



Situation und Entwicklungsmöglichkeiten des Gewerbe- und Industriegebietes Rheine-Nord (einschl. GVZ)

Entwicklungskonzeption als Beitrag der Stadt Rheine zum NETA-Projekt „Sustainable industrial areas“

im Auftrag der Grontmij Overijssel

GfL Planungs- und Ingenieur-
gesellschaft GmbH

Postfach 347017
28339 Bremen

Friedrich-Mißler-Str. 42
28211 Bremen

Telefon (0421) 20 32-6
Telefax (0421) 20 32-747

Impressum

Auftraggeber:	Grontmij Overijssel
Auftragnehmer:	GfL Planungs- und Ingenieur- gesellschaft GmbH Friedrich-Mißler-Straße 42 28211 Bremen
Bearbeitung:	H. Heinicke Dr. R. Hammer A. König
Durchführung der Unternehmensbefragung:	Unternehmenspartner HERMES (Rheine)
Bearbeitungszeitraum:	April 2000 bis Dezember 2000
Stand:	15.Dezember 2000

Inhaltsverzeichnis

	Seite
1 Planungsanlass und Aufgabenstellung	3
2 Planungsvorgaben, Rahmenbedingungen und Zielvorstellungen der öffentlichen Hand	5
3 Bestandsanalyse	11
3.1 Situation des GVZ Rheine – Probleme und Entwicklungsmöglichkeiten	11
3.2. Gewerbe- und Industriegebiet Rheine-Nord	19
4 Wünsche und Anforderungen der Unternehmen in Bezug auf ihren Betriebsstandort	23
5 Marktwert des Gebietes	31
6 Entwicklungskonzept	33
6.1 Grenzen und Möglichkeiten der Fortschreibung der gewerblichen Entwicklung nördlich der A 30	33
6.2 Schwerpunktmaßnahmen	39
Anhang	45

Verzeichnis der Tabellen

Tabelle 1:	Übersicht ausgewählter Festsetzungen in den rechtskräftigen Bebauungsplänen	7
Tabelle 2:	Firmen im GVZ Rheine (Stand Februar 2000)	9
Tabelle 3:	Prognose des KV-Aufkommens 2010 (ohne „Rollende Landstraße“)	11
Tabelle 4:	Rationalisierungsansätze und Dienstleistungen in GVZ	14
Tabelle 5:	GVZ-affine Betriebe im Gewerbe- und Industriegebiet Rheine-Nord außerhalb des GVZ	20
Tabelle 6:	Gewerbliche Flächenreserven der Stadt Rheine	21
Tabelle 7:	Grundstückspreise ausgewählter GE/GI-Flächen	31
Tabelle 8:	Kompensationsflächenbedarf	35

Verzeichnis der Abbildungen

Abbildung 1:	Auszug aus dem GEP Regierungsbezirk Münster / Teilabschnitt Münsterland (Stand 21.09.1998)	6
Abbildung 2:	Darstellung des FNP der Stadt Rheine	8
Abbildung 3:	Eindrücke aus dem GVZ Rheine im Sommer 2000	10
Abbildung 4:	LKW-Vorzugsnetz und LKW-Fahrverbote	22
Abbildung 5:	Betriebsgrößen der befragten Unternehmen (ohne Bundeswehr)	23

Verzeichnis der Karten

Themenkarte 1:	Bestandsanalyse	17 / 18
Themenkarte 2:	Unternehmensbefragung	29 / 30
Themenkarte 3:	Bewertung der Biotoptypen	37 / 38
Themenkarte 4:	Entwicklungskonzept	43 / 44

1 Planungsanlass und Aufgabenstellung

Im Jahr 1999 waren erste Gespräche zwischen Vertretern der Grontmij / GfL und der Stadt Rheine über eine mögliche Teilnahme an einem europäischen Projekt zur Entwicklung nachhaltiger Industrie- und Gewerbegebiete geführt worden. Von der Stadt Rheine war dabei das Interesse bekundet worden, im Rahmen eines solchen Projektes die Entwicklungsmöglichkeiten des Gewerbe- und Industriegebietes Rheine-Nord einschließlich des Güterverkehrszentrums (GVZ) untersuchen zu lassen und über das Projekt Kontakte und Möglichkeiten des Erfahrungsaustausches mit anderen europäischen Kommunen, insbesondere mit solchen aus der niederländischen Nachbarschaft, zu erhalten.

