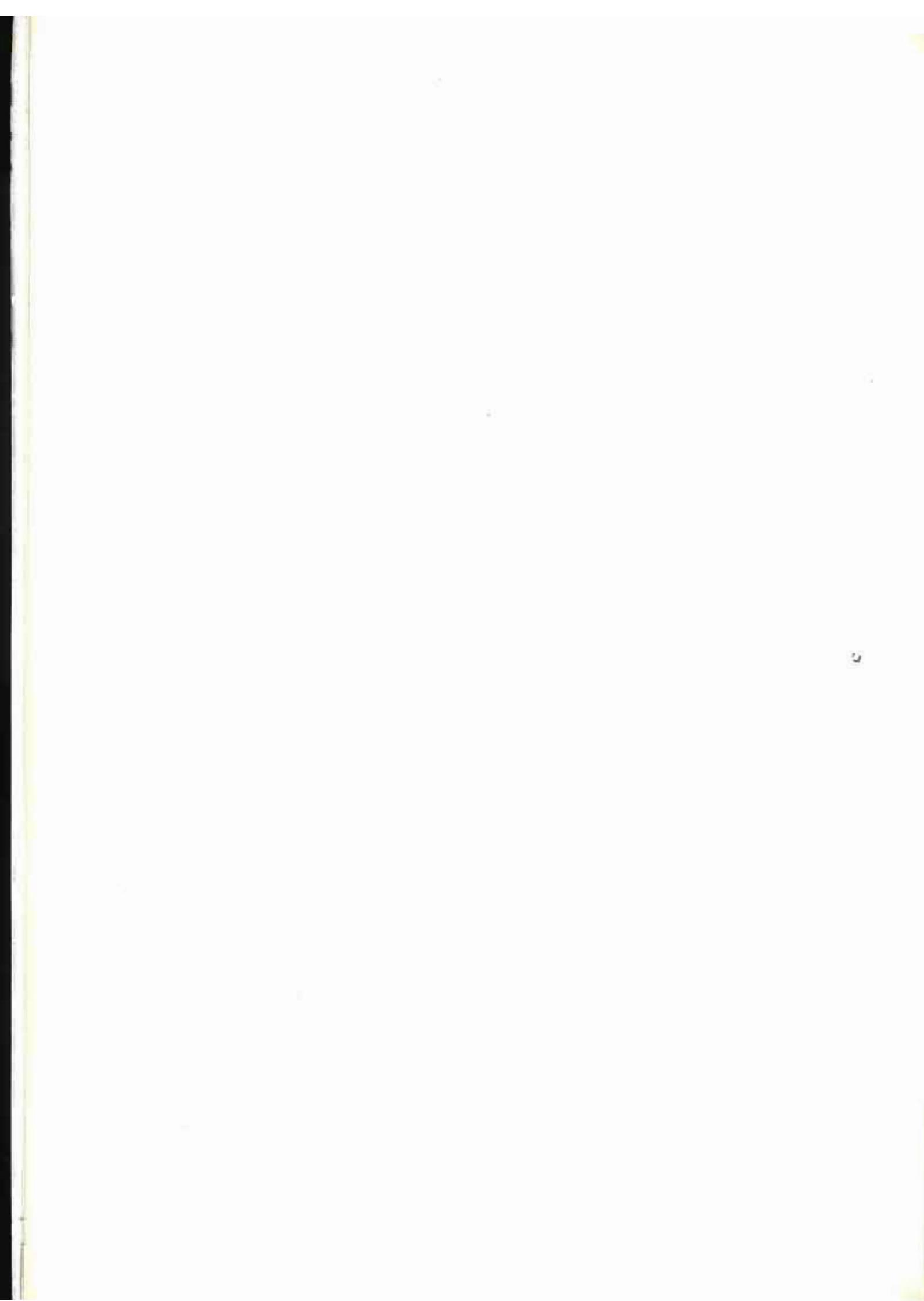


SVR

**GEBIETSENTWICKLUNGSPLAN
1966**

Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk



Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk
Gebietsentwicklungsplan 1966

Schriftenreihe Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk

Nr. 5:

GEBIETSENTWICKLUNGSPLAN 1966

Zeichnerische Darstellung

Textliche Darstellung

Erläuterungsbericht

1967

Deutscher Gemeindeverlag GmbH und W. Kohlhammer Verlag GmbH

Verlagsort: Köln

Druck: Merkur-Druckerei

Buch Nr.: G 05/37

Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk

GEBIETSENTWICKLUNGSPLAN 1966

Zeichnerische Darstellung
Textliche Darstellung
Erläuterungsbericht

- Beschluß des Verbandsausschusses des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk, daß der von der Verwaltung vorgelegte Entwurf des Gebietsentwicklungsplanes als Grundlage für die Mitwirkung aller Beteiligten bei der Erarbeitung gemäß § 16 Abs. 1 Landesplanungsgesetz Nordrhein-Westfalen dienen soll: 26. 6. 1964
- Aufstellungsbeschluß durch die Verbandsversammlung des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk gemäß § 16 Abs. 2 Landesplanungsgesetz Nordrhein-Westfalen: 1. 7. 1966
- Genehmigungserlaß des Ministers für Landesplanung, Wohnungsbau und öffentliche Arbeiten, des Landes Nordrhein-Westfalen gemäß § 16 Abs. 3 Landesplanungsgesetz Nordrhein-Westfalen: 28. 11. 1966
- Bekanntgabe der Genehmigung gemäß § 16 Abs. 6 Landesplanungsgesetz Nordrhein-Westfalen mit Datum vom 29. 11. 1966 im MBl. NW Nr. 178/1966, S. 2203, Tag der Ausgabe und damit Inkrafttreten: 13. 12. 1966

Entwicklungsprogramm für den Ruhrkohlenbezirk, Referentenentwurf. — Essen, April 1961: Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk.

Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk — Der Verbandsdirektor. Gebietsentwicklungsplan für das Gebiet des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk. Entwurf. — Essen, März 1964. 2. verbesserte Auflage Juni 1964.

Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk. Gebietsentwicklungsplan. — Essen, Juli 1966.

Vorwort

Der Gebietsentwicklungsplan für das Gebiet des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk ist der erste in einem förmlichen Verfahren aufgestellte verbindliche Regionalplan in Nordrhein-Westfalen und auch in der Bundesrepublik. Zugleich ist er der erste von einer Selbstverwaltungskörperschaft erarbeitete Regionalplan. Er stellt die Realisierung dessen dar, was bereits vor mehr als 5 Jahrzehnten vom Initiator des Siedlungsverbandes, seinem ersten Direktor Robert Schmidt, gefordert worden ist. Er entwickelte in seiner Denkschrift von 1912 die Vorstellung eines „General-Siedlungsplanes“. Er sollte unabhängig von Gemeindegrenzen die Flächen für Wohnsiedlungen, für das Grün, für die Industrie und für den Verkehr bestimmen und sichern, zugleich die wirtschaftlichen, die sozialen, die ökonomischen und sozialpolitischen Aspekte berücksichtigen und den Lebensbedürfnissen der Bevölkerung entsprechen.

An solchen General-Siedlungsplänen – zwischendurch hat sich das Vokabular mehrfach geändert – ist im Siedlungsverband kontinuierlich gearbeitet worden. Diese Pläne des Verbandes haben wesentlich dazu beigetragen, die Siedlungsentwicklung im Revier positiv zu beeinflussen und vor allem den Bestand an Grünflächen zu sichern. Der vorliegende Gebietsentwicklungsplan ist nun der erste Plan, der in einem förmlichen Verfahren erarbeitet, parlamentarisch beschlossen und von Rechts wegen mit weitgehender Außenwirkung und Bindungskraft ausgestattet ist. Die vorausgegangenen Pläne hatten demgegenüber nur den Charakter interner Arbeitsgrundlagen für vom Siedlungsverband zu treffende Entscheidungen, so als Rahmen für die Verbandsverzeichnisse, für die Verbandsfluchtlinien- und -bebauungspläne, für die Begutachtung städtebaulicher Pläne der Gemeinden und später für die Bekanntgabe der Ziele der Landesplanung sowie schließlich für die finanzielle Förderungspolitik des Verbandes.

Rechtsgrundlagen für den Gebietsentwicklungsplan für das Gebiet des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk sind das Raumordnungsgesetz des Bundes und das Landesplanungsgesetz Nordrhein-Westfalen. Das Raumordnungsgesetz der Bundesrepublik Deutschland vom 8. April 1965 (BGBl. I S. 306) enthält im § 5 Bestimmungen über die Raumordnung in den Ländern. Danach stellen die Länder „für ihr Gebiet übergeordnete und zusammenfassende Programme oder Pläne auf. Die Aufstellung räumlicher und sachlicher Teilprogramme und Teilpläne ist zulässig“. Von dieser Möglichkeit hat das nordrhein-westfälische Landesplanungsgesetz vom 7. Mai 1962 (GVBl. S. 229) Gebrauch gemacht.

Nach § 8 Landesplanungsgesetz hat der Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk als Landesplanungsgemeinschaft die Aufgabe, „nach den übergeordneten Gesichtspunkten für die Raumordnung des Landes die Ziele der Landesplanung für die räumliche Gestaltung seines Verbandsgebietes in Zusammenarbeit mit allen beteiligten Behörden und Stellen zu entwickeln“. Diese Ziele werden nach den §§ 11 und 14 des Landesplanungsgesetzes in Raumordnungsplänen dargestellt. Zu den Raumordnungsplänen gehört der Gebietsentwicklungsplan.

Der Gebietsentwicklungsplan ist nach § 15 Landesplanungsgesetz ein „übergemeindlicher Plan, nach dem sich die künftige Struktur des Gebietes und die geordnete Nutzung des Bodens in den Grundzügen richten sollen, insbesondere im Hinblick auf die Erfordernisse der Siedlung, der Land- und Forstwirtschaft, der Wasserwirtschaft, der Industrie, der Energiewirtschaft, der Gewinnung von Bodenschätzen, des Verkehrs, des Schutzes des Heimatbildes und der Erholung“.

Nach § 16 Abs. 4 Landesplanungsgesetz besteht die Möglichkeit, einen Gebietsentwicklungsplan „räumlich und sachlich in Teilabschnitten“ aufzustellen. Im Ruhrgebiet sind indessen viele unterschiedliche sachliche Aufgaben in ihren räumlichen Bedürfnissen und Auswirkungen besonders eng miteinander verflochten: Bergbau, Industrie und Gewerbe, Wohnungsbau, Wasserwirtschaft, Land- und Forstwirtschaft, Verkehr u. a. . Daher erschien es unumgänglich, eine Konzeption für die Entwicklung des Gesamtgebietes zu erarbeiten und sie in einem einheitlichen Gesamtplan festzulegen.

Die im Gebietsentwicklungsplan dargestellten Ziele der Landesplanung beruhen auf den jahrzehntelangen Erfahrungen des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk in der regionalplanerischen Arbeit und der hier gesammelten intensiven Kenntnis der Struktur und der Entwicklungsmöglichkeiten und -notwendigkeiten des Ruhrgebietes. Eine Grundlage des Gebietsentwicklungsplanes ist der im Jahre 1960 herausgegebene Atlas „Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk – Regionalplanung“, in dem bereits wesentliche Gedanken für eine Entwicklungskonzeption enthalten sind. Der Vorlage des ersten Referentenentwurfes im Jahre 1961 folgte eine Fühlungnahme mit Verwaltungen von Gemeinden und Gemeindeverbänden, mit Fachbehörden und mit Verbänden der Wirtschaft, um deren grundsätzliche Auffassung zu der Gesamtkonzeption kennenzulernen. Weiterhin wurden die Herren Dr. habil. Dittrich, Direktor des Instituts für Raumforschung, Bad Godesberg, Ministerialrat Prof. Dr. Isenberg, Bonn, Dipl.-Ing. Lange, Adjunct-Directeur van de Provinciale Planologische Dienst in Zuid-Holland, Den Haag, und Prof. Dr. Wurzer, Wien, um eine Stellungnahme zu diesem Referentenentwurf gebeten. Die Ergebnisse all dieser Vorerörterungen und Äußerungen wurden für die weitere Bearbeitung von Herrn Dr. Tietzsch, Essen, zusammengefaßt.

Zu Anfang des Jahres 1964 wurde der Entwurf zu dem hier vorliegenden Gebietsentwicklungsplan dem Verbandsausschuß des Siedlungsverbandes vorgelegt, der ihn am 26. Juni 1964 zur Grundlage für die gemäß § 16 Abs. 1 Landesplanungsgesetz erforderliche Mitwirkung aller beteiligten Behörden, Gemeinden und Gemeindeverbände bestimmte.

Nunmehr setzte nach den Vorschriften der Zweiten Durchführungsverordnung zum Landesplanungsgesetz vom 30. Juli 1963 (GVBl. S. 265) die förmliche Mitwirkung der rd. 300 Beteiligten ein. Der Siedlungsverband hielt es für geboten, auch Organisationen und Verbände der Wirtschaft, des Wohnungswesens und der Wasserwirtschaft sowie Vertreter der Sozialpartner, die in der Zweiten Durchführungsverordnung nicht ausdrücklich als Beteiligte genannt sind, um eine Stellungnahme zu bitten. Die Zahl der beteiligten Stellen betrug damit über 350. Der Siedlungsverband hat bewußt diese Mehrarbeit übernommen, da nur bei einer Mitwirkung aller Planungspartner die Einhaltung des Planes gewährleistet sein kann.

In über 120 Besprechungen, die im Februar 1965 begannen und im März 1966 abgeschlossen werden konnten, wurden die rund 500 vorgebrachten Bedenken, Anregungen und Vorschläge erörtert. In einigen Fällen gelang es dabei noch nicht, Einigkeit über die Bedenken und Anregungen zu erzielen. Hier schaltete sich eine aus acht Mitgliedern der Verbandsversammlung eigens dafür gebildete Kommission ein, die in den meisten Fällen einen „Ausgleich der Meinungen“ herbeiführen konnte.

Diese Einigungen – zu 463 Anregungen und Bedenken – wurden vom Verbandsausschuß nach voraufgegangener Beratung in der Landesplanungskommission gebilligt. Einige Anregungen, Bedenken und Vorschläge waren jedoch mit der Konzeption des Planes nicht in Einklang zu bringen, und es konnte 11 Abänderungsanträgen formell zu beteiligender und 3 Abänderungsanträgen nicht formell zu beteiligender Antragsteller nicht stattgegeben werden.

Die Verbandsversammlung beriet in ihrer Sitzung am 1. Juli 1966 erneut und ausführlich den Gebietsentwicklungsplan und faßte einstimmig folgenden Beschluß:

„Die Verbandsversammlung stellt auf Empfehlung des Verbandsausschusses und nach Prüfung der Bedenken und Anregungen den Gebietsentwicklungsplan in der hierzu gehörenden Fassung gemäß § 16 Abs. 2 Landesplanungsgesetz auf.“

Daraufhin wurde der Gebietsentwicklungsplan dem nordrhein-westfälischen Minister für Landesplanung, Wohnungsbau und öffentliche Arbeiten (Landesplanungsbehörde) gemäß § 16 Abs. 3 Landesplanungsgesetz zur Genehmigung vorgelegt zusammen mit einem Bericht darüber, inwieweit

„Einigkeit erzielt ist und welche abweichenden Meinungen bestehen“. Die Landesplanungsbehörde hatte, soweit abweichende Stellungnahmen von Beteiligten noch nicht ausgeräumt waren, im Einvernehmen mit den fachlich zuständigen Landesministern über die Genehmigung zu entscheiden.

Mit Erlaß vom 28. November 1966 hat die Landesplanungsbehörde im Einvernehmen mit dem Innenminister, dem Minister für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr, dem Minister für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten und dem Arbeits- und Sozialminister den von der Verbandsversammlung aufgestellten Gebietsentwicklungsplan mit einigen geringfügigen Auflagen genehmigt. Diesen Auflagen ist die Verbandsversammlung auf Vorschlag des Verbandsausschusses mit Beschluß vom 20. Januar 1967 gefolgt.

Die Genehmigung des Gebietsentwicklungsplanes für das Gebiet des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk ist im Ministerialblatt für das Land Nordrhein-Westfalen vom 13. Dezember 1966, S. 2203, bekanntgemacht worden. Gemäß § 23 Abs. 4 Landesplanungsgesetz wird der Gebietsentwicklungsplan bei der Landesplanungsbehörde in Düsseldorf, bei der Landesbaubehörde Ruhr in Essen sowie bei den Landkreisen und kreisfreien Städten des Verbandsgebietes zur Einsicht für jedermann niedergelegt.

Mit Bekanntgabe der Genehmigung ist der Gebietsentwicklungsplan nach § 16 Abs. 6 Landesplanungsgesetz „eine Richtlinie für alle behördlichen Planungen, Entscheidungen und Maßnahmen, die für die Raumordnung Bedeutung haben“. Das gilt insbesondere für die Genehmigung der Bauleitpläne sowie für die Entscheidungen in den Fachplanungen der Bundes- und der Landesbehörden. Einbegriffen sind auch die raumwirksamen Investitionen. Während die Wirksamkeit früherer Verbandspläne, bedingt durch fehlende Rechtsvorschriften auf Bundes- und Länderebene, sich auf ihre innere Logik und Überzeugungskraft berufen konnte, hat der vorliegende Gebietsentwicklungsplan kraft Gesetzes bindende Wirkung für alle raumrelevanten behördlichen Entscheidungen. Darin liegt seine besondere Bedeutung.

Damit liegen im Gebiet des Siedlungsverbandes für alle im Raumordnungsgesetz der Bundesrepublik vorgesehenen Arten zusammenfassender Planung Programme und Pläne vor. Formal und materiell ist damit das Planungsrechtssystem für das Ruhrrevier geschlossen. Im einzelnen sind gegeben:

für das Bundesgebiet die Raumordnungsgrundsätze des Raumordnungsgesetzes;

für das Land Nordrhein-Westfalen das Landesentwicklungsprogramm und die Landesentwicklungspläne;

für das Verbandsgebiet der Gebietsentwicklungsplan;

für die einzelnen Gemeinden und Gemeindeteilgebiete die Flächennutzungspläne und Bebauungspläne.

Mit dem vorliegenden Gebietsentwicklungsplan verfügt das Ruhrgebiet nicht nur über eine Gesamtkonzeption mit langfristigen Zielvorstellungen für die räumliche Ordnung dieses hochindustrialisierten Ballungsraumes, sondern dieser Plan schafft auch die landesplanerischen Voraussetzungen für die vordringlichen Maßnahmen der Strukturverbesserung. Der Gebietsentwicklungsplan ist damit ein umfassendes Strukturförderungsprogramm für das Revier, in dem die räumlichen Voraussetzungen für eine gedeihliche Entwicklung der gewerblichen Wirtschaft, des Verkehrs, der Wasserwirtschaft und Abfallbeseitigung, der Land- und Forstwirtschaft und der Wohnsiedlungen wohlabgewogen und in ihren Raumansprüchen aufeinander abgestimmt dargestellt sind.

⊗ Der Verbandsdirektor
des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Vorwort	1
Inhaltsverzeichnis	5
Erläuterungsbericht	7
Gliederung des Erläuterungsberichtes mit weiteren Seitenangaben	8
Verzeichnis der Abbildungen	106
Verzeichnis der Tabellen	107
Zeichnerische und textliche Darstellung	in der Kartent- tasche

ERLÄUTERUNGSBERICHT

Gliederung

	Seite
Einführung	9
1. Vorbemerkung	11
2. Rechtsgrundlagen	12
3. Begriffsbestimmungen	12
4. Abkürzungen	14
Teil I	Die allgemeinen Aufgaben der Landesplanung im Verbandsgebiet
	15
Teil II	Die Planungsaufgaben im einzelnen
	31
1. Die Planungsaufgaben für sachliche Teilbereiche	31
a) Gewerbliche Wirtschaft	33
b) Verkehr	45
c) Wasserwirtschaft und Abfallbeseitigung	55
d) Land- und Forstwirtschaft	59
e) Erholung	63
f) Siedlung	66
2. Die Planungsaufgaben für räumliche Teilbereiche	75
a) Kerngebiet	79
b) Nördliches Verbandsgebiet	85
c) Westliches Verbandsgebiet	91
d) Östliches Verbandsgebiet	96
e) Südliches Verbandsgebiet	101

EINFÜHRUNG

1. Vorbemerkung

Das Gebiet des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk (SVR) umfaßt 18 Stadtkreise, 6 Landkreise und Teile von 3 Landkreisen, insgesamt 214 Gemeinden (Abb. 1 und 26 und Tab. 1).

Gebiet des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk

Abb. 1

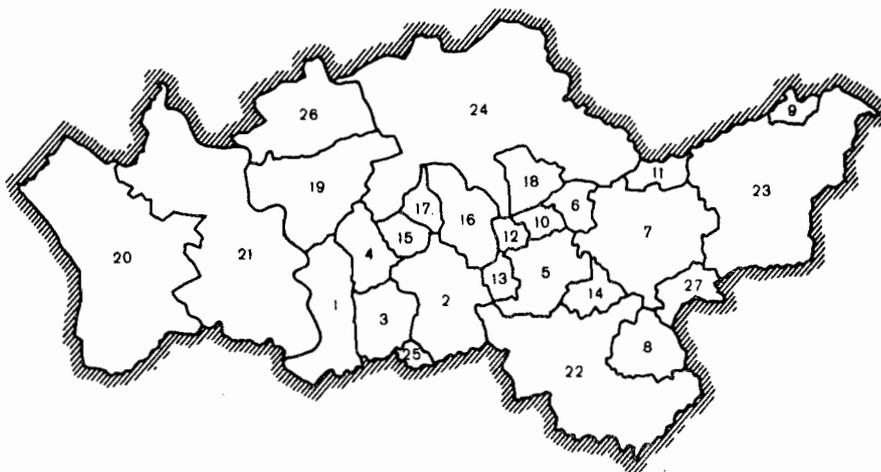


Tabelle 1: Kreisfreie Städte und Landkreise des Verbandsgebietes

Gebiet Stand 1. 4. 1966	Fläche in qkm (1961)	Einwohner			
		1871	1939	1961	1964
Kreisfreie Städte					
1 Duisburg	143,32	72.327	434.646	502.993	492.068
2 Essen	188,39	137.937	666.743	726.550	727.988
3 Mülheim	88,20	17.835	137.540	185.708	191.941
4 Oberhausen	77,02	25.280	191.842	256.773	259.777
5 Bochum	121,35	55.511	305.485	361.382	357.513
6 Castrop-Rauxel	44,19	5.451	56.610	87.910	87.413
7 Dortmund	271,49	109.244	542.352	641.480	654.551
8 Hagen	87,42	40.330	151.760	195.527	200.986
9 Hamm	24,80	17.272	59.035	70.641	71.467
10 Herne	30,04	7.121	94.649	113.207	109.083
11 Lünen	37,30	4.469	46.219	72.171	72.447
12 Wanne-Eickel	21,31	6.889	86.680	107.197	108.669
13 Wattenscheid	23,88	9.894	61.449	79.202	81.010
14 Witten	46,48	28.343	73.548	96.462	97.748
15 Bottrop	42,09	5.877	83.385	111.548	112.709
16 Gelsenkirchen	104,41	23.794	317.568	382.689	375.861
17 Gladbeck	35,88	2.760	58.713	84.196	83.201
18 Recklinghausen	66,23	7.816	86.313	130.581	128.963
1 bis 18	1.453,80	578.150	3.454.537	4.206.217	4.213.395
Landkreise					
19 Dinslaken	220,60	14.536	65.315	118.534	131.666
20 Geldern	508,82	45.424	61.212	80.447	83.905
21 Moers	563,44	58.115	191.545	313.772	339.582
22 Ennepe-Ruhr-Kreis	413,78	83.680	172.832	256.076	265.964
23 Unna	453,27	45.315	142.048	225.724	231.147
24 Recklinghausen	714,64	33.843	191.555	316.541	333.018
19 bis 24	2.874,55	280.913	824.507	1.311.064	1.385.282
Kreisanteile					
25 Ddf-Mettmann	16,09	5.140	11.298	17.064	17.479
26 Rees	194,48	25.415	35.132	45.246	47.350
27 Iserlohn	50,98	8.341	28.318	41.028	43.377
25 bis 27	261,55	38.896	74.748	103.338	108.206
Verbandsgebiet					
1 bis 27	4.589,90	897.959	4.353.792	5.620.619	5.706.883

Der Gebietsentwicklungsplan (GEP) besteht aus der zeichnerischen Darstellung und dem Text. Entsprechend dem Maßstab der Landesplanung ist auf die Darstellung von kleineren Siedlungen und Einzelgebäuden verzichtet worden. Geplante Straßen, deren Linienführung noch nicht festliegt, sind nur durch ihre generelle Richtung gekennzeichnet. Die vorhandenen Eisenbahnen sind aus der Kartengrundlage ersichtlich. Das regional bedeutsame Bundesbahnnetz ist besonders hervorgehoben. Neue strukturbestimmende Wasserstraßen sind nicht geplant.

Die räumlichen Teilbereiche (Teil II, 2.) sind im wesentlichen nach kennzeichnenden Entwicklungstendenzen abgegrenzt worden. Landesplanerische Zielsetzungen für einen bestimmten Teilbereich können auch noch für die Randzone eines benachbarten Teilbereiches gelten.

Wegen der unterschiedlichen Zeitpunkte der verschiedenen statistischen Erhebungen konnten nicht alle Zahlen für das gleiche Jahr angegeben werden. Auch ist es in einigen Fällen nicht möglich, die Zahlenangaben auf das gesamte Verbandsgebiet zu beziehen. Soweit die zum Gebiet des SVR gehörenden Teile der Landkreise Düsseldorf-Mettmann, Iserlohn und Rees in die statistischen Angaben nicht einbezogen werden können, ist jeweils darauf hingewiesen, daß sich die Zahlenangaben nur auf 24 Kreise beziehen.

2. Rechtsgrundlagen

Der Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk (SVR) hat nach § 8 Buchst. a des Landesplanungsgesetzes vom 7. 5. 1962 (LaPlaG) nach den übergeordneten Gesichtspunkten für die Raumordnung des Landes die Ziele der Landesplanung für die räumliche Gestaltung seines Planungsgebietes (Verbandsgebietes) in Zusammenarbeit mit allen beteiligten Behörden und Stellen zu entwickeln und im GEP gem. § 11 darzustellen. Nach § 15 LaPlaG ist der GEP ein Plan, nach dem sich die Struktur des Planungsgebietes und die Nutzung des Bodens in den Grundzügen richten sollen.

Die dargestellten Bereiche sind nicht Flächen oder Gebiete im Sinne der Bestimmungen über die Zulässigkeit bestimmter Vorhaben (BBauG; BauNVO).

3. Begriffsbestimmungen (in alphabetischer Reihenfolge)

Die aufgeführten Begriffe werden im GEP in folgender Bedeutung verwendet:

Beschäftigte

Arbeiter, Angestellte und Beamte, erfaßt nach dem Wohnsitz (Statistik der Arbeitsämter)

Beschäftigtenquote

Anteil der in der Gemeinde wohnhaften Beschäftigten an der Wohnbevölkerung

Beschäftigtenstruktur

Gliederung der Beschäftigten nach Wirtschaftsabteilungen oder Erwerbssektoren

Ergänzungsindustrien

Industrie- oder sonstige Gewerbebetriebe, die zur Erhaltung und Stärkung der Wirtschaftskraft und zur Differenzierung der Wirtschaftsstruktur geeignet sind

Ersatzindustrien

Industrie- oder sonstige Gewerbebetriebe, die zur Erhaltung der Wirtschaftskraft und zur Gewährleistung eines ausreichenden Arbeitsplatzangebotes, insbesondere bei Zechenstilllegungen oder bei sonstigen Betriebsschließungen, erforderlich sind

Erwerbspersonen

Personen, die selbständig oder nichtselbständig einer Erwerbstätigkeit nachgehen, einschließlich Arbeitsloser, ausschließlich selbständiger Berufsloser (Renten- und Unterstützungsempfänger) sowie Angehöriger ohne Hauptberuf

Erwerbssektoren

Gruppierung der Wirtschaftsabteilungen

- Primärer Erwerbssektor : Wirtschaftsabteilung 0
- Sekundärer Erwerbssektor : Wirtschaftsabteilungen 1, 2, 3/4, 5
- Tertiärer Erwerbssektor : Wirtschaftsabteilungen 6, 7, 8, 9

Freizone

die nicht zu den Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereichen und Wohnsiedlungsbereichen gehörenden Teile des Verbandsgebietes

Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereich

der Bereich, in dem nach Bedarf vorwiegend gewerbliche Bauflächen (Gewerbegebiete, Industriegebiete) im Sinne der Baunutzungsverordnung vom 26. Juni 1962 (BGBl. I S. 429) – Bau-NVO – sowie Sonderbauflächen ähnlichen Charakters vorgesehen werden können

Ländliche Gemeinde

Gemeinde, deren gegenwärtiger Charakter auch bei der weiteren Entwicklung im Wesen erhalten bleiben soll

Räumliche Teilbereiche

Einteilung des Verbandsgebietes in: Kerngebiet, nördliches, westliches, östliches und südliches Verbandsgebiet, entsprechend den kennzeichnenden Entwicklungstendenzen und landesplanerischen Zielsetzungen

Ruhrgebiet

siehe Verbandsgebiet

Selbständige

Personen, die einen Betrieb oder eine Arbeitsstätte gewerblicher oder landwirtschaftlicher Art wirtschaftlich und organisatorisch als Eigentümer oder Pächter leiten, sowie alle freiberuflich Tätigen

Tertiärer Sektor

siehe Erwerbssektoren

Verbandsgebiet

Gebiet des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk in den gesetzlich festgelegten Grenzen

Verbandsgrünflächen

größere von der Bebauung freizuhaltende Flächen, die in das Verbandsverzeichnis gemäß § 16 Abs. 1 Nr. 3 der Verbandsordnung in der geltenden Fassung aufgenommen sind und für die der Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk sich dadurch vorbehalten hat, entsprechende Festsetzungen nach § 9 Abs. 1 BBauG zu treffen

Verbandsstraßen

Verkehrsstraßen, die in das Verbandsverzeichnis gemäß § 16 Abs 1 Nr. 3 der Verbandsordnung in der geltenden Fassung aufgenommen sind und für die der Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk sich dadurch vorbehalten hat, Verkehrsflächen im Sinne des § 9 Abs. 1 Nr. 3 BBauG festzusetzen; die Verbandsstraßen sind im Verbandsverzeichnis mit NS (Nord-Süd), OW (Ost-West) und D (Diagonale) unter Hinzufügung einer römischen Ziffer bezeichnet

Verkehrsbänder

Geländestreifen, der Verkehrsmitteln jeder Art, insbesondere Eisenbahnen, Kleinbahnen oder Kraftwagen, dienen soll und für den der Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk gemäß § 16 Abs. 2 der Verbandsordnung in der geltenden Fassung in Verbindung mit § 188 Abs. 5

BBauG Verkehrsflächen im Sinne des § 9 Abs. 1 Nr. 3 BBauG festsetzen kann; die Verkehrsbänder sind mit dem großen Buchstaben V unter Hinzufügung einer Ziffer bezeichnet

Wirtschaftsabteilungen

(Einteilung gemäß Bundesanstalt für Arbeitsvermittlung und Arbeitslosenversicherung; für die Zuordnung der Erwerbspersonen bzw. Beschäftigten ist der Wohnsitz entscheidend)

- 0 Land- und Forstwirtschaft
- 1 Bergbau, Gewinnung und Verarbeitung von Steinen und Erden, Energiewirtschaft
- 2 Eisen- und Metallerzeugung und -verarbeitung
- 3/4 Verarbeitende Gewerbe (ohne Eisen- und Metallverarbeitung)
- 5 Bau-, Ausbau- und Bauhilfsgewerbe
- 6 Handel, Geld- und Versicherungswesen
- 7 Dienstleistungen
- 8 Verkehrswesen
- 9 Öffentlicher Dienst und Dienstleistungen im öffentlichen Interesse

Wohnsiedlungsbereich

der Bereich, in dem nach Bedarf vorwiegend Wohnflächen und gemischte Bauflächen (Kleinsiedlungs-, Wohn-, Misch- und Kerngebiete) im Sinne der BauNVO sowie Sonderbauflächen ähnlichen Charakters vorgesehen werden können

Zentrale Einrichtungen

Einrichtungen des Handels, Geld- und Versicherungswesens, der Wirtschaftsverwaltung, der öffentlichen und privaten Dienstleistungen, des Verkehrs und des kulturellen Lebens, die über den Ortsbereich hinaus wirksam sind

Zentrale Orte

Gemeinden, in denen zentrale Einrichtungen vorhanden sind. Ihr unterschiedlicher Rang ergibt sich aus der Größe des Einzugsbereiches sowie aus dem Maß der Bündelung der zentralen Einrichtungen

4. Abkürzungen

B	Bundesstraße
BAB	Bundesautobahn
BauNVO	Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (Baunutzungsverordnung) vom 26. Juni 1962
BBauG	Bundesbaugesetz vom 23. Juni 1960
BRD	Bundesrepublik Deutschland
E	Europastraße
EGKS	Europäische Gemeinschaft für Kohle und Stahl (Montanunion)
Ew	Einwohner
GEP	Gebietsentwicklungsplan
L	Landstraße
LaPlaG	Landesplanungsgesetz vom 7. Mai 1962
Mill.	Million
Mrd.	Milliarde
MW	Megawatt
NRW	Nordrhein-Westfalen
SVR	Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk
VÖV	Verband Öffentlicher Verkehrsbetriebe

TEIL I

Die allgemeinen Aufgaben der Landesplanung im Verbandsgebiet

Die in dem Gebietsentwicklungsplan festgelegten Ziele der Landesplanung sollen zu einer den sozialen, kulturellen und wirtschaftlichen Erfordernissen entsprechenden Raumordnung im Verbandsgebiet führen.

Eine gesunde Weiterentwicklung der im Ruhrgebiet erreichten Bevölkerungs- und Wirtschaftskonzentration ist im Interesse seiner ungestörten Funktionsfähigkeit und seiner gesamtwirtschaftlichen Bedeutung notwendig.

Die allgemeinen Lebensbedingungen der Bevölkerung müssen verbessert werden. Hierzu gehören die Verbesserung der Siedlungsstruktur, die Sicherstellung einer ausreichenden Wasserversorgung und Abwasserbeseitigung, die Schaffung von Erholungsgebieten und die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse. Die Luftbelastung muß entscheidend vermindert werden.

Auch die künftige wirtschaftliche Entwicklung des Ruhrgebietes ist in ihrer Richtung durch die vorhandenen Bodenschätze sowie durch den Ausbau der standortgebundenen Industrien mit der Vielzahl ihrer Folgeindustrien gekennzeichnet. In Anlehnung hieran soll neue strukturergänzende Industrie nachgezogen werden. Indem der GEP im Rahmen der unterschiedlichen räumlichen Gegebenheiten die Voraussetzungen für die Weiterentwicklung von Montan- und Ergänzungsindustrie schafft, sichert er den Anschluß des Ruhrreviers an das Wachstum der Gesamtwirtschaft. Dabei steht weniger eine quantitative Steigerung des Wirtschaftswachstums als vielmehr eine qualitative Verbesserung der Wirtschaftsstruktur im Vordergrund.

Eine gesunde Land- und Forstwirtschaft ist anzustreben.

Über den weithin spürbaren Nachholbedarf hinaus müssen die Gemeinschaftseinrichtungen aller Art (Kultur, Erholung, Versorgung, Verwaltung) sowohl im örtlichen Rahmen als auch für das Gesamtgebiet und größere Teilgebiete weiter ausgebaut werden. Durch die Zusammenfassung zentraler Einrichtungen in leistungsfähigen Zentren aller Stufen muß eine bessere Ordnung des inneren Gefüges des Ruhrgebietes erreicht werden.

Die regionale Entwicklungsplanung für das Ruhrgebiet muß von einer Schätzung der Bevölkerungsentwicklung – als dem wichtigsten Merkmal der Gesamtentwicklung – ausgehen, die in den Grenzen der Wahrscheinlichkeit den künftigen tatsächlichen Bedürfnissen Spielraum läßt zwischen einem möglichen Minimum und einem möglichen Maximum.

Als mögliches Minimum muß eine Entwicklung angenommen werden, die wenigstens die Erhaltung des bisher erreichten Standards des Ruhrgebietes gewährleistet, der entscheidend von der Erhaltung der Leistungsfähigkeit und des bisherigen Standards der einzelnen Kommunen abhängt. Eine Unterschreitung dieses Minimums würde einen Notstand bedeuten, der Anlaß zu besonderen planerischen Maßnahmen zur Überwindung dieses Notstandes geben müßte. Die minimale Schätzung geht daher von der Annahme aus, daß die weitere Entwicklung im wesentlichen nur noch eine Ausreifung der bisher erreichten Entwicklungsstufe bringt. Dabei sind jedoch Veränderungen der Wirtschafts- und Bevölkerungsstruktur zu berücksichtigen, durch die sich insbesondere eine Erhöhung des Anteils des Tertiären Erwerbssektors ergeben wird. Diese Veränderungen brauchen weder zu einer wesentlichen Vergrößerung noch zu einer krisenhaften Schrumpfung der Einwohnerzahl zu führen. Der minimale Grenzwert der Bevölkerungsentwicklung bedeutet demnach etwa die Beibehaltung der gegenwärtigen Einwohnerzahl. Das hätte inmitten einer Umgebung mit steigender Bevölkerungsentwicklung ein erhebliches relatives Zurückbleiben des Ruhrgebietes zur Folge.

Das mögliche Maximum ergibt sich im Ruhrgebiet aus der Aufnahmefähigkeit des verfügbaren Raumes unter Berücksichtigung der sozialen und sozialhygienischen Bedürfnisse der Bevölkerung. Die maximale Schätzung der Bevölkerungsentwicklung geht daher einerseits von einer Untersuchung der räumlichen Möglichkeiten der industriellen Entwicklung aus, wobei neben den vor-

handenen Industriebetrieben und dem bereits bekannten Bedarf an Erweiterungs- und Neubauflächen – z. B. des Bergbaus – auch diejenigen Flächen berücksichtigt sind, die der Landesplanung auf Grund ihrer Standortbedingungen für eine industrielle Ansiedlung besonders geeignet erscheinen. Andererseits wurde die Aufnahmefähigkeit der nach landesplanerischen Gesichtspunkten infrage kommenden Wohnflächen untersucht. Hiernach ergibt sich eine maximale Aufnahmefähigkeit des Ruhrgebietes für eine Bevölkerung von rd. 8 Mill. Einwohnern.

Es ist ebensowenig Ziel der Landesplanung, dieses Maximum möglichst schnell zu erreichen, wie es nicht ihr Ziel ist, eine Entwicklung in Richtung auf das Minimum zu begünstigen. Einen Anhaltspunkt für eine wünschenswerte mittlere Entwicklungslinie gibt der natürliche Bevölkerungsüberschuß (Geburtenüberschuß), der z. Z. rd. 35 000 Personen im Jahre beträgt. Im Vergleich mit der natürlichen Bevölkerungsentwicklung im größeren Rahmen des Bundesgebietes würde das eine allmähliche Verringerung des Anteils der Bevölkerung des Ruhrgebietes an der Gesamtbevölkerung des Bundesgebietes ergeben. Eine Bevölkerungsentwicklung, die über längere Zeit wesentlich unter der natürlichen Zuwachsrate liegt, wäre ein charakteristisches Merkmal bedenklicher struktureller Schwächen.

Der GEP für das Ruhrgebiet geht in der Abgrenzung der Flächennutzungen von den Anforderungen der maximalen Entwicklung aus, weil von dieser her die Grenzen sichtbar werden, die der Entwicklung der einzelnen Räume und der verschiedenen Nutzungsarten vom Raum her gesetzt werden müssen, wenn ein gesundes regionales Gefüge auch beim Eintreten der maximalen Belastung gesichert bleiben soll.

Voraussetzung einer optimalen Ausnutzung der räumlichen Möglichkeiten im Ruhrrevier ist eine den heutigen Verhältnissen angepaßte konstruktive Neuregelung der Bergschadensfrage.

Der GEP muß von Zeit zu Zeit im Hinblick auf den tatsächlichen Verlauf der Entwicklung überprüft werden. Gemäß § 16 Abs. 5 des Landesplanungsgesetzes soll er spätestens nach 10 Jahren neu aufgestellt werden.

Entsprechend den räumlichen Möglichkeiten ist folgende Verteilung der künftigen Gesamtbevölkerung auf die Teilbereiche des Ruhrgebietes anzustreben:

Kerngebiet	62 % (4 960 000 Ew)	gegenüber 72 % im Jahre 1964	(4 131 358 Ew)
Nördliches Verbandsgebiet	14 % (1 120 000 Ew)	gegenüber 8 % im Jahre 1964	(447 177 Ew)
Westliches Verbandsgebiet	8 % (640 000 Ew)	gegenüber 6 % im Jahre 1964	(315 407 Ew)
Östliches Verbandsgebiet	7 % (560 000 Ew)	gegenüber 5 % im Jahre 1964	(302 614 Ew)
Südliches Verbandsgebiet	9 % (720 000 Ew)	gegenüber 9 % im Jahre 1964	(510 327 Ew)

Begründung

Der GEP soll zwei Grundfragen beantworten:

- a) Welche Aufgaben hat das Verbandsgebiet zu erfüllen?
- b) Welche Entwicklungsgrenzen setzen der verfügbare Raum und die Bedürfnisse der Bevölkerung in diesem Gebiet?

Für das Ruhrgebiet handelt es sich bei der ersten Frage vornehmlich um wirtschaftliche Probleme. Hierbei müssen sowohl die Bedürfnisse des Ruhrgebietes selbst als auch die Anforderungen berücksichtigt werden, die sich aus seiner europäischen Bedeutung ergeben. Bei der zweiten Frage stehen die natürlichen Gegebenheiten und die sozialen, sozialhygienischen und kulturellen Bedürfnisse der Bevölkerung im Vordergrund.

Das Ruhrgebiet ist das größte zusammenhängende Industriegebiet der BRD. Hier leben rd. 5,7 Mill. Menschen, das sind rd. 10 % der Bevölkerung auf rd. 2 % der Fläche des Bundesgebietes. Die Bevölkerungsdichte beträgt hier 1 243 Ew/qkm im Vergleich zu 225 Ew/qkm im Bundesgebiet (1964).

Das Ruhrgebiet ist durch seine reichen Kohlevorkommen, seine Verkehrslage und seine Arbeitstradition geprägt. Die räumliche Nachbarschaft von Industrie und Gewerbe mit einem dichten Verbrauchermarkt von fast 6 Mill. Menschen bietet Fühlungsvorteile mannigfaltiger Art, die für viele gewerbliche Tätigkeiten entscheidende Standortmotive sind.

Ein differenziertes Angebot von Arbeitsplätzen und Berufsmöglichkeiten, die Möglichkeit der Wahl zwischen vielfältigsten Versorgungseinrichtungen und die Voraussetzungen für zentrale Einrichtungen und Bildungsstätten u. a. sind hier gegeben.

Die Wachstumskräfte des Ruhrgebietes sind im einzelnen nur schwer zu analysieren, in ihren Wirkungen als Agglomerationstendenzen jedoch deutlich erkennbar. Die Fühlungsvorteile jeglicher Art zwischen Erzeugern untereinander und den Erzeugern und Verbrauchern aller Stufen fördern die weitere Agglomeration. Ein zusätzliches Agglomerationsmotiv ist wegen der Überschaubarkeit der Arbeitsmarktlage – besonders in Zeiten der Vollbeschäftigung – der große zusammenhängende Arbeitsmarkt auf engem Raum. Die Agglomerationstendenzen sind jedoch nur wirksam bis zu einem Optimum, das dann überschritten wird, wenn durch eine zusätzliche Ansiedlung von Industriebetrieben und Arbeitskräften die volkswirtschaftlichen Gesamtkosten die wirtschaftliche Leistung des Gebietes übersteigen und wenn durch die übermäßige räumliche Konzentration die allgemeinen Lebensbedingungen der Bevölkerung empfindlich gestört werden, d. h. wenn die Vorteile der Agglomeration durch ihre Nachteile aufgewogen werden. Dies kommt dann in einer Stagnation der Bevölkerungsentwicklung oder sogar in Abwanderungen zum Ausdruck.

Im Ruhrgebiet stoßen viele unterschiedliche sachliche Aufgaben mit ihren räumlichen Bedürfnissen und Auswirkungen aufeinander: Bergbau, Industrie und Gewerbe, Wohnungsbau, Wasserwirtschaft, Land- und Forstwirtschaft, Verkehr u. a. . Alle diese Bereiche mit ihrer für das Ruhrgebiet unterschiedlichen Bedeutung sind derart miteinander verflochten, daß die Leistungsfähigkeit des einen Bereichs durch die des anderen bedingt ist. Diese wechselseitige Abhängigkeit macht das Ruhrgebiet zu einem besonders engen und kompliziert verflochtenen Organismus.

Grundlage der Entwicklung des Ruhrgebietes zu seiner heutigen Bedeutung waren die hier lagernde Steinkohle und die ausgezeichnete Verkehrslage des Gebietes. Die ost-westlich gerichteten Verkehrswege, die dem nördlichen Rand der deutschen Mittelgebirge folgen, sind aufgespalten in die Täler der Lippe, der Emscher, der Ruhr und den Wupper-Ennepe-Graben. Sie münden im Westen in die großen nord-südlich verlaufenden, im Rheintal gebündelten Verkehrsströme. Entlang der genannten ost-westlich gerichteten Täler haben sich schon im Mittelalter mehrere Städtereihen gebildet, die die Entwicklung der Siedlungsstruktur des Ruhrgebietes beeinflußt haben.

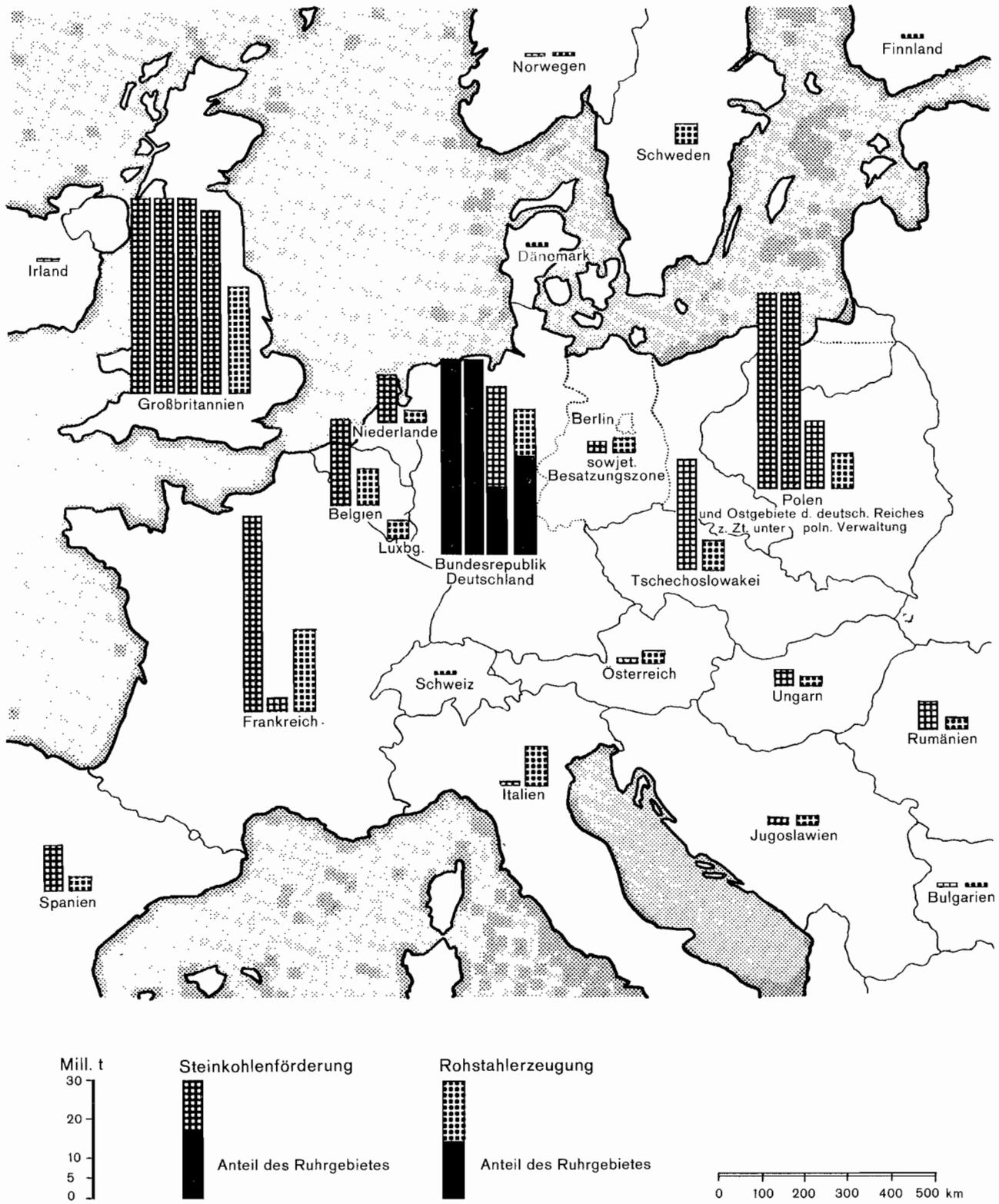
Der Abbau der Kohle begann im Ruhrtal, wo die Kohle zu Tage ausstreicht. Das Karbon sinkt gegen Norden zu allmählich ab und hat an der Lippe bereits ein Deckgebirge von 600–800 m. Erst in der Mitte des 19. Jahrhunderts gelang es, das Deckgebirge zu durchstoßen und die darunter lagernden Kohlearten zu erschließen. Es ergab sich so unter Stilllegung der südlichen Felder ein allmähliches Vordringen des Kohleabbaus nach Norden. Diese Entwicklung vollzieht sich auch noch heute.

Die südliche Grenze des aktiven Abbaugbietes liegt jetzt etwa im Zuge des Hellweges, im Norden ist die Lippe überschritten, und auch am linken Niederrhein wird Kohle gewonnen. Wenn auch im Verlauf des Strukturwandels auf dem Energiemarkt der Anteil der Kohle an der Energieversorgung relativ zurückgegangen ist, so wird doch die Kohle auch weiterhin ihre Funktion als eine der wesentlichsten Grundlagen der Ruhrgebietswirtschaft behalten. Der Anteil des Ruhrgebietes an der Steinkohlenförderung des Bundesgebietes beträgt rd. 80 % und an derjenigen der Länder der EGKS rd. 50 % (Abb. 2).

Steinkohlenförderung und Rohstahlerzeugung in Westeuropa

Abb. 2

(Stand 1964)



Das dem Ruhrgebiet benachbarte Bergisch-märkische Land war jahrhundertlang eines der bedeutendsten Gebiete der Eisengewinnung und -verarbeitung. Als im vorigen Jahrhundert die technische Entwicklung zur Ausschmelzung des Roheisens durch Steinkohlenkoks führte, entstand der räumliche und technische Verbund zwischen Kohle und Stahl. Der wachsende Eisen- und Stahlbedarf, beginnend in der Mitte der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts, machte Erzimporte in großem Umfang erforderlich. Diese kamen über den Rhein und später auch über den Dortmund-Ems-Kanal. So kam es zu besonderen Konzentrationen der Eisen- und Stahlindustrie im Raum Duisburg und Dortmund. An den Rhein-Herne-Kanal gebunden, entstanden auch im mittleren Ruhrgebiet entsprechende Werke. Der Anteil des Ruhrgebietes an der Rohstahlerzeugung des Bundesgebietes beträgt rd. 70 % und an derjenigen der Länder der EGKS rd. 30 %.

Zu diesen klassischen Grundstoffindustrien traten in neuerer Zeit in verstärktem Maße darauf aufbauende Verarbeitungsbetriebe und Werke der chemischen Industrie.

Im Kerngebiet sind fast ununterbrochene Siedlungsbänder entlang des Hellweges und der Emscher entstanden, die vielfach untereinander zusammengewachsen sind. Industrie- und Wohngebiete liegen in Gemengelage, trennende und gliedernde Grünzüge fehlen.

Größere zusammenhängende land- und forstwirtschaftliche Flächen sind im Kerngebiet nur noch in geringem Umfang vorhanden. Die Naherholungsgebiete sind nicht ausreichend, und die größeren Erholungsgebiete liegen zu weit entfernt. Sie sind ungenügend erschlossen und mit öffentlichen und individuellen Verkehrsmitteln nicht ohne Schwierigkeiten erreichbar.

Die innere Verkehrserschließung des Ruhrgebietes, insbesondere des Kerngebietes, aber auch seine Anbindung an die Nachbarräume entsprechen nicht den Anforderungen. Das Netz der Fernverkehrsstraßen und ihrer Zubringer sowie der sonstigen regional bedeutsamen Straßen ist unzureichend. Der Ausbauzustand der vorhandenen Straßen ist ebenfalls häufig unbefriedigend.

Die Verstopfung der Stadtstraßen hat besonders für die öffentlichen Verkehrsmittel, Straßenbahn und Omnibus, nachteilige Folgen. Reisegeschwindigkeit und somit Leistungsfähigkeit sind unzureichend. Der schon lange angestrebte Schnellverkehr der Bundesbahn steht nunmehr mit Hilfe des Landes vor der Verwirklichung. Die notwendige Ergänzung durch den Ausbau des Straßenbahn- und Omnibusnetzes der Betriebe des VÖV ist noch nicht in dem erwünschten Maße vorhanden.

Für Wasserversorgung und Entwässerung bestehen dank der im Verbandsgebiet gebildeten Wasserverbände zwar gute Voraussetzungen, die notwendigen Maßnahmen durchzusetzen, doch gibt es auch hier z. T. schwierige Probleme. Die Freihaltung von Wassergewinnungsgebieten ist infolge der sich vielfach überschneidenden Raumbeanspruchungen oft sehr schwierig, aber unumgänglich. Die durch den Abbau der Kohle verursachten Bergsenkungen haben ausgedehnte Poldergebiete zur Folge, die durch Pumpwerke künstlich entwässert werden müssen. Die Anlagen zur Klärung der Abwässer verlangen große Flächen, die im Ruhrgebiet kaum mehr zur Verfügung stehen. Dies trifft auch für die Unterbringung des Industrie- und Hausmülls zu.

Die wirtschaftliche Entwicklung, die damit zusammenhängende Vergrößerung bzw. Neuerrichtung von Industriebetrieben, die stärkere Verwendung ballastreicher Kohle und schwefelhaltiger Heizöle und die zunehmende Motorisierung und Siedlungsdichte haben zu einer ständig wachsenden Luftverschmutzung geführt. Die oft über dem Industriegebiet lagernde „Dunstglocke“ hält das für die Gesundheit besonders wichtige kurzweilige Sonnenlicht zurück. Es treten in verschiedenen Bereichen dauernd oder zeitweilig nicht mehr zumutbare Konzentrationen von Gasen (insbesondere Schwefelverbindungen) und Staub auf. Besonders ungünstige lufthygienische Verhältnisse bestehen im Rauchschatten größerer Industriebetriebe (z. B. in den Räumen Duisburg/Oberhausen, Gelsenkirchen, Dortmund u. a.). Sie bringen besonders bei sogenannten Inversionslagen schwerwiegende Gefahren für

die menschliche Gesundheit und vielfältige Nachteile für die Tier- und Pflanzenwelt sowie erhebliche Schädigungen an Sachgütern mit sich. Technische Maßnahmen, zusammen mit entsprechenden planerischen Maßnahmen, können die Luftverschmutzung und ihre schädlichen Auswirkungen auf die Lebensbedingungen der Bevölkerung und damit auf die Anziehungskraft des Ruhrgebietes vermindern.

Betrachtet man den räumlichen und zeitlichen Verlauf der Entwicklung der Ruhrgebietswirtschaft, so zeichnen sich deutlich Zonen unterschiedlicher Struktur ab (Abb. 3):

Im Süden liegt die vom Bergbau verlassene Zone, in die Betriebe insbesondere der leichten Eisenverarbeitung, aber auch anderer Wirtschaftszweige nachgefolgt sind. Hier ist eine verhältnismäßig ausgeglichene Wirtschaftsstruktur entstanden.

Innerhalb des Kerngebietes haben sich in der Hellwegzone in der alten Städtereihe Duisburg, Essen, Bochum und Dortmund zentrale Funktionen für das ganze Ruhrgebiet mit der stärksten Verdichtung des Bergbaus und der schweren Eisenverarbeitung zu einem typischen schwerindustriellen Ballungskern verbunden. Diese Zone hat in den letzten Jahrzehnten, besonders nach dem 2. Weltkrieg, eine stärkere wirtschaftliche Differenzierung erfahren. Neben dem schon vorhandenen Bergbau und der Eisen- und Stahlindustrie sind Werke der chemischen und verarbeitenden Industrie entstanden. Auch die Eisen- und Stahlindustrie selbst ist durch Angliederung weiterer Verarbeitungsstufen differenzierter geworden.

In der Emscherzone herrscht die einseitig vom Bergbau geprägte Struktur noch weitgehend vor. Nur relativ wenige Betriebe anderer Wirtschaftszweige sind hier vertreten.

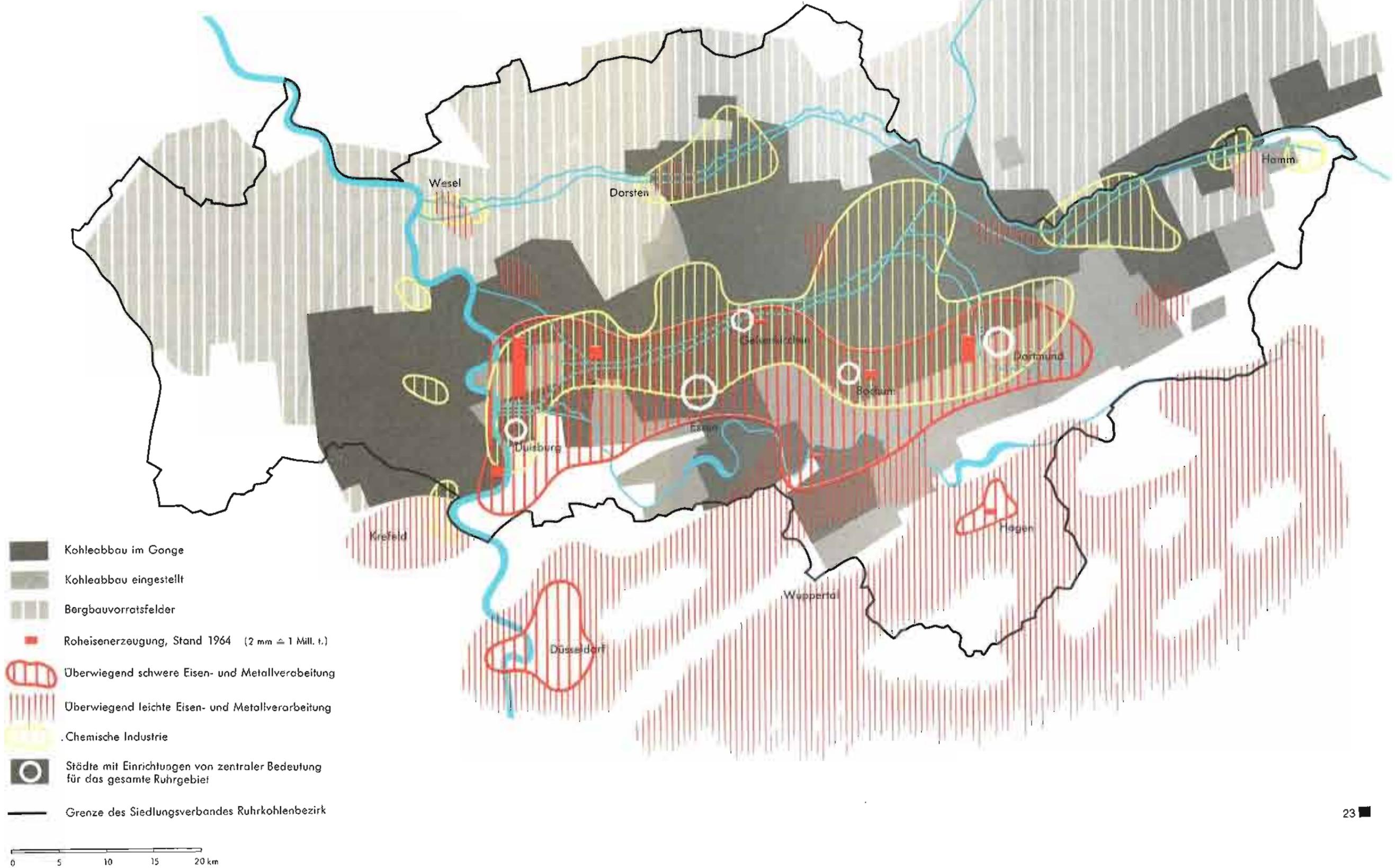
Die im Norden, Westen und Osten sich anschließende Entwicklungszone ist vor allem durch das Vordringen des Bergbaus charakterisiert. Daneben haben sich in einigen Teilbereichen, begünstigt durch die Verkehrslage und den zur Verfügung stehenden Raum, Betriebe insbesondere der chemischen Industrie und der Verarbeitung angesiedelt.

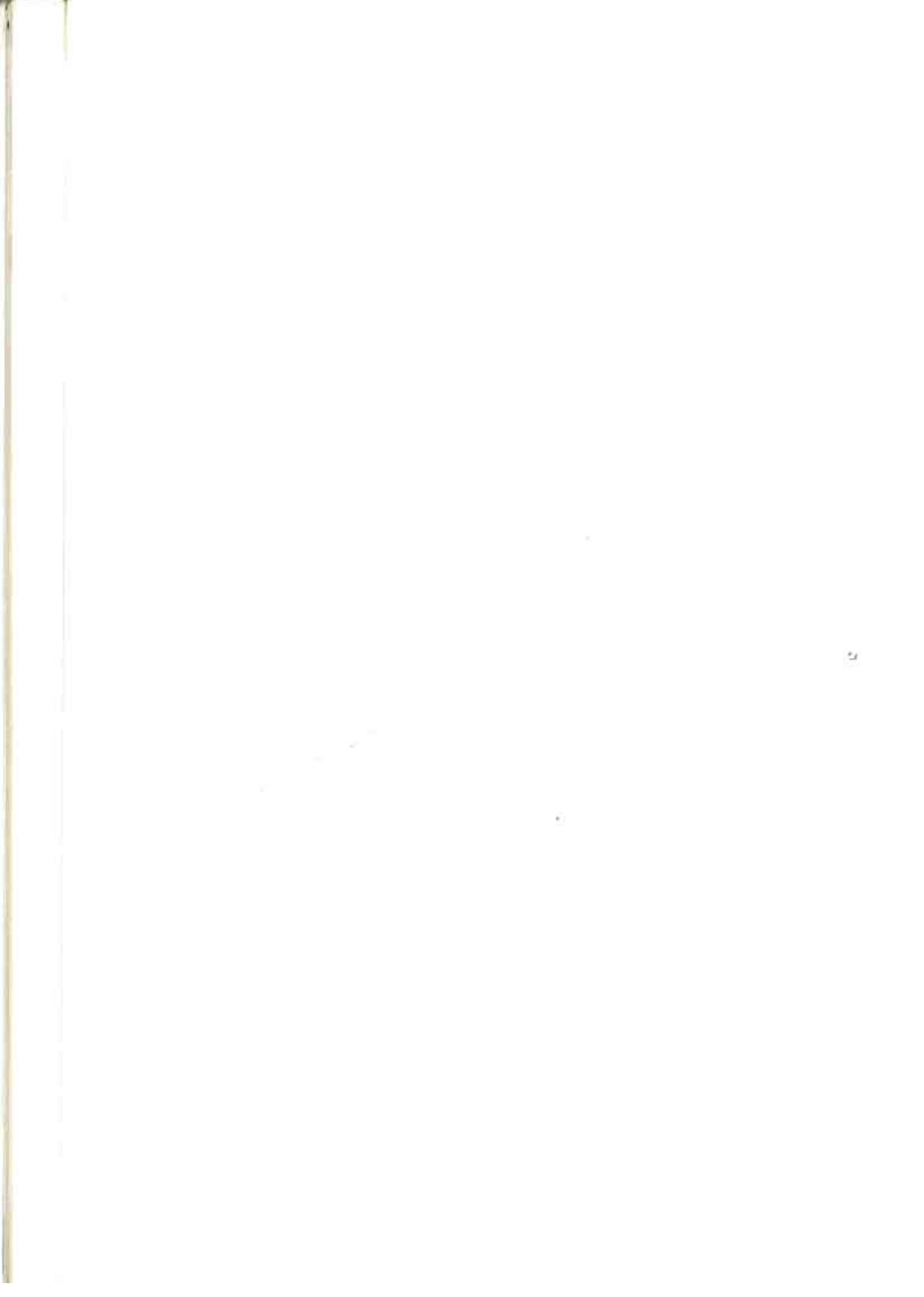
Im Kerngebiet haben einige Städte nur jeweils einzelne zentrale Einrichtungen von Bedeutung für das gesamte Ruhrgebiet. Darüber hinaus sind die zentralen Funktionen insgesamt nur ungenügend ausgebildet. Das zeigt sich auch in der Ausstattung mit wissenschaftlichen und kulturellen Einrichtungen. Zwar wird durch die Errichtung der Universität Bochum und der Technischen Hochschule Dortmund ein beachtlicher Fortschritt auf diesem Gebiet zu verzeichnen sein, doch ist damit das Ausbildungsweesen im Ruhrgebiet noch nicht in ausreichendem Maße gelöst.

Die Entwicklung zum heutigen Ruhrgebiet hat sich in einem Zeitraum von rd. 100 Jahren vollzogen. Landesplanung und Städtebau im heutigen Sinne gab es in den ersten Jahrzehnten der Industrialisierung nicht. Viele Versäumnisse wirken noch heute fort und sind als schwere Mängel spürbar, die die Anziehungskraft des Ruhrgebietes schwächen.

Struktur und Entwicklungstendenzen im Ruhrgebiet zeigen, daß nicht immer und überall die erforderlichen Voraussetzungen für eine sinnvolle Gestaltung des Gebietes beachtet werden, sondern daß teilweise sogar gegensätzliche Tendenzen vorhanden sind. Zwar sind einige der landesplanerischen Zielsetzungen kurzfristig sicher nicht erreichbar, sie können jedoch über einen längeren Zeitraum hinweg verwirklicht werden, wenn alle Einzelmaßnahmen rechtzeitig darauf ausgerichtet werden.

In der Bevölkerungsentwicklung kommt am eindrucksvollsten die Gesamtentwicklung eines Gebietes zum Ausdruck. Die allgemeine wirtschaftliche und politische Lage und die Anforderungen, die in den einzelnen Perioden an das Ruhrgebiet und seine Wirtschaft gestellt wurden, spiegeln sich wider in der Bevölkerungsentwicklung (Abb. 4).

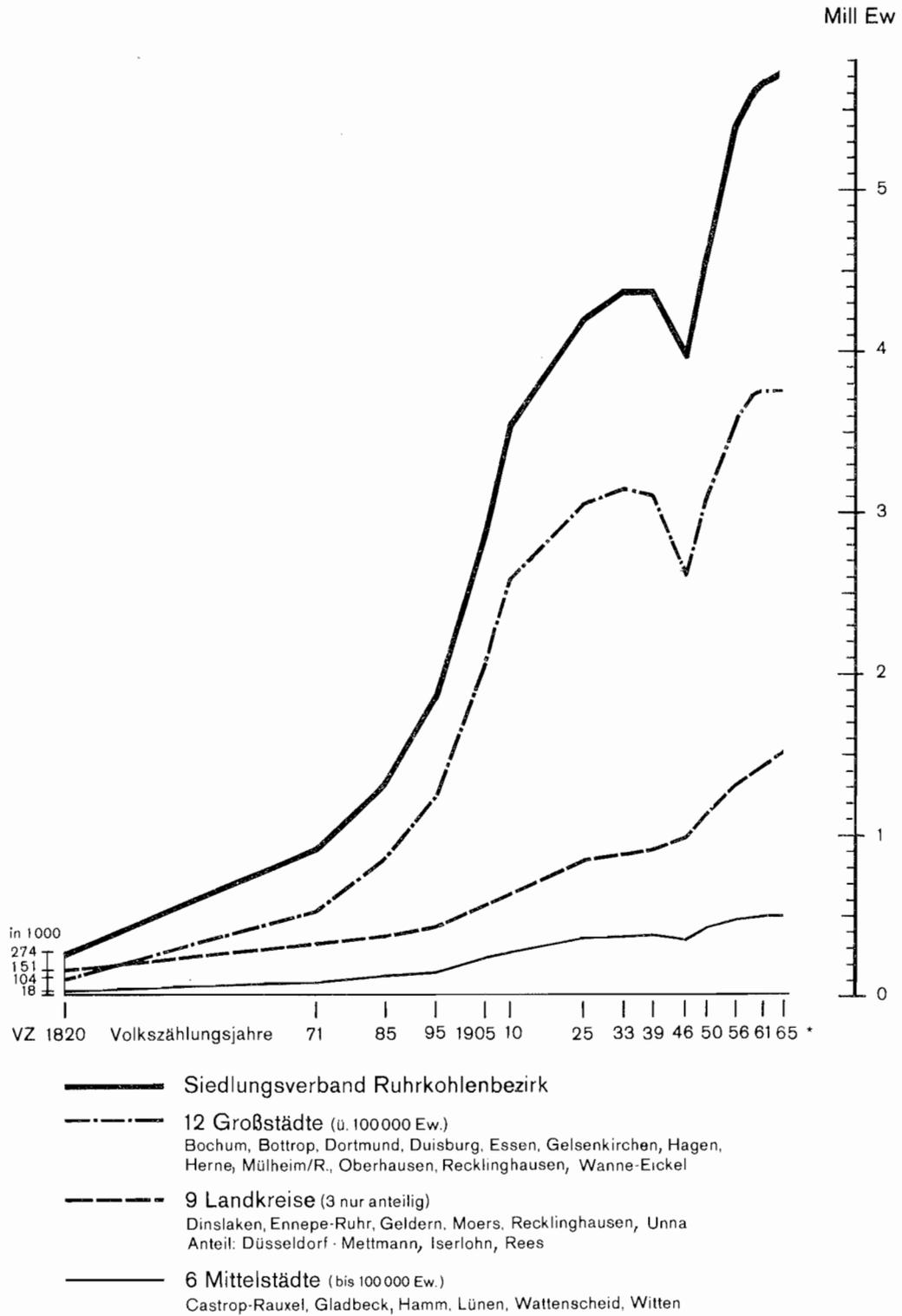




Im Jahre 1820, vor Beginn der ersten Industrialisierungsperiode, lebten im Ruhrgebiet rd. 275.000 Menschen. Diese Zahl stieg bis zum Jahre 1964 auf rd. 5.707.000, also auf mehr als das Zwanzigfache. Die Bevölkerungszunahme vollzog sich zeitlich und räumlich in direkter Abhängigkeit vom Aufbau und von der Ausweitung der Ruhrgebietswirtschaft und ihrer bestimmenden Wirtschaftszweige.

Bevölkerungsentwicklung im Ruhrgebiet
von 1820 bis 1965

Abb. 4



* Fortschreibungsergebnisse am Jahresanfang: 1959 bis 1965

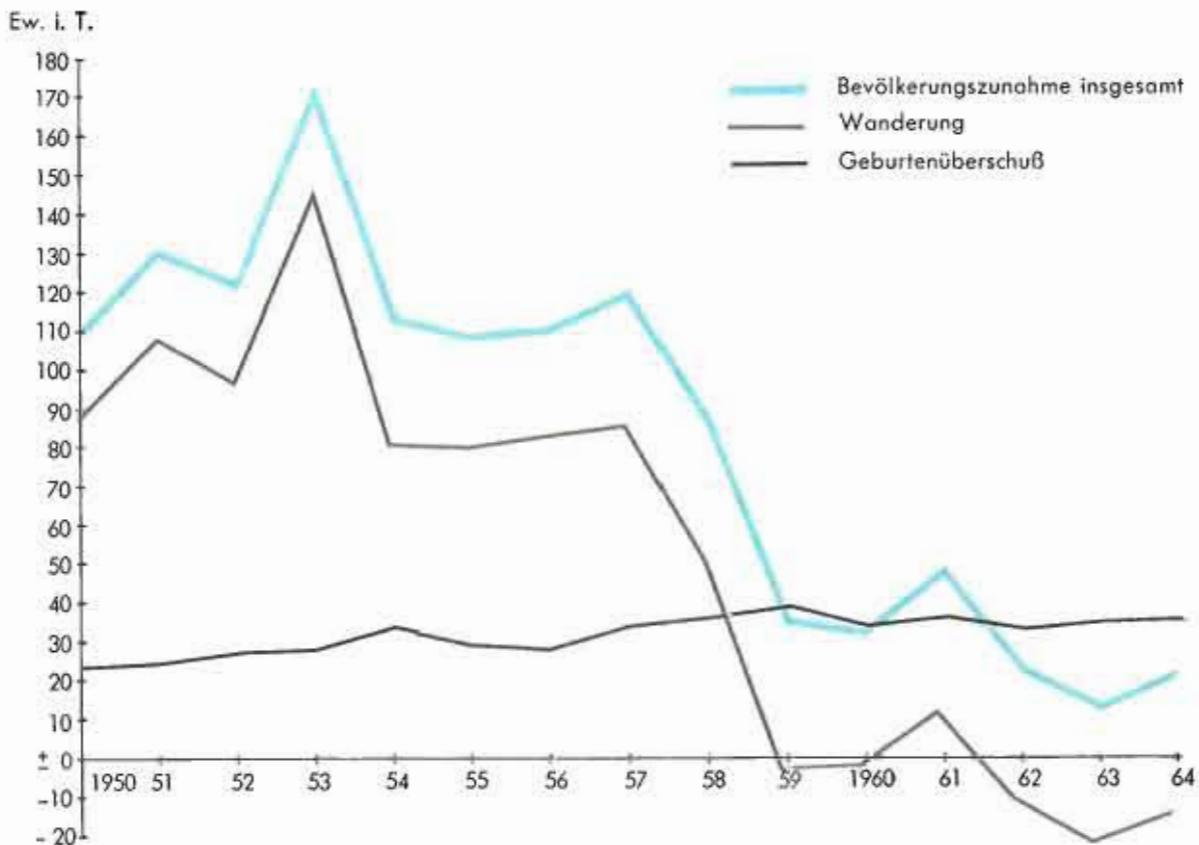
Tabelle 2: Bevölkerungszunahme im Ruhrgebiet von 1871–1964

Periode	Zunahme	Zunahme im Jahresdurchschnitt
1871 – 1885	419.043	29.931
1885 – 1895	523.831	52.383
1895 – 1905	1.007.456	100.746
1905 – 1910	661.924	132.385
1910 – 1925	691.381	46.092
1925 – 1939	152.198	10.871
1939 – 1950	200.665	18.242
1950 – 1956	739.566	123.261
1956 – 1964	412.860	51.608

Die stärkste absolute und relative Zunahme der Bevölkerungszahl war in der Hauptaufbauperiode des Ruhrgebietes zwischen 1870 und dem 1. Weltkrieg zu verzeichnen. Der Anstieg setzte sich noch bis in die Mitte der zwanziger Jahre fort. In der Periode zwischen 1925 und 1950, die durch Weltwirtschaftskrise, Arbeitslosigkeit, Aufrüstung, 2. Weltkrieg und Kriegszerstörungen gekennzeichnet ist, nahm die Bevölkerungszahl bis 1939 nur noch wenig zu und erreichte im Jahre 1946 ihren tiefsten Stand in dieser Periode. Mit dem Wiederaufbau der westdeutschen Wirtschaft und dem Zustrom der Flüchtlinge und Heimatvertriebenen setzte die zweitstärkste Wachstumsperiode des Ruhrgebietes ein. Von 1950 – 1956 nahm die Einwohnerzahl des Ruhrgebietes im Durchschnitt jährlich um rd. 123.000 Menschen zu.

In den letzten 8 Jahren hat sich das Tempo der Bevölkerungszunahme stark verlangsamt (vgl. Tabelle 2). Die Abschwächung des Bevölkerungszuwachses ist vor allem auf die Auswirkungen der sogenannten Kohlenkrise (Rückgang der Beschäftigten im Bergbau und in den vom Bergbau stark abhängigen Betrieben) und auf den durch die politischen Verhältnisse bedingten Rückgang des Zustroms von Flüchtlingen zurückzuführen. Auch die Entwicklung anderer Wirtschaftsräume in NRW und in der BRD dürfte sich ausgewirkt haben. Dies zeigt sich darin, daß der Anteil des Verbandsgebietes an der Bevölkerungszahl von NRW in den letzten Jahren nicht mehr gestiegen ist, sondern, wenn auch nur unbedeutend (von 35,8 % im Jahre 1957 auf 34,5 % im Jahre 1964), gefallen ist. Die Verringerung des Bevölkerungszuwachses seit 1958 war bei etwa gleichbleibendem Geburtenüberschuß eine Folge des Rückganges des Wanderungsgewinnes, der in den letzten drei Jahren in einen – allerdings nur sehr geringen – Wanderungsverlust umschlug. Nach zwei Jahren (1960/61) mit positiver Wanderungsbilanz setzte wieder eine stärkere Abwanderung ein, die im Jahre 1963 zu der nach dem zweiten Weltkrieg geringsten Bevölkerungszunahme im Ruhrgebiet führte (vgl. Abb. 5).

Die unterschiedliche Bevölkerungsbewegung im Kerngebiet und im übrigen Verbandsgebiet läßt darauf schließen, daß die nachlassende Anziehungskraft des Ruhrgebietes zumindest zu einem Teil auf die allgemeinen äußeren Lebensbedingungen der Bevölkerung in den dichtbesiedelten Bereichen des Kerngebietes zurückzuführen ist. Die Bevölkerungszunahme z. B. des Jahres 1964 von 21.000 Personen kam durch einen Geburtenüberschuß von 35.000 und einen Wanderungsverlust von 14.000 Personen zustande. Bei einem internen Gebietsvergleich ergibt sich jedoch für das Kerngebiet (hier nur die 16 kreisfreien Städte) bei einem Wanderungsverlust von 29.000 und einem Geburtenüberschuß von 20.000 eine Bevölkerungsabnahme von 9.000 Personen und im übrigen Verbandsgebiet bei einem Wanderungsgewinn von 14.000 und einem Geburtenüberschuß von 15.000 eine Bevölkerungszunahme von 29.000 Personen.



Die Fortschreibungsergebnisse wurden nach den Volkszählungsergebnissen korrigiert

Unter den bereits genannten Voraussetzungen ist das Ruhrgebiet noch entwicklungsfähig, wenn auch regional in unterschiedlichem Maße. Abgesehen von der besonderen Situation in bestimmten Wirtschaftszweigen muß damit gerechnet werden, daß die vorhandenen Betriebe sich erweitern werden und daß das vorhandene Industrie- und Bevölkerungspotential auch neue Betriebe und Produktionsarten nach sich ziehen wird. Die Tendenz zur industriellen Weiterverarbeitung im Gebiet selbst im Anschluß an die Grundstoff-Industrien wird sich fortsetzen.

Der künftige Flächenbedarf der vorhandenen Industrie und insbesondere des Bergbaus ist weitgehend bekannt. Darüber hinaus muß auf Grund der wirtschaftlichen Bedeutung des Ruhrgebietes, der vorhandenen Bodenschätze, seiner Verkehrslage und seiner Ausstattung bei der Maximalschätzung damit gerechnet werden, daß die Flächen, die wegen ihrer besonderen Standortgunst für eine industrielle Nutzung hervorragend geeignet sind, unabhängig davon, ob dafür jetzt schon bestimmte Interessen vorhanden sind, ebenfalls voll genutzt werden.

Die Aufgabe, neue Wohn- und Industrieflächen zu erschließen und bereitzustellen, stößt auf eine in den Bergbauzonen typische und ernst zu nehmende Schwierigkeit, nämlich auf das Bergschadenrisiko.

Zwar ist es bautechnisch möglich, jedes Bauwerk gegen Einwirkungen aus bereits umgehendem oder aus noch erwartetem Abbau zu sichern; die Kosten der Sicherung und das Risiko, zuwenig oder zuviel Sicherungsvorkehrungen zu verlangen, treffen jedoch nach dem gegenwärtig geltenden Recht den jeweiligen „Bergwerksbesitzer“.

Die vier Varianten für einen möglichen Bevölkerungszuwachs um etwa 2,4 Mill. Einwohner in Abb. 6, verteilt auf Zeitspannen von 20, 40, 60 und 80 Jahren, sollen Vergleiche mit der bisherigen Entwicklung ermöglichen. Es scheint danach völlig unwahrscheinlich, daß der Zeitraum nur 20 Jahre betragen könnte; eine solche Entwicklung müßte alle bisherigen Phasen, insbesondere hinsichtlich der Dauer des starken Zuwachses, übertreffen. Gegen die zweite Variante spricht ein Vergleich mit dem langjährigen Durchschnitt zwischen 1871 und 1925, dem Zeitraum, in dem das Ruhrgebiet seinen stürmischen Aufbau erlebte. Die dritte Variante entspricht ungefähr der durchschnittlichen jährlichen Zuwachsrate des Gesamtzeitraumes 1820 bis 1958; sie liegt also durchaus im Bereich des Möglichen. Die vierte Variante ergäbe sich bei einem langfristig anhaltenden Wanderungsverlust.

Als Arbeitshypothese wird von der dritten Variante in Abb. 6 ausgegangen. Eine genaue Bevölkerungsprognose für etwa 60 Jahre im voraus aufzustellen, ist nicht möglich, nur die Größenordnung kann überschläglich ermittelt werden. Im Verbandsgebiet schwankte der Geburtenüberschuß in der Zeit von 1959 bis 1964 zwischen 6,8 und 5,8 (niedrigster Wert) Personen je 1.000 Einwohner. Absolut stieg er von 1955 mit 28.975 auf 38.227 im Jahre 1959 bzw. 35.283 im Jahre 1964. Bei einem angenommenen Geburtenüberschuß von 6,3 Personen je 1.000 Einwohner ergibt sich ein absoluter Wert von rd. 36.000 Personen. Da hierbei aber der steigende absolute Geburtenüberschuß bei zunehmender Bevölkerungszahl nicht berücksichtigt ist, kann angenommen werden, daß der tatsächliche Geburtenüberschuß im Mittel der nächsten 60 Jahre mindestens 40.000 Personen pro Jahr beträgt. Allein aus dem Geburtenüberschuß des Ruhrgebietes heraus würde also die Einwohnerzahl bis zum Jahre 2020 auf rd. 8 Millionen ansteigen, sofern die Wanderungsbilanz ausgeglichen ist.

Unter der Voraussetzung, daß der Geburtenüberschuß mit 7,7 Personen (1964) je 1.000 Einwohner in der Bundesrepublik Deutschland und mit 6,2 Personen je 1.000 Einwohner im Gebiet des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk langfristig gleich bleibt, würde sich schon allein daraus eine allmähliche Verringerung des Anteils des Ruhrgebietes an der Gesamtbevölkerung des Bundesgebietes ergeben.

2

TEIL II

Die Planungsaufgaben im einzelnen

- 1. Die Planungsaufgaben für
sachliche Teilbereiche**

2

a. Gewerbliche Wirtschaft

1. Der Gebietsentwicklungsplan geht davon aus, daß es notwendig und möglich ist,

die Wirtschaftskraft des Ruhrgebietes als Existenzgrundlage seiner Bewohner zu erhalten, die Verbreiterung der Wirtschaftsstruktur des Ruhrgebietes unter Berücksichtigung der Belange der vorhandenen Industrie zu erleichtern, eine weitere wirtschaftliche Entwicklung des Gesamtgebietes im Rahmen der räumlichen Möglichkeiten und der sozialhygienischen Notwendigkeiten zu sichern.

Der Gebietsentwicklungsplan zeigt zugleich die dazu gegebenen räumlichen Möglichkeiten auf.

Dazu müssen alle Maßnahmen zur Verbesserung der Siedlungsstruktur, der Wohnverhältnisse, der Verkehrsverhältnisse, der Wasserwirtschaft und der Erholungsmöglichkeiten sowie der übrigen allgemeinen Umweltbedingungen mit beitragen.

Ebenso geht der Gebietsentwicklungsplan davon aus, daß die Gemeinden, die einen großen Teil der erforderlichen Grundleistungen und Folgelasten zu tragen haben, finanziell in die Lage versetzt werden, die für den Fortbestand der Ruhrgebietswirtschaft und somit für die Existenzsicherheit der Bevölkerung sowie für die Weiterentwicklung entscheidenden Aufgaben zu erfüllen.

2. Innerhalb des Ruhrgebietes ist eine optimale räumliche Verteilung des Wirtschaftswachstums anzustreben. Im Kerngebiet sind wegen der bereits erreichten hohen Konzentration von Industrie und Bevölkerung räumliche Erweiterungen vorhandener Industrieanlagen und neue Industrieanlagen nur zuzulassen, wenn sie standortgebunden sind oder zur Strukturverbesserung beitragen. Als standortgebunden ist die räumliche Erweiterung einer vorhandenen Industrieanlage sowie die Errichtung einer neuen Industrieanlage insbesondere dann anzusehen, wenn die Erweiterung nur im Zusammenhang mit der Stammanlage wirtschaftlich vertretbar ist oder für die neue Anlage aus zwingenden technischen oder ökonomischen Gründen ein anderer Standort nicht in Betracht kommt.

Die weitere wirtschaftliche Entwicklung des Gesamtgebietes soll sich vorwiegend in der Entwicklungszone vollziehen, soweit dadurch das Aufholen der Entwicklungsrückstände in anderen Teilgebieten nicht beeinträchtigt oder aufgehalten wird. In diesem Rahmen müssen die Standortvorteile bestimmter Entwicklungsschwerpunkte durch geeignete Maßnahmen, vor allem auf dem Gebiet des Verkehrs, noch gesteigert werden.

3. Der Standortgebundenheit des Bergbaus, der seinerseits auch für die chemische Industrie standortbildend wirken kann, ist Rechnung zu tragen. Wenn auch die Entwicklungschancen des Steinkohlenbergbaus und der zukünftige Anteil der Steinkohle an der Energieversorgung z. Z. nicht mit Sicherheit abzusehen sind, so bleibt er doch im Hinblick auf den Umfang und die langfristige Überschaubarkeit seiner räumlichen Bedürfnisse ein wesentliches und spezifisches Grundelement der regionalen Planung im Ruhrgebiet. Dies gilt insbesondere hinsichtlich des für die bergbaulichen Anlagen benötigten Geländes, sei es für die Erschließung neuer Grubenfelder, für die Zusammenlegung zu Zentralschachtanlagen oder sonstige Rationalisierungsmaßnahmen der Bergwerksunternehmen und für die Errichtung von Kraftwerken, Abwasserreinigungsanlagen u. a. m. Nur durch rechtzeitige Mitteilung der Planungsabsichten des Bergbaus wird eine entsprechende Ordnung der Räume gewährleistet.

Die Eisen- und Stahlindustrie ist im Ruhrgebiet ebenfalls als standortgebunden anzusehen. Diese Tatsache muß auch im Hinblick auf die strukturelle Bedeutung der Eisen- und Stahlindustrie,

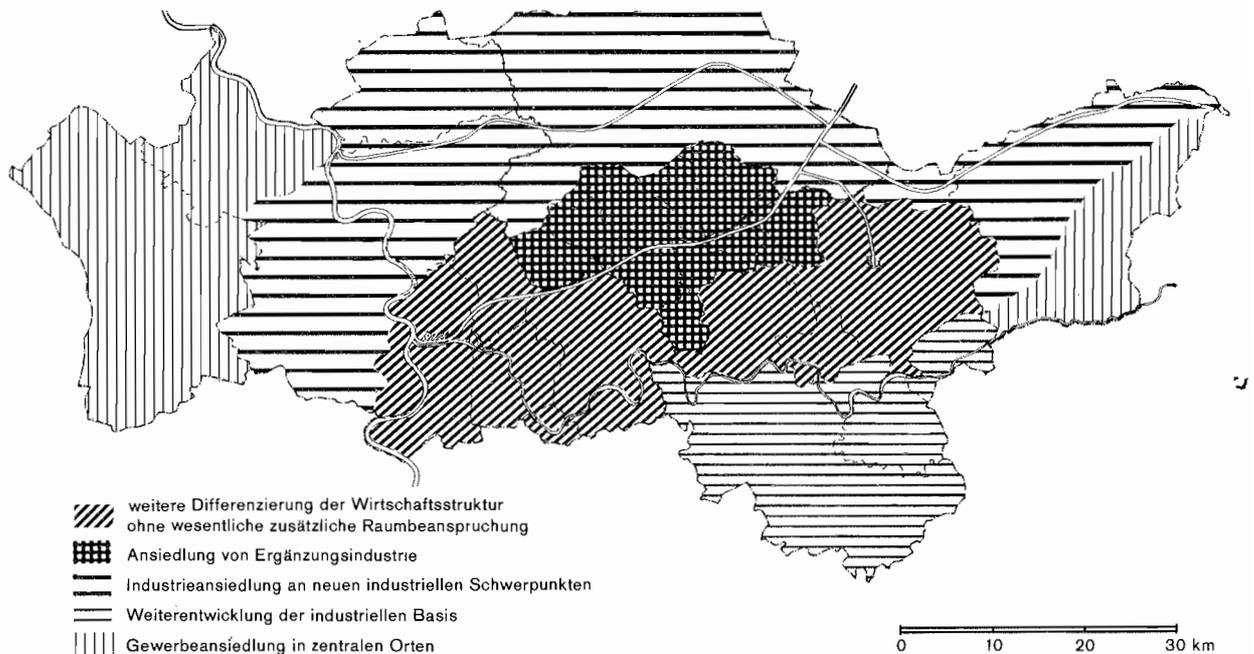
insbesondere bei der erforderlichen Raumbeanspruchung, berücksichtigt werden. Ihre weitere Entwicklung darf aber nicht zu einer einseitigen räumlichen Konzentration im Westen des Ruhrgebietes führen. Im Interesse eines möglichst ausgeglichenen Wachstums des gesamten Ruhrgebietes müssen die Standortbedingungen des Dortmunder Raumes durch den Ausbau aller Verkehrswege verbessert werden.

Die Industrie der Steine und Erden, insbesondere die Kies-, Sand- und Ziegelindustrie, soweit sie als rohstoffgewinnender Industriezweig in Betracht kommt, ist ebenfalls standortgebunden.

- Die in einigen Bereichen des Ruhrgebietes vorhandene einseitige Wirtschaftsstruktur, die auf die Standortgebundenheit der bisher bestimmenden Wirtschaftszweige zurückzuführen ist, bedarf einer Ergänzung (Abb. 7).

Wirtschaftsstrukturelle Erfordernisse

Abb. 7



Der bereits im Gang befindliche Prozeß der wirtschaftlichen Differenzierung muß aus industrie-wirtschaftlichen, kommunalwirtschaftlichen und sozialen Gründen durch indirekte und direkte Maßnahmen verstärkt werden. Dabei kommt der Ansiedlung kapitalintensiver Betriebe der Ver-arbeitungsindustrie möglichst verschiedener Wirtschaftszweige (Ergänzungsindustrien) unter Bevorzugung solcher, die körperlich leichtere Arbeitsbedingungen bieten, und in denen auch Frauen beschäftigt werden können, besondere Bedeutung zu. Es sollen nur solche Betriebe angesiedelt werden, für die in dem jeweiligen Bereich auf die Dauer günstige Standortvoraus-setzungen, auch bezüglich wasserwirtschaftlicher Gesichtspunkte, gegeben sind oder aus sozial-politischen Gründen und unter volkswirtschaftlich vertretbaren Bedingungen geschaffen wer-den können.

Durch die Verbesserung der Wirtschaftsstruktur soll erreicht werden, daß die einseitig auf er-tragsschwache Industriezweige angewiesenen Gemeinden in ihrer Leistungsfähigkeit gestärkt

werden. Es muß verhindert werden, daß sie ihren entscheidend wichtigen Beitrag für die Sicherung eines angemessenen Lebensstandards der Bevölkerung nicht leisten können. Diese Gesichtspunkte sind von der Regionalplanung zu beachten und bei der Abwägung konkurrierender Raumansprüche zu berücksichtigen. Die Strukturverbesserung darf aber nicht nur von den einzelnen Gemeinden, sondern muß im regionalen und überregionalen (Land, Bund und EWG) Gesamtzusammenhang gesehen werden, um etwaige nachteilige Auswirkungen zu vermeiden.

Da in diesen Gemeinden aber im Laufe der kommenden Jahrzehnte mit Stilllegungen oder Auslaufen von Zechenbetrieben zu rechnen ist, muß in ihnen schon heute die Voraussetzung für die Einrichtung neuer Arbeitsplätze im Sekundären Sektor geschaffen werden.

5. Zur optimalen Versorgung von Bevölkerung und Wirtschaft ist der Tertiäre Sektor (Verteilungs-, Verkehrs- und Dienstleistungsbereich) zu fördern.

Begründung

Zu 1: Auf der Basis von Kohle und Stahl hat sich in den vergangenen Jahrzehnten im Ruhrgebiet eine vielfältige industrielle Produktion entwickelt. Sie hat zusammen mit den teils nur indirekt von Kohle und Stahl abhängigen und den nach dem 2. Weltkrieg neu hinzugekommenen Industriezweigen ein Industriezentrum mit starker produktionswirtschaftlicher Verflechtung entstehen lassen. Diese Entwicklung ist dadurch gekennzeichnet, daß die ursprünglich nur als Brennstoff genutzte Kohle mehr und mehr als Rohstoff weiterverarbeitet und veredelt sowie in Sekundärenergie umgewandelt wird. Die Kohle zog andere bedeutende Industrien mit großem Kohle- und Energieverbrauch an, wie z. B. die Erzeugung von Aluminium und Glas. An die Eisen- und Stahlindustrie schlossen sich ebenfalls verschiedene Be- und Verarbeitungsstufen an. Auch der Maschinen-, Apparate- und Fahrzeugbau kamen hinzu ebenso wie die Elektro-, Textil- und die sonstige Konsumgüterindustrie, die im Ruhrgebiet einen dichten Verbrauchermarkt von 5,7 Millionen Einwohnern vorfindet.

Aus der Statistik der Arbeitsämter ist der Strukturwandel der Ruhrgebietswirtschaft, soweit er sich auf die Beschäftigtenstruktur auswirkt, deutlich zu erkennen. Der Anteil der Beschäftigten in der Landwirtschaft, im Bergbau und im Verkehrswesen ging zurück, während der Anteil der Beschäftigten in der Eisen- und Metallerzeugung und -verarbeitung, im sonstigen verarbeitenden Gewerbe, im Handel und in den übrigen Wirtschaftszweigen stark gestiegen ist.

Tabelle 3: Beschäftigte nach Wirtschaftsabteilungen im Gebiet des SVR (24 Kreise)

Wirtschaftsabteilung	1952		1963	
	absolut	i. v. H.	absolut	i. v. H.
0 Land- und Forstwirtschaft	29.011	1,6	24.168	1,0
1 Bergbau, Steine und Erden, Energie	482.839	26,8	406.523	17,0
2 Eisen- und Metallerzeugung und -verarbeitung	381.278	21,2	592.066	24,7
3/4 Verarbeitende Gewerbe (ohne Eisen- und Metallverarbeitung)	196.315	10,9	269.273	11,3
5 Baugewerbe	174.231	9,7	256.122	10,7
6 Handel, Geld- und Versicherungswesen	180.659	10,0	358.464	15,0
7 Dienstleistungen	106.813	5,9	154.569	6,5
8 Verkehrswesen	107.078	6,0	119.050	5,0
9 Öffentlicher Dienst	142.893	7,9	211.923	8,8
0-9 alle Wirtschaftsabteilungen	1.801.117	100,0	2.392.158	100,0

Im Ruhrgebiet sind rd. 35 % aller Industriebeschäftigten des Landes NRW tätig. Über ein Drittel des Sozialproduktes (Bruttoinlandsprodukt) des Landes wird im Ruhrgebiet erwirtschaftet (vgl. Tabelle 4). Das Ruhrgebiet besitzt deshalb mit seiner industriellen Kapazität und seiner sonstigen allgemeinen Grundausstattung, die vor allem in Vor- und Grundleistungen der öffentlichen Hand besteht, ein hochentwickeltes Wirtschafts- und Bevölkerungspotential, dessen Weiterentwicklung nicht nur im Interesse der hier lebenden Bevölkerung liegt, sondern gleicherweise von Bedeutung für die wirtschaftliche Gesamtentwicklung des Landes und des Bundesgebietes ist.

Die Besonderheit des Ruhrgebietes besteht, abgesehen von den typischen sozialhygienischen Belastungen dieses dichtbesiedelten Gebietes, vor allem im Vorherrschen des Bergbaus und der Schwerindustrie, in der überwiegend großbetrieblichen Struktur der Industrie und in einem verhältnismäßig geringen Anteil an Arbeitsplätzen für Frauen. Den damit verbundenen strukturellen Schwächeerscheinungen muß durch eine weitere Ergänzung der Wirtschaftsstruktur begegnet werden, für die eine allgemeine Verbesserung der Anziehungskraft des Gesamtgebietes Voraussetzung ist.

Die hierfür erforderlichen Maßnahmen müssen vor allem von den Gemeinden finanziert werden. Die finanzielle Leistungsfähigkeit der Gemeinden im Ruhrgebiet steht jedoch in einem sehr ungünstigen Verhältnis zu den von ihnen zu bewältigenden Aufgaben. Wie ein Vergleich der kreisfreien Städte des Landes NRW zeigt (vgl. Tabelle 5), liegen (1964) 15 von 18 kreisfreien Städten des Ruhrgebietes bezüglich der Realsteuerkraft unter dem Durchschnitt der jeweiligen Größenklassen aller 38 kreisfreien Städte Nordrhein-Westfalens. Nur 3 kreisfreie Städte des Ruhrgebietes stehen in der Rangfolge nach der Realsteuerkraft an höherer Stelle, als es ihrer Stellung in der Rangfolge nach der Einwohnerzahl entspricht.

Tabelle 4: Bruttoinlandsprodukt und Beiträge von 10 Wirtschaftsbereichen

Jahr	Ruhrgebiet ¹⁾		Nordrhein-Westfalen		Bundesgebiet ²⁾	
	1957	1963	1957	1963	1957	1963
Bruttoinlandsprodukt ³⁾						
insgesamt (in Mill. DM)	27.969	38.545	74.152	113.285	229.690	377.960
Beiträge der Wirtschaftsbereiche	i. v. H.					
Landwirtschaft, Forstwirtschaft, Fischerei	1,4	1,3	3,5	2,7	6,9	5,1
Bergbau, Energiewirtschaft	22,8	17,5	11,6	8,8	6,1	4,7
Verarbeitendes Gewerbe	35,6	36,4	41,7	42,1	40,4	40,4
Baugewerbe	6,6	6,6	6,3	6,8	6,1	7,5
Handel	13,8	14,0	13,6	13,4	13,5	13,5
Verkehr und Nachrichtenübermittlung	5,4	5,5	5,4	5,1	6,5	6,1
Banken, Versicherungen u. ä.	1,8	2,2	3,0	3,3	2,7	3,2
Wohnungsvermietung	1,9	3,1	2,1	3,0	2,4	3,2
Staat	5,0	6,5	6,1	7,0	7,6	8,1
Sonstige Dienstleistungen	5,7	6,9	6,7	7,8	7,8	8,2
alle Bereiche	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

¹⁾ Ruhrgebiet hier: Gebiet des SVR ohne die Anteile der Landkreise Düsseldorf-Mettmann, Rees und Iserlohn

²⁾ einschl. Saarland und Berlin (1957 Saar und Berlin – Basis 1960 hinzugeschätzt)

³⁾ Summe der in den Wirtschaftsbereichen entstandenen Wertschöpfungen (Bruttoproduktionswert abzügl. Vorleistungen, das sind bezogene und für Produktionszwecke verbrauchte Güter und Dienste). Der Beitrag des Staates ist gleich der Summe der im öffentlichen Dienst erworbenen Einkommen

Tabelle 5: Realsteuerkraft ¹⁾ der kreisfreien Städte im Gebiet des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk (1964)

Kreisfreie Städte im Verbandsgebiet	DM/Ew	DM/Ew in den Größenklassen der	Stellung der kreisfreien Städte des Verbandsgebietes in der Rangfolge der 38 kreisfreien Städte von NRW nach	
nach				
Einwohner- Größenklassen		kreisfreien Städte von NRW	Realsteuer- kraft	Einwohnern
1	2	3	4	5
500.000 und darüber		266,86		
Essen	242,59		20	2
Dortmund	225,68		24	4
Duisburg	288,14		9	5
200.000 — 499.999		297,32		
Gelsenkirchen	234,77		23	7
Bochum	261,74		13	8
Oberhausen	185,86		31	9
100.000 — 199.999		241,16		
Hagen	256,79		16	11
Mülheim-Ruhr	219,30		26	12
Recklinghausen	180,27		33	19
Bottrop	171,26		37	21
Herne	173,74		36	22
Wanne-Eickel	176,76		35	23
50.000 — 99.999		241,27		
Witten	225,50		25	26
Castrop-Rauxel	179,20		34	28
Gladbeck	202,58		29	29
Wattenscheid	145,41		38	30
Lünen	182,80		32	31
Hamm	258,07		15	32

Die Steuerkraftmeßzahlen ²⁾ zeigen ebenfalls die relativ ungünstige Finanzlage der Ruhrgebietsgemeinden. Einem Betrag von 141,71 DM/Ew im Durchschnitt der 18 kreisfreien Städte des Ruhrgebietes steht ein Betrag von 188,17 DM/Ew in den übrigen kreisfreien Städten des Landes Nordrhein-Westfalen gegenüber. Für alle kreisfreien Städte des Landes NRW beträgt der Durchschnitt 176,46 DM/Ew (1965).

Zu 2: Dem Entwicklungsstand der Teilgebiete des Ruhrbezirks entsprechend ist die Wirtschaftskraft, gemessen am Anteil der Industriebeschäftigten und am Beitrag zum Sozialprodukt, unterschiedlich. Auf das Kerngebiet entfallen rd. 75 % der Industriebeschäftigten und des

¹⁾ Realsteuerkraft ist das durch den gewogenen Landesdurchschnittsbesatz nivellierte Realsteueraufkommen

²⁾ Die Steuerkraftmeßzahl ist die Summe aus Steuerkraftzahlen (der Gewerbesteuer usw.) und Grundsteuerergänzungszuschüssen und dient im Finanzausgleich als Ausdruck der eigenen Steuerkraft der Gemeinde

Bruttoinlandsproduktes des Ruhrgebietes (24 Kreise). Die Industriedichte ist im Kerngebiet mit 520 Industriebeschäftigten/qkm im Vergleich zum übrigen Gebiet des SVR mit 87 sechsmal so hoch.

Eine weitere industrielle Konzentration im Kerngebiet, soweit sie die Lebensbedingungen der Bevölkerung durch eine zusätzliche Luft-, Lärm- und Verkehrsbelastung sowie durch die Aufzehrung der für Erholungszwecke notwendigen Grünflächen in unzumutbarer Weise verschlechtern würde, kann dadurch vermieden werden, daß bestimmte, vor allem verkehrsgünstig gelegene Gebiete in der Entwicklungszone für eine stärkere Industrialisierung erschlossen werden.

Zu 3: Beim Bergbau sind drei Entwicklungstendenzen von besonderer Bedeutung für die Landesplanung:

die allmähliche Schwerpunktverlagerung in die nördlichen Gebiete bei gleichzeitigem Vordringen des Abbaus in größere Teufen,

die Verringerung der Zahl der Schachtanlagen bei Vergrößerung der Leistung je Mann und Schicht und

die fortschreitende Umwandlung und Veredelung des Rohstoffes Kohle.

Tabelle 6: Entwicklung des Steinkohlenbergbaus im Ruhrgebiet

Jahr	Zahl der Förderanlagen	Beschäftigte (in 1000)	Förderung (Mill. t)	Zechenkoks-erzeugung (Mill. t)
1850	198	12,7	1,9	0,1
1890	175	127,8	35,5	4,2
1956	140	489,5	124,6	38,0
1961	120	378,3	116,1	33,7
1964	99	325,4	117,6	34,0

Seit 1957 ist im Zusammenhang mit den Veränderungen auf dem Energiemarkt die Zahl der fördernden Schachtanlagen durch Stilllegungen und Zusammenlegungen stark zurückgegangen (Abb. 8).

Die Zahl der angelegten Arbeiter (bergmännische Belegschaft, ohne Nebenbetriebe) sank von 397.000 im Jahre 1957 auf 247.000 im Jahre 1964 (jeweils Jahresdurchschnitt), d. h. um 38 %. Große Fortschritte machte in jüngster Zeit auch die Veredelung und Umwandlung der Kohle. Von 1950–1964 erhöhte sich z. B. die Erzeugung von Rohbenzol in den Zechen- und Hüttenkokereien des Bundesgebietes von 290.000 t auf 526.000 t, von Rohteer von 1.020.000 auf 1.753.000 t und die Erzeugung von Schwefelsäure von 5.000 t auf 113.000 t. In der gleichen Zeit stieg die Stromerzeugung der Elektrizitätswirtschaft im Steinkohlenbergbau des Bundesgebietes von 5.903 auf 26.420 Mill. kWh bei einer Vergrößerung der installierten Engpaßleistung von 1.329 auf 5.669 MW.

Die Durchschnittsförderleistung im Ruhrbergbau je Mann und Schicht unter Tage stieg von 1.462 kg im Jahre 1950 auf 1.670 kg im Jahre 1957 und auf 2.688 kg im Jahre 1964; sie hat sich damit gegenüber den Leistungen des Jahres 1950 fast verdoppelt. Der weiteren Steigerung durch technische Rationalisierung sind infolge der geologischen Lagerungsverhältnisse der Kohle zwar Grenzen gesetzt, es wird jedoch für das Jahr 1975 eine durchschnittliche Schichtleistung von 3.750 kg erwartet.



Der deutsche Steinkohlenbergbau steht, wie nachstehende Tabelle zeigt, in der Schichtleistung mit Abstand an der Spitze der Montanunionländer. Auf Grund dieser Spitzenstellung, die angesichts der Lohnintensität im Bergbau von ausschlaggebender Bedeutung ist, wird der Steinkohlenbergbau auch bei vermindertem Anteil der Kohle am allgemeinen Energiebedarf ein bleibender Faktor der Wirtschaftskraft des Reviers sein.

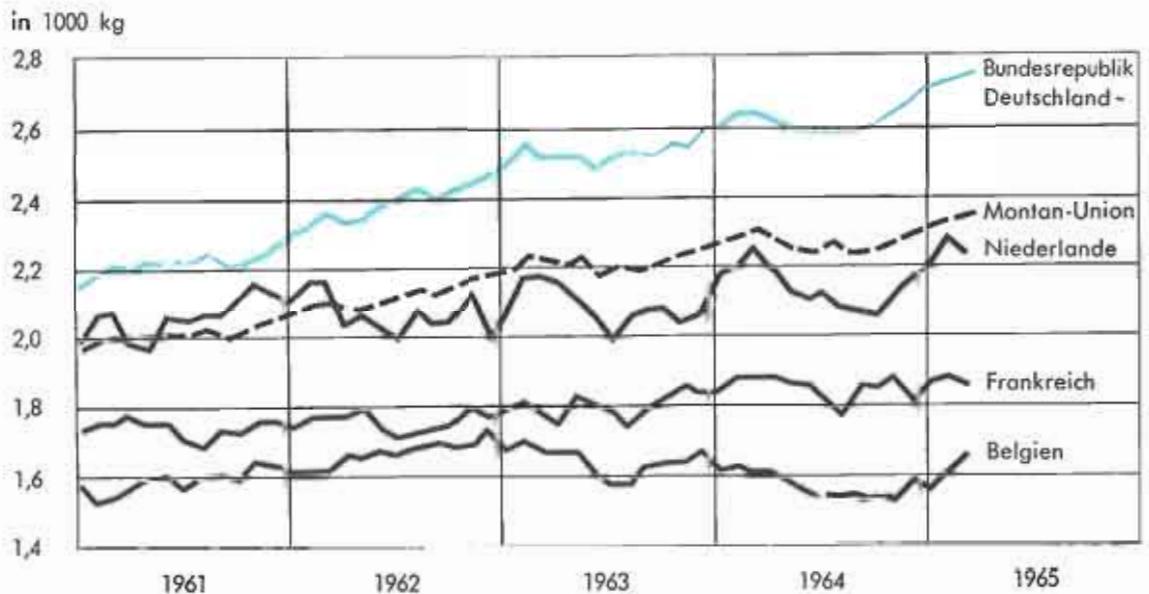
Die mit dem Kohlenabbau verbundenen Bergsenkungen führen zu Schäden in der Landschaft, an Vorflutern, an Gebäuden und Bauwerken aller Art und auch zu Betriebsschäden. Durch Abstimmung mit dem Bergbau kann das Entstehen von Schäden weitgehend vermieden werden.

Landesplanung und Bergbau planen gleichermaßen auf weite Sicht. Durch die gegenwärtige Unübersichtlichkeit am Energiemarkt, insbesondere auch infolge des Vordringens von Erdöl und Erdgas, werden jedoch oft kurzfristige Entscheidungen notwendig, durch die die Landesplanung vor unvorhersehbare Situationen gestellt wird. Da gerade die Maßnahmen des Bergbaus in der Regel mit größeren räumlichen Auswirkungen verbunden sind, ist ein enger Kontakt zwischen Bergbau und Landesplanung besonders wichtig.

Die chemische Industrie, ursprünglich vorwiegend mit dem Bergbau (Kohleverarbeitung) verknüpft, hat nach dem 2. Weltkrieg eine stärkere Eigenentwicklung erfahren. Diese Entwicklung ist noch in vollem Gang, wie die Gründung mehrerer neuer Werke in den vergangenen Jahren zeigt.

**Schichtleistung im Steinkohlenbergbau
der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl (Montanunion) ***

Abb. 9



* Leistung je Mann und Schicht unter Tage

Die chemische Industrie wurde nach dem 2. Weltkrieg neben der weitgehenden Umstellung von Kohle- auf Erdölbasis bei bestimmten Produktionen um den neuen Zweig der Erdölraffinerie bereichert. Die Entwicklung der Rohölverarbeitungskapazität im Ruhrgebiet zeigt die nachstehende Tabelle.

Tabelle 7: Rohöl-Verarbeitungskapazität 1950 bis 1964
(Stand jeweils am 31. 12., in 1.000 t)

Jahr	Ruhrgebiet	BRD	EGKS	Ruhrgebiet in % von BRD
1950	750	5.196	35.236	14,4
1955	4.780	14.685	90.648	32,6
1960	13.090	40.463	157.665	32,4
1964	18.500	71.868	272.212	25,7

Die Eisen- und Stahlindustrie hat sich im Ruhrgebiet im Unterschied zu anderen Standorten „auf der Kohle“ entwickelt. Dazu haben die Verkehrslage des Ruhrgebietes, ihr Standort im westdeutschen Wasserstraßennetz, die Lage dieser Industrie innerhalb des größten deutschen Stahlverbrauchszentrums, das energiewirtschaftliche Verbundsystem und nicht zuletzt die Qualität der Ruhrkohle selbst entscheidend beigetragen. Die Eisen- und Stahlindustrie hat in den vergangenen Jahren ihre Produktionsanlagen modernisiert und ausgebaut. Die Verbesserung der technischen Verfahren führte zu einem wesentlichen Rückgang des spezifischen Koksverbrauchs. So ging der Hochofenkoksverbrauch von 1 000 kg/t Roheisen im Jahre 1952 auf 670 kg/t Roheisen im Jahre 1965 zurück. In einzelnen modernen Hochöfen ist bereits ein Koksverbrauch von 500 kg/t Roheisen erzielbar.

Innerhalb des Ruhrbezirks haben sich die Schwerpunkte der Eisen- und Stahlerzeugung im Laufe der letzten Jahrzehnte verlagert:

Tabelle 8: Entwicklung der Roheisenerzeugung

Gebiet	1938		1950		1965	
	Mill. t	i. v. H.	Mill. t	i. v. H.	Mill. t	i. v. H.
Westen ¹⁾	6 170	48	3 082	42	10 130	55
Mitte ²⁾	3 271	25	1 885	25	3 504	19
Osten ³⁾	3 427	27	2 458	33	4 696	26
insgesamt	12 868	100	7 425	100	18 330	100

¹⁾ Duisburg, LK. Moers, LK. Dinslaken

²⁾ Essen, Oberhausen, Mülheim, Gelsenkirchen, Bochum

³⁾ Witten, Dortmund, Hamm, Hagen, Ennepe-Ruhr-Kreis

Die Roheisenerzeugung hat sich nach dem 2. Weltkrieg im westlichen Gebiet, d. h. am Rhein, mehr als verdreifacht, während sie sich im mittleren und östlichen Gebiet noch nicht ganz verdoppelt hat. Dadurch haben sich die Anteile des mittleren und östlichen Gebietes weiter zugunsten des westlichen Gebietes verringert. Ob diese Tendenz sich auch künftig fortsetzen wird, hängt u. a. auch vom Ausbau der Verkehrswege ab.

Im Verbandsgebiet befinden sich zum Teil hochwertige Mineralvorkommen, an die die Steine- und Erdenindustrie, insbesondere die Kies-, Sand- und Kalkindustrie, gebunden ist. Auch die Ziegelindustrie ist durch die Lehm- und Tonvorkommen standortgebunden. Die im nieder-rheinischen Bereich im Vorland des Rheinstromes typische Kies- und Sandgewinnung hat außerdem eine besondere Bedeutung im Zusammenhang mit den Aufgaben der Rheinregulierung, durch die den strombau- und schiffahrtstechnisch schädlichen Erosionserscheinungen begegnet wird.

Zu 4: Bei einer Betrachtung kleinerer Gebietseinheiten treten die strukturellen Schwächeerscheinungen in einigen Teilbereichen stärker in Erscheinung, als es bei einer Gesamtbewertung des Ruhrgebietes zum Ausdruck kommt. Dabei zeigen sich örtlich z. T. sehr starke Abhängigkeiten von nur einem oder wenigen Wirtschaftszweigen bzw. Unternehmen und damit eine Krisenanfälligkeit der Arbeitsplätze und der kommunalen Finanzwirtschaft.

Aus Tabelle 9 gehen die unterschiedliche Wirtschaftskraft, gemessen am Bruttoinlandsprodukt, und der Beitrag zusammengefaßter Wirtschaftsbereiche hierzu in den Stadt- und Landkreisen des Ruhrgebietes hervor.

Eine weitere Übersicht über die örtlich sehr unterschiedliche Wirtschaftsstruktur gibt Abb. 10, die die Beschäftigungsstruktur in den Arbeitsamtsbezirken zeigt.

Der enge Zusammenhang und die wechselseitige Abhängigkeit zwischen Wirtschaftsstruktur, Finanzkraft, kommunaler Leistungsfähigkeit und den für die Anziehungskraft eines Gebietes wesentlichen Faktoren, wie Siedlungsstruktur, Verkehrsverhältnisse u. a., müssen bei allen Maßnahmen zur Strukturverbesserung beachtet werden. Grundsätzlich sollte daher neben der Förderung der bereits vorhandenen Industrie die Ansiedlung solcher Ergänzungsindustrien besonders gefördert werden, die nach Art, Größe und Produktivkraft am besten zu einer Korrektur der bestehenden Mängel der Wirtschaftsstruktur und damit zu einer Verbesserung der Existenzgrundlage der Bevölkerung sowie der Leistungsfähigkeit der Gemeinden beitragen können. Es sollte daher vor allem die Ansiedlung solcher Betriebe gefördert werden, die zu weniger stark vertretenen Industriezweigen gehören und die gute Wachstumschancen haben.

Zu 5: Die Entwicklung des Tertiären Erwerbssektors verdient einmal unter dem Gesichtspunkt allgemeiner wirtschaftlicher Strukturwandlungen und deren spezifischer Ausprägung im Ruhrgebiet und zum anderen wegen des sich daraus ergebenden wachsenden Flächenbedarfs

in den Innenstädten besondere Beachtung. Die allgemeine Wirtschaftsentwicklung, der steigende Lebensstandard und die sich ändernden Lebensgewohnheiten der Bevölkerung sowie die weitere Differenzierung der Wirtschafts- und Sozialstruktur werden im Ruhrgebiet zu einer erheblichen absoluten und relativen Zunahme der Zahl der Beschäftigten in diesem Erwerbsektor führen.

Zum Tertiären Sektor werden aus statistischen Gründen die Beschäftigten folgender Wirtschaftsabteilungen gezählt: Handel, Geld- und Versicherungswesen; Dienstleistungen; Verkehrswesen; öffentlicher Dienst (Arbeitsamtsstatistik).

Tabelle 9: Bruttoinlandsprodukt und Beitrag der zusammengefaßten Wirtschaftsbereiche im Gebiet des SVR (24 Kreise) 1963 x)

Verwaltungsbezirk	Bruttoinlandsprodukt insgesamt		Beitrag der Wirtschaftsbereiche i. v. H.			
	Mill. DM	DM/Ew	Land- und Forstwirtschaft	Industrie und Handwerk	Handel und Verkehr	Dienstleistungen (öff. u. privat)
Krfr. Städte						
Duisburg	4 428	8 840 (+)	0,3	56,0	28,7	15,0
Essen	5 619	7 700 (+)	0,6	49,2	24,7	25,5
Mülheim/Ruhr	1 279	6 730 (-)	1,0	57,2	22,7	19,1
Oberhausen	1 516	5 840 (-)	0,7	65,1	15,7	18,5
Bottrop	573	5 110 (-)	0,7	70,1	12,0	17,2
Gelsenkirchen	3 013	7 910 (+)	0,5	72,1	12,4	15,0
Gladbeck	385	4 610 (-)	1,4	64,2	14,0	20,4
Recklinghausen	783	6 020 (-)	1,6	54,2	20,6	23,6
Bochum	2 717	7 530 (+)	0,7	56,4	24,5	18,4
Castrop-Rauxel	448	5 070 (-)	1,0	71,9	10,5	16,6
Dortmund	5 087	7 820 (+)	0,8	56,5	23,0	19,7
Hagen	1 511	7 600 (+)	0,5	55,8	25,5	18,2
Hamm	622	8 720 (+)	0,7	41,4	26,7	31,2
Herne	456	4 090 (-)	1,0	54,6	20,1	24,3
Lünen	425	5 880 (-)	1,0	70,3	12,4	16,3
Wanne-Eickel	605	5 610 (-)	0,6	65,1	17,7	16,6
Wattenscheid	329	4 130 (-)	1,4	62,0	14,4	22,2
Witten	556	5 700 (-)	1,1	64,3	17,0	17,6
18 krfr. Städte	30 352	7 193 (+)	0,7	57,7	22,0	19,6
Landkreise						
Dinslaken	998	7 970 (+)	1,9	80,1	6,4	11,6
Geldern	388	4 710 (-)	16,7	43,7	18,7	20,9
Moers	2 142	6 500 (-)	3,1	71,6	10,6	14,7
Recklinghausen	1 907	5 860 (-)	3,2	72,5	9,6	14,7
Ennepe-Ruhr-Kr.	1 608	6 160 (-)	1,7	70,4	11,7	16,2
Unna	1 151	5 070 (-)	4,1	67,5	11,7	16,7
6 Landkreise	8 194	6 022 (-)	3,5	70,7	10,6	15,2
S V R	38 546	6 907 (-)	1,3	60,5	19,5	18,7
Nordrh.-Westf.	113 285	6 960	2,7	57,7	18,5	21,1

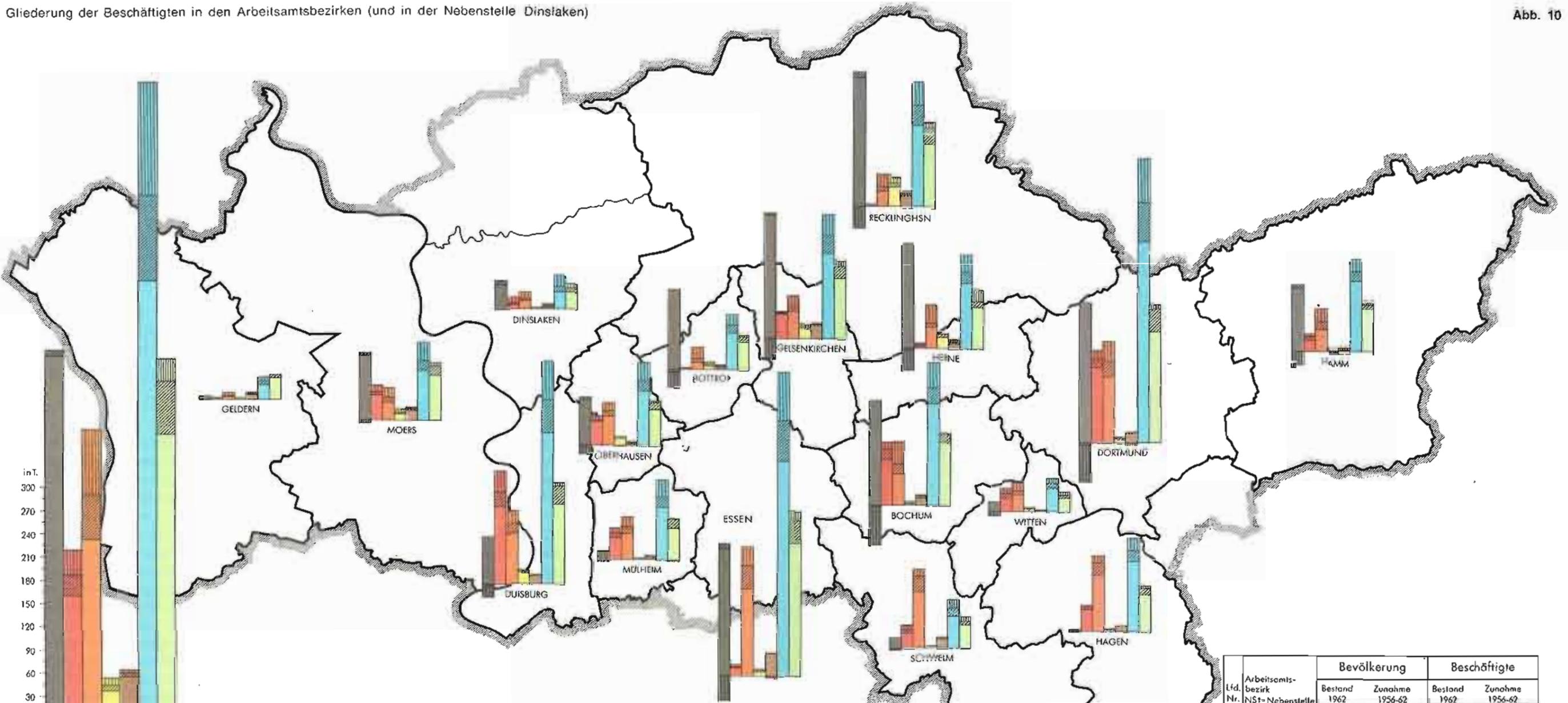
(+) über Landesdurchschnitt
x) vorläufige Zahlen

(-) unter Landesdurchschnitt NRW

Beschäftigtenstruktur

Gliederung der Beschäftigten in den Arbeitsamtsbezirken (und in der Nebenstelle Dinstaken)

Abb. 10



Beschäftigte insgesamt im SVR-Gebiet nach Wirtschaftsabteilungen und -zweigen

	Bestand	Zu- / Abnahme			
		1953	1953 bis 1956 absolut	v. H.	1956 bis 1962 absolut
Bergbau	467.770	6.544	1,40	-95.763	-20,19
Eisenerzeugung	1.60.353	25.912	16,16	33.572	18,02
Eisenverarbeitung	232.768	57.185	24,57	83.224	28,70
Chemie	38.458	6.744	17,54	10.089	22,32
Textil und Bekleidung	56.165	4.298	7,65	4.092	6,77
Tertiäres Gewerbe	564.639	110.559	19,58	145.322	21,52
sonstige	367.645	67.830	18,45	27.758	6,37
Gesamt	1.887.798	279.072	14,78	208.294	9,61

Lfd. Nr.	Arbeitsamtsbezirk NSt=Nebenstelle	Bevölkerung		Beschäftigte			
		Bestand 1962	Zunahme 1956-62	Bestand 1962	Zunahme 1956-62		
		absolut	v. H.	absolut	v. H.		
1	Geldern	81 968	5 301	6,91	29 228	3 506	13,63
2	Moers	324 138	45 730	16,43	124 472	16 953	15,77
3	Dinslaken/NSt.	122 906	20 449	19,96	52 721	12 697	31,72
4	Duisburg	503 659	27 136	5,69	242 873	28 134	13,10
5	Oberhausen	259 252	17 682	7,32	106 810	10 075	10,42
6	Mülheim	189 200	19 894	11,75	87 498	12 157	16,14
7	Essen	730 514	31 589	4,52	319 413	23 281	7,86
8	Boitrop	195 702	11 728	6,37	80 583	4 605	6,06
9	Gelsenkirchen	398 419	8 970	2,30	174 960	10 447	6,35
10	Recklinghausen	437 136	17 284	9,87	173 577	14 434	9,07
11	Herne	308 560	8 061	2,68	131 742	11 870	9,90
12	Bochum	440 970	20 413	4,85	178 481	7 375	4,31
13	Schwalm	186 057	16 362	9,64	87 121	10 086	13,09
14	Witten	108 755	5 561	5,39	50 169	6 817	15,72
15	Hagen	261 282	22 480	9,41	108 519	10 236	10,40
16	Dortmund	721 474	45 218	6,69	312 863	17 768	6,02
17	Homme	296 192	19 572	7,08	114 134	7 863	7,40
1-17	SVR = 24 Kreise	5 566 184	365 430	7,03	2 375 164	208 294	9,61

Tabelle 10: Tertiärer Erwerbssektor im Gebiet des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk in v. H. aller Beschäftigten (24 Kreise)

Wirtschaftsabteilung	1952	1956	1962	1963
6 Handel, Geld- und Versicherungswesen	10,0	12,0	14,6	15,0
7 Dienstleistungen	5,9	6,3	6,5	6,5
8 Verkehrswesen	6,0	5,2	4,9	5,0
9 öffentlicher Dienst	7,9	7,7	8,6	8,8
6-9 zusammen	29,8	31,2	34,6	35,3

Während sich die Zahl aller Beschäftigten von 1 801 117 im Jahre 1952 auf 2 392 158 im Jahre 1963 oder um rd. 33 % erhöht hat, stieg die Zahl der Beschäftigten in den Wirtschaftsabteilungen des Tertiären Erwerbssektors im gleichen Zeitraum von 537 443 auf 844 006 oder um 57 %. Dabei verlief die Entwicklung der einzelnen Wirtschaftsabteilungen des Tertiären Erwerbssektors sehr unterschiedlich. In dem genannten Zeitraum nahm die Wirtschaftsabteilung Handel-, Geld- und Versicherungswesen um 98 %, Dienstleistungen um 45 %, Verkehrswesen um 11 % und öffentlicher Dienst um 48 % zu (vgl. S. 45).

Mit 35,3 % aller Beschäftigten (1963) liegt der Anteil des Tertiären Sektors im Verbandsgebiet (24 Kreise) schon nahe bei dem entsprechenden Anteil in ganz Nordrhein-Westfalen von 36,5 %, aber bei weitem noch nicht am Anteil des gesamten Bundesgebietes von 39,2 %.

b. Verkehr

1. Die Verkehrsplanung soll die volle Ausnutzung der natürlichen Gunst der Verkehrslage des Ruhrgebietes innerhalb der BRD und Westeuropas ermöglichen. Eine allen Anforderungen genügende Verkehrsbedienung innerhalb des Ruhrgebietes und seine ausreichende Anbindung an die Nachbarräume ist sicherzustellen. Hierbei sind alle Verkehrsmittel und Verkehrswege mit einzubeziehen.

Die Verkehrsplanung hat je nach Entwicklungsstand und -ziel der einzelnen Teilbereiche des Ruhrgebietes unterschiedliche Aufgaben. Im Kerngebiet und im südlichen Verbandsgebiet steht die Verbesserung der unbefriedigenden Verkehrsverhältnisse im Vordergrund. Die Nahverkehrsbedienung mit Straßenbahn und Omnibus sowie im Schienennetz der Bundesbahn muß optimal und attraktiv gestaltet werden. Das bedingt u. a. eine überbetriebliche, tarifliche und technische Zusammenarbeit der verschiedenen Verkehrsträger untereinander. Die Förderung des öffentlichen Nahverkehrs in jeder Form, die auch zu einer Erhöhung der Reisegeschwindigkeit führt, ist als eine der wichtigsten Voraussetzungen für einen reibungslosen und geordneten Ablauf des individuellen Straßenverkehrs notwendig.

In der Entwicklungszone ist eine wirksame verkehrliche Erschließung vorrangig, die die Entwicklung einleitet oder fördert. In einigen Teilbereichen ist daneben auch eine Verbesserung der vorhandenen Verkehrsverhältnisse erforderlich. Die Kreuzungspunkte verschiedener, gebündelt auftretender Verkehrswege sind als besonders günstige Entwicklungsschwerpunkte bei der Verkehrsplanung zu berücksichtigen.

2. Die Leistungsfähigkeit der für das Ruhrgebiet bedeutsamen künstlichen Wasserstraßen muß im Hinblick auf den steigenden Anfall von Massengütern erhöht werden. Die Kanalprofile sind zu gegebener Zeit in Anpassung an den großräumigen Schiffsverkehr so auszuwerten, daß ein

zügiger Verkehr mit gefahrlosen Überholungsmöglichkeiten für das Europaschiff mit 1350 t Ladefähigkeit möglich ist. Durch den Bau von Parallelschleusen im Wesel-Datteln-Kanal sollen eine weitere Entlastung des Rhein-Herne-Kanals erreicht und die Entwicklung des nördlichen Verbandsgebietes begünstigt werden. Der Dortmund-Ems-Kanal muß als ein für die Erhaltung der Wirtschaftskraft des östlichen Ruhrgebietes unerläßlicher Verkehrsweg — auch hinsichtlich seiner Schleusenanlagen — so leistungsfähig ausgebaut werden, daß er für wirtschaftliche Verschiffungsmethoden, z. B. mit Schubleichtern, Raum bietet. Durch Verbindung sogenannter Zweiter Fahrten und die Anlage neuer Überholungsstrecken ist für eine zügige Verkehrsabwicklung Sorge zu tragen. Die Anlage weiterer und der Ausbau vorhandener Häfen in der Entwicklungszone, besonders am Wesel-Datteln-Kanal und Datteln-Hamm-Kanal, soll gefördert werden. Eine Zusammenfassung von Hafenanlagen ist dabei anzustreben.

3. Ein weitverzweigtes und enges Eisenbahnnetz muß erhalten bleiben. Das Streckennetz der Bundesbahn und die vorausschaubare Entwicklung von Siedlung und Industrie sind aufeinander abzustimmen. Falls im Zuge einer notwendigen Straffung und Konzentrierung des Netzes Strecken stillgelegt werden sollen, so ist dies mit allen Beteiligten, insbesondere mit der Landesplanung, eingehend zu prüfen. Dabei ist sicherzustellen, daß die Entwicklungsmöglichkeit eines Gebietes nicht durch Abbau von Verkehrseinrichtungen oder durch Einschränkung der Verkehrsbedienung beeinträchtigt wird.

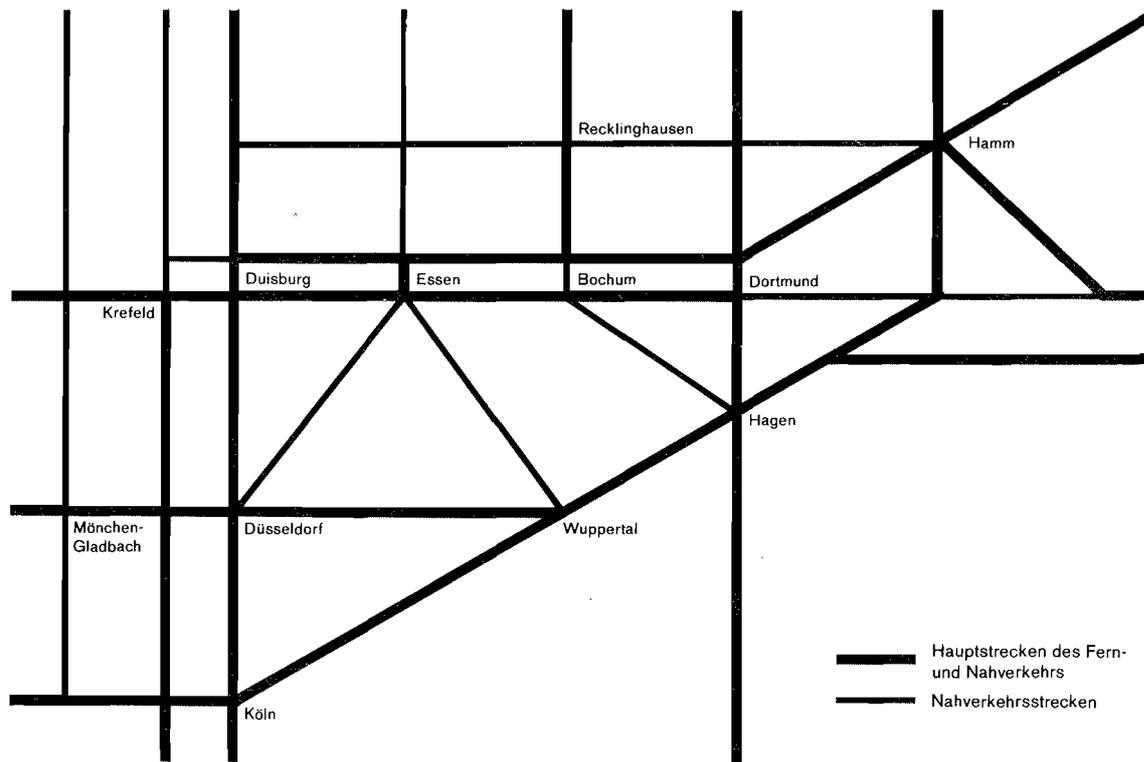
Die Elektrifizierung der Bundesbahn sollte beschleunigt weitergeführt werden. Hierbei sind auch Binnenverkehrsstrecken des Ruhrgebietes, insbesondere die N-S-Verbindungen, mit einzubeziehen.

Für den Personennahverkehr muß das Streckennetz der Bundesbahn so ausgebaut werden, daß die Einrichtung eines Schnellverkehrs mit starrem Fahrplan (Taktfahrplan) ermöglicht wird, wobei das Kerngebiet besser bedient und auch die dem Kerngebiet benachbarten Bereiche gut erschlossen und mit diesem verbunden werden müssen. Wo die Streckenführung in den Verdichtungsräumen der Besiedlung ein entsprechendes Verkehrsaufkommen erwarten läßt, sollen durch das Schnellverkehrsnetz auch innerstädtische Verkehrsbeziehungen mit bedient werden. Der Schnellverkehr soll auch die Verkehrsbeziehungen zwischen dem Ruhrgebiet und seinen Nachbarbereichen besser bedienen (Abb. 11).

Für zwischenbetrieblich notwendige Werkbahnverbindungen sollen möglichst weitgehend vorhandene Bahnstrecken benutzt werden. Neue Werkbahnstrecken sollen soweit wie möglich mit vorhandenen Eisenbahnstrecken bzw. anderen Verkehrswegen gebündelt werden. Das Werkbahnnetz und das Netz der übrigen Eisenbahnen müssen besser koordiniert werden, damit eine möglichst wirtschaftliche Ausnutzung der Anlagen erreicht wird.

4. Eine intensive Förderung des öffentlichen Nahverkehrs ist eine unerläßliche Voraussetzung für die Bewältigung der innerstädtischen Verkehrsprobleme und der zwischengemeindlichen Verkehrsbedienung. Die Straßenbahn ist möglichst auf besonderem Bahnkörper zu führen. Sie ist ggf. in eine zweite Ebene zu verlegen, wobei in allen Fällen einheitliche technische Ausbaugrundsätze anzustreben sind. Bei besonders verdichtetem Omnibuslinienverkehr sind ausreichende Verkehrsflächen vorzusehen.

Die Nahverkehrsmittel Eisenbahn, Straßenbahn und Omnibus (einschließlich Obus) sollen in Streckenführung, Umsteigebeziehungen und Tarifgestaltung so aufeinander abgestimmt werden, daß eine optimale Verkehrsbedienung erreicht wird. Dabei ist als Endziel eine Einheitsfahrkarte unter Einführung eines besonderen Tarifs zu verwirklichen.



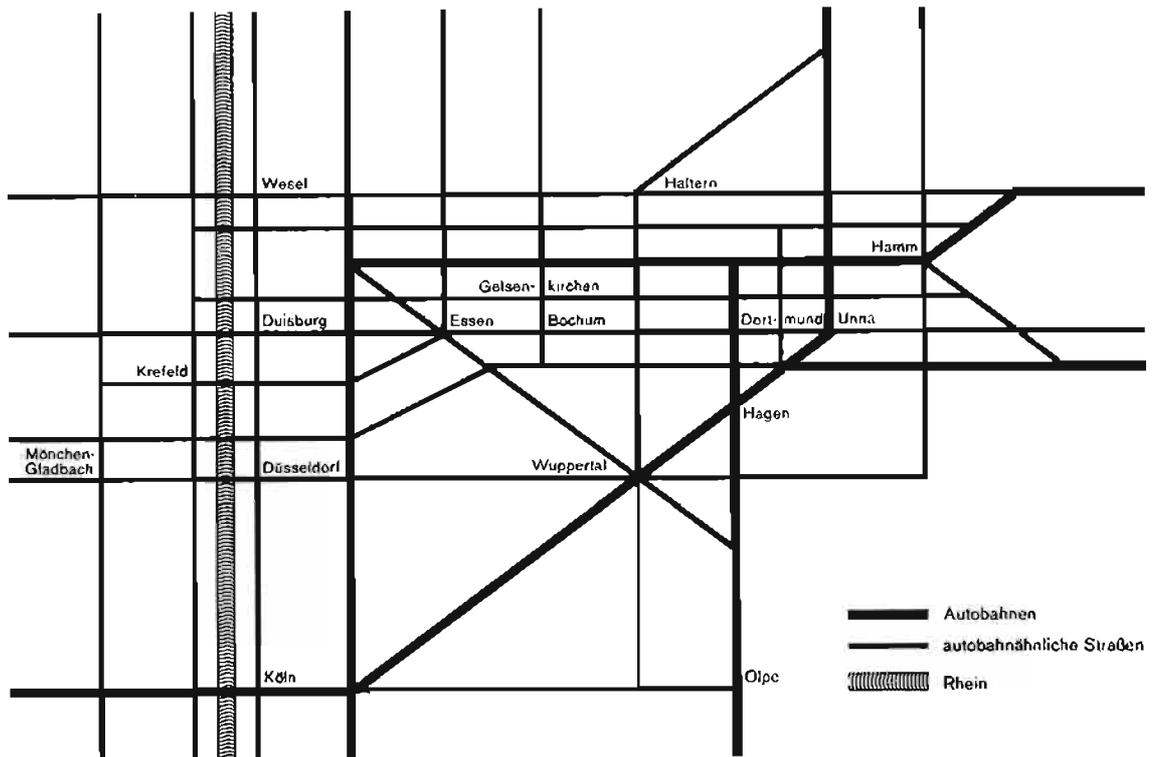
5. Das Straßenbahnnetz des Ruhrgebietes ist zu verdichten (Abb. 12). Besonders die Nord-Süd-Verbindungen sind zu verbessern. Die Straßen mit regionaler Bedeutung sind in der Regel kreuzungsfrei auszubilden. Die Lage der Anschlußstellen soll die regionalen Bedürfnisse berücksichtigen.

Die großen Erholungsgebiete im Norden und Süden sind durch leistungsfähige und schnelle Verbindungen besser erreichbar zu machen. Straßen mit regionaler Bedeutung, die innerstädtische Bereiche und geschlossene Siedlungsgebiete durchschneiden, sind durch Umgehungsstraßen zu ersetzen oder in einer zweiten Ebene zu führen. Trinkwassergewinnungsgebiete sollten gemieden werden.

6. Rohrleitungen, Seilbahnen, Transportbänder und dergleichen sind, soweit mit übergeordneten Interessen und Sicherheitsgrundsätzen vereinbar, zu bündeln. Dies gilt auch für Hochspannungsleitungen, die darüber hinaus weitgehend unter Umbau vorhandener Gestänge verlegt werden sollen. In Wohngebieten und landschaftlich wertvollen Gebieten ist eine Verkabelung anzustreben.

Bei dem Bau von Rohrleitungen ist auf die Besonderheiten des Verbandsgebietes (vornehmlich Bergsenkungen) Rücksicht zu nehmen.

7. Die Errichtung eines Flughafens für den interkontinentalen Verkehr ist im Ruhrgebiet verkehrswirtschaftlich nicht notwendig und wäre wegen der damit verbundenen Lärmbelästigung und Unfallgefahr nicht vertretbar. Dagegen sind für die Errichtung von Flugplätzen, die dem Luftverkehr mit kleineren Reisemaschinen im deutschen und innereuropäischen Bereich (Punkt-Punkt-Verkehr) dienen können, geeignete Flächen freizuhalten.



8. Unter Berücksichtigung dieser generellen Zielsetzung ist ein Generalverkehrsplan für das Verbandsgebiet aufzustellen.

Begründung

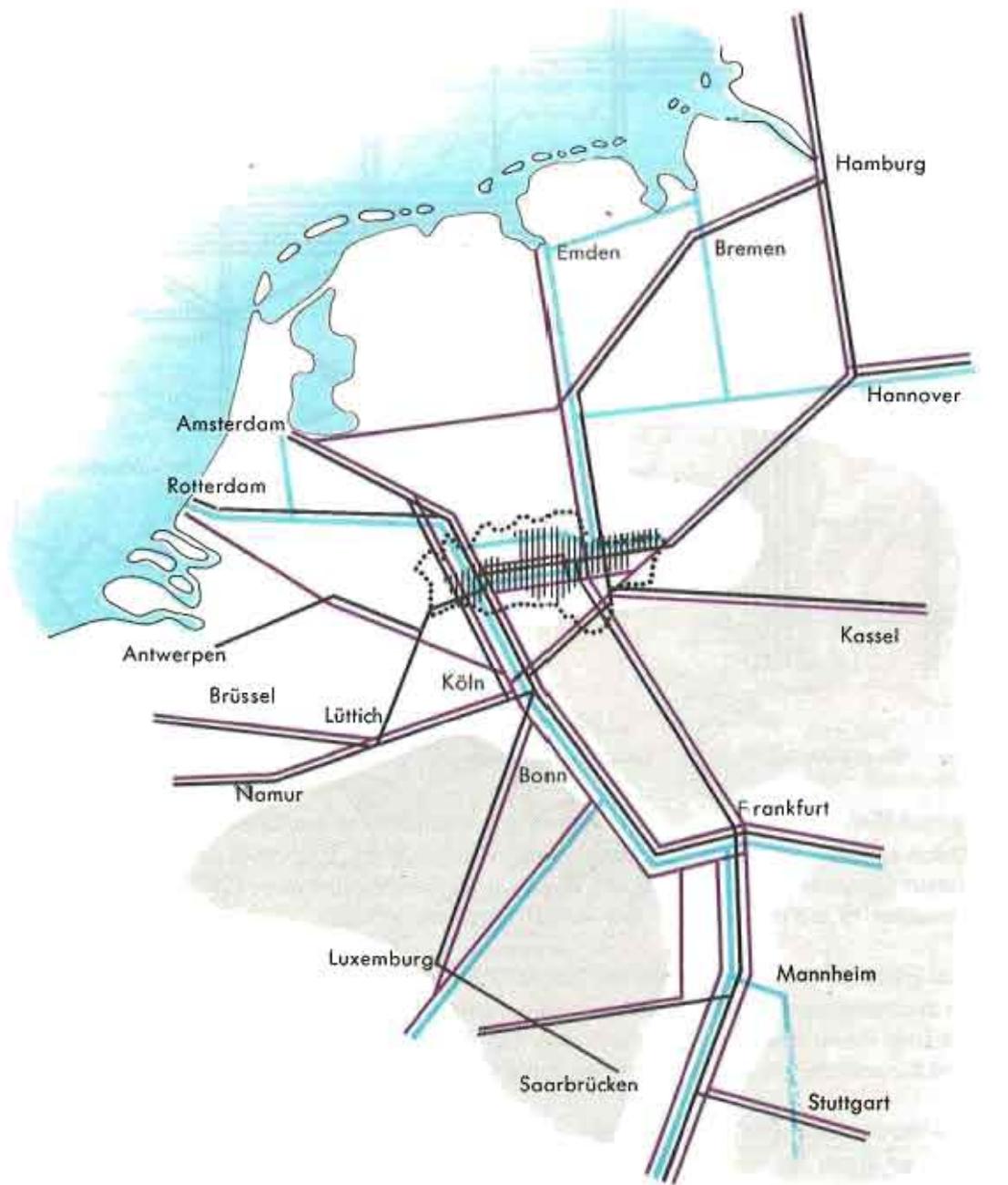
Zu 1: Die Entwicklung des Ruhrgebietes ist durch seine reichen Steinkohlevorkommen und durch seine ausgezeichneten Lagevorteile im Verkehrsachsenkreuz Rheintal-Nordrand der Mittelgebirge bestimmt (Abb. 13).

Die natürliche Gunst der Verkehrslage kann sich in manchen Bereichen des Ruhrgebietes infolge unzureichenden Ausbaus der Verkehrswege nicht voll auswirken. Nicht zuletzt dadurch droht das Ruhrgebiet hinter anderen Bereichen der Bundesrepublik, deren natürliche Verkehrslage an sich ungünstiger ist, zurückzubleiben.

Die Hauptrichtungen der Verkehrswege folgen einigen seit frühgeschichtlichen Zeiten bestehenden Zügen: Rheintal in Nord-Süd-Richtung, Lippe und Hellweg in West-Ost-Richtung. Hier hat sich eine starke Bündelung verschiedener Verkehrswege ergeben (Abb. 14).

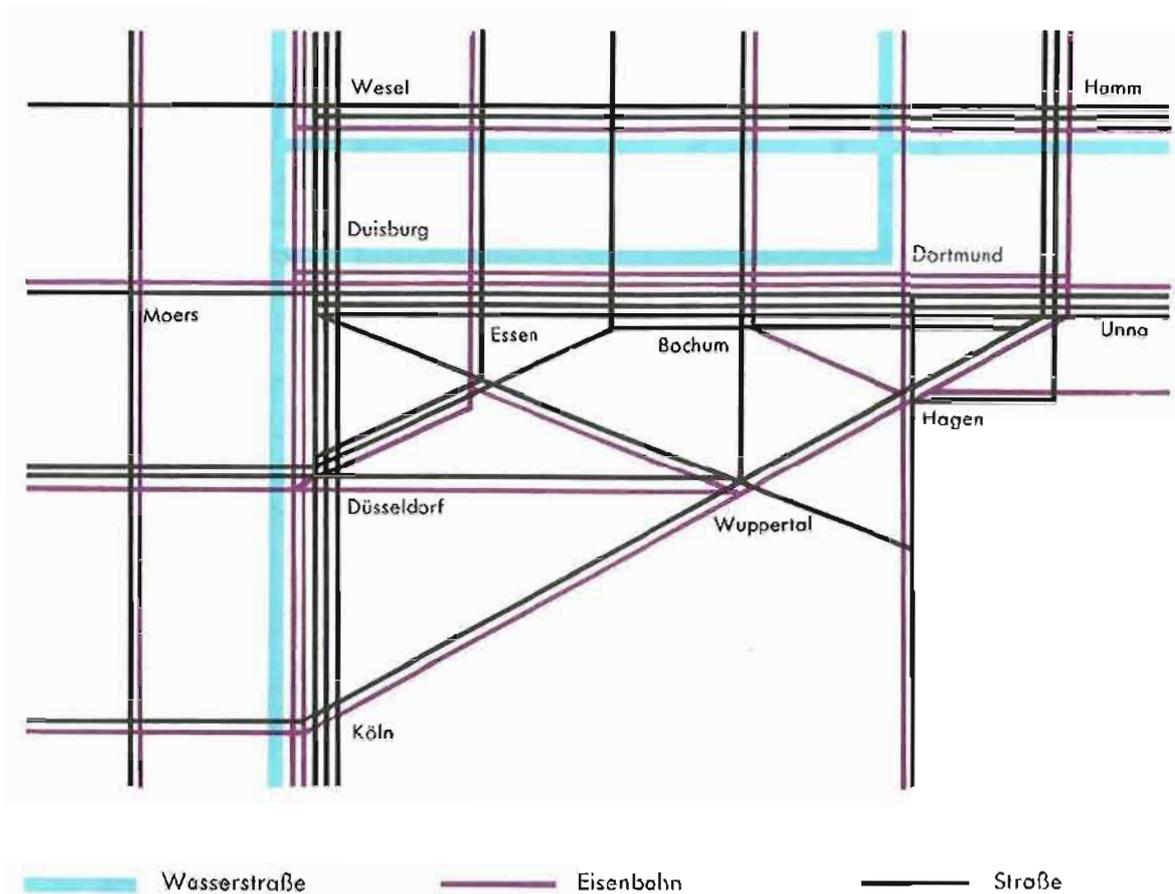
Der Güterverkehr im Ruhrgebiet ist außerordentlich stark. Von den im gesamten Ruhrgebiet z. B. auf der Bundesbahn zum Versand kommenden Gütermengen bleiben etwa 47 % innerhalb des Gebietes (1960).

Der Berufsverkehr greift weit über die Verbandsgrenzen hinaus. Das trifft insbesondere für die in den äußeren Bereichen des Ruhrgebietes liegenden Städte zu, in die viele Berufstätige aus Gemeinden außerhalb des Verbandsgebietes einpendeln (Abb. 15).



-  Aktiver Bergbau im Ruhrgebiet
-  Fernverkehrsstraßen
-  Binnenwasserstraßen
-  Eisenbahn-Fernverbindungen
-  Bereich der Mittelgebirge

Maßstab 1 : 4 000 000
 0 20 40 60 80 100 200 km

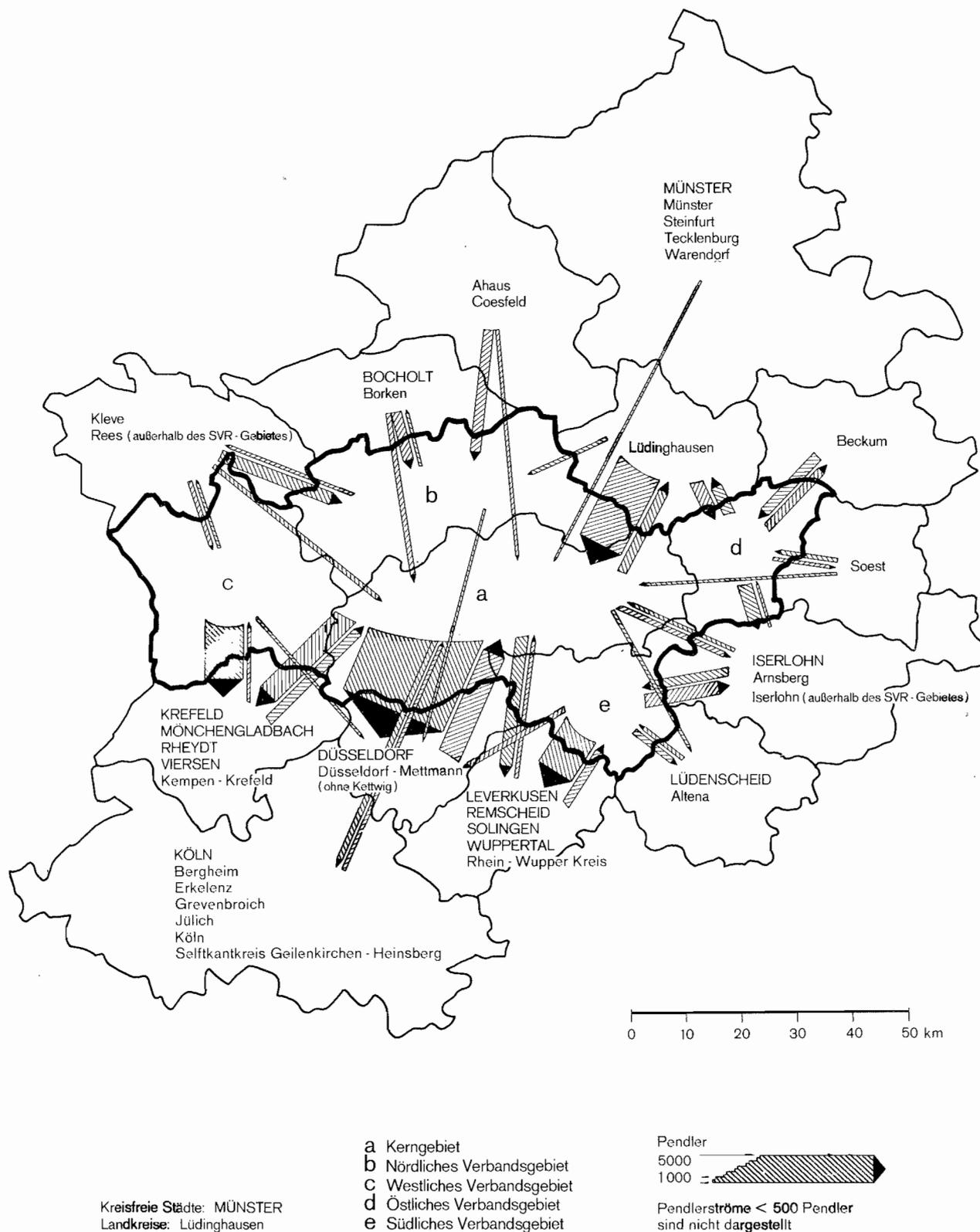


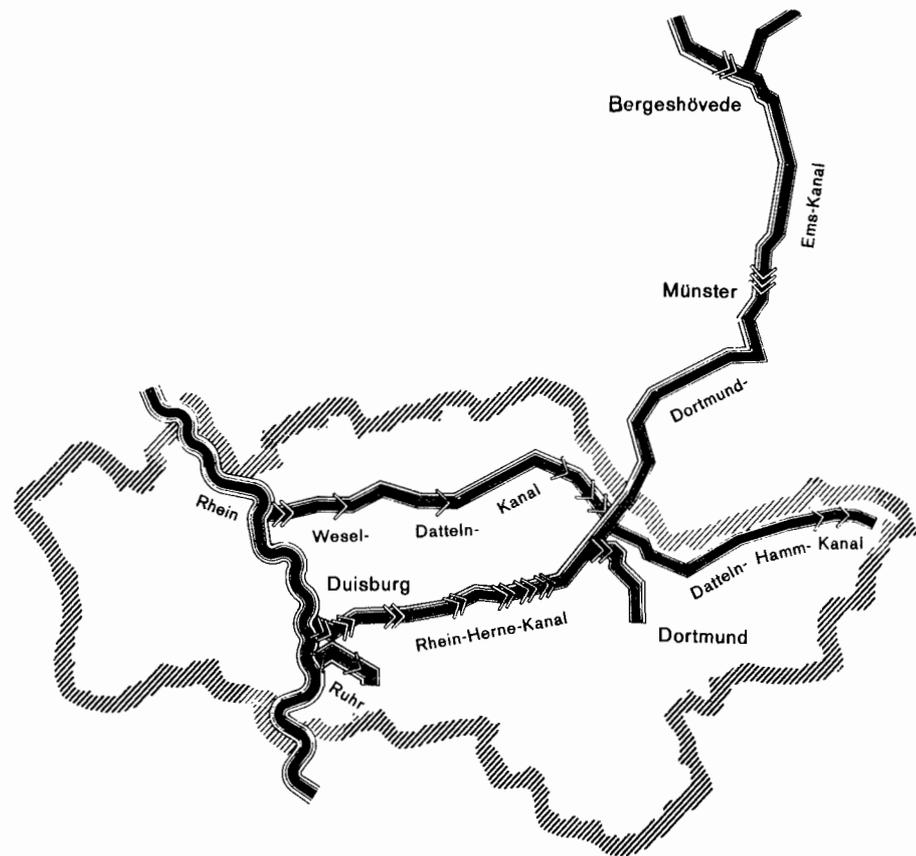
Umgekehrt sind aus einigen Landkreisen des Ruhrgebietes starke Pendlerbeziehungen nach Gebieten außerhalb des Verbandsgebietes zu verzeichnen. Insgesamt pendeln rd. 65 000 Personen (darunter rd. 20 000 Frauen) aus dem Verbandsgebiet aus und rd. 41 000 Personen (darunter rd. 6 000 Frauen) in das Verbandsgebiet ein (1961).

Die größeren Erholungsgebiete am Rande und außerhalb des Ruhrgebietes sind besonders an Wochenenden Ziele bedeutender Verkehrsströme aus dem Kerngebiet. Die räumliche Entfernung dieser Gebiete kann durch den Bau von Schnellstraßen, aber auch durch bauliche und betriebliche Verbesserungen des Schienennetzes ausgeglichen werden.

Die Verkehrsverhältnisse im Kerngebiet und auch im südlichen Verbandsgebiet – hier z. T. bedingt durch die ungünstigen morphologischen Verhältnisse – sind unbefriedigend. Wenn nicht gerade hier die Verkehrsverhältnisse verbessert werden, so besteht die Gefahr, daß diese Bereiche des Ruhrgebietes in ihrer Funktionsfähigkeit beeinträchtigt werden. Dies kann sich auch auf das gesamte Ruhrgebiet nachteilig auswirken.

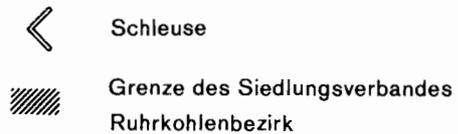
Für die Förderung der Entwicklung des nördlichen, westlichen und östlichen Verbandsgebietes (Entwicklungszone) ist eine vorausschauende Verkehrsplanung eine wesentliche Voraussetzung. Als Schwerpunkte der Entwicklung vorzüglich geeignet sind die Kreuzungspunkte von regional bedeutsamen Verkehrswegen (Abb. 14). Das Ausmaß der Bündelung verschiedener Verkehrswege hat große Bedeutung für die industriellen Entwicklungsmöglichkeiten. Durch eine entsprechende Verkehrsplanung können die Standortbedingungen verbessert werden.





Klasseneinteilung

Klasse	Tragfähigkeit (t)
II	1 000
IV	1 350
V	2 000



Zu 2: Die Wasserstraßen des Ruhrgebietes sind Bestandteil des europäischen Binnenwasserstraßennetzes (Abb. 13 und 16).

Der Rhein-Herne-Kanal und der Wesel-Datteln-Kanal bilden die Verbindungsglieder zwischen dem Rhein und dem Dortmund-Ems-Kanal. Der Rhein-Herne-Kanal ist die bedeutendste Wasserstraße des Reviers für den Montanverkehr. Er dient vorwiegend dem Quell- und Zielverkehr der an ihm gelegenen Zechen und Hütten. Die Grenzen seiner Leistungsfähigkeit sind schon jetzt fast erreicht. Der im Jahre 1930 eröffnete Wesel-Datteln-Kanal, der zugleich der Entwicklung des nördlichen Verbandsgebietes dient, war ursprünglich zur Entlastung des Rhein-Herne-Kanals gebaut worden. Infolge seiner unzulänglichen Ausrüstung mit Einzelschleusen kommt es ständig zu erheblichen Stauungen der Schiffe. Die Durchschnittsgeschwindigkeit sinkt dadurch bis auf 2 km/h ab, so daß eine Fahrt z. B. von Wesel nach Dortmund (= 82 km) oft bis zu drei Tagen dauert.

Der Dortmund-Ems-Kanal schließt das Ruhrgebiet an die deutschen Nordseehäfen an und hat insbesondere für den Versand von Kohle und Eisen- und Stahlerzeugnissen sowie für den Erzempfang große Bedeutung für das östliche Revier. Mit der Anlage von Überholstrecken

und – bei weiterem Ansteigen des Schiffsverkehrs – dem Bau der vierten Kammer an der Schleuse Münster, kann eine Verminderung der Fahrzeiten erreicht und damit die Wirtschaftlichkeit dieses Transportweges verbessert werden. Ein Vergleich mit dem ähnlich strukturierten Wirtschaftsraum Lüttich zeigt, daß hinsichtlich der Binnenschiffahrtsverhältnisse Dortmund weit ungünstiger gestellt ist:

nach:	Lüttich		Dortmund	
von	Antwerpen	Rotterdam	Rotterdam	Emden
Entfernung	132 km	291 km	268 km	271 km
zulässige Schiffsgrößen	2.000 t	2.000 t	1.350 t	1.350 t
Fahrzeiten ¹⁾	1,5 – 2 Tg.	3 – 4 Tg.	4 – 6 Tg.	5 – 8 Tg.

Der Rhein und der Datteln-Hamm-Kanal haben im Gegensatz zu den übrigen genannten Wasserstraßen noch Leistungsreserven.

In der Entwicklungszone wird sich wegen der Ansiedlung neuer Industrien die Notwendigkeit zur Anlage weiterer Häfen ergeben. Wegen der Inanspruchnahme zusätzlicher Flächen durch die Hafenanlagen (u.a. Zufahrtsstraßen und Gleisanschlüsse), aber auch zur Verminderung der Störungen des fließenden Verkehrs ist eine Zusammenfassung der Hafenanlagen anzustreben.

Zu 3: Zu der wirtschaftlichen Entwicklung des Ruhrgebietes hat entscheidend die Eisenbahn mit ihrem geschlossenen und weitverzweigten Netz und der dadurch möglichen Verbilligung der Frachttarife beigetragen.

Das Schienennetz der Bundesbahn ist im rechtsrheinischen Teil des Verbandsgebietes relativ engmaschig. Während die Ost-West-Richtung gut ausgebaut ist, genügen einige Strecken der Nord-Süd-Richtung, teilweise bedingt durch die morphologischen Verhältnisse, wichtigen Verkehrsbedürfnissen nicht. Durch die Elektrifizierung wird die Leistung erheblich gesteigert werden.

Der öffentliche Nahverkehr im Ruhrgebiet wird zu einem großen Teil auf den Bundesbahnstrecken neben dem Fern- und Güterzugverkehr durchgeführt. Da seine Fahrplangestaltung weitgehend auf den dichten Fernreise- und Güterzugbetrieb Rücksicht nehmen muß, läßt sich eine neuzeitliche Nahverkehrsbedienung mit starrem Fahrplan (Taktfahrplan) nur durch bauliche Maßnahmen durchführen mit dem Ziel, Nah- und Fernverkehr voneinander zu trennen. Der geplante viergleisige Ausbau der Bergisch-Märkischen und Köln-Mindener Strecke bildet die Grundlage für ein Nahschnellverkehrsnetz der Bundesbahn, in das durch den Bau neuer Verbindungskurven weitere Strecken im Interesse einer möglichst engverzweigten Verkehrsbedienung einbezogen werden sollten. Durch Koordinierung mit dem Straßenbahnnetz des VÖV soll so ein Schnellverkehrssystem „Schiene“ entstehen, das – ergänzt durch das Omnibusliniennetz – eine optimale flächenhafte Verkehrsbedienung im gesamten Ruhrgebiet und seinen Nachbargebieten sicherstellt.

Die Länge sämtlicher Privatanschlußgleise im Ruhrgebiet entspricht etwa der Streckenlänge der Bundesbahn. Ein Teil dieser privaten Gleisanlagen dient dem Werkbahnverkehr. Die Mitbenutzung von Eisenbahnstrecken durch den Werkbahnverkehr scheidet aus Gründen eines

¹⁾ Die Fahrzeit wird durch die Zahl der Schleusen beeinflusst.

reibungslosen Betriebsablaufs zwar in vielen Fällen aus, in anderen Fällen werden vorhandene Eisenbahnstrecken aber aus tariflichen Gründen nicht benutzt. Dadurch sind zahlreiche an sich vermeidbare Werkbahnstrecken entstanden. Die Anlehnung unvermeidbarer neuer Werkbahnstrecken an vorhandene Eisenbahnstrecken und sonstige Verkehrswege vermeidet zusätzliche und unerwünschte Zerschneidungen des Geländes.

Im Zuge der allgemeinen Verkehrsentwicklung haben im Laufe der letzten Jahre einige Strecken ihre frühere Bedeutung verloren und sind z. T. sogar stillgelegt worden. Die Einstellung oder Einschränkung der Verkehrsbedienung darf in einer Reihe von Fällen nur eine vorübergehende Maßnahme sein, bis die Wirtschafts- und Bevölkerungsentwicklung in den Einzugsgebieten das auch für die Eisenbahn ausreichende Verkehrsaufkommen wieder schafft. Da sich aus geplanten Verkehrseinschränkungen u. U. weitreichende Folgen für die Entwicklung eines Gebietes ergeben, ist insbesondere eine Erörterung mit der Landesplanung notwendig. Ein Abbau von Verkehrseinrichtungen und -anlagen in der Entwicklungszone kann u. U. die Entwicklung nachteilig beeinflussen.

- Zu 4: Die Nahverkehrsmittel im öffentlichen Liniendienst (Straßenbahn und Omnibus) dienen vor allem innerstädtischen und zwischengemeindlichen Verkehrsbeziehungen und tragen damit die Hauptlast des öffentlichen Personenverkehrs. Gleichzeitig ergänzen sie das Netz der Bundesbahn. Rd. 26 % aller Straßenbahnstrecken und 21 % aller Omnibusstrecken des Bundesgebietes liegen im Ruhrgebiet. Im Durchschnitt fuhr jeder Bundesbürger im Jahre 1964 72 mal mit Straßenbahn oder Omnibus, jeder Bewohner des Ruhrgebietes dagegen 123 mal.

Durch die Führung der Straßenbahn auf eigenem oder besonderem Bahnkörper können ihre Reisegeschwindigkeit und Leistungsfähigkeit wesentlich gesteigert werden.

Wenn auch die Notwendigkeit eines besonderen U-Bahnnetzes für das Ruhrgebiet für eine absehbare Zukunft nicht gegeben ist, so sollten doch durch einheitliche technische Ausbildung der Anlagen (z. B. bei Festlegung der Spurweite) — insbesondere auch beim Bau innerstädtischer U-Straßenbahnstrecken — spätere Entwicklungsmöglichkeiten vorsorglich berücksichtigt werden.

Die Nahverkehrsprobleme des Ruhrgebietes werden nur in Zusammenarbeit zwischen der Bundesbahn und den übrigen Nahverkehrsbetrieben befriedigend gelöst werden können. Die gegenseitige Abstimmung in technischen und besonders in verkehrlichen und tariflichen Fragen sollte weiterentwickelt werden. Die Vereinbarung von Gemeinschafts- und Übergangstarifen, die später zu einer Einheitsfahrkarte mit einem besonderen Tarif führen müssen, kann zu einer Steigerung der Attraktivität der öffentlichen Verkehrsmittel beitragen und dem öffentlichen Nahverkehr einen Teil des Individualverkehrs zurückgewinnen.

- Zu 5: Das Ruhrgebiet ist durch mehrere Europastraßen in das europäische Fernstraßennetz eingebunden. Im westlichen Teil ist ein Straßenkreuz, gebildet aus der E 3 (B 60/BAB Duisburg - Hannover) und der E 36 (BAB Rheintal-Niederlande), vorhanden. Durch die Kreuzung der E 73 (BAB Leverkusen - Kamen - Bremen) mit der E 3 entsteht auch im östlichen Revier ein Europastraßenkreuz.

Die Ausstattung des Ruhrgebietes mit Fern- und Regionalstraßen entsprechend seiner Bedeutung und Aufgabe bedarf der Verbesserung. Bei einem Anteil des Ruhrgebietes an der Bevölkerung der Bundesrepublik von 10,3 % und an der des Landes NRW von 34,5 % liegen hier trotz größter Verkehrsdichte nur 2,9 % der Bundesstraßen des Bundesgebietes bzw. 14,3 % der Landstraßen des Landes NRW (1964).

Die vielfältigen Verkehrsbeziehungen zwischen den zahlreichen benachbarten Verkehrszentren des Ruhrgebietes werden durch ein annähernd rechtwinkliges System der regional bedeutsamen Straßen zweckmäßig bedient. Dieses System ermöglicht auch eine verhältnismäßig klare großräumige Orientierung.

Die Abstände der Anschlußstellen an das städtische Straßennetz werden entsprechend ihrer Funktion erheblich geringer sein müssen als bei den Bundesautobahnen.

- Zu 6: Das Rohrleitungsnetz, insbesondere das Gasleitungsnetz, ist gebietsweise schon jetzt außerordentlich verdichtet. Da der Transport in Rohrleitungen für bestimmte Produkte bedeutende betriebliche Vorteile bietet, ist mit einer starken Weiterentwicklung dieses Transportmittels zu rechnen. Durch eine Bündelung von Rohrleitungen kann die Raumbeanspruchung vermindert werden.

Das elektrische Hochspannungsnetz ist ein wesentlicher Bestandteil des westeuropäischen Verbundnetzes. Der Bau neuer Kraftwerke hat fast stets die Errichtung neuer Hochspannungsleitungen zur Folge, deren Bau im Kerngebiet auf außerordentliche Schwierigkeiten stößt und ohne Umbau vorhandener Leitungen kaum mehr möglich ist. Eine teilweise Verkabelung von Leitungen wird sich, trotz der damit verbundenen höheren Kosten, in bestimmten Gebieten nicht vermeiden lassen.

- Zu 7: Die Nähe der Flughäfen Düsseldorf-Lohausen und Köln-Bonn macht für das Ruhrgebiet die Anlage eines Flughafens für den interkontinentalen Luftverkehr entbehrlich, zumal sie in Zukunft durch verbesserte Straßen- und Eisenbahnverbindungen noch schneller erreichbar sein werden.

Der Ausbau von regional bedeutsamen Flugplätzen in den verschiedenen Teilbereichen des Ruhrgebietes soll in erster Linie der Einrichtung schneller Luftverkehrsverbindungen mit kleineren Reisemaschinen dienen. Die Standortwahl für solche Plätze, die günstig an das übrige Verkehrsnetz anzuschließen sind, muß das Sicherheitsbedürfnis der künftigen Anlieger und die Fluglärmauswirkungen berücksichtigen.

- Zu 8: Der Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk beabsichtigt, einen GEP, Teilabschnitt Verkehr (Generalverkehrsplan), auf Grund § 16 Abs. 4 LaPlaG aufzustellen, in dem die besonderen landesplanerischen Ziele für die verkehrsmäßige Bedienung des Ruhrgebietes unter Berücksichtigung aller Verkehrsarten näher festgelegt werden.

c) Wasserwirtschaft und Abfallbeseitigung

1. Die Versorgung der Bevölkerung und der Wirtschaft mit Trink- und Betriebswasser ist sicherzustellen.

Die qualitativ und quantitativ förderungswürdigen Wasservorkommen sind vor Beeinträchtigungen aller Art, insbesondere durch wassergefährdende Stoffe, zu schützen. Zur Sicherung der Wasserversorgung sind ausreichende Wasserschutzgebiete festzusetzen.

Vorranggebiete für die Wassergewinnung sind insbesondere (vgl. Abb. 17)

das Ruhrtal und das sich südlich anschließende Bergland,
das Verbreitungsgebiet der Halterner Sande,
der Bereich der Rheinniederung.

Durch wasserwirtschaftliche und landeskulturelle Maßnahmen ist ein ausgeglichener Wasserabfluß anzustreben. Die Hochwasser- und Überschwemmungsgebiete sind zu beachten.

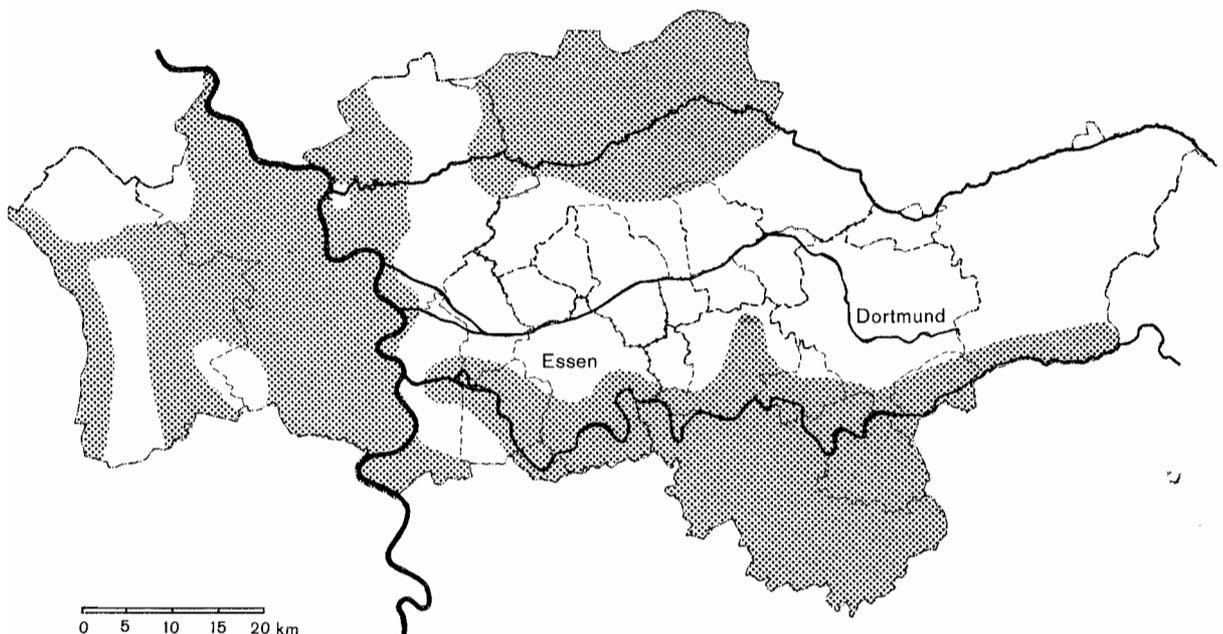
2. Abwässer sind so abzuführen, daß sie keine hygienischen Gefahren und keine unzumutbaren Belästigungen der Bevölkerung oder Beeinträchtigungen des Siedlungsbildes hervorrufen.

Die Reinhaltung der jedermann zugänglichen, in natürlichen Betten fließenden Wasserläufe ist durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen.

Für die Unterbringung von Anlagen zur Abwasserbehandlung sind geeignete Flächen freizuhalten.

Vorranggebiete für die Wassergewinnung

Abb. 17



3. Die Haus-, Gewerbe- und Industrieabfälle sind durch geeignete Maßnahmen zu beseitigen. Für solche Haus-, Gewerbe- und Industrieabfälle oder für Reste aus Abfallbeseitigungsanlagen, die gelagert werden müssen, sind ausreichende und zweckmäßige Möglichkeiten zur Ablagerung zu schaffen.

Bei der Abfallbeseitigung dürfen sich keine unzumutbaren Belästigungen für die Umgebung und keine nachteiligen Veränderungen des Grund- und Oberflächenwassers ergeben. Ablagerungen sind soweit wie möglich in das Landschaftsbild einzufügen.

Begründung

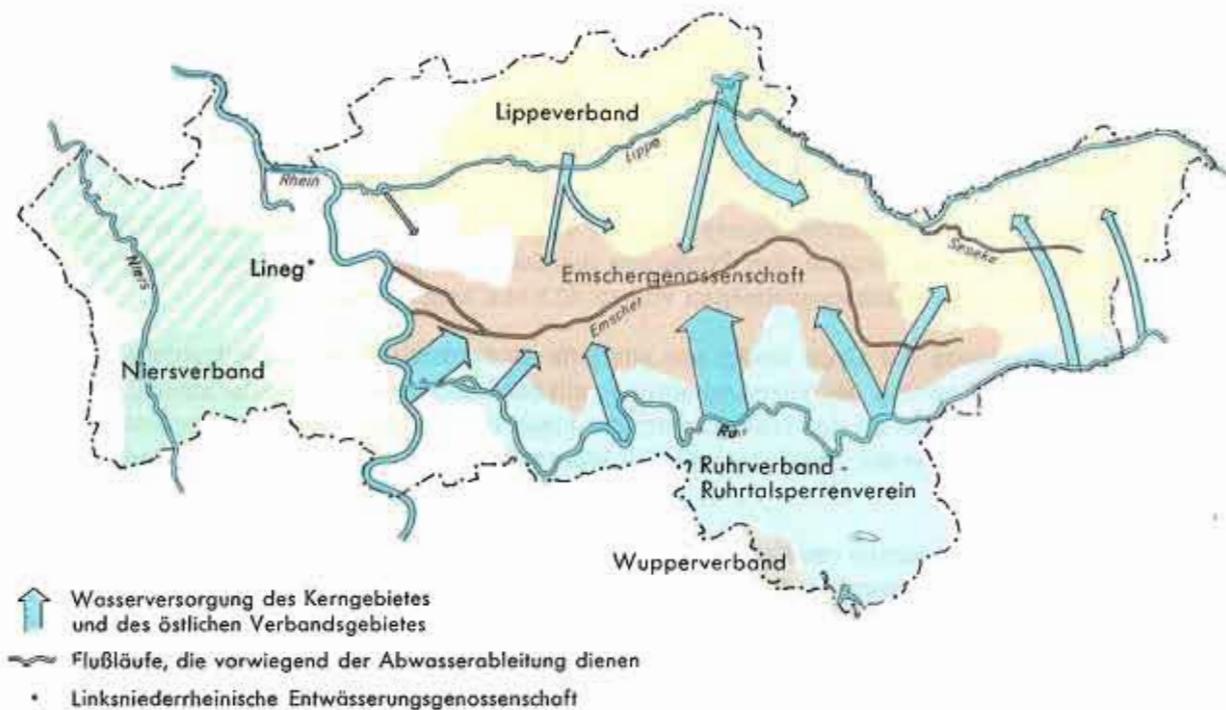
Zu 1: Die Trink- und Betriebswasserversorgung erfolgt durch Unternehmen der öffentlichen Wasserversorgung, aber auch durch Eigenanlagen der Industrie und des Bergbaus. Der künftige Wasserbedarf ist von der weiteren Wirtschafts- und Bevölkerungsentwicklung, von der Steigerung der Ansprüche im Haushalt und von den Möglichkeiten, den industriellen Wasserbedarf durch innerbetrieblichen Wasserkreislauf herabzusetzen, abhängig.

Die Festsetzung von Wasserschutzgebieten dient dem Schutz des Wasserschatzes vor nachteiligen Einwirkungen, zur Anreicherung von Grundwasser und zur Verhütung von Schäden durch abfließendes Niederschlagswasser (Erosionen).

Der Schwerpunkt der Wassergewinnung liegt im Einzugsgebiet der Ruhr (4489 qkm), die die regenfangenden Randgebiete des rechtsrheinischen Schiefergebirges entwässert (Abb. 18). Um die Gewinnung von ausreichendem und einwandfreiem Wasser sicherzustellen, ist der Schutz der fließenden Welle in der Ruhr und in ihren Nebenflüssen und des Grundwasserstromes im Ruhrtal dringend erforderlich. Die Freihaltung des Ruhrtals hat vorrangig der Sicherung der Wassergüte in der Ruhr und im Untergrund sowie der künftigen Bedarfsdeckung zu dienen.

Wasserversorgung und Abwasserableitung im Verbandsgebiet

Abb. 18



Die aus der Ruhr und ihren Nebenflüssen geförderten Wassermengen betragen z. Z. rd. 1.200 Mill. cbm je Jahr mit steigender Tendenz. Davon werden rd. 400 Mill. cbm in andere Flußgebiete, insbesondere die der Emscher und der Lippe, gepumpt. Die etwa hundert Wasserwerke im Ruhrtal können nur bei ausreichender Wasserführung, die durch die Talsperren im oberen Einzugsgebiet und in besonderen Nottfällen über die Rückpumpkette der Stauseen im Unterlauf der Ruhr angereichert werden kann, genügend Wasser fördern. Vierzehn Talsperren, die zum großen Teil außerhalb des Verbandsgebietes im Sauerland liegen, haben zusammen einen Stauraum von 321 Mill. cbm, der sich durch die neue Biggetalsperre um weitere 140 Mill. cbm auf 461 Mill. cbm erhöhen wird.

Im Norden des Verbandsgebietes sind der Haltener Stausee sowie das rd. 900 qkm große Verbreitungsgebiet der Haltener Sande für die Wasserversorgung von besonderer Bedeutung. Seine Freihaltung hat vorrangig der Wassergüte und der Sicherung des Wasserbedarfs zu dienen. Hier werden z. Z. insgesamt jährlich rd. 115 Mill. cbm Wasser von Trinkwasser-

qualität gefördert, von dem ein großer Teil in das Einzugsgebiet der Emscher und der Ems gepumpt wird. Das Lippewasser eignet sich nur bis zur Einmündung der Ahse bei Hamm für die Trinkwasserversorgung. Unterhalb von Hamm kann es nur noch als Betriebswasser für industrielle und landwirtschaftliche Zwecke verwendet werden. Der Kühlwassergebrauch aus der Lippe liegt heute bei rd. 900 Mill. cbm je Jahr. Zusätzlich wird der Lippe bei Hamm Wasser zur Kanalspeisung (z. Z. rd. 280 Mill. cbm pro Jahr) entzogen. Das Kanalnetz stellt erhebliche Mengen Betriebswasser zur Verfügung. Eine Aufhöhung der Niedrigwasserführung der Lippe wird angestrebt. Eine verstärkte Nutzung der Schifffahrtsstraßen für die Wasserversorgung vor allem der Industrie und die noch nicht ausgeschöpften Möglichkeiten einer Wasserverbundwirtschaft über die Schifffahrtsstraßen würden zu einer ausreichenden und zweckmäßigen Wasserversorgung beitragen.

An uferfiltriertem Rheinwasser werden rd. 100 Mill. cbm Trink- und Betriebswasser je Jahr gefördert. Dieses Wasser hat wegen der Verschmutzung des Rheins qualitative Mängel.

Die im linken Niederrheingebiet gelegenen Wasserwerke fördern rd. 55 Mill. cbm Trink- und Betriebswasser.

Zu 2: Die schadhlose Ableitung und Reinigung der Abwässer erfordern im Ruhrgebiet besondere Maßnahmen. Daher sind Vorflutregelung und Abwasserreinigung besonderen Verbänden übertragen (Abb. 18).

Da die Ruhr der Wasserversorgung dient, ist ihre Reinhaltung eine besonders wichtige abwassertechnische Aufgabe. Zur Förderung der Selbstreinigungskraft wurden vier Stauseen mit einem Gesamtfassungsvermögen von rd. 16,5 Mill. cbm geschaffen.

Die Reinhaltung der Lippe erfolgt vor allem für landwirtschaftliche und industrielle Zwecke sowie zur Sicherung der Wasserversorgung mit Betriebswasser. Infolge der ständig steigenden Anforderungen an den Wasserschatz der Lippe und der zunehmenden Industrialisierung sind die Aufgaben der Reinhaltung in den letzten Jahren ständig umfangreicher und schwieriger geworden.

Hauptabwassersammler des Kerngebietes ist die Emscher, in die jährlich rd. 620 Mill. cbm Abwasser eingeleitet werden. Sie nimmt nicht nur die in ihrem Einzugsgebiet anfallenden Abwässer, sondern auch Abwässer aus den Einzugsgebieten der Lippe und in unbedeutender Menge der Ruhr (insgesamt rd. 17 Mill. cbm pro Jahr) auf. Durch den Bau einer zentralen Mündungskläranlage im Raum Dinslaken wird eine mechanisch-biologische Reinigung des Emscherwassers vor Einleitung in den Rhein erfolgen.

Die von Natur aus schwierigen Vorflutverhältnisse in der tiefliegenden Emschermulde und im linken Niederrheingebiet haben sich durch bergbaubedingte Bodensenkungen zusätzlich kompliziert. Allein von dem 857 qkm großen Einzugsbereich der Emscher mußten 1963 bereits 171 qkm gepoldert, d. h. durch Pumpwerke künstlich entwässert werden. Mit Rücksicht auf eine technisch und hygienisch zweckmäßige und wirtschaftlich tragbare Regulierung und Anpassung der Vorfluter an die auftretenden Bodensenkungen werden die Abwässer im Emscher-Gebiet und in einigen Bereichen des Lippe-Gebietes in offenen Kanälen zum Teil auch durch Wohngebiete geleitet. Nach Abklingen der Bodensenkungen sollte die Frage der günstigsten Ableitung der Abwässer in Wohnbereichen im Hinblick auf hygienische Gefahren und eine unzumutbare Belästigung der Bevölkerung oder Beeinträchtigung des Siedlungsbildes von Fall zu Fall überprüft werden.

Die erforderlichen Vorfluter, Abwasser- und Reinigungsanlagen im Verbandsgebiet, auch soweit sie bereits durch die geologischen Verhältnisse geboten waren, sind überwiegend auf Kosten des Bergbaus errichtet worden.

Auf Grund dieser vorhandenen Anlagen sind die Gemeinden bei der Ansiedlung von Ergänzungsindustrie weithin der Notwendigkeit enthoben, entsprechende Einrichtungen der Infrastruktur als eigene Anlagen neu zu errichten.

Zu 3: Die ständig wachsenden Mengen an Haus-, Gewerbe- und Industrieabfällen sind eine Folge der steigenden Bevölkerungszahl, der wachsenden Produktion, des verbesserten Lebensstandards und der veränderten Lebensgewohnheiten.

Bei einer in jedem Einzelfall erforderlichen Prüfung der zweckmäßigen Beseitigung der Abfälle ist darauf zu achten, daß die Forderungen der Hygiene, der Wasserwirtschaft und des Landschafts- und Naturschutzes erfüllt werden. Außerdem ist dafür zu sorgen, daß die bei den verschiedenen Beseitigungsverfahren entstehenden Rückstände gefahrlos gelagert werden können.

Die Flächen, die zum Bau und Betrieb solcher Beseitigungsverfahren wie Veraschung, Kompostierung, geordnete Deponie u. ä. benötigt werden, sollten in ausreichender Größe möglichst nahe am Anfallort der Abfälle vorgesehen werden.

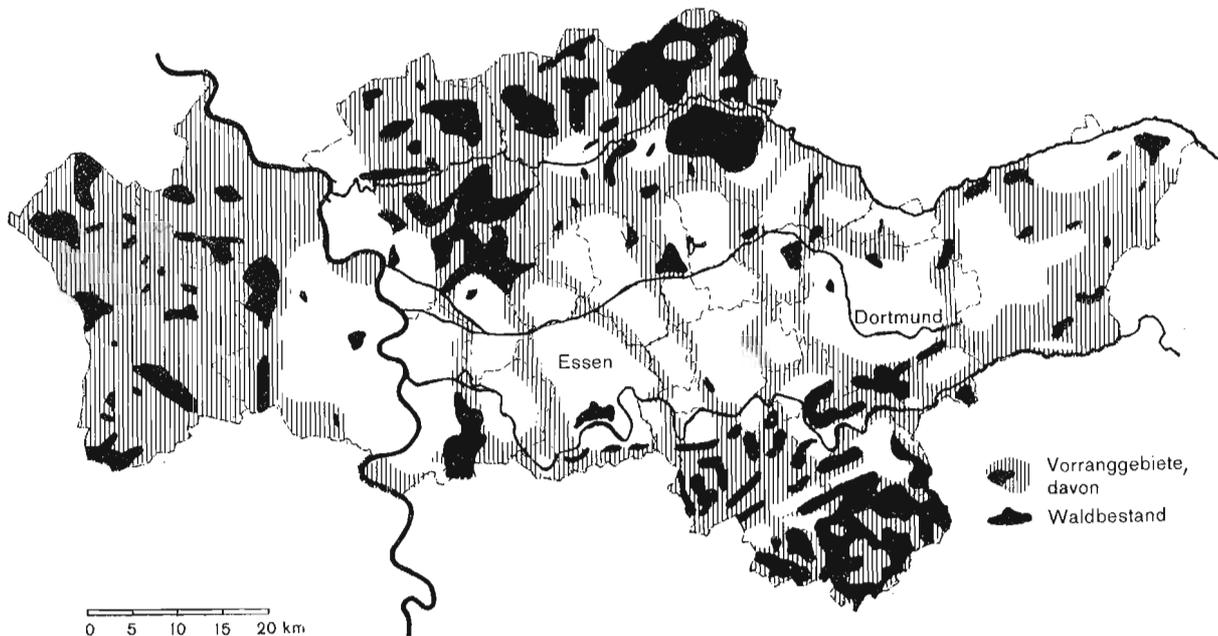
Ausreichende Flächen zur Ablagerung der Abfälle stehen insbesondere im Kerngebiet kaum mehr zur Verfügung. Nur in Einzelfällen kann der Abfall noch durch Ausfüllung von geeigneten, stillgelegten Steinbrüchen, Kiesgruben oder von Geländemulden untergebracht werden. In anderen Fällen wird es nicht zu umgehen sein, besonders die Gewerbe- und Industrieabfälle als Halden aufzuschütten. Da die hierzu geeigneten Flächen und das vorhandene nutzbare Lagervolumen sehr unterschiedlich auf die einzelnen Gemeindegebiete verteilt sind, ist es im Interesse einer geordneten Abfallbeseitigung zwingend erforderlich, in zwischengemeindlicher Zusammenarbeit gemeinsame Lösungen zu finden.

In Anbetracht der Knappheit von Ablagerungsflächen bedarf es der Förderung aller Maßnahmen, die geeignet sind, die Abfallmengen schon am Entstehungsort zu verringern oder die Abfälle zu veraschen, zu kompostieren oder anderweitig zu verwerten. Auch in diesen Fällen ist aus wirtschaftlichen und betrieblichen Gründen eine zwischengemeindliche Zusammenarbeit erforderlich.

d. Land- und Forstwirtschaft

1. Für die regionale Planung im Ruhrgebiet stehen die land- und forstwirtschaftlichen Interessen in solchen Gebieten im Vordergrund, in denen keine andere Flächennutzung zu erwarten ist oder in denen ihnen in Verbindung mit Erholungsfunktionen, dem Landschaftsschutz oder wasserwirtschaftlichen Belangen ein Vorrang gegenüber anderen Nutzungsabsichten zukommt. In diesen land- und forstwirtschaftlichen Vorranggebieten soll die Ansiedlung gewerblicher Betriebe auf wenige zentrale Orte konzentriert werden. Darüber hinaus dürfen nur in begründeten Ausnahmefällen gewerbliche Ansiedlungen zugelassen werden, soweit sie als Erwerbsgrundlage der einheimischen Bevölkerung erforderlich sind. Gesunde landwirtschaftliche Betriebe und Gebiete mit qualitativ gutem Boden sollten nach Möglichkeit vor anderen Nutzungen geschützt werden.

Vorranggebiete der Landwirtschaft befinden sich hauptsächlich im Westen und Osten, die der Forstwirtschaft im Norden und Süden des Ruhrgebietes. Vorranggebiete der Land- und Forstwirtschaft sind im allgemeinen auch die regionalen Grünflächen innerhalb des Kerngebietes (Abb. 19).



Durch die Sicherung der land- und forstwirtschaftlichen Betriebsflächen vor anderweitiger Beanspruchung sollen die Voraussetzungen für lebensfähige Betriebe geschaffen werden.

Bei der Errichtung standortgebundener Betriebe und Siedlungen sowie bei Verkehrsbauten sollen die Verluste an land- und forstwirtschaftlichen Flächen so gering wie möglich gehalten werden.

2. Die Wettbewerbsfähigkeit der Landwirtschaft im europäischen Markt muß durch alle Maßnahmen gefördert werden, die diesem Ziele dienen können. Dazu gehören vorwiegend die Vergrößerung der Betriebe unter Intensivierung und Spezialisierung in Landwirtschaft und Gartenbau, sowie Flurbereinigung, Wirtschaftswegebau und Meliorationen.
3. Der Waldbestand soll im Hinblick auf seine Wohlfahrtswirkungen erhalten und durch Aufforstung von Grenzertragsböden, Ödländereien, Halden und Kippen vergrößert werden. Durch Umbau rauchkranker Wälder in rauchfestere Bestände soll die biologische Gesundheit des Waldes gefördert werden. Die Ertragsfähigkeit der Forstwirtschaft soll auch durch Verbesserung der Betriebsgrößenstruktur gesteigert werden.

Für Verteidigungsanlagen sollten im Ruhrgebiet größere zusammenhängende forstwirtschaftliche Flächen nicht in Anspruch genommen werden.

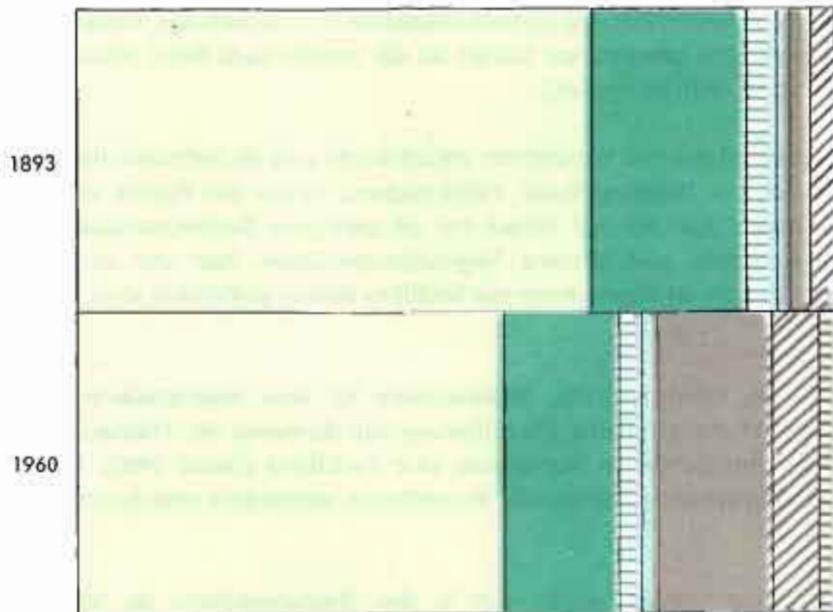
4. Bei zeitlich begrenzten Eingriffen in land- und forstwirtschaftliche Flächen (z. B. Aufschüttungen und Abgrabungen) ist eine Rekultivierung sicherzustellen, der vor allem in Erholungsgebieten besondere Aufmerksamkeit zu widmen ist.
5. Unter Berücksichtigung dieser generellen Zielsetzungen ist ein Landschaftsplan für das Verbandsgebiet aufzustellen.

Begründung

Zu 1: Die sich ausbreitende Industrie, das Anwachsen der Wohnsiedlungen sowie die Verkehrsentwicklung bedingen einen anhaltenden Verlust land- und forstwirtschaftlich genutzter Flächen (Abb. 20).

Wandel der Bodennutzung

Abb. 20



	Flächenanteil in v. H.	
	1893	1960
 Landwirtschaftliche Nutzfläche	67,5	56,1
 Wald, Forsten, Holzungen	20,3	15,0
 Moore, Odland, Unland	3,9	2,9
 Gewässer	1,4	2,2
 Gebäude und Hofflächen	3,1	14,9
 Wegeland und Eisenbahnen	3,4	7,1
 Friedhöfe, Parkanlagen, Sport-, Flug-, Übungsplätze	0,4	1,8

Ein besonders starker Rückgang vollzog sich im Kerngebiet. Während hier im Jahre 1893 noch 69,5 % der Gesamtfläche landwirtschaftlich und 16,0 % forstwirtschaftlich genutzt wurden, betragen die Anteile im Jahre 1960 nur noch 39,4 % bzw. 8,3 %. Allein in der Zeit von 1949 bis 1960 gingen die land- und forstwirtschaftlichen Betriebsflächen im Ruhrgebiet (24 Kreise) um rd. 230 qkm und im Kerngebiet um rd. 84 qkm zurück. Das entspricht etwa dem Stadtgebiet von Dortmund (rd. 271 qkm) bzw. von Mülheim (rd. 88 qkm).

Eine gesunde Land- und Forstwirtschaft im Ruhrgebiet ist eine entscheidende Voraussetzung für die Erhaltung und Gestaltung seiner Landschaft, für die Erholung der Bevölkerung und für die Wasserwirtschaft. Durch die Verbindung mit diesen Aufgaben gewinnt die Landwirtschaft einen starken Rückhalt gegenüber dem Unsicherheitsfaktor, dem sie sonst in Industriegebieten dadurch ausgesetzt ist, daß sie oft kurzfristig den Flächenanforderungen der Industrie, der Siedlung und des Verkehrs weichen muß.

Die natürlichen Anbaubedingungen für die Landwirtschaft sind im Ruhrgebiet bei regionalen Unterschieden recht günstig. Die Bodennutzung reicht von der Weidewirtschaft in den höheren Lagen und am Niederrhein bis zu hochintensiven Spezialkulturen, insbesondere im linken Niederrheingebiet. Von besonderem Vorteil ist die unmittelbare Nähe eines großen Verbrauchermarktes von 5,7 Mill. Menschen.

Die fruchtbarsten Böden mit Wertzahlen zwischen 60 und 80 befinden sich in der Hellwegzone, im Bereich des Recklinghäuser Höhenrückens sowie der Platten und Auenzüge des Niederrheingebietes. Der bergige Süden hat oft geringere Bodenqualitäten, stärkere Hanglagen der Nutzflächen und kürzere Vegetationsperioden. Hier und im Norden des Verbandsgebietes, in dem im allgemeinen nur leichtere Böden vorhanden sind, herrscht die Forstwirtschaft vor.

Zu 2: Nachteilig für die Landwirtschaft, insbesondere für eine mechanisierte Bearbeitung der Betriebsflächen, ist die oft starke Parzellierung und Streuung der Flächen. 34,6 % der landwirtschaftlichen Nutzflächen im Kerngebiet sind Pachtland (Stand 1960). Kurze Pachtzeiten und sich daraus ergebende mangelnde Investitionen verhindern eine intensivere Wirtschaftsweise.

Weitere strukturelle Mängel zeigen sich in den Betriebsgrößen. Im Verbandsgebiet (24 Kreise) werden noch 20,1 % der landwirtschaftlichen Nutzflächen von bäuerlichen Betrieben unter 10 ha Größe und 30,6 % von Betrieben zwischen 10 und 20 ha Größe bewirtschaftet (Stand 1960). Der Anteil der besonders günstigen Familienbetriebe von 20–50 ha Größe hat seit 1949 auf Kosten der kleineren Betriebsgrößen zugenommen und beträgt 41,5 %. Auf die Großbetriebe über 50 ha entfallen 7,8 %.

Nachteilig wirken sich auch die Immissionen aus. Sie beeinträchtigen häufig die Erträge sowie die Verkaufsfähigkeit der landwirtschaftlichen und gärtnerischen Erzeugnisse und damit die gesamte Betriebsführung. Deshalb können verschiedene, meist hochwertige Kulturen nicht angebaut werden. Außerdem treten in Gebieten, in denen der Bergbau umgeht, Bodensenkungen mit Grundwasserstörungen auf. Außer Meliorationen ist hier oft eine Umstellung der Produktion erforderlich. Dieses ist ebenfalls notwendig in den im Ruhrgebiet häufig vorhandenen Wassergewinnungsgebieten.

Zu 3: Der heute geringe Anteil der forstwirtschaftlichen Flächen im Ruhrgebiet ist im wesentlichen darauf zurückzuführen, daß sich insbesondere bis zum 1. Weltkrieg die Industrie-, Siedlungs- und Verkehrsentwicklung auf Kosten des Waldes vollzogen hat.

Der Wald hat gerade im Ruhrgebiet besondere Bedeutung für die Volksgesundheit. Er dient der Erholung und der Luftverbesserung, aber auch der Wasserwirtschaft. Die Aufforstung auch von kleinen Flächen trägt dazu bei, landschaftliche Nachteile des Ruhrgebietes auszugleichen.

Schwefelhaltige Gase verursachen insbesondere im Kerngebiet umfangreiche Waldschäden. Der Umfang der durch die Luftverunreinigung verursachten Schäden ist neben der Art der

Immissionen auch von der Widerstandsfähigkeit der angebauten Holzarten abhängig. Das wirtschaftlich ertragsgünstige Nadelholz ist besonders gefährdet.

Die Forstwirtschaft wird stellenweise durch Bergsenkungen und damit verbundene Grundwasserstörungen wesentlich beeinträchtigt. Schäden durch den Erholungsverkehr sind eine weitere Belastung.

Im Ruhrgebiet befindet sich nur ein relativ geringer Teil der Waldflächen in öffentlicher Hand. Der Privatwald, für den der Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk nach dem Waldschutzgesetz als höhere Forstbehörde zuständig ist, überwiegt bei weitem.

Für eine geordnete Bewirtschaftung des Waldes wirkt sich der teilweise umfangreiche Klein- und Kleinstwaldbesitz nachteilig aus. Im Verbandsgebiet (24 Kreise) sind rd. 20 % Kleinstwaldbesitz (unter 10 ha), rd. 25 % Kleinwaldbesitz (10–100 ha) und rd. 55 % Mittel- und Großwaldbesitz (über 100 ha). Der Klein- und Kleinstwaldbesitz ist im südlichen Verbandsgebiet besonders umfangreich. Durch Bildung von Waldwirtschaftsgemeinschaften kann der Waldbau ertragreicher und somit wirtschaftlicher gestaltet werden.

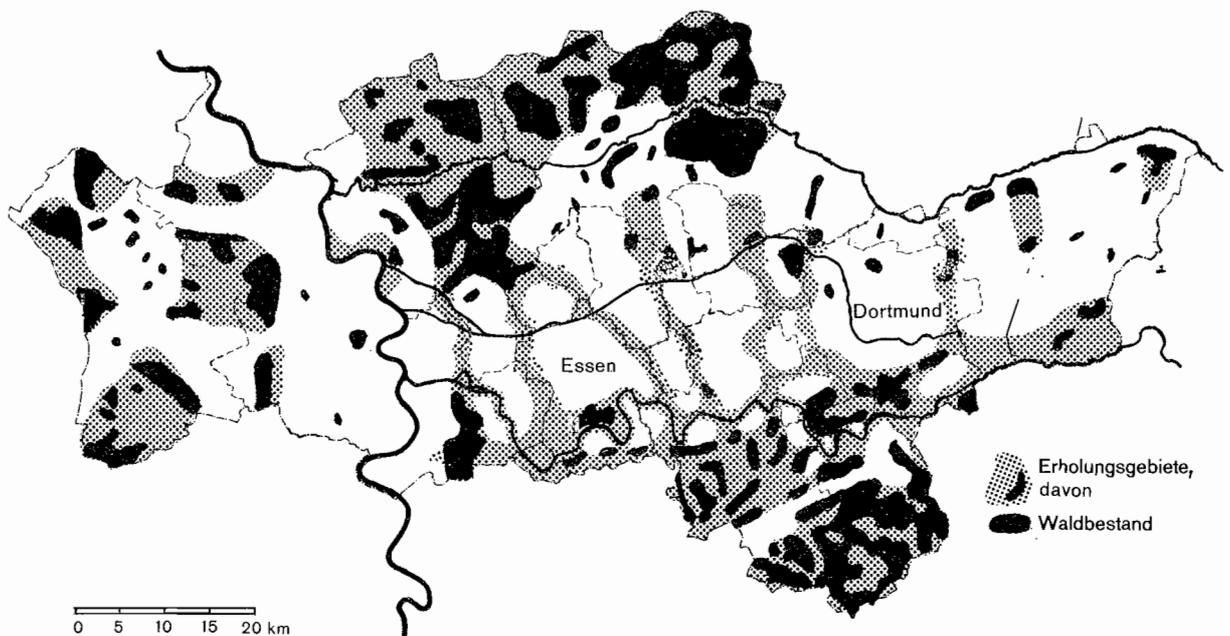
Für Verteidigungsanlagen werden in zunehmendem Maße Wälder in Anspruch genommen, da sich im Besitz der öffentlichen Hand überwiegend Forstflächen befinden und nach dem Landesbeschaffungsgesetz vornehmlich der Besitz der öffentlichen Hand zur Verfügung gestellt werden muß. Dies sollte im Ruhrgebiet nicht maßgebend sein, da hier besondere Verhältnisse vorliegen, die sich nicht mit dünn besiedelten Gebieten in anderen Teilen des Landes vergleichen lassen.

Zu 4: Da die Industrie der Steine und Erden z. T. standortgebunden ist, können störende Eingriffe in die Landschaft oft nicht vermieden werden, wobei aber der Schutz des Landschaftsbildes nach Möglichkeit Berücksichtigung finden muß. Nach beendetem Abbau dürfen keine Ödlandflächen zurückbleiben. Wie bisher soll auch in Zukunft schon bei der Genehmigung des Abbaus festgelegt werden, in welcher Form eine spätere Rekultivierung vorgenommen werden muß.

Zu 5: Der Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk beabsichtigt, einen GEP, Teilabschnitt Landschaft (Landschaftsplan), auf Grund § 16 Abs. 4 LaPlaG aufzustellen, in dem die besonderen landesplanerischen Ziele für die landschaftliche Gestaltung des Ruhrgebietes unter Berücksichtigung der Interessen der Land- und Forstwirtschaft sowie der Erholungsbedürfnisse der Bevölkerung näher festgelegt werden.

e. Erholung

1. Bei der Schaffung und Sicherung von Erholungsgebieten ist von den unterschiedlichen Erholungsbedürfnissen auszugehen. Insbesondere sind innerhalb der Wohngebiete und in deren Nachbarschaft ausreichende Erholungsflächen vorzusehen. Auch das Regionale Grünflächensystem im Kerngebiet ist entsprechend auszugestalten, soweit es lufthygienisch nicht zu stark belastet ist oder andere schwerwiegende Gesichtspunkte nicht entgegenstehen. Die regionalen Grünflächen sollen zwischen den dichtbesiedelten Gebieten zusammenhängende Freizonen bilden und in ihrem Charakter als freie Landschaft die innerstädtischen Grün- und Erholungsgebiete ergänzen. Die Erholungsgebiete sind so zu erschließen, daß übermäßige Konzentrationen von Erholungssuchenden vermieden werden. Sie sollen durch private und öffentliche Verkehrsmittel schnell und billig vom Kerngebiet aus erreichbar sein. Die Wälder sollten, soweit nicht wichtige forstwirtschaftliche Erfordernisse entgegenstehen, den Erholungssuchenden zugänglich sein. Auf den Schutz der Gewässer ist Rücksicht zu nehmen.

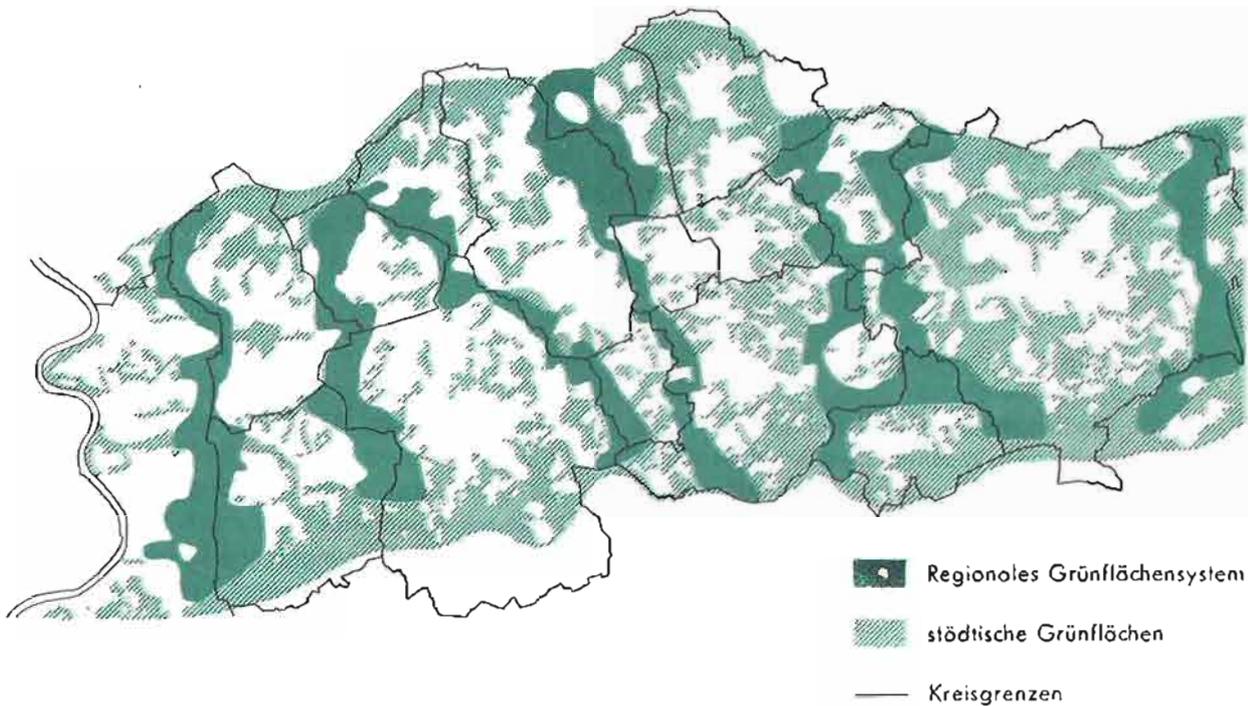


2. Erholungsgebiete von regionaler Bedeutung sind (Abb. 21):
 - im Westen: die Waldgebiete und die Heide-Bruchlandschaften,
 - im Norden: die Waldgebiete und der Raum Haltern,
 - im Osten : die Wald-Heidegebiete und der Haarstrang,
 - im Süden : das Bergisch-Märkische Hügel- und Bergland und das Ruhrtal.
3. Alle Erholungsgebiete sind mit vielseitigen Erholungseinrichtungen auszustatten. Neben Zonen größerer Betriebsamkeit sollen Ruhezeiten vorgesehen werden. Der Ausbau eines dichten Rad- und Wanderwegenetzes, von Spiel-, Sport- und Zeltplätzen ist anzustreben. Besonders Badegelegenheiten (Freibäder) sind vermehrt zu schaffen. Es ist eine ausreichende Zahl von Parkplätzen anzulegen.
4. Unter Berücksichtigung dieser generellen Zielsetzung ist ein Landschaftsplan für das Verbandsgebiet aufzustellen (vgl. II. 1. d. 5).

Begründung

Zu 1: Das Bedürfnis der Bevölkerung nach Erholung ist in jüngster Zeit, nicht zuletzt auch durch die zunehmende Motorisierung und die Arbeitszeitverkürzung, erheblich größer geworden. Besonders das Bedürfnis der städtischen Bevölkerung nach Erholung in der freien Landschaft hat sich verstärkt.

Das im Kerngebiet geplante Regionale Grünflächensystem ist infolge seiner engen Nachbarschaft zu den Wohngebieten zum großen Teil als Naherholungsgebiet geeignet. Die regionalen Grünflächen sind das heute noch fehlende Bindeglied zwischen den innerstädtischen Grünflächen und den größeren, außerhalb der Kernzone liegenden Erholungsgebieten (Abb. 22).



Die Erschließung und Anbindung dieser Wochenend-Erholungsgebiete an den Kern des Ruhrgebietes ist noch nicht in genügendem Maße erfolgt. Es mangelt an ausreichenden Straßenverbindungen und an guter Bedienung durch öffentliche Verkehrsmittel. Hierbei spielt auch der Tarif eine entscheidende Rolle: Nur die Eisenbahnfahrt z. B. von Essen nach Haltern kostet für eine Familie von vier Personen 22.40 DM (voller Fahrpreis, Sonntagsrückfahrkarte).

Da sich der Erholungsverkehr auf das Wochenende bzw. auf Feiertage konzentriert, entstehen auf den Zufahrtsstraßen vielfach Verkehrsbehinderungen. An besonders lohnenden Zielen, z. B. Aussichtspunkten, Bereichen mit Wassersportmöglichkeiten u. a., ist die Zahl der Erholungssuchenden teilweise so groß, daß hier eine echte Erholung in Frage gestellt ist.

Die Land- und Forstwirtschaft wird durch Wald- und Flurschäden häufig wirtschaftlich belastet. Als Folge dieser Entwicklung werden heute neben zahlreichen landwirtschaftlichen Flächen vor allem größere Waldgebiete durch Umzäunung und Verbotsschilder dem Erholungsverkehr entzogen.

Durch die Anlage von Naturparks, die den besonderen Verhältnissen eines Ballungsgebietes gerecht werden müssen, soll eine Ordnung des zunehmenden Erholungsverkehrs erreicht und so den Bedürfnissen der Land- und Forstwirtschaft Rechnung getragen werden. Für den Naturpark „Hohe Mark“ wird – soweit er im Verbandsgebiet liegt – die Planung vom SVR aufgestellt.

Zu 2: Die natürlichen Gegebenheiten der Landschaft in den genannten Vorranggebieten der Erholung bieten günstige Voraussetzungen für Ihre Ausgestaltung als Erholungsgebiet. Hier befinden sich größere, als Wandergebiete geeignete Waldflächen sowie Wassersportmöglichkeiten.

Zu 3: Die Erholungsgebiete müssen ihrer unterschiedlichen Zweckbestimmung und dem individuellen Bedürfnis der Bevölkerung entsprechend ausgestaltet werden.

Die stadtnahen Erholungsgebiete werden täglich aufgesucht. Dementsprechend sind hier Spiel- und Sportplätze für alle Altersstufen, Ruhebänke und Spazierwege notwendig. In den Wochenend-Erholungsgebieten sollten den individuellen Bedürfnissen entsprechend besondere Ruhezeiten angelegt werden, aus denen der Kraftfahrzeugverkehr ferngehalten wird. Die Anlage von Parkplätzen am Rande der Erholungsgebiete ist im Interesse der Erhaltung ihrer Funktion, aber auch für die Verkehrssicherheit notwendig. Zur inneren Erschließung der Erholungsgebiete gehört ein weitverzweigtes Rad- und Wanderwegenetz. Badegelegenheiten sind im Ruhrgebiet nur in unzureichendem Maße vorhanden. Sie sollten daher an geeigneten Stellen gefördert werden und können u. U. bei einer Rekultivierung abgegrabener Flächen geschaffen werden.

f. Siedlung

1. Die Siedlungsstruktur des Ruhrgebietes muß durch die Ausbildung von Bereichen, die jeweils vorrangig dem Wohnen, dem Arbeiten und der Erholung gewidmet sind, entscheidend verbessert werden. Jedoch darf dabei nicht das Ziel aus dem Auge gelassen werden, in jeder Gemeinde einer möglichst großen Anzahl ihrer Einwohner einen Arbeitsplatz am Orte zu ermöglichen und die Notwendigkeit des Pendelns über größere Entfernungen soweit wie möglich zu vermeiden. In bestimmten Teilbereichen ist eine Sanierung durch Umwidmungen oder Freilegungen erforderlich. Neue Industriegebiete sollten so geplant werden, daß der Gütertransport nicht allein auf die Straße angewiesen ist. Brachliegende Industrieflächen, insbesondere des Bergbaus, sollten, sofern eine weitere industrielle oder gewerbliche Nutzung erwünscht oder vertretbar ist, entsprechend nutzbar gemacht werden.

Für die Verwirklichung der Planung, insbesondere im Zusammenhang mit strukturverbessernden Maßnahmen, wird auch die Inanspruchnahme von Grundstücken, die zur Verminderung der Bergschädenlasten im Besitz des Bergbaus sind, erforderlich sein. Es sind deshalb unter Berücksichtigung der berechtigten Interessen des Bergbaus die Voraussetzungen dafür zu schaffen, daß auch solche Grundstücke einer Nutzung im Sinne der Landesplanung zugeführt werden können.

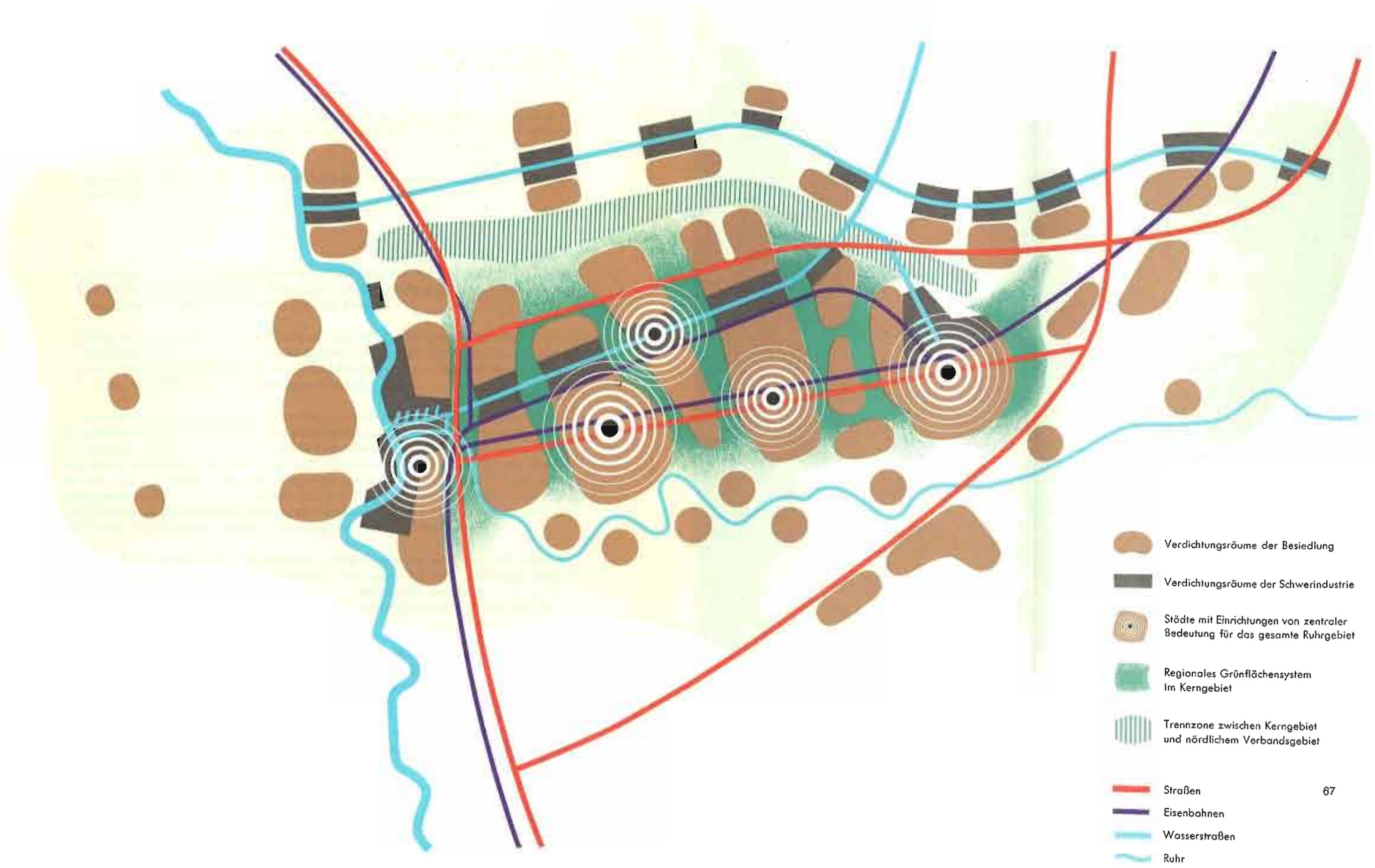
Die Luftbelastung soll durch siedlungsstrukturelle Maßnahmen entscheidend herabgesetzt werden.

Wohngebiete sind aus soziologischen Gründen und im Interesse einer wirtschaftlichen Erschließung in größeren Einheiten zusammenzufassen. Eine weitere Zersiedlung der Landschaft ist zu verhindern. Neue Wohngebiete sollten so geplant werden, daß sie durch öffentliche Schienenverkehrsmittel wirtschaftlich erschlossen werden können. Wegen der Knappheit des verfügbaren Raumes ist in geeigneten Siedlungsbereichen eine höhere Dichte anzustreben. Dies gilt vor allem für Wohngebiete an Haltepunkten von leistungsfähigen öffentlichen Schienenverkehrsmitteln, bei Erneuerung überalterten Baubestandes in Stadtgebieten mit bisher geringer Siedlungsdichte und bei Siedlungen, die in Stadtnähe in unmittelbarer Nachbarschaft zu Freizonen liegen.

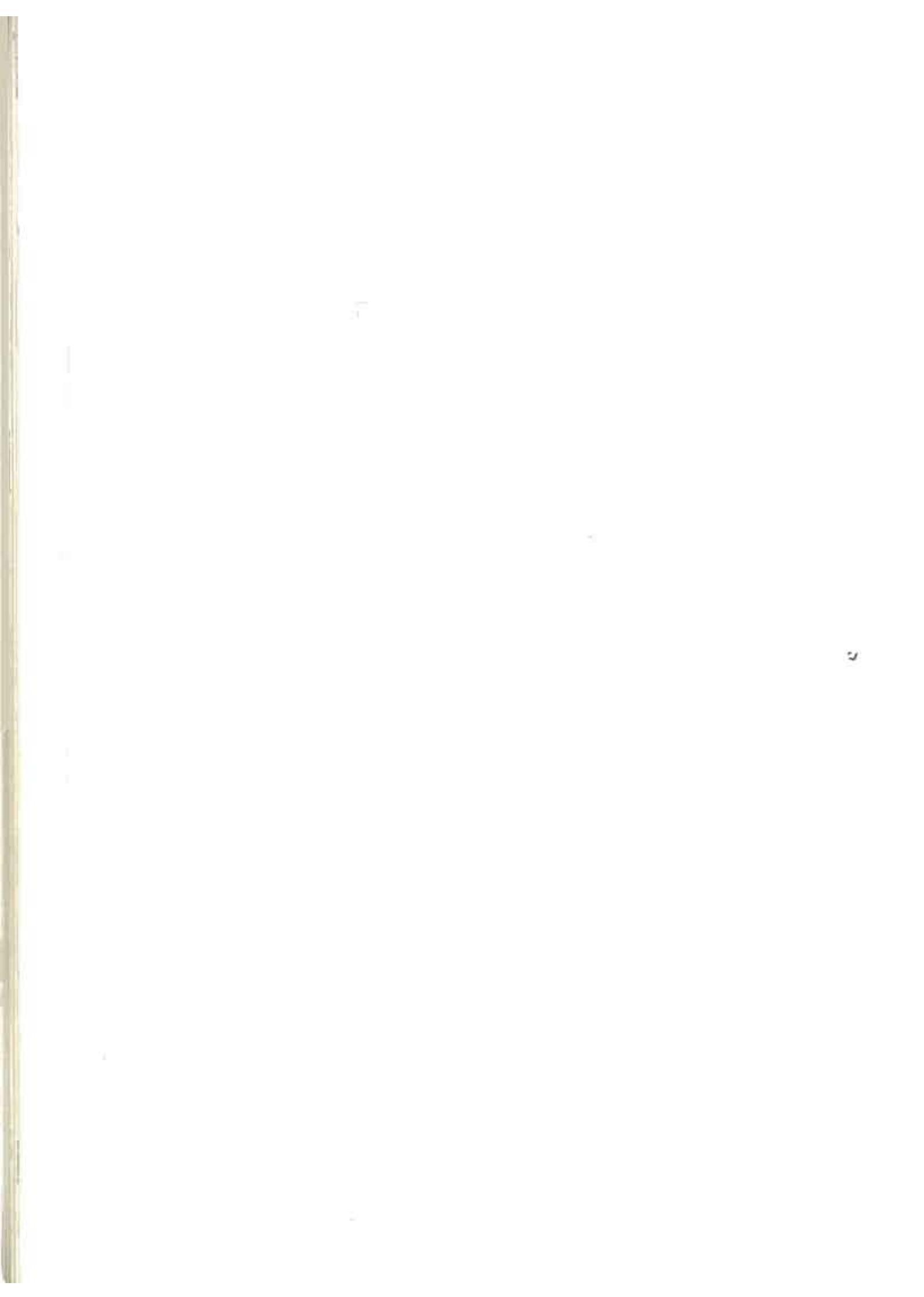
2. Der Siedlungsraum des Kerngebietes soll durch ein Regionales Grünflächensystem gegliedert werden (Abb. 23). Neben dieser Ordnungsfunktion sollen die Regionalen Grünflächen auch sozialhygienische Funktionen übernehmen. Da sie etwa nord-südlich und damit quer zur Hauptwindrichtung verlaufen, tragen sie zur Luftverbesserung bei.

Bei der Schaffung des Regionalen Grünflächensystems ist von den relativ gering besiedelten Zonen, die im allgemeinen im Grenzbereich der Städte liegen, auszugehen. Die zahlreichen, hier bereits vorhandenen Verbandsgrünflächen sind entsprechend auszuweiten. In diesem Zusammenhang ist eine regionale Sanierung erforderlich.

Grundelemente der räumlichen Struktur



-  Verdichtungsräume der Besiedlung
-  Verdichtungsräume der Schwerindustrie
-  Städte mit Einrichtungen von zentraler Bedeutung für das gesamte Ruhrgebiet
-  Regionales Grünflächensystem im Kerngebiet
-  Trennzone zwischen Kerngebiet und nördlichem Verbandsgebiet
-  Straßen
-  Eisenbahnen
-  Wasserstraßen
-  Ruhr



Eine breite Freizone am nördlichen Rand des dichtbesiedelten Kerngebietes soll dessen Zusammenwachsen mit den Entwicklungsschwerpunkten des nördlichen Verbandsgebietes verhindern.

Die weitere Industrieansiedlung soll dort schwerpunktartig erfolgen.

Für einen Teil des durch die wirtschaftliche Entwicklung im Kerngebiet verursachten Bevölkerungszuwachses sind außerhalb des engeren Kerngebietes geeignete Wohnsiedlungsbereiche mit günstiger Lage zu Schienenverkehrsverbindungen vorzusehen. Sie sollen möglichst an die bereits vorhandenen Siedlungskerne angelehnt werden.

3. Die Ausbildung eines Systems von einander ergänzenden Zentren verschiedener Bedeutung ist eine für die sinnvolle Ordnung der Siedlungsstruktur des Ruhrgebietes entscheidend wichtige Aufgabe.

Die Bedeutung der regionalen Hauptzentren ist durch den Ausbau der ihnen zukommenden zentralen Einrichtungen zu steigern.

Begründung

Zu 1: Die Bevölkerungsdichte ist im Ruhrgebiet sehr unterschiedlich. Sie beträgt (31. 12. 64) im Süden 909 Ew/qkm, im Kerngebiet 2.890 Ew/qkm, in der Entwicklungszone 408 Ew/qkm und im Gesamtgebiet 1.243 Ew/qkm (im Land NRW 487 Ew/qkm).

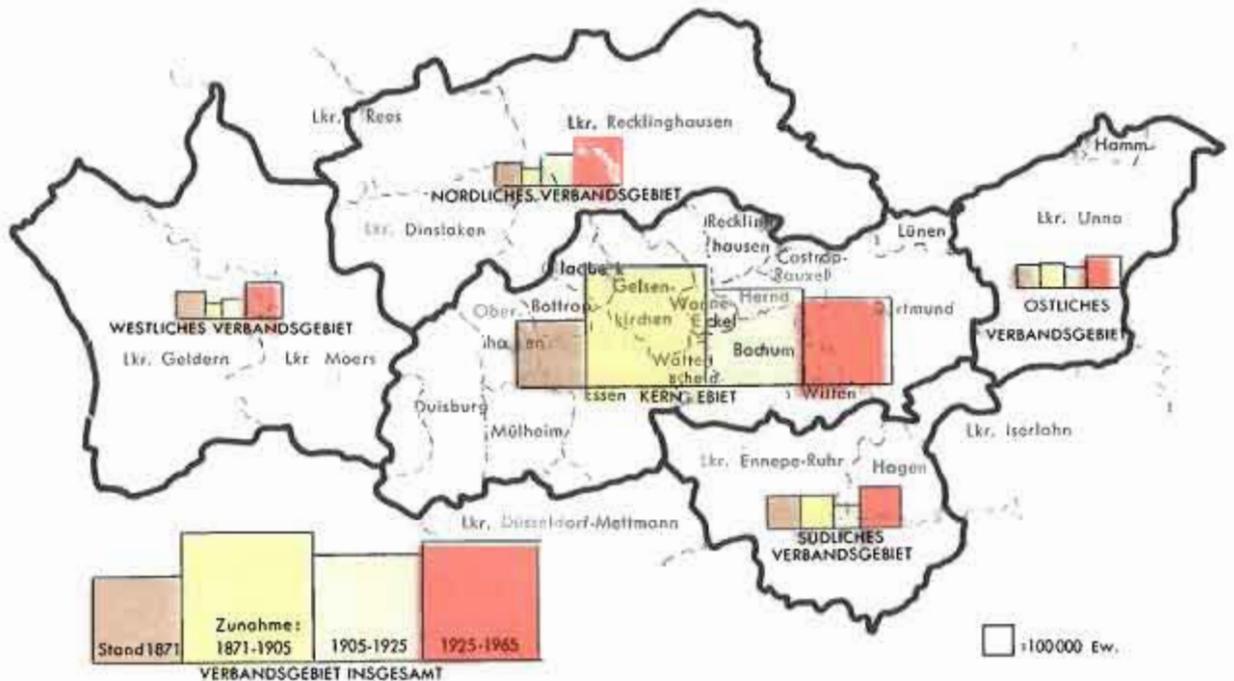
Während das Kerngebiet, das von der Hellweg- und der Emscherstädtereihe gebildet wird, sein größtes Bevölkerungswachstum in der Zeit vor dem 1. Weltkrieg zu verzeichnen hatte, begann in der Entwicklungszone eine wesentliche Bevölkerungszunahme erst in den zwanziger Jahren, vor allem nach dem 2. Weltkrieg (Abb. 24).

Die in vielen Bereichen unbefriedigende Siedlungsstruktur des Ruhrgebietes ist das Ergebnis einer Entwicklung, die durch ein periodenweise außerordentlich rasches, planloses Wachstum bestimmt wurde. Die sozial und städtebaulich bruchstückhaften Siedlungskomplexe – ehemalige Dörfer, Landstädte, Zechenkolonien und Werksanlagen – wuchsen zu Stadtgebilden zusammen, die z. T. diesen Namen eigentlich nicht verdienen. Dieser Zustand ist die Folge einer planlosen, überstürzten Anfangsentwicklung. Er kann nur durch eine tiefgreifende, planmäßige Neuordnung des inneren Ruhrgebietes verbessert werden. Dazu bedarf es nicht nur langfristiger städtebaulicher, sondern auch regionaler Sanierungsmaßnahmen.

Durch Verlagerung von ungünstig gelegenen Industriebetrieben an Stellen mit besseren Standortbedingungen kann die Siedlungsstruktur „entmischt“ und damit verbessert werden. Dadurch wird in vielen Fällen auch den Betrieben selbst gedient. Damit verbinden sich oft die eigenen Absichten der Unternehmer, Betriebe zu modernisieren, umzustellen oder zu erweitern.

Mit gewerblichen oder industriellen Anlagen bebaute, jedoch brachliegende Flächen und Grundstücke sind eine Erscheinung, die im Ruhrgebiet vor allem mit dem „Wandern“ des Kohlenabbaus verbunden ist. Sie bieten unter Umständen günstige Gelegenheiten zur Ansiedlung von Ergänzungsindustrien.

Für die Verwirklichung der Ziele der Landesplanung ist von Bedeutung, daß die Schwierigkeiten der Landbeschaffung nicht infolge unzulänglicher Rechtshandhaben zur Verhinderung



erwünschter Entwicklungen oder sogar zur Förderung unerwünschter Entwicklungen führen. Es ist Aufgabe der Raumordnungspolitik in Gesetzgebung und Verwaltung, die Mittel und Möglichkeiten zu schaffen und auszuschöpfen, um solche Schwierigkeiten bewältigen zu können.

Die Luftbelastung ist im Ruhrgebiet teilweise so stark, daß ein Wohnen im Rauchschatten mancher Industriewerke unzumutbar ist. Es wird deshalb eine verstärkte Fortsetzung der in ihren Wirkungen bereits spürbaren technischen Maßnahmen bei den Emittenten für erforderlich gehalten. Auch durch eine zweckentsprechende Energieversorgung (Heizstrom, Heizgas, Fernwärmeversorgung) kann die Luftbelastung verringert werden. Siedlungsstrukturelle Maßnahmen können zu einer Verbesserung beitragen, wie z. B. die Beseitigung der Gemengelage von Industrie- und Wohngebieten, die Schaffung von regionalen Grünzügen und dgl. mehr. Eine ausreichende Trennung zwischen Industrie- und Wohngebieten kann zu einem wirksamen Immissionsschutz (auch gegen Lärm und Erschütterungen) beitragen. Dies ist insbesondere bei Neuplanungen zu berücksichtigen.

Die Anziehungskraft des Ruhrgebietes hängt auch von der Ordnung und Gestaltung seiner Städte ab, deren Siedlungscharakter oft nicht den modernen Wohn- und Lebensbedürfnissen entspricht. Die weitläufige Bebauung sollte im Zuge von Sanierungsmaßnahmen einerseits für eine wirtschaftliche Erschließung verdichtet, andererseits durch Grün- und Erholungsflächen klar gegliedert werden.

Zu 2: Das Regionale Grünflächensystem trägt entscheidend zur Verbesserung der mangelhaften Siedlungsstruktur des Kerngebietes bei. Während in der Entwicklungszone und im südlichen Verbandsgebiet im wesentlichen vorhandene regionale Grünflächen erhalten werden müssen, sind im Kerngebiet erhebliche Verbesserungen des noch vorhandenen Bestandes an Grünflächen notwendig, um den regionalen Zusammenhang zwischen der freien Landschaft einerseits und den städtischen Grünflächen andererseits herzustellen (Abb. 22).

Regionaler Grünzug im Kerngebiet (Beispiel)

Abb. 25



in Flächennutzungsplänen ¹⁾ dargestellte sowie in Bebauungsplänen ²⁾ festgesetzte Grünflächen ³⁾



in Flächennutzungsplänen ¹⁾ für die Bebauung vorgesehene, z. Z. aber noch nicht bebaute Flächen (einschl. Reservflächen), davon



in Bebauungsplänen ²⁾ als Bauland festgesetzte, z. Z. aber noch nicht bebaute Flächen



in Flächennutzungsplänen ¹⁾ für die Bebauung vorgesehene und bebaute Flächen sowie in Bebauungsplänen ²⁾ festgesetztes und bebautes Bauland

Übriges Gebiet

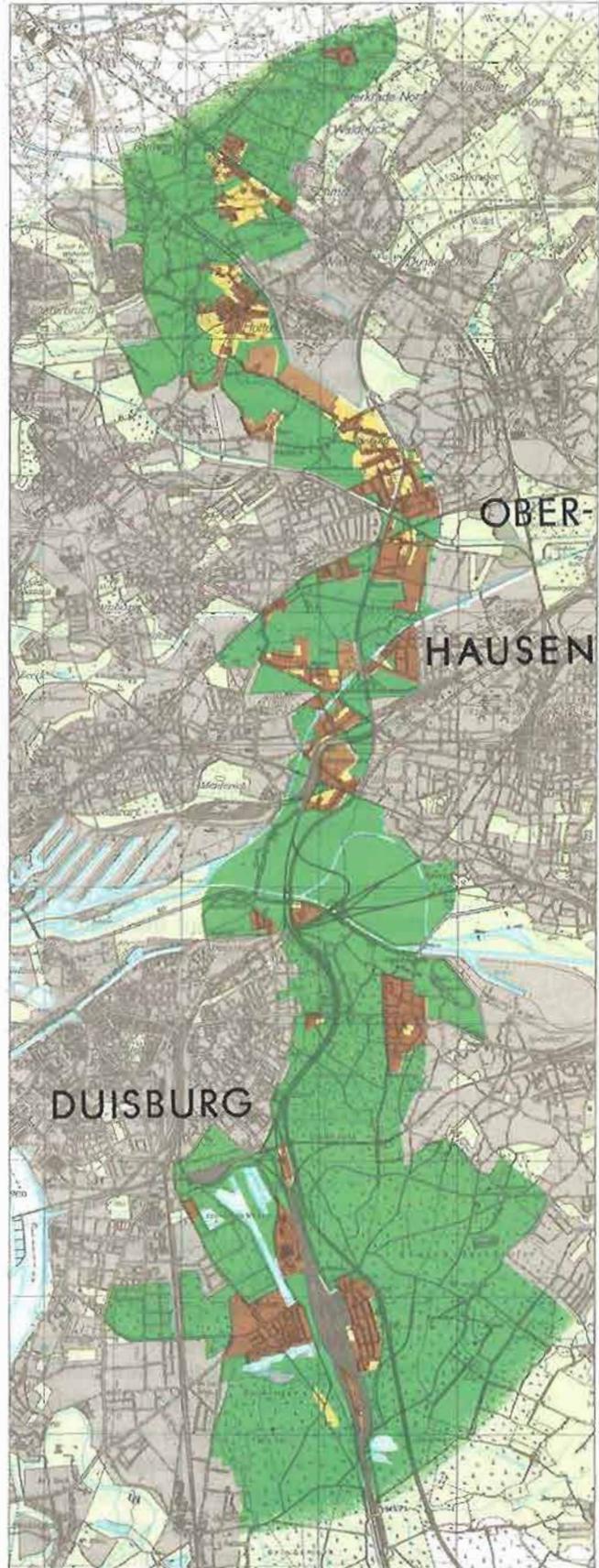


in Flächennutzungsplänen ¹⁾ dargestellte sowie in Bebauungsplänen ²⁾ festgesetzte Grünflächen ³⁾



in Flächennutzungsplänen ¹⁾ für die Bebauung vorgesehene Flächen (einschl. Reservflächen) sowie in Bebauungsplänen ²⁾ festgesetztes Bauland

- ¹⁾ einschl. Wirtschafts- und Leitplänen
- ²⁾ einschl. Baustufen- und Durchführungsplänen
- ³⁾ Parkanlagen, Dauerkleingärten, Sport-, Spiel-, Zelt- und Badeplätze sowie Friedhöfe
Flächen für Aufschüttungen und Abgrabungen
Flächen für die Landwirtschaft und für die Forstwirtschaft



Durch zusammenhängende Grünflächen wird aber auch – in gewissen Grenzen – nachweislich eine Staubfilterung und Erneuerung der Luft erreicht. Die Grünflächen filtern die Staubteilchen aus und verursachen Luftströmungen, durch die Luftverunreinigungen mit geringer Sedimentationstendenz weiträumiger verteilt werden. Auch der Lärm kann durch entsprechende Gestaltung der Grünflächen vermindert werden.

Infolge der stürmischen und unüberschaubaren Anfangsentwicklung, in der die Grundstruktur des Ruhrgebietes entstanden ist, sind Grünflächen oft nur als zufällige Restbestände erhalten geblieben. Das trifft nicht nur für die Baugebiete zu, sondern auch für die zum großen Teil mit überalterter Splitterbebauung durchsetzten Außenbereiche, die als Zwischenräume regelrecht „übriggeblieben“ sind. Soweit diese Zonen in das Regionale Grünflächensystem einbezogen sind, sollen sie nicht weiter verdichtet werden. Durch „Schließen von Baulücken“ und „Abrunden“ von Baugruppen würden solche zersiedelten Gebiete in ihrer Funktion als regionale Grünflächen immer mehr beeinträchtigt werden. Bestehende neuere Siedlungen sollten durch geeignete Maßnahmen dem Charakter eines Grünzuges angepaßt werden. Aufgelockerte und durchgrünte Siedlungen sind jedoch kein vollwertiger Ersatz für eine Grünfläche. Ein Beispiel für den derzeitigen Stand der baurechtlichen Ausweisung innerhalb eines solchen regionalen Grünzuges im Kerngebiet zeigt Abbildung 25.

Die genaue Abgrenzung der in das Regionale Grünflächensystem einzubeziehenden Flächen muß späteren Festlegungen (ggf. auch im Landschaftsplan) und weiteren Verhandlungen vorbehalten bleiben, da in diesem GEP das Regionale Grünflächensystem nur generell dargestellt ist.

Durch eine nördliche Begrenzung des Kerngebietes soll eine breite, ostwestlich verlaufende Trennzone gegenüber den Entwicklungsgebieten an der Lippe freigehalten werden. Sie ist wichtig für eine sinnvolle Ordnung und Gliederung des gesamten Ruhrgebietes und als Naherholungsbereich.

Viele Industriezweige, vor allem die Schwerindustrie, benötigen Anschluß an eine Wasserstraße. Diese hatte auf die Industrie daher schon immer eine starke Anziehungskraft ausgeübt, die auch weiterhin ungemindert wirksam bleiben wird.

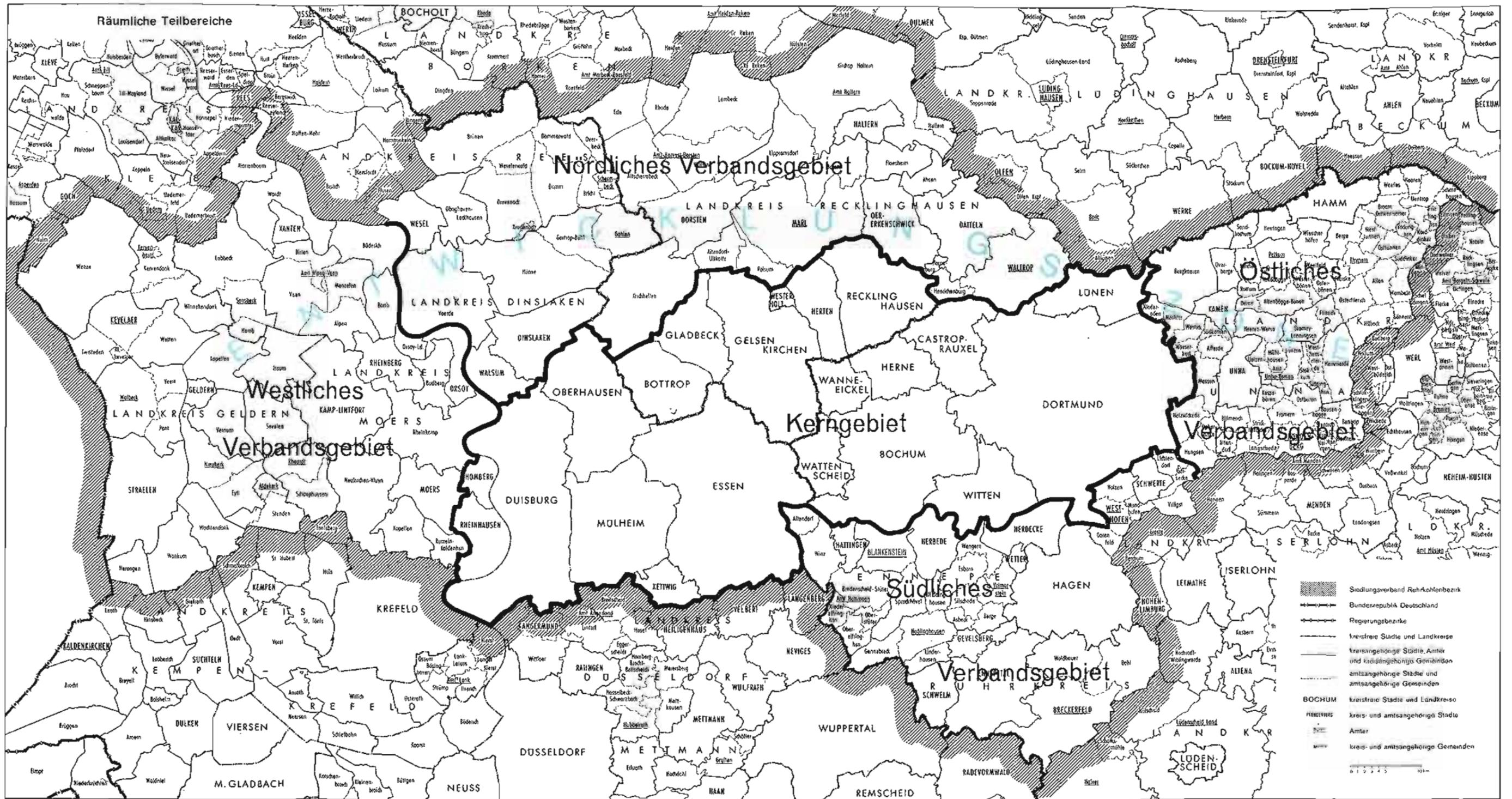
Im Kerngebiet werden vor allem durch den industriellen Strukturwandel und das Anwachsen des Tertiären Sektors weitere Arbeitsplätze entstehen. Dadurch und durch die wachsenden Wohnansprüche ist mit einem steigenden zusätzlichen Wohnungsbedarf zu rechnen, der nur z. T. im engeren Kerngebiet selbst befriedigt werden kann.

- Zu 3: Nach Aufgabe, Art und Größe richtig bemessene und ausgestaltete Zentren aller Stufen wirken der Zersiedlung entgegen, dienen einer rationellen Besiedlung und Erschließung, erleichtern Versorgung und Verkehr und schaffen die Grundlage für die Ausbildung eines städtischen Gemeinschaftslebens. Der unterschiedliche Rang von zentralen Orten ergibt sich aus der Größe des Einzugsbereichs sowie aus dem Maß der Bündelung von zentralen Einrichtungen der Verwaltungen, der Wirtschaft, des Handels und der Kultur. Siedlungspolitik und Sozialstruktur zu Beginn des Jahrhunderts haben im Ruhrgebiet die Ausbildung leistungsfähiger Zentren jeder Größenordnung stark behindert. Die dezentrale Siedlungsentwicklung der Städte hat hier dazu geführt, daß besonders die Zentren mittlerer Größenordnung nicht in genügendem Maße ausgebildet sind. Aber auch die Ausstattung der Hauptzentren ist nicht immer befriedigend. Die Konzentration einer so großen Anzahl von Städten auf engem Raum wird auf vielen Gebieten eine sinnvolle Aufgabenteilung notwendig machen. Sie kann nur durch eine gute interkommunale Zusammenarbeit erreicht werden.

Nebenzentren können die Innenstädte entlasten. Durch ihre Förderung kann auch der Errichtung von sogenannten „Shopping Centers“ außerhalb der Städte begegnet werden, die gerade der im Ruhrgebiet besonders notwendigen Stärkung der Stadtzentren entgegenwirken würde.

Durch eine beim Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk laufende besondere Untersuchung sollen die zentralörtlichen Verhältnisse im Ruhrgebiet analysiert und die entsprechenden planerischen Folgerungen gezogen werden.

2. Die Planungsaufgaben für räumliche Teilbereiche



a) Kerngebiet

Tabelle 11:

Gebiet Stand 1. 4. 1966	Fläche in qkm (1961)	Einwohner			
		1871	1939	1961	1964
Kreisfreie Städte					
Bochum	121,35	55.511	305.485	361.382	357.513
Bottrop	42,09	5.877	83.385	111.548	112.709
Castrop-Rauxel	44,19	5.451	56.610	87.910	87.413
Dortmund	271,49	109.244	542.352	641.480	654.551
Duisburg	143,32	72.237	434.646	502.993	492.068
Essen	188,39	137.937	666.743	726.550	727.988
Gelsenkirchen	104,41	23.794	317.568	382.689	375.861
Gladbeck	35,88	2.760	58.713	84.196	83.201
Herne	30,04	7.121	94.649	113.207	109.083
Lünen	37,30	4.469	46.219	72.171	72.447
Mülheim	88,20	17.835	137.540	185.708	191.941
Oberhausen	77,02	25.280	191.842	256.773	259.777
Recklinghausen	66,23	7.816	86.313	130.581	128.963
Wanne-Eickel	21,31	6.889	86.680	107.197	108.669
Wattenscheid	23,88	9.894	61.449	79.202	81.010
Witten	46,48	28.343	73.548	96.462	97.748
Landkreise					
Düsseldorf-Mettmann					
Kettwig, Stadt	16,09	5.140	11.298	17.064	17.479
Moers					
Homburg (Ndrh.), Stadt	10,12	4.646	26.738	35.081	36.245
Rheinhausen, Stadt	28,74	3.545	40.864	68.126	71.835
Recklinghausen					
Herten, Stadt	29,33	1.576	32.697	51.847	52.536
Westerholt, Stadt	3,98	712	8.370	11.398	12.321
Kerngebiet insgesamt	1.429,84	536.167	3.363.709	4.123.565	4.131.358

1. Dieser Teil des Ruhrgebietes ist wegen der hier erreichten Konzentration von Wirtschaft und Bevölkerung auch in Zukunft als der wirtschaftliche Kernraum des Reviers anzusehen. Seine Funktionsfähigkeit muß jedoch durch wirksame Ordnungsmaßnahmen erhalten bzw. verbessert werden. Damit soll weniger eine quantitative Steigerung des Wirtschafts- und Bevölkerungswachstums als vielmehr eine qualitative Umstrukturierung und Verbesserung der Umweltbedingungen erreicht werden.
2. Die Lebensverhältnisse der Bevölkerung des Kerngebietes müssen durch eine einschneidende Umgestaltung und Erneuerung der äußeren Umweltbedingungen entscheidend verbessert werden. In erster Linie ist deshalb die Beseitigung der hier besonders spürbaren siedlungsstrukturellen Mißstände durch eine Bereinigung der Gemengelage von Industrie- und Wohnbebauung und eine bessere Gliederung dieser dichtbesiedelten Städtelandschaft mit ihrer fast ununterbrochenen Aneinanderreihung massierter Siedlungskomplexe erforderlich.



Eine bessere Gliederung des Kerngebietes muß durch die Verwirklichung des Regionalen Grünflächensystems, mit dem die innerstädtischen Grünflächen in Verbindung gebracht werden müssen, erreicht werden. Bei auftretenden konkurrierenden Raumansprüchen muß ein Ausgleich gefunden werden.

Diese siedlungsstrukturellen Maßnahmen müssen auch dazu beitragen, die Luftverunreinigung, allgemein zu verringern und in den Wohnsiedlungsbereichen, die durch die unmittelbare Nachbarschaft von großen Luftverschmutzern (Emittenten) unzumutbar belastet sind, erträgliche lufthygienische Verhältnisse zu schaffen.

Neue größere Industrieansiedlungen sind im Bereich des Rhein-Herne-Kanals und des Dortmund-Ems-Kanals zu konzentrieren; darüber hinaus sind sie nur in beschränktem Umfange vertretbar.

Da die infolge der weiteren wirtschaftlichen Entwicklung zuwachsende Bevölkerung nur zum geringen Teil im engeren Ballungskern angesiedelt werden kann, sind Wohnsiedlungsbereiche in Anlehnung an vorhandene Siedlungen außerhalb des engeren Kerngebietes in seinen Randgebieten zu entwickeln, und zwar im Süden der Städte Duisburg, Mülheim, Essen, Bochum sowie in Kettwig und im Norden der Städte Oberhausen und Gelsenkirchen sowie in Recklinghausen.

Städte, in denen noch ein relativ großer Spielraum für eine weitere Entwicklung der Industrie sowie der Wohnsiedlung vorhanden ist, sind insbesondere Dortmund, Lünen, Mülheim und Recklinghausen.

In den Städten Bochum, Dortmund, Duisburg, Essen und Gelsenkirchen sind die Voraussetzungen für einen verstärkten Ausbau der zentralen Einrichtungen, soweit sie für das gesamte Ruhrgebiet von Bedeutung sind, und damit auch des Tertiären Erwerbssektors zu schaffen.

3. In Gemeinden mit einseitiger Wirtschaftsstruktur, insbesondere in den fast ausschließlich vom Bergbau bestimmten Städten Bottrop, Gladbeck, Westerholt, Herten, Recklinghausen, Lünen, Castrop-Rauxel, Herne, Wanne-Eickel und Wattenscheid ist dafür zu sorgen, daß zur Ergänzung

der einseitigen Industriestruktur und an Stelle ggf. zur Stilllegung kommender Zechen neue Industriebetriebe angesiedelt werden. Die Ansiedlung der Ersatzindustrie muß so rechtzeitig einsetzen, daß mit dem Auslaufen der Zechenbetriebe mindestens der gleiche Anteil der Bevölkerung wie vorher seinen Arbeitsplatz innerhalb der genannten Städte findet. In den Städten Rheinhausen, Oberhausen, Gelsenkirchen und Witten, in denen die Schwerindustrie vorherrscht, ist eine Differenzierung der Industriestruktur durch die Ansiedlung von kleineren und mittleren Betrieben der Verarbeitungsindustrie anzustreben. In all diesen Städten bedarf der Tertiäre Erwerbsektor einer kräftigen Förderung, um eine bessere Versorgung und eine ausgewogenere Sozialstruktur zu erreichen.

Soweit darüber hinaus in den übrigen Städten des Kerngebietes eine Verbesserung der Wirtschaftsstruktur durch Industrieansiedlung erstrebt wird, muß darauf geachtet werden, daß nicht nur im örtlichen Rahmen, sondern auch im größeren Raum keine schwerwiegenden Nachteile hervorgerufen werden.

4. Das Netz der Straßen, die dem Durchgangsverkehr und dem Ziel- und dem Quellverkehr dienen, ist durch Neu- und Ausbau zu verdichten. Zugleich sind für den Binnenverkehr im Kerngebiet neue Straßenverbindungen zu schaffen und die bestehenden zu verbessern. Die Straßenverbindungen zu den Erholungsgebieten sind auszubauen.

Das Netz der Bundesbahn ist so auszubauen, daß ein Schnellverkehrssystem mit starrem Fahrplan (Taktfahrplan) ermöglicht wird. Hierbei sind auch neue Haltepunkte einzurichten.

Die Netze der öffentlichen Nahverkehrsmittel Straßenbahn und Omnibus und das Bundesbahnschienennetz müssen sich ergänzen und hinsichtlich Streckenführung und Haltestellen (Haltepunkten) aufeinander abgestimmt werden.

Weitere Häfen am Rhein-Herne-Kanal sind nur dann anzulegen, wenn ein dringendes wirtschaftliches Bedürfnis vorliegt und der fließende Verkehr nicht behindert wird. Der Dortmund-Ems-Kanal ist in seiner Leistungsfähigkeit zu verbessern.

Bei der Anlage und dem Ausbau von Flugplätzen sind die möglichen künftigen Lärmauswirkungen sowie die Frage der Sicherheit sorgfältig zu prüfen.

5. Die folgenden für die Wassergewinnung wichtigen Bereiche sind zu schützen:
 - das Ruhrtal,
 - die Rheinniederung.

Die Wasserversorgung ist durch in gegenseitigem Verbund stehende Versorgungsnetze zu sichern.

6. Vorranggebiete der Land- und Forstwirtschaft sind:
 - die für eine land- oder forstwirtschaftliche Nutzung geeigneten Bereiche innerhalb des Regionalen Grünflächensystems,
 - das Ruhrtal,
 - die Ruhrhöhen, soweit sie nicht als Wohnsiedlungsbereiche beansprucht werden müssen.

7. Die für die Erholung wichtigsten Bereiche sind:
 - die für die Erholung geeigneten Bereiche innerhalb des Regionalen Grünflächensystems,
 - das Ruhrtal mit Ruhrhöhen,
 - die Rheinaue.

Begründung

Zu 1: Im Kerngebiet leben 4,1 Mill. Menschen, das sind 73 % der Bevölkerung des Ruhrgebietes, auf 31 % seiner Gesamtfläche. Damit ist das Kerngebiet des Ruhrgebietes mit 1 430 qkm eine der flächenmäßig größten Ballungen. In den Industriebetrieben des Kerngebietes arbeiten rd. 75 % aller Industriebeschäftigten des Ruhrgebietes. Die heutigen räumlichen Gegebenheiten setzen einem weiteren Wachstum dieses Wirtschaftspotentials, soweit damit eine Erhöhung der Zahl der Arbeitsplätze verbunden ist, relativ enge Grenzen. Der noch zur Verfügung stehende Raum muß deshalb dazu genutzt werden, die Voraussetzungen für eine Ergänzung bzw. Verbesserung der Wirtschafts- und Siedlungsstruktur zu schaffen. Von der Anziehungs- und Ausstrahlungskraft des Kerngebietes wird die künftige Entwicklung des gesamten Ruhrgebietes entscheidend abhängen. Alle Maßnahmen zur Verbesserung der Umweltbedingungen müssen deshalb in ihrer vollen Bedeutung für das gesamte Ruhrgebiet gesehen werden.

Zu 2: Die grundlegende Verbesserung der Siedlungsstruktur und der lufthygienischen Verhältnisse ist eine unerläßliche Voraussetzung für die notwendige Steigerung der Attraktivität des Kernraumes des Ruhrgebietes. Die Bestrebungen zur Ergänzung der industriellen Struktur des weithin von den klassischen Ruhrindustrien geprägten Kerngebietes können nur dann zum gewünschten Erfolg führen, wenn es sich gegen die Anziehungskraft der aufstrebenden „revierfernen“ Wirtschaftsräume behaupten kann. Dabei wird eine entscheidende Verbesserung der äußeren Umweltbedingungen eine große Rolle spielen.

Die Verwirklichung des Regionalen Grünflächensystems soll zur Gliederung der Siedlungskomplexe dieses Ballungsgebietes beitragen. Die Neuordnung der Gebiete mit unzumutbarer Gemengelage von Industrie- und Wohngebieten – vor allem in der südlichen Emscherzone (Oberhausen-Süd, Essen-Nord, Gelsenkirchen-Süd, Bochum-Nord, Wanne-Eickel, Herne) – ist für eine nachhaltige Verbesserung der Struktur von grundlegender Bedeutung. ~

Durch die siedlungsstrukturellen Maßnahmen kann auch die Auswirkung der Luftverunreinigung auf die Wohngebiete verringert und damit ein Beitrag zur Beseitigung des schlimmsten Übels des engeren Ruhrgebietes durch landesplanerische Mittel geleistet werden. Die zumutbaren Grenzen der Luftverunreinigung werden in zahlreichen Bereichen des Kerngebietes bei weitem überschritten, vor allem bei ungünstigen Witterungsverhältnissen.

Abgesehen von den Erweiterungen vorhandener Betriebe und der Errichtung standortgebundener Betriebsanlagen sollten die nur noch beschränkt vorhandenen ausgewiesenen Industrieflächen solchen Betriebsansiedlungen vorbehalten werden, durch die langfristig eine echte Strukturverbesserung erreicht wird. Dies gilt insbesondere für die Städte, in denen eine Erweiterung der einseitigen industriellen Basis zur Erhaltung der Wirtschaftskraft notwendig ist, und für solche Städte, in denen eine räumliche Erweiterung der Industriegebiete auf enge Grenzen stößt, wenn auf Dauer eine geordnete Siedlungsstruktur und erträgliche Wohnverhältnisse geschaffen werden sollen.

Im Bereich der Wasserstraßen ist in beschränktem Umfang noch eine weitere Industrieansiedlung möglich. Im übrigen Kerngebiet würden über das vertretbare Maß hinausgehende neue, größere Industriebetriebe wegen ihrer störenden Auswirkung auf die Nachbarschaft (Luft-, Lärm-, Verkehrsbelastung) die siedlungsstrukturellen Mängel vergrößern.

Die im rückwärtigen Bereich der Ruhrhöhen und am Nordrand des Kerngebietes vorgesehenen neuen Siedlungsgebiete haben eine landschaftlich hervorragende Lage und sind vom engeren Kerngebiet aus in relativ kurzer Zeit zu erreichen.

Zu 3: Die Ansiedlung neuer Industriebetriebe ist an sich im gesamten Kerngebiet erwünscht, aber in den genannten Bergbaustädten besonders dringend. Bei ihnen geht es nicht nur um das Streben nach einer Verbesserung der Struktur, sondern um die Notwendigkeit, die bestehende durch eine gänzlich neue abzulösen. Das ergibt sich aus der Entwicklung des Kohlenbergbaus in den letzten Jahren.

Mit dem Auslaufen von Zechenbetrieben, denen diese Städte ihre Entstehung und jetzige Größe verdanken und die auch heute noch überwiegend und in einigen Fällen allein die Grundlage ihrer Wirtschafts- und Lebenskraft bilden, muß gerechnet werden.

Würde man dieser Entwicklung tatenlos zusehen, so wären diese Städte einem sicheren Verfall preisgegeben, der aber bei der engen wirtschaftlichen Verflechtung im ganzen Kerngebiet nicht auf sie allein beschränkt bliebe, sondern mit Sicherheit weitere Kreise ziehen und damit den angestrebten Erfolg der Strukturförderung im gesamten Planungsraum in Frage stellen würde.

Die Industrieansiedlung muß daher in den genannten Städten mit größerer Intensität betrieben werden als in den übrigen Teilen des Reviers, die entweder eine differenzierte und gefestigte Wirtschaftsbasis besitzen oder erst am Anfang ihres Wachstums stehen. Sie muß aber vor allen Dingen zu einem möglichst frühen Zeitpunkt einsetzen, um das Vertrauen in die Zukunft der Städte zu erhalten, eine Abwanderung zu verhüten und um sicherzustellen, daß am Ende der Übergangszeit in ihnen mindestens ein gleich hoher Anteil an industriellen Arbeitsplätzen im Verhältnis zur Bevölkerung wie vorher zur Verfügung steht.

Mit der Ansiedlung neuer Industrie wird vorübergehend ein zusätzlicher Bedarf an Industrie-flächen und Arbeitskräften auftreten, denen an vielen Stellen Interessen der Bergbauunternehmen entgegenstehen. Es wird besonderer Anstrengungen bei der Planung und Durchführung bedürfen, um die aus diesem Konflikt möglicherweise erwachsenden Schwierigkeiten zu überwinden.

Mit den Bemühungen um die Verbesserung der industriellen Struktur der Bergbaustädte müssen auch solche um die Hebung ihres großen Rückstandes in der städtebaulichen Entwicklung und im kulturellen Leben Hand in Hand gehen. Dazu ist eine beträchtliche Anreicherung des Dienstleistungssektors erforderlich.

Zu 4: Die Verkehrsverhältnisse sind im Kerngebiet besonders ungünstig. Dies betrifft fast alle Verkehrswege und Verkehrsmittel.

Das regionale Straßennetz ist trotz der Anstrengungen zu seiner Verbesserung bisher weder qualitativ noch quantitativ ausreichend. Es mangelt an gut ausgebauten Autobahnzubringern und Straßen für den Durchgangsverkehr und den Binnenverkehr innerhalb des Kerngebietes. Auch die Straßenverbindungen zu den Nachbarräumen, z. B. Düsseldorf, Wuppertal und Münster, und vor allem zu den großen Erholungsgebieten sind unzureichend.

Auch der als Stadtautobahn ausgebaute neue Ruhrschnellweg (B 1 bzw. B 60, Verbandsstraße OW IV) wird allein in absehbarer Zeit nicht mehr die zu erwartende Verkehrsbelastung aufnehmen können. Daher ist der Neubau des Emscherschnellweges (Verbandsstraße OW III) besonders dringend. Die OW III verbessert entscheidend die Verkehrsverhältnisse der Emscherzone und entlastet zugleich die BAB Ruhrgebiet-Hannover. Die südlich parallel zum Ruhrschnellweg geplante Verbandsstraße OW IVe, die insbesondere auch im Zusammenhang mit der Autobahnplanung Ruhrgebiet-Kassel große Bedeutung bekommt, wird ebenfalls zu seiner Entlastung beitragen.

Im Westen des Kerngebietes ist der Ausbau der B 8 (Verbandsstraße NS IV) als Stadtautobahn in neuer Führung notwendig. Die neue autobahnähnliche B 288 (Verbandsstraße NS VI) verbessert die Verbindung zwischen den Räumen Essen/Gelsenkirchen/Bochum und Krefeld/Düsseldorf und ist zugleich Autobahnzubringer. Eine Verlängerung der BAB Hollandlinie von Oberhausen über Mülheim, Essen und Wuppertal schafft eine zügige Verbindung vom westlichen Teil des Kerngebietes zur BAB Dortmund-Gießen und zu den Erholungsgebieten des Sauerlandes. Auch für die anderen nord-südlich verlaufenden Straßen mit regionaler Bedeutung sind neue, z. T. autobahnähnliche Verbindungen erforderlich. Dies trifft insbesondere zu für die B 224 (Verbandsstraße NS VI), die B 51 (Verbandsstraße NS VII), die B 235 (Verbandsstraße NS VIII), die L 609 (Verbandsstraße NS IX) und die L 658 (Verbandsstraße NS X). Besonders notwendig ist auch eine zügige Nord-Süd-Verbindung aus dem Lipperaum über Gelsenkirchen nach Hattingen (Verbandsstraße NS VIa). Da eine weitere erhebliche Steigerung des Verkehrs vorauszusehen ist, sollten Möglichkeiten für Straßenverbreiterungen offengehalten werden.

Voraussetzung für die Einführung eines starren Fahrplanes (Taktfahrplan) und somit eine gute Bedienung des Personenverkehrs auf der Bundesbahn ist der Ausbau vorhandener Bundesbahnstrecken und der Bau neuer Verbindungskurven. Es fehlt z. B. eine Eisenbahnverbindung zwischen Bochum-Hbf. und Gelsenkirchen-Hbf. bzw. Wanne-Eickel-Hbf.. Der Ausbau der Verbindung Gelsenkirchen-Buer – Marl – Haltern (V 9) muß beschleunigt weitergeführt werden. Die Verbindung Essen – Wuppertal bedarf dringend einer Verbesserung. Für das gesamte östliche Revier ist eine Elektrifizierung der Strecke Dortmund – Emden – insbesondere wegen der Erztransporte – von entscheidender Bedeutung. Hier sind bestehende Engpässe in Bahnhofsanlagen zu beseitigen.

Die Einrichtung neuer Haltepunkte wird das Einzugsgebiet des Bundesbahn-Personenverkehrs vergrößern und zusammen mit einer sinnvollen Ergänzung durch Straßenbahn und Omnibus die Bevölkerung im Interesse der Entlastung der Straßen zu einer verstärkten Benutzung dieses Verkehrsmittels anregen.

Am Rhein-Herne-Kanal sind bereits sehr viele Häfen vorhanden. Durch die Anlage weiterer Häfen sollte der fließende Verkehr nicht behindert werden.

Im Kerngebiet liegen die Flugplätze Essen-Mülheim und Dortmund-Wickede. Wegen der nahegelegenen Wohnbebauung ist vor einem weiteren Ausbau dieser Plätze eine eingehende Prüfung hinsichtlich Lärmauswirkung und Sicherheit besonders dringend geboten.

- Zu 5: Die Wasserversorgung des Ruhrgebietes erfolgt zu einem wesentlichen Teil aus den genannten Gebieten. Ihr Schutz ist daher von lebenswichtiger Bedeutung.
- Zu 6: Das Regionale Grünflächensystem kann durch die möglichst geschlossene Erhaltung von land- und forstwirtschaftlichen Betrieben am besten gegen eine unerwünschte anderweitige Inanspruchnahme geschützt werden. Teile der Ruhrhöhen und des Ruhrtales bieten von der Bodengüte oder Betriebsgrößenstruktur her günstige Voraussetzungen für die Land- und Forstwirtschaft.
- Zu 7: Das Regionale Grünflächensystem bietet bei entsprechender Ausgestaltung die Möglichkeit, in kurzer Entfernung von den Wohnbereichen Naherholungsgebiete zu schaffen. In den übrigen genannten Gebieten sind bereits günstige Voraussetzungen für die Erholung der Bevölkerung vorhanden.

b. Nördliches Verbandsgebiet

Tabelle 12

Gebiet: Stand 1. April 1966	Fläche in qkm (1961)	Einwohner			
		1871	1939	1961	1964
Landkreis Rees					
Wesel, Stadt	19,62	18.517	24.632	32.002	32.589
Obrighoven-Lackhausen	27,64	1.553	3.191	4.525	5.671
Amt Schermbeck					
Bricht	8,79	247	341	439	452
Brünen	44,80	2.104	2.331	2.512	2.531
Dämmerwald	14,73	159	201	194	189
Damm	23,15	537	700	771	769
Drevenack	30,06	856	1.364	1.683	1.731
Krudenburg	1,28	197	188	174	216
Overbeck	7,86	188	226	349	390
Schermbeck	4,62	789	1.444	2.031	2.039
Weselerwald	11,96	268	514	566	773
Landkreis Dinslaken					
Dinslaken, Stadt	45,46	5.116	26.734	43.776	48.973
Walsum, Stadt	19,88	1.363	23.003	44.686	48.299
Voerde (Ndrh.)	57,43	4.422	10.946	22.473	25.614
Amt Gahlen					
Gahlen	20,53	1.376	1.607	2.093	2.180
Gartrop-Bühl	18,33	503	402	582	783
Hünxe	58,97	1.756	2.623	4.944	5.817
Landkreis Recklinghausen					
Datteln, Stadt	52,05	3.165	20.307	30.151	32.926
Haltern, Stadt	15,02	2.720	10.106	14.712	14.935
Oer-Erkenschwick, Stadt	38,80	1.387	15.503	23.365	24.150
Ahsen	12,28	627	828	1.079	1.092
Flaesheim	13,32	326	631	986	1.075
Kirchhellen	60,58	2.745	6.330	9.318	10.250
Amt Haltern					
Haltern, Kirchspiel	93,41	1.398	2.971	4.800	5.696
Hullern	7,12	377	494	601	623
Lippramsdorf	29,26	927	1.505	1.938	1.945
Amt Hervest-Dorsten					
Altschermbeck	32,90	851	1.376	1.782	2.175
Dorsterf, Stadt	39,80	4.774	25.011	36.323	38.265
Erle	19,98	728	1.093	1.377	1.442
Lembeck	54,11	1.940	2.827	3.275	3.740
Rhade	11,67	512	1.347	1.781	1.959
Wulfen	33,93	990	2.406	3.499	3.962
Amt Marl					
Altendorf-Ulfkotte	12,26	568	859	955	1.160
Hamm	21,14	534	2.726	12.935	13.055
Marl, Stadt	64,97	2.534	35.288	71.508	74.693
Polsum	12,66	652	4.306	7.088	7.154
Amt Waltrop					
Henrichenburg	7,41	568	2.309	2.939	3.568
Horneburg	1,74	333	812	984	1.119
Waltrop, Stadt	46,94	2.899	11.453	21.900	23.177
Nördliches Verbandsgebiet insgesamt	1.096,46	71.506	250.935	417.096	447.177



1. Die künftige Wirtschafts- und Siedlungsentwicklung des Ruhrgebietes soll sich zu einem großen Teil im nördlichen Verbandsgebiet vollziehen. Daher sind die hier gegebenen Entwicklungsmöglichkeiten für Wirtschaft und Siedlung zu nutzen und zu fördern. Die sich gerade hier vielfältig überschneidenden Raumbeanspruchungen erfordern ein besonders sorgfältiges Abwägen der Interessen.
2. Die verkehrsgünstig gelegenen Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereiche und die Vorhaben des standortgebundenen Bergbaus sind als Ansatzpunkte der künftigen Siedlungsentwicklung anzusehen. Die Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereiche sind vor allem im Bereich des Rheines und der Lippe vorzusehen. In anderen Bereichen sind außer den Vorhaben des standortgebundenen Bergbaus größere Industrieansiedlungen nicht vertretbar.

Die Rheinniederung ist von weiteren Wohnsiedlungen möglichst freizuhalten. Wohnsiedlungsbereiche sind auf den rechtsrheinischen Terrassenflächen des Rheintales vorzusehen. Die Siedlungsbereiche am Rhein sind durch breite und wirksame Freizonen gegeneinander abzugrenzen. Südlich der Entwicklungsschwerpunkte im Bereich der Lippe ist eine breite Trennzone gegenüber dem Kerngebiet zu sichern.

Die Ausbildung regionaler Zentren ist anzustreben.

Die verkehrsgünstigen Entwicklungsschwerpunkte, in denen sich auch zum Teil eine weitere bergbauliche Entwicklung vollziehen wird, sind:

- der Raum westlicher Landkreis Dinslaken/Wesel mit Lippemündungsgebiet (zugleich zentrale Funktionen),
- der Raum Gahlen/Hünxe,
- der Raum Dorsten (zugleich zentrale Funktionen),
- der Raum Kirchhellen,
- der Raum Marl,
- der Raum Datteln/Oer-Erkenschwick/Waltrop.

Die Bereiche, in denen die Vorhaben des standortgebundenen Bergbaus den Anlaß für eine Siedlungsentwicklung geben, sind:

der Raum Schermbeck/Altschermbeck,
der Raum Rhade,
der Raum Wulfen/Lembeck,
der Raum Haltern.

3. Durch eine wirksame Verkehrserschließung muß die Entwicklung des Gebietes gefördert werden. Besonders in den Gebieten Dinslaken/Wesel, Dorsten und Marl/Haltern sind einerseits die Verkehrsverhältnisse zu verbessern, andererseits muß die Siedlungsplanung möglichst so gesteuert werden, daß dadurch die Vorortbahnen der Deutschen Bundesbahn zu axialen Bindegliedern innerhalb regionaler Siedlungsketten werden. Die nord-südlich verlaufenden Straßen müssen zur besseren Anbindung an das Kerngebiet und im Interesse des starken Erholungsverkehrs aus dem Kerngebiet ausgebaut werden. Durch z. T. neu zu schaffende Straßen ist der Anschluß nach Westen und Osten zu verbessern.

Die Eisenbahnverbindung mit dem Kerngebiet muß verbessert werden. Die Entwicklungsschwerpunkte des nördlichen Verbandsgebietes sind in den geplanten Schnellverkehr der Bundesbahn einzubeziehen.

Durch die übrigen öffentlichen Nahverkehrsmittel ist das Netz der Bundesbahn zu ergänzen und damit die Verkehrsbedienug innerhalb des Gebietes sowie seine Anbindung an die Nachbarbereiche sicherzustellen.

Zur Steigerung der Leistungsfähigkeit des Wesel-Datteln-Kanals sind zweite Schleusen in Hünxe, Dorsten, Flaesheim, Ahsen und Datteln notwendig.

Die gegebenen Voraussetzungen für den Luftverkehr sind durch die Anlagen von Landeplätzen für den Nah-, Bedarfs- und Zubringerverkehr zu nutzen, soweit sozialhygienische Belange nicht beeinträchtigt werden.

4. Die folgenden für die Wasserversorgung wichtigen Bereiche sind zu schützen:

die Rheinniederterrasse,
der Bereich der Halterner Sande etwa zwischen (Borken-)Schermbeck – Gahlen – Dorsten – Oer-Erkenschwick – Datteln(-Dülmen).

5. Vorranggebiete der Land- und Forstwirtschaft sollen bleiben:

Kirchheller Heide/Hünxer Wald, der Recklinghäuser Höhenrücken zwischen Kirchhellen und Datteln, die Haard und der Bereich nördlich der Lippe.

Insbesondere die Waldgebiete sind von weiteren Verteidigungsanlagen möglichst freizuhalten.

6. Die Erholungsfunktion der Gebiete außerhalb der Entwicklungsschwerpunkte ist zu erhalten und zu stärken. Die für die Erholung wichtigen Bereiche sind:

die Rheinniederung im Landkreis Dinslaken, Kirchheller Heide/Hünxer Wald, Weseler Wald, Dämmer Wald, Rüter Mark und der Raum Haltern mit der Hohen Mark, der Haard und den Borkenbergen.

Der Naturpark „Hohe Mark“ ist unter Beachtung der land- und forstwirtschaftlichen Belange auszubauen und zu pflegen.

Begründung

Zu 1: Die verkehrsgeographische Lage des nördlichen Verbandsgebietes, seine ausbaufähigen Verkehrsanlagen und seine Bodenschätze bieten in Verbindung mit der Größe des verfügbaren Raumes günstige Voraussetzungen für eine weitere Industrieansiedlung und eine geordnete Siedlungsentwicklung. Durch eine Förderung dieser Entwicklung kann das Kerngebiet relativ entlastet werden.

Im Gebiet sind auch günstige Voraussetzungen für die Land- und Forstwirtschaft vorhanden, es bietet ausgezeichnete Erholungsmöglichkeiten und darüber hinaus befinden sich hier umfangreiche Grundwasservorkommen. Da in bestimmten Bereichen oft einander ausschließende Raumbeanspruchungen auftreten, ist, obwohl das Gebiet noch relativ wenig besiedelt ist, eine rechtzeitige und sorgfältige Abwägung der verschiedenen Interessen besonders geboten.

Zu 2: Eine weitere Industrieansiedlung in den verkehrsgünstig gelegenen Bereichen ist zu erwarten. Ebenso ist mit einer verstärkten bergbaulichen Entwicklung zu rechnen, da hier die Voraussetzungen für den Bergbau, insbesondere für die Errichtung und den Betrieb moderner Großschachtanlagen, günstig sind. Durch die Ausbildung von Entwicklungsschwerpunkten wird eine geordnete Siedlungsstruktur erreicht und die Raumbeanspruchung auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt.

Die Verkehrsgunst der am Rhein und im Bereich der Lippe gelegenen Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereiche ergibt sich aus der Bündelung verschiedener Verkehrswege. In den Bereichen, in denen das Entwicklungsmotiv lediglich in den Vorhaben des standortgebundenen Bergbaus besteht, ist die Ansiedlung weiterer Industrien auf das zur Ergänzung der sonst zu einseitigen Wirtschaftsstruktur erforderliche Maß im Interesse der Erhaltung der Land- und Forstwirtschaft zu beschränken.

Das fast ununterbrochene Siedlungsband entlang des Rheines zwischen der südlichen Stadtgrenze von Duisburg und der nördlichen Stadtgrenze von Wesel kann nur noch im Landkreis Dinslaken (z. B. Wohnungswald) aufgelockert werden. Durch eine weitgehende Freihaltung der Rheinniederterrasse von weiteren Wohnsiedlungen wird der Erholungswert der charakteristischen Rheinlandschaft erhalten.

Die breite Trennzone zwischen dem Entwicklungsband an der Lippe und dem Kerngebiet verhindert ein Zusammenwachsen beider Bereiche und dient als Erholungsgebiet am Nordrand des dichtbesiedelten Kerngebietes.

Die Ausbildung regionaler Zentren und die Ausrichtung der Siedlungsentwicklung auf diese Zentren trägt zu einer sinnvollen Ordnung und wirtschaftlichen Erschließung des Gebietes bei.

Der Raum westlicher Landkreis Dinslaken/Wesel hat eine verkehrsgeographisch ausgezeichnete Lage. Im Norden mündet der Wesel-Datteln-Kanal in den Rhein, im Süden sind Rheinhäfen vorhanden. Die Ausstattung mit Straßen und Schienenwegen ist bereits heute quantitativ sehr gut. Sie wird durch die Verwirklichung bereits bestehender Planungen auch qualitativ verbessert. Die Industrie- und Siedlungsentwicklung wird im Süden überwiegend vom Bergbau, der sich bis in den Bereich der Gemeinde Voerde (Ork-Mehrum) ausdehnen kann, und in einem geringen Ausmaß von der Ansiedlung der im benachbarten Kerngebiet tätigen Bevölkerung abhängen. Für das Lippemündungsgebiet ist die ausgezeichnete Verkehrslage das Hauptmotiv der Entwicklung. Eine entscheidende Voraussetzung für die Industrieansiedlung im Bereich des Lippemündungsgebietes ist der Ausbau des Rhein-Lippe-Hafens.

Die Entwicklung des Raumes Gahlen/Hünxe wird vor allem durch die Ausnutzung der im Bereich des Wesel-Datteln-Kanals zu konzentrierenden Industrieansiedlung bestimmt. Die Standortverhältnisse sind durch die neue Autobahn Oberhausen — Holland verbessert worden.

Die verkehrsgünstige Lage des Raumes Dorsten ist durch den Wesel-Datteln-Kanal und die vorhandene Bündelung von Straßen und Schienenwegen gekennzeichnet. Die im östlichen Bereich günstig gelegenen Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereiche und der Bergbau, einschließlich Kohleveredlung, bestimmen die weitere Entwicklung. Für eine bergbauliche Entwicklung, die sich außerhalb des Raumes Dorsten vollzieht, werden hier in beschränktem Maße Wohnsiedlungsbereiche benötigt.

Die Entwicklung des Raumes Kirchhellen ist durch seine verkehrsgünstige Lage im Schnittpunkt der geplanten Verbandsstraßen OW II und NS V und seine Nähe zum Kerngebiet bestimmt. Daneben wird die Entwicklung von den Vorhaben des Bergbaus beeinflusst.

Der für die Entwicklung des Raumes Marl wichtigste Verkehrsweg ist der Wesel-Datteln-Kanal. Die Straßen bedürfen noch der Ergänzung, ein dringend notwendiger Anschluß an das Bundesbahnnetz wird z. Z. durch den Ausbau der Verbindung Gelsenkirchen-Buer — Haltern (V 9) geschaffen. Die Emissionen der in diesem Raum gelegenen Werke wirken sich besonders stark auf die nördlichen und östlichen Bereiche aus.

Die Besonderheit der Verkehrslage des Raumes Datteln/Oer-Erkenschwick/Waltrop ist in dem hier aus dem Lippe-Seiten-Kanal (Wesel-Datteln- und Datteln-Hamm-Kanal) und dem Dortmund-Ems-Kanal gebildeten Kanalkreuz zu sehen. Straßen und Eisenbahnstrecken sind hier nicht in ausreichendem Maße vorhanden. Die Ausnutzung der günstig gelegenen Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereiche, aber auch der Bergbau, werden hier die weitere Entwicklung bestimmen.

Die Räume Schermbeck/Altschermbeck, Rhade, Wulfen/Lembeck und Haltern sind Vorranggebiete der Land- und Forstwirtschaft, zum Teil auch der Wasserwirtschaft und zugleich regional bedeutsame Erholungsgebiete. Daher ist eine Siedlungsentwicklung nur insoweit vertretbar, als sie sich aus den Vorhaben des standortgebundenen Bergbaus — einschließlich einer gewerblichen Ergänzung, soweit dies zur Vermeidung einer sonst einseitigen Wirtschafts- und Sozialstruktur notwendig ist — zwangsläufig ergibt. Eine solche Entwicklung ist im Raum Wulfen/Lembeck bereits eingeleitet.

Zwischen den sich teilweise widerstreitenden Interessen des Bergbaus und der Wasserwirtschaft im Raum nordöstlich von Altschermbeck (westlich der B 224) und nördlich von Dorsten (östlich der B 224) sowie im Raum nordwestlich und nördlich von Haltern muß ein Ausgleich herbeigeführt werden. Die genaue Abgrenzung der Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereiche bleibt daher späteren Regelungen vorbehalten.

Zu 3: Die verkehrsgeographische Lage des gesamten Gebietes ist ausgezeichnet. Die Verkehrswege reichen aber insbesondere qualitativ nicht aus, die erwünschte Weiterentwicklung des Gebietes nachhaltig zu fördern.

Die nord-südlich verlaufenden Straßen genügen zum großen Teil heute nicht mehr den Verkehrsbedürfnissen. Dies trifft insbesondere zu für die B 8 (Verbandsstraße NS IV), B 70, B 223 (Verbandsstraße NS V), B 224/L 608 (Verbandsstraße NS VI), B 51 (Verbandsstraße NS VII) und B 235 (Verbandsstraße NS VIII). Für diese Straßen sind weitgehend neue Linienführungen erforderlich. Die B 58 (Verbandsstraße OW I) ist die einzige durchgehende Ost-West-Verbindung. Sie ist in ihrer Linienführung gleichfalls verbesserungsbedürftig. Die Verbands-

straße OW II, die nur in nicht untereinander verbundenen Teilabschnitten vorhanden ist, wird eine neue Ost-West-Verbindung schaffen. Sie hat somit besondere Bedeutung für die Entwicklung des Gebietes.

Bei den Eisenbahnverbindungen mit dem Kerngebiet fehlen insbesondere die durchgehenden Verbindungen Duisburg – Oberhausen-Hbf. – Dorsten und Gelsenkirchen-Buer – Haltern. Durch eine Einbeziehung in den geplanten Schnellverkehr der Bundesbahn, insbesondere auch des Lippe-Mündungsgebietes würde dem Berufs- und Erholungsverkehr gedient. Die Wiederinbetriebnahme der Bundesbahnstrecke Wesel-Haltern wäre eine Voraussetzung für eine bessere Verkehrserschließung.

Infolge der nicht überall befriedigenden Verkehrserschließung des Gebietes durch den Schienenverkehr der Bundesbahn kommt den übrigen öffentlichen Nahverkehrsmitteln besondere Bedeutung zu.

Durch die Größe des verfügbaren Raumes und die Möglichkeit einer sinnvollen Lenkung der Entwicklung ist hier die Anlage von Landeplätzen möglich, ohne daß unzumutbare Lärmbeeinträchtigungen auftreten. Das Verkehrsaufkommen wird sich aus dem Gebiet selbst, aber auch aus dem Kerngebiet ergeben.

- Zu 4: In den genannten Gebieten lagern reiche und qualitativ gute Grundwasservorkommen, die für die Versorgung nicht nur des Verbandsgebietes, sondern eines weit darüber hinausreichenden Raumes von entscheidender Bedeutung sind. Zur Verbesserung der wasserwirtschaftlichen Verhältnisse können Rückhaltebecken beitragen.
- Zu 5: Die genannten Gebiete weisen hinsichtlich Bodengüte oder Betriebsgrößenstruktur günstige Voraussetzungen für die Landwirtschaft auf. Die Vorranggebiete der Forstwirtschaft umfassen große, zusammenhängende Wälder, wie sie im Ruhrgebiet sonst nicht mehr anzutreffen sind. Weitere Verteidigungsanlagen würden diese Wälder in ihrer Substanz und Erholungsfunktion gefährden.
- Zu 6: Die Gebiete gehören schon heute zu den bevorzugten Erholungsgebieten der Bevölkerung des Ruhrgebietes. Durch den Schutz vor anderweitiger Inanspruchnahme, durch Ausgestaltung der Erholungseinrichtungen, Ausbau von Wanderwegen und eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse können die Gebiete für die Erholung noch funktionsfähiger gemacht werden. Die im Naturpark „Hohe Mark“ vorgesehenen Ordnungsmaßnahmen dienen auch der Land- und Forstwirtschaft. Dieser Naturpark umfaßt im Verbandsgebiet eine Fläche von rd. 530 qkm.

c) Westliches Verbandsgebiet

Tabelle 13:

Gebiet Stand 1. 4. 1966	Fläche in qkm (1961)	Einwohner			
		1871	1939	1961	1964
Landkreis Moers					
Kamp-Lintfort, Stadt	57,69	3.830	22.888	34.768	37.013
Moers, Stadt	25,99	5.886	29.651	46.680	48.986
Orsoy, Stadt	14,79	1.776	2.622	2.979	3.114
Rheinberg, Stadt	19,79	3.105	5.411	9.920	11.242
Xanten, Stadt	8,17	3.183	5.011	6.446	6.829
Borth	16,95	1.167	2.306	3.761	4.353
Budberg	17,02	1.339	1.681	2.550	2.924
Büderich	24,03	2.601	3.426	4.397	4.607
Kapellen	17,01	1.646	2.313	8.423	10.916
Marienbaum	16,26	1.939	2.364	3.117	3.254
Neukirchen-Vluyn	43,41	3.871	10.392	20.797	22.186
Orsoy-Land	5,49	50	50	36	42
Rheinkamp	53,74	3.773	15.392	35.329	41.308
Rumeln-Kaldenhausen	10,99	1.682	2.779	9.188	11.764
Wardt	36,67	1.630	1.966	2.323	2.480
Amt Alpen-Veen					
Alpen, Flecken	19,12	1.904	2.856	4.150	4.199
Birten	11,42	843	1.000	1.287	1.443
Menzelen	13,05	1.133	2.103	2.880	2.960
Veen	27,34	1.607	1.852	1.892	1.894
Amt Rheurdt					
Rheurdt	13,43	1.565	1.804	2.371	2.489
Schaephuysen	16,48	1.249	1.349	1.868	1.890
Amt Sonsbeck					
Hamb	6,46	540	803	870	903
Labbeck	36,34	1.669	1.923	1.939	1.909
Sonsbeck, Flecken	12,93	1.936	2.001	2.534	2.797
Landkreis Geldern					
Geldern, Stadt	5,69	5.096	6.903	10.209	10.337
Straelen, Stadt	62,43	5.526	7.300	8.632	9.055
Herongen	11,05	877	981	1.426	1.549
Issum	28,29	3.062	3.604	4.594	4.715
Kapellen	23,47	1.809	1.711	2.157	2.170
Sevelen	25,54	2.041	2.458	3.427	3.619
Vernum	22,21	1.354	1.614	1.911	1.948
Wachtendonk	21,14	2.542	2.544	3.597	3.592
Wankum	26,83	1.546	1.901	2.096	2.194
Weeze	79,37	3.538	5.562	8.080	8.774
Amt Aldekerk					
Aldekerk	7,95	1.531	1.926	2.628	2.732
Stenden	10,67	1.016	998	1.238	1.224
Amt Kervenheim					
Kervendonk	15,25	651	615	714	754
Kervenheim	0,25	545	656	781	840
Winnekendonk	24,97	1.803	1.848	2.415	2.687
Amt Kevelaer					
Kevelaer, Stadt	19,49	3.211	9.092	11.878	12.096
Kleinkevelaer	1,61	71	79	112	103
Twisteden	13,35	538	808	1.010	1.084
Wetten	25,56	1.523	1.785	2.002	2.023
Amt Nieukerk					
Eyll	14,68	844	843	907	953
Nieukerk	20,63	2.668	3.332	4.256	4.459
Amt Walbeck					
Pont	12,37	802	896	1.216	1.287
Veert	8,25	823	1.272	2.166	2.542
Walbeck	27,79	2.007	2.484	2.995	3.168
Westliches Verbandsgebiet insgesamt	1.033,41	95.348	185.155	290.962	315.407

Die Bereiche, in denen die Vorhaben des standortgebundenen Bergbaus den Anlaß für eine Siedlungsentwicklung geben, sind:

Budberg, Orsoy (Stadt und Land), Alpen, Veen und Borth.

Als zentrale Orte innerhalb des landwirtschaftlich strukturierten Gebietes sind anzusehen:

Aldekerk, Alpen, Geldern, Herongen, Issum, Kevelaer, Sonsbeck, Straelen, Wachtendonk, Weeze und Xanten.

3. Durch neue Verkehrswege muß die Entwicklung im östlichen Teil des Gebietes gefördert und der westliche Teil günstiger erschlossen werden. Besonders im Raum Moers sind die Verkehrsverhältnisse zu verbessern.

Zur besseren Anbindung an das Kerngebiet und als Verbindung mit dem nördlichen Verbandsgebiet und dem benachbarten niederländischen Raum sind neue Ost-West- und Nord-Süd-Straßen zu schaffen. Sie sind insbesondere auch für den wachsenden Erholungsverkehr erforderlich.

Die Eisenbahnverbindung mit dem Kerngebiet muß durch die Einbeziehung des südöstlichen Teiles des Gebietes in den geplanten Schnellverkehr der Bundesbahn verbessert werden. Darüber hinaus muß die Verkehrsbedienung in N-S-Richtung verstärkt werden.

Durch öffentliche Nahverkehrsmittel (Omnibus und Obus) ist die Verkehrsbedienung des Gebietes selbst, aber auch seine Anbindung an die Nachbarräume sicherzustellen.

Die gegebenen Voraussetzungen für den Luftverkehr sind durch die Anlage von Landeplätzen für den Nah-, Bedarfs- und Zubringerverkehr zu nutzen.

4. Die folgenden für die Wasserversorgung wichtigen Bereiche sind zu schützen:

- die Rheinniederung,
- die Niederungsgebiete,
- der Niers,
- der Fleuth und ihrer Nebenflüsse
- sowie der Maas.

5. Vorranggebiete der Land- und Forstwirtschaft sollen bleiben:

- der Raum nördlich und westlich von Borth – Alpen – Kamp-Lintfort – Neukirchen-Vluyn,
- der Raum Budberg/Orsoy.

Insbesondere die Waldgebiete sind von weiteren Verteidigungsanlagen möglichst freizuhalten.

6. Die folgenden für die Erholung der Bevölkerung wichtigen Bereiche sind zu erhalten und auszugestalten:

- die Wälder und die Heide-Bruchlandschaften nördlich und westlich von Borth – Alpen – Kamp-Lintfort – Neukirchen-Vluyn.

Begründung

- Zu 1: Im östlichen Teil des Gebietes sind wegen des relativ niedrigen Deckgebirges und der Flözmächtigkeit günstige Voraussetzungen für den Abbau der Bodenschätze gegeben. Zwar steht auch im westlichen Teil des Gebietes Kohle in günstiger Teufe an, doch ist ihr Abbau in absehbarer Zeit noch nicht zu erwarten. Daher wird sich der durch den Kohlen- und Salzbergbau ausgelöste Strukturwandel noch auf längere Zeit auf den östlichen Teil beschränken und der westliche Teil seine landwirtschaftliche Struktur im wesentlichen behalten.

Zu 2: Auf Grund der günstigen geologischen Voraussetzungen im östlichen Teil des Gebietes ist hier mit einer verstärkten bergbaulichen Entwicklung zu rechnen. Auch die weitere Ausnutzung verkehrsgünstig gelegener Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereiche im Bereich des Rheins ist zu erwarten, da hier noch andere Verkehrswege, vornehmlich Straßen mit regionaler Bedeutung, vorhanden bzw. geplant sind.

In den Bereichen, in denen als Entwicklungsmotiv lediglich die Vorhaben des standortgebundenen Bergbaus auftreten, ist die Ansiedlung weiterer Industrien auf das zur Ergänzung der sonst zu einseitigen Wirtschaftsstruktur erforderliche Maß im Interesse der Erhaltung der Land- und Forstwirtschaft zu beschränken.

Durch ein Abrücken der Wohnsiedlungsbereiche vom Rhein wird eine lufthygienisch günstige Lage zu den Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereichen erreicht. Die breiten Freizonen zwischen den Wohnsiedlungsbereichen und den Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereichen haben neben ihrer Gliederungsfunktion auch große lufthygienische Bedeutung für das rechtsrheinische Gebiet.

Die Ausbildung zentraler Orte und die Ausrichtung der Siedlungsentwicklung auf diese Zentren tragen zu einer sinnvollen Ordnung des Gebietes bei.

Eine Beschränkung der Siedlungsentwicklung im westlichen Teil des Gebietes ist im Interesse der Land- und Forstwirtschaft und der Erholung notwendig.

Moers, Neukirchen-Vluyn und Rheinberg haben eine verkehrsgünstige Lage. Zwar sind die Straßen qualitativ noch nicht ausreichend, jedoch ist der autobahnähnliche Ausbau der B 60 (Europastraße 3), der B 57 und der L 361 zu erwarten. Die Ausnutzung der verkehrsgünstig gelegenen Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereiche ist für die weitere Entwicklung maßgebend.

In Kamp-Lintfort und Rheinkamp bestimmen der Bergbau und die Standortgunst der möglichen Industrieflächen die weitere Entwicklung. Durch den Ausbau der B 57 und der L 361 wird auch hier die Verkehrslage entscheidend verbessert.

Die Entwicklung von Budberg, Orsoy (Stadt und Land), Alpen, Veen und Borth ist durch den Bergbau bestimmt. Hier befinden sich zugleich Vorranggebiete der Land- und Forstwirtschaft und regional bedeutsame Erholungsgebiete. Daher ist eine Entwicklung nur insoweit vertretbar, als sie sich aus den Vorhaben des standortgebundenen Bergbaus – einschließlich einer gewissen gewerblichen Ergänzung, soweit dies zur Vermeidung einer sonst zu einseitigen Wirtschafts- und Sozialstruktur notwendig ist – zwangsläufig ergibt.

In den überwiegend von der Landwirtschaft bestimmten Bereichen sind in Aldekerk, Alpen, Geldern, Herongen, Issum, Kevelaer, Sonsbeck, Straelen, Wachtendonk, Weeze und Xanten auf Grund der dort bereits vorhandenen Gewerbebetriebe relativ günstige Voraussetzungen für eine weitere gewerbliche Entwicklung gegeben. Durch die Begünstigung einer gewerblichen Entwicklung in diesen Gemeinden können die vielfältigen Vorteile der damit verbundenen Siedlungskonzentration, etwa auf den Gebieten des Verkehrs, der Versorgung, der schulischen und sonstigen öffentlichen Einrichtungen, besser ausgenutzt werden.

Zu 3: Die verkehrsgeographische Lage des Gebietes ist unterschiedlich. Der östliche Teil ist durch seine Nähe zum Rhein und durch seine Lage im Randgebiet des dichten Verkehrsnetzes des rheinisch-westfälischen Industriegebietes gekennzeichnet. Die Straßen reichen aber qualitativ nicht aus, die gewünschte Weiterentwicklung zu fördern. Der westliche Teil ist durch seine

Lage außerhalb dieses Randgebietes und durch die Landes- bzw. Bundesgrenze im Westen noch relativ benachteiligt und insgesamt noch nicht genügend erschlossen.

Durch neue bzw. auszubauende Ost-West- und Nord-Süd-Straßen wird die Verkehrserschließung verbessert. Die B 60 (Europastraße 3, Verbandsstraße OW IV), für die eine neue, autobahnähnliche Führung einschließlich einer neuen Rheinbrücke notwendig ist, verbessert die Verbindung mit dem Kerngebiet. Die Verbandsstraße OW II, für die gleichfalls eine neue Rheinbrücke erforderlich ist, wird eine günstigere Verbindung zwischen dem westlichen und nördlichen Verbandsgebiet schaffen. Das Fehlen eines Rheinübergangs zwischen den in einer Luftlinienentfernung von rd. 23 km liegenden Brücken bei Duisburg und Wesel macht sich heute schon sehr nachteilig bemerkbar.

Die Verbandsstraße OW I dient der besseren Verkehrserschließung des landwirtschaftlich strukturierten nördlichen Teils des Gebietes.

Auch die Nord-Süd-Straßen genügen z. T. schon heute nicht den Verkehrsbedürfnissen. Dies trifft insbesondere für die B 57 (Verbandsstraße NS II) zu, für die eine neue Linienführung für den notwendigen autobahnähnlichen Ausbau erforderlich ist. Zur besseren Verkehrserschließung des westlichen Teils des Gebietes ist auf längere Sicht eine autobahnähnliche Straße etwa im Verlauf der B 9 (Verbandsstraße NS I) notwendig. Beide Straßen vereinigen sich südlich Goch und führen in Richtung Nymwegen – Rotterdam. Auch andere Straßenzüge genügen z. T. nicht mehr den Verkehrsbedürfnissen und müssen ausgebaut werden. Dies trifft insbesondere zu für die L 473 (OW IVb), die Verbindung Kamp-Lintfort/Niep (D II), die L 606 (D IV), die L 361 (D III), die L 287/L 481 (OW IVa) und die B 221/B 58/L 487 (NS Ia).

Die Erschließung des Gebietes durch die Bundesbahn ist noch nicht ausreichend. Hierbei ist zu bedenken, daß die Städte Homberg und Kamp-Lintfort zur Zeit ohne Eisenbahnanschluß im Personenverkehr sind. Durch eine Einbeziehung in den von der Bundesbahn geplanten Schnellverkehr wird der südöstliche Teil des Gebietes, in dem sich die Entwicklung vornehmlich vollziehen wird, besser an das Kerngebiet angeschlossen. Der Bahnkörper der Bundesbahnstrecke Geldern – Kamp-Lintfort sollte erhalten bleiben, um einen möglichen späteren Ausbau nicht zu erschweren. Die Wiederaufnahme des Verkehrs auf der Bundesbahnstrecke Venlo – Wesel würde zu einer besseren Verkehrserschließung des westlichen Teils des Gebietes beitragen.

Infolge der nicht ausreichenden Verkehrserschließung des Gebietes durch die Bundesbahn kommt den öffentlichen Nahverkehrsmitteln besondere Bedeutung zu.

Im östlichen Teil des Gebietes ist die Anlage eines Landeplatzes möglich, ohne daß unzumutbare Lärmbelastigungen auftreten. Das Verkehrsaufkommen wird sich aus dem Gebiet selbst, zu einem geringen Teil aus dem Kerngebiet ergeben.

- Zu 4: In den genannten Gebieten sind qualitativ gute Grundwasservorkommen vorhanden, die für die Versorgung des Gebietes von Bedeutung sind.
- Zu 5: Die genannten Gebiete weisen hinsichtlich Bodengüte oder Betriebsgrößenstruktur günstige Voraussetzungen für die Landwirtschaft auf. Weitere Verteidigungsanlagen würden die Wälder in ihrer Substanz und Erholungsfunktion gefährden.
- Zu 6: Die genannten Gebiete können durch eine verbesserte Ausgestaltung der Erholungseinrichtungen weit mehr als bisher der Erholung der Bevölkerung der benachbarten Großstädte nutzbar gemacht werden.

d) Östliches Verbandsgebiet

Tabelle 14

Gebiet Stand 1. 4. 1966	Fläche in qkm (1961)	Einwohner			
		1871	1939	1961	1964
Kreisfreie Stadt Hamm	24,80	17.272	59.035	70.641	71.467
Landkreis Unna					
Kamen, Stadt	10,57	3.728	12.887	19.806	21.593
Unna, Stadt	20,00	6.915	19.994	31.465	31.615
Bergkamen	35,77	2.349	18.174	39.753	41.002
Herringen	10,30	676	11.055	14.769	14.789
Overberge	8,17	508	1.495	1.574	1.612
Amt Fröndenberg	67,61	6.220	12.409	18.555	18.478
Altendorf	4,06	282	293	356	335
Bausenhagen	3,88	258	293	338	308
Bentrop	5,41	329	348	390	380
Billmerich	6,37	773	1.015	1.304	1.345
Frömern	5,78	348	477	609	649
Fröndenberg, Stadt	11,24	1.547	5.997	9.193	9.100
Frohnhausen	1,30	129	197	324	295
Kessebüren	3,99	224	228	272	303
Langschede	6,24	902	1.744	3.527	3.538
Neimen	1,21	95	320	316	308
Ostbüren	6,51	519	444	596	597
Stentrop	2,13	104	197	212	205
Strickherdicke	5,76	415	468	634	606
Warmen	3,73	295	388	484	509
Amt Pelkum	63,88	3.945	17.577	30.773	32.043
Allenbögge-Bönen	10,22	657	7.064	15.237	15.516
Derne	2,51	61	74	80	65
Lerche	6,58	423	507	560	527
Nordbögge	4,88	311	757	1.123	1.114
Osterbönen	3,84	201	219	175	169
Pelkum	8,79	679	1.502	3.074	3.559
Rottum	2,33	106	104	112	119
Sandbochum	6,00	256	338	440	476
Weetfeld	5,04	341	339	415	350
Westerbönen	4,02	218	301	334	333
Wiescherhöfen	9,67	692	6.372	9.223	9.815
Amt Rhynern	127,48	9.218	18.711	24.328	24.742
Allen	9,05	370	400	422	401
Berge	8,68	684	2.425	3.686	3.795
Braam-Ostwennemar	9,36	700	3.185	4.332	4.312
Bramey-Lenningsen	9,71	623	864	1.171	1.160
Flierich	5,25	399	388	491	464
Freiske	3,38	188	168	149	142
Frielinghausen	2,57	119	85	82	82
Haaren	3,64	180	305	394	370
Hilbeck	9,94	726	684	928	850
Norddinker	5,62	491	621	417	394
Osterflierich	9,77	699	686	741	728
Osttünnen	5,55	323	816	593	580
Rhynern	5,90	747	1.286	1.795	2.096
Schmehausen	4,15	293	206	274	246
Sönnern	3,75	369	432	528	567
Süddinker	5,42	374	294	323	312
Uentrop	7,63	587	509	864	1.182
Vöckinghausen	2,34	141	114	106	103
Wambeln	5,21	372	401	352	344
Werries	4,44	261	3.364	4.101	3.842
Westtünnen	6,12	572	1.478	2.579	2.772
Amt Unna-Kamen	109,51	11.756	29.746	44.701	45.273
Afferde	5,21	345	622	703	773
Heeren-Werve	10,07	806	4.933	9.108	9.289
Hemmerde	16,71	1.406	1.416	1.978	1.887
Hengsen	8,03	829	865	1.130	1.088
Holzwickede	9,76	1.738	7.061	9.759	10.311
Lünern	7,53	797	1.036	1.141	1.224
Massen	9,09	1.603	5.512	10.731	9.480
Methler	4,80	1.129	1.915	2.593	3.185
Mülhausen	5,51	557	532	655	668
Niederaden	3,57	320	790	851	1.332
Opherdicke	4,62	408	633	834	827
Siddinghausen	2,66	200	154	199	211
Stockum	3,07	309	284	297	265
Südkamen	2,82	255	513	715	792
Uelzen	4,85	252	378	480	440
Wasserkurl	3,67	287	466	617	599
Westhemmerde	3,38	148	132	108	96
Westick bei Kamen	4,16	367	2.504	2.802	2.806
Östliche Verbandsgebiet insgesamt	478,09	62.587	201.083	296.365	302.614



1. Im nördlichen und westlichen Teil dieses Gebietes ist wegen der günstigen Verkehrslage eine stärkere industrielle Weiterentwicklung zu ermöglichen. Der übrige Teil des Gebietes muß der Land- und Forstwirtschaft vorbehalten bleiben.
2. Die verkehrsgünstig gelegenen Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereiche und auch die Vorhaben des standortgebundenen Bergbaus sind als Ansatzpunkte der weiteren Siedlungsentwicklung anzusehen. Für die weitere industrielle Entwicklung sind standortgünstige Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereiche am Datteln-Hamm-Kanal und im Westen des Gebietes, im Bereich der Autobahnen und der Bundesstraße 1, vorzusehen.

Die Wohnsiedlungsbereiche sind den Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereichen zuzuordnen.

In den landwirtschaftlichen Bereichen östlich bzw. südöstlich von Holzwickede – Unna – Altenböge-Bönen – Rhynern – Schmehausen sollen weitere Gewerbebetriebe nur in dem Umfang angesiedelt werden, der zur Sicherung der Erwerbsgrundlagen der dort bereits ansässigen Bevölkerung unumgänglich ist. Im mittleren Bereich des Ruhrtales ist im Raum Dellwig/Fröndenberg eine stärkere Industrie- und Wohnsiedlungsentwicklung zu fördern.

Die verkehrsgünstig gelegenen Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereiche, in denen sich z. T. auch eine bergbauliche Entwicklung vollziehen wird, sind:

- der Raum Bergkamen
- der Raum Hamm (zugleich zentrale Funktionen)
- der Raum Untrop/Schmehausen
- der Raum Unna/Kamen (zugleich zentrale Funktionen)
- der Raum Methler/Wasserkurl
- der Raum Holzwickede.

3. Durch den Ausbau der geplanten Autobahnen und autobahnähnlichen Straßen ist die Anbindung an das Kerngebiet und die Verbindung zu den übrigen Nachbargebieten zu verbessern. Die durch das Zusammentreffen vieler wichtiger Fernverkehrslinien – Kanal, Eisenbahnen und Straßen – charakterisierte verkehrsgeographische Lage ist durch eine Verbesserung der inneren Erschließung auch für die Entwicklung des Gebietes selbst nutzbar zu machen. Dies gilt insbesondere für den nördlichen und westlichen Teil des Gebietes.

Durch öffentliche Nahverkehrsmittel ist die Verkehrsbedienung innerhalb des Gebietes sowie seine Anbindung an die Nachbarbereiche sicherzustellen.

Die Hafenanlagen am Datteln-Hamm-Kanal sind aus verkehrstechnischen und siedlungsstrukturellen Gründen an den vorgesehenen Industrieschwerpunkten zusammenzufassen.

Zur Erhöhung der Standortgunst des Gebietes ist die Anlage eines Landeplatzes für den Nah-, Bedarfs- und Zubringerverkehr anzustreben.

4. Der für die Wasserversorgung wichtige Einzugsbereich der Ruhr ist zu schützen.
5. Vorranggebiete der Land- und Forstwirtschaft sollen bleiben:

die Lößzone südlich und östlich der Autobahnen,
der Haarstrang mit seinen Wäldern
und einige auch mit Wäldern durchsetzte Gebiete südlich der Lippe.

Insbesondere die Waldgebiete sind von weiteren Verteidigungsanlagen möglichst freizuhalten.

6. Die Erholungsfunktion des östlichen und südlichen Teiles des Gebietes ist zu erhalten und zu stärken. Die für die Erholung wichtigen Bereiche sind insbesondere das Ruhrtal mit dem Haarstrang und einige Waldgebiete im Bereich südlich der Lippe.

Begründung

Zu 1: Durch den Bergbau ist im nördlichen und westlichen Teil des Gebietes eine auch über die Lippe hinweggreifende Entwicklung eingeleitet worden, die sich wegen der guten Verkehrslage und der Nähe zum Kerngebiet erheblich verstärken wird. Der östliche und südliche Bereich wird als Teil eines über die Verbandsgrenze hinausreichenden, besonders leistungsfähigen Agrargebietes seine landwirtschaftliche Struktur behalten.

Zu 2: Im Bereich des Datteln-Hamm-Kanals und der Autobahnen liegen verkehrsgünstige Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereiche, in denen in Zukunft eine stärkere industrielle Entwicklung zu erwarten ist. Daneben sind im Norden des Gebietes auch die Voraussetzungen für eine weitere bergbauliche Entwicklung gegeben.

Eine Beschränkung der Siedlungsentwicklung im östlichen und südlichen Teil des Gebietes ist im Interesse der Land- und Forstwirtschaft und der Erholung notwendig. Deshalb soll auch die Gewerbeansiedlung auf wenige Bereiche konzentriert werden. Durch die Ansiedlung kleinerer und mittlerer Gewerbebetriebe soll einer stärkeren Abwanderung aus diesen landwirtschaftlichen Bereichen entgegengewirkt werden.

Die Ausbildung von zentralen Orten und die Ausrichtung der Siedlungsentwicklung auf diese Zentren tragen zu einer sinnvollen Ordnung des Gebietes bei.

Die Verkehrsgunst des Raumes Bergkamen ist durch seine Lage zwischen Datteln-Hamm-Kanal und BAB Ruhrgebiet-Hannover und der Nähe zur BAB Hansalinie gekennzeichnet. Im Norden liegen Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereiche, in denen eine weitere Entwicklung der chemischen Industrie und des Bergbaus vertretbar ist, soweit die Landschaft nicht zu nachhaltig geschädigt wird. Die Schaffung eines Zentrums ist eine wesentliche Voraussetzung für die weitere Entwicklung.

Die Entwicklung des Raumes Hamm wird durch die Vorhaben des Bergbaus – auch in dem Bergbauggebiet nördlich der Lippe – und durch die Ausnutzung der standortgünstigen Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereiche am Datteln-Hamm-Kanal bestimmt. Die verkehrsgeographische Lage des Raumes ist außerordentlich gut; die Straßen genügen jedoch, insbesondere qualitativ, nicht den Verkehrsbedürfnissen. Infolge der vielfältigen und engräumigen Verflechtungen der zwischengemeindlichen Beziehungen ist eine enge kommunale Gemeinschaftsarbeit hier besonders geboten.

Der Raum Uentrop/Schmehausen liegt am Ende des Datteln-Hamm-Kanals und an der BAB Ruhrgebiet-Hannover. Hier bieten sich Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereiche von einer Größe und einer Verkehrsgunst an, wie sie im Verbandsgebiet sonst nur noch an wenigen Stellen anzutreffen sind. Die hierfür benötigten Wohnflächen sind nur zu einem kleinen Teil im Raum Uentrop/Schmehausen, zum größeren Teil im Osten des Raumes Hamm angeordnet. Durch Anlehnung an vorhandene größere Siedlungen wird eine sinnvolle Konzentration erreicht und eine breite Freizone westlich des Raumes Uentrop/Schmehausen erhalten. Dadurch werden zugleich die landwirtschaftlichen Vorranggebiete im Süden geschont.

Der Raum Unna-Kamen ist durch seine verkehrsgünstige Lage an den Autobahnen Ruhrgebiet-Hannover und Hansalinie sowie am Ruhrschnellweg gekennzeichnet. Eine weitere Begünstigung erfährt dieser Raum durch die geplante BAB Ruhrgebiet-Kassel. Dazu kommen gute Bundesbahnverbindungen. Der weitere Ausbau zentraler Einrichtungen und die Nutzung der verkehrsgünstig gelegenen Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereiche im Bereich der Verkehrswege bestimmen die weitere Entwicklung.

Die Verkehrslage des Raumes Methler/Wasserkurl wird durch den Ausbau des Emscherschnellweges verbessert werden. Die dadurch verbesserten Standortbedingungen begünstigen eine Entwicklung dieses Raumes.

Der Raum Holzwickede ist durch seine Lage südlich des Ruhrschnellweges und die Nähe zum Autobahnkreuz bei Unna gekennzeichnet. Dadurch ist das Kerngebiet schnell erreichbar. Zusammen mit den noch verfügbaren Wohn- und Gewerbeflächen bieten sich hier gute Voraussetzungen für eine weitere Entwicklung.

Der im landwirtschaftlich bestimmten Teilgebiet liegende Raum Dellwig/Fröndenberg hat auf Grund der hier vorhandenen Industrie- und Gewerbebetriebe, der noch verfügbaren Industrieflächen und der relativ guten Verkehrslage günstige Entwicklungsmöglichkeiten. Allerdings bedürfen die Straßen einer qualitativen Verbesserung, z. T. durch neue Linienführungen. Die Ausbildung eines gemeinsamen Zentrums für Dellwig, Langschede, Strickherdicke und Ardey ist erwünscht.

- Zu 3: Südlich des Ruhrschnellweges, der bei Unna seine Fortsetzung in der geplanten BAB Ruhrgebiet-Kassel findet, ist zur Entlastung der B 1 eine neue durchgehende autobahnähnliche Straße (Verbandsstraße OW IVe) erforderlich, die die Verbindung mit dem Kerngebiet verbessert und an die Autobahnen Ruhrtangente und Ruhrgebiet-Kassel direkt angeschlossen werden sollte. Diesem Ziel dient auch die zwischen der BAB Ruhrgebiet-Hannover und dem Ruhrschnellweg geplante Verbandsstraße OW III (Emscherschnellweg), die über die BAB Münster-Köln hinaus nach Osten verlängert werden sollte und damit die Verkehrslage des Gebietes verbessert. Die notwendige Verbindung zwischen der BAB Ruhrgebiet-Kassel und der außerhalb des Verbandsgebietes verlaufenden Nord-Lippe-Straße wird durch eine autobahnähnliche Querspange hergestellt. Für die B 61 (Verbandsstraße D XI bzw. OW III), L 821, B 233 (Verbandsstraße NS XI) und B 63 (Verbandsstraße NS XII) sind teilweise neue Linienführungen erforderlich. Dies trifft auch für die im Ruhrtal verlaufenden Landstraßen zu.

Durch eine Einbeziehung des nördlichen und westlichen Teils des Gebietes in den geplanten Schnellverkehr der Bundesbahn wird besonders dem Berufspendlerverkehr gedient.

Straßenbahn und Omnibus haben die Aufgabe, in Ergänzung des Bundesbahnschienennetzes besonders die N-S-Richtung zu bedienen.

Die Anlage eines Landeplatzes ist möglich, ohne das unzumutbare Lärmbelästigungen aufzutreten brauchen. Da dieser Platz günstig zu Autobahnen oder autobahnähnlichen Straßen angeordnet werden könnte, wäre ein Verkehrsaufkommen auch aus den Nachbargebieten zu erwarten.

Zu 4: Der Einzugsbereich der Ruhr hat entscheidende Bedeutung für die Wasserversorgung des Ruhrgebietes.

Zu 5: Die genannten Gebiete weisen hinsichtlich Bodengüte oder Betriebsgrößenstruktur günstige Voraussetzungen für die Landwirtschaft auf. Weitere Verteidigungsanlagen würden die Wälder in ihrer Substanz und Erholungsfunktion gefährden.

Zu 6: Die genannten Gebiete können durch eine bessere Ausgestaltung der Erholungseinrichtungen weit mehr als bisher der Erholung der Bevölkerung, auch der benachbarten Bereiche, nutzbar gemacht werden.

2

e) Südliches Verbandsgebiet

Tabelle 15

Gebiet Stand 1. 4. 1966	Fläche in qkm (1961)	Einwohner			
		1871	1939	1961	1964
Kreisfreie Stadt Hagen	87,42	40.330	151.760	195.527	200.986
Landkreis Ennepe-Ruhr					
Ennepetal, Stadt	58,79	9.182	20.247	30.565	33.940
Gevelsberg, Stadt	11,25	5.269	22.584	31.748	31.837
Hattingen, Stadt	8,25	7.245	18.063	29.096	31.458
Herbede, Stadt	22,21	4.766	7.036	11.566	11.851
Herdecke, Stadt	24,18	6.187	10.738	17.287	17.888
Schwelm, Stadt	16,83	9.921	23.556	33.986	33.929
Wetter (Ruhr), Stadt	3,89	2.933	9.689	13.062	12.451
Amt Blankenstein					
Blankenstein Stadt	33,70	8.780	16.152	25.269	26.384
Sprockhövel	18,35	5.285	10.091	16.435	17.287
	15,35	3.495	6.061	8.834	9.097
Amt Breckerfeld					
Breckerfeld, Stadt	98,49	6.568	8.675	11.533	11.867
Dahl	48,60	3.952	4.555	5.575	5.636
Waldbauer	29,16	1.679	3.402	5.074	5.341
	20,73	937	718	884	890
Amt Haßlinghausen					
Gennebreck	36,59	6.780	8.415	12.335	13.003
Haßlinghausen	10,34	1.376	1.709	2.376	2.384
Hiddinghausen	14,10	3.472	4.493	6.961	7.460
Linderhausen	5,83	868	922	1.371	1.370
	6,32	1.064	1.291	1.627	1.789
Amt Hattingen-Land					
Altendorf	56,67	8.594	14.042	19.037	20.202
Bredenscheid-Stüter	6,16	2.014	4.194	6.087	6.817
Niederelfringhausen	17,47	1.882	3.149	4.489	4.437
Oberelfringhausen	5,49	359	213	266	278
Oberstüter	7,26	612	360	418	407
Winz	4,68	288	249	278	311
	15,61	3.439	5.877	7.499	7.952
Amt Volmarstein					
Asbeck	42,92	7.455	13.635	20.592	21.154
Berge	3,43	510	382	473	471
Esborn	5,74	640	812	1.216	1.202
Silschede	10,19	1.397	1.363	1.688	1.710
Volmarstein	7,23	1.084	1.677	2.203	2.416
Wengern	8,94	2.371	6.500	10.259	10.238
	7,39	1.453	2.901	4.753	5.117
Landkreis Iserlohn					
Schwerte, Stadt	10,91	4.067	18.648	24.516	24.380
Amt Westhofen					
Garenfeld	40,07	4.274	9.670	16.512	18.997
Geisecke	4,98	513	641	1.139	1.124
Holzen	4,19	231	665	1.007	1.115
Lichtendorf	7,52	920	3.023	5.089	5.695
Villigst	4,88	479	972	1.642	2.258
Wandhofen	6,95	466	710	1.433	2.144
Westhofen, Stadt	3,14	228	758	1.008	1.053
	8,41	1.437	2.901	5.194	5.608
Südliches Verbandsgebiet insgesamt	522,17	132.351	352.910	492.631	510.327



1. Eine stetige Weiterentwicklung auf der erreichten industriellen und gewerblichen Grundlage unter Einschluß strukturverbessernder Maßnahmen ist zu ermöglichen.

Der südliche Teil des Gebietes soll der Land- und Forstwirtschaft vorbehalten und als Erholungslandschaft, die sich über die Verbandsgrenze hinaus erstreckt, gesichert werden.

2. Die weitere Siedlungsentwicklung soll sich an den vorhandenen industriellen und gewerblichen Schwerpunkten vollziehen. Relativ verkehrsgünstige Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereiche sind vornehmlich in einigen Bereichen des Ruhr- und Lennetales, der Wupper-Ennepe-Mulde sowie im Bereich der Autobahn zu entwickeln. Diese Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereiche sind insbesondere auch für die Verlagerung von Industrie- und Gewerbebetrieben bestimmt, die jetzt eingengt in den Innenstädten liegen.

Die Wohngebiete sind zusammenzufassen und abzurunden. Der weiteren Zersiedlung der Landschaft durch einzelne Gebäude und Gebäudegruppen ist entgegenzuwirken. Im Bereich der Ruhrhöhen sind Wohnsiedlungsbereiche im Anschluß an die bestehenden größeren Siedlungen zu entwickeln.

Im südlichen Teil des Gebietes, etwa begrenzt durch die Linie Winz-Sprockhövel-Volmarstein-Hagen, darf – außer in bestimmten Bereichen der Städte Ennepetal, Gevelsberg und Schwelm – im Interesse der Land- und Forstwirtschaft, der Erholung und der Wasserwirtschaft eine weitere Siedlungsentwicklung nur zugelassen werden, soweit sie dem gegenwärtigen Charakter des Gebietes entspricht.

Die Sicherung eines Raumes für Gemeinschaftseinrichtungen der Städte Schwelm, Gevelsberg und Ennepetal ist anzustreben.

Die Entwicklungsschwerpunkte dieses Gebietes sind:

Altendorf/Winz, Hattingen/Welper, Herbede, Wengern, Haßlinghausen, Sprockhövel, Ennepetal/Gevelsberg/Schwelm (zugleich zentrale Funktionen), Hagen (zugleich zentrale Funktionen)/Herdecke/Volmarstein, Schwerte/Westhofen.

3. Durch neue Verkehrswege muß das Gebiet intensiver erschlossen werden. Besonders in Hagen und im Raum Ennepetal/Gevelsberg/Schwelm sind die Verkehrsverhältnisse zu verbessern. Neue Straßen sind als Verbindung zum Kerngebiet notwendig. Sie müssen auch dem Erholungsverkehr dienen.

Die Elektrifizierung der Bundesbahnstrecken ist verstärkt weiterzuführen. Der nördliche Teil des Gebietes und der Bereich der Wupper-Ennepe-Mulde sind in den geplanten Schnellverkehr der Bundesbahn einzubeziehen.

Die Straßenbahn- und Omnibuslinien müssen das Bundesbahnschiennetz ergänzen.

4. Die folgenden für die Wasserversorgung wichtigen Bereiche sind zu schützen:

das Ruhrtal,
die Einzugsbereiche der Talsperren.

Die Einrichtungen der Wasserversorgung und Abwasserbeseitigung sind auszubauen.

5. Vorranggebiet der Land- und Forstwirtschaft soll bleiben der Bereich etwa südlich Winz-Sprockhövel-Volmarstein-Hagen (ausschließlich der Entwicklungsgebiete der Städte Ennepetal, Gevelsberg und Schwelm).

Insbesondere die Waldgebiete sind von Verteidigungsanlagen möglichst freizuhalten.

6. Die Erholungsfunktion des Gebietes ist zu erhalten und zu stärken. Das ganze Gebiet ist, mit Ausnahme der Siedlungsschwerpunkte, von regionaler Bedeutung für die Erholung.

Begründung

Zu 1: Das Gebiet hat eine weitgehend ausgeglichene Wirtschaftsstruktur. Der Kohlenbergbau, der von hier seinen Ausgang genommen hat, ist fast erloschen; nur an wenigen Punkten wird noch Kohle abgebaut. Die künftige Entwicklung wird auf der vorhandenen industriellen und gewerblichen Basis aufbauen. Der südliche Teil des Gebietes wird auch weiterhin überwiegend von der Land- und Forstwirtschaft bestimmt bleiben.

Zu 2: Der Industrie- und Siedlungsentwicklung sind aus morphologischen Gründen Grenzen gesetzt. Eine weitere Begrenzung ergibt sich auch aus der Erholungsfunktion des Gebietes. Daher kann sich die künftige Entwicklung nur an den vorhandenen Schwerpunkten vollziehen. Die hierfür benötigten Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereiche liegen im Bereich der Ruhr, der Lenne, der Wupper-Ennepe-Mulde und der Autobahnen relativ verkehrsgünstig. In einigen Gemeinden dieses Gebietes liegen Industriebetriebe meist mittlerer Größe eingeeengt innerhalb der Wohngebiete. Eine allmähliche Verlagerung dieser Betriebe in neue, günstiger gelegene Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereiche kann zu einer wesentlichen Verbesserung der oft ungünstigen Siedlungsstruktur beitragen.

Durch die morphologischen Gegebenheiten, aber auch durch das individualistische Bauen ist das Gebiet stark zersiedelt. Eine weitere Zersiedlung ist mit Rücksicht auf die Erholungsfunktion des Gebietes und den Schutz der Landschaft sowie auch aus kommunalwirtschaftlichen Gründen nicht vertretbar.

Die Sicherung eines Raumes für Gemeinschaftseinrichtungen der Städte Schwelm, Gevelsberg und Ennepetal ergibt sich aus dem hier vorliegenden Bedarf, gemeinsame zentrale Einrichtungen zu schaffen. Diese Zusammenfassung wird zu einer sinnvollen Ordnung des Gebietes beitragen.

Die Entwicklung des Raumes Altendorf/Winz wird durch seine enge Nachbarschaft zum Kerngebiet bestimmt.

Im Raum Hattingen/Welper bestehen noch Möglichkeiten einer weiteren Industrieansiedlung. Auch ist hier noch mit einer gewissen bergbaulichen Entwicklung zu rechnen. Die notwendigen Wohnsiedlungsbereiche stehen südlich der Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereiche zur Verfügung. Eine enge kommunale Zusammenarbeit ist hier zur Lösung der zwischengemeindlichen Probleme erforderlich.

In Herbede und Wengern sind relativ günstige Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereiche vorhanden. Darüber hinaus ist in Herbede der Steinkohlenbergbau eine wichtige Erwerbsgrundlage der Bevölkerung.

In Haßlinghausen und Sprockhövel liegen verkehrsgünstige Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereiche im Bereich der autobahnähnlich geplanten B 51. In Sprockhövel wird auch noch Kohle abgebaut.

Die Entwicklung des Raumes Ennepetal/Gevelsberg/Schwelm wird durch die Aussnutzung der im Bereich der Autobahn und autobahnähnlicher Straßen gelegenen Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereiche bestimmt.

Der Raum Hagen/Herdecke/Vollmarstein (einschließlich Wetter) hat durch die Nähe der Autobahnen eine sehr gute Verkehrslage. Eine enge kommunale Zusammenarbeit ist hier zur Lösung der zwischengemeindlichen Probleme erforderlich. Bei Ausnutzung der im Bereich dieser Autobahnen und der im Lennetal gelegenen Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereiche ist noch eine größere Entwicklung zu erwarten. Die Entwicklung der Stadt Hagen wird sowohl durch ihre regionale Verkehrslage als auch durch ihre zentralen Funktionen für ein größeres Hinterland, das märkische Sauerland, beeinflusst.

Die neuen Autobahnen im Raum Schwerte/Westhofen verbessern hier wesentlich die industriellen Standortbedingungen. Dies wird zu einer weiteren Entwicklung führen.

- Zu 3: Die verkehrsgeographische Lage des südlichen Verbandsgebietes ist nicht als besonders günstig anzusehen, die Leistungsfähigkeit der Verkehrswege wird durch die morphologischen Verhältnisse gemindert.

Durch neue leistungsfähige Autobahnen und autobahnähnliche Straßen können die Verkehrsverhältnisse verbessert werden. Die im Bau befindliche BAB Dortmund-Hagen-Gießen wird die Verkehrslage des östlichen Gebietsteiles erheblich verbessern. Im Raum Ennepetal/Gevelsberg/Schwelm treffen die neue autobahnähnliche B 51 (Verbandsstraße NS VII), die BAB Köln-Kamen, die notwendige autobahnähnliche Querspange zwischen den Autobahnen Köln-Kamen und Dortmund-Hagen-Gießen und die autobahnähnliche B 326 nach Düsseldorf zusammen. So entsteht hier ein bedeutender Knotenpunkt im regionalen Straßennetz. Die erwähnte neue B 51, durch die die fehlende Nord-Süd-Verbindung geschaffen wird, hat Bedeutung für die Entwicklung der in ihrem Einzugsbereich liegenden Gemeinden. Die B 7, für die teilweise eine neue autobahnähnliche Entlastungsstraße erforderlich ist, schafft die dringend notwendige leistungsfähige Ost-West-Verbindung im südlichen Teil des Gebietes.

Insbesondere auch durch Verbesserung der Linienführung des Straßenzuges B 226/L 924 (Verbandsstraße OW V), der alten B 51 (Verbandsstraße NS VIa), der alten B 7, an der die Beseitigung des Engpasses Kruiner Tunnel besonders vordringlich ist, der B 326, der B 234, der B 54 (Verbandsstraße NS IX-X), der B 236 (Verbandsstraße NS X) und der B 483 wird die Entwicklung des Gebietes begünstigt.

Die Reisegeschwindigkeit der Eisenbahnen ist infolge der morphologischen Verhältnisse des Gebietes nicht voll befriedigend. Die Leistungsfähigkeit der bestehenden Bundesbahnstrecken wird nicht voll genutzt. Sie kann durch eine Weiterführung der Elektrifizierung gesteigert werden. Notwendige Netzergänzungen, wie der Bau einer Verbindungsbahn von (Hagen-Hbf.-) Hagen- Delstern nach Hohenlimburg (-Letmathe-Iserlohn) mit einem 1,6 km langen Tunnel und die Elektrifizierung der Streckenabschnitte Gevelsberg-Nord – Hagen-Heubing – Hagen-Hbf. und Gevelsberg-Nord – Witten-Hbf., sowie die Einbeziehung der Strecken dieses Gebietes in das geplante Netz starrer Fahrplanverbindungen werden für den Berufs- und Erholungsverkehr weitgehende Verbesserungen bringen.

Straßenbahn und Omnibus haben die Aufgabe, in Ergänzung des Bundesbahnschienennetzes besonders die Nord-Süd-Richtungen zu bedienen.

- Zu 4: Die Talsperren und das Ruhrtal haben für die Wasserversorgung des Ruhrgebietes entscheidende Bedeutung. Der Ausbau der Einrichtungen der Wasserversorgung und Abwasserbeseitigung ist im Hinblick auf eine geordnete Siedlungsentwicklung unumgänglich.
- Zu 5: Einige Bereiche weisen hinsichtlich ihrer Bodengüte und der Möglichkeit einer rationellen Bewirtschaftung günstige Voraussetzungen für die Landwirtschaft auf. Die Vorranggebiete der Forstwirtschaft umfassen neben großen zusammenhängenden Wäldern die Bereiche, deren natürliche Voraussetzungen für die Landwirtschaft ungünstig sind.

Verteidigungsanlagen würden die Wälder in ihrer Substanz und Erholungsfunktion gefährden.

- Zu 6: Das Gebiet gehört schon heute zu den bevorzugten Erholungsgebieten der Bevölkerung des Ruhrgebietes und der südlich benachbarten Städte. Durch Schutz vor anderweitiger Inanspruchnahme, durch Ausgestaltung der Erholungseinrichtungen, Ausbau der Wanderwege und Verbesserung der Verkehrsverhältnisse kann die Anziehungskraft dieses Erholungsgebietes noch gesteigert werden.

Verzeichnis der Abbildungen

Abbildung	Seite
1 Gebiet des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk	11
2 Steinkohlenförderung und Rohstahlerzeugung in Westeuropa	20
3 Grundelemente der Wirtschaftsstruktur	23
4 Bevölkerungsentwicklung im Ruhrgebiet	25
5 Bevölkerungsbewegung im Ruhrgebiet	27
6 Bevölkerungszuwachs im Ruhrgebiet	29
7 Wirtschaftsstrukturelle Erfordernisse	34
8 Fördernde Schachtanlagen – Veränderungen seit 1958	39
9 Schichtleistung im Steinkohlenbergbau	40
10 Beschäftigungsstruktur	43
11 Streckennetz der Bundesbahn (Schema)	47
12 Straßennetz (Schema)	48
13 Verkehrsgeographische Lage des Ruhrgebietes (Schema)	49
14 Verkehrsstruktur (Schema)	50
15 Berufspendlerbeziehungen des Ruhrgebietes	51
16 Wasserstraßen im Ruhrgebiet	52
17 Vorranggebiete für die Wassergewinnung	56
18 Wasserversorgung und Abwasserableitung im Verbandsgebiet	57
19 Vorranggebiete der Land- und Forstwirtschaft	60
20 Wandel der Bodennutzung	61
21 Regional bedeutsame Erholungsgebiete	64
22 Zusammenhang zwischen dem Regionalen Grünflächensystem und den städtischen Grünflächen	65
23 Grundelemente der räumlichen Struktur	67
24 Bevölkerungsentwicklung nach Zeitphasen	70
25 Regionaler Grünzug im Kerngebiet (Beispiel)	71
26 Räumliche Teilbereiche	77
27 Kerngebiet	80
28 Nördliches Verbandsgebiet	86
29 Westliches Verbandsgebiet	92
30 Östliches Verbandsgebiet	97
31 Südliches Verbandsgebiet	102

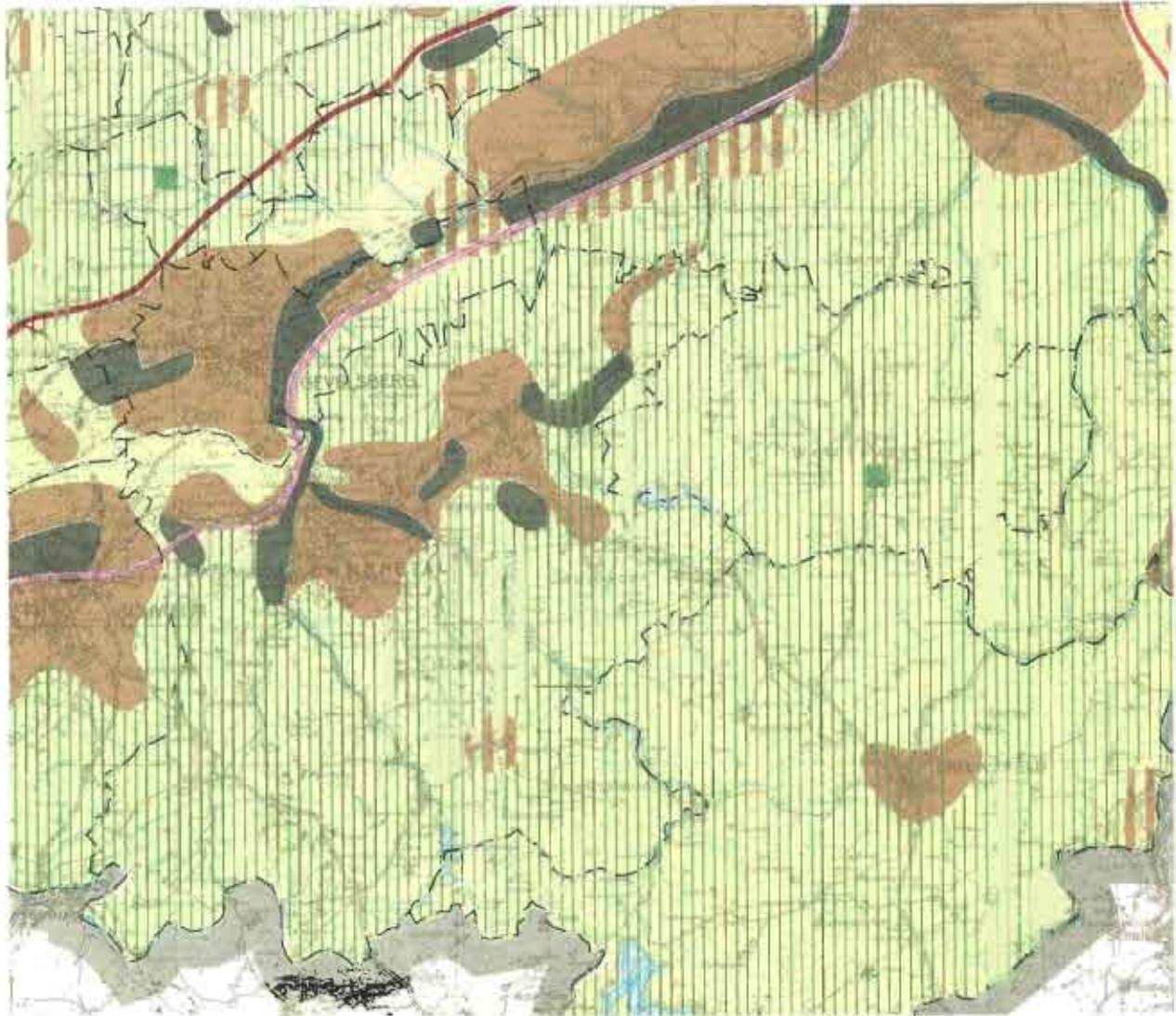
Verzeichnis der Tabellen

Tabelle		Seite
1	Flächen und Einwohner der kreisfreien Städte und Landkreise des Verbandsgebietes	11
2	Bevölkerungszunahme im Ruhrgebiet von 1871 bis 1964	26
3	Beschäftigte nach Wirtschaftsabteilungen im Gebiet des Siedlungsverbandes	35
4	Bruttoinlandsprodukt und Beiträge der Wirtschaftsbereiche	36
5	Realsteuerkraft der kreisfreien Städte im Gebiet des Siedlungsverbandes (1964)	37
6	Entwicklung des Steinkohlenbergbaus im Ruhrgebiet	38
7	Rohöl-Verarbeitungskapazität 1950 bis 1964	40
8	Entwicklung der Roheisenerzeugung	41
9	Bruttoinlandsprodukt und Beitrag der zusammengefaßten Wirtschaftsbereiche im Gebiet des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk	42
10	Tertiärer Erwerbssektor im Gebiet des Siedlungsverbandes	45
11	Flächen und Einwohner des Kerngebietes	79
12	Flächen und Einwohner des nördlichen Verbandsgebietes	85
13	Flächen und Einwohner des westlichen Verbandsgebietes	91
14	Flächen und Einwohner des östlichen Verbandsgebietes	96
15	Flächen und Einwohner des südlichen Verbandsgebietes	101

ÄNDERUNG DES GEBIETSENTWICKLUNGSPLANES AUF DEM GEBIET DER
STADT ENNEPETAL, ENNEPE-RUHR-KREIS

Aufgestellt durch den Verbandsausschuß am 30. Juni 1970.

Genehmigt mit Erlaß des Ministerpräsidenten des Landes Nordrhein-Westfalen
vom 27. Oktober 1970 - II A 1 - 60. 70 - 1499/70.



-  Wohnsiedlungsbereiche
mit überwiegend dichter Bebauung
-  mit überwiegend aufgelockerter Bebauung
-  Gewerbe- und
Industrieansiedlungsbereiche
-  Freizonen
land- und forstwirtschaftliche Bereiche
-  land- und forstwirtschaftliche Bereiche,
Erholungsbereiche
-  ländliche Gemeinde

Verkehrsbänder
von überörtlicher Bedeutung

-  Straßen
-  Eisenbahnen

-  Gemeindegrenzen
-  Verbandsgrenze

Maßstab 1:100000

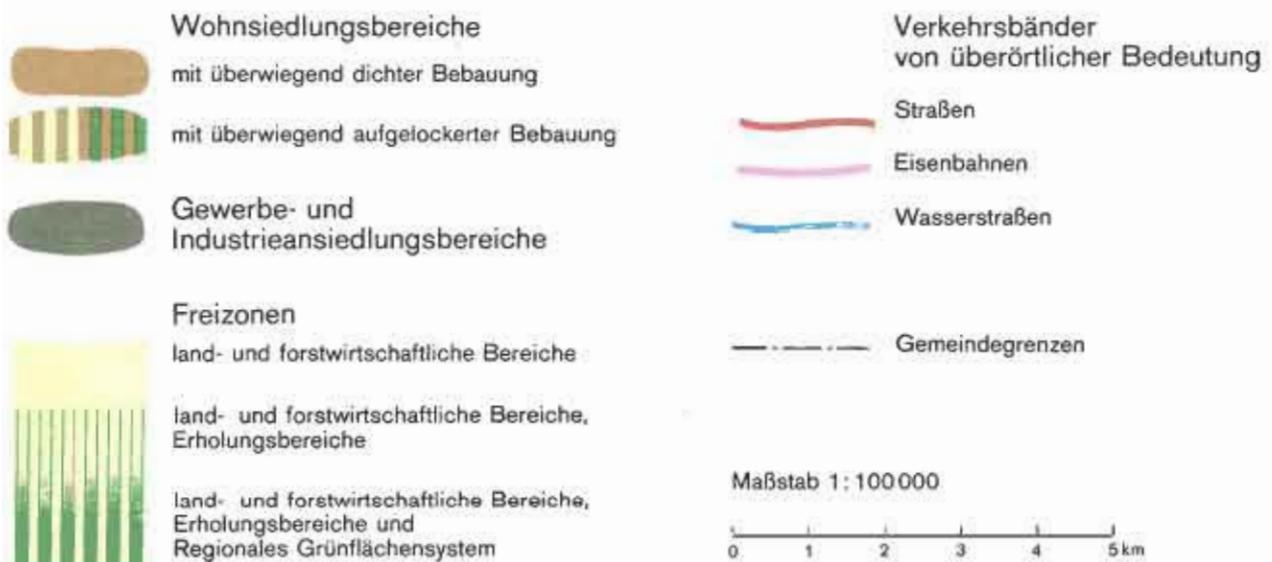


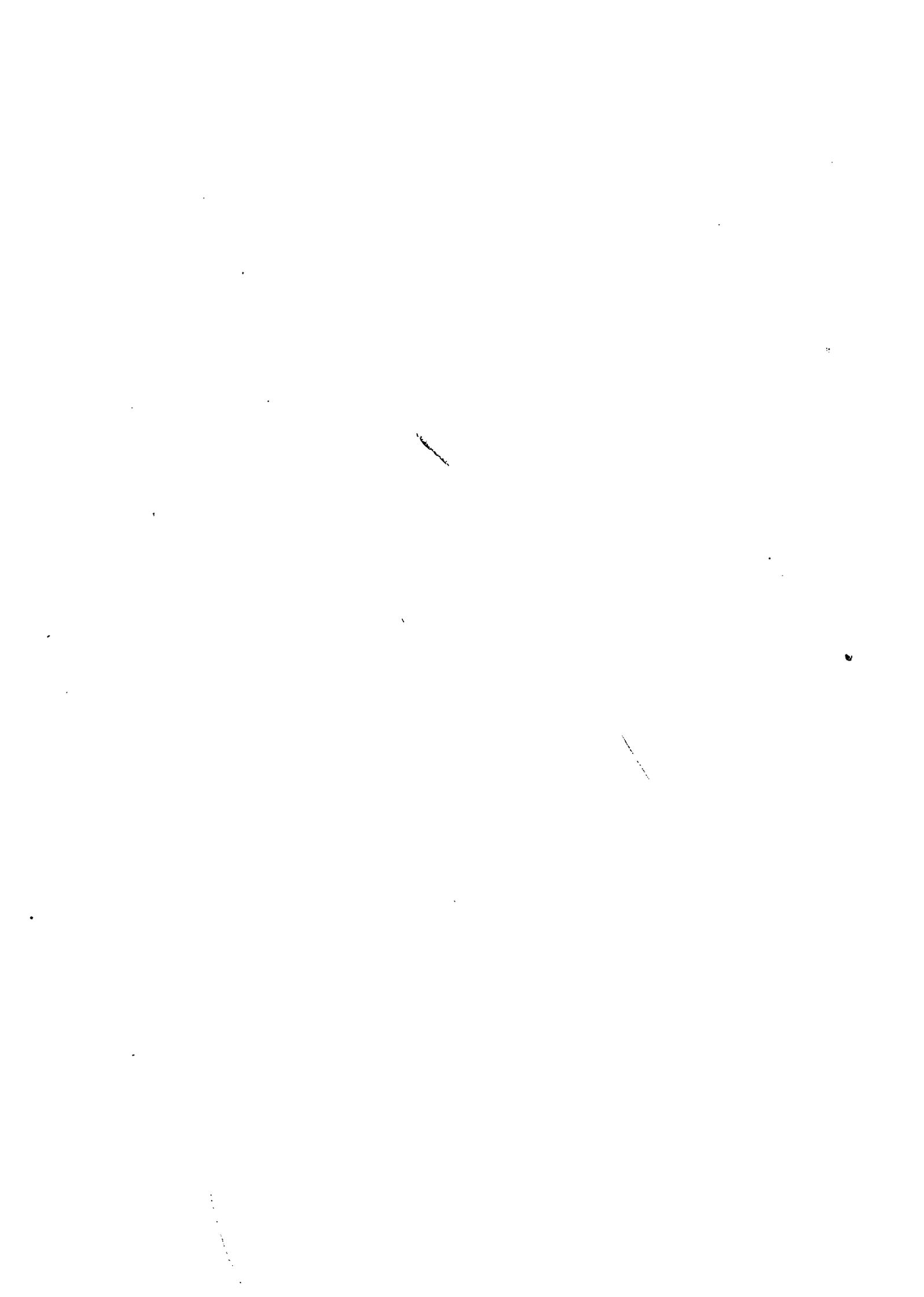
SIEDLUNGSVERBAND RUHRKOHLENBEZIRK

ÄNDERUNG DES GEBIETSENTWICKLUNGSPLANES AUF DEM GEBIET DER STADT DORTMUND

Aufgestellt durch den Verbandsausschuß am 31. August 1971.

Genehmigt mit Erlaß des Ministerpräsidenten des Landes Nordrhein-Westfalen vom 6. Juli 1972 - II a 5 - 60.70.



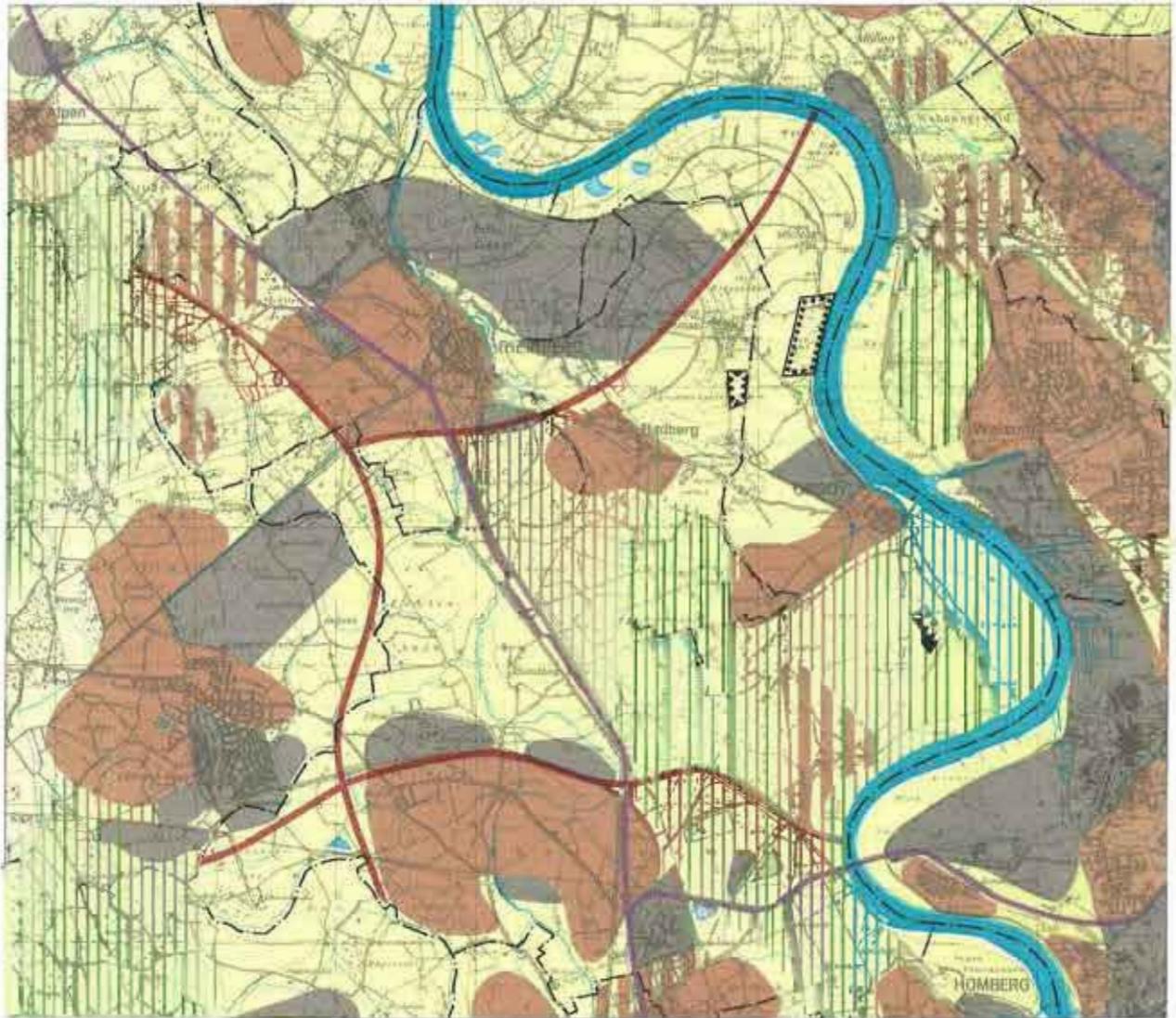


SIEDLUNGSVERBAND RUHRKOHLENBEZIRK

ÄNDERUNG DES GEBIETSENTWICKLUNGSPLANES IM BEREICH DER GEMEINDEN RHEINBERG/ORSOY/BUDBERG/RHEINKAMP (KREIS MOERS)

Aufgestellt durch die Verbandsversammlung am 25. November 1971

Genehmigt mit Erlaß des Ministerpräsidenten des Landes Nordrhein-Westfalen vom 28. März 1973 – II A5 – 60.83



-  Wohnsiedlungsbereiche
mit überwiegend dichter Bebauung
-  mit überwiegend aufgelockerter Bebauung
-  Gewerbe- und
Industrieansiedlungsbereiche
-  Freizonen
land- u. forstwirtschaftliche Bereiche
-  land- u. forstwirtschaftliche Bereiche,
Erholungsbereiche
-  Bereiche für den Abbau von Bodenschätzen
-  Bereich für Kohlehafen

Verkehrsbänder
von überörtlicher Bedeutung

-  Straßen
-  Wasserstraßen
-  Eisenbahnen

--- Gemeindegrenzen

Maßstab 1 : 100 000



Erläuterungsbericht zur Änderung des Gebietsentwicklungsplanes 1966 (GEP) im Bereich der Gemeinden Rheinberg/Orsoy/Budberg/Rheinkamp (Kreis Moers)

Nordostwärts Rheinberg ist wegen der vorhandenen günstigen Standortfaktoren, die durch den geplanten Kreishafen bei Rhein-km 804 in Rheinberg noch verbessert werden, ein Industrieschwerpunkt zu schaffen.

Die Planung des Industrieschwerpunktes in einem Bereich von rd. 725 ha im Gebiet zwischen OW II (B 511), geplanter Umgehungsstraße Rheinberg (B 57), dem Altrhein, dem Rheindamm und der Höcht bedingt eine Konzentrierung der gewerblichen Entwicklung des gesamten Raumes Rheinberg, Budberg, Orsoy bis zur Rheinschleife bei Baerl auf den neuen Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereich. Damit ist eine Reduzierung des im GEP 1966 dargestellten Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereiches südostwärts Eversael bis auf einen rd. 70 ha großen Bereich am Kohlehafen Orsoy und die Löschung des Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereiches im Binsheimer Feld verbunden. Die im GEP 1966 auf Rheinberger Gebiet dargestellten Gewerbe und Industrieansiedlungsbereiche sind bis auf kleinere Bereiche besetzt und werden daher im wesentlichen in der dargestellten Größenordnung beibehalten.

Aus der durch die Planung des Industrieschwerpunktes erforderlich gewordenen Änderung der räumlichen Ordnung und aus der Berechnung des im Änderungsbereich zusätzlichen Wohnbauflächenbedarfs ergeben sich unter Berücksichtigung der insbesondere durch eine Industrieansiedlung zu erwartenden zusätzlichen Raumaktivitäten folgende Größenordnungen und Abgrenzungen der Wohnsiedlungsbereiche:

Unter Berücksichtigung der durch den Bestand in Anspruch genommenen Flächen ist der Schwerpunkt der Wohnsiedlungsentwicklung im überwiegend dicht zu bebauenden Bereich in Rheinberg vorzusehen. Das entspricht den grundsätzlichen Festlegungen des LEP II zur Konzentration und Verdichtung der Besiedlung. Daraus ergibt sich hier eine Vergrößerung des im GEP 1966 dargestellten Wohnsiedlungsbereiches.

Da im Gebiet der Gemeinde Budberg nördlich der OW II keine Wohnsiedlungsbereiche zur Verfügung stehen, ist hier eine mäßige Vergrößerung und gleichzeitige Darstellung als verdichteter Bereich des bisher im GEP 1966 dargestellten Wohnsiedlungsbereiches mit Ausrichtung auf den Kernbereich Rheinberg, vorgenommen worden. Bedingt durch die Reduzierung des bisher im GEP 1966 dargestellten Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereiches südostwärts Eversael, zu dem der Wohnsiedlungsbereich Orsoy/Lohmühle flächenmäßig in Korrespondenz dargestellt war, ergibt sich die Notwendigkeit einer Verkleinerung dieses Wohnsiedlungsbereiches. Seine Neuabgrenzung sieht deshalb nur noch die Möglichkeit einer Arrondierung und geringen Erweiterung des Bestandes vor. Damit ist die Voraussetzung zur Erreichung des Zieles geschaffen, bei der weiteren Entwicklung des Raumes vorrangig den Ausbau und die Verdichtung eines Schwerpunktes in Rheinberg sicherzustellen, um hier durch Erweiterung und Konzentration eine Größenordnung zu erreichen, die einen optimalen Besatz und entsprechende Ausnutzung infrastruktureller Einrichtungen ermöglicht.

Die Realisierung der Siedlungsentwicklung in diesem Raum macht in bezug auf die Abwasserbeseitigung, den Gewässerschutz und den Hochwasserschutz u. a. den Bau des geplanten Gruppenklärwerkes Orsoy-Land und den Bau der Hochwasserpumpwerke Ossenbergl und Rheinberg erforderlich. Außerdem ist der im Bereich des Rheinberger Altrheins benötigte Stauraum und die von jeglichen baulichen Anlagen freizuhaltende Sicherheitszone im Bereich der Rheinbanndeiche zu sichern.

Diese wasserwirtschaftlichen Belange sind bei der Bauleitplanung zu berücksichtigen (siehe Skizze). Als Ersatz für die im Bereich „Milchplatz“ fortfallende Möglichkeit der Trinkwassergewinnung muß im Binsheimer Feld die volle und uneingeschränkte Möglichkeit zur Trinkwassergewinnung langfristig gesichert bleiben.

Aus dieser veränderten räumlichen Ordnung ergeben sich für die im GEP 1966 dargestellten Verkehrsbänder von überörtlicher Bedeutung folgende veränderte Führungen:

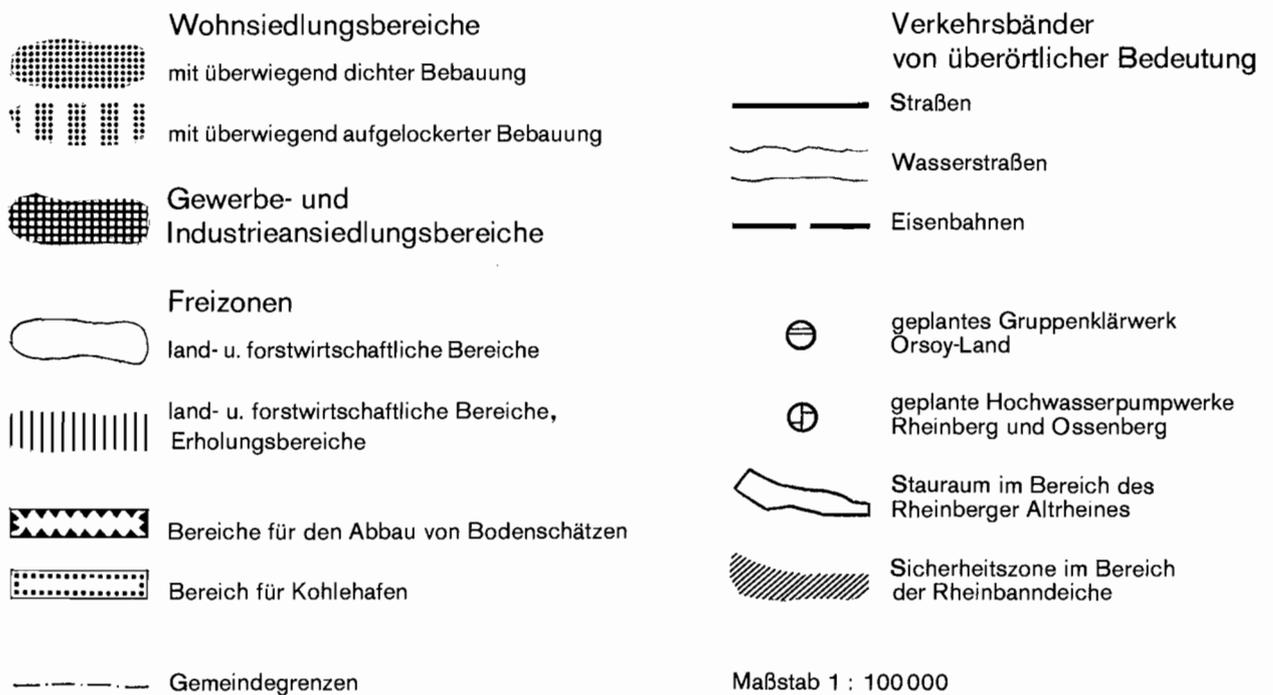
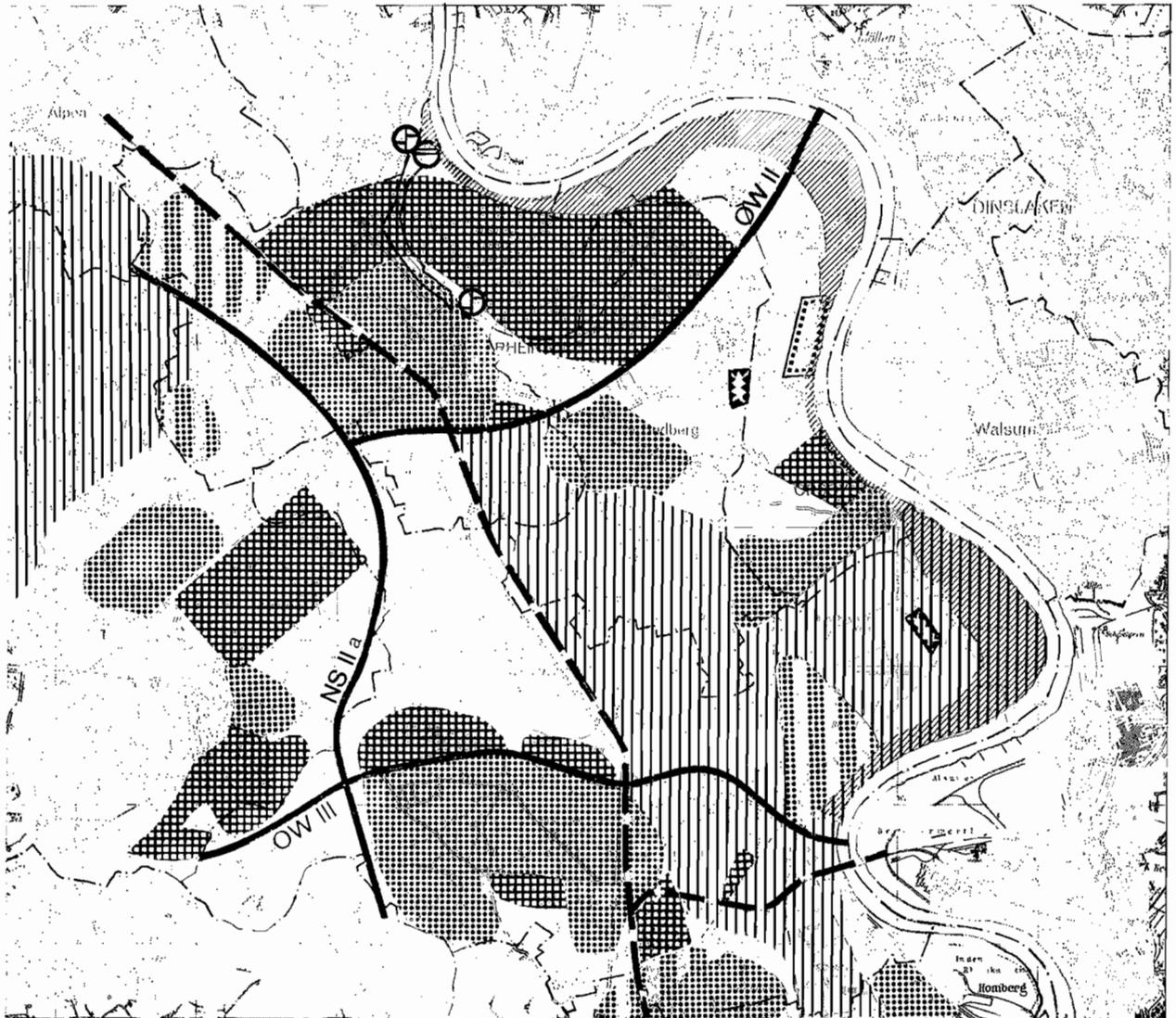
Zwischen dem Rheinbanndeich und ihrem Anschluß an die NS IIa (A 14) ist die OW II im Bereich des neuen Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereiches weiter südlich geführt. Gegenüber der Darstellung im GEP 1966 ist die OW II im Bereich der Rheinüberführung so weit nach Norden verschoben, daß sie ihre Fortsetzung rechtsrheinisch an die nördlich Möllen vorgesehene Linienführung findet. Der landesplanerischen Zielsetzung auf Konzentrierung der Wohnsiedlungsbereiche und der damit verbundenen Notwendigkeit einer Vergrößerung des für überwiegend dichte Bebauung in Rheinberg dargestellten Wohnsiedlungsbereiches folgend, wird die NS IIa in ihrer generellen Linienführung gegenüber der Darstellung im GEP 1966 nach Westen verschoben.

Die Darstellung des neuen Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereiches erfolgt unter Inanspruchnahme eines großen Teiles des land- und forstwirtschaftlichen Bereiches der Freizone nordostwärts der Stadt Rheinberg. Für diese fortfallenden Freiflächen ist wegen deren Bedeutung für die Erholung ein entsprechender Ersatz zu schaffen. Hierfür ist der zu den Wohnsiedlungsbereichen zentral gelegene Erholungsbereich Vierbaumer Heide/Baerler Busch vorgesehen.

Zusätzlich ist das Rheinufervorland bei Binsheim entsprechend seiner Funktion als land- und forstwirtschaftlicher Bereich, Erholungsbereich zu schützen. Die entsprechende Darstellung dieses Bereiches schließt die für einen Wetter- und Seilfahrtschacht vorgesehene Fläche mit ein.

Die industrielle Nutzung des neuen Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereiches nordostwärts Rheinberg darf keine erheblichen zusätzlichen Immissionsbelastungen des größeren, diesen Bereich umgebenden Raumes verursachen.

Skizze zum Erläuterungsbericht



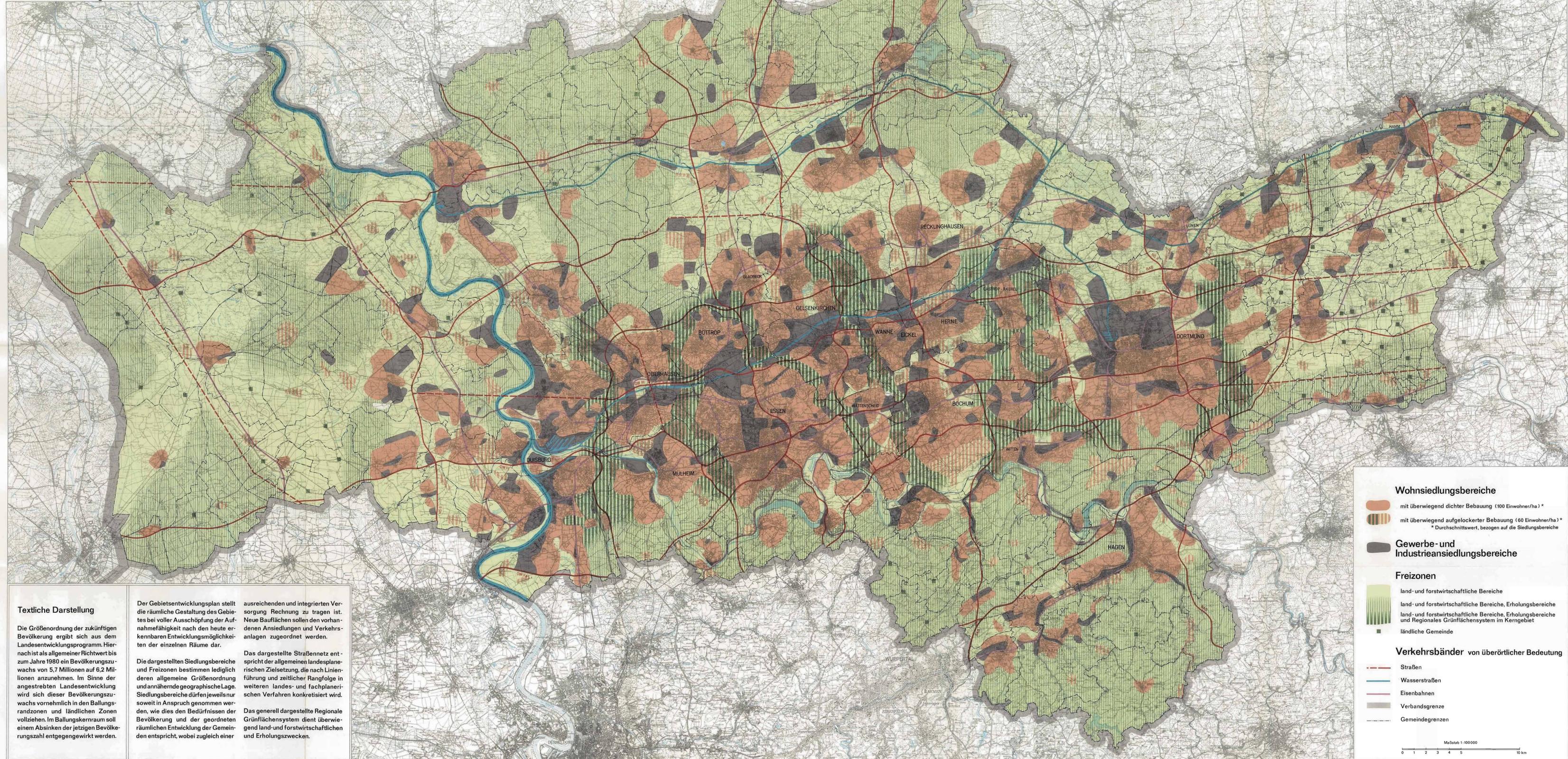
SIEDLUNGSVERBAND RUHRKOHLENBEZIRK - GEBIETSENTWICKLUNGSPLAN

(Landesplanungsgemeinschaft)

Aufgestellt durch die
Verbandsversammlung
am 1. Juli 1966

Genehmigt mit Erlaß des Ministers für Landesplanung, Wohnungsbau und
öffentliche Arbeiten des Landes Nordrhein-Westfalen (Landesplanungs-
behörde) vom 28. November 1966. Bekanntmachung der Genehmigung
am 29. November 1966 (MBl. N.W. 1966 S. 2203)

Zeichnerische Darstellung



Textliche Darstellung

Die Größenordnung der zukünftigen Bevölkerung ergibt sich aus dem Landesentwicklungsprogramm. Hiernach ist als allgemeiner Richtwert bis zum Jahre 1980 ein Bevölkerungszuwachs von 5,7 Millionen auf 6,2 Millionen anzunehmen. Im Sinne der angestrebten Landesentwicklung wird sich dieser Bevölkerungszuwachs vornehmlich in den Ballungsrandzonen und ländlichen Zonen vollziehen. Im Ballungskernraum soll einem Absinken der jetzigen Bevölkerungszahl entgegengewirkt werden.

Der Gebietsentwicklungsplan stellt die räumliche Gestaltung des Gebietes bei voller Ausschöpfung der Aufnahmefähigkeit nach den heute erkennbaren Entwicklungsmöglichkeiten der einzelnen Räume dar.

Die dargestellten Siedlungsbereiche und Freizonen bestimmen lediglich deren allgemeine Größenordnung und annähernde geographische Lage. Siedlungsbereiche dürfen jeweils nur soweit in Anspruch genommen werden, wie dies den Bedürfnissen der Bevölkerung und der geordneten räumlichen Entwicklung der Gemeinden entspricht, wobei zugleich einer

ausreichenden und integrierten Versorgung Rechnung zu tragen ist. Neue Bauflächen sollen den vorhandenen Ansiedlungen und Verkehrsanlagen zugeordnet werden.

Das dargestellte Straßennetz entspricht der allgemeinen landesplanerischen Zielsetzung, die nach Linienführung und zeitlicher Rangfolge in weiteren landes- und fachplanerischen Verfahren konkretisiert wird.

Das generell dargestellte Regionale Grünflächensystem dient überwiegend land- und forstwirtschaftlichen und Erholungszwecken.

Wohnsiedlungsbereiche

- mit überwiegend dichter Bebauung (100 Einwohner/ha) *
- mit überwiegend aufgelockerter Bebauung (60 Einwohner/ha) *

* Durchschnittswert, bezogen auf die Siedlungsbereiche

Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereiche

Freizonen

- land- und forstwirtschaftliche Bereiche
- land- und forstwirtschaftliche Bereiche, Erholungsbereiche
- land- und forstwirtschaftliche Bereiche, Erholungsbereiche und Regionales Grünflächensystem im Kerngebiet
- ländliche Gemeinde

Verkehrsbänder von überörtlicher Bedeutung

- Straßen
- Wasserstraßen
- Eisenbahnen
- Verbandsgrenze
- Gemeindegrenzen

Maßstab 1:1000000

0 1 2 3 4 5 10 km

Herzogenhörsen Verlagshaus 1:100000 der Top. Karte 1:50000, wiedergegeben mit Genehmigung des Landesvermessungsamts NW vom 5. Sept. 1963 - 3 - 402 (1964) - Druck: Willy Gröbchen Dortmund