

- Heilig-Geist-Hospital, Bingen,
* Krankenhaussanierung – 1. Bauabschnitt.

- DRK-Schmerzzentrum, Mainz,
* Anbau für OP-Abteilung.

Fertiggestellte Maßnahmen (1990 bis 1993):

- Brüderkrankenhaus, Koblenz,
* Erweiterungsbau,
- Städt. Krankenhaus, Kirn,
* Sanierung der OP-Abteilung,
- Marienkrankenhaus, Cochem,
* Ersatzneubau,
- Krankenhaus Betriebsstätte, Oberwesel,
* Neubau Funktionstrakt,
- Kreiskrankenhaus, Hachenburg,
* Sanierung der OP-Abteilung und anderer Funktionsbereiche,
- St. Josef-Krankenhaus, Bendorf
* Umstellung der Funktionen wegen Aufnahme der Orthopädie,
- Klinikum der Stadt Kaiserslautern,
* Anbau über der Dialyse,
- St. Hildegardis-Krankenhaus, Mainz,
* Neubau für Zentralsterilisation und Endoskopie, Sanierung der aseptischen OP-Abteilung,
- Ev. Elisabeth-Krankenhaus, Trier,
* Modernisierung des Krankenhauses,
- Clemens-August-Krankenhaus, Bitburg,
* Sanierung und Erweiterung der aseptischen OP-Abteilung sowie der Küche,
- Ev. und Johanniter-Krankenhaus, Dierdorf,
* Umbau und Erweiterung des OP-Traktes,
- Städt. Krankenhaus, Landau/Pfalz
* Anbau Funktionstrakt D,
- Klinikum der Stadt Ludwigshafen
* Errichtung einer Herzchirurgie.

Ausgehend von den drei großen psychiatrischen Fachkliniken in Alzey, Andernach und Klingenstein wird eine gemeindepsychiatrische Versorgung entwickelt. In einem ersten Schritt konnten seit 1991 in Bad Kreuznach, Landau, Trier und Wittlich psychiatrische Tageskliniken für Erwachsene geschaffen werden. Weitere Tageskliniken in Mainz, Kirchen und Worms sollen folgen.

Psychiatrische Versorgung

Die psychiatrische Abteilung am St. Elisabeth-Krankenhaus in Wittlich hat zum 1. Januar 1992 die Versorgungsverpflichtung für den Landkreis Bernkastel-Wittlich übernommen. Die psychiatrische Abteilung am Städt. Krankenhaus Frankenthal wird eine solche Versorgungsverpflichtung 1994 erhalten. Das St. Antonius-Krankenhaus in Waldbreitbach hat einen Antrag zur Übertragung einer solchen Versorgungsverpflichtung für den Landkreis Neuwied gestellt.

Zukünftig sollten verstärkt psychiatrische Abteilungen an Allgemeinkrankenhäusern geschaffen werden.

Die Enthospitalisierung von chronisch psychisch kranken Menschen aus den Langzeitbereichen der großen Kliniken wird durch den Ausbau des betreuten Wohnens und durch den Aufbau von Tagesstätten beschleunigt werden.

Im Bereich der Kranken- und Jugendpsychiatrie wurden für den nördlichen Teil des Landes in Neuwied eine Tagesklinik mit 24 Plätzen geschaffen und in Bad Neuenahr eine vollstationäre Krankenhauseinrichtung mit 30 Plätzen in den Landeskrankenhausplan aufgenommen. Die Schaffung entsprechender Angebote für den Raum Trier ist geplant.

**Ambulante ärztliche
und zahnärztliche
Versorgung**

Die vertragsärztliche und vertragszahnärztliche Versorgung wurde im Berichtszeitraum in Rheinland-Pfalz wiederum wesentlich verbessert. Im Lande waren Ende Juni 1993 insgesamt 6.697 Vertragsärzte und Vertragszahnärzte tätig. Davon waren 2.135 Ärzte für Allgemeinmedizin/praktische Ärzte und 2.630 Fachärzte (Gebietsärzte). Zum gleichen Zeitpunkt gab es in Rheinland-Pfalz 1.932 zugelassene Zahnärzte. Die **ärztliche und zahnärztliche Versorgung** der Bevölkerung im Lande ist insgesamt gut. Insbesondere in den ländlich strukturierten Teilen des Landes konnten bestehende Versorgungslücken weitgehend beseitigt werden.

**Öffentlicher
Gesundheitsdienst**

Gesundheitsberatung und Gesundheitserziehung zu eigenverantwortlichem Gesundheitsbewusstsein sind ein Hauptanliegen des öffentlichen Gesundheitsdienstes. Die gesundheitliche Beratung von Selbsthilfegruppen leistet einen unverzichtbaren Beitrag etwa in der Krebsnachsorge oder der Tertiärprävention. Im Bereich der Primärprävention ist mit dem flächendeckenden Ausbau einer gruppenprophylaktischen Jugendzahnpflege in den Kindergärten ein guter Schritt nach vorn getan worden.

Soziale Dienste

Im Lande Rheinland-Pfalz ist mit 98 **Sozialstationen** eine flächendeckende und bedarfsorientierte Versorgung der Bevölkerung mit dieser neuen Form der ambulanten Sozialdienste erreicht. Mit nahezu 1.300 Pflegefachkräften werden in der Kranken-, Alten- und Familienpflege qualifizierte Dienste angeboten.

**Mobile Dienste/
Ambulante Hilfen**

Neben den ambulanten gesundheits- und sozialpflegerischen Fachdiensten der Sozialstationen sind vermehrt ergänzende Mobile Soziale Dienste notwendig, um eine umfassende häusliche Betreuung sicherzustellen. Die Mobilien Sozialen Dienste erbringen landesweit Hilfen im Haushalt, Verpflegungsdienste, pflegerische und betreuende Dienste, Hilfen zur Erhaltung und Erweiterung von Kontakten zur Umwelt sowie zur Überbrückung sozialer Belastungen. Zur Zeit werden 135 Einsatzleistungen Mobiler Sozialer Dienste modellhaft gefördert. Eine gesetzliche Regelung wird vorbereitet.

**Jugendhilfe-
einrichtungen**

Im Bereich der **Jugendhilfe** bestehen folgende Einrichtungen:

- 40 Jugendbildungsstätten, Jugendfreizeitstätten und Zeltlagerplätze,
- 89 Häuser der offenen Tür,
- 40 Jugendherbergen,
- 17 Wanderheime,
- 17 Familienferienstätten,
- 64 Heime der Jugendhilfe.

Kindertagesstätten

In Rheinland-Pfalz gibt es rund 1.900 **Kindertagesstätten** mit insgesamt über 140.000 Plätzen. Damit steht für jedes Kind im Kindergartenalter ein Kindergartenplatz zur Verfügung. In den nächsten Jahren sind weitere Anstrengungen erforderlich, um auch außerhalb des allgemeinen Aufnahmetermins Kinder aufnehmen zu können. Darüber hinaus ist der weitere Ausbau von Plätzen für Kinder anderer Altersgruppen (Krippen, Horte, Häuser für Kinder, Spiel- und Lernstuben) erforderlich.

In Rheinland-Pfalz bestehen folgende wohnortnahe soziale **Beratungsstellen**:

- 44 Erziehungsberatungsstellen,
- 41 Ehe-, Familien- und Lebensberatungsstellen,
- 67 Schwangerenberatungsstellen,
- 6 Beratungsstellen für arbeitslose Jugendliche.

Soziale Beratung

Für die **Beratung Suchtgefährdeter und Suchtkranker** stehen 43 Beratungsstellen zur Verfügung, die aus Landesmitteln gefördert werden. Für die stationäre Behandlung Abhängiger gibt es etwa 1.600 Plätze, davon rd. 230 Plätze für Drogenabhängige. Für den Bereich der Nachsorge stehen im Rahmen von Wohnprojekten 79 Plätze und im Zusammenhang mit Arbeitsprojekten 61 Plätze zur Verfügung. Besondere frauenspezifische Angebote gibt es in der Fachklinik in Altenkirchen (62 Plätze) und in der Einrichtung „Villa Maria“ in Ingenheim (30 Plätze), die ein modellhaftes Therapieangebot für drogenabhängige Mütter bzw. Väter mit Kindern vorhält.

Suchtberatung

Am 30.9.1992 standen in 326 Heimen der **Altenhilfe** folgende Heimplätze zur Verfügung:

Altenhilfe

- Altenheimplätze	5.914
- Altenwohnheimplätze	4.219
- Altenpflegeheimplätze	<u>16.068</u> 26.201
+ Tagespflegeheimplätze	60
+ Kurzzeitpflegeheimplätze	437

Im Berichtszeitraum wurden insgesamt 2.341 **Heimplätze** in stationären und teilstationären Einrichtungen für ältere Menschen finanziell vom Land unterstützt, davon Plätze in

- Altenheimen	44
- Altenpflegeheimen	1.956
- Kurzzeitpflegeeinrichtungen	303
- Tagespflegeeinrichtungen	38

Für die **Baumaßnahmen** wurden rd. 67 Mio DM an Landesmitteln bereitgestellt.

Die Zunahme der Zahl der Hochbetagten (Altersgruppe über 75 Jahre) an der Gesamtbevölkerung wird anhalten, so daß auch weiterhin **Bedarf an Heimplätzen** – insbesondere an Pflegeheimplätzen – besteht. Die Landesregierung wird demgemäß in den kommenden Jahren schwerpunktmäßig den Ausbau der Pflegeheim-, Tagespflege- und Kurzzeitpflegeplätze zur vorübergehenden Entlastung der pflegenden Angehörigen fördern.

Zur vorübergehenden Unterbringung von ausgesiedelten Deutschen mußten seit 1987 über das landeseigene **Landesdurchgangswohnheim** Rheinland-Pfalz in Osthofen hinaus zahlreiche weitere Unterkünfte eingerichtet werden. Die Trägerschaft dieser zusätzlichen Durchgangswohnheime haben die Verbände der freien Wohlfahrtspflege übernommen.

**Spätaussiedlerinnen
und Spätaussiedler**

Nach Inkrafttreten des Aussiedleraufnahmegesetzes am 01.07.1990 und des Kriegsfolgenbereinigungsgesetzes am 01.01.1993 hat sich der Zugang von Aussiedlerinnen und Aussiedlern (ab 01.01.1993: Spätaussiedlerinnen und Spätaussiedler) auf einem niedrigeren Niveau als in den Vorjahren stabilisiert.

So wurden dem Land 1991 nur noch 12.385 und 1992 12.648 Aussiedlerinnen und Aussiedler zugewiesen; von Januar bis August 1993 kamen 6.037 Spätaussiedlerinnen und Spätaussiedler nach Rheinland-Pfalz.

Die Unterbringungskapazität in Rheinland-Pfalz von derzeit noch 16.600 Plätzen (Stand: 01.09.1993) wird dieser Zugangsentwicklung angepaßt.

**Rehabilitation
Behinderter** Neben dem **Kinderneurologischen Zentrum** in Mainz als landeseigener Einrichtung bestehen 7 weitere **Sozialpädiatrische Zentren (SPZ)** in Rheinland-Pfalz zur Frühförderung körperlich, geistig und mehrfachbehinderter Kinder. Zur Sicherung eines wohnortnahen Frühförderungsangebotes unterhalten die SPZ in Neuwied, Trier, Bad Kreuznach, Ludwigshafen, Landstuhl, Göllheim und Landau 30 Außenstellen.

Für hör-, sprach- und sehbehinderte Kinder erfolgt die Frühförderung in den **Gehörlosenschulen** in Neuwied, Trier und Frankenthal sowie durch das **Landesheim und die Landesschule für Blinde und Sehbehinderte** in Neuwied.

Rheinland-Pfalz verfügt weiterhin im Rahmen der Frühförderung über **44 Sonderkindergärten** mit insgesamt 1.369 Kindergartenplätzen. Über 50 % der Sonderkindergärten haben eine gemeinsame Betreuung Behinderter mit Nichtbehinderten. Der Bedarf an Sonderkindergärten ist im Lande weitgehend gedeckt.

**Berufliche
Rehabilitation** In Rheinland-Pfalz stehen zur **Erstausbildung behinderter Jugendlicher** in fünf Berufsbildungswerken rd. 900 Ausbildungsplätze und nahezu ebenso viele Internatsplätze zur Verfügung.

In drei **Berufsförderungswerken** sind rd. 1.200 Ausbildungs- und Internatsplätze für die Umschulung erwachsener Behinderter vorhanden. In anerkannten Werkstätten für Behinderte stehen etwa 8.000 Arbeitsplätze zur Verfügung. Im Berichtszeitraum wurden ca. 1.400 Werkstattplätze gefördert. Wegen steigender Nachfrage werden zusätzliche Plätze in Werkstätten benötigt. Die konzeptionelle und strukturelle Weiterentwicklung der **Werkstätten** ist parallel zur Erweiterung des Platzangebotes notwendig.

**Neue Wohnformen
für Behinderte** Die Landesregierung unterstützt im Sinne einer weitgehenden Verselbständigung insbesondere seelisch behinderter Menschen **neue Wohnformen für Behinderte**, z.B. heimangebundene Außenwohngruppen und betreutes Wohnen in Wohngruppen.

In Rheinland-Pfalz stehen in kleineren Wohnheimen für werkstattfähige Behinderte rd. 1.300 Plätze zur Verfügung. In den großen Einrichtungen der Behindertenhilfe für geistig, seelisch und körperlich Behinderte – einschließlich Schwerst-, Mehrfach- und älterer Behinderter – stehen rd. 6.100 Wohn- und Pflegeplätze bereit.

Modernisierungsmaßnahmen und die weitere Angleichung an die Heimmindestbauverordnung haben eine leichte Reduzierung der Kapazitäten in den großen Heimen zur Folge.

Bei der Weiterentwicklung von Wohnformen und -angeboten kommt dem Konzept der Kombinationseinrichtung besondere Bedeutung zu. In einer Übergangszeit kann es sicherstellen, daß die Umwandlung von Großeinrichtungen durchgeführt werden kann und gleichzeitig den Bedürfnissen der behinderten Menschen nach unterschiedlichen Wohn- und Beschäftigungsangeboten Rechnung getragen wird. Solche Einrichtungen verfügen über therapeutische und tagesstrukturierende Angebote.

Behinderte Schüler, denen es nicht zumutbar ist, die Entfernung zwischen Wohnung und Schule täglich zurückzulegen, leben in **Internaten bei Sonderschulen**. Der Bedarf ist gedeckt.

In **Wohnheimen für behinderte Werkstattbeschäftigte** werden Behinderte aufgenommen, die relativ selbständig sind, aber nicht mehr in der Familie leben können. Im Berichtszeitraum wurden rd. 400 Plätze für behinderte Werkstattbeschäftigte errichtet. Derzeit sind rd. 1.300 Plätze vorhanden. Weitere Plätze werden benötigt.

In den **Übergangsheimen** für psychisch Behinderte werden diese durch besondere Therapiemaßnahmen in Arbeit, Beruf und Gesellschaft eingegliedert. Derzeit stehen in Ludwigshafen, Koblenz, Trier, Mainz und Kaiserslautern insgesamt rd. 200 Plätze zur Verfügung.

Im Berichtszeitraum hat die Landesregierung Investitionen in Einrichtungen der Behindertenhilfe mit rd. 70 Mio DM gefördert.

Zur Förderung der Eigeninitiative und Selbständigkeit sowie zur Hilfe bei der Überwindung sozialer Defizite von Bewohnerinnen und Bewohnern sozialer Brennpunkte werden in verschiedenen Städten und Landkreisen insgesamt 16 sozialpädagogische Fachkräfte mit einem Personalkostenzuschuß durch das Land gefördert.

Gemeinwesenarbeit in Sozialen Brennpunkten

Um künftig Armutsituationen und Obdachlosigkeit noch besser begegnen zu können, fördert derzeit das Ministerium für Arbeit, Soziales, Familie und Gesundheit eine Modellmaßnahme „Verbesserung der Wohn- und Lebensbedingungen von Bewohnerinnen und Bewohnern sozialer Schwerpunkte“.

Soziale Infrastruktur für von Gewalt betroffene Frauen und Kinder

Die Landesregierung hat der Gewaltbekämpfung einen besonderen Stellenwert eingeräumt. Dabei steht im Mittelpunkt der **Aufbau einer sozialen Infrastruktur für von Gewalt betroffene Frauen und Kinder** in Rheinland-Pfalz.

Das Problem sexueller Gewalt in unserer Gesellschaft läßt sich statistisch nicht adäquat erfassen, da Schätzungen zufolge, z.B. bei Vergewaltigungen, bis zu 90 % der Taten nicht angezeigt werden. Die Landeskriminalstatistik Rheinland-Pfalz zeigt aber, daß sich mittlerweile eine Tendenz zu einer erhöhten Anzeigenbereitschaft abzeichnet. So wurden 1990 274, 1991 280 und 1992 301 Vergewaltigungen angezeigt.

Die Zahl der angezeigten Fälle des sexuellen Mißbrauchs an Kindern in Rheinland-Pfalz betrug 1990 732, 1991 781 und 1992 872. Diese Entwicklung könnte u.a. auf die Einrichtungen der Kommissariate „Gewaltdelikte gegen Frauen/Kinder und Sexualdelikte“ (K/12) zurückzuführen sein, die seit 1991 bei den Polizeipräsidien eingerichtet wurden. Aufgrund der positiven Erfahrungen mit der Einrichtung der **Spezialdienststellen** werden 1993 bei allen 14 Polizeidirektionen eigene Kommissariate „Gewalt gegen Frauen/Kinder“ gebildet. Außerdem hat sich eine gute Zusammenarbeit zwischen K/12, den Sonderdezernaten der Staatsanwaltschaft und den seit 1992 eingerichteten Notruf-Beratungsstellen für von Vergewaltigung und sexuellem Mißbrauch Betroffene entwickelt.

Folgende **Einrichtungen** wurden bis zum Berichtszeitraum gefördert (s. Karte 34).

13 Frauenhäuser in Mainz, Koblenz, Trier, Worms, Ludwigshafen, Kaiserslautern, Frankenthal, Idar-Oberstein, Pirmasens, Kirchheimbolanden, Bad Kreuznach, Landau und Speyer werden z.Zt. gefördert. 1993 wird das Frauenhaus in Neustadt noch hinzukommen. Insgesamt besteht z.Zt. eine Platzkapazität von ca. 200 Plätzen für Frauen und Kinder. Die Nachfrage nach Frauenhausplätzen ist vor allem im Norden und Westen von Rheinland-Pfalz (Regierungsbezirk Koblenz und Regierungsbezirk Trier) noch nicht gedeckt. Die Frauenhäuser bieten von Gewalt betroffenen Frauen und ihren Kindern eine Zuflucht, Betreuung und Hilfe bei der zukünftigen Lebensplanung an. Ein wesentlicher Aufgabenbereich ist mittlerweile auch die Nachbetreuung ehemaliger Frauenhausfrauen.

Frauenhäuser

Landesweit werden 10 Notrufberatungsstellen gefördert, in Alzey, Mainz, Koblenz, Speyer, Worms, Westerburg, Landau, Trier, Ludwigshafen und Idar-Oberstein. Sie bieten vergewaltigten und sexuell mißbrauchten Frauen und Mädchen Beratung, Betreuung und Begleitung bzw. Vermittlung an Ärztinnen/Therapeutinnen, Polizei und Gerichte an. Darüber hinaus werden Selbsthilfegruppen initiiert sowie Fortbildungsveranstaltungen für bestimmte Berufsgruppen angeboten, die beispielsweise in Schulen, Kindergärten, bei Polizei und Gerichten tätig sind.

Notrufberatungsstellen

Weiterhin bestehen folgende **Beratungs- und Präventionsstellen:**

- Solwodi (in Hirzenach bei Boppard und Mainz) berät und betreut Ausländerinnen, die über den Heiratshandel oder Prostitution hierher gebracht wurden.

- Psychotherapeutische Beratungsstelle für sexuell mißbrauchte Frauen und Mütter mißbrauchter Mädchen bei Wildwasser e.V. in Worms,
- Beratungsstelle für Mädchen mit Gewalterfahrungen beim Mädchentreff Femma e.V., Mainz,
- Verein für Prävention von sexueller Gewalt gegen Frauen und Mädchen e.V., Mainz (Selbstverteidigungskurse, Fortbildungsveranstaltungen für bestimmte Berufsgruppen),
- Wildwasser e.V. Ludwigshafen (Beratung für Frauen und Mädchen, die von sexueller Gewalt betroffen sind, Aufklärung und Fortbildungsveranstaltungen),
- Präventionsberatungsstelle im Frauenzentrum Alzey (Beratung Betroffener des sexuellen Mißbrauchs, Fortbildungsveranstaltungen von Multiplikatorinnen, die mit Jugendlichen arbeiten),
- Mädchenzufluchtsstätte (Träger Femma e.V.) in Mainz gibt Mädchen ab 14 Jahren, die sich in einer Krisensituation befinden, eine Unterkunft sowie Betreuung.

Kinderschutzdienste

Gefördert werden insgesamt 11 Kinderschutzdienste in Ludwigshafen, Landau, Trier, Höhr-Grenzhausen, Worms, Pirmasens, Neustadt Kirchen, Koblenz (ab Dezember 1993), Germersheim und Grünstadt. Es handelt sich dabei um Hilfeeinrichtungen für von Mißhandlung oder sexuellem Mißbrauch betroffene Jungen und Mädchen.

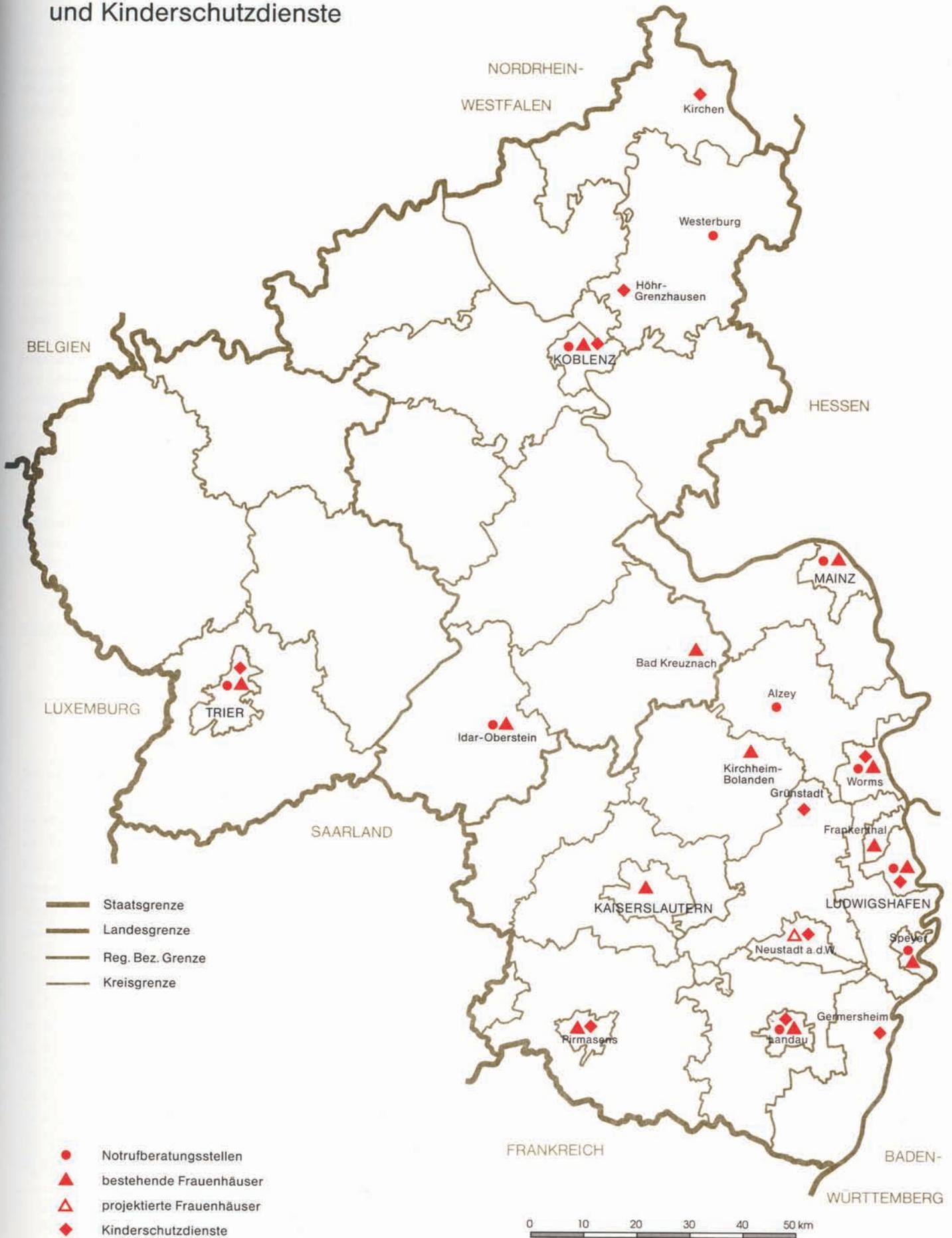
Rechtspflege

Aus dem Bereich der Rechtspflege wurden am 1.4.1992 die Mahnverfahren landesweit bei dem Zentralen Mahngericht Mayen konzentriert.

Der Neubau der Jugendstrafanstalt Schifferstadt (200 Plätze), mit zuständig für Untersuchungshaft und Vollstreckung von Jugendstrafen an männlichen Jugendlichen und Heranwachsenden aus dem Regierungsbezirk Rheinhessen-Pfalz und dem Landgerichtsbezirk Bad Kreuznach, brachte nach der Indienststellung am 1.7.1991 zugleich eine Entlastung der Jugendstrafanstalt Wittlich.



Frauennotrufe, Frauenhäuser und Kinderschutzdienste





B 13: Konversion

Das Land Rheinland-Pfalz ist wie kein anderes westliches Bundesland vom Truppenabbau und von der Schließung großer Militärstandorte betroffen. Nach dem Stand August 1993 werden 263 militärische Liegenschaften, darunter große Kasernenanlagen, Truppenübungsplätze sowie fünf von ehemals acht Militärflugplätzen von den alliierten Streitkräften und der Bundeswehr zur Disposition gestellt.

Die militärischen Einrichtungen, insbesondere der Stationierungsstreitkräfte, konzentrieren sich vor allem auf die strukturschwachen Regionen Westpfalz und Trier, aber auch auf die strukturschwachen Gebiete entlang der Nahe sowie im Hunsrück. Die überdurchschnittliche Präsenz der alliierten Streitkräfte – vorrangig der US-Truppen – hat hier zu einer einseitigen Entwicklung der Erwerbs- und Wirtschaftsstruktur geführt.

Ursprünglich waren rund 33.700 ha der Landesfläche (dies entspricht einem Anteil von 1,7 %) militärisch belegt. Schwerpunkte der militärischen Präsenz, insbesondere der US-Streitkräfte, sind bzw. waren die strukturschwachen Gebiete Westpfalz, Hunsrück, Obere Nahe und Eifel. In diesen Regionen unterhielten die US-Streitkräfte auch ihre strategisch bedeutsamen Flugplätze. Die Truppenreduzierungen haben die arbeitsmarkt-, regional- und strukturpolitischen Rahmenbedingungen des Landes Rheinland-Pfalz in besonderem Maße beeinflusst. Nach einer im Auftrag der Europäischen Gemeinschaften erstellten Studie „Die wirtschaftlichen und sozialen Auswirkungen der Verringerung der Verteidigungsausgaben und der Streitkräfte auf die Regionen der Gemeinschaft“ zählen die rheinland-pfälzischen Regierungsbezirke Trier (Platz 9), Koblenz (Platz 13) und Rheinhessen-Pfalz (Platz 17) zu den 20 EG-Gebieten mit der größten Abhängigkeit von Streitkräften.

Auch eine Untersuchung des von der Wirtschaftsministerkonferenz der Länder eingesetzten Arbeitskreises „Überwindung der wirtschaftlichen Nachteile der Abrüstung“ hat ergeben, daß Rheinland-Pfalz unter allen westlichen Bundesländern die höchste regionale Abhängigkeit vom Militär aufweist.

Tabelle 58: **Soldaten und Familienangehörige der Stationierungsstreitkräfte in Relation zur Wohnbevölkerung (Kreise/kreisfreie Städte mit mind. 3.000 Soldaten und Angehörigen)¹⁾**

Kreis/Stadt	Soldaten und Familienangehörige	Wohnbevölkerung (Stand: 30.06.89)	Relation Militärpersonen zur Wohnbevölkerung (Prozent)
Rheinland-Pfalz			
Trier	6.987	95.645	7,3
Kaiserslautern	16.607	97.034	17,1
Landau	5.033	36.411	13,8
Mainz	9.523	175.428	5,4
Pirmasens	4.591	47.104	9,7
Worms	3.400	74.995	4,5
Zweibrücken	5.321	33.393	15,9
LK Bad Kreuznach	5.172	146.037	3,5
LK Birkenfeld	17.121	85.220	20,1
LK Rhein-Hunsrück	8.478	89.949	9,4
LK Bernkastel-Wittlich	5.795	106.128	5,5
LK Bitburg-Prüm	13.295	89.091	14,9
LK Trier-Saarburg	3.581	125.640	2,9
LK Donnersberg	7.616	67.831	11,2
LK Kaiserslautern	31.835	96.509	33,0
LK Mainz-Bingen	3.457	166.580	2,1
LK Pirmasens	5.894	99.184	5,9

¹⁾ Quelle: Wirtschaftsministerkonferenz Stat. Landesamt Rheinland-Pfalz Stand: 5/1991

Setzt man die Ausgaben der Stationierungstreitkräfte, der Soldaten und ihrer Angehörigen in Bezug zur Bruttowertschöpfung (Maßstab für die Wirtschaftskraft) der jeweiligen Gebietseinheit, so läßt sich die Bedeutung des „Wirtschaftsfaktors US-Streitkräfte“ ablesen.