Nach Bewilligung des Gesamtprojektes im Rahmen der North European Trade Axis (NETA) im Frühjahr 2000 wurde mit der Stadt Rheine (unter Federführung der Wirtschaftsförderung) ein Leistungsbild für eine Entwicklungsstudie erarbeitet. Dieses Leistungsbild orientierte sich am methodischen Aufbau des NETA-Projektes „The development of sustainable industrial areas“ und umfasste folgende Arbeitsschritte:

- Schritt 1: Klären der Aufgabenstellung und Abstimmung des Leistungsumfanges
- Schritt 2: Planungsvorgaben, Rahmenbedingungen und Zielvorstellungen der öffentlichen Verwaltung
- Schritt 3: Bestandssituation und Umfeldverflechtungen
- Schritt 4: Wünsche und Anforderungen der Unternehmen in Bezug auf „ihr“ Gewerbegebiet
- Schritt 5: Marktwert des Gebietes
- Schritt 6: Erfolgversprechende, innovative Ansätze für die weitere Entwicklung
- Schritt 7: Ausarbeitung eines groben Struktur- und Handlungskonzeptes

Anschließend an diese 7 Arbeitsschritte der Entwicklungsstudie wird es im Rahmen des NETA-Projektes eine Gesamtdokumentation aller teilnehmenden Einzelprojekte (Schritt 8) sowie einen abschließenden Kongreß mit Erfahrungsaustausch und öffentlicher Präsentation der Projektergebnisse geben (Schritt 9).

Die Entwicklungsstudie für Rheine befasst sich mit den Perspektiven des Gewerbe- und Industriegebietes Rheine-Nord beiderseits der Bundesautobahn A 30. Einen Schwerpunkt der Untersuchung bildet die Problematik des Güterverkehrszentrums (GVZ); hier geht es vor allem um die Überprüfung des konzeptionellen Ansatzes vor dem Hintergrund der Entwicklungen im Bereich des Kombinierten Verkehrs Schiene / Straße und um die Konsequenzen für die räumliche Planung. Ein weiterer Untersuchungsschwerpunkt beschäftigt sich mit den Grenzen und Möglichkeiten der Fortschreibung der gewerblichen Entwicklung nördlich der A 30 bis zur Stadt- und Landesgrenze; hier geht es sowohl um naturschutzrechtliche Aspekte als auch um eine mögliche Kooperation mit der Nachbargemeinde Salzbergen.

Im Zentrum des NETA-Projektes steht die Überprüfung der planerischen Ansätze, des Verwaltungshandelns, auf der Grundlage der Ermittlung von Nachfrage und tatsächlichen Bedürfnissen auf der Seite der (ortsansässigen) Unternehmen. Daher wurden im Rahmen des Projektes für die weitere Entwicklung des GVZ und des Gewerbe- und Industriegebietes relevante Unternehmen identifiziert und interviewt. Diese Befragungen wurden auf Wunsch der Stadt Rheine (Wirtschaftsförderung) von einem mit der örtlichen Situation vertrauten Unternehmensberater aus Rheine (UP Hermes) durchgeführt.

Im Verlauf der Projektbearbeitung hat es sich als sinnvoll ergeben, abweichend von der Gliederungsstruktur des NETA-Projektes, die Arbeitsschritte 6 und 7 im vorliegenden Gutachten zum Kapitel 6 „Entwicklungskonzept“ zusammenzufassen. Der gesamte Ablauf des Planungsprozesses ist im Anhang zu dieser Studie dokumentiert.

2 Planungsvorgaben, Rahmenbedingungen und Zielvorstellungen der öffentlichen Hand

Vorgaben aus der Landes- und Regionalplanung

Der Gebietsentwicklungsplan¹ (GEP) für den Regierungsbezirk Münster, Teilabschnitt Münsterland, legt die Ziele der Raumordnung und Landesplanung auf Basis des Landesentwicklungsprogramms und der Landesentwicklungspläne fest.

Räumlich ist das derzeitige GVZ sowie Teilflächen nördlich der BAB A 30 als Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereich – Bereich für standortgebundene Anlagen im GEP ausgewiesen. Darüber hinaus ist das Gewerbe- und Industriegebiet Rheine-Nord ein Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereich von besonderer regionaler Bedeutung (GEP, Tab. 1.2-1).

Die Wald- und Agrarflächen nördlich des festgelegten Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereiches sind als Bereich für den Schutz der Natur, als Bereich für den Schutz der Landschaft sowie teilweise als Bereich für die Erholung und zum Schutz der Gewässer im GEP ausgewiesen.

Für das GVZ Rheine werden im GEP folgende Ziele festgelegt:

- „Die Gewerbe und Industrieansiedlungsbereiche für standort- und zweckgebundene Nutzungen umfassen die Standorte (...) für das Güterverkehrszentrum Rheine (...). Diese Bereiche sind von Nutzungen, die diese Zweckbestimmung beeinträchtigen, freizuhalten.“ (Abschnitt II, Kapitel 1.2, Rn 240)
- „Das Güterverkehrszentrum Rheine ist in seiner Funktion zu stärken. Hierfür ist seine Ausstattung mit unter anderem einer Umschlageneinrichtung für den kombinierten Ladungsverkehr Schiene/Straße erforderlich.“ (Abschnitt II, Kapitel 6.0, Rn 621)

Im GEP wird hierzu erläutert:

„Wesentliche Voraussetzung für die Verlagerung von Verkehrsströmen sind die Verknüpfung und das Zusammenwirken der verschiedenen Verkehrsträger innerhalb eines in sich abgestimmten Systems für den Personen- und Güterverkehr. Insbesondere wird angestrebt, durch den weiteren Ausbau der verschiedenen Formen des kombinierten Verkehrs Anteile der Eisenbahn und der Binnenschifffahrt im Güterverkehr zu erhöhen. Um dieses Ziel zu erreichen, müssen die Schnittstellen zwischen den Teilsystemen geschaffen und den wachsenden Anforderungen entsprechend ausgestaltet werden.“

Hierbei nimmt für das nördliche sowie Teile des zentralen und westlichen Münsterlandes das Güterverkehrszentrum (GVZ) Rheine eine Schlüsselstellung ein. Es soll durch die räumliche Konzentration verschiedener Verkehrsunternehmen und verkehrsbezogener Dienstleistungen effizienzsteigernde Kooperationen fördern und die Bündelung von Verkehrsströmen ermöglichen.

Hierdurch werden die Voraussetzungen dafür geschaffen, dass die Eisenbahn im Zusammenwirken mit anderen Verkehrsträgern ihre spezifischen Vorteile zur Geltung bringen kann.

¹ Stand 21.09.1998

² Die KLV-Anlage wurde Anfang 2000 im GVZ fertiggestellt und ist betriebsbereit

Das GVZ Rheine weiter auszubauen und in seinen Funktionen zu stärken, ist deshalb für die angestrebte verkehrliche Entwicklung des Münsterlandes von großer Bedeutung. Seine Ausstattung mit einer Umschlageneinrichtung für den kombinierten Ladungsverkehr (Schiene/Straße) ist hierfür unabdingbar. Eine grenzüberschreitende Kooperation mit anderen Güterverkehrs- und Umschlagszentren sollte angestrebt werden. (...)“ (GEP, Abschnitt II, Kapitel 6.0, Rn 640 ff)

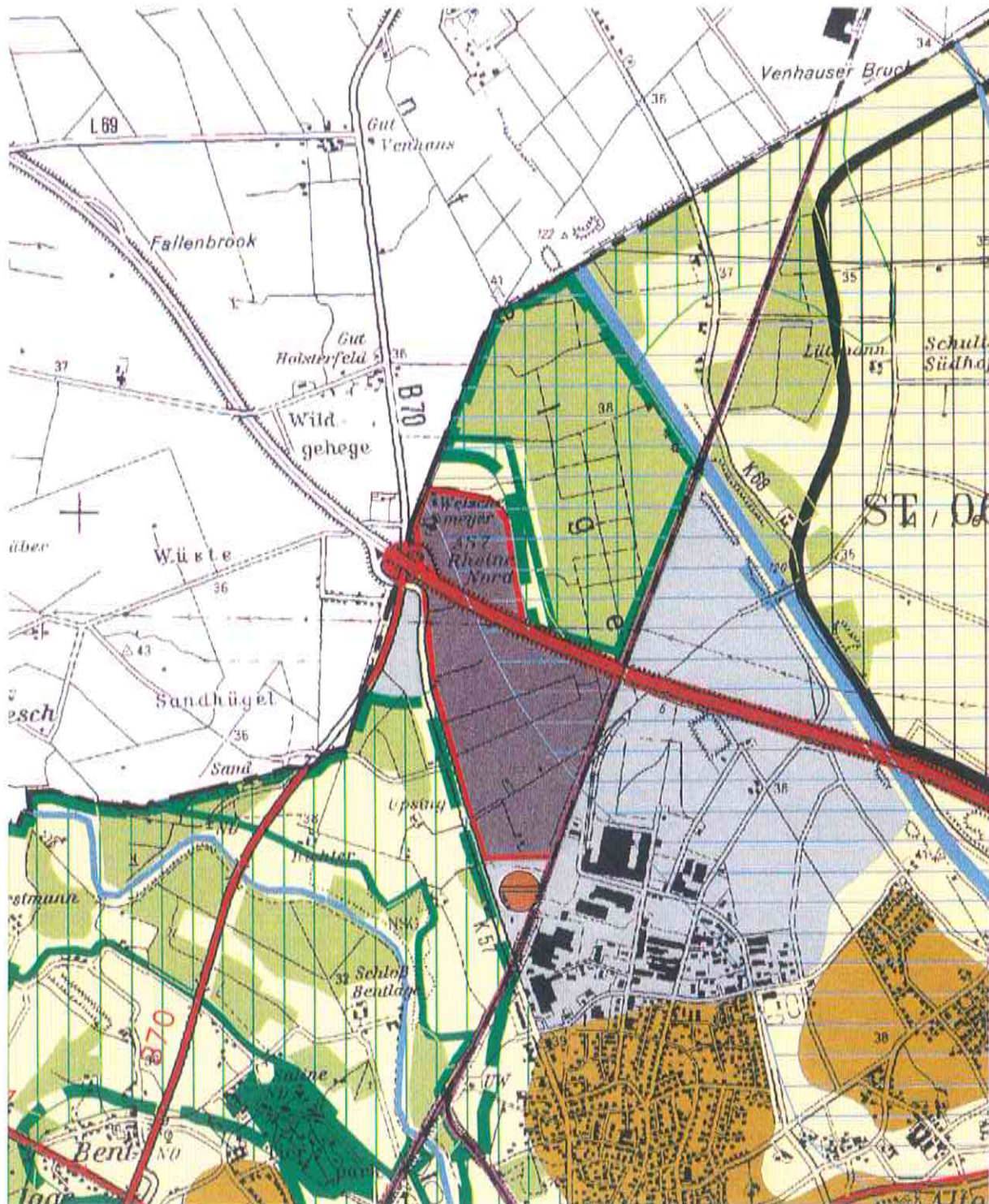


Abbildung 1: Auszug aus dem GEP Regierungsbezirk Münster / Teilabschnitt Münsterland (Stand 21.09.1998)

Im Hinblick auf eine Weiterentwicklung des GVZ sind folgende Aussagen des GEP bedeutsam:

- „Reizvolle Landschaftselemente wie ...wie Wälder und Wälderränder sind zu erhalten“ (Rn 379)
- „Wald ist ... in seinem Bestand zu sichern“ (Rn 338)
- „Waldinanspruchnahmen sind durch Neuaufforstungen auszugleichen.“ (Rn 340)

Vorgaben aus der Bauleitplanung

Entsprechend den raumordnerischen Vorgaben hat die Stadt Rheine die Flächen des GVZ als gewerbliche Bauflächen im Flächennutzungsplan dargestellt. Die Teilflächen nördlich der BAB A 30 sind als Fläche für die Landwirtschaft bzw. als Fläche für Wald dargestellt.

Verbindliches Planungsrecht für die Flächen des GVZ besteht durch die Bebauungspläne Nr. 202, 240, 244, 245, 261 und 262 der Stadt Rheine. Diese Bebauungspläne sollen künftig aktualisiert in dem Bebauungsplan Nr. 284 zusammengefasst werden. Hierzu wurde der Aufstellungsbeschluss durch die Stadt Rheine bereits gefasst.

Tabelle 1: Übersicht ausgewählter Festsetzungen in den rechtskräftigen Bebauungsplänen

B-Plan	GRZ / GFZ / BMZ	Art	Zulässigkeit beschränkt auf:
202	0,8 / - / 9,0	GI	Speditionsbetriebe, Kraftfahrzeug-Reparaturwerkstätten, Lagerreien
240	0,8 / - / 9,0	GI	Speditionsbetriebe, Kraftfahrzeug-Reparaturwerkstätten, Lagerreien
244	0,8 / 2,4 / 10,0	GI	Speditionsbetriebe, Lagerhaltung, Konfektionierungsbetriebe, transportwirtschaftliche und logistische Servicebetriebe
245	0,8 / 2,4 / 10,0	GI SO	GI: Spedition, Kraftfahrzeug-Reparaturwerkstätten, Lagerreien SO: Speditionsbedingte Zentrumsbetriebe, Kiosk, WC, Waschen, Schnellrestaurant
261	0,8 / 2,4 / 10,0	GI SO	GI: Speditionsbetriebe, Kraftfahrzeug-Reparaturwerkstätten, Lagerhaltungsbetriebe SO: Anlage des kombinierten Ladeverkehrs
262	0,8 / 2,4 / 10,0	GI	Speditionsbetriebe, Lagerhaltung, Verpackungs- und Konfektionierungsbetriebe, Transportwirtschaftliche- und logistische Servicebetriebe

Quelle: eigene Erhebungen, GfL 2000

Innerhalb der rechtskräftigen Bebauungspläne werden die Obergrenzen für das Maß der baulichen Nutzung in Industriegebieten nach BauNVO überwiegend ermöglicht. Die Art der Nutzung ist in allen Bebauungsplänen auf GVZ-affine Betriebe beschränkt.

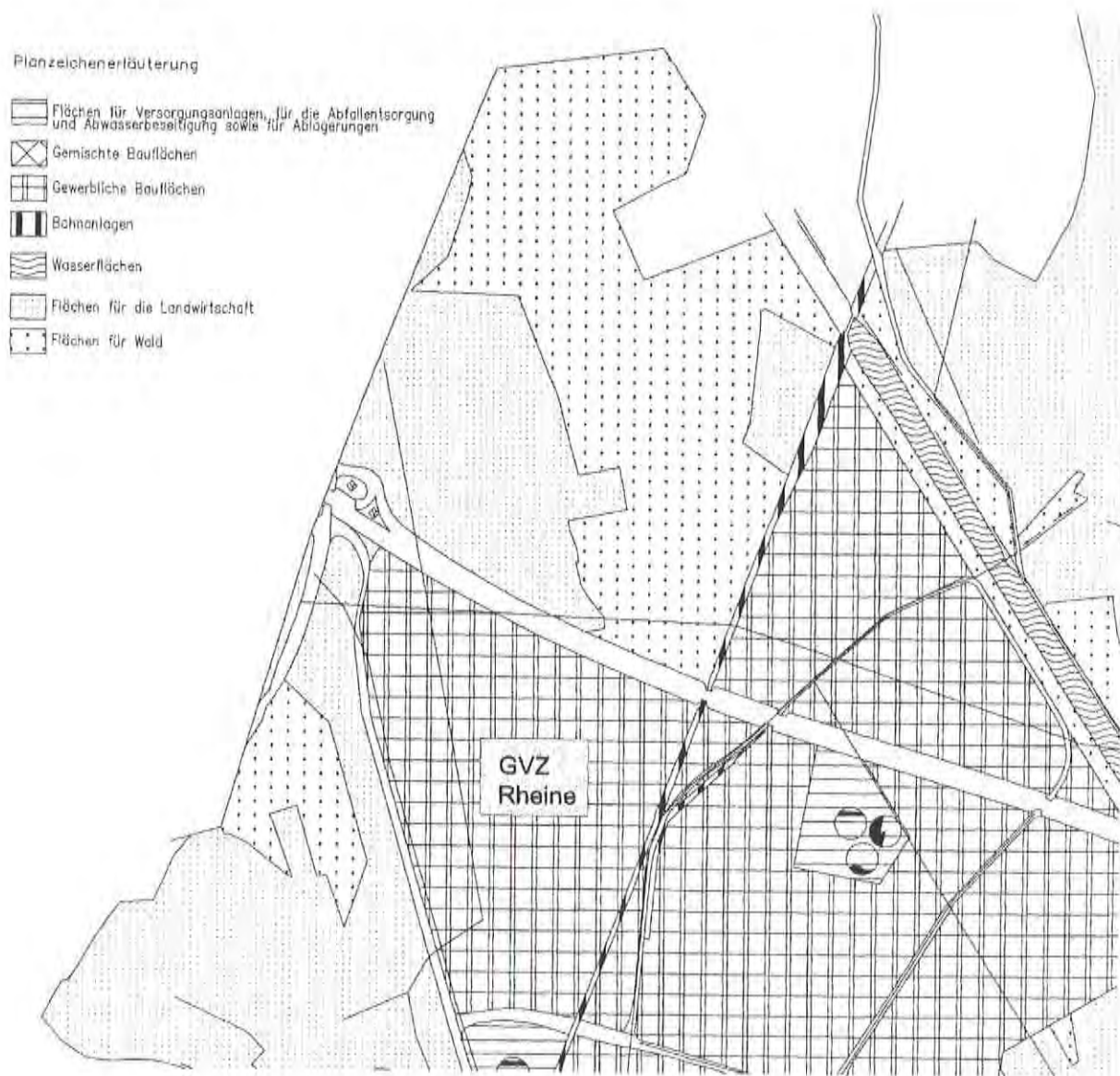


Abbildung 2: Darstellung des FNP der Stadt Rheine

Entwicklung des GVZ Rheine

Im Rahmen der „Bund- / Länder-Grundsätze zu Güterverkehrszentren“ wurde 1997 folgende Definition für ein GVZ gegeben:

„Ein Güterverkehrszentrum ist eine Verkehrsgewerbefläche, auf der sich Verkehrsbetriebe und verkehrsergänzende Dienstleistungsbetriebe unterschiedlicher Ausrichtung (Transport, Spedition, Lager, Service, logistische Dienstleistung, Telekommunikation) als selbstständige Unternehmen ansiedeln und die an mehrere, mindestens zwei Verkehrsträger angebunden ist. Auch Frachtzentren von Bahn und Post können einbezogen werden. Güterverkehrszentren enthalten eine Umschlaganlage des kombinierten Verkehrs Schiene/ Straße oder Binnenschiff/ Straße/ Schiene, die allgemein zugänglich ist (zentrales GVZ). Ausreichend ist, wenn die Umschlaganlage in unmittelbarer Nähe der Verkehrsgewerbefläche gelegen und organisatorisch mit ihr verbunden ist. Ein Güterverkehrszentrum ist auch gegeben, wenn mehrere, räumlich getrennte Teilflächen durch organisatorische Vorkehrungen, insbesondere Informationsvernetzung miteinander verbunden sind (dezentrales GVZ).“

Das Güterverkehrszentrum Rheine liegt im Norden des Stadtgebietes unmittelbar am Anschlusspunkt Rheine-Nord der BAB A30. Die Gesamtgröße des GVZ beträgt ca. 75 ha, von denen als gewerbliche Baugrundstücke rund 58 ha ausgewiesen sind. Die sonstigen Flächen dienen der Erschließung und der Durchgrünung des Gebietes.

Tabelle 2: Firmen im GVZ Rheine (Stand Februar 2000)

Firma	Branche	Fläche (ha)
Lohmöller	Spedition	4,9
Elmer	Sanitärgrößhandel	2,8
Klaps	Boschdienst u. Volvo-Vertretung	1,4
Gütersloher Baubedarf	Großhandel	1,0
Schiermeier	Opel - Vertretung	1,3
Gordon	LKW-Planen u. Beschriftung	0,3
Waterkamp	Distributionsunternehmen	2,5
Determeier/Menke & Stein	Getränkegroßhandel	1,6
Option	N.N.	5,5

Quelle: Stadt Rheine, Kataster verfügbarer Gewerbeflächen, Februar 2000

Seit 1991 wurde das GVZ abschnittsweise erschlossen. Durch die Verlagerung der KLV-Anlage vom Güterbahnhof in das GVZ Rheine besteht seit Frühjahr 2000 eine effektive Umschlaganlage von der Schiene auf die Straße. Im Jahr 2000 wurde der Aufbau der KLV-Anlage abgeschlossen und sie ist seither betriebsbereit. Innerhalb des GVZ haben sich acht Unternehmen auf ca. 21,5 ha angesiedelt (einschließlich Option, s. Tabelle). Im GVZ stehen noch Flächenreserven im Umfang von ca. 36 ha für weitere Ansiedlungen zur Verfügung. Die Kaufpreise für Grundstücke betragen ca. 35 DM/m² einschließlich Erschließung. Die verfügbaren Gewerbegrundstücke sind derzeit aufgrund des relativ groben Erschließungsrasters überwiegend mindestens 10.000 qm groß.



Der Eingangsbereich des GVZ
mit Blick auf eine angesiedelte
Spedition



Das im Frühjahr 2000 fertiggestellte
Terminal des kombinierten Verkehrs
(KLV-Anlage)



Ein weiteres Logistikunternehmen
im GVZ

Abbildung 3: Eindrücke aus dem GVZ Rheine im Sommer 2000

3 Bestandsanalyse

3.1 Situation des GVZ Rheine – Probleme und Entwicklungsmöglichkeiten

Situation des kombinierten Verkehrs (KV) in Deutschland und in der Region

Zur Einschätzung der Situation des KV bundesweit und auf regionaler Ebene liegen verschiedene aktuelle Gutachten vor. An dieser Stelle sollen die wichtigsten Ergebnisse genannt werden.

Der kombinierte Verkehr in Deutschland befindet sich in einer schwierigen wirtschaftlichen Phase. Noch 1991 wurde innerhalb des Bundesverkehrswegeplan das Aufkommen für den kombinierten Verkehr im Jahr 2010 auf 100 Mio t (einschließlich „Rollender Landstraße“, die überwiegend im Alpen-transitverkehr eingesetzt wird) eingeschätzt. Aktuelle Prognosen sehen für den kombinierten Verkehr ein deutlich geringeres Wachstum des Verkehrsaufkommens.

Tabelle 3: Prognose des KV-Aufkommens 2010 (ohne „Rollende Landstraße“)

	KV - 1998 (in Mio t)	KV - 2010 (in Mio t)
national	12,5	14,6
international	13,1	24,2
Transit	3,5	5,3
Gleisanschlussverkehr	1,6	2,0
Summe	30,7	46,1

Quelle: HaCon Ingenieurgesellschaft mbH, KV-Standortkonzept für eine wirtschaftlich tragfähige Kernvernetzung auf der Schiene, Hannover 1999, im Auftrage des Bundesministers für Verkehr-, Bau- und Wohnungswesen.

Vor allem im Bereich des internationalen Verkehrs können, wie auch in der Vergangenheit, die höchsten Steigerungsraten erwartet werden. Im nationalen Verkehr wird nur noch ein moderates Wachstum erwartet. Es ergibt sich insgesamt für den KV im Zeitraum von 1998 bis 2010 eine Steigerung des Aufkommens um rund 50 %. Trotz dieser Steigerung liegt die Größenordnung des Zuwachses im KV nach der aktuellen Prognose deutlich unter den angenommenen Zuwächsen nach der Prognose des Bundesverkehrswegeplans von 1991.

Die Rahmenbedingungen im Verkehrsmarkt haben sich in den letzten Jahren nicht zu Gunsten des kombinierten Verkehrs entwickelt. Ergebnis dieser Entwicklung ist ein deutlicher Preisverfall im Straßengüterfernverkehr, der zu Wettbewerbsnachteilen des kombinierten Verkehrs führt³.

Die Daten zur Entwicklung des KV-Aufkommens sind Grundlage für die vom Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vergebene