DM für die Beseitigung von Gas- und Staubimmissionen im Ruhrgebiet vorgesehen. Der zusätzliche Mittelbedarf beträgt daher etwa 90 Mio DM. Diese Mittel sollen als Darlehen und als Zinszuschüsse für die unter 6.11 genannten Maßnahmen zweckgebunden werden.

Schnellere
Durchführung
der Maß-
nahmen



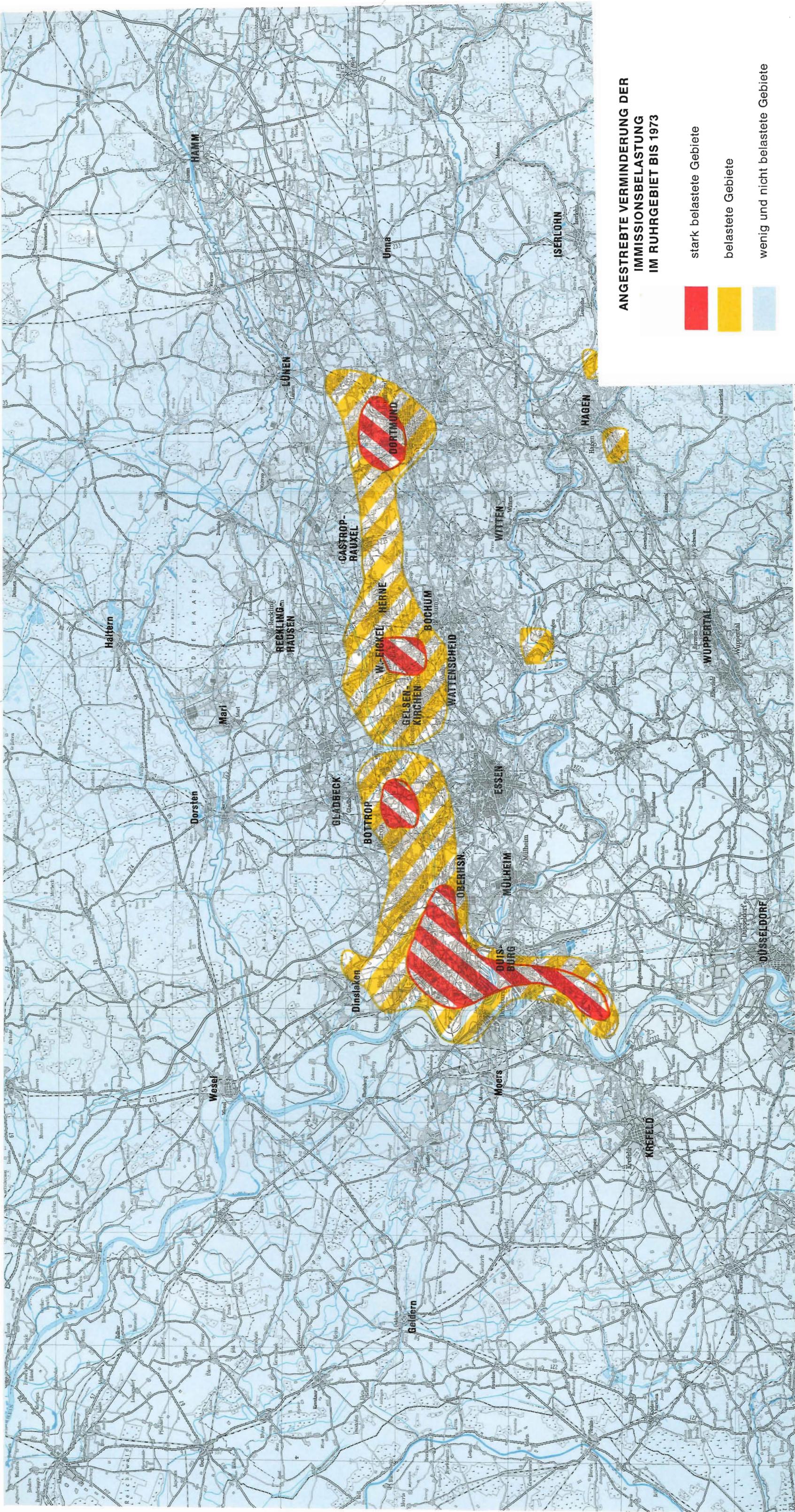
**IMMISSIONSBELASTUNG
IM RUHRGEBIET
1966**



stark belastete Gebiete

belastete Gebiete

wenig und nicht belastete Gebiete



**ANGESTREBTE VERMINDERUNG DER
IMMISSIONSBELASTUNG
IM RUHRGEBIET BIS 1973**

- stark belastete Gebiete
- belastete Gebiete
- wenig und nicht belastete Gebiete