Tabelle 59: **Ausgaben der Stationierungstreitkräfte und ihr Beitrag zur Bruttowertschöpfung (Kreise/kreisfreie Städte mit mind. 3.000 Soldaten und Angehörigen)**¹⁾

Kreis/Stadt	Ausgaben (Mio DM)	Bruttowertschöpfung (BWS) (Mio DM)	Anteil der Ausgaben an BWS (Prozent)
Rheinland-Pfalz			
Trier	132 – 176	4.986	2,6 – 3,5
Kaiserslautern	278 – 371	4.237	6,6 – 8,8
Landau	93 – 125	1.294	7,2 – 9,7
Mainz	135 – 181	11.603	1,2 – 1,6
LK Birkenfeld	274 – 366	2.218	12,4 – 16,5
LK Rhein-Hunsrück	123 – 165	2.256	5,5 – 7,3
LK Bernkastel-Wittlich	104 – 139	2.760	3,8 – 5,0
LK Bitburg-Prüm	189 – 253	1.920	9,8 – 13,2
LK Donnersberg	106 – 142	1.516	7,0 – 9,4
LK Kaiserslautern	366 – 490	1.485	24,6 – 33,0

1) Quelle: Wirtschaftsministerkonferenz

Anhand dieses Indikators kann eine besondere Dominanz des militärischen Sektors für Stadt und Landkreis Kaiserslautern sowie für den Landkreis Birkenfeld festgestellt werden.

Tabelle 60: **Zivilbeschäftigte bei den Stationierungstreitkräften nach Entsendestaaten; Anteil an allen sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (SVB)**¹⁾

Landkreis (Dienstort)	Sozialver- vers.pfl. Beschäftigte insgesamt	Zivilbesch. b. d. US- Streit- kräften	Anteil d. Zivilbesch. an allen SVB (Sp. 002 an Sp. 001)	Zivilbesch. b. d. franz. Streitkräften	Anteil d. Zivilbesch. an allen SVB (Sp. 004 an Sp. 001)	Zivilbesch. insgesamt	Anteil d. Zivilbesch. an allen SVB (Sp. 006 an Sp. 001)
	001	002	003	004	005	006	007
Bad Kreuznach	45.038	662	1,5	0	0,0	662	1,5
Birkenfeld	27.836	1.624	5,8	0	0,0	1.624	5,8
Cochem-Zell	14.842	9	0,1	0	0,0	9	0,1
Rhein-Hunsrück-Kreis	26.583	531	2,0	0	0,0	531	2,0
Trier, kreisfr. Stadt	48.638	7	0,0	589	1,2	596	1,2
Bernkastel-Wittlich	30.363	56	0,2	62	0,2	118	0,4
Bitburg-Prüm	22.074	1.099	5,0	52	0,2	1.151	5,2
Trier-Saarburg	20.195	5	0,0	178	0,9	183	0,9
Kaiserslautern, kreisfr. Stadt	54.574	4.921	9,0	57	0,1	4.978	9,1
Landau/Pf., kreisfr. Stadt	16.331	0	0,0	310	1,9	310	1,9
Mainz, kreisfr. Stadt	98.273	504	0,5	1	0,0	505	0,5
Neustadt/W., kreisfr. Stadt	16.863	0	0,0	102	0,6	102	0,6
Speyer, kreisfr. Stadt	21.219	2	0,0	65	0,3	67	0,3
Worms, kreisfr. Stadt	27.850	272	1,0	0	0,0	272	1,0
Zweibrücken, kreisfr. Stadt	12.853	1.045	8,1	0	0,0	1.045	8,1
Germersheim	34.743	1.004	2,9	0	0,0	1.004	2,9
Kaiserslautern	20.716	3.374	16,3	0	0,0	3.374	16,3
Mainz-Bingen	35.379	36	0,1	0	0,0	36	0,1
Pirmasens	19.133	208	1,1	0	0,0	208	1,1
Pirmasens, kreisfr. Stadt	26.045	1.734	6,7	0	0,0	1.734	6,7
Rheinland-Pfalz	1.165.059	17.093	1,5	1.416	0,1	18.509	1,6

1) Quelle: Landesarbeitsamt Rheinland-Pfalz-Saarland (Stand 6/90)

Die Tabellen 58 bis 60 lassen erkennen, in welchem Maße einzelne Regionen des Landes vor Beginn des Abzugs vom Beitrag der Stationierungstreitkräfte zur Bruttowertschöpfung (Tabelle 59) abhängig waren und wie hoch der Anteil von Soldaten und deren Familienangehörigen an der Wohnbevölkerung war (Tabelle 58). Tabelle 60 zeigt, wieviel Prozent der Beschäftigten bei den Streitkräften ihren Arbeitsplatz hatten.

Tabelle 61: **Bundeswehr/US-Streitkräfte/französische Streitkräfte – jeweils Soldaten und Zivilbeschäftigte**

	Bundeswehr		US-Streitkräfte		Franz. Streitkräfte	
	Soldaten	Zivilbesch.	Soldaten	Zivilbesch.	Soldaten	Zivilbesch.
Stand vor Beginn des Truppenabbaus	34.870	21.288	50.271	23.217	15.450	1.612
Aktueller Stand	33.995	20.150	36.700	13.176 Stand 9/93	10.194	718 Stand 9/93
Geplante Zielgröße	28.363 bis 31.12.94 27.227 nach 1994	16.859	27.000 Ziel bis 1995	12.700 bis Ende 1993	ca. 7.900 bis Ende 1993	ca. 580 bis Ende 1993

Erhebungen: ISM

Die Entwicklung läßt sich wie folgt zusammenfassen:

Das Ausmaß der Abrüstung ist regional und in seinen Auswirkungen unterschiedlich zu bewerten. Einerseits führen Truppenreduzierungen und Rüstungseinschränkungen an strukturstarken Standorten und städtischen Verdichtungsräumen zu einer Entlastung und eröffnen häufig neue Entwicklungsperspektiven durch Umwidmung bisher militärisch genutzter Flächen, aber auch durch das Freiwerden von Wohnraum. Andererseits kommt es durch den Truppenabbau vor allem in schwach strukturierten, insbesondere ländlichen Gebieten zu großen sozialen und wirtschaftlichen Herausforderungen.

Maßnahmen und Initiative

Bereits in der Anfangsphase des Truppenabbaus hat die rheinland-pfälzische Landesregierung eine Konversionsstrategie entwickelt. Diese Strategie hat folgende Zielsetzungen:

- Abzug des Militärs mit Vorrang aus den Verdichtungsräumen/Garnisonsstädten,
- Konzentration/Verbleib in den strukturschwächeren Räumen,
- Standortzusammenlegungen und Optimierungen unter dem Gesichtspunkt der Raum- und Flächenökonomie sowie der regionalen Arbeitsmarktpolitik bei gleichzeitiger sozialer Abfederung.

Die Militärs, insbesondere die US-Streitkräfte, haben den Vorschlägen der Landesregierung für Freigabeprioritäten nur begrenzt Folge geleistet. In der Frage einer Verlagerung von Funktionen, Material und Personal von der Rhein-Main-Air Base nach Ramstein könnte sich ein Kompensationseffekt ergeben.

Im Bereich der Bundeswehr konnten einige Verhandlungserfolge erzielt werden. Der Standort Zweibrücken wird um 600 Dienstposten im Zuge der Nachsteuerung zur Stationierungsplanung der Bundeswehr verstärkt und der Abzug des Jagdbombergeschwaders 35 in Sobernheim/Pferdsfeld wird auf das Jahr 1997 verschoben.

Darüber hinaus konnte im Zuge der Nachsteuerungsentscheidung des Bundesministers der Verteidigung ein Zuwachs von 500 Dienstposten insgesamt für Rheinland-Pfalz erreicht werden.

Die Bewältigung der Abrüstungsfolgen stellt eine zentrale Aufgabe der Regionalpolitik der Landesregierung dar. Damit diese gesamtstaatliche Herausforderung erfolgreich bewältigt werden kann, ist ein Zusammenwirken des Bundes, des Landes, der kommunalen Gebietskörperschaften und der Europäischen Gemeinschaften sowie aller gesellschaftlich relevanten Gruppen erforderlich.

Die gewerblich-industrielle Anschlußnutzung größerer militärischer Liegenschaften kann neue Entwicklungschancen eröffnen. Dies erfordert jedoch zum Teil erhebliche Entwicklungs- und Sanierungsaufwendungen, die aufgrund der bestehenden wirtschafts- und strukturpolitischen Probleme sowie der äußerst angespannten Finanzlage des Landes und der Kommunen immer schwieriger zu bewerkstelligen sind.

Bei der Bewältigung der strukturpolitischen Herausforderung Konversion geht es nicht nur um die Folgenutzung ehemaliger Militärfächen, sondern vor allem auch um die Schaffung von Ersatzarbeitsplätzen für die große Zahl der von Arbeitslosigkeit betroffenen oder bedrohten Zivilbeschäftigten. Deshalb hat sich das Land frühzeitig auf die durch den Abrüstungsprozeß bedingten sozial- und wirtschaftspolitischen Folgewirkungen mit einer Reihe von Maßnahmen eingestellt.

So wurden am Beispiel der Kreuzberg-Kaserne Zweibrücken erstmalig Auswirkungen des Truppenabbaus auf die Beschäftigten getrennt nach Geschlechtern untersucht und die Beschäftigungsprobleme und -perspektiven weiblicher Zivilbeschäftigter bei den alliierten Streitkräften aufgezeigt. Die Studie enthält eine Reihe von Empfehlungen, die überregional auch für weitere Standorte in Rheinland-Pfalz von Bedeutung sind.

Bereits im Jahre 1990 hat der von der Wirtschaftsministerkonferenz eingesetzte Länderarbeitskreis „Überwindung der wirtschaftlichen Nachteile der Abrüstung“ unter dem Vorsitz von Rheinland-Pfalz die wirtschaftlichen Auswirkungen der Rüstungseinschränkungen einschließlich des Truppenabbaus analysiert, Schlußfolgerungen gezogen und Anpassungs- und Kompensationsmaßnahmen vorgeschlagen, die in verschiedenen Bundesratsinitiativen zusammengeführt wurden. Gleichzeitig hat 1991 die Arbeitsgemeinschaft der für das Bau-, Wohnungs- und Siedlungswesen zuständigen Minister der Länder (ARGEBAU) unter maßgeblicher Beteiligung von Rheinland-Pfalz die Bundesregierung aufgefordert, ein Sonderprogramm Konversion der Städtebauförderung in Ergänzung zur Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ aufzulegen. Dieses Programm sollte dem städtebaulichen und wirtschaftlichen Strukturwandel gerecht werden und eine wichtige Funktion bei der Bewältigung konversionsbedingter städtebaulicher Neuordnungs-, Erschließungs- und Bauaufgaben übernehmen.

Initiativen auf Bundesebene

Der Bund hat die dabei erhobene Forderung nach Auflage eines Bundeskonversionsprogramms nach der Entscheidung zum Steueränderungsgesetz am 14.2.1992 mit der Begründung abgelehnt, daß durch die geplante Anhebung der Mehrwertsteuer sowie durch die Erhöhung des Umsatzsteueranteils der Länder von 35 auf 37 % die Länder 1992/93 mit insgesamt 8,6 Mrd DM begünstigt würden. Auf Antrag des Landes Rheinland-Pfalz haben die Länder die Bundesregierung mit Beschluß des Bundesrates vom 10. Juli 1992 (Drucksache 196/92) nochmals aufgefordert, das bereits zugesagte Konversionsprogramm umgehend aufzulegen.

Damit der erforderliche Umstrukturierungsprozeß eingeleitet und die notwendigen Maßnahmen ergriffen werden können, hat die Landesregierung am 10. März 1992 als erste Regierung eines Bundeslandes das Landes-Überbrückenprogramm Konversion mit einem Finanzvolumen von 283,6 Mio DM für den Doppelhaushalt 1992/93 aufgelegt. Ziel dieses Programmes ist es, durch die finanzielle Unterstützung von Maßnahmen und Projekten einen wirksamen Beitrag zur Bewältigung der Folgen von Truppenabbau und Rüstungseinschränkung zu leisten.

Landesüberbrück- ungsprogramm Konversion

Gefördert werden Entwicklungs-, Planungs- und Beratungskonzeptionen, der Ausbau der wirtschaftsnahen Infrastruktur, wie die Erschließung von Industrie- und Gewerbeflächen, die Errichtung von Industrie-, Technologie- und Gewerbeparks, der Ausbau der Fremdenverkehrsinfrastruktur, die Einrichtung und Modernisierung beruflicher Bildungsstätten, der kommunale Straßenbau sowie der Wohnungsbau, die Umwandlung von Militärflugplätzen zur zivilen Nutzung, der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur, der Technologie-Transfer und bedeutsame Umweltschutzmaßnahmen auf Militärfächen sowie Investitionen für die Neuerrichtung und Erweiterung von Betrieben der gewerblichen Wirtschaft.

Trotz der noch relativ frühen Umsetzungsphase des Programms konnte bereits im Jahre 1992 eine Konzentration der Fördermaßnahmen auf die besonders betroffenen Arbeitsmarktreionen Pirmasens, Kaiserslautern, Trier, Simmern und Idar-Oberstein erreicht werden. Bis Ende 1992 wurden über 450 Einzelmaßnahmen mit einem Investitionsvolumen von fast 700 Mio DM gefördert.

Neben einer Anpassung der Investitionsförderung haben sich auch die Instrumente nach dem Baugesetzbuch bewährt, raumordnungs- und städtebaurelevante Aspekte der Standorte und Flächenkonversion zu behandeln.

Das Entwicklungsprogramm Städtebauförderung ist vorrangig auf die Umstrukturierung und Entwicklung der großflächigen und schwierigen Umnutzung ehemals militärischer Flächen konzentriert. Es wurde erweitert, um die Entwicklung neuer Wohngebiete und landes- und regionalpolitisch bedeutsamer Gewerbegebiete verwirklichen zu können. Auch hier kann, soweit erforderlich, das Sanierungs- und Entwicklungsrecht nach Baugesetzbuch zur Durchführung der Maßnahmen eingesetzt werden.

Der Einsatz des städtebaulichen Instrumentariums nach Baugesetzbuch ist besonders wichtig, da je nach Eigenheit der Fläche die Ordnung und Fortentwicklung vor allem über Entwicklungs- und Sanierungsmaßnahmen gesichert werden kann.

Darüber hinaus steht mit dem neu geschaffenen Strukturprogramm und den geänderten Richtlinien für den Investitionsstock ein flexibles und sachgerecht angepasstes Instrumentarium zur Verfügung, um die Gemeinden bei der Bewältigung der Folgen des Truppenabbaus und der Konversion zu unterstützen.

Unterstützungen durch die Europäischen Gemeinschaften

Auf Betreiben der Landesregierung ist es gelungen, daß die Europäischen Gemeinschaften im Rahmen des sogenannten **Perifra-Programms** in den Jahren 1991 und 1992 Mittel auch für Konversionszwecke zur Verfügung gestellt haben. Rund 80 % der im Rahmen dieses Programms für die westdeutschen Bundesländer vorgesehenen Fördermittel sind nach Rheinland-Pfalz geflossen. Im Jahre 1991 wurden die Konversionsprojekte Zweibrücken und Föhren/Hetzerath mit 1,52 Mio ECU bzw. 1 Mio ECU unterstützt. Das **Projekt Föhren/Hetzerath** wurde im Jahre 1992 durch eine Anschlußfinanzierung in Höhe von 1,51 Mio ECU gefördert. Darüber hinaus wurde die **Konversionsstudie Zweibrücken** von der EG aus Mitteln des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) mit 700.000 DM unterstützt.

An der neuen **EG-Gemeinschaftsinitiative** partizipiert das Land Rheinland-Pfalz unter den westdeutschen Bundesländern am stärksten.

Im Rahmen dieser Initiative hat das europäische Parlament in den EG-Haushalt 1993 rund 130 Mio ECU für die Bewältigung der Rüstungs- und Standortekonversion zur Verfügung gestellt. 85 Mio ECU sollen für Gemeinschaftsinitiativen im Rahmen des **Europäischen Fonds für die regionale Entwicklung** (EFRE) und 45 Mio ECU für den **Europäischen Sozialfonds** (ESF) eingesetzt werden. Insgesamt wird die Bundesrepublik Deutschland mit 38,2 Mio ECU (rund 76 Mio DM) partizipieren; dies ist mit 29,4 % der höchste Anteil unter den EG-Mitgliedsstaaten.

Alle Anzeichen deuten darauf hin, daß die **Gemeinschaftsinitiative KONVER** fortgeführt und verstärkt werden kann. Auf Antrag des Landes Rheinland-Pfalz hat der Bundesrat am 18. Juni 1993 in einem Entschließungsantrag die Bundesregierung aufgefordert, diese Gemeinschaftsinitiative aktiv zu unterstützen.

Regionalspezifische Konversionsmaßnahmen

Bezieht man die Gesamtentwicklung auf die Schwerpunktregionen des Truppenabbaus, so sieht die Situation wie folgt aus:

Tabelle 62: Bestand der Soldaten/Zivilbeschäftigten vor Beginn des Truppenabbaus/aktueller Stand

	Vor Beginn des Truppenabbaus			Aktueller Stand (Juni 1993)		
	Soldaten		Zivilbesch.	Soldaten		Zivilbesch.
	US	FFA		US	FFA	
<u>Westpfalz</u>	30.488		11.936	16.136		8.512
Stadt Kaiserslautern	4.900	1.137	5.148	4.400	-	4.060
LK Kaiserslautern	12.115	-	3.181	10.000	-	2.678
St/LK Pirmasens	2.081	-	2.066	1.385	-	1.197
Zweibrücken	3.280	-	1.276	300	-	519
<u>Hunsrück</u>	5.500	-	769	ca. 200	-	189
Flugplatz Hahn						(17 9/93)
<u>Obere Nahe</u>	9.059	-	1.917	ca. 7.000	-	1.329
LK Birkenfeld						(1.194 7/93)
<u>West. Region Trier</u>						
Bitburg/Prüm	7.103	-	1.237		-	1.200
Bitburg	3.237	-		7.103	-	699* >0
Spangdahlem	3.866			3.237* >0		474
Trier/Saarburg		6.747	670 bei FFA	3.866	3.628	474 bei FFA

*) Der Flugplatz Bitburg wird bis Ende 1994, bis auf einzelne Teilbereiche, freigegeben.
Die Zahl der dort stationierten Soldaten und deutschen Zivilbeschäftigten wird dabei ab 1994 Null betragen.

Die Westpfalz ist die am stärksten militärisch belastete Region unter den westdeutschen Bundesländern. Über 14 % der Gesamtfläche sind ganz oder teilweise für militärische Belange reserviert. 9.800 ha (3,2 %) werden unmittelbar für militärische Einrichtungen in Anspruch genommen. Diese hohe Flächeninanspruchnahme ist darauf zurückzuführen, daß sich allein drei US-Militärflugplätze in der Westpfalz befinden. Es handelt sich um Ramstein, Sembach und Zweibrücken. Der Flugplatz Zweibrücken wurde bereits freigegeben.

Region Westpfalz

Im Jahre 1989 waren in der Westpfalz rund 31.430 US-Soldaten sowie rund 1.150 französische Soldaten stationiert. Die Zahl der in der Region tätigen deutschen Zivilbeschäftigten bei den alliierten Streitkräften hat sich bis zum 30.6.1993 auf 9.144 verringert; damit sind über die Hälfte der im Jahre 1985 vorhandenen Arbeitsplätze (19.040) weggefallen. Trotz dieser deutlichen Reduzierung nimmt die Region noch immer eine Spitzenstellung an Zivilbediensteten im Vergleich zum Land und dem übrigen Bundesgebiet ein.

Im Gegensatz zum Arbeitsplatzabbau geht die Freigabe militärisch genutzter Flächen nur sehr langsam voran. So wurden von den 9.800 ha der militärisch genutzten Flächen bis Ende 1992 lediglich 993,6 ha freigegeben; 52 ha werden voraussichtlich bis Ende 1994 frei. Weitere Flächenfreigaben sind zur Zeit nicht in Aussicht. Damit werden bis 1994 erst knapp 11 % der militärisch genutzten Fläche der Region Westpfalz für eine Nachfolgenutzung und gegebenenfalls Verwertung zur Verfügung stehen.

Neben ihrer Bedeutung als großer Arbeitgeber sind die US-Streitkräfte der dominierende Wirtschaftsfaktor der Region. Ihr Beitrag zum Wirtschaftsleben belief sich für das Jahr 1991 nach Berechnungen amerikanischer Stellen auf ca. 1,8 Mrd DM. Vor diesem Hintergrund unterstützt das Land mit Priorität die gewerblich-industrielle Anschlußnutzung größerer Militärliegenschaften,

damit durch die Ansiedlung neuer Unternehmen Ersatzarbeitsplätze geschaffen werden können. In diesem Zusammenhang kommt der Wiederaufnahme des Raumes Kaiserslautern zum 1.1.1993 in die Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ besondere Bedeutung zu. Der größte Teil der kreisfreien Stadt Kaiserslautern sowie Teile der Verbandsgemeinde Enkenbach-Alsenborn, Landstuhl, Ramstein-Miesenbach und Weilerbach bleiben GA-Fördergebiet.

- Militärflugplatz Zweibrücken

Die Umwandlung des im September 1991 aufgegebenen Militärflugplatzes Zweibrücken in einen Industrie- und Gewerbepark mit zivilem Flugbetrieb ist bereits angelaufen. Am 1. Oktober 1991 gründeten die betroffenen kommunalen Gebietskörperschaften den Zweckverband „Entwicklungsgebiet Flugplatz Zweibrücken“ sowie am 26. Februar 1992 mit dem Land die „Entwicklungsgebiet Flugplatz Zweibrücken GmbH“ (EFZG).

Aufgabe der Gesellschaft ist es, die notwendigen Maßnahmen zur Umnutzung des Flugplatzes durchzuführen. Das zur Konkretisierung der Planungen eingeleitete „offene städtebauliche Gutachterverfahren“ wurde am 18. März 1992 beschlossen. Die Umsetzung des entwickelten Nutzungskonzeptes „Aeroville Zweibrücken“ sieht die Wiedernutzung der Start- und Landebahn, die Schaffung von Ausbildungseinrichtungen für luftfahrtnahe Berufe sowie eines Gewerbe- und Industrieparks vor.

Trotz noch auszuräumender Probleme und des Konjunkturabschwungs kann davon ausgegangen werden, daß die Zahl von 2.000 neu zu schaffenden Arbeitsplätzen auf dem Gelände von „Aeroville Zweibrücken“ im Jahre 1998 realistisch ist. Nach den derzeitigen Planungen könnten beim endgültigen Ausbau 3.800 Arbeitsplätze geschaffen werden.

- Raum Pirmasens/Zweibrücken

Auf dem Areal der Kreuzbergkaserne wird durch Beschluß des Ministerrates vom August 1993 ein neuer Standort der Fachhochschule Rheinland-Pfalz entstehen, für den Studiengänge insbesondere im wirtschaftswissenschaftlichen Bereich vorgesehen sind. Im Rahmen dieses Konzeptes sollen neben der Fachhochschulabteilung ein Gewerbepark, Dienstleistungseinrichtungen sowie private Weiterbildungsprojekte angesiedelt werden.

Da der Raum Pirmasens/Zweibrücken, insbesondere der Landkreis Pirmasens, von ausgeprägten Flächenfreigaben gekennzeichnet ist, die Flächen jedoch größtenteils ökonomisch kaum verwertbar sind, ist hier eine flankierende Strukturpolitik „von unten“ über die Kommunalentwicklung Rheinland-Pfalz GmbH (KERP) unverzichtbar, die im wesentlichen auf den vorhandenen Gewerbe-, Handels- und Dienstleistungspotentialen aufbaut.

Speziell für den Raum Pirmasens bieten darüber hinaus die Industriebranchen der Schuhindustrie Ansatzpunkte im Rahmen des Konzeptes der kleinteiligen Erschließung, da diese Flächen in der Regel verkehrsgünstiger gelegen sind als Militärfelder und sich direkt zur Umnutzung in klein- und mittelständisches Gewerbe eignen.

- Raum Stadt/Landkreis Kaiserslautern

Der Raum Stadt und Landkreis Kaiserslautern ist gekennzeichnet von einer Angebotsknappheit an Gewerbe- und Industrieflächen, der auf der anderen Seite eine intensive militärische Nutzung durch die US-Seite gegenübersteht und in deren Bereich auch zur Zeit nicht mit Flächenfreigaben zu rechnen ist. Insbesondere in der Stadt Kaiserslautern hat sich dieser Flächenengpaß in der Vergangenheit als ein entscheidender wirtschaftshemmender Engpaßfaktor herausgestellt.

• Holtzendorff-Kaserne Kaiserslautern

Die rund 70 ha umfassende, ehemals von den französischen Streitkräften genutzte Holtzendorff-Kaserne in verkehrsgünstiger Stadtrandlage von Kaiserslautern soll in einen Gewerbe- und Dienstleistungspark umgewandelt werden. Dies ist ein wichtiger Schritt zur Verbesserung der Ansiedlungsbedingungen. Das Gesamtprojekt ist mit Kosten von rund 160 Mio DM veranschlagt. Im Rahmen eines Modellvorhabens unter der Bezeichnung

„Techno-Park Kaiserslautern“ soll eine Teilfläche des Kasernenkomplexes planerisch ausgewiesen, erschlossen und vermarktet werden.

Die Umnutzung der Holtzendorff-Kaserne in einen Gewerbe- und Dienstleistungspark ist Ansatzpunkt einer Strategie, die neben der punktuellen Standortkonversion auch konversionsbezogene Infrastrukturvorhaben, Beschäftigungs- und Qualifikationsförderung sowie die Vermarktung und Erschließung neuer Gewerbe- und Industriegebiete enthält. Sie bildet den zentralen Angelpunkt der weiteren wirtschaftlichen Entwicklung des Gesamttraumes Stadt und Landkreis Kaiserslautern.

Im Landkreis Kaiserslautern – muß wie im Landkreis Pirmasens – ebenfalls neben der Strategie der Standortkonversion, die direkt punktuell an der Umnutzung einer ehemals militärischen Liegenschaft ansetzt, das Konzept der Raumkonversion verfolgt werden.

- Truppenübungsplatz Fröhnerhof

Der Truppenübungsplatz Fröhnerhof in der Verbandsgemeinde Enkenbach/Alsenborn im Landkreis Kaiserslautern wurde im Juni 1992 von den französischen Streitkräften an die Bundesrepublik Deutschland zurückgegeben. Ein kleiner Teilbereich des Truppenübungsplatzes wird darüber hinaus von den US-Streitkräften genutzt, die allerdings eine Freigabe angekündigt haben.

Rund ein Drittel des 380 ha großen Übungsgeländes könnte aus der Sicht der kommunalen Gebietskörperschaften für die Ansiedlung eines Ferienparkes in Betracht kommen. Wegen der Bedeutung von Teilen des Übungsplatzes für den Naturschutz ist eine frühzeitige Abstimmung mit den landespflegerischen Interessen erforderlich. Nach einem bereits angemeldeten konkreten Interesse wären mit diesem Projekt ein Investitionsvolumen von rund 200 Mio DM sowie rund 650 neue Arbeitsplätze verbunden. Nach dem Abschluß der Wertermittlung für die Liegenschaft werden mit dem Bund zur Zeit Erwerbsverhandlungen geführt.

Die Region Trier zählt neben der Westpfalz zu den am stärksten von militärischen Einrichtungen geprägten Regionen des Landes. 1989 waren rund 20.000 amerikanische und französische Soldaten sowie rund 4.000 Bundeswehrsoldaten in diesem Raum stationiert. Die Zahl der bei den alliierten Streitkräften beschäftigten deutschen Zivilbeschäftigten hat sich zum 30.6.1993 von rund 2.200 auf 1.832 verringert. Bei der Bundeswehr sollen bis 1994 von ehemals 2.192 zivilen Planstellen 324 wegfallen.

Region Trier

Insgesamt belaufen sich die Ausgaben der alliierten Streitkräfte in der Region Trier schätzungsweise auf 560 – 710 Mio DM pro Jahr, das sind rund 4,3 – 6,5 % der Bruttowertschöpfung im Regierungsbezirk Trier.

Der Raum um Trier/Saarburg ist vorläufig nur vom Abzug der französischen Streitkräfte betroffen. Aufgrund der Entscheidung der französischen Streitkräfte über die Aufstellung künftiger Verbände des Eurocorps muß auch in Zukunft nicht mit weiteren Freigaben gerechnet werden.

Zu den Gebieten mit der höchsten militärischen Präsenz gehört der Landkreis Bitburg-Prüm. Im Landkreis sind fast ausschließlich amerikanische Einheiten stationiert. Diese konzentrieren sich im wesentlichen auf die Flugplätze Bitburg und Spangdahlem. Im Jahre 1989/90 lebten rund 17.000 amerikanische Militärpersonen – einschließlich Familienangehörigen – im Landkreis. Hieraus resultiert ein Nachfragevolumen von rund 390 Mio DM jährlich, von dessen Ausfall mittelbar rund 3.000 Arbeitsplätze betroffen wären. Nach Angaben der Handwerkskammer Trier wären davon rund 2.000 Arbeitsplätze im Bereich des Handwerks gefährdet, das in erheblichem Umfang an Instandsetzungs- und Reparaturarbeiten beteiligt ist.

Auch einer Untersuchung der IHK Trier zufolge zeigen sich am deutlichsten die zu erwartenden Auswirkungen des Truppenabbaus an den Standorten Bitburg, Spangdahlem sowie den umliegenden Wohngemeinden. Besonders betroffen wäre hiernach die Bauindustrie, wo rund 20 % der befragten Betriebe Umsatzeinbußen zwischen 30 % und 50 % befürchten. Die voraussichtlichen Umsatzeinbußen im Handel im Raum Bitburg/Spangdahlem werden mit teilweise bis zu 40 % angegeben. In der Untersuchung wird allerdings auch auf die Chancen einer zivilen Nutzung von

Kasernen und militärischen Wohnraumkapazitäten sowie von bislang militärisch genutzten Flächen für Industrieansiedlungen hingewiesen.

– Maßnahmen zur Konversionsbewältigung im Raum Bitburg-Prüm

Als äußerst problematisch wird sich die angekündigte Teilfreigabe der Air Base Bitburg, die fast einer vollkommenen Freigabe gleichkommt, erweisen. Ein Abzug der US-Präsenz in diesem Ausmaß läßt strukturpolitische Einbrüche erwarten.

Die Landesregierung arbeitet schon seit Jahren an einer flankierenden, kleinteiligen strukturpolitischen Strategie, die bereits vorbeugend einen Strukturwandel bewältigen helfen und einen Beitrag zur Verringerung der Abhängigkeit von militärischen Einrichtungen liefern sollte.

Aus dieser Strategie sind im Landkreis Bitburg-Prüm konkrete Projekte hervorgegangen. Bereits verwirklicht sind Maßnahmen in Dudeldorf, Neuerburg, Bleialf und Winterspelt sowie weitere Maßnahmen in Großkampfenberg, Baden, Dudeldorf und Irrel.

In einer breit angelegten Vermarktungsoffensive will der Bund den Flugplatz Bitburg international ausschreiben, um weltweit Interessenten für einen Erwerb der Liegenschaft zu finden. Gleichzeitig soll durch flankierende Maßnahmen die Wirtschaftsstruktur des Standortes Bitburg gestärkt werden. Hierzu zählen auch Beratungs- und Qualifizierungsmaßnahmen für die Zivilbeschäftigten.

– Kaserne Castelforte Trier

Auf dem 15 ha großen Gelände einer ehemaligen französischen Kaserne sollen Dienstleistungs-, Gewerbe- und Handwerksbetriebe sowie Wohnungsbau realisiert werden. Das Projekt soll über eine Sanierungsmaßnahme verwirklicht werden und stellt auch aus städtebaulicher Sicht eine große Herausforderung für die Stadt dar. An der Autobahn A 602 ist es überregional günstig gelegen und bildet zugleich ein Bindeglied zwischen dem erweiterten Innenstadtbereich und verlagerten Gewerbebetrieben. An diesem Projekt sollen neue Formen der Investorenfindung und Verwertung angewandt werden.

– Hubschrauberlandeplatz Föhren/Hetzerath

Der von den französischen Streitkräften im September 1993 aufgegebenen Hubschrauberlandeplatz im Landkreis Trier-Saarburg soll zum Kristallisationspunkt für einen ca. 130 bis 150 ha großen Industrie- und Gewerbepark werden. Die zivile Folgenutzung dieser Liegenschaft ist eingebunden in das Projekt „Industriepark Region Trier“, das von dem am 1. August 1992 gegründeten Zweckverband getragen wird. Der Erwerb der militärischen Liegenschaft soll auch 1993 erfolgen.

– Lager „Granahöhe“ in Wasserliesch

Auf der Gemarkung der Ortsgemeinde Wasserliesch, Verbandsgemeinde Konz, Landkreis Trier-Saarburg, befindet sich das von den französischen Streitkräften genutzte Militärgelände „Lager Granahöhe“, das eine Fläche von ca. 47 ha mit Verwaltungsgebäuden, Gemeinschaftseinrichtungen und großen Hallen umfaßt. Die Liegenschaft soll in einen multifunktionalen Wohn- und Gewerbepark umgewandelt werden.

**Raum Hunsrück/
Birkenfeld**

Der Landkreis Birkenfeld ist neben dem Landkreis Kaiserslautern der am stärksten von militärischen Einrichtungen betroffene Kreis in Rheinland-Pfalz. Die Streitkräfte konzentrieren sich insbesondere auf die Standorte Birkenfeld und Idar-Oberstein/Baumholder. Aber auch der nördliche Teil des Landkreises wurde durch die Anwesenheit einer erheblichen Anzahl ziviler Arbeitnehmer sowie mehrerer hundert US-Soldaten mit ihren Familien auf dem Gelände des Militärflugplatzes Hahn geprägt.

Im Jahre 1989 waren im Landkreis Birkenfeld rund 9.100 amerikanische Soldaten (Standort Baumholder rund 7.650) sowie rund 3.000 Bundeswehrsoldaten stationiert. Hierzu kamen noch über 10.000 US-Familienangehörige. Die Zahl der bei den alliierten Streitkräften beschäftigten deutschen Zivilangestellten hat sich bis zum 30.6.1993 um 600 auf rund 1.300 verringert. Die Bundes-

wehr wird bis Ende 1994 in den Standorten Idar-Oberstein und Birkenfeld rund 650 Soldatenstellen abbauen.

Der Rhein-Hunsrück-Kreis ist vor allem durch die Aufgabe des Nato-Flugplatzes Hahn zum 31.8.1993 betroffen. Dieser hatte eine dominierende wirtschaftliche und arbeitsmarktpolitische Bedeutung. Mit einer geschätzten Kaufkraft von rund 200 Mio DM p.a. stellten die rund 15.000 Soldaten einschließlich ihrer Familienangehörigen einen beachtlichen Wirtschaftsfaktor dar. Knapp 1.000 deutsche Zivilangestellte waren bei den US-Streitkräften beschäftigt, deren Stellen bis zum 31.8.1993 vollständig weggefallen sind.

Ergänzend zur Verwertung des Flugplatzes Hahn stellen sich besondere Aufgaben durch die Bewältigung des hohen Zustromes von Aussiedlerfamilien, die ein umfassendes Konzept der Flächenkonversion erfordern.

Der Zuzug von Aussiedlerfamilien in die Hunsrück-Orte erfordert, anders als bei der Ansiedlung der US-Streitkräfte, die im wesentlichen eine autonome Versorgung und Infrastruktur mitbrachten, Folgeinvestitionen im Bereich der kommunalen Infrastruktur. Der Ausbau von Grundschulen ist hier nur ein Beispiel.

Der Zuwachs an potentiellen Erwerbstätigen fordert darüber hinaus nicht nur die Schaffung von Ersatzarbeitsplätzen für ehemalige Zivilbeschäftigte, sondern neuer zusätzlicher Arbeitsplätze.

- Militärflugplatz Hahn

Mit der Nutzung des künftigen Nato-Reserveflugplatzes Hahn als internationalem Fracht- und Personencharterflughafen verfolgt das Land ein Konversionsprojekt, das der strukturschwachen Rhein-Hunsrück-Region neue Entwicklungsperspektiven für ihre Wirtschaft und den Arbeitsmarkt eröffnen soll. Ziel ist es, neben der kommerziellen Nutzung des Nato-Flugplatzes die Vermarktung der vorhandenen Einrichtungen zu betreiben und damit neue Arbeitsplätze zu schaffen.

Die vom Land und den betroffenen Kreisen Rhein-Hunsrück, Birkenfeld, Cochem-Zell und Bernkastel-Wittlich sowie der Verbandsgemeinde Kirchberg am 30. Januar 1992 gegründete Entwicklungs- und Betriebsgesellschaft Flugplatz Hahn mbH. (EWGH) soll hierzu die planerischen, wirtschaftlichen und rechtlichen Voraussetzungen schaffen. Die erforderlichen Planungs- und Umsetzungsmaßnahmen wurden unverzüglich eingeleitet.

- Ökom-Park Birkenfeld

Mit dem im Landkreis Birkenfeld errichteten Ökom-Park-Projekt wird ein Industrie- und Gewerbepark mit mehreren Standorten im Landkreis Birkenfeld geschaffen. Es sollen Unternehmen der Entsorgungs- und Umwelttechnik, der Abfallverwertung und -weiterverarbeitung sowie entsprechende Serviceeinrichtungen angesiedelt werden. Nach ersten Erfolgen mit der Gründung von bisher sechs Betrieben mit 24 Arbeitsplätzen aus den Bereichen Informatik, Logistik und Analyse wird mit der Einrichtung von über 200 Arbeitsplätzen im Bereich Recycling und Kfz-Demontage gerechnet.

- Umwelt-Campus Birkenfeld

Die Landesregierung hat beschlossen, in funktionaler Ergänzung zum Ökom-Park auf dem Gelände des ehemaligen US-Reservelazaretts Neubrücke den „Umwelt-Campus Birkenfeld“ zu verwirklichen. Bei diesem Projekt handelt es sich um ein Konzept, das neben der Schaffung eines neuen Standortes der Fachhochschule Rheinland-Pfalz mit Studiengängen vor allem im Umweltbereich auch Weiterbildungseinrichtungen sowie ein räumlich verbundenes Gründer- und Technologiezentrum umfaßt. Für die Umsetzung des Konzeptes wird ein öffentlich-privates Finanzierungsmodell geprüft. Der Standort selbst wird mit dem Instrumentarium der Entwicklungsmaßnahme nach dem Baugesetzbuch entwickelt werden.

Parallel hierzu müssen im Gesamttraum Birkenfeld/Baumholder bereits vorhandene lokale Potentiale über Gewerbehöfe und das Heritage-Konzept/Fremdenverkehr gestärkt werden. Deshalb wird für den Gesamtbereich des Kreises ein Strukturkonzept erstellt.

Raum Sobernheim/ Pferdsfeld

Die Konversionsstrategie für diesen Raum an der mittleren Nahe setzt an der strukturellen Aufwertung der Region vor dem Hintergrund vorhandener Potentiale an geeigneten Standorten an.

Hierzu zählen Maßnahmen in der Stadt Sobernheim zur Stärkung der Innenstadtentwicklung und zur Umnutzung der Kasernenanlage Dörndich der Bundeswehr, wo im Rahmen einer Planungsstudie unter Einbeziehung der Flugplatzrandgemeinden Potentiale für die weitere Entwicklung untersucht werden sollen. Der Flugplatz Sobernheim/ Pferdsfeld ist verkehrlich schlecht angebunden. Die Konversionsstrategie muß deshalb die strukturelle Aufwertung der Region an geeigneteren Standorten einbeziehen.

Aufgrund der relativen Verkehrsferne dieser Räume und einer bislang nur mittleren ökonomischen Tragfähigkeit ist hier Konversion nur mit hohem staatlichen Mitteleinsatz, zumindest in der Anfangsphase, im Sinne einer Anschubfinanzierung möglich.

Garnisonsstädte an Mosel und Rhein

Alle größeren Garnisonsstädte wie Trier, Koblenz, Mainz, Neustadt a.d.W. und Landau haben städtebaulich hervorragende Flächen zur Verfügung, die mit Hilfe des Instrumentariums des Baugesetzbuches schnellstmöglich unter Einschaltung privater Kapitalgeber verwirklicht werden können.

Die gewählte Konversionsstrategie kann sich in diesen Städten auf die Beseitigung punktueller Probleme im Sinne einer Standortekonversion beschränken.

Ökologische Chancen

Auf militärischen Liegenschaften haben sich durch die extensive Nutzung oftmals seltene Tier- und Pflanzenarten erhalten und entwickelt, die zum Teil gesetzlich geschützt sind. Die Biotopie werden vom Landesamt für Umweltschutz und Gewerbeaufsicht kartiert und die Landespflegebehörden hierüber unterrichtet.

Dabei kann sich ergeben, daß militärische Flächen **Entlastungsstandorte** darstellen, die mit geringeren umweltrelevanten Restriktionen verbunden sind als die Ausweisung neuer Standorte, insbesondere im Siedlungsumfeld der verdichteten Gebiete.

In Zusammenarbeit zwischen dem Ministerium für Umwelt und den betroffenen Kommunen soll in einigen Modellprojekten Konversion als Chance einer dauerhaften und umweltgerechten Entwicklung bewußt gemacht und der Weg hierzu aufgezeigt werden. Eingerichtet wurde eine Arbeitsgruppe „Fröhnerhof“. Erstgespräche über die weitere Nutzung der militärischen Liegenschaften in Landau-Ebenberg und Mainz-Finthen haben bereits stattgefunden. Die Bedeutung der Liegenschaften für die Landespflege steht hierbei im Vordergrund.

C: Entwicklungen in der Raumordnung und Landesplanung

Der Zeitraum für diesen Raumordnungsbericht fällt zusammen mit einer Phase intensiver raumordnungspolitischer Diskussion und Neuorientierung. Daran war und ist die Landesplanung in Rheinland-Pfalz einbezogen und engagiert tätig.

Anstöße für diese breite raumordnungspolitische Diskussion waren

- die Einheit Deutschlands,
- die Vollendung des Europäischen Binnenmarktes und die Perspektive der „Europäischen Union“,
- die Folgen der politischen und sozioökonomischen Öffnung der mittel- und osteuropäischen Staaten.

Damit haben sich die Rahmenbedingungen der räumlichen Entwicklung für Deutschland als Ganzes wie in allen Ländern, den jungen und den alten Ländern, verändert.

Mit dieser neuen Situation hat sich auf Bundesebene der „Raumordnungsbericht 1991“ erstmals auseinandergesetzt und eine räumliche Bestandsaufnahme aus gesamtdeutscher Perspektive vorgenommen. Der Deutsche Bundestag hat mit Bezug auf diesen Bericht von der Notwendigkeit eines „neuen aktiven Dialogs von Bund, Ländern und Gemeinden über raumordnungspolitische Zielsetzungen und Maßnahmen“ gesprochen und einen raumordnungspolitischen Orientierungsrahmen aus gesamtdeutscher und europäischer Perspektive gefordert.

Raumordnungs- politischer Orientie- rungsrahmen

Dies traf im politischen, fachlichen und wissenschaftlichen Bereich auf einen breiten Konsens. Allein die Ministerkonferenz für Raumordnung hat seit 1990 zwölf Entschlüsse und einen Beschluß gefaßt, die Teilaspekte der **raumordnerischen Neuorientierung** beinhalten (s. Anlage D 3). Der „Raumordnungspolitische Orientierungsrahmen“ wurde einvernehmlich zwischen Bund und Ländern verabschiedet. Er wurde als geeignete Grundlage für eine zukunftsorientierte Raumordnungspolitik und Orientierung für die Erarbeitung handlungsorientierter Maßnahmen (Handlungsrahmen) akzeptiert. Der „Raumordnungspolitische Orientierungsrahmen“ ist im Februar 1993 vom Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau veröffentlicht worden und beinhaltet Leitbilder

- zur Siedlungsstruktur,
- für Umwelt und Raumnutzung,
- für den Verkehr,
- für die gemeinsame Orientierung der Raumordnung in Europa sowie
- zur Herstellung der Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse als langfristige Entwicklungsaufgabe.

Die neuen Akzente, die der „Raumordnungspolitische Orientierungsrahmen“ gesetzt hat, wurden bei der Erarbeitung des Entwurfs zum Landesentwicklungsprogramm III berücksichtigt.

Ein weiterer Schwerpunkt der Entwicklung der Raumordnung und Landesplanung auf Bundesebene war die Novellierung des Raumordnungsgesetzes im Zuge des Investitionserleichterungs- und Wohnbaulandgesetzes. Die dabei vorgenommenen Änderungen des ROG, die zum 1. Mai 1993 in Kraft getreten sind, stellen den Beitrag der Raumordnung und Landesplanung zur notwendigen Beschleunigung von Planung- und Genehmigungsverfahren dar. Hervorzuheben sind in diesem Zusammenhang

Novellierung des Raumordnungs- gesetzes

- die Beschränkung der Durchführung von Raumordnungsverfahren auf diejenigen Fälle, in denen ein Raumordnungsverfahren verfahrensmäßig und von den Auswirkungen des Vorhabens her geboten ist,
- die Erleichterung der Möglichkeiten, von einem Raumordnungsverfahren abzusehen,
- der Wegfall der Pflicht zur Durchführung einer formalisierten Umweltverträglichkeitsprüfung,
- die Befristung der Raumordnungsverfahren auf sechs Monate.

Investitionserleichterungs- und Wohnbaulandgesetz

Durch das Investitionserleichterungs- und Wohnbaulandgesetz erfolgte auch eine **Harmonisierung von Bau- und Naturschutzrecht**. Im Hinblick auf das Verhältnis der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung zur Bauleitplanung und den Vorschriften über die Zulässigkeit von Vorhaben wird nunmehr von dem Grundsatz ausgegangen, daß die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege für jedes Vorhaben nur einmal geprüft werden sollen. Hierzu bietet sich die Bauleitplanung mit ihrem umfassenden Gebot einer gerechten Abwägung in besonderem Maße an. Die Regelung setzt daher an den durch das Baugesetzbuch hinsichtlich der Belange von Natur und Landschaft verbesserten Grundlagen der Bauleitplanung an und verdeutlicht dies im Hinblick auf die besonderen Gesichtspunkte der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung. Die Grundprinzipien von Eingriff, Ausgleich und Ersatz werden nunmehr auch in der Bauleitplanung berücksichtigt, aber räumlich beschränkt auf das Plangebiet und unter dem Gebot der gerechten Abwägung aller öffentlichen und privaten Belange nach § 1 Absatz 6 BauGB.

Dadurch werden die Baugenehmigungsverfahren beschleunigt, indem eine zeitraubende umfangreiche Prüfung der Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft und deren Ausgleich vermieden wird.

Auf Landesebene stand die Erstellung des Entwurfs für das Landesentwicklungsprogramm III im Vordergrund.

Entwurf Landesentwicklungsprogramm III

Seit Juli 1993 liegt ein von der Staatskanzlei erarbeiteter und mit den Ministerien des Landes abgestimmter Gesamtentwurf des Landesentwicklungsprogramms Rheinland-Pfalz (LEP III) vor. Dieser Entwurf befindet sich zur Zeit im **Anhörverfahren** gemäß § 11 Landesplanungsgesetz. Dieses Anhörverfahren ist sehr umfassend angelegt. So wurde gemäß § 5 Raumordnungsgesetz nicht nur den Behörden des Bundes, des Landes, den Nachbarländern und -staaten, sondern auch den Gebietskörperschaften bis zur Ebene der Träger der Bauleitplanung Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben. Im Rahmen **regionaler Informationsveranstaltungen** der kommunalen Spitzenverbände bestand darüber hinaus die Möglichkeit zur Darstellung und Diskussion des Entwurfs.

Nach Abschluß des Anhörverfahrens Ende 1993 wird der Entwurf aufgrund der eingegangenen Bedenken und Anregungen überarbeitet und über Erörterungen im Landesplanungsbeirat und im Innenausschuß des Landtages dem Ministerrat zur Beschlußfassung vorgelegt.

Novellierung Landesplanungsgesetz

Bereits im Jahre 1992 wurde damit begonnen, eine Novellierung des Landesplanungsgesetzes vorzubereiten. Nachdem durch das Investitionserleichterungs- und Wohnbaulandgesetz des Bundes die Arbeiten an der Novelle unterbrochen werden mußten, wurde bis zum Herbst 1993 ein Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Landesplanungsgesetzes erarbeitet. Neben den Vorgaben der Koalitionsvereinbarung und den Regelungen der am 1. Mai 1993 in Kraft getretenen Änderungen des Raumordnungsgesetzes wurden Anforderungen aus der Rechtsprechung und aus der fachlichen und politischen Diskussion einbezogen. Die Novelle soll im Frühsommer 1994 in Kraft treten.

Gewerbe- und Industrieflächendei

Die oberste Landesplanungsbehörde und das Ministerium für Wirtschaft und Verkehr erarbeiteten 1989 ein Raster zur Identifizierung gewerblicher Bauflächen, die sich anhand bestimmter Kriterien für die Ansiedlung von Betrieben im Rahmen **der Stärkung des Wirtschaftsstandortes Rheinland-Pfalz** eignen. Auf der Grundlage einer bei den kommunalen Gebietskörperschaften durchgeführten Erhebung und nach Erörterung mit den Bezirksregierungen entstand eine Gewerbeflächendei, die bei der obersten Landesplanungsbehörde geführt wird und einmal im Jahr von den Bezirksregierungen aktualisiert wird. Die Datei umfaßt Gewerbestandorte mit einer Flächengröße ab 10 ha, die sich in unterschiedlichen Verfahrensschritten der Bauleitplanung befin-

den. Darüber hinaus gibt die Datei Auskunft über die im Gemeindebesitz befindlichen Flächen und führt Informationen über die äußeren Erschließungsmöglichkeiten.

Die Nachfrage nach gewerblichen Bauflächen, die der Sicherung des Wirtschaftsstandortes Rheinland-Pfalz insgesamt sowie der Erhaltung und Verbesserung der Erwerbsstruktur dienen, hat sich qualitativ und quantitativ verändert. Aus diesem Grunde wurde eine landesweite Übersicht großflächiger Standortbereiche für Industrie, Gewerbe und Dienstleistungen aus der Gewerbeflächendeckung entwickelt. Ziel war es, eine tragfähige Anzahl überregional bedeutsamer Standortbereiche mit bedarfsgerechtem Flächenangebot auszuwählen. Aus insgesamt 79 erhobenen Standortbereichen wurden aufgrund festgelegter Identifikationskriterien in einer vierstufigen Auswahl einige Standortbereiche ermittelt. Die identifizierten Standortbereiche wurden in das in Neuaufstellung befindliche Landesentwicklungsprogramm als „Standortbereiche mit besonderer Bedeutung für die Sicherung des Wirtschaftsstandortes Rheinland-Pfalz“ aufgenommen mit der Maßgabe, daß die Regionalplanung bei der Fortschreibung der Regionalen Raumordnungspläne diese Standortbereiche weiter konkretisiert.

Standortbereiche mit überregionaler Bedeutung

Der wachsende Landverbrauch, die zunehmenden spezifischen Flächenansprüche, die steigenden Nutzungskonflikte und geringer werdende Naturpotentiale erfordern in verstärktem Maße eine Kartierung der Nutzungsarten für planerische Zwecke. Vor diesem Hintergrund, verbunden mit den gestiegenen Anforderungen an die Verfügbarkeit aktueller und umfassender Informationen wurde 1988 mit der **digitalen Aufnahme der Plankarte** im Maßstab 1:25.000 in Rheinland-Pfalz begonnen. In enger Abstimmung mit den oberen Landesplanungsbehörden, den Planungsgemeinschaften und dem Statistischen Landesamt wurde in der Konzeptphase von der obersten Landesplanungsbehörde ein „Merkmalkatalog“ erarbeitet, der mit dem von der Ministerkonferenz für Raumordnung vorgeschlagenen „Mindestinhalt der Raumordnungskataster in den Ländern“ in Übereinstimmung gebracht wurde. Das digitale Raumordnungskataster, geführt bei den oberen Landesplanungsbehörden von Rheinland-Pfalz, liegt im Jahre 1993 im Sachdatenbereich zu 100 % und in der Aufnahme der Flächennutzungen zu ca. 30 % des Landes vor.

Raumordnungs- kataster

Es ist beabsichtigt, bei der Novelle des Landesplanungsgesetzes einen gesonderten Paragraphen zum Raumordnungskataster aufzunehmen, der die Inhalte, führenden Stellen und Einrichtung des Kartenwerkes beschreibt und damit die gestiegene Bedeutung einer solchen digitalen Informationsquelle unterstreicht.

Anhang D1 – D3

D 1: Verzeichnis der gültigen raumbedeutsamen Programme und Pläne der Landesregierung

Programme Pläne	a) Datum der gültigen Fassung		Planungssträger
	b) Geltungsdauer		
- Rahmenplan der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“	a) 1993 b) 1997	(jährl. Fortschr.)	Ministerium für Wirtschaft und Verkehr
- Regionales Förderungsprogramm Landkreis Kusel	a) 1991 b) 1993		Ministerium für Wirtschaft und Verkehr
- Gemeinsames Förderkonzept für den Raum Pirmasens/Zweibrücken (Ziel 2)	a) 1989 b) 1993		Ministerium für Wirtschaft und Verkehr
- Gemeinsames Förderkonzept für die Landkreise Bitburg-Prüm, Daun, Trier-Saarburg und Kusel (Ziel 5b)	a) 1989 b) 1993		Ministerium für Wirtschaft und Verkehr
- Gemeinschaftsprogramm LEADER	a) 1991 b) 1993		Ministerium für Wirtschaft und Verkehr
- Landesüberbrückungsprogramm Konversion	a) 1992 b) 1993		Über die einzelnen Maßnahmen entscheidet jedes Ressort selbständig im Rahmen seines Geschäftsbereichs
- Programm zur Förderung erneuerbarer Energien	a) 1990 b) wird fortgesetzt		Ministerium für Wirtschaft und Verkehr
- EG-Initiativprogramm „INTERREG“	a) 1991 b) 1993		Ministerium für Wirtschaft und Verkehr
- Messgeförderungsprogramm	a) 1991 b) unbefristet		Ministerium für Wirtschaft und Verkehr
- Landesverkehrsprogramm	a) 1990 b) unbefristet		Ministerium für Wirtschaft und Verkehr
- Programm „Neue Wege im ÖPNV“	a) 1992 b) unbefristet		Ministerium für Wirtschaft und Verkehr
- Bundesverkehrswegeplan	a) 1992 b) 1998 (Fortschr.)		Bundesminister für Verkehr
- Investitionsstock	a) 1993 b) jährliche Aufstellung nach Landeshaushalt		Ministerium des Innern und für Sport
- Hauptstadtansatz	a) 1993 b) jährliche Aufstellung nach Landeshaushalt		Ministerium des Innern und für Sport

<ul style="list-style-type: none"> - Städtebauförderungsprogramm des Landes: Programnteile: Sanierungsprogramm Strukturprogramm Entwicklungsprogramm 	<ul style="list-style-type: none"> a) 1993 b) jährliche Fortschr. nach Landeshaushalt 	<ul style="list-style-type: none"> Ministerium des Innern und für Sport
<ul style="list-style-type: none"> - Programm „Experimenteller Wohnungs- und Städtebau“ 	<ul style="list-style-type: none"> a) 1987 b) laufend 	<ul style="list-style-type: none"> Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau und Ministerium der Finanzen
<ul style="list-style-type: none"> - Wohnungsbauförderungsprogramme 	<ul style="list-style-type: none"> a) 1993 b) jährliche Fortschr. 	<ul style="list-style-type: none"> Rheinland-Pfalz Ministerium der Finanzen
<ul style="list-style-type: none"> - Modernisierungsprogramme 	<ul style="list-style-type: none"> a) 1993 b) jährliche Fortschr. 	<ul style="list-style-type: none"> Ministerium der Finanzen
<ul style="list-style-type: none"> - Landesüberbrückungsprogramm „Konversion“ 	<ul style="list-style-type: none"> a) 1992 b) laufend 	<ul style="list-style-type: none"> Ministerium der Finanzen
<ul style="list-style-type: none"> - Landesjugendplan 	<ul style="list-style-type: none"> a) 1992/1993 b) jährliche Fortschr. 	<ul style="list-style-type: none"> Ministerium für Arbeit, Soziales, Familie und Gesundheit
<ul style="list-style-type: none"> - Landesplan für behinderte Menschen 	<ul style="list-style-type: none"> a) 1990 b) Neufassung 1999 vorgesehen 	<ul style="list-style-type: none"> Ministerium für Arbeit, Soziales, Familie und Gesundheit
<ul style="list-style-type: none"> - Psychiatriebericht 	<ul style="list-style-type: none"> a) 1990 b) 1997 	<ul style="list-style-type: none"> Ministerium für Arbeit, Soziales, Familie und Gesundheit
<ul style="list-style-type: none"> - Landeskrankenhausplan 	<ul style="list-style-type: none"> a) 1988 b) 1997 bzw. laufende Anpassung an Bedarfsentwicklung 	<ul style="list-style-type: none"> Ministerium für Arbeit, Soziales, Familie und Gesundheit
<ul style="list-style-type: none"> - Programm zur Förderung der Jugendarbeit im ländlichen Raum 	<ul style="list-style-type: none"> a) 1992 b) 1995 	<ul style="list-style-type: none"> Ministerium für Arbeit, Soziales, Familie und Gesundheit
<ul style="list-style-type: none"> - Arbeitsmarktpolitisches Programm zur Ein- und Wiedereingliederung von Frauen in das Erwerbsleben 	<ul style="list-style-type: none"> a) 1992 b) zunächst bis Ende 1993 	<ul style="list-style-type: none"> Ministerium f.d. Gleichstellung von Frau und Mann
<ul style="list-style-type: none"> - Landeswaldprogramm 	<ul style="list-style-type: none"> a) 1993 b) unbefristet 	<ul style="list-style-type: none"> Ministerium für Landwirtschaft, Weinbau und Forsten
<ul style="list-style-type: none"> - Naturnaher Waldbau 	<ul style="list-style-type: none"> a) 1993 b) unbefristet 	<ul style="list-style-type: none"> Ministerium für Landwirtschaft, Weinbau und Forsten
<ul style="list-style-type: none"> - Umsetzung der EG-Agrarreform 	<ul style="list-style-type: none"> a) 1992 b) unbefristet 	<ul style="list-style-type: none"> Ministerium für Landwirtschaft, Weinbau und Forsten

- | | | |
|---|-------------------------------------|---|
| - Walderneuerungsprogramm
(geplant) | a) ab Herbst 1993 | Ministerium für Landwirtschaft, Weinbau und Forsten |
| - Rahmenplan der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der Agrarstruktur und des Küstenschutzes“ | a) 1993
b) 1997 jährl. Fortschr. | Ministerium für Landwirtschaft, Weinbau und Forsten |
| - Landwirtschaftliches Entwicklungsprogramm Eifel-Hunsrück | a) 1983 (Fortschr.)
b) 1993 | Ministerium für Landwirtschaft, Weinbau und Forsten |
| - Regionaler Strukturplan für Rheinland-Pfalz für die Be- und Verarbeitung von Kartoffeln zur Herstellung von Veredelungserzeugnissen für die menschliche Ernährung | a) 1988
b) 1993 | Ministerium für Landwirtschaft, Weinbau und Forsten |
| - Landentwicklungsprogramm | a) 1990
b) 1994 (Fortschr.) | Ministerium für Landwirtschaft, Weinbau und Forsten |
| - Regionaler Entwicklungsplan für ländliche Räume in RPL gem. Ziel Nr. 5b der EG-Strukturfonds | a) 1989
b) 1993 (Fortführung) | Ministerium für Landwirtschaft, Weinbau und Forsten |
| - Entwicklung der Hochschul-landschaft in Rheinland-Pfalz/Zielperspektiven der rheinland-pfälzischen Hochschulen | a) 1990
b) offen | Ministerium für Wissenschaft und Weiterbildung |
| - Bund/Länder-Hochschul-sonderprogramm II | a) 1990
b) offen | Ministerium für Wissenschaft und Weiterbildung |
| - Entwicklungsplan der Fachhochschule Rheinland-Pfalz | a) 1992
b) offen | Ministerium für Wissenschaft und Weiterbildung |
| - Gemeinschaftsaufgabe „Ausbau und Neubau von Hochschulen einschl. der Hochschulkliniken nach Art.91 a GG; hier: Anmeldungen des Landes Rheinland-Pfalz zum 23. Rahmenplan für den Hochschulbau 1994 bis 1997 | a) 1993
b) offen | Ministerium für Wissenschaft und Weiterbildung |
| - Weiterbildungsinitiative Rheinland-Pfalz: Eckpunkte und Eckwerte der Weiterbildung | a) 1993
b) offen | Ministerium für Wissenschaft und Weiterbildung |
| - Wasserwirtschaftlicher Rahmenplan Mosel | a) 1971
b) langfristig | Ministerium für Umwelt |
| - Wasserwirtschaftlicher Rahmenplan Nahe | a) 1976
b) langfristig | Ministerium für Umwelt |

- Wasserwirtschaftlicher Rahmenplan Rheinland-Pfalz	a) 1982 b) langfristig	Ministerium für Umwelt
- Wasserwirtschaftlicher Rahmenplan Rheinhessen	a) in Bearbeitung b) langfristig	Ministerium für Umwelt
- Aktionsprogramm Wasserwirtschaft	a) 1985 b) mittelfristig	Ministerium für Umwelt
- Abwassertechnische Zielplanung Rheinland-Pfalz	a) 1984 b) Fortsch.n.Bedarf	Ministerium für Umwelt
- Mittelfristiges Investitionsprogramm	a) 1993 a) 1998 vorher b) 1995 b) 1992	Ministerium für Umwelt
- Zielplanung Gewässerkundlicher Dienst	a) 1990 b) 2010	Ministerium für Umwelt
- Hydrogeologische Kartierung und Grundwasserbewirtschaftung des Rhein-Neckar-Raumes	a) 1987 b) derzeit Fortschr.	für Rheinland-Pfalz: Ministerium für Umwelt
- Arbeitsprogramm Boden- und Gewässerversauerung	a) Beginn 1984 b) langfristig	Ministerium für Umwelt Ministerium für Landwirtschaft, Weinbau u.Forsten
- Aktionsprogramm „Rot“ Ziel: Verbesserung der Gewässergüte übermäßig verschmutzter Gewässerabschnitte	a) 1990 b) langfristig	Ministerium für Umwelt
- Aktionsprogramm Rhein Ökologisches Gesamtkonzept	a) 1986 b) 2000	für Rheinland-Pfalz: Ministerium für Umwelt, Ministerium für Landwirtschaft, Weinbau u.Forsten
- Bewirtschaftungsplanung Eifelmaare	a) in Bearbeitung b) langfristig ab 1993	Bezirksregierungen Koblenz und Trier
- Wasserwirtschaftlicher Rahmenplan Sieg	a) in Bearbeitung b) langfristig	für Rheinland-Pfalz: Ministerium für Umwelt
- Hochwasserschutzkonzept für den Oberrhein und an Gewässern I. Ordnung	a) 1993 b) langfristig	Ministerium für Umwelt
- Gewässerpflegeprogramm	a) 1992 b) langfristig	Ministerium für Umwelt
- Gewässerrenaturierungsprogramm	a) 1992 b) langfristig	Ministerium für Umwelt
- Deichpflegeprogramm	a) 1992 b) langfristig	Ministerium für Umwelt
- Rheinauenentwicklungskonzept	a) 1992 b) 1996	Ministerium für Umwelt

- Arbeitsprogramm zur Festsetzung der Überschwemmungsgebiete der wichtigsten Fließgewässer (rd. 2.000 km)	a) 1991 b) 1997	Ministerium für Umwelt
- Arbeitsprogramm Abwasserbeseitigung im ländlichen Raum	a) 1989 b) mittelfristig	Ministerium für Umwelt
- Programm zur Reduzierung der Nährstoffeinträge in die Gewässer	a) 1989/93 b) 1998	Ministerium für Umwelt
- Umweltprogramm	a) 1990 b) mittelfristig	Ministerium für Umwelt
- Abfallentsorgungsplan Rheinland-Pfalz, Teilplan kommunale Abfallwirtschaft	a) 1993 b) langfristig	Ministerium für Umwelt
- Luftreinhalteplan Ludwigshafen-Frankenthal - Erste Fortschreibung -	a) 1989 b) 1985-1991	Ministerium für Umwelt
- Luftreinhalteplan Mainz-Budenheim - Erste Fortschreibung -	a) 1993 b) (voraussichtl. Veröffentlichung im November 1993)	Ministerium für Umwelt
- Förderprogramm umweltschonende Landwirtschaft	a) 1993 b) 5 - 10 Jahre	Ministerium für Umwelt, Ministerium für Landwirtschaft, Weinbau u. Forsten
- Biotopsicherungsprogramme - Extensivierung von Dauergrünland - Streuobstwiesen - Ackerrandstreifen	a) seit 1986 b) je nach Vertragsdauer	Ministerium für Umwelt
- Förderprogramm 20-jährige Ackerflächenstillegung	a) 1993 b) 20 Jahre	Ministerium für Umwelt
- Planung Vernetzter Biotopsysteme	a) in Bearbeitung (Landkreisbände z.T. fertiggestellt) b) langfristig	Ministerium für Umwelt, Landesamt für Umweltschutz und Gewerbeaufsicht
- Artenschutzprojekte	a) insgesamt 25 Projekte in unterschiedlichster Umsetzung b) langfristig	Ministerium für Umwelt Landesamt für Umweltschutz und Gewerbeaufsicht
- Pflege- und Entwicklungspläne/Landschafts- und Entwicklungspläne für Naturparke	a) zahlreiche Planungen unterschiedlichster Daten, v.a. für Schutzgebiete b) langfristig	Landesamt für Umweltschutz und Gewerbeaufsicht/ Naturparkträger

D 2: Untersuchungen und Veröffentlichungen in raumbedeutsamen Angelegenheiten im Berichtszeitraum

Titel	Jahr Ort (veröffentlicht (v))	Auftraggeber (Bearbeiter)
- Raumordnungsbroschüre „Saar-Lor-Lux“	1991 v Mainz, Saarbrücken	Staatskanzlei und Saarland
- Gewässergütekarte für das Oberrheingebiet	1990 v Mainz	Staatskanzlei
- Kaltluftpotentialkarte für Rheinland-Pfalz	1990	Staatskanzlei
- Räumliche Wirkung von Einzelhandelsgroßprojekten sowie Fachmärkten in Rheinland-Pfalz	1990/91 Mainz	Staatskanzlei
- Entwicklung und Anwendung ökologisch orientierter Planungskonzepte bzw. -instrumente im Rahmen der Fortschreibung LEP III	1990/91 Mainz	Staatskanzlei
- Forschungsprojekt „Freizeit - Erholung - Fremdenverkehr (LEP III)“	1990 Mainz	Staatskanzlei
- Gutachten „Subjektive Indikatoren als ergänzende Informationsgrundlage der Raumordnung und Landesplanung“	1991 Mainz	Staatskanzlei
- Energiekarte „Saar-Lor-Lux/Trier/Westpfalz“	in Bearbeitung	Staatskanzlei (Umweltministerium Saarland)
- Strategiestudie „KLV/GVZ - Konzeption Oberrhein - Nordregion“	1992	Staatskanzlei (Kostenbeteiligung)
- Erarbeitung eines touristischen und gewerblichen Entwicklungskonzeptes für den Raum Adenau	1993 Trier	Staatskanzlei/ Nürburgring GmbH
- Grenzüberschreitende Entwicklungskonzeption für den Raum Nordelsaß-Südpfalz-Mittlerer Oberrhein	1989 v Wissembourg/Landau	Rheinland-Pfalz/Baden-Württemberg/Elsaß (ALGOE, Lyon und AUCTOR, Lörrach)
- Analyse von Struktur und Entwicklung regionaler Wärmemärkte in Rheinland-Pfalz	1990 v Mainz	Ministerium für Wirtschaft und Verkehr (Prof. Schmitt/EWI Köln)

- Marktuntersuchungen in den angrenzenden rheinland-pfälzischen Auslandsmärkten	1991 v Mainz	Ministerium für Wirtschaft und Verkehr (Kienbaum Unternehmensberatung GmbH, Düsseldorf)
- Entwicklungschancen des Medienstandortes Rheinland-Pfalz	1991 v Mainz	Ministerium für Wirtschaft und Verkehr (Scientific Consulting Dr. Schulte-Hillen, Köln)
- Pilotstudie Güterverkehrszentren in Rheinland-Pfalz	1991 v	Ministerium für Wirtschaft und Verkehr (Steierwald, Schönharting u. Partner)
- Standortuntersuchung zum Haltepunkt Montabaur an der Neubaustrecke Köln-Rhein/Main	1991	Ministerium für Wirtschaft und Verkehr (Steierwald, Schönharting u. Partner)
- Erstellung eines gemeinsamen grenzüberschreitenden Entwicklungskonzeptes für die Großregion Saar-Lor-Lux-Trier/Westpfalz	1991 v Nancy-Brabois	Rheinland-Pfalz/Saarland/Luxemburg/Lothringen (Promotech, Zentrum für Unternehmensinnovation in Nancy-Brabois)
- Angrenzende Auslandsmärkte für das rheinland-pfälzische Handwerk	1992 v Mainz	Arbeitsgemeinschaft der Handwerkskammern Rheinland-Pfalz
- Entwicklungsgutachten Rheinland-Pfalz	1992 v Mainz	Ministerium für Wirtschaft und Verkehr (Prognos AG, Basel)
- Kombiniertes Ladungsverkehr Strategiestudie Oberrhein-Nordpaket	1992 v	Oberreihekonferenz (Dr. Kossak, Hamburg)
- Nahschnellverkehr Mainz-Bingen	1992	Ministerium für Wirtschaft und Verkehr (Dr. Schiller, Bad Schwalbach)
- Pilotprojekt Geschwindigkeitsbeschränkung und Überholverbote für LKW auf der A 61	1992 v	Ministerium für Wirtschaft und Verkehr
- Regionale Untersuchung des Bedarfs an Informations- und Kommunikationstechniken kleiner und mittlerer Unternehmen im Regierungsbezirk Trier (RUBIKOM)	1992/93 Trier	Ministerium für Wirtschaft und Verkehr und Kommission der Europäischen Gemeinschaften (Technologie Transfer Trier)
- Bedarf und Nutzen eines EMV-Prüflabors in Rheinland-Pfalz	1993 v Kaiserslautern	Ministerium für Wirtschaft und Verkehr (Prof. Dr. Weiß, Universität Kaiserslautern)

- | | | |
|--|-----------------|---|
| – Konzeptionsstudie Güterverkehrs-zentrum Rheinpfalz | 1993 v | Planungsgemeinschaft Rheinpfalz, IHK Ludwigshafen, Ministerium für Wirtschaft und Verkehr (Dr. Kossak, Hamburg) |
| – Pilotprojekt Integraler Taktfahrplan Südwestraum | 1993 v | Deutsche Bundesbahn |
| – Erstellung einer Modellstudie „Energiekonzept“ | in Bearbeitung | Ministerium für Wirtschaft und Verkehr (Prof. Schaumann, Fachhochschule Bingen) |
| – Innerstädtische Standortprobleme von Einzelhandelsbetrieben | in Bearbeitung | Ministerium für Wirtschaft und Verkehr (Forschungsinstitut für Wirtschaftspolitik an der Universität Mainz) |
| – Standortdisparitäten zwischen den Regionen Trier und Luxemburg | in Bearbeitung | Ministerium für Wirtschaft und Verkehr (Industrieanlagenbetriebsgesellschaft, Trier) |
| – Standort- und Betriebsuntersuchung Güterverkehrszentrum Trier | in Bearbeitung | Ministerium für Wirtschaft und Verkehr (Industrieanlagenbetriebsgesellschaft, Trier) |
| – Forschungsprojekt „Umnutzung bisher militärisch genutzter Flächen und Einrichtungen am Beispiel Zweibrücken“ | 1993
Mainz | Ministerium der Finanzen |
| – Forschungsprojekt „Städtebauliche Möglichkeiten durch Umwidmung militärischer Einrichtungen“ | 1993
Bonn | Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau |
| – Armut in Rheinland-Pfalz Erster Armutsbericht | 1993 v
Mainz | Landtag Rheinland-Pfalz
Ministerium für Arbeit, Soziales, Familie und Gesundheit |
| – Leitfaden für Behinderte | 1988 v
Mainz | Ministerium für Arbeit, Soziales, Familie und Gesundheit |
| – Heime der Altenhilfe in Rheinland-Pfalz | 1992 v
Mainz | Ministerium für Arbeit, Soziales, Familie und Gesundheit |
| – Ältere Menschen in unserer Gesellschaft
Bericht zur Situation der älteren Generation in Rheinland-Pfalz und Schwerpunkte einer Politik für Seniorinnen und Senioren | 1993
Mainz | Ministerium für Arbeit, Soziales, Familie und Gesundheit |

- | | | |
|---|-----------------|---|
| - Statistische Basisdaten zur Gesundheitsberichterstattung | 1992 v
Mainz | Ministerium für Arbeit, Soziales, Familie und Gesundheit |
| - Aktivieren - Qualifizieren - Integrieren | 1993
Mainz | Ministerium für Arbeit, Soziales, Familie und Gesundheit |
| - Standort- und Betriebsuntersuchung Güterverkehrszentrum Kaiserslautern | in Bearbeitung | Ministerium für Wirtschaft und Verkehr (Industrieanlagenbetriebsgesellschaft, Trier) |
| - Sozioökonomischer Strukturatlas zur Situation der Frau in Rheinland-Pflz | 1993
Mainz | Ministerium f.d. Gleichstellung von Frau und Mann
(Geographisches Institut der Universität Mainz) |
| - Betriebliche Frauenförderung in der Praxis | 1993
Mainz | Ministerium f.d. Gleichstellung von Frau und Mann
(Drs. Gundula Keese, Büro f.Arbeitsmarkt- und Sozialforschung, Königstein) |
| - Beschäftigungsprobleme und Perspektiven weiblicher Zivilbeschäftigter | 1993
Mainz | Ministerium f.d. Gleichstellung von Frau und Mann
(Projektverbund Friedenswissenschaften Kiel an der Chr.-Albrechts-Universität, Kiel) |
| - Maßnahmenkonzept für das Modellprojekt „Koordination von Kinderbetreuung und frauengerechtem ÖPNV im Landkreis Bitburg-Prüm“ | 1993
Mainz | Ministerium f.d. Gleichstellung von Frau und Mann
(Fachgebiet Verkehrswesen, Universität Kaiserslautern) |
| - Frauenspezifische Belange im Rahmen des Planungsauftrages zur Verbesserung der Angebotsstruktur des Schienenpersonennahverkehrs auf der Strecke Mainz-Alzey (Kirchheimbolanden) | 1993
Mainz | Ministerium f.d. Gleichstellung von Frau und Mann
(Studiengesellschaft Verkehr mbH, Bergisch-Gladbach) |
| - Frauenbelange im integrierten Nahverkehrskonzept für die Südpfalz | 1993
Mainz | Ministerium f.d. Gleichstellung von Frau und Mann
(Planungsgemeinschaft Rheinpfalz) |
| - Landesforschungsbericht Rheinland-Pfalz | 1990
Mainz | Kultusministerium |

- Situation und Entwicklung der Fachhochschule Rheinland-Pfalz	1991	Ministerium für Wissenschaft und Weiterbildung
- Studentenwohnheimbau und Studentenwohnungsförderung	1991	Ministerium für Wissenschaft und Weiterbildung
- Bericht Weiterbildung Mainz	1992	Ministerium für Wissenschaft und Weiterbildung
- Wissenschaftslandschaft Rheinland-Pfalz	1993 Mainz	Ministerium für Wissenschaft und Weiterbildung
- Forschungsprojekt Umweltverträglichkeitsprüfung/ Modelle zur Durchführung einer Programm-UVP für die Regional- und Bauleitplanung • Fortführung des vorstehenden Projektes	1988-1990 Kaiserslautern in Bearbeitung Kaiserslautern	Ministerium für Umwelt Universität Kaiserslautern Ministerium für Umwelt Universität Kaiserslautern
- Forschungsprojekt Bodenschutz als aktuelle Herausforderung für die Planung und die Entscheidungsprozesse zur weiteren Entwicklung der Besiedlung • Fortführung des vorstehenden Projektes	1988 - 1990 Kaiserslautern in Bearbeitung Kaiserslautern	Ministerium für Umwelt Universität Kaiserslautern Ministerium für Umwelt Universität Kaiserslautern
- Pflege und Renaturierung von Fließgewässern in Rheinland-Pfalz, Faltblatt	1989 v Mainz	Ministerium für Umwelt
- Bachpatenschaften in Rheinland-Pfalz, Faltblatt	1989 v Mainz	Ministerium für Umwelt
- Hochwasserschutz am Oberrhein Gutachterstudie, Kurzfassung	1990 v	Ministerium für Umwelt
- Hochwasserschutz am Oberrhein	1990 v	Ministerium für Umwelt Deutscher Verband für Wasserwirtschaft und Kulturbau
- Abwasserbeseitigung im ländlichen Raum, Leitlinien	1990 v	Ministerium für Umwelt
- Bachpatenschaften	1991 v	Ministerium für Umwelt
- Forschungsprojekt Ökologisch-Landespflegerisches Begleitprogramm für öffentliche Bauvorhaben	in Bearbeitung Kaiserslautern	Ministerium für Umwelt Universität Kaiserslautern
- Freizeit und Umwelt - Wege zu einem umweltverträglichen Freizeitverhalten -	1992 v Mainz	Ministerium für Umwelt

- Konzept für die Nutzung der Eifelmaare unter wasserwirtschaftlichem Aspekt	1992	Landesamt für Wasserwirtschaft
- Badegewässeratlas Rheinland-Pfalz	1992 v	Ministerium für Umwelt
- Hochwasserschutz am Oberrhein, Gutachterstudie „Flächenbewertung der rheinhessischen Rheinniederung“	1992 v	Ministerium für Umwelt
- Materialien zum Hochwasserschutz am Rhein	1992 v	Ministerium für Umwelt
- Klärschlamm-Konzeption	1993 v	Ministerium für Umwelt
- Gewässergütekarte 1993	1993 v	Ministerium für Umwelt
- Schadstoffbelastung in Böden von Hochwasserüberflutungsflächen des Rheins	1993 v	Ministerium für Umwelt
- Waldschäden, Boden- und Wasserversauerung durch Luftschadstoffe in Rheinland-Pfalz	1993 v	Ministerium für Umwelt Ministerium für Landwirtschaft, Weinbau und Forsten
- Forschungsprojekt „Erfassung der Versauerungsfront und Erarbeitung eines Prognosemodells im Einzugsgebiet der Salm“	1993 Mainz	Ministerium für Umwelt (Prof. Benecker, Uni Göttingen)
- Erstellung eines bedarfsorientierten ÖPNV-Konzeptes für die Region Mittelrhein-Westerwald (Durchführung einer Zustandsanalyse, Entwicklung integrierter Liniennetzpläne Schiene/Bus mit Alternativen)	1990	Planungsgemeinschaft Mittelrhein-Westerwald
- Nahverkehrskonzept Mittelrhein-Westerwald	1991 Koblenz	Planungsgemeinschaft Mittelrhein-Westerwald (Institut für Verkehrswirtschaft, Universität Hannover)
- Bedeutung militärischer Einrichtungen für die Region	1991 Koblenz	Planungsgemeinschaft Mittelrhein-Westerwald
- Golfplatzplanung in der Region Mittelrhein-Westerwald	1991 Koblenz	Planungsgemeinschaft Mittelrhein-Westerwald
- Weitere Entwicklung des Einzelhandels in der Region	1992 Koblenz	Planungsgemeinschaft Mittelrhein-Westerwald
- Wirkungen und Bedeutung der Neubaustrecke Köln-Rhein/Main für die Region	1992 Koblenz	Planungsgemeinschaft Mittelrhein-Westerwald

- Gewerbliche Bauflächen in der Region - Bestand und Planungen	1993 Koblenz	Planungsgemeinschaft Mittelrhein-Westerwald
- Leitbild zur Siedlungsstruktur- entwicklung in der Region Mittelrhein-Westerwald	1993 Koblenz	Planungsgemeinschaft Mittelrhein-Westerwald
- Verkehrliche An- und Einbindung des geplanten NBS-Bahnhofs Koblenz/Montabaur	1993 Koblenz	Ministerium für Wirt- schaft und Verkehr (Planungsgemeinschaft Mittelrhein-Westerwald, Dr. Manns + Partner, Wirges)
- Raumnutzungskonzept für den Siedlungs- und Wirtschafts- raum Montabaur	1993 Koblenz	Ministerium für Wirt- schaft und Verkehr (Planungsgemeinschaft Mittelrhein-Westerwald, Dr. Manns + Partner, Wirges)
- Raumnutzungsanalyse für den Siedlungs- und Wirtschaftsraum Koblenz/Neuwied	in Bearbeitung	Planungsgemeinschaft Mittelrhein-Westerwald (Planungsgruppe Ökologie + Umwelt, Hannover)
- Attraktivierung der Ahrtal- strecke durch bauliche Maß- nahmen	in Bearbeitung	Ministerium für Wirt- schaft und Verkehr (Planungsgemeinschaft Mittelrhein-Westerwald, Studiengesellschaft Ver- kehr, Bergisch-Gladbach)
- Gutachten „Umweltvorsorge – Fortschreibung der Land- schaftsplanung in der Regional- planung“ für die Region Trier	1990	Planungsgemeinschaft Region Trier
- Der Lebensmitteleinzelhandel im Landkreis Daun – Eine Studie zur Versorgungs- und Konkur- renzsituation	1990 Trier	Planungsgemeinschaft Region Trier
- Gutachten „Standortinformati- onsystem Gewerbe- und Industrie- flächen - Systementwicklung und Pilotanwendung einer kleinräum- lichen Entwicklungskonzeption Mosel - Hunsrück“	1990	Planungsgemeinschaft Region Trier
- Truppenabbau und regionale Konversion	1990 Trier	Planungsgemeinschaft Region Trier
- Untersuchungen zur Attrakti- vierung der Eifelstrecke	1991 Trier	Planungsgemeinschaft Region Trier
- Die Nahversorgung in der Region Trier mit Waren des täglichen Bedarfs (Lebensmittel)	1991 Trier	Planungsgemeinschaft Region Trier
- Bevölkerungsentwicklung und Wohnungsbedarf 2005	1991 Trier	Planungsgemeinschaft Region Trier

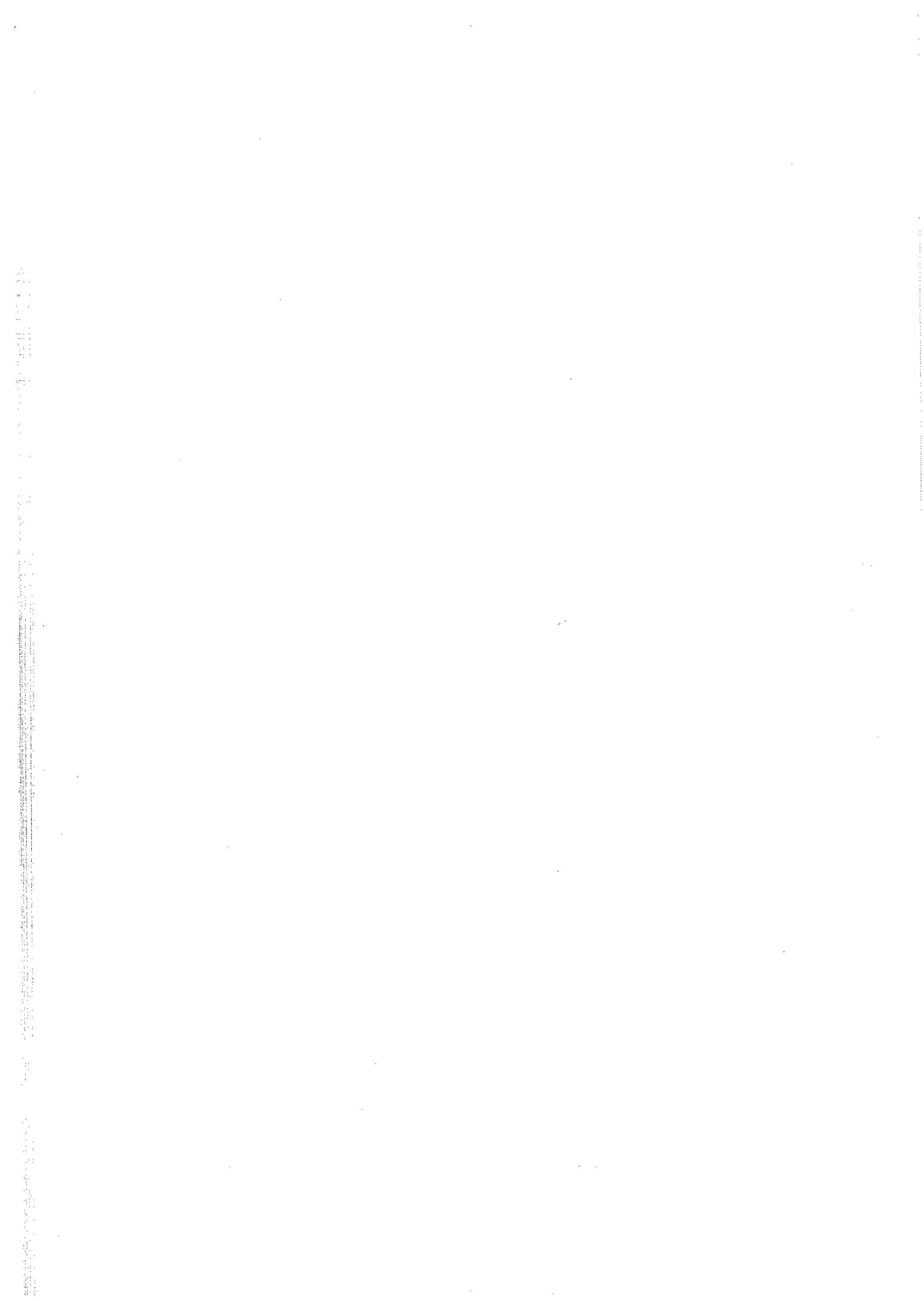
- | | | |
|--|-----------------|---|
| - Informationskataster militärisch genutzter Liegenschaften in der Region Trier | 1991 | Planungsgemeinschaft
Region Trier |
| - Auswirkungen einer Betriebsverlagerung im Einzelhandel auf das Einkaufsverhalten | 1992
Trier | Planungsgemeinschaft
Region Trier |
| - ÖPNV-Konzept Landkreis Bitburg-Prüm | 1992
Bitburg | Planungsgemeinschaft
Region Trier,
Landkreis Bitburg-Prüm |
| - Schienenverkehr Region Trier | 1993
Trier | Planungsgemeinschaft
Region Trier,
Stadt Trier |
| - Regionales ÖPNV-Grundnetz | 1993
Trier | Planungsgemeinschaft
Region Trier |
| - Pilotstudie Landschaftsrahmenplanung | 1993
Trier | Planungsgemeinschaft
Region Trier |
| - Raumordnungsstudie Moseltal | 1993
Trier | Arbeitsgruppe Raumordnung der SLL-Kommission |
| - Maßnahmen zur Intensivierung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit | 1993
Trier | Planungsgemeinschaft
Region Trier |
| - Mobilisierung von Baulandreserven | 1993
Trier | Planungsgemeinschaft
Region Trier |
| - Verkehrsuntersuchung Raum Trier | in Bearbeitung | Planungsgemeinschaft
Region Trier,
Stadt Trier,
Landesstraßenverwaltung |
| - ÖPNV-Konzept Landkreis Bernkastel-Wittlich | in Bearbeitung | Planungsgemeinschaft
Region Trier,
Landkreis Bernkastel-Wittlich |
| - Standortinformationssystem Industrie und Gewerbe (SIGI) | in Bearbeitung | Planungsgemeinschaft
Region Trier |
| - Ausgewählte Ergebnisse der Großzählungen 1987: Volks- und Berufszählung, Gebäude- und Wohnungszählung, Arbeitsstättenzählung
(= Information Nr. 19) | 1989 v
Mainz | Planungsgemeinschaft
Rheinhessen-Nahe |
| - Pendlerentwicklung in der Region Rheinhessen-Nahe
(= Information Nr. 20) | 1990 v
Mainz | Planungsgemeinschaft
Rheinhessen-Nahe |
| - Konzeption der Park- und Ride-Anlagen in der Stadt und im Landkreis Mainz-Bingen | 1991 v
Mainz | Planungsgemeinschaft
Rheinhessen-Nahe,
Kreisverwaltung Mainz-Bingen, Stadt Mainz
-Amt für Verkehrswesen- |

- Pendolino für die Nahestrecke 1991 v
Mainz Planungsgemeinschaft
Rheinessen-Nahe
- Militärische Flächen und 1991 v
Folgenutzungen in Rheinessen-
Nahe: Materialien zur Kon-
versionsdiskussion Mainz Planungsgemeinschaft
Rheinessen-Nahe
- Erstellung von Klimaeignungs- 1991
karten für die Region Rhein-
essen-Nahe Planungsgemeinschaft
Rheinessen-Nahe
- Park and Ride-Konzept für 1993 v
Rheinessen Mainz Planungsgemeinschaft
Rheinessen-Nahe
- Öffentlicher Nahverkehr 1993 v
Rheinessen-Nahe; Forum Rhein-
essen-Nahe, 9.6.1993 in
Gau-Odernheim Mainz Planungsgemeinschaft
Rheinessen-Nahe
- 15 Jahre Zusammenarbeit im 1989 v
Raum Mittlerer Oberrhein/
Südpfalz Landau/Karlsruhe Arbeitsgemeinschaft
Mittlerer Oberrhein/
Südpfalz (Koordinie-
rungsstelle Südpfalz,
Regionalverband Mitt-
lerer Oberrhein)
- Informationen und Erfordernisse 1989 v
hinsichtlich des EG-Binnen-
marktes unter besonderer Be-
rücksichtigung des Grenzraumes
Südpfalz Landau Planungsgemeinschaft
Rheinpfalz
(Dipl.-Geogr. K.-D.
Brandstetter)
- Image-Analyse und Kommunika- 1989 v
tionskonzeption für den Rhein-
Neckar-Raum Mannheim Raumordnungsverband
Rhein-Neckar
(Forschungsinstitut für
angewandte Betriebswirt-
schaft, Mainz)
- Öffentlicher Personenverkehr 1989 v
Verkehrsverbund Rhein-Neckar
= Kleine Schriftenreihe des
Raumordnungsverbandes, Heft 8 Mannheim Raumordnungsverband
Rhein-Neckar
- Burgen und Schlösser im 1989 v
Rhein-Neckar-Raum Mannheim Raumordnungsverband
Rhein-Neckar
- Regionaler Raumordnungsplan 1989 v
Rheinpfalz Mannheim Planungsgemeinschaft
Rheinpfalz
- Grenzüberschreitende Entwick- 1989
lungskonzeption/Programme
D'Action Transfrontalier PAMINA
(Zusammenfassungsbericht/
Rapport De Synthèse) o.O. PAMINA (AUCTOR-ALGOE)
(dt.-frz. Koproduktion)
- Verkehrsverbund Rhein-Neckar 1990
Verbundstufe II (Vollverbund)
= Kleine Schriftenreihe des
Raumordnungsverbandes, Heft 8A Mannheim Raumordnungsverband
Rhein-Neckar

- Quantitative und qualitative Aspekte der Wasserversorgung im Raum Südpfalz 1991 v Landau Planungsgemeinschaft Rheinpfalz
- Trinkwasser-Verbund-Studie Raum Vorderpfalz, Teil I, Heft 1 1991 Koblenz Planungsgemeinschaft Rheinpfalz (Arbeitsgemeinschaft Technologieberatung Grundwasser und Umwelt GmbH (TGU))
- Verkehrsuntersuchung Rhein-Neckar (VURN-A) (Materialien zum Raumordnungsplan Rhein-Neckar 2000) 1991 v Mannheim Raumordnungsverband Rhein-Neckar (Prof. Wertmuth/Dr. Wirth/Feiertag/Amme, Techn. Universität, Braunschw.)
- Feste und Festspiele in der Region Rhein-Neckar 1991 v Mannheim Raumordnungsverband Rhein-Neckar
- Rhein-Neckar-Dreieck - Eine Region mit Zukunft o.J. (1992) v Mannheim Arbeitskreis Rhein-Neckar-Dreieck e.V.
- Rhein-Neckar-Dreieck - Ein Wirtschaftsraum - bereit für Sie o.J. (1992) v Mannheim Arbeitskreis Rhein-Neckar-Dreieck e.V.
- Erhebung der Wohnbauflächen und Gewerblichen Bauflächen in der Region Rheinpfalz (Vorarbeiten für die Flächensicherung von regionalen Gewerbestandorten und Wohnbauflächen in der Region Rheinpfalz) 1992 Landau Planungsgemeinschaft Rheinpfalz (Dipl.-Geogr. Ch. Krämer)
- Voraussetzungen und Konsequenzen der Privatisierung der Busverkehr Rhein-Neckar GmbH (BRN) für den Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH (VRN) = Kleine Schriftenreihe des Raumordnungsverbandes, Heft 8B 1992 v Mannheim Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Neckar (ZRN) (Prof. Dr. Heinrich Siedentopf/Thomas Henschel, Speyer)
- Raumordnungsverband Rhein-Neckar - Planung und Kooperation über Ländergrenzen hinweg in: Jentsch, G. (Hrsg.), Europäische Region Oberrhein, Südwestdeutsche Schriften, Heft 11 1992 v Mannheim Dr. Gottfried Schmitz
- Raumordnungsplan Rhein-Neckar 2000 in: Ludwigshafen, das Tor zur Pfalz im Rhein-Neckar-Dreieck 1992 v (o.O.) Dr. Gottfried Schmitz (et al.)
- Tätigkeitsbericht der Planungsgemeinschaft Rheinpfalz für das Jahr 1992 1992 Mannheim Planungsgemeinschaft Rheinpfalz

- | | | |
|--|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> - PAMINA - grenzüberschreitende Zusammenarbeit im Raum Südpfalz/Mittlerer Oberrhein/Nord-elsaß
in: Jentsch, C. (Hrsg.), Europäische Region Oberrhein, Südwestdeutsche Schriften, Heft 11 | <p>1992 v
Mannheim</p> | <p>H. Kistenmacher und
J. Saalbach</p> |
| <ul style="list-style-type: none"> - Rhein-Neckar-Dreieck-Region
Zukunft in Europa | <p>o.J. (1993) v
Mannheim</p> | <p>Arbeitskreis Rhein-
Neckar-Dreieck e.V.</p> |
| <ul style="list-style-type: none"> - Raumordnungsplan Rhein-Neckar
2000 | <p>1993 v
Mannheim</p> | <p>Raumordnungsverband
Rhein-Neckar</p> |
| <ul style="list-style-type: none"> - Studie zur Sicherstellung der
Trinkwasserversorgung in Not-
und Spitzenlastzeiten zwischen
Vorder- und Südpfalz | <p>1993
Mannheim</p> | <p>Planungsgemeinschaft
Rheinpfalz
(Arbeitsgruppe der be-
teiligten Wasserversor-
gungsunternehmen)</p> |
| <ul style="list-style-type: none"> - Güterverkehrszentrum Rheinpfalz
Konzeptionsstudie
Schlußbericht | <p>1993 v
Mannheim</p> | <p>Planungsgemeinschaft
Rheinpfalz/Industrie-
und Handelskammer für
die Pfalz
(Dr. Andreas Kossak,
Hamburg)</p> |
| <ul style="list-style-type: none"> - Das Rhein-Neckar-Dreieck.
Daten und Fakten | <p>(jährlich) v
Mannheim</p> | <p>Arbeitskreis Rhein-
Neckar-Dreieck e.V.</p> |
| <ul style="list-style-type: none"> - ÖPNV-Konzept Südpfalz
(einschl. einer Sonderunter-
suchung über die besonderen
Belange von Frauen im ÖPNV) | <p>in Bearbeitung</p> | <p>Planungsgemeinschaft
Rheinpfalz
(PTV System Software und
Consulting GmbH/VCK Ver-
kehrs-Consult GmbH;
Sonderuntersuchung:
Dipl.Geogr. Dr.
Löhn-Graumann)</p> |
| <ul style="list-style-type: none"> - Grenzüberschreitende Wohnungs-
politik im PAMINA-Raum | <p>INTERREG-Projekt
in Vorbereitung</p> | <p>PAMINA</p> |
| <ul style="list-style-type: none"> - Sozioökonomische Verflechtun-
gen in der PAMINA-Region | <p>INTERREG-Projekt
in Vorbereitung</p> | <p>PAMINA</p> |
| <ul style="list-style-type: none"> - ÖPNV-Untersuchung
PAMINA | <p>INTERREG-Projekt
in Vorbereitung</p> | <p>PAMINA</p> |
| <ul style="list-style-type: none"> - Orientierungslinien für die
wirtschaftliche und räumliche
Entwicklung des PAMINA-Raumes | <p>INTERREG-Projekt
in Vorbereitung</p> | <p>PAMINA</p> |
| <ul style="list-style-type: none"> - Die wirtschaftliche Entwicklung
der Westpalz - Probleme und
Entwicklungschancen einer
strukturschwachen Region
(= „Westpalz-Informationen“
Nr. 70) | <p>1989 v
Kaiserslautern</p> | <p>Planungsgemeinschaft
Westpfalz
(Dipl.Vw. Barbara Finke,
Lehrstuhl für Volkswirt-
schaftslehre/Wirt-
schaftspolitik
Universität Kaiserslt.)</p> |

- Auswirkungen der Präsenz Allierter Streitkräfte auf die Entwicklung der Region Westpfalz (Zwischenbericht) 1991 v
Kaiserslautern Planungsgemeinschaft Westpfalz
- Auswahl und Analyse von strukturell bedeutsamen Daten der Volkszählung 1987 für die Region Westpfalz (= „Westpfalz-Informationen“ Nr. 71) 1991 v
Kaiserslautern Planungsgemeinschaft Westpfalz
- ÖPNV-Rahmenkonzept für die Region Westpfalz. Empfehlungen für eine integrierte Angebotsplanung 1991 v
Kaiserslautern Planungsgemeinschaft Westpfalz
(Dipl.-Geogr. Gunther Enke, Dipl.-Ing. Theophil Weick)
- Bericht über die Sitzung der Regionalvertretung der Planungsgemeinschaft Westpfalz am 03.12.1991 in Kaiserslautern (= „Westpfalz-Informationen“ Nr. 72) 1992 v
Kaiserslautern Planungsgemeinschaft Westpfalz
- ÖPNV in der Region Westpfalz – Das Beispiel „Lautertalbahn“ (= „Westpfalz-Informationen“ Nr. 73) 1992 v
Kaiserslautern Planungsgemeinschaft Westpfalz
- Programmatische Schwerpunkte der Regionalentwicklung für die Region Westpfalz 1992 v
Kaiserslautern Planungsgemeinschaft Westpfalz
- Ausgewählte statistische Betrachtungen zur sozio-ökonomischen Entwicklung und ökologisch orientierten Flächensicherung in der Region Westpfalz (= „Westpfalz-Informationen“ Nr. 74) 1992 v
Kaiserslautern Planungsgemeinschaft Westpfalz
- Auswirkungen der Europäischen Integration auf die Strukturpolitik für die Region (= „Westpfalz-Informationen“ Nr. 75) 1993 v
Kaiserslautern Planungsgemeinschaft Westpfalz
(Ltd.MR Dr. Wolfgang Hielscher, MWV, Mainz)
- Der Fahrgast - wirklich ein scheues Wesen? Zum Zusammenhang von Regionalisierung der Angebotsgestaltung und Entwicklung des Reisendenaufkommens auf den westpfälzischen Schienenstrecken (= „Westpfalz-Informationen Nr. 76“) 1993 v
Kaiserslautern Planungsgemeinschaft Westpfalz
- Zum Stand des Truppenabbaus und der Bewältigung des Konversionsprozesses in der Region Westpfalz (= „Westpfalz-Informationen Nr. 77) 1993 v
Kaiserslautern Planungsgemeinschaft Westpfalz



D 3
EntschlieÙungen/Beschlüsse der MKRO

Entschliefungen der Ministerkonferenz für Raumordnung

1 Zur Neustrukturierung des Post- und Fernmeldewesens (Entschliefung vom 1. Februar 1989)

Der von der Bundesregierung am 11. Mai 1988 beschlossene Gesetzentwurf zur Neustrukturierung des Post- und Fernmeldewesens und der Deutschen Bundespost (BR-Drucksache 240/88) ist nach Auffassung der Ministerkonferenz für Raumordnung (MKRO) von erheblicher raumordnungspolitischer Bedeutung. Daher ist es unerläflich, bei allen mit der Neuordnung des Post- und Fernmeldewesens zu treffenden Regelungen die Anforderungen der Raumordnung in ausreichendem Maße zu berücksichtigen.

Insbesondere kommt dem Bereich Information und Kommunikation infolge seiner schnellen technischen Veränderungen und Verbesserungen eine steigende Bedeutung für die gesellschaftliche und wirtschaftliche Entwicklung zu. Die neuen Informations- und Kommunikationstechniken mit ihren verbesserten und erweiterten Möglichkeiten zur Übertragung von Sprache, Text, Daten und Bildern sind auch geeignet, die Kosten für die Überwindung von Entfernung und Raum zu senken. Sie können damit einen spürbaren Beitrag zur Verbesserung der Standortqualität peripherer und dünn besiedelter Gebiete leisten. Voraussetzung dafür ist aber ein flächendeckender Zugang zu den neuen Informations- und Kommunikationstechniken und eine entfernungsunabhängigere Gebührengestaltung. Darauf hat die MKRO bereits in ihrer Entschliefung zur Raumbedeutung neuer Übertragungsdienste und der Gebührenstruktur der Deutschen Bundespost vom 21. März 1985 hingewiesen.

Die MKRO stellt fest, daß bei der vorgesehenen Neustrukturierung des Fernmeldewesens seine ständig steigende infrastrukturelle Bedeutung für die regionale Entwicklung ein wesentliches Entscheidungskriterium darstellen muß. Falsche Weichenstellungen könnten hier zu langfristig erheblichen regionalen Benachteiligungen und damit auch zu gesamtwirtschaftlich erhöhten Kosten führen.

Nach den Grundsätzen der Raumordnung ist sicherzustellen, daß bei einer Änderung der Struktur des Fernmeldewesens der Zugang zu allen Netzen und Diensten (Monopol- und Pflichtdienste) der neuen Informations- und Kommunika-

tionstechniken in allen Teilräumen unter gleichen Bedingungen gewährleistet wird.

Aus der Sicht der Raumordnung darf bei der Umstrukturierung des Post- und Fernmeldewesens die Fähigkeit des Netzträgers Telekom nicht beeinträchtigt werden, die in den nächsten Jahrzehnten anstehenden Investitionen so durchzuführen, daß eine möglichst schnelle und angebotsorientierte Erschließung aller Teilräume des Bundesgebietes stattfindet. Ebenso muß eine flächendeckende Versorgung aller Teilräume des Bundesgebietes auch in den Bereichen Postdienst und Postbankdienst gesichert bleiben.

Die MKRO hält folgende Anforderungen für unverzichtbar:

- Flächendeckende Präsenz der Deutschen Bundespost bei allen Diensten der Grundversorgung zu gleichen Bedingungen.
- Beibehaltung des Prinzips der Tarifeinheit im Raum bei einem zügigen Abbau der Entfernungsstufung in den Fernmeldegebühren.
- Berücksichtigung der Erfordernisse der Raumordnung und Landesplanung bei infrastrukturell bedeutsamen Planungen und Maßnahmen der Deutschen Bundespost.

2 Raumordnung und Binnenmarkt (EntschlieÙung vom 21. November 1990)

1. Raumordnung und Binnenmarkt

Die Ministerkonferenz für Raumordnung (MKRO) begrüÙt - auch in Wahrnehmung der Interessen der an der Ausarbeitung dieser EntschlieÙung noch nicht beteiligten Bundesländer - die durch den Binnenmarkt ausgelösten Impulse. Der freie Verkehr von Personen, Waren, Dienstleistungen und Kapital begünstigt nicht nur das wirtschaftliche Wachstum generell, sondern leistet einen wirksamen Beitrag dazu, daß der Abstand zwischen den verschiedenen Regionen und der Rückstand der am stärksten benachteiligten Gebiete verringert werden können.

Allerdings zeigt die Bestandsaufnahme, daß durch den Binnenmarkt in erster Linie diejenigen Verdichtungsräume begünstigt werden, die bereits jetzt über ein differenziertes und hochwertiges Arbeitsplatzangebot und eine umfassende Infrastruktur verfügen und gut in das Verkehrsnetz eingebunden sind, Räume also, die aufgrund ihrer Strukturstärke und Wettbewerbsfähigkeit auch ohne Binnenmarkt über gute Entwicklungsaussichten verfügen. Strukturschwache und weniger wettbewerbsfähige Räume, in erster Linie peripher gelegene und ländlich strukturierte Regionen, wären dagegen - wenn nicht gegengesteuert wird - deutlich weniger an der durch den Binnenmarkt ausgelösten wirtschaftlichen Entwicklung beteiligt.

Entsprechend der raumordnerischen Leitvorstellung gleichwertiger Lebensbedingungen in allen Teilräumen ist deshalb dafür Sorge zu tragen, daß auch strukturschwache und weniger wettbewerbsfähige Räume die Möglichkeit erhalten, an den durch den Binnenmarkt ausgelösten Entwicklungen teilzunehmen.

Für diese Räume gilt es deshalb, die neue Dynamik des Binnenmarktes nutzbar zu machen durch

- Identifikation der räumlich-spezifischen Engpaßfaktoren für die Wettbewerbsfähigkeit der Regionen und Teilräume,
- konzeptionell-planerische Nutzung der Stärken und Ausgleich der Schwächen und
- Weiterentwicklung überörtlicher kommunaler Zusammenarbeit.

Die MKRO fordert daher die EG-Kommission, aber auch alle Behörden in Bund und Ländern auf, die Entwicklung dieser Räume bei ihren raumwirksamen Entscheidungen und Maßnahmen gleichgewichtig zu berücksichtigen.

2. Nationale Förderpolitik

Das in Art. 130 a des EWG-Vertrages niedergelegte „Kohäsionsziel“:

Die Gemeinschaft entwickelt und verfolgt ... ihre Politik zur Stärkung ihres wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts, um eine harmonische Entwicklung der Gemeinschaft als Ganzes zu fördern.

Die Gemeinschaft setzt sich insbesondere zum Ziel, den Abstand zwischen den verschiedenen Regionen und den Rückstand der am stärksten benachteiligten Gebiete zu verringern.

entspricht weitgehend der Leitvorstellung gleichwertiger Lebensbedingungen nach dem Raumordnungsgesetz.

Aus diesem Grunde muß auch im Binnenmarkt ein an dieser Leitvorstellung ausgerichteter Handlungsspielraum für eine nationale Raumordnungs- und Regionalpolitik erhalten bleiben.

Die für die Landes- und Regionalplanung zuständigen Behörden sind an der Aufstellung der EG-Regionalprogramme zu beteiligen.

3. Entwicklung neuer raumwirksamer Förderinstrumente

Die Reform der EG-Strukturfonds im Jahre 1988 mit ihrer starken Betonung der wirtschaftsnahen Infrastruktur und die Praxis der Beihilfekontrolle durch die EG-Kommission zeigen, daß unternehmensbezogene direkte Beihilfen immer weniger als Instrumente zum Ausgleich räumlicher Ungleichgewichte in Betracht gezogen werden können.

Auch die nationalen Erfahrungen mit der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“, einem der Hauptinstrumente der Regionalpolitik, lassen erkennen, daß neue raumwirksame Förderinstrumente entwickelt werden müssen, die stärker als bisher auf die Förderung der wirtschaftsnahen Infrastruktur und die Verbesserung der Standortqualitäten abstellen.

Mit dem Strukturhilfegesetz und der in ihm verankerten Förderung der Stadt- und Dorferneuerung werden Ansätze und Wege zur Verbesserung der Standortqualität von Räumen aufgezeigt, die

der wachsenden Ausrichtung von Standortentscheidungen an „weichen“ Standortfaktoren Rechnung tragen und deshalb weiterverfolgt werden sollten.

4. Strategiepapier 2000

Die MKRO begrüßt, daß die EG-Kommission die Bedeutung der räumlichen Auswirkungen des Binnenmarktes erkannt hat und in zunehmendem Maße bei ihren Entscheidungen und Maßnahmen berücksichtigt.

Sie sieht im Entwurf des „Strategiepapiers 2000“ einen richtigen, allerdings noch verbesserungsbedürftigen Ansatz und unterstreicht die grundsätzliche Notwendigkeit eines derartigen Vorhabens. Hierbei geht sie davon aus, daß mit dem Strategiepapier kein EG-weiter Raumordnungsplan („Master-Plan“) angestrebt wird, der jegliche eigenständige Regionalentwicklung unmöglich macht, sondern Informationen und Planungsgrundlagen aus übergeordneter Sicht geliefert werden sollen.

Verbesserungsbedürftig erscheinen insbesondere die Aussagen über räumliche Ungleichgewichte, die mit der starken Betonung großer Infrastrukturen und der Vernachlässigung peripher-ländlicher Räume nicht richtig gewichtet werden.

Die MKRO fordert die EG-Kommission auf, entsprechend der nationalen raumordnerischen Leitvorstellung gleichwertiger Lebensbedingungen in allen Teilräumen, die im „Kohäsionsziel“ des Art. 130 a des EWG-Vertrages ihre EG-weite Entsprechung findet, dafür Sorge zu tragen, daß alle Räume mit ihren Entwicklungsmöglichkeiten gleichgewichtig berücksichtigt werden.

Bund und Länder werden aufgefordert, durch Bereitstellung geeigneter Arbeiten und Studien die Arbeit der Kommission am „Strategiepapier 2000“ zu unterstützen.

5. Verbesserung der Datenlage

Die MKRO begrüßt die Analyse der Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung zur Wettbewerbsfähigkeit der Regionen in der Europäischen Gemeinschaft und sieht hierin einen Lösungsweg, der ausgebaut und verfeinert werden sollte.

Allerdings zeigt diese Analyse auch die Einschränkungen auf, die sich dadurch ergeben, daß regional abgestufte und EG-weit vergleichbare

Daten kaum vorhanden sind, so daß aussagefähige Untersuchungen derzeit kaum möglich sind.

Die MKRO hält es für dringend erforderlich, die Datenlage - auch methodisch - zu verbessern, damit die räumliche Entwicklung in der Europäischen Gemeinschaft wenigstens mittelfristig durch eine verlässliche und vor allem vergleichbare Datenbasis abgesichert werden kann.

3 Raumordnerische Konsequenzen von Abrüstung und Truppenverminderung (Erklärung vom 21. Dezember 1990)

Die Ministerkonferenz für Raumordnung hat sich eingehend mit den Folgen der Abrüstung sowie den raumordnerischen Konsequenzen der geplanten Truppenverminderungen bei Bundeswehr und Stationierungstreitkräften befaßt.

Aus Sicht der Raumordnung und Landesplanung stehen hierbei die zu erwartenden regionalen Umstrukturierungs- und Anpassungsnotwendigkeiten im Vordergrund, die sich aus dem verstärkten Abbau von Truppen- und Waffensystemen in Räumen mit hohem militärischen Besatz und hohem Anteil an Rüstungsgüterproduktion ergeben.

Neben Strukturproblemen, vor allem in strukturschwachen Räumen, ergeben sich durch Abrüstung und Truppenabbau aber auch Entlastungen sowie regionale und kommunale Entwicklungschancen, insbesondere in raum- und siedlungsstruktureller sowie in ökologischer Hinsicht, die es zukünftig verstärkt zu nutzen gilt.

Die bevorstehenden Truppenverminderungen lösen Beschäftigungsfolgen aus, und zwar sowohl direkter Art, wie bei den Zivilbeschäftigten, als auch indirekter Art, wie im Handel und Gewerbe, in der Wohnungs- und Bauwirtschaft sowie im Dienstleistungsbereich. Für die Gemeinden ergeben sich Haushaltsprobleme, auf der Einnahmeseite wegen des Ausbleibens von Einnahmen oder Zuwendungen, auf der Ausgabenseite wegen der bleibenden Folgekosten für Infrastrukturmaßnahmen und öffentliche Einrichtungen. Diese Folgen können nur durch kurz-, mittel- und langfristige Umstrukturierungs- und Anpassungsmaßnahmen ausgeglichen werden, die eine Vielzahl von Fragen und Verantwortlichkeiten unterschiedlicher Ebenen berühren.

Dies erfordert das Zusammenwirken verschiedener fachlicher Kompetenzen und die Abstimmung unterschiedlicher Maßnahmen und Interessen. Die Nutzung der Chancen und die Lösung der Strukturprobleme, die sich aus der Einschränkung oder Aufgabe der militärischen Inanspruchnahme von Flächen ergeben, verlangen vorausschauende Überlegungen für eine zukunftsgerichtete Strukturierung und Entwicklung nicht nur der einzelnen betroffenen Flächen, sondern des umfassenderen Raumgefüges.

Vor diesem Hintergrund stellt die Ministerkonferenz für Raumordnung fest:

1. In strukturstarken Gebieten, insbesondere Verdichtungsräumen, überwiegen die Entla-

stungswirkungen von Truppenabbau und Abrüstung; notwendige wirtschaftliche Anpassungen werden dort eher aus eigener Kraft zu bewältigen sein. Dagegen können die Umstrukturierungsprozesse in wirtschaftlich schwächeren Regionen zu erheblichen Schwierigkeiten führen.

Nach Auffassung der Ministerkonferenz für Raumordnung ist aus diesem Grunde bei anstehenden Standortentscheidungen anzustreben, daß der Abbau von Streitkräften grundsätzlich zunächst in Verdichtungsregionen erfolgt. Militärische Einrichtungen in strukturschwachen Regionen sind als wesentlicher Wirtschaftsfaktor möglichst zu erhalten.

Standortempfehlungen sind allerdings im einzelnen aus der jeweiligen raumstrukturellen Situation abzuleiten. Zur Entlastung der Bevölkerung, aus regional- und strukturpolitischen oder aus ökologischen Erwägungen kann es erforderlich sein, auch in strukturschwachen Gebieten militärisch genutzte Flächen zu räumen oder Einrichtungen zu verlagern.

2. Für die zukunftsorientierte Entwicklung der betroffenen Regionen sind unter Einbeziehung der kommunalen und regionalen Entscheidungsträger räumliche Konzepte zu entwickeln, die die Prioritäten für die künftige Entwicklung festlegen und die hierfür notwendigen Maßnahmen entsprechend den regionalen Potentialen und Bedürfnissen bündeln.

Die notwendige Koordinierung ist durch die Landesplanung zu leisten.

3. Voraussetzung für die Erstellung räumlicher Konzepte ist die frühzeitige Bekanntgabe der Standorte und Liegenschaften, deren militärische Nutzung ganz oder teilweise aufgegeben werden soll. Dazu gehören auch Mitteilungen über die zeitlichen Dispositionen und die Offenlegung der vorhandenen Infrastruktur. Einer vordringlichen Klärung bedarf ebenfalls die Frage der Altlasten.

4. Für den Umstrukturierungsprozeß in strukturschwachen Räumen, die vom Truppenabbau negativ betroffen sind, ist eine regional- und strukturpolitische Flankierung erforderlich.

Flankierungsbedarf besteht auch für Standorte der Rüstungsindustrie, insbesondere in

den neuen Bundesländern, wo Entlassungen stärkeren Ausmaßes bevorstehen und die Rüstungsbetriebe maßgebliche industrielle Arbeitgeber in der Region sind.

Aus Sicht von Raumordnung und Landesplanung soll zur Flankierung auf solche Förderungsmaßnahmen zurückgegriffen werden, die geeignet sind, zur nachhaltigen Verbesserung der regionalen Standortbedingungen beizutragen. Bei der Auswahl geeigneter Strukturhilfe- und Ausgleichsmaßnahmen zur Unterstützung der besonders betroffenen Regionen sind Raumordnung und Landesplanung einzubeziehen.

4 Flughafenpolitik aus der Sicht der Raumordnung nach der Wiederherstellung der Deutschen Einheit (Entschließung vom 15. November 1991)

Die raumstrukturelle Bedeutung des Luftverkehrs hat erheblich zugenommen. Der Luftverkehr verzeichnete weltweit in den letzten Jahren außerordentlich große Zuwächse. Im bisherigen Bundesgebiet haben sich im Zeitraum von 1966 bis 1990 das Passagieraufkommen mehr als vervierfacht, das Luftfrachtaufkommen mehr als verfünffacht und die Luftpostbeförderung mehr als verdreifacht. Nach den vorliegenden Prognosen lassen die technische Entwicklung, die zunehmende internationale Wirtschaftsverflechtung, die fortschreitende europäische Integration und die Entwicklung im Urlaubsreiseverkehr eine weitere Zunahme des Luftverkehrs erwarten. Die bereits eingeleitete Liberalisierung des europäischen Luftverkehrs wird ihren Beitrag hierzu ebenso leisten wie die Einigung Deutschlands und die Assoziierungsbemühungen osteuropäischer Staaten an die EG.

Zur Bewältigung des weiteren Luftverkehrsanstiegs hält die Ministerkonferenz für Raumordnung (MKRO) nicht nur die Neuordnung des Luftraums und die weitere Verbesserung der Flugsicherung für notwendig. Sie hält vor allem beim Ausbau der Verkehrsflughäfen und bei ihrer Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln die Zusammenarbeit des Bundes und der Länder für erforderlich, die auf der Grundlage eines integrierten Gesamtverkehrskonzeptes erfolgen muß. Im Rahmen der Gesamtverkehrswegeplanung des Bundes muß insbesondere eine enge Abstimmung der Konzepte für den Flugverkehr sowie für den Fern- und Regionalverkehr auf der Schiene mit dem Ziel erfolgen, das Verkehrsaufkommen vornehmlich des Mittel- und Kurzstreckenluftverkehrs auf die Schiene zu verlagern. Ein wichtiges Ziel dabei ist es, die Belastungen von Menschen und Umwelt zu vermindern. Daher hat die Nutzung der spezifischen Vorteile der verschiedenen Verkehrsmittel unter gleichwertiger Berücksichtigung raumordnerischer Grundsätze und Zielvorstellungen sowie der Umwelt- und Sozialverträglichkeit zu erfolgen. Dieser Zielsetzung dienen neben der Verlagerung von Luftverkehr auf die Schiene... die regionale Verteilung des Luftverkehrs und der Einsatz neuer emissionsarmer Flugzeuge.

Folgende raumordnerische Leitvorstellungen sind für die Aufnahme des Luftverkehrs in ein integriertes Gesamtverkehrskonzept und in den Bundesverkehrswegeplan zu verfolgen:

1. Stärkere räumliche Verteilung des Luftverkehrs

Die räumliche Verteilung der internationalen Verkehrsflughäfen in Deutschland entspricht auch nach der Einigung im großen und ganzen der multizentralen Verteilung der Wirtschafts- und Bevölkerungsschwerpunkte (dazu Karte I). Die demgegenüber ungleichgewichtige Verteilung des Luftverkehrsangebotes - zwei Drittel des Passagieraufkommens wurden im Jahre 1990 von den drei Flughäfen Frankfurt/Main, Düsseldorf und München abgewickelt - führt zu Kapazitätsengpässen mit der Folge von zusätzlichen Umweltbelastungen und der Planung kostspieliger Erweiterungsinvestitionen, während andererseits großräumige Versorgungsdefizite, insbesondere in den neuen Bundesländern, sowie freie Kapazitäten an kleinen und mittleren internationalen Verkehrsflughäfen festzustellen sind. Um zu vermeiden, daß sich diese räumlichen Konzentrationstendenzen bei der Verteilung der zukünftigen Luftverkehrszuwächse noch verschärfen, hält es die MKRO für erforderlich, daß im Rahmen einer dezentralen Flughafenkonzeption kleine und mittlere Verkehrsflughäfen in größerem Umfang kontinentale Direktverbindungen, mittlere Verkehrsflughäfen darüber hinaus vermehrt Interkontinentalverbindungen aufnehmen. Die Verkehrsflughäfen in den neuen Bundesländern müssen für diese Aufgaben ausgerüstet werden. Diese dezentrale Flughafenkonzeption bedarf der Abstimmung mit innerdeutschen und europäischen Neu- und Ausbauprogrammen für die Schienenschnellverkehrsverbindungen, um insbesondere im Hinblick auf den kontinentalen Luftverkehr in Zukunft nicht zuletzt aus Gründen des Umweltschutzes einen nachhaltigen Kompensationsbeitrag zu erreichen.

Hiermit würde dem Grundsatz der Raumordnung, daß die Bedienung mit Verkehrs- und Versorgungsleistungen und die angestrebte Entwicklung miteinander in Einklang zu bringen sind, Rechnung getragen (§ 2 Abs. 1 Nr. 2 Raumordnungsgesetz).

2. Verknüpfung von Luft- und Schienenverkehr

Die MKRO fordert eine bessere Verknüpfung der Flughäfen mit dem vergleichsweise umwelt-

freundlichen und energiesparenden Schienenverkehr. Für viele Flughäfen im gesamten Bundesgebiet sind verbesserte Anbindungen im öffentlichen Personennahverkehr anzustreben.

Die MKRO erachtet es vor allem aber für notwendig, daß der Schienenfern- und -regionalverkehr (Intercity-Express, Intercity, Interregio) und ggf. Transrapid mit internationalen Verkehrsflughäfen nach den Vorbildern Frankfurt/Main, Genf und Zürich verknüpft werden. Die MKRO hält es darüber hinaus für zweckmäßig, dazu geeignete Flughäfen durch Direktverbindungen mit spurgeführten Schnellverkehrsmitteln stärker zu integrieren. Dies dient auch ganz wesentlich zur besseren Nutzung vorhandener Flughafenkapazitäten.

Die bei einer Vernetzung von Schienen- und Luftverkehr entstehenden Reisezeitersparnisse und Komfortvorteile sind geeignet, Inlandsflüge und Pkw-Verkehr anteilmäßig spürbar zu verringern und damit zu einer wirkungsvollen Entlastung der Umwelt beizutragen. Die bis zu einem größeren Entfernungsbereich entstehende Konkurrenzbeziehung zwischen Schienen- und Luftverkehr darf eine sinnvolle Kooperation im Zubringerverkehr nicht ausschließen. Hierzu gehört auch die Weiterentwicklung der Zusammenarbeit im Tarif- und Marketing-Bereich, die durch Angebote wie „Rail & Fly“ bereits eingeleitet wurde, einschließlich einer integrierten Gepäckbeförderung. Die MKRO hält es für erforderlich, daß im Bundesverkehrswegeplan investive Mittel zur besseren Verknüpfung von Luft- und Schienenverkehr bereitgestellt werden.

3. Stärkung der großen Flughäfen im Interkontinental-Verkehr

Die vorgenannten Maßnahmen haben neben den positiven umwelt- und energiepolitischen Auswirkungen auch verkehrspolitische Vorteile; denn die Erhöhung des Direktfluganteils zu den mittleren und kleineren Verkehrsflughäfen und die Verknüpfung mit dem Schienenverkehr führen zu einer Reduzierung des Kurzstreckenfluganteils und setzen Kapazitätsreserven an den Flughäfen Frankfurt/Main, Düsseldorf, München und Berlin-Tegel/Schönefeld frei. Diese Kapazitätsreserven können für weitere Luftverkehrszuwächse genutzt werden und wirken dämpfend auf die Notwendigkeit kostspieliger Erweiterungsinvestitionen.

Die genannten Flughäfen streben eine stärkere Entwicklung vor allem im Interkontinentalverkehr an. Nach Auffassung der MKRO ist die Wettbe-

werbsfähigkeit der großen deutschen Flughäfen gegenüber den benachbarten ausländischen Interkontinentalflughäfen als ein wichtiger Standortfaktor für europäische Metropolen zu stärken (dazu Karte II). Hierzu gehören die Gewichtsverlagerung auf das hochspezialisierte interkontinentale Luftverkehrsangebot und eine optimale Einbindung in das zukünftige europäische Netz für Hochgeschwindigkeitszüge, auch um Zubringerflüge zu reduzieren.

4. Regionalluftverkehr

Dem bundes- und europaweit zu erwartenden Wachstum des Regionalluftverkehrs ist durch den forcierten Ausbau des Schienenschnellverkehrsnetzes, d.h. insbesondere des Hochgeschwindigkeitsnetzes sowie des IC- und Interregio-Netzes, zu begegnen.

Auch im vereinten Deutschland müssen der Ausbau von Schnellbahnverbindungen und die Verbesserung der Verkehrsbedienung aus ökologischen Gründen Priorität haben. Dennoch ist für die verkehrsfernen und strukturschwachen Gebiete der Regionalluftverkehr unverzichtbar. Unter diesem Gesichtspunkt ist - insbesondere in den neuen Ländern - ein rasches Handeln beim Ausbau von Regionallughäfen erforderlich.

Zur Sicherstellung einer strukturpolitisch erforderlichen Versorgung im Regionalluftverkehr können vorhandene zivile oder für eine zivile Nutzung geeignete ehemalige Militärflugplätze vor allem in den neuen Bundesländern, aber auch in den von der Truppenreduzierung betroffenen westdeutschen Regionen dem technischen Standard entsprechend ausgestattet werden. Der Regionalluftverkehr erhöht die Standortattraktivität nur dann, wenn er dem Kunden eine sichere, regelmäßige und pünktliche Verkehrsbedienung garantiert. Eine wichtige Voraussetzung dafür ist die technische Ausstattung, insbesondere für den Instrumentenflugbetrieb, sowie die Einbeziehung in die Flugsicherung. Die MKRO hält es für dringlich, daß sich Bund und betroffene Länder hinsichtlich der Standorte, der Finanzierung und der Förderung dieser Infrastruktureinrichtungen alsbald verständigen.

5 Zur Entwicklung und Abstimmung der Raumordnungspolitiken der Mitgliedstaaten in der Europäischen Gemeinschaft (Entschließung vom 14. Februar 1992)

1. Die Vielfalt der Gemeinschaftspolitiken und das große Volumen der Fördermaßnahmen, die aus den gemeinschaftlichen Strukturfonds, durch Gemeinschaftsinitiativen und Darlehen finanziert und mitfinanziert werden, haben erhebliche Auswirkungen auf die räumliche Entwicklung in der Gemeinschaft. Bei solchen Maßnahmen hat die Kommission unter Beachtung des Subsidiaritätsprinzips die in den Mitgliedstaaten festgelegten Ziele der Raumordnung und Landesplanung zu berücksichtigen.

Die Ministerkonferenz für Raumordnung verweist hierzu auf die Stellungnahme ihres Hauptausschusses zum Präsidentschaftsentwurf (Stand: 18.6.1991) zur Änderung der EWG-Verträge vom 16. August 1991 und stellt darüber hinaus fest, daß die von den deutschen Raumordnungsministern des Bundes und der Länder vorgeschlagenen Ergänzungen im Entwurf eines Vertrages über die Europäische Union nicht berücksichtigt worden sind. Sie beauftragt den Hauptausschuß, eine Bewertung dieses Vertrages im Hinblick auf die Zuständigkeiten im Bereich der Raumordnung vorzunehmen. Sie unterstreicht die Aussage der deutschen Delegation während des 3. Treffens der für Raumordnung und Regionalpolitik zuständigen Minister der Mitgliedstaaten der EG am 18. und 19. November 1991 in Den Haag, daß es eine zentrale gemeinschaftliche Raumordnungspolitik in Europa nicht geben darf.

2. Die Ministerkonferenz für Raumordnung sieht in der Gründung eines intergouvernementalen Ausschusses für Raumordnung („Committee of Spatial Development“) mit einem Sekretariat bei der EG-Kommission und wechselndem Vorsitz entsprechend der EG-Präsidentschaft, dessen Einrichtung und Aufgabenstellung die Minister in Den Haag empfohlen haben, eine sinnvolle Voraussetzung, die Raumordnungspolitiken der Mitgliedstaaten der Gemeinschaften besser aufeinander abzustimmen und gemeinsame Vorstellungen zur Raumordnung zu entwickeln.

Die Einrichtung dieses Ausschusses ist ein wichtiger Schritt in Richtung auf eine stimmige Raumentwicklung in Europa insoweit, als die EG-Kommission die Mitgliedstaaten in die Lage versetzt, die räumlichen Auswirkungen

der Sektorpolitiken der Gemeinschaft laufend zu beurteilen und zu ihnen Stellung zu nehmen.

Die Ministerkonferenz für Raumordnung sieht in der analogen Anwendung der Entschließung über die „Beteiligung der Länder an den Europäischen Raumordnungskonferenzen“ vom 31. Oktober 1977 den geeigneten Weg, die Länder auch in die Arbeit des europäischen Ausschusses für Raumordnung einzubeziehen.

3. Die Ministerkonferenz für Raumordnung wertet es als ein positives Ergebnis, daß die Minister die Kommission gebeten haben, die grenzüberschreitende Zusammenarbeit in Raumordnungsangelegenheiten nicht nur an den Binnen-, sondern auch an den Außengrenzen der Gemeinschaft zu fördern. Die grenzüberschreitende Zusammenarbeit ist für die Bundesrepublik Deutschland, die große Grenzabschnitte mit Nicht-Mitgliedstaaten der Gemeinschaft hat, von besonderer Bedeutung. Hier werden spezifische Beiträge zur Koordinierung der EG-Strukturfonds erwartet.

Die Ministerkonferenz für Raumordnung hält die aktive Zusammenarbeit in Fragen der Raumordnung und Landesplanung mit den beiden östlichen Nachbarstaaten der Gemeinschaft Polen und CSFR für besonders wichtig. Aber auch den ost- und südosteuropäischen Staaten, die nicht an die Gemeinschaftsgrenzen, sollte eine enge Zusammenarbeit beim Aufbau dezentral organisierter Regionalplanung und Raumordnung angeboten werden.

4. Die Ministerkonferenz für Raumordnung regt an, in den Raumordnungsberichten des Bundes - wie schon im Ansatz im Raumordnungsbericht 1991 erfolgt - Regionalanalysen über den Gemeinschaftsraum und das Gebiet der angrenzenden Nicht-Mitgliedstaaten sowie grenzüberschreitende Aussagen der Landesentwicklungspläne und -programme der Länder aufzunehmen. Das würde die Einordnung der Entwicklungen der Bundesrepublik Deutschland in den Gesamt- raum erleichtern und die grenzüberschreitende Zusammenarbeit fördern.

Auch die Länder geben in ihren Raumordnungsberichten und Landesentwicklungsplä-

nen bzw. -programmen der europäischen Dimension der Raumentwicklung stärkeres Gewicht.

5. Die Ministerkonferenz für Raumordnung stimmt der Übermittlung ihrer Entschlüssen und Beratungsergebnisse, die für die Raumordnung in Europa von Bedeutung sind, an die EG-Kommission sowie an die europäischen Staaten zu.
6. Zur besseren Beurteilung der Auswirkungen regional- und strukturpolitischer Maßnahmen der EG auf die Raumentwicklung in den Mitgliedstaaten und als Beitrag zur Koordinierung raumbedeutsamer Planungen und Maßnahmen im EG-Maßstab beauftragt die Ministerkonferenz für Raumordnung den Hauptausschuß, einen Ausschuß „Europäische Raumordnung“ einzusetzen.

Die Länder schaffen in ihrem Zuständigkeitsbereich die notwendigen organisatorischen und personellen Voraussetzungen für die sachgerechte Behandlung europäischer Aspekte der Raumentwicklung.

6 Raumordnung und Wohnbauland in den Verdichtungsräumen der alten Länder (Entschließung vom 14. Februar 1992)

Die Probleme auf dem Wohnungsmarkt sind in den letzten Jahren deutlich angewachsen: Insbesondere in den Verdichtungsräumen der alten Länder ist der Wohnungsbedarf durch das gegebene Angebot in der Regel nicht mehr zu befriedigen. Darüber hinaus zeichnen sich vor allem in wachstumsstarken Verdichtungsregionen auch Grenzen der Baulandreserven ab. Besonders betroffen von dem Wohnungsmangel sind hierbei expandierende Wirtschaftszentren mit hohen Einpendlerüberschüssen. Mit ursächlich für die Probleme auf dem Wohnungsmarkt ist, daß die Baulandbereitstellung für den Wohnungsbau häufig nicht Schritt hält mit der Baulandbereitstellung für Industrie und Gewerbe.

Als weiteres Problem ist zu beachten, daß in einer Reihe von Verdichtungsräumen die zu erwartenden wirtschaftlichen Expansionsprozesse dazu führen werden, daß die ökologische Belastbarkeit an ihre Grenzen stößt. Deswegen reicht es dort nicht aus, dem Wohnraumangel durch Bereitstellung von Wohnbauland zu begegnen, sondern - im Rahmen einer Siedlungsstrukturpolitik der dezentralen Konzentration - durch entsprechende Vorgaben der Regionalplanung zur Steuerung der Siedlungsprozesse zugunsten weniger belasteter Wirtschaftsräume beizutragen. Dies bedeutet, daß die regionalplanerischen Vorgaben so erfolgen müssen, daß die Flächenbereitstellung im Rahmen der kommunalen Bauleitplanung für gewerbliche Neuansiedlungsvorhaben mit Vorrang an geeigneten Standorten außerhalb der expandierenden Verdichtungsräume erfolgt.

Wie in einigen Ländern bereits erfolgt, sollte ein raumordnerischer Grundsatz festlegen, daß der durch Gewerbebetriebe entstehende Wohnungsbedarf bei der An- und Umsiedlung dieser Gewerbebetriebe berücksichtigt werden muß. Das bedeutet: Die Ausweisung von gewerblichen Flächen für An- und Umsiedlungen setzt voraus, daß gleichzeitig Wohnbauflächen angeboten werden können. Auf der regionalen Ebene müßte dieser Grundsatz zu einem verbindlichen Ziel für die kommunale Bauleitplanung konkretisiert werden.

Die Ministerkonferenz für Raumordnung befürwortet die Einführung entsprechender Grundsätze und Ziele in die Pläne und Programme der Landes- und Regionalplanung, um so in kurz- bis mittelfristiger Perspektive zu einer vermehrten Ausweisung von Wohnbauland zu gelangen.

Die Ministerkonferenz für Raumordnung weist in diesem Zusammenhang auf die Bindungswirkung der Ziele der Raumordnung und Landesplanung hin.

Die Ministerkonferenz für Raumordnung empfiehlt den Ländern darüber hinaus, durch entsprechende Erlasse an die Kommunen auf folgendes hinzuwirken:

1. Die Gemeinden sollen aufgefordert werden, entsprechend dem vorhandenen und sich abzeichnenden Bedarf an Wohnbauflächen jene Flächen mit Bebauungsplänen zu beplanen, die aufgrund der Regionalplanung als Siedlungsflächenreserven noch zur Verfügung stehen.
2. Die Gemeinden sollen darauf hingewiesen werden, daß entsprechend den verbindlichen Zielsetzungen der regionalen Raumordnungspläne und entsprechend den Bestimmungen des BauGB die bauleitplanerische Ausweisung von Industrie- und Gewerbegebieten zum Zwecke der Neuansiedlung nur noch dann erfolgen kann, wenn auch dem daraus resultierenden Wohnungsbedarf Rechnung getragen und entsprechende Flächen bereitgestellt, d. h. auch durch Baulandmobilisierung tatsächlich verfügbar gemacht werden. Dabei kann es sinnvoll und notwendig sein, daß benachbarte Gemeinden in der Weise kooperieren, daß sie sich hinsichtlich der Bereitstellung von Wohnbau- und Gewerbeflächen ergänzen.
3. Den Gemeinden sollte durch geeignete Informationsmaßnahmen nahegelegt werden, das vorhandene Instrumentarium (insbesondere die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme) zur Bodenmobilisierung gezielt einzusetzen, um insbesondere baurechtlich abgesicherte Flächen für den Baulandmarkt verfügbar zu machen.

7 Großflächige Freizeiteinrichtungen in der Raumordnung und Landesplanung (EntschlieÙung vom 14. Februar 1992)

1. Problemstellung

Die Ministerkonferenz für Raumordnung hat sich in ihrer EntschlieÙung „Grundlagen der Ausweisung und Gestaltung von Gebieten für Freizeit und Erholung“ vom 12. November 1979 mit landschaftsbezogenen Erholungsformen befaÙt. Aufgrund der zunehmenden Bedeutung von Freizeiteinrichtungen für die Entwicklung und Ordnung des Raumes hält die Ministerkonferenz für Raumordnung nunmehr eine verstärkte Koordination dieser Belange mit anderen Raumnutzungsansprüchen für erforderlich.

Vermehrte Freizeit, wachsender Wohlstand, zunehmende Flexibilisierung der Arbeitszeit, gestiegene Mobilität der Bevölkerung und ein regional differenzierter Nachholbedarf haben die Nachfrage nach Möglichkeiten für sportliche Aktivitäten und erholsame Vergnügungen in großflächigen Freizeiteinrichtungen wachsen lassen. Dem soll durch die Sicherung bzw. raum- und umweltverträgliche Ausgestaltung geeigneter Räume und Standorte Rechnung getragen werden.

GroÙflächige Freizeiteinrichtungen mit in der Regel überörtlich raumbedeutsamen Auswirkungen können z.B. sein:

- Golfplätze,
- Skischaukeln,
- große Sportboothäfen,
- Ferienparks, z.B. Centerparks,
- große Sportanlagen (Tennis, Squash, Fitness, Sportstadien),
- Spaß-/Erlebnisbäder,
- Dauercampingplätze,
- Anlagen für motorsportliche Zwecke und Flugsportanlagen,
- Pferdesportanlagen,
- Themen- und Erlebnisparks (z.B. Disney-Land, Safariparks).

Wegen vielfältiger Nutzungskonkurrenz mit anderen Ansprüchen an den Raum ist die Koordinierung durch die Raumordnung bei der Planung solcher Großprojekte unverzichtbar. Dabei gewinnt bei der Standortfrage neben der Lage im Raum und im Siedlungsgefüge die Berücksichtigung von Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege sowie einer haushälterischen Bodennutzung zunehmend an Bedeutung.

2. Raumrelevanz großflächiger Freizeiteinrichtungen

Die überörtliche Raumbedeutsamkeit großflächiger Freizeiteinrichtungen ist vor allem gegeben durch ihre (gemeindeübergreifenden) Auswirkungen auf

- Wirtschaftsstruktur,
- Fremdenverkehr und Naherholung,
- Natur und Landschaft,
- Wasserhaushalt,
- Siedlungsstruktur,
- Infrastruktur,
- Land- und Forstwirtschaft.

Je nach Art, Größe und Standort eines Vorhabens können positive oder negative Auswirkungen auf die räumliche Struktur und Entwicklung überwiegen.

Zu den **positiven Auswirkungen** zählen etwa eine allgemeine wirtschaftliche Attraktivitätssteigerung, z.B. durch Erweiterung des Angebots an Arbeitsplätzen, durch saisonverlängernde Maßnahmen oder durch die Ergänzung des touristischen Angebots verbunden mit einer Imageverbesserung einer Region. Zudem können großflächige Freizeiteinrichtungen einen Beitrag zur Erzielung außerlandwirtschaftlicher Einkommen leisten, z.B. durch Umnutzung bisher landwirtschaftlich genutzter Flächen. Durch die Schaffung naturnäherer Strukturen, z.B. bei der Anlage von Golfplätzen, können sie in Ausnahmefällen zu einer Verbesserung der ökologischen Situation führen und in einer eher eintönigen Agrarlandschaft zur Belebung des Landschaftsbildes beitragen.

Zu den **negativen Auswirkungen** großflächiger Freizeiteinrichtungen zählen etwa Beeinträchtigungen der gewachsenen Fremdenverkehrsstruktur und anderer Erholungsformen sowie Eingriffe in die überkommene Kulturlandschaft. Auch kann ihre Errichtung einen erheblichen Eingriff in Natur und Landschaft bedeuten, etwa durch Veränderungen des Landschaftsbildes und des Bodenreliefs, durch Eingriffe in den Wasserhaushalt und in das Biotop- und Artengefüge. Ferner können zusätzliche Beeinträchtigungen durch Lärm und Schadstoffemission entstehen. Da großflächige Freizeiteinrichtungen im allgemeinen Außenbereichsvorhaben darstellen oder

außerhalb des bestehenden Siedlungsgefüges errichtet werden, besteht eine besondere Gefahr der Zersiedlung der Landschaft sowie eines weitergehenden Flächenverbrauchs, insbesondere auch durch die notwendigen Folgeeinrichtungen der Verkehrs-, Ver- und Entsorgungsinfrastruktur. Für solche Vorhaben ist deshalb auch regelmäßig eine Bauleitplanung erforderlich.

3. Orientierungsrahmen für die Eignung von Standorten

Der Bestimmung von Standorten für großflächige Freizeiteinrichtungen soll folgender Orientierungsrahmen zugrundegelegt werden:

3.1 In der Regel nicht in Betracht kommende Gebiete:

- Naturschutzgebiete und vergleichbare Teilgebiete von Nationalparks und von Naturparks,
- Vorranggebiete, z.B. für Natur und Landschaft, Trinkwasserschutz und für oberflächennahe Rohstoffe,
- Wald,
- Gebiete mit einem hohen Anteil an ökologisch und landschaftlich wertvollen oder gering belastbaren Flächen,
- Gebiete mit besonderer Bedeutung für das ruhige Landschaftserleben und die landschaftsorientierte siedlungsnaher Erholung,
- kulturhistorisch, geologisch und geomorphologisch besonders bedeutsame Gebiete.

3.2 In Ausnahmefällen in Betracht kommende Gebiete:

- Landschaftsschutzgebiete und vergleichbare Teilgebiete von Naturparks, wenn der Schutzzweck nicht in Frage gestellt wird und die landschaftlichen Gegebenheiten eine besondere Berücksichtigung finden,
- Gebiete mit ökologisch und landschaftlich wertvollen oder gering belastbaren Flächen, wenn diese in das Projekt integriert werden können, ohne daß eine Beeinträchtigung zu befürchten ist,
- struktur- und artenreiche Landschaften, wenn die landschaftstypischen Strukturen und das Artenpotential erhalten und gesichert werden können,
- Gebiete mit erheblichem Fremdenverkehr und Vorranggebiete für Erholung, wenn die allgemeine Zugänglichkeit gewährleistet bleibt.

3.3 Grundsätzlich in Betracht kommende Gebiete:

- nicht überlastete Naherholungs-/Fremdenverkehrsgebiete,
- ehemals militärisch genutzte Flächen,
- aufgelassene Industrie- und Gewerbeflächen,
- Flächen, die zuvor dem großflächigen Abbau von oberflächennahen Rohstoffen dienen,
- landwirtschaftliche Flächen mit geringer wirtschaftlicher und landschaftspflegerischer Wertigkeit sowie
- ökologisch verarmte Kulturlandschaften.

3.4 Kleinräumige Standortkriterien

Freizeiteinrichtungen sollen nach Möglichkeit in bestehende Siedlungsbereiche integriert oder zumindest in Anlehnung an diese errichtet werden. Im Außenbereich ist der Umnutzung bereits vorhandener baulicher Einrichtungen gegenüber der Errichtung neuer baulicher Anlagen der Vorzug zu geben.

Freizeiteinrichtungen mit hohem Besucherverkehr sollen an öffentliche Verkehrsmittel angeschlossen sein und/oder eine direkte Anbindung an bestehende, leistungsfähige Bundesfernstraßen haben.

4. Raumordnerische Handhabung

Die Ministerkonferenz für Raumordnung gibt ihrer Erwartung Ausdruck, daß die Empfehlungen dieser Entschließung möglichst frühzeitig in die Planungen der öffentlichen und privaten Planungsträger einbezogen werden.

Sie empfiehlt, den Orientierungsrahmen für die Eignung von Standorten in den Programmen und Plänen der Länder zu konkretisieren und Ziele für die räumliche Einbindung von großflächigen Freizeiteinrichtungen festzulegen. In Räumen, in denen mit zahlreichen neuen großflächigen Freizeiteinrichtungen zu rechnen ist, kann die Ausweisung von Bereichen für Standorte in den Regionalplänen dazu beitragen, die Belange der Natur- und Landschaftspflege sowie der Erholung der Bevölkerung mit den Ansprüchen der Betreiber und Benutzer der Freizeiteinrichtungen in Einklang zu bringen.

Sind großflächige Freizeiteinrichtungen von überörtlicher Bedeutung, so ist für sie nach § 1

der Verordnung zu § 6 a Abs. 2 des Raumordnungsgesetzes vom 13. Dezember 1990 (BGBl. I S. 2766) wegen ihrer Raumbedeutsamkeit und möglicherweise erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt in der Regel ein Raumordnungsverfahren mit einer entsprechenden Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen.

In diesem Verfahren stellt die Raumordnungsbehörde fest, ob das Vorhaben den Erfordernissen der Raumordnung entspricht oder widerspricht bzw. unter welchen Maßgaben oder Bedingungen das Vorhaben den Erfordernissen der Raumordnung angepaßt werden kann.

8 Zur Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Entschließung vom 14. Juli 1992)

Die Ministerkonferenz für Raumordnung bittet die Bund-Länder-Kommission für Bildungsplanung und Forschungsförderung sowie die Zuwendungsgeber, im Wirtschaftsplan 1993 der Akademie für Raumforschung und Landesplanung den einigungsbedingten Mehrbedarf (Ausweitung der Mittel für Sekretariatspersonal und Forschungsaufgaben) anzuerkennen. Nur so kann die Akademie auch weiterhin mittel- und langfristig in den neuen Ländern tätig werden.

Die neuen Bundesländer sind herausgefordert, in kurzer Zeit von Grund auf ein neues Planungssystem aufzubauen, das der freiheitlichen Rechtsordnung und der Eigenverantwortlichkeit kommunaler und regionaler Planungsträger gerecht wird. Hierbei leistet die Akademie für Raumforschung und Landesplanung (ARL) als bundesweite Einrichtung mit Serviceleistung für die Forschung engagiert sachkundigen Rat und wichtige Hilfe, insbesondere

- durch eine Vielzahl von Aktivitäten zur wissenschaftlichen Erörterung vordringlicher Planungsprobleme in Ostdeutschland und durch die Einrichtung und Unterhaltung ihrer regionalen Arbeitsgemeinschaften, in denen Wissenschaftler und Planungspraktiker aus den neuen Ländern ein Forum für den freien und kreativen Gedankenaustausch untereinander und mit Kolleginnen und Kollegen aus den alten Bundesländern gefunden haben;
- durch sachkundige Beratung zu aktuellen Schwerpunkten in ad-hoc-Arbeitsgruppen;
- durch eine vielfältige Hilfe beim dringend erforderlichen Informationsaustausch auf allen Planungsebenen;
- durch großzügige Bereitstellung von Veröffentlichungen und Fachliteratur aus ihren Schriftenreihen.

Mit ihrem interdisziplinären, Wissenschaft und Praxis zusammenführenden bundesweiten Ansatz trägt die ARL nicht nur zur Lösung von planungsrelevanten Fragestellungen, sondern auch zum Zusammenwachsen Deutschlands und seiner Menschen bei.

Hervorzuheben sind darüber hinaus die europa-bezogenen Vorhaben der ARL, insbesondere im Hinblick auf die Schaffung des einheitlichen Binnenmarktes sowie die grenzüberschreitende Zusammenarbeit, und hier vor allem die Kooperation mit den östlichen Nachbarländern.

Der Einsatz der ARL in den beiden letzten Jahren hat bewiesen, wie effizient eine unabhängige, relativ kleine Forschungsinstitution mit einem hochmotivierten Mitarbeiterteam zu arbeiten vermag. Er hat aber auch die Probleme deutlich gemacht, die dadurch entstehen, daß die verfügbaren personellen und finanziellen Kapazitäten übermäßig stark beansprucht werden. Es ist daher zu befürchten, daß die ARL mittel- und langfristig nicht mehr in der Lage sein wird, die zusätzlichen Aufgaben, die ihr durch die Wiederherstellung der deutschen Einheit zugewachsen sind, in dem gewünschten Umfange zu bewältigen.

9 Zum Vertrag über die Europäische Union und daraus abgeleitete Anforderungen aus der Sicht der Raumordnung (Entschließung vom 27. November 1992)

Die Ministerkonferenz für Raumordnung (MKRO) unterstreicht unter Hinweis auf ihre Entschließung „Zur Entwicklung und Abstimmung der Raumordnungspolitiken der Mitgliedstaaten in der Europäischen Gemeinschaft“ vom 14.2.1992 die Bedeutung der mitgliedstaatlichen Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Raumordnung bei der Verwirklichung der Europäischen Union und führt dazu folgendes aus:

1. Die MKRO stellt fest, daß aus Art. 130 s des Vertrages über die Europäische Union keine originäre Kompetenz für eine Raumordnungspolitik der EG abgeleitet werden kann.
2. Die in den Titeln II (Landwirtschaftspolitik), IV (Verkehrspolitik), XII (Transeuropäische Netze), XIV (Wirtschaftlicher und sozialer Zusammenhalt), XV (Forschungs- und Technologiepolitik) und XVI (Umwelt) des Vertrages verankerten Kompetenzen geben der Kommission aber die Möglichkeit, in raumbedeutsamen Fachpolitiken EG-weit tätig zu werden. Bei der notwendigen Koordinierung ihrer Fachpolitiken hat die Gemeinschaft die in den Mitgliedstaaten bestehenden Ziele der Raumordnung und Landesplanung zu beachten.

Eine Darstellung der räumlichen Auswirkungen der Fachpolitiken der Gemeinschaft in dem gem. Art. 130b von der Kommission zu erstattenden „Bericht über die Fortschritte bei der Verwirklichung des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts“ wird ausdrücklich befürwortet.

Vor dem Hintergrund des Delors-Paketes II, welches die Finanzmittel der Politikbereiche mit starken raumordnungspolitischen Auswirkungen erheblich aufzustocken beabsichtigt, ist es erforderlich, daß die Kommission künftig auf der Basis abgestimmter Vorstellungen zur europäischen Raumentwicklung ihre Maßnahmen frühzeitig bewertet und koordiniert. Dies gilt besonders in den Teilräumen, die durch den Kohäsionsfonds begünstigt werden sollen.

3. Deshalb müssen in enger Kooperation zwischen der Kommission und den Mitgliedstaaten als auch zwischen den Mitgliedstaaten untereinander gemeinsame raumordnerische Grundsätze und Perspektiven zur räumlichen Entwicklung des Gemeinschaftsraumes erarbeitet werden. Das trägt wesentlich dazu bei,

die Nachhaltigkeit und Raumverträglichkeit der gewünschten räumlichen Effekte im Rahmen der Strukturfonds und bei den sonstigen Fördermaßnahmen zu unterstützen.

An der Vorbereitung dieser Aufgaben muß der bei der EG-Kommission gebildete „Ausschuß zur Raumentwicklung“ verantwortungsbewußt mitwirken. Die MKRO hält es für notwendig, daß das jeweilige Präsidentschaftsland kontinuierlich diese Arbeiten fortführt.

Die MKRO unterstreicht die Notwendigkeit, bei der EG einen Fachministerrat der für die Raumordnung zuständigen Minister förmlich einzurichten.

4. Der mitgliedstaatlichen Zusammenarbeit bei der Erarbeitung und Abstimmung von grenzüberschreitenden Raumordnungszielen mißt die MKRO große Bedeutung bei. Die Koordinierung einzelner Fachpolitiken (Strukturfonds, Umweltpolitik, Transeuropäische Netze) untereinander und mit den nationalen Raumordnungspolitiken wird durch die Erarbeitung raumordnerischer Entwicklungskonzeptionen für größere europäische Teilräume (wie z. B. für den Alpenraum schon in Angriff genommen) wesentlich erleichtert. Diese regionale Zusammenarbeit trägt zur Stärkung der Regionen Europas bei und wirkt dadurch zentralistischen Tendenzen in der Gemeinschaft entgegen.

Der gemäß dem Vertrag über die Europäische Union zu bildende Ausschuß der Regionen wird im wesentlichen Umfang auch zu raumbedeutsamen EG-Angelegenheiten Stellung nehmen. Die MKRO hält daher ihre angemessene Vertretung auf politischer Ebene in diesem Gremium für erforderlich.

Darüber hinaus sollte an den Binnengrenzen der Gemeinschaft eine intensive Zusammenarbeit der Kommunen und Regionen zu gemeinsamen grenzüberschreitenden Planungen führen, die soweit möglich verbindlichen Charakter erlangen sollten. Eine stärkere Kooperation ist auch an den Außengrenzen der Gemeinschaft anzustreben.

5. Da die Ausprägung der nationalen Raumordnungspolitiken innerhalb der Gemeinschaft noch äußerst unterschiedlich ist, hält die MKRO es für notwendig, daß die Mitgliedstaaten ihre Zusammenarbeit auch auf dem Gebiet der

Raumwissenschaften verstärken und die Kommission sie hierbei unterstützt.

Die MKRO befürwortet die Schaffung eines „Europäischen Institutes für Raumentwicklung“, welches in dem „Bericht der Bundesregierung zur Umsetzung des Beschlusses des Deutschen Bundestages vom 20.6.1991 zur Vollendung der Einheit Deutschlands“ vorgeschlagen wurde. Denn die Bundesrepublik Deutschland muß aktiv an der Entwicklung der europäischen Raumordnungsvorstellungen mitwirken. Dazu bedarf es einer breiten Fundierung der wissenschaftlichen Politikberatung in Fragen der europäischen Raumentwicklung.

6. Die MKRO stellt fest, daß entsprechend der in Deutschland verfassungsrechtlich geregelten Kompetenzverteilung im Bereich der Raumordnung Bund und Länder an der Lösung der Raumordnungsfragen im Gemeinschaftsraum zusammenarbeiten. Die MKRO hält es für notwendig, daß in dem vorgesehenen Gesetz über die Zusammenarbeit von Bund und Ländern in Angelegenheiten der Europäischen Union dies entsprechend berücksichtigt wird.

10 Raumordnung und Wohnbauland in den neuen Ländern

(Entschließung vom 27. November 1992)

1. Die Wohnungsprobleme in den neuen Ländern sind in hohem Maße Resultat verfehlter Baupolitik in der ehemaligen DDR. Einerseits wurde Altbausubstanz dem Verfall preisgegeben, andererseits gelang es nicht, vorhandene Defizite durch ansprechenden Neubau auszugleichen. Die Wohnungsengpässe in den neuen Ländern sind deshalb beträchtlich.

Aus dieser Entwicklung resultiert auch ein deutlicher Nachholbedarf an Wohnbauland. Die tendenzielle Angleichung der Wohnqualität und -quantität an den Standard der alten Länder und die Möglichkeiten, privates Wohneigentum zu erwerben, aber auch die sich verkleinernden Haushaltsgrößen der Bevölkerung verstärken diesen vorhandenen Nachholbedarf an Wohnbauland. Fehlendes, preisgünstiges Bauland wird insbesondere in den verdichteten Stadtregionen immer mehr zum entscheidenden Engpaß für angestrebte Wohnbauleistungen und somit auch für die weitere regionale Entwicklung. Gleichzeitig ist das Instrumentarium verstärkt zur Aktivierung von Brachflächen u.ä. für die Innenentwicklung zu nutzen, da hier noch umfangreiche Potentiale vorhanden sind. Das gilt künftig in vollem Maße auch für den Großraum Berlin und das weitere Umland. Eine der Situation beider Länder angemessene Baulandausweisung und Wohnungsversorgung in diesem Raum ist nur im Ausgleich zwischen Berlin und dem Umland möglich. Hierzu bedarf es einer engen Abstimmung der Landesplanung von Berlin und Brandenburg sowie einer gemeinsamen Regionalplanung im Umland von Berlin, um die polyzentrische Struktur zu sichern und auszubauen.

2. Die Baulandausweisungen für Wohnzwecke halten derzeit mit der Ausweisung von Gewerbegebieten nicht Schritt. Aus Gründen der Schaffung und Sicherung von dringend benötigten Arbeitsplätzen werden bisher vielfach vorrangig Industrie- und Gewerbebestände ohne den dafür erforderlichen Wohnungsbau geplant. Bei der bauleitplanerischen Ausweisung von Industrie- und Gewerbegebieten im Rahmen der Neuansiedlungen ist deshalb verstärkt auf ein Gleichgewicht in den regionalen Gesamtproportionen zwischen Gewerbe- und Wohnbauflächen unter Einbeziehung der vorhandenen Siedlungsflächen zu achten.

Mit der im Rahmen des Baulandgesetzes vorgesehenen Änderung des Raumordnungsgeset-

zes wird für die Regionalplanung die gleichgewichtige Ausweisung von Gewerbeflächen und Wohnbauland vorgegeben sowie die flexible Handhabung von Planungsanpassungen an veränderte Situationen erleichtert. In den stärker ländlich strukturierten Räumen ist sicherzustellen, daß die Baulandausweisung jedenfalls im ersten Schritt vorrangig in den Zentralen Orten aller Stufen erfolgt. Ausnahmen von diesem Grundsatz sind zu begründen. Sie können dort berechtigt sein, wo wegen generell schlechter qualitativer und quantitativer Wohnraumversorgung zum Ausgleich von Restitutionsansprüchen auch in Gemeinden ohne zentralörtliche Funktion eine angemessene Erneuerung oder Ergänzung der Wohnbausubstanz zur Versorgung der ansässigen Bevölkerung möglich sein soll.

3. Der Anteil der unbebauten bzw. nicht mehr genutzten Flächen innerhalb der Städte und größeren Dörfer der neuen Länder ist relativ hoch. Dies ist sowohl auf Abriß nicht benutzbarer Gebäude in der Vergangenheit als auch auf die zunehmende Offenlassung von nicht mehr benötigten Gewerbeflächen zurückzuführen.

Die Bereitstellung von Wohnbauland ist häufig in den neuen Ländern von der (eigentumsrechtlichen) Verfügbarkeit der angestrebten Flächen abhängig.

Innerhalb vieler Städte und Gemeinden im bebauten Innenbereich bestehen erhebliche Reserven für verdichteten Wohnungsbau, die aber wegen ungeklärter Eigentumsverhältnisse, hoher Bodenpreise oder bestehender Altlasten nicht kurzfristig nutzbar gemacht werden können.

Ausgewiesenes Wohnbauland muß für den Wohnungsbau verfügbar sein. Es sind die Möglichkeiten zu nutzen, dort Bauland auszuweisen und zu erschließen, wo die angestrebte bauliche Nutzung des Grundstücks mit den Zielen der Raumordnung und Landesplanung in Einklang zu bringen ist und - ggf. bei der Veräußerung - in absehbarer Zeit sichergestellt werden kann.

Dabei ist zu berücksichtigen, daß gegenwärtig finanzielle Engpässe der Kommunen und ihrer Wohnungsbaugesellschaften einem Flächenenerwerb entgegenstehen.

4. Landes- und Regionalplanung sollen mit der Bauleitplanung zu einer ausreichenden, langfristig tragfähigen und infrastrukturell sicherungsfähigen Baulandbereitstellung beitragen. Hierbei kommt regionalplanerischen Zielvorgaben über Umfang und mögliche Standorte für neu auszuweisendes Bauland eine wichtige Rolle zu. Sanierung, Erneuerung und Erweiterung vorhandener Ortsteile sind durch landesplanerische Vorgaben genauso wie die Neuausweisung von Wohnbauland auf bislang nicht beanspruchten Flächen zu ermöglichen. Bei Flächenansprüchen für den Wohnungsbau auf neuen Flächen ist zunächst zu prüfen, ob entsprechende Flächen im Innenbereich evtl. durch Flächenrecycling zur Verfügung gestellt werden können. Sanierung und Erneuerung vorhandener Ortsteile sowie Baulückenschließung ist Vorrang vor der Neuausweisung von Wohnbauland im Außenbereich einzuräumen.

Eine notwendige Ausweisung von Wohnbauland soll unter Beachtung der Möglichkeit des Anschlusses an den ÖPNV erfolgen. Soweit Siedlungserweiterungen beabsichtigt sind, sind flächensparende Erschließungs- und Bebauungskonzepte zu verwirklichen. Dabei sind das Orts- und Landschaftsbild und die Belange des Naturschutzes, der Landschaftspflege und die Belange zur Erhaltung gebietstypischer Kulturlandschaften einschließlich gewachsener Siedlungsstrukturen zu berücksichtigen. Die weitere Siedlungstätigkeit in den Gemeinden soll sich in die vorhandene Siedlungsstruktur und in die Landschaft organisch einfügen. Entsprechend dem Naturschutzrecht sind ökologische Ausgleichsmaßnahmen zu gewährleisten.

Eine Kooperation benachbarter Gemeinden ist bei größeren Baulandausweisungen anzustreben und eine enge interkommunale Abstimmung sicherzustellen, damit Planungs- und Erschließungskosten optimiert, Landschaftsverbrauch reduziert und Infrastruktur bestmöglichst ausgelastet wird.

5. Als Instrumente zur Ausweisung von Wohnbauland kommen sowohl der Bebauungsplan als auch der Vorhaben- und Erschließungsplan in Betracht. Durch vertragliche Regelungen im Vorfeld von Bebauungsplanvorhaben sollte verstärkt sichergestellt werden, daß ausgewiesenes Bauland auch zügig einer Bebauung zugeführt wird.

Vorrangig ist anzustreben:

- eine regional gleichgewichtige Ausweisung von Gewerbeflächen und Flächen zum Wohnen

- eine verstärkte Nachnutzung ehemals militärischer, von Altlasten freier Liegenschaften für den Wohnungsbau auf landes- und regionalplanerisch abgestimmten Flächen,
- mögliche Umnutzung bestehender bzw. ausgewiesener, von Altlasten freier Gewerbeflächen zu Wohnbauflächen einschließlich des Verkehrs,
- eine dezentrale Konzentration entsprechend siedlungsstrukturellen Gegebenheiten,
- ökologisch vertretbare Lösungen.

In diesem Zusammenhang kommt an der Schnittstelle von Regional- und Kommunalplanung der konsequenten Ausnutzung des Bauplanungsrechtes und des Bauordnungsrechtes für beschleunigte und vereinfachte Planverfahren beim Wohnungsbau eine hohe Bedeutung zu.

Zu nennen sind:

- Vorhaben- und Erschließungsplan,
- Zustimmung zum vorzeitigen Baubeginn von Erschließungsmaßnahmen,
- Genehmigung von Einzelvorhaben während der Bebauungsplanaufstellung,
- Abrundungssatzung zur Einbeziehung von Außenbereichsgrundstücken in den unbeplanten Innenbereich,
- Vereinfachung von Prüfverfahren bei der Erteilung von Baugenehmigungen nach Bauordnung.

6. Entscheidende Voraussetzung für die Ausweisung von Wohnbauland durch die Städte und Gemeinden ist das Vorhandensein einer gesicherten Erschließung. Für diese Aufgabe mangelt es den Städten und Gemeinden in den neuen Ländern oft an der notwendigen finanziellen Ausstattung. Das im Jahre 1992 auslaufende Planungshilfeprogramm sollte daher fortgeführt und verstärkt auf die Bedürfnisse der Wohnbaulandausweisung und -erschließung ausgerichtet werden. Dabei ist sicherzustellen, daß die Fördermittel in solche Städte und Gemeinden gelenkt werden, die in der Lage sind, diese Mittel innerhalb einer angemessenen Zeit in ein Baulandangebot umzusetzen.

Die bisherigen Förderungen haben - in regional unterschiedlichem Umfang - dazu geführt,

daß in den neuen Ländern ein weithin ausreichendes Angebot von Gewerbeflächen vorhanden ist. Um eine raumordnerisch gleichgewichtige Bereitstellung von Wohnbauland zu erreichen und aktuelle Wohnungseingänge zu beseitigen, sollten daher die Förderprogramme von Bund und Ländern auch die Erschließung von Wohnbauland ermöglichen.

11 Vorstellungen der Raumordnung zu den Streckennetzebenen im Schienenpersonenverkehr der Deutschen Reichsbahn (Entschließung vom 27. November 1992)

Nach den Grundsätzen des Raumordnungsgesetzes (§ 2 Abs. 1 Nr. 2) sind „die verkehrs- und versorgungsmäßige Aufschließung, die Bedienung mit Verkehrs- und Versorgungsleistungen und die angestrebte Entwicklung miteinander in Einklang zu bringen“.

Die Ministerkonferenz für Raumordnung (MKRO) hat in diesem Sinne schon mit ihrer Entschließung vom 12. November 1981 zum Intercity-Ergänzungsnetz der Deutschen Bundesbahn (DB) Vorschläge zur Ausweitung des IC- Netzes auf weitere ergänzende Hauptstrecken zur Anbindung von kleineren Verdichtungsräumen und von Oberzentren im ländlichen Raum unterbreitet. Die Ausweitung des derzeitigen IC- Netzes und die Takteinführung auf ergänzenden Hauptstrecken haben diesem Vorschlag teilweise Rechnung getragen und sich bewährt.

Mit der Entschließung „Vorstellungen der Raumordnung zu den Streckennetzebenen im Schienenpersonenverkehr der Deutschen Bundesbahn“ vom 14. Dezember 1987 hat die MKRO auf die Verabschiedung der „Leitlinien zur Konsolidierung der Deutschen Bundesbahn“ durch die Bundesregierung reagiert und raumordnungspolitische Anforderungen an die weitere Ausgestaltung der Netzebenen und die entsprechenden Angebotsformen gestellt. Diese beschränkten sich naturgemäß auf das damalige Bundesgebiet und enthielten nur in Ansätzen Hinweise auf die weitere Entwicklung in Richtung Berlin und die Anbindung des Netzes der Deutschen Reichsbahn.

Die neuen Bedingungen aus der Wiedervereinigung Deutschlands und der Öffnung Europas nach Osten machen es erforderlich, die Entschließung von 1987 auf der Grundlage der darin für das alte Bundesgebiet enthaltenen Methodik und Ziele und damit auch ihrer Anwendbarkeit für die östlichen Bundesländer auf Gesamtdeutschland auszudehnen.

Wegen der vorrangigen Bedeutung des ICE/IC/EC und IR- Netzes formuliert die MKRO vorab für die mittelfristigen Erfordernisse dieser Netze in den östlichen Bundesländern und an den Schnittstellen mit den westlichen Bundesländern die folgenden Ziele:

Die östlichen Bundesländer sind durch hochwertige Eisenbahnreiseverkehrsnetze so zu erschließen und mit den alten Bundesländern sowie dem europäischen Netz zu verbinden, daß

- als Voraussetzung für die Angleichung der Lebensbedingungen die Herausbildung neuer Wirtschaftsstrukturen unter Berücksichtigung der aus Raumordnungsgesichtspunkten angestrebten Verteilung unterstützt wird,
- die verkehrlichen Voraussetzungen für die Herausbildung einer optimalen Zentrenstruktur geschaffen werden und damit auch die eisenbahnseitige Erreichbarkeit der Hauptstadt Berlin ihrer Bedeutung als Wirtschaftsmetropole entspricht,
- die Vorteile aus der zentralen Lage im europäischen Raum vollwirksam werden.

Darüber hinaus ist der Entscheidungsspielraum für strukturelevante Entscheidungen (z.B. Flughafenstandort Berlin-Brandenburg, differenzierte Nutzung der Seehäfen, Wirtschaftsbeziehungen zu den Nachbarländern, Abgrenzungen von Entwicklungs- und Freiräumen) zu erhalten und soll bis zur Erarbeitung der Vorstellungen der MKRO zu den nachgeordneten Netzebenen des Reiseverkehrs und zu den Netzen und Knoten des Güterverkehrs keine Auflassung und kein Rückbau von Strecken erfolgen.

Es wird davon ausgegangen, daß das Qualitätszugnetz mit den vorhandenen Bahntrassen ausgebaut und – ergänzt durch die Maßnahmen im Rahmen des europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes, der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit und der Maßnahmen des Bundesverkehrswegeplanes 1992 - schnellstmöglich realisiert wird.

Karte (Anlage 1) und Streckenverzeichnis (Anlage 2) verdeutlichen die Vorstellungen der Raumordnung zu den übergeordneten Netzebenen in den neuen Bundesländern.

1. Intercity-Expres-, Intercity- und Eurocity-Netz

Es entspricht den Bestrebungen der Raumordnungspolitik in Europa, daß mit Fahrplanwechsel 1992 die Ansätze eines europäischen Schnellbahnnetzes sichtbar verbessert wurden. Durch den Einsatz hochwertiger Züge im Taktverkehr wächst die Verbindungsqualität zwischen den europäischen Wirtschaftszentren und Metropolen.

In diesem Zusammenhang betont die MKRO die Notwendigkeit, die östlichen Länder voll in das

ICE-, IC- und EC-Netz einzubeziehen und langfristig ein nach Westen wie Osten erweiterbares europäisches Schnellbahnsystem zu schaffen.

An das IC-Netz sollen vor allem die Landeshauptstädte sowie im Streckenverlauf liegende weitere Oberzentren, Flughäfen, internationale Eisenbahnfahrverbindungen, wichtige Eisenbahngrenzübergänge sowie Übergangsstellen im IC-Netz und IR-Netz (ausgewählte Knotenpunkte) angeschlossen werden.

In saisonalen Relationen sind zusätzlich zum IC- und IR-Netz hochwertige Direktverbindungen anzubieten und für nicht in das IC/IR-Netz eingebundene internationale Verbindungen bei Bedarf Kurswagenläufe vorzusehen.

2. Interregio-Netz

Das Interregio-Netz für den hochqualitativen Reiseverkehr soll die außerhalb der IC-Strecken gelegenen Oberzentren und Mittelzentren, benachbarten Zentren, auch im Ausland, sowie Schwerpunkte bedeutender Fremdenverkehrsgebiete bedienen und an das IC-Netz anbinden.

Zur Stärkung strukturschwacher Gebiete ist auch ohne diese Voraussetzungen ein Mindestangebot sicherzustellen.

Es wird davon ausgegangen, daß der Verkehr im Interregio-Netz folgende wesentliche Anforderungen erfüllt:

- Ein- bis Zwei-Stundentakt und Tagesrand- und Wochenendbedienung,
- erhöhte mittlere Reisegeschwindigkeit gegenüber bisher vergleichbaren Zügen,
- IC-ähnlicher Ausstattungsstandard.

3. Verknüpfung der Netzebenen

Grundsätzlich sind die Netze einer Ebene an geeigneten Punkten mit denen der vor- und nachgeordneten Ebene zu verknüpfen, um zumindest indirekt eine flächenhafte Erschließung zu gewährleisten und das Benutzungsverhältnis zwischen den Verkehrsmitteln zugunsten der Bahn zu verbessern.

Dazu ist auf den Strecken ein Angebotsmix (Überlagerung von Netzen unterschiedlicher Erschließungsdichte) bereitzustellen, sind die Zu- und Übergangsstellen und deren Betriebsweise nutzerfreundlich zu gestalten, insbesondere durch kurze, bequeme und übersichtliche Übergangswege, sind im Taktverkehr in den Hauptrelationen kurze Übergangszeiten vorzusehen und Anschlüsse zu sichern.

12 Aufbau eines ökologischen Verbundsystems in der räumlichen Planung (Entschließung vom 27. November 1992)

1. Die Ministerkonferenz für Raumordnung (MKRO) hält es für erforderlich, ausgehend von größeren Gebieten, die der weitgehend ungestörten Erhaltung und Entwicklung von Fauna und Flora dienen sollen und raumordnerisch wie auch naturschutzrechtlich zu sichern sind, ein funktional zusammenhängendes Netz ökologisch bedeutsamer Freiräume aufzubauen. Hierdurch soll die Isolation von Biotopen oder ganzen Ökosystemen überwunden und ein Beitrag zum Aufbau ökologisch wirksamer Verbundsysteme geleistet werden. Sie will damit zu einer ausgewogenen Raumstruktur beitragen.

In den Ländern der Bundesrepublik Deutschland wird ein Verbund ökologisch bedeutsamer Gebiete in neuer Form angestrebt, der in etwa 15 % der nicht für Siedlungszwecke genutzten Fläche umfassen soll. Die dafür erforderlichen Flächen sollen über Gemeindegrenzen hinweg miteinander ökologisch verbunden und landesplanerisch gesichert werden, weil in weiten Teilen des Bundesgebietes die Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts wegen des Mangels an zusammenhängenden bzw. verknüpften Flächen, die seiner Regenerationsfähigkeit dienen können, nicht mehr gewährleistet ist.

Die raumordnerisch notwendige Flächensicherung soll in absehbarer Zeit einen dauerhaften Vorrang der natürlichen Regeneration für derzeit vorwiegend land- und forstwirtschaftlich genutzte Flächen erreichen, die in der Größenordnung, der Siedlungs- und Verkehrsflächen in der Bundesrepublik Deutschland liegen und diesen vergleichbar aus Schwerpunkten und verbindenden Elementen gebildet werden.

2. Für den zu entwickelnden großräumigen Verbund sollen durch die landesweiten Pläne und Programme der Raumordnung rahmensetzende Festlegungen getroffen werden, die in den Regionalplänen räumlich zu konkretisieren und auszugestalten sind. Bei Flächenansprüchen dieser Größenordnung sind die Wechselbeziehungen mit anderen Ansprüchen an den Freiraum zu sehen und aufeinander abzustimmen. Eine wesentliche Grund-

lage für die Auswahl der entsprechenden Flächen bildet die fachliche Aufbereitung durch die Landschaftsplanung. Für das Funktionieren des großräumigen Verbundes ist die gebietliche Festlegung gemäß § 4 Raumordnungsgesetz über die Ländergrenzen hinweg abzustimmen. Außerdem soll sich der Verbund auch an den Anforderungen eines europaweiten Netzes natürlicher Lebensräume für den Arten- und Biotopschutz („NATURA 2000“) entsprechend der FFH-Richtlinie der EG¹ orientieren und Verpflichtungen aus anderen relevanten internationalen Übereinkommen berücksichtigen.

3. Raumordnung und Landesplanung gehen dabei von folgenden Grundlagen aus:

- 3.1 Ökologische Schwerpunkte von landesweiter oder regionaler Bedeutung, die in der Regel eine Größenordnung von etwa 200 ha und mehr haben sollten, sind - aufbauend auf naturschutzfachlichen Untersuchungen von schützenswerten Naturraumpotentialen - mit ihren Entwicklungsbereichen in die Pläne für das Land oder die Regionen einzubringen.

Diese Schwerpunkte sollen zu einem landesweiten und regionalen ökologischen Verbund vernetzt werden, die in den Plänen und Programmen der Landesplanung dargestellt bzw. konkretisiert werden sollen.

Dieses System soll durch örtliche Netze verfeinert werden.

- 3.2 Die in den Regionalplänen darzustellenden verbindenden Elemente sollten mindestens so breit sein, daß ihre ökologischen Verbindungsfunktionen gewährleistet sind. Sie sollten jedenfalls über linienhafte Strukturen wie Bachränder, Wallhecken, Alleen, Straßen- und Feldrandvegetation hinausgehen.
- 3.3 Bei höher belasteten Verkehrswegen sollte zur Verminderung ihrer Barrierewirkung eine kreuzungsfreie Verbindung der ökologischen Verbundsysteme in einer den spezifischen, ökologischen Notwendigkeiten entsprechenden Breite gefordert werden.

¹ FFH= „Fauna, Flora, Habitate“: Kurzform für „Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen“ (ABl. EG Nr. L 206 S.7)

3.4 Im Zusammenhang mit der planerischen Sicherung und naturverträglichen Vorbereitung eines Biotopverbundes sollen zusätzlich auch Flächen für Erholungsnutzungen (Naturerlebnisräume) ausgewiesen werden, um Konfliktsituationen vorsorglich zu vermeiden.

3.5 Über den Bestand an Biotopen hinaus können zur Realisierung des überörtlichen Verbundes vornehmlich folgende Flächenkategorien herangezogen werden:

- Wald- und Wasserflächen,
- bisher landwirtschaftlich genutzte, im Zuge der Produktionsreduzierung still zu legenden Flächen, auch in Gebieten mit hoher Bodenqualität,
- Ersatz- und Ausgleichsflächen nach den Bestimmungen der Naturschutzgesetze der Länder,
- nicht intensiv genutzte Flächen von aufgegebenem militärischen Übungsgelände und bisherigen Sperrgebieten,
- für eine Renaturierung geeignete ehemalige Abbaubereiche.

3.6 In verdichteten Räumen soll der Biotopverbund verstärkt Grünräume und Grünzüge mit Bedeutung für Erholung und Freizeit und auch durchgrünte Siedlungsbänder sowie land- und forstwirtschaftliche Flächen einschließen.

4. Aufbau, Schutz, Pflege und Entwicklung eines derartigen ökologischen Verbundes erfordern das Zusammenwirken vieler Fachbereiche sowie regionaler, kommunaler und gesellschaftlicher Kräfte, aber auch erhebliche Finanzmittel.

Die Öffentlichkeitsarbeit ist deutlich zu intensivieren, um bei Bevölkerung und Entscheidungsträgern das Verständnis für die Bedeutung des ökologischen Verbundes zu stärken.

Die MKRO fordert alle Fachressorts, insbesondere die für Naturschutz und Landschaftspflege sowie Land- und Forstwirtschaft zuständigen auf, ihren Beitrag zum Aufbau und zur raumordnerischen Sicherung des ökologischen Verbundes zu leisten und zu dessen Realisierung beizutragen.

13 Mindestinhalt der Raumordnungskataster in den Ländern (Entschließung vom 27. November 1992)

Raumordnungskataster werden in allen Ländern geführt. Sie sind eine wesentliche Grundlage für die Koordinierung fachlicher Planungen und Projekte und für die Abstimmung mit den Grundsätzen und Zielen der Raumordnung und Landesplanung. Raumordnungskataster werden in der Regel als thematische Kartenwerke, meist im Maßstab 1: 25 000, bei den Höheren Landesplanungsbehörden (Bezirksplanungsbehörden) geführt.

Im Zeichen wachsender Anforderungen an Informationsgrundlagen, die nicht zuletzt wegen der stärkeren Gewichtung von Umweltbelangen an die Prüfung von raumbedeutsamen Vorhaben gestellt werden, bemühen sich zahlreiche Länder um eine EDV-gestützte Führung ihrer Raumordnungskataster. Dadurch wird das Raumordnungskataster zu einem wichtigen Baustein in einem landesplanerischen Informationssystem, sowohl für die Aufstellung von Plänen und Programmen als auch für die Beurteilung von Einzelvorhaben. In diesem Zusammenhang gewinnt der Einsatz bei Raumordnungsverfahren und Umweltverträglichkeitsprüfungen an Bedeutung.

Eine Vielzahl von Planungen geht über die Grenzen einzelner Länder hinaus. Daher scheint es zweckmäßig, die Raumordnungskataster zumindest in ihren Grundzügen zu vereinheitlichen. Ein erster Schritt hierzu ist die Berücksichtigung der im folgenden Katalog aufgelisteten Merkmale in den Raumordnungskatastern aller Länder (Mindestinhaltskatalog). Den Ländern bleibt es freigestellt, darüber hinaus weitere Merkmale in ihre Raumordnungskataster aufzunehmen. Bei den Einträgen wird zwischen Planung und Bestand unterschieden. Bei der Planung kann zwischen rechtswirksamen Festlegungen an Grund und Boden und sonstigen Planungen unterschieden werden.

Mindestinhaltskatalog der Raumordnungskataster in den Ländern

I. Grenzen

1. Verwaltungsgrenzen

- Land
- Regierungsbezirk
- Kreisfreie Stadt und Landkreis
- Gemeinde

II. Natürliches Potential

1. Schutz der Landschaft

- Naturschutzgebiet
- Landschaftsschutzgebiet
- Naturpark, Nationalpark

2. Wasser

- Quelle
- Fluß
- See

3. Bodenschätze

- Abbau von Bodenschätzen
Zusatzsignatur für die Art der Bodenschätze, Kies, Sand, Steine, Lehm, Steinkohle
Braunkohle
- Abraumhalde

III. Infrastruktur

1. Energie

1.1 Elektrizität

- Stromerzeugungsanlage (mit Betreiberkurzbezeichnung und Leistungsangabe, z.B. 100 MW)
- Umspannwerk/Schaltwerk (mit Betreiberkurzbezeichnung und Spannungsangabe, z. B. 110 kV)
- Freileitung (ab 110 kV mit Betreiberkurzbezeichnung und Spannungsangabe)
- Kabelleitung (ab 110 kV mit Betreiberkurzbezeichnung und Spannungsangabe)

1.2 Fernwärme

- Fernheizwerk (einschließlich Heizkraftwerk mit Betreiberkurzbezeichnung und Leistungsangabe)
- Überörtliche Fernwärmeleitung

1.3 Primärenergieträger

- Gaserzeugungsanlage (mit Betreiberkurzbezeichnung)
- Gasspeicher (mit Betreiberkurzbezeichnung)
- Erdölleitung (mit Betreiberkurzbezeichnung)
- Überörtliche Gasleitung (mit Betreiberkurzbezeichnung)

- 1.4 Sonstiges
 - Überörtliche Produktenleitung (mit Betreiberkurzbezeichnung)
- 2. **Wasserwirtschaft**
 - 2.1 Trink- und Brauchwasserversorgung
 - Trinkwasserschutzgebiet Zone I, Zone II, Zone III
 - Heilquellenschutzgebiet Zone I (A), Zone II (B), Zone III (C), Zone IV(D)
 - Wasserentnahme ohne Schutzgebiet
 - Mineral-, Thermalquelle
 - Wasseraufbereitungsanlage
 - Überörtliche Wasserleitung
 - Wasserbehälter
 - 2.2 Abwasserentsorgung
 - Kläranlage (mit Zusatzsignatur für mechanische Reinigung. . .)
 - (1. Reinigungsstufe), biologische Reinigung
 - (2. Reinigungsstufe), weitergehende Reinigung
 - (3. Reinigungsstufe)
 - Überörtliche Abwasserleitung
 - 2.3 Wasserbau
 - Stausee, Talsperre (mit Zusatzsignatur für Art des Staus: mit/ohne Dauerstau)
 - Damm, Deich
 - Überschwemmungsgebiet
- 3. **Verkehr und Nachrichtenwesen**
 - 3.1 Straßenverkehr
 - Autobahn (vier- und mehrspurig mit Nummer)
 - Bundesstraße (vier- und mehrspurig mit Nummer)
 - Bundesstraße (drei- und zweispurig mit Nummer)
 - Staatsstraße/Landesstraße (mit Nummer)
 - Kreisstraße (mit Nummer)
 - Straßenknoten
 - Anschlußstelle
 - 3.2 Schienenverkehr
 - Hauptbahn
 - Nebenbahn
 - Zusatzsignaturen für:
Elektrifizierte Strecke
S/U-Bahn
 - 3.3 Binnenschifffahrt
 - Nur Güterzugverkehr
 - Gesamtverkehr eingestellt
 - Industriegleis
 - 3.4 Luftverkehr
 - Wasserstraße (mit Angabe der Tragfähigkeit)
 - Hafen
 - Schleuse
 - 3.6 Nachrichtenwesen
 - Richtfunkverbindung mit Schutzbereich
 - Richtfunkstelle, Funkübertragungsstelle
- 4. **Abfallwirtschaft**
 - 4.1 Hausmüll und hausmüllähnliche Abfälle
 - Verbrennungsanlage
 - Kompostierungsanlage
 - Deponie (geordnete Ablagerung)
 - Reststoffdeponie
 - 4.2 Sondermüll (einschließlich Altöl)
 - Verbrennungsanlage
 - Deponie
 - 4.3 Altlasten
 - Ungeordnete Ablagerung
 - Sonstiges
 - 5. Versorgung
 - Einkaufszentrum
 - 6. Freizeit und Erholung
 - Golfplatz

IV. Bauleitplanung

Flächennutzungsplan

- Wohnbaufläche
- Gemischte Baufläche
- Gewerbliche Baufläche
- Sondergebiet, Sonderbaufläche
- Gemeinbedarfsfläche
- Öffentliche Grünfläche

Beschlüsse der Ministerkonferenz für Raumordnung

1 Zur integrierten umwelt- und siedlungsfreundlichen Verkehrspolitik (Beschuß vom 14. Februar 1992)

Die Ministerkonferenz für Raumordnung nimmt das Positionspapier des Hauptausschusses „Integrierte umwelt- und siedlungsfreundliche Verkehrspolitik“ (Anlage 1) zur Kenntnis und bittet den Hauptausschuß, es als Grundlage für die weitere Arbeit an der Konkretisierung und Umsetzung der von der Konferenz der für Verkehr,

Umwelt und Raumordnung zuständigen Minister und Senatoren der Länder und des Bundes am 5./6. Februar 1992 beschlossenen Leitlinien zur „Grundsätzlichen Trendänderung in der Verkehrspolitik“ (Anlage 2) zu verwenden.

Anlage 1

Positionspapier des Hauptausschusses der MKRO „Beitrag der Raumordnung zu einer umwelt- und siedlungsfreundlichen Verkehrspolitik“ vom 21. Januar 1992

Der Hauptausschuß schlägt den Mitgliedern der Ministerkonferenz für Raumordnung für das gemeinsame Gespräch der Verkehrs-, Umwelt- und Raumordnungsminister der Länder und des Bundes am 5./6. Februar 1992 in Schloß Krickenbeck als Beitrag der Raumordnung zu einer umwelt- und siedlungsfreundlichen Verkehrspolitik folgende Schwerpunkte vor:

1. Raumordnerischer Vorrang für Verkehrsträger mit hoher Massenleistungsfähigkeit,
2. Ausrichtung der Verkehrsinvestitionen des Bundesverkehrswegeplans am Vorrang für Verkehrsträger mit hoher Massenleistungsfähigkeit,
3. Integriertes Handlungskonzept zur Stärkung der Verkehrssysteme mit hoher Massenleistungsfähigkeit,
4. Verzahnung der räumlichen Verkehrsebenen
5. Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs,
6. Regionale Modellvorhaben integrierter Raum- und Verkehrsentwicklung.

Diese Vorschläge erfolgen in Kenntnis

- des Gesamtverkehrskonzepts für die 90er Jahre des Bundesministers für Verkehr vom September 1990,
- des Auftrages der MKRO vom 28. November 1990 zur Erarbeitung eines „Beitrages der Raumordnung und Landesplanung zu einem integrierten Gesamtverkehrskonzept“,
- des Zweiten gemeinsamen Zwischenberichts der Verkehrs-, Umwelt- und Raumordnungsministerkonferenzen an die Ministerpräsidentenkonferenz zum Ersten Gesamtdeutschen Verkehrswegeplan vom 26. September 1991,

- des Berichts der Verkehrsabteilungsleiterkonferenz zur „Verkehrspolitik der 90er Jahre“, am 16./17. Oktober 1991 von der Verkehrsministerkonferenz zur Kenntnis genommen,
- der Entschliebung der Ministerkonferenz für Raumordnung vom 15. November 1991 zur „Flughafenpolitik aus der Sicht der Raumordnung nach der Wiederherstellung der Deutschen Einheit“,
- des Berichts der Arbeitsgruppe „Umwelt und Verkehr“, auf dessen Grundlage die Umweltministerkonferenz am 21./22. November 1991 ein „Handlungskonzept zur Reduzierung der Umweltbelastung durch Verkehr“ beschlossen hat.

Beitrag der Raumordnung zu einer umwelt- und siedlungsfreundlichen Verkehrspolitik

1. Raumordnerischer Vorrang für Verkehrsträger mit hoher Massenleistungsfähigkeit

Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur und -organisation ist für die Entwicklung des Raumes als Standort für Wohnen, Versorgen, Arbeiten, Produzieren und Freizeit unverzichtbar. Die Verkehrsinfrastruktur ist die Basis für die Erschließung des Raumes und die Verbindung zwischen den Orten, Regionen und Staaten. Hieraus ergibt sich aber keine raumordnerische Neutralität gegenüber Art und Beschaffenheit der Infrastruktur und der auf ihr abgewickelten Verkehre. Verkehrswege nehmen Grund und Boden in Anspruch und zerschneiden Siedlungs- und Freiflächen. Die Verkehrsemissionen beeinträchtigen die Aufenthaltsqualität in den Siedlungsbereichen und den Freiräumen. Die Überlastung der Verkehrsnetze in den Verdichtungsräumen und von Transitachsen stört zunehmend die Funktionsfähigkeit der Städte und Gemeinden und der Landschaft.

Unter den Gesichtspunkten der Raumordnung ist das Gesamtverkehrssystem so zu erhalten und zu entwickeln, daß es den unterschiedlichen raum- und siedlungsstrukturellen Anforderungen im Hinblick auf Erschließung und Verbindung gerecht wird; zugleich müssen die Störfaktoren des Verkehrs in ihren räumlichen Auswirkungen reduziert werden. Aus dieser Optimierungsaufgabe ergibt sich besonders in den verkehrlich hochbelasteten bzw. überlasteten Räumen und Verbindungen der raumordnerische Vorrang für Verkehrsträger mit vergleichsweise hoher Massenleistungsfähigkeit, d.h. für Schiene, öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und Wasserstraße. Auf diese Verkehrsträger sollten Kfz- und Luftverkehre verlagert und Verkehrszuwächse gelenkt werden. Mit „weniger Verkehr“ könnte somit die gleiche Leistung erbracht und durch diese Entlastung die Funktionsfähigkeit des Verkehrssystems erhalten und verbessert werden.

In weniger dicht besiedelten Räumen kommt einem leistungsgerechten Straßennetz und dem regionalen Luftverkehr strukturell hohe Bedeutung zu. Dies gilt für eine Übergangszeit zur Deckung des Nachholbedarfs auch in den neuen Ländern. Die Optionen für die umweltfreundlicheren Verkehre mit höherer Massenleistungsfähigkeit müssen offengehalten werden. Dazu gehört, Wettbewerbsvorteile durch vorzeitigen Ausbau der Straßen- vor der Schieneninfrastruktur bei konkurrierenden Strecken - auch bei den Verkehrsprojekten Deutsche Einheit und bei Transitachsen - bzw. bei konkurrierenden Netzen zu vermeiden.

2. Ausrichtung der Verkehrsinvestitionen des Bundesverkehrswegeplans am Vorrang für Verkehrsträger mit hoher Massenleistungsfähigkeit

Der in fünfjährigem Zyklus erfolgenden Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) liegen seit jeher Trendprognosen über die im Planungshorizont zu erwartenden Verkehrsmengen in ihrer Aufteilung auf die Verkehrsträger zugrunde. Bisher ging man davon aus, daß vor allem die zuwachsenden Kfz-Verkehrsströme durch entsprechenden Infrastrukturausbau störungsfrei abfließen können. Bedingt durch wirtschaftliches Wachstum, europäischen Binnenmarkt, Deutsche Einigung und Öffnung der Grenzen zu Osteuropa sind bis 2010 Kfz-Verkehrszunahmen zu erwarten, die infrastrukturell - vor allem in den Verdichtungsräumen - nicht mehr aufgefangen werden können. Deshalb wurden jetzt erstmals neben der Trendprognose (Szenario F) Prognoseszenarien für Personen- und Güterverkehr bei sich ändernden Rahmenbedingungen gerechnet: Bei dem Szenario H werden voraussichtlich steigende Kfz-Nutzerkosten und Verkehrsstaue unterstellt und beim Szenario G nochmals ordnungspolitisch durchzusetzende Nutzerkostenerhöhungen daraufgesetzt. Dies führt zu graduell zunehmender Umverteilung der Kfz-Verkehrszuwächse auf Schiene, öffentlichen Straßenpersonenverkehr (ÖSPV) und Wasserstraße. Im Ergebnis zeigen sich:

- beim Szenario H trotz Zunahme des Schienenverkehrs um ca. 50 % immer noch Zuwächse beim Individualverkehr (IV) von 30% und beim Lkw-Verkehr von 95 %;
- beim Szenario G wird die Verkehrsleistung der Schiene und Wasserstraße verdoppelt. Der ÖSPV wächst um 60 %. Gleichwohl nimmt der IV immer noch um 18 % und der Lkw-Verkehr um 32 % zu.

(Die Szenarien enthalten Angaben für die gesamte Bundesrepublik. Die in Ostdeutschland bis 2010 wegen der Aufholprozesse zu erwartenden überproportionalen Werte zum Kfz-Verkehr sind darin berücksichtigt).

Die Verteilung der Investitionsmittel muß der Neuverteilung der Verkehrsanteile nach diesen Szenarien auf die unterschiedlichen Verkehrsträger entsprechen. Deshalb beeinflußt die Entscheidung für eines der beiden Szenarien maßgebend die zukünftige Verkehrsinfrastruktur. Das Szenario H kann dem raumordnerischen Vorrang für Verkehrsmittel mit hoher Massenleistungsfähigkeit und dementsprechenden Infrastrukturausbau nicht gerecht werden. Nach § 2 Abs. 1 Nr.

5 des Raumordnungsgesetzes sollen für überlastete Straßennetze in Verdichtungsräumen, wenn dadurch ungesunde Lebensbedingungen zu befürchten sind, Maßnahmen zur Strukturverbesserung ergriffen werden, die auch die umgebenden Teilräume mit einschließen. Die Autobahnen sind deshalb teilweise erheblich überlastet, weil sie immer auch Verdichtungsräume berühren. Hier kommt es mittlerweile regelmäßig zu Staus. Die Ausweitung der Straßeninfrastruktur in diesen Räumen ist angesichts der ohnehin starken Inanspruchnahme der Flächen kaum noch oder gar nicht mehr realisierbar. Ein Unterbringen der Straßenverkehrszuwächse nach Szenario H ist schwer vorstellbar. Ausbauvorhaben im Straßensbereich für großräumige Verbindungen, insbesondere Transitverkehr, sind in gewissem Umfang unumgänglich. Gerade aber bei den großräumigen Relationen ist die Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene noch am ehesten erreichbar. Dies kann aber nur bei massivem Ausbau der Schiene ermöglicht werden.

Aus den genannten Gründen tritt die Raumordnung dafür ein, daß das Szenario G den Berechnungen für den Bundesverkehrswegeplan '92 zugrundegelegt wird.

3. Integriertes Handlungskonzept zur Stärkung der Verkehrssysteme mit hoher Massenleistungsfähigkeit

Die Orientierung an Prognosen mit sich verändernden Rahmenbedingungen erfordert, soweit sie nicht auf der Annahme allgemeiner politischer Trends beruhen (wie im Szenario H), ein politisches Handlungskonzept. Würde darauf verzichtet, so würde die von der Raumordnung für notwendig erachtete Verlagerung von Kfz- und Luftverkehr auf die Verkehrsträger mit höherer Massenleistungsfähigkeit schwerlich erreicht werden. Das derzeit bereits bestehende Ungleichgewicht zwischen Verkehrsangebot und -nachfrage würde im Straßen- und Luftverkehr (Szenario H) nicht abgebaut, sondern noch verstärkt.

Das politische Handlungskonzept sollte fachübergreifend integriert erarbeitet werden. Es wird zunehmend erkennbar, daß die Lösung der Verkehrsprobleme mit Maßnahmen der Verkehrspolitik allein nicht möglich ist, weil sich die Konfliktbereiche zwischen Verkehr, Umwelt, Wirtschaft, Raumordnung und Städtebau verschärfen. Die unterschiedlichen Ansprüche müssen in einem Konzept für eine umwelt- und siedlungsfreundliche Verkehrspolitik koordiniert werden. Ein solches Handlungskonzept hat eine wichtige Signal- und Leitfunktion für alle Teilnehmer am Verkehrs- und Wirtschaftsgeschehen.

In einem integrierten Handlungskonzept werden die Maßnahmen aus einzelnen Politikbereichen zu einem Maßnahmenbündel geschnürt, das nach bisherigen gutachterlichen Überlegungen auch wesentlich stärkere Wirkung in der gewünschten Richtung erzielt, als Einzelmaßnahmen. Die Maßnahmen berühren dabei sowohl die großräumige, als auch die regionale und kommunale Ebene, die in ihren wechselseitigen Verflechtungen gesehen werden müssen.

3.1 Maßnahmen im Bereich der Raum- und Bauleitplanung

- Verkehrsvermeidung durch Siedlungsstrukturplanung
 - o Erhaltung bzw. Wiederherstellung der Funktionsmischung in den Innenstädten,
 - o weitere Ausprägung multizentraler Strukturen mit Funktionsmischung in Verdichtungsräumen,
 - o Stärkung der Zentralen Orte in den ländlichen Räumen,
 - o Ausrichtung der Siedlungsentwicklung an Nahverkehrsachsen,
 - o Flächensicherung für die Verknüpfung zwischen den Verkehrsträgern für Personen- und Güterverkehr.

Die Regional- und Bauleitpläne müssen deshalb unter diesen Gesichtspunkten überprüft bzw. in den neuen Ländern entsprechend aufgestellt werden.

- Voraussetzung für ein Umsteigen vom Individualverkehr auf den ÖPNV ist ein gutes ÖPNV-Angebot. Es sollten daher regionale ÖPNV-Bedarfs- und Ausbaupläne entwickelt werden (sowohl für den Schienen- als auch für den öffentlichen Straßenpersonenverkehr).
- Die Länder sollten für die Städte Richtlinien für den ÖPNV-Vorrang, für die Ausgestaltung der Verkehrsberuhigung, des Fußgänger- und des Fahrradverkehrs herausgeben.
- Ein ÖPNV-Erschließungsbeitrag ist zu prüfen. Das Baurecht ist ggf. entsprechend anzupassen.
- Zum Abbau der Verkehrsspitzen sind die Geschäfts-, Schul- und Öffnungszeiten zu entzerren.
- Für die Entlastung des Fernstraßennetzes und der Städte vom Wirtschaftsverkehr müssen leistungsfähige Verknüpfungen Straße/Schiene/Wasserstraße geschaffen werden.

- Die internationalen Flughäfen müssen geeignete Anbindungen an das schnelle Schienennetz erhalten.¹
- Leistungsfähige Schnittstellen sind die Voraussetzung für die Festlegung von Hauptverkehrs- und Transitachsen, auf die in großräumigen nationalen und europäischen Relationen Straßen- und Luftverkehre auf die Schiene verlagert werden können. Für diese Strecken soll die Durchführbarkeit von Verlagerungsgebieten oder in gleicher Richtung wirkenden preispolitischen Maßnahmen geprüft werden (sog. Achsendifferenzierung).
- Die Erschließungsfunktion des Schienennetzes muß gewährleistet werden. D.h., daß die verschiedenen Schienennetzebenen ICE, IC, IR, Regionalschnellbahn und Regionalbahn ein systematisches aufeinander abgestimmtes Ganzes bilden sollen.
- Wegen des Abwägungsgebotes und seiner ausgleichenden Wirkung kommt dem Raumordnungsverfahren bei künftigen Verkehrsplanungen eine erhöhte Bedeutung zu. Außer der Trassenoptimierung unter Berücksichtigung der vielfältigen öffentlichen Belange sollte in Zukunft regelmäßig überprüft werden, inwieweit Verkehrsverlagerungen auf andere Verkehrsträger möglich sind und inwieweit dadurch Änderungen der Bemessungskriterien und Entwurfsparameter erfolgen sollten.
- Überprüfung der Netzstrukturen, Funktionen und Ausbaustandards der verschiedenen Verkehrsträger unter Berücksichtigung der Wechselwirkungen zueinander.

3.2 Maßnahmen gemäß Prognoseszenario G bis 2010

Deutliche Erhöhung der Nutzerkosten für Pkw und Lkw. Zusätzliche Kosten für das Parken gestaffelt nach Zentralitätsstufen.

3.3 Maßnahmen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)

Die im Entwurf des Steueränderungsgesetzes '92 vorgesehene Erhöhung des im GVFG festgelegten Plafonds um 1,5 Mrd.

DM in 1992 und 3 Mrd. DM in 1993 sowie die Ausweitung der Fördertatbestände auf Schienenfahrzeuge und Beschleunigungsmaßnahmen des ÖPNV, Haltestelleneinrichtungen, Verkehrsleitsysteme und Umsteigeparkplätze wird begrüßt. Die hälftige Aufteilung der Fördermittel auf kommunalen Straßenbau und ÖPNV sollte zugunsten des ÖPNV im Verhältnis 75:25 aufgewertet werden.

3.4 Maßnahmen im Umweltbereich

Aus dem von der UMK beschlossenen Maßnahmenkatalog werden die Forderungen zur Verlagerung der Kfz- und Luftverkehre auf Schiene, Wasserstraße, ÖPNV und Fahrradverkehr unterstützt. Die genannten Maßnahmen müssen sich in ein integriertes Gesamtkonzept der Verkehrsinfrastrukturplanung und der Verkehrspolitik einfügen. Der Bundesminister für Verkehr wird aufgefordert, ein solches Konzept unter Beteiligung der wichtigsten Fachressorts des Bundes und der Länder, der kommunalen Spitzenverbände und der Verkehrsverbands-Institutionen aufzustellen.

4. Verzahnung der räumlichen Verkehrsebenen

Das Programmziel der Raumordnung „Gleichwertigkeit der Lebensbedingungen“ kann nur mit einer differenzierten Verkehrspolitik erreicht werden. Die Verkehrspolitik der Zukunft muß stärker die regionalen Bedürfnisse und Erfordernisse berücksichtigen. Regionale Verkehrsentwicklungskonzepte müssen sich in die übergeordneten Verkehrsplanungen einfügen. Hierfür gilt es, Verfahren zu entwickeln. Bei der Bundesverkehrswegeplanung muß die bisher übliche streckenbezogene Engpaßanalyse auch auf die Netze der Städte und Verdichtungsräume ausgedehnt werden. Damit gewinnen die Kreuzungen und Schnittstellen (Knoten) größere Bedeutung. Die Bundesverkehrswegeplanung darf nicht mehr Strecken und Linien vorgeben, ohne den Städten, die in aller Regel Anfangs- und Endpunkte dieser Strecken sind, bei der Bewältigung dieser Verkehre zu helfen. Verkehrliche Überlastungserscheinungen in Städten und Siedlungsbereichen müssen auf die Bundesverkehrswegeplanung rückbezogen werden und auch dort zu alternativen Planungskonzepten führen.

¹ Vgl. Entschließung der MKRO „Flughafenpolitik aus der Sicht der Raumordnung nach Wiederherstellung der Deutschen Einheit vom 15.11.1991, hier abgedruckt unter Nr. 4.

5. Regionalisierung des ÖPNV

Die Regionalisierung des ÖPNV einschließlich des Schienenpersonennahverkehrs, d.h. die Konzentration der Aufgaben- und Finanzverantwortung in einer Hand auf regionaler Ebene wird für zwingend gehalten. Die dafür notwendige Änderung der Finanzbeziehungen zwischen Bund und den Ländern muß alsbald geregelt werden.

Im ländlichen Raum mit disperser Siedlungsstruktur ist ÖPNV nur als ein Grundnetz mit einer Mindestbedienung darstellbar, so daß der Individualverkehr hier auch bei starker Verteuerung der Nutzerkosten ohne wesentliche Alternative bleibt. ÖPNV im ländlichen Raum ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. Er muß im Prinzip flächendeckend organisiert sein und in den Schwachzeiten sowie Tagesrandlagen mit Verkehren zur Linienergänzung bzw. mit Alternativen ausgestattet werden.

6. Regionale Modellvorhaben integrierter Raum- und Verkehrsentwicklung

Angeichts der verkehrlichen Überlastungerscheinungen in Verdichtungsräumen sollten vorsorgend für ausgewählte Verdichtungsräume in den neuen Ländern Modellprojekte für integrierte Raum- und Verkehrsentwicklungsplanung unter Berücksichtigung der Umweltbelange aufgelegt werden. Diese sollen dazu dienen, für Verkehrs- und Strukturfragen unterschiedlicher Regionstypen unter Wahrnehmung und Einbringung gemeinsamer sowie fach-, sach- und kompetenzbezogener Verantwortung zukunftsweisende Lösungen zu verwirklichen. Hierzu sollte ein Bundesländer-Programm erarbeitet und die Beteiligung der EG geprüft werden.

2 Zum Raumordnungspolitischen Orientierungsrahmen (Beschluß vom 27. November 1992)

Die Ministerkonferenz für Raumordnung nimmt den vom Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau vorgelegten Entwurf zum Raumordnungspolitischen Orientierungsrahmen¹ in seinen Grundzügen zustimmend zur Kenntnis.

Sie sieht in ihm eine geeignete Grundlage für eine zukunftsorientierte Raumordnungspolitik.

Die dem Orientierungsrahmen beigelegten Karten stellen keine planerischen Festlegungen dar.

Der Hauptausschuß wird gebeten, auf dieser Grundlage Vorschläge für eine Konkretisierung von handlungsorientierten Maßnahmen (Handlungsrahmen) zu erarbeiten, wobei insbesondere folgende Bereiche schwerpunktmäßig einzubeziehen sind:

• Umwelt und Raumnutzung

Raumordnerische Position zur Verbesserung der Freiraumfunktionen sowie zur Verminderung bzw. Vermeidung künftiger Raumnutzungskonflikte;

• Raumverträgliche Verkehrsinfrastruktur

Raumordnerische Position zur Verlagerung von Verkehrsströmen auf Verkehrsträger mit hoher Massenleistungsfähigkeit sowie zur besseren Vernetzung und Entzerrung des groß- und kleinräumigen Verkehrs im Hinblick auf Verkehrsminderung und -vermeidung;

• Ausbau der dezentralen Raum- und Siedlungsstruktur

Raumordnerische Position für eine differenzierte und dezentrale Weiterentwicklung der Raum- und Siedlungsstruktur zur funktionsgerechten Zuordnung von Gewerbe, Wohnen und Verkehr sowie zur Lösung der Wohnungsprobleme;

• Regionale Strukturpolitik

Raumordnerische Konsequenzen für die regionale Standortsicherung und -verbesserung; Überprüfung der strukturpolitischen Instrumente hinsichtlich ihrer inhaltlichen Ausgestaltung und der Effektivität bei der Bewältigung von Strukturwandel;

• Raumverträgliche Konversion

Entwicklung von Vorschlägen zur Umnutzung von Konversionsflächen (Wohnungsbau, Freiraumverbund, regionaler Strukturwandel, Altlastensanierung);

• Weiterentwicklung der Finanzierungsinstrumente

Überprüfung der Finanzierungssysteme von Bund und Ländern unter den Gesichtspunkten der Stärkung von dezentralen Elementen der Raum- und Siedlungsstruktur sowie einer flächen- und ressourcenschonenden Raumentwicklung.

Der Vorsitzende des Hauptausschusses wird gebeten, bis zur nächsten Sitzung der Ministerkonferenz für Raumordnung einen zusammenfassenden Bericht über die bis dahin erreichten Arbeitsergebnisse, die den Charakter von Empfehlungen aufweisen sollten, zu geben.

Dazu gehören auch zeichnerische Darstellungen als Erläuterungen und Ergänzungen der textlichen Darstellungen sowie Ausführungen zu eigenständigen Entwicklungen der ländlichen Räume.

¹ Der Raumordnungspolitische Orientierungsrahmen wurde vom Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau im Februar 1993 veröffentlicht.