Reinhaltung von Gewässern

6.2

Die Gemeinden und die Wasserverbände als Träger wasserwirtschaftlicher Maßnahmen im Ruhrgebiet stehen zur Zeit vor so erheblichen Investitionen, daß ihre finanziellen Möglichkeiten zur Deckung des Mittelbedarfs nicht ausreichen. Nach Ansicht der Landesregierung müssen im Ruhrgebiet vorübergehend wasserwirtschaftliche Baumaßnahmen verstärkt gefördert werden. Von 1968 bis 1973 sollen zusätzlich zu dem bisherigen Anteil des Ruhrgebiets an den Förderungsmitteln für die Wasserwirtschaft 100 Mio DM auf Schwerpunktmaßnahmen an der Emscher, Ruhr und Lippe konzentriert werden:

Großklärwerk Emschermündung

6.21

Zur zentralen biologischen Klärung der gesamten Emscher vor Einleitung in den Rhein hat die Emschergenossenschaft den Bau des Großklärwerks Emschermündung mit einem Gesamtaufwand von rund 150 Mio DM begonnen. Mit Fertigstellung dieses Großklärwerks werden im gesamten Emschergebiet Forderungen auf Anlage neuer und teurer Einzelkläranlagen entfallen oder aber herabgesetzt werden können. Bei einer Verkürzung der Bauzeit um etwa zwei Jahre (Fertigstellung war für 1974 geplant) wird der Anreiz zur Industrieansiedlung im Emschergebiet weiter vergrößert werden können; sie hat jedoch eine Verstärkung der Landeszuschüsse zur Voraussetzung, die ab 1968 für die Dauer von fünf Jahren noch jährlich rund 8 bis 12 Mio DM, zusammen rund 50 Mio DM, betragen werden.

Anreiz zur
Industrie-
ansiedlung

Leistungen der Emschergenossenschaft	90 Mio DM
Landeszuschuß 1968 bis 1972	50 Mio DM

(Davon zusätzlich nach dem Entwicklungsprogramm Ruhr – EPR – 25 Mio DM)

Reinhaltung der Ruhr

6.22

Zur Reinhaltung des Ruhrwassers betreibt der Ruhrverband zur Zeit über 100 Kläranlagen. Er hat ein Bauprogramm von rund 400 Mio DM in Arbeit, dessen planmäßige Durchführung auf erhebliche finanzielle Schwierigkeiten stößt, die die Einführung von Dringlichkeitsstufen und Landeszuschüsse erforderlich machen. Zu den Maßnahmen besonderer Dringlichkeit gehören:

Maßnahmen
des Ruhr-
verbandes

Abwassersammler Mülheim – Duisburg

Der über 40 Jahre alte 6,5 km lange Betonkanal zur Ableitung der Abwässer von rund 310 000 Einwohnern und zahlreichen größeren und kleineren Industriebetrieben sowie des Regenwassers der Städte Oberhausen, Mülheim und Duisburg zur Ruhr hat durch Kriegseinwirkung und Bergsenkung erheblich gelitten. Wegen weiterer Bergsenkungen und umfangreicher Straßenbaumaßnahmen muß der Kanal neu gebaut werden.

Eigenleistung des Ruhrverbands	5 Mio DM
Landeszuschuß 1968/69	20 Mio DM
(Davon zusätzlich nach EPR 10 Mio DM)	<hr/>
Gesamtkosten	25 Mio DM

Abwasserkanäle und Großklärwerk Mülheim – Oberhausen

Im Vorflutsystem der Städte Oberhausen und Mülheim sind durch den Bergbau und den Ausbau der Bundesstraße 60 erhebliche Mißstände aufgetreten. Sie müssen durch den Bau von 3,7 km Druckrohrleitungen und Kanälen sowie zwei Pumpwerken und einem Großklärwerk unterhalb Wehr Raffelberg behoben werden.

Eigenleistung des Trägers	16 Mio DM
Landeszuschuß 1968 bis 1973	64 Mio DM
(Davon zusätzlich nach EPR 25 Mio DM)	<hr/>
Gesamtkosten	80 Mio DM

Kläranlage Duisburg – Kaßlerfeld

Die vorhandene Kläranlage ist auszubauen.

Eigenleistung des Trägers	5 Mio DM
Landeszuschuß 1968/1969	20 Mio DM
(Davon zusätzlich nach EPR 8 Mio DM)	<hr/>
Gesamtkosten	25 Mio DM

Hauptkläranlage Bochum – Ölbach

Der Bau der Kläranlage wird in Verbindung mit den Universitätsbauten erforderlich.

Eigenleistung des Ruhrverbands	12 Mio DM
Landeszuschuß 1969 bis 1973	31 Mio DM
(Davon zusätzlich nach EPR 13 Mio DM)	<hr/>
Gesamtkosten	43 Mio DM

Kläranlage Essen – Kupferdreh

Die Kläranlage ist durch den Ausbau der biologischen Stufe zu erweitern.

Eigenleistung des Ruhrverbands	1,5 Mio DM
Landeszuschuß 1968 bis 1972	5,0 Mio DM
(Davon zusätzlich nach EPR 3 Mio DM)	<hr/>
Gesamtkosten	6,5 Mio DM

Kläranlagen Hagen

Die Kläranlagen sind durch den Ausbau biologischer Stufen zu erweitern.

Eigenleistung des Ruhrverbands	12 Mio DM
Landeszuschuß 1968 bis 1972	10 Mio DM
(Davon zusätzlich nach EPR 5 Mio DM)	<hr/>
Gesamtkosten	22 Mio DM

**Maßnahmen des Lippeverbandes
Pumpwerkskette Rhein-Herne-Kanal**

6.23

Die Versorgung großer Industrieflächen des Ruhrgebiets mit Brauchwasser kann durch den Ausbau von sechs Pumpwerken an den Schleusen des Rhein-Herne-Kanals erheblich und mit großem wirtschaftlichen Effekt verbessert werden.

Brauchwasser
für die Industrie

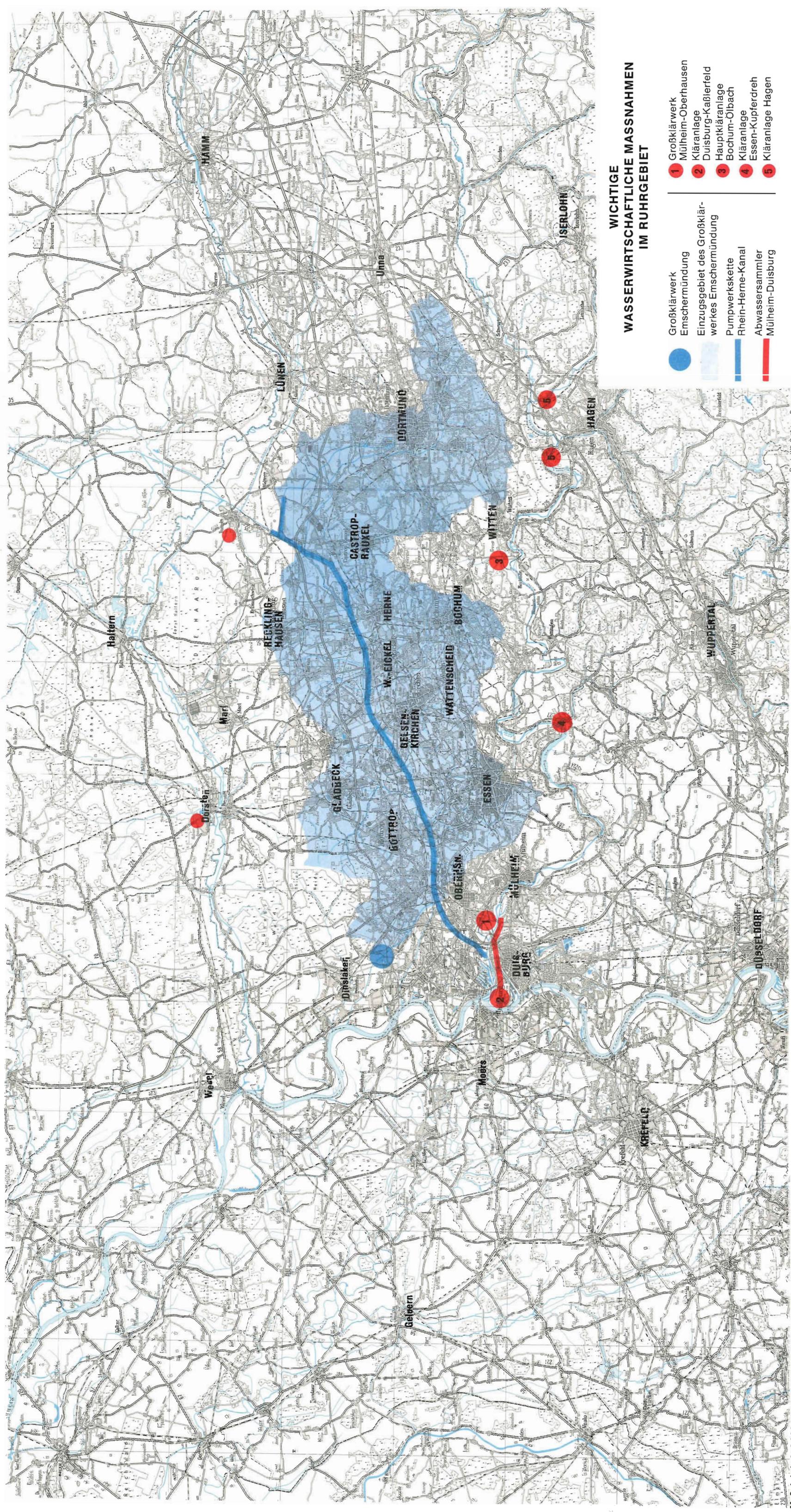
Eigenleistung des Lippeverbandes	4 Mio DM
Landeszuschuß 1969 bis 1971 (Davon zusätzlich nach EPR 6 Mio DM)	12 Mio DM
Gesamtkosten	<hr/> 16 Mio DM

Reinhaltung der Lippe

Im Lippegebiet ist eine Beschleunigung des Ausbauprogramms der Kläranlagen, insbesondere der Anlagen Datteln und Dorsten, dringend geboten.

Eigenleistung des Lippeverbandes	4 Mio DM
Landeszuschuß 1968 bis 1972 (Davon zusätzlich nach EPR 5 Mio DM)	8 Mio DM
Gesamtkosten	<hr/> 12 Mio DM

Die wichtigsten wasserwirtschaftlichen Maßnahmen an Emscher, Ruhr und Lippe sind in **Karte 9** dargestellt.



AUSBAU REGIONALER ERHOLUNGSEINRICHTUNGEN

7.

Die Industrielandschaft des Ruhrgebietes muß durch den Ausbau weiterer regionaler Erholungseinrichtungen anziehender gemacht werden. Die Menschen an der Ruhr müssen ihre Freizeit gesund und erholsam verbringen können. Die Landesregierung ist daher der Ansicht, daß in der Nachbarschaft der Wohngebiete ausreichende Erholungsflächen geschaffen werden müssen.

Freizeitparks

7.1

Um dem Mangel an Erholungseinrichtungen am Nordrand der dichtbesiedelten Kernzone (Emscherstädte) zu begegnen, beabsichtigt der Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk, in Zusammenarbeit mit den jeweils beteiligten Kommunen regionale Freizeitparks zu bauen. Sie sollen der Wochenend- und der Tageserholung im inneren Revier dienen. Vorgesehen sind Parks in den Grenzbezirken folgender Städte:

- Herne und Bochum
- Gelsenkirchen und Essen
- Bottrop und Oberhausen
- Dortmund und Castrop-Rauxel
- Duisburg und Oberhausen

Jeder dieser Parks soll mehreren Städten zugute kommen. Sie sollen 20 bis 25 ha groß sein, mindestens mit Anlagen für Spiel, Sport und Schwimmen ausgestattet und darüber hinaus durch eine gleich große Zone für die stille Erholung ergänzt sein.

Parks
20 bis 25 ha
groß

Für den regionalen Freizeitpark „Herne-Gysenberg“ sind die Planungen verwirklichungsreif abgeschlossen; für den Park „Nienhauser Busch“ im Grenzraum Gelsenkirchen ist die Planung in Vorbereitung. Mit dem Baubeginn der drei übrigen Parks kann in den Jahren 1970 bis 1972 gerechnet werden. Bei Gesamtkosten von 13 Mio DM je Projekt werden bis 1973 Landesmittel in Höhe von 4,5 Mio DM jährlich erforderlich sein.

Ausbau des Kemnader Stausees

7.2

Der Südrand der Kernzone des Ruhrgebiets ist bereits mit einer Reihe attraktiver regionaler Erholungsschwerpunkte ausgestattet:

- Wedau und Zoologischer Garten in Duisburg
- Grugapark und Baldeneysee in Essen
- Westfalenpark und Syburg-Hengsteysee in Dortmund

In Ergänzung und zur Ausfüllung einer Lücke in diesem System soll ein weiterer Erholungsschwerpunkt im Ruhrgebiet durch den Ausbau des „Kemnader Stausees“ im

Wochenend-
erholung,
Universitäts-
Sport

Gebiet südlich der Ruhr-Universität Bochum geschaffen werden. Für dieses Projekt sind die Planungen und Verwaltungsarbeiten so weit fortgeschritten, daß mit der Ausführung begonnen werden kann. Der „Kemnader Stausee“ und die damit in Zusammenhang stehenden Grün- und Sportanlagen werden für die Wochenenderholung große Anziehungskraft besitzen. Zusätzlich werden sie sich ausgezeichnet für den Universitäts-, Schul- und Vereinssport eignen.

Die Gesamtkosten des regionalen Erholungsschwerpunkts „Kemnader Stausee“ werden sich auf 89 Mio DM belaufen. Die beteiligten Gemeinden und der Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk sollen 45 Mio DM aufbringen; der Landesanteil beträgt 44 Mio DM. Bei einer angenommenen Gesamtausbauphase von zehn Jahren wird die durchschnittliche jährliche Belastung des Landes 4,4 Mio DM betragen.

7.3

Förderung sonstiger Erholungseinrichtungen

Die Landesregierung ist der Ansicht, daß auch der Ausbau von kleineren Freizeit- und Erholungseinrichtungen gefördert werden soll. Voraussetzung ist eine überörtliche Bedeutung. In diesen Erholungseinrichtungen sind meist mehrere Sport- und Spielanlagen mit einer Badeanlage kombiniert. Bei ihrer Förderung wird ein durchschnittlicher jährlicher Mittelbedarf in Höhe von 1,2 Mio DM, also ein Gesamtbedarf bis 1973 von 7,2 Mio DM entstehen.

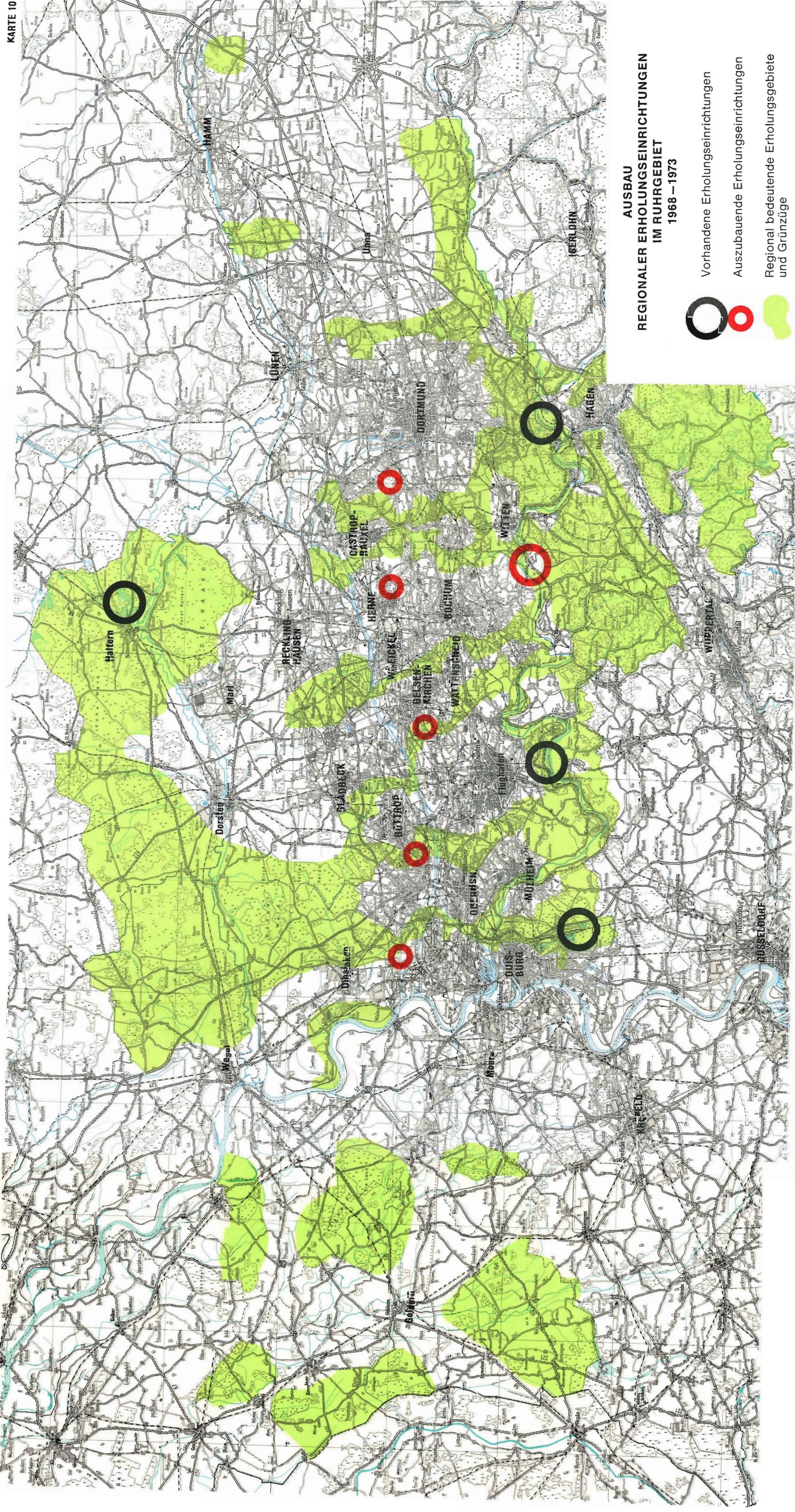
Neben den Sportanlagen in den Freizeit- und Erholungseinrichtungen werden im Ruhrgebiet zahlreiche weitere Sportstätten aus- oder neugebaut werden müssen. Das Land wird diese Aufgabe der Gemeinden und Gemeindeverbände weiterhin finanziell fördern. Langfristige Bedarfplanungen werden zur Zeit von dem zuständigen Ministerium erarbeitet.

7.4

Mittelbedarf

Die Gesamtaufwendungen des Landes für regionale Erholungseinrichtungen im Ruhrgebiet sollen sich von 1968 bis 1973 auf rund 61 Mio DM belaufen. Im Vergleich zu der bisherigen Finanzplanung bedeutet dies einen Mehrbedarf von etwa 40 Mio DM.

Die Lage der vorhandenen oder auszubauenden regionalen Erholungseinrichtungen zeigt die **Karte 10**.



**AUSBAU
REGIONALER ERHOLUNGSEINRICHTUNGEN
IM RUHRGEBIET
1968 – 1973**

-  Vorhandene Erholungseinrichtungen
-  Auszubauende Erholungseinrichtungen
-  Regional bedeutende Erholungsgebiete und Grünzüge

Das engere Ruhrgebiet hat mehr Grünflächen als gemeinhin angenommen wird. Soweit diese Flächen nicht land- oder forstwirtschaftlich genutzt oder gärtnerisch gepflegt werden, ist ihr Erholungswert gering. Diese oft brachliegenden und ungepflegten Flächen, auf denen alte oder ungenutzte Anlagen stehen, tragen erheblich zu dem negativen Eindruck bei, den Teile des Ruhrgebietes bei Revierfremden hervorrufen. Dieser Eindruck verstärkt sich durch das vielfach ungepflegte und eintönige Äußere von Fabriken, Wohn- und Geschäftshäusern. Eine ständige Fassadenpflege in Gebieten mit besonders starker Luftverschmutzung ist technisch schwierig und erfordert hohe Kosten. Bemühungen bleiben dennoch häufig vergeblich. Das erklärt den gegenwärtigen Zustand. Mit der Verringerung der Immissionen in einzelnen Teilräumen können jedoch immer mehr Gebiete genannt werden, in denen eine Außenerneuerung von Gebäuden und Anlagen auch mit langfristigem Erfolg durchgeführt werden kann.

Fassadenpflege

Die Landesregierung ist der Auffassung, daß die Kosten zur Rekultivierung von Freiflächen und zur Außenerneuerung von Wohngebäuden in noch näher zu bezeichnenden Teilräumen des Ruhrgebietes weder den Gemeinden noch den privaten Grundstücks- und Hauseigentümern voll auferlegt werden können. Da es sich um eine Aufgabe außergewöhnlichen Umfanges handelt, die für das Erscheinungsbild des Ruhrgebietes nach außen und für den Wohnwert im Inneren von großer Bedeutung ist und die von den Betroffenen allein nicht gelöst werden kann, strebt die Landesregierung an, mit Unterstützung der Bundesregierung, der Bundesanstalt für Arbeitsvermittlung und Arbeitslosenversicherung, des Landesarbeitsamtes, des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk, der Landschaftsverbände, der Gemeinden, der maßgebenden Wohnungsbaugesellschaften, der Industrie und der sonstigen Beteiligten folgende Programme durchzuführen:

Erscheinungsbild verbessern

- Haldenbegrünung, regionale Grünflächen, Waldpflege
- Gebäudeabbruch, Planierung und Geländebegrünung
- Innen- und Außenerneuerung des Altbaubestandes

Haldenbegrünung, regionale Grünflächen, Waldpflege

8.1

Im Rahmen seiner „Begrünungsaktion Ruhrgebiet“ hat der Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk seit 1952 rund 1400 ha Abraumhalden, davon 80% im Kerngebiet, im Auftrag der Landesregierung begrünt. Im gleichen Zeitraum wurden zusätzlich rund 400 ha regionale Grünflächen geschaffen. Hierfür wurden bisher 4,1 Mio DM verlorene Zuschüsse gegeben.

Waldpflege

Die Landesregierung ist der Ansicht, daß der Umfang der jährlich neu begrünter Flächen bei entsprechender Mitelerhöhung wesentlich gesteigert werden muß. Dafür ist gleichfalls eine Erhöhung der Mittel für landespflege-rische Maßnahmen erforderlich. Darüber hinaus sollen die im Ruhrgebiet vorhandenen siedlungsnahen Wald-flächen so hergerichtet und gepflegt werden, daß sie auch tatsächlich der Naherholung dienen können.

Die jährlichen Kosten betragen etwa:

Haldenbegrünung	DM	500 000,—	(250 ha/Jahr)
Grünflächen	DM	800 000,—	(150 ha/Jahr)
Erholungswälder	DM	450 000,—	(750 ha/Jahr)
Pflegekosten	DM	250 000,—	
<hr/>			
Zusammen		DM 2 000 000,—	

Gesamtkosten von 1968 bis 1973 = 12,0 Mio DM.

Für diese Programme können geeignete Arbeitslose ein-gesetzt werden, deren Lohn etwa 50% der Gesamtkosten betragen wird.

Kosten und Finanzierung:

	1968 bis 1973
Planmäßiger Anteil des Siedlungsverbandes	1,8 Mio DM
80% Lohnkostenanteil der BAVAV	5,3 Mio DM
20% Lohnkostenanteil des Landes	1,3 Mio DM
Zusätzliche Landesmittel	3,6 Mio DM
<hr/>	
Gesamt	12,0 Mio DM
<hr/>	
Landesmittel insgesamt	4,9 Mio DM
davon bis 1973 vorgesehen	0,0 Mio DM
<hr/>	
Zusätzlicher Mittelbedarf	4,9 Mio DM

8.2

Ungeordnete Müllablagerung

Gebäudeabbruch, Planierung, Geländebegrünung

Teile des Ruhrgebietes werden durch nicht mehr genutzte Fabrikationsanlagen, unbenutzte und abbruchreife Bau-ten sowie durch Auskiesungen, Aufschüttungen und un-geordnete Müllablagerung in ihrem Wert stark beeinträch-tigt. Nach einer Stichprobe müssen im inneren Ruhrgebiet mindestens 70 Mio DM für den Abbruch alter Anlagen und Gebäude und rund 40 Mio DM für die Planierung, Ge-ländeerschließung und Begrünung von Gemeinden und Industrie aufgewendet werden.

Grundsätzlich sind die Grundeigentümer für einen ord-nungsgemäßen Zustand ihres Eigentums verantwortlich. Es wird nicht verkannt, daß z. B. in Bergsenkungsgebie-ten eine Pflege der Flächen erschwert wird. Dennoch kann nicht hingenommen werden, daß ungenutzte Flä-

chen oft jahrelang ohne Aufsicht und Pflege bleiben. Die Landesregierung wird sich darum bemühen, daß die mit dem Eigentum an Produktionsmitteln und Boden verbundenen Verpflichtungen gegenüber der Allgemeinheit sowohl bei genutzten wie bei nicht genutzten Anlagen und Flächen stärker beachtet werden. Sie hat Verständnis dafür, daß in Zeiten gedrosselter Produktion und finanzieller Engpässe die Neigung zur Durchführung angeblich unrentabler Maßnahmen nicht groß ist. Sie verweist jedoch darauf, daß diese Maßnahmen gerade bei Teilarbeit von den Unternehmen relativ billig mit eigenen Kräften durchgeführt werden können, was bei einer Hochkonjunktur nicht der Fall ist.

Ungenutzte
Flächen

Die Landesregierung wird den Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk als zuständige Behörde für die Landespflege beauftragen, in Zusammenarbeit mit Gemeinden, Industrie, der Deutschen Bundesbahn und den Straßenbaulastträgern eine das gesamte Kerngebiet erfassende Ordnungs- und Pflegeaktion für Gebäude und Flächen bis 1968 aufzustellen. Die ordnenden Maßnahmen erfassen Abbruch und Überholen von Altanlagen und Gebäuden, die Planierung und Eingrünung von Flächen sowie die Rekultivierung von Kiesgrubengelände; im Rahmen der Pflegeaktion sollen die über die einmalige Herrichtung hinausgehenden laufenden Unterhaltungsarbeiten durchgeführt werden. Für Ordnungs- und Pflegemaßnahmen können, wenn die Kosten für die Eigentümer eine unzumutbare Belastung darstellen und die Maßnahmen aus diesem Grunde bis 1970 nicht durchzuführen sind, öffentliche Mittel bereitgestellt werden. Voraussetzung für die vorgesehene Finanzierungsart ist jedoch, daß die Maßnahmen von Umfang und Art her zur Förderung im Rahmen der wertschaffenden Arbeitslosenhilfe geeignet sind.

Abbruch von
Altanlagen

Der Mittelbedarf für Personal- und Sachkosten ergibt sich aus folgender Übersicht:

Personalkosten der ordnenden Maßnahmen:

Personalkosten

Es wird über 5 Jahre mit einem durchschnittlichen Einsatz von täglich etwa 1000 Arbeitslosen, entsprechend 1,3 Mio Tagewerken, gerechnet.

Gesamtkosten bis 1973	97,5 Mio DM
davon Bundesanstalt (BAVAV)	58,5 Mio DM
davon Landesmittel	39,0 Mio DM

Personalkosten der Pflegeaktion:

Es wird über 5 Jahre mit einem Einsatz von durchschnittlich 3000 älteren Arbeitslosen bei einem Stundenlohn von 3,40 DM gerechnet.

Gesamtkosten	Die Gesamtkosten bis 1973 betragen:	132,6 Mio DM
	davon 25% Bundesmittel	33,2 Mio DM
	davon 25% Landesmittel	33,2 Mio DM
	davon 50% Eigenanteil der Gemeinden bzw. der Eigentümer der Grünflächen	66,2 Mio DM

Hiermit nicht erfaßte Personal- und Sachkosten müssen von den Maßnahmenträgern oder Eigentümern getragen werden.

In der Finanzplanung des Landes sind bisher für derartige Maßnahmen Mittel nicht vorgesehen. Es ergibt sich daher für Haldenbegrünung, regionale Grünflächen, Waldpflege, Gebäudeabbruch, Planierung und Geländebegrünung ein zusätzlicher Mittelbedarf von 1968 bis 1973 in Höhe von 77,1 Mio DM.

8.3

Innen- und Außererneuerung alter Gebäude

Althaus-
erneuerungs-
programm

Die von der Bundesregierung im Rahmen des zweiten Konjunkturförderungsprogramms bereitgestellten Mittel für die Althauserneuerung sind voll abgeflossen. Es war eines der wirksamsten Programme im Rahmen der Konjunkturförderung. Ein auf zwei Jahre befristetes Althauserneuerungsprogramm des Bundes für das Ruhrgebiet hätte neben konjunkturellen vor allem strukturelle Wirkungen. Es sollte dazu verwandt werden, besonders pflegebedürftige Siedlungsteile in einen zeitgemäßen Standard zu versetzen und würde, besonders in Verbindung mit den unter 8.1 und 8.2 beschriebenen Maßnahmen, einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Standortgunst des Ruhrgebietes leisten. Die Mittel sollten gezielt für einzelne Siedlungsbereiche eingesetzt werden. Es wird erwartet, daß vom Bund Zinszuschüsse in Höhe von 3,5% zur Instandsetzung und Modernisierung von 100 000 Wohnungen bereitgestellt werden (rund 20 Mio DM jährlich für 5 Jahre).

INFORMATION UND AUFKLÄRUNG ÜBER DAS RUHRGEBIET

9.

Durch die starke Publizität, die die Kohlenkrise und die damit zusammenhängenden Auseinandersetzungen erhalten haben, ist in einer breiten Öffentlichkeit im Inland und im interessierten Ausland der Eindruck entstanden, als sei Nordrhein-Westfalen und insbesondere das Ruhrgebiet ein „krisengeschüttelter Unruheherd“. Dieses negative „Image“ bringt für die Industrieansiedlung eine merkbare psychologische Belastung mit sich. Gleichzeitig wird die bereits bestehende Tendenz zur Abwanderung jüngerer und leistungsfähiger Arbeitskräfte wesentlich gestärkt. Dieser für das Ruhrgebiet und Nordrhein-Westfalen sehr schädlichen Meinungsbildung muß durch eine großangelegte Informations- und Aufklärungsaktion begegnet werden.

Schädliche
Meinungs-
bildung

Die Landesregierung beabsichtigt, die Voraussetzungen dafür zu schaffen, daß durch gezielte Information und Aufklärung die Geltung und das Ansehen des Ruhrgebiets im In- und Ausland als eine der modernsten, leistungsfähigsten, in sich gegliederten Industrielandschaften Europas wesentlich verbessert werden.

Verbesserung
des Ansehens

Darüber hinaus wird die Landesregierung die Kenntnis der Bevölkerung des Ruhrgebietes über die vorhandenen und die durch das Entwicklungsprogramm Ruhr zusätzlich geschaffenen Entwicklungsmöglichkeiten dieses Raumes verbessern. Hierzu gehört insbesondere eine breitere Information der von der Umstrukturierung Betroffenen über die eingeleiteten Maßnahmen von Bund und Land.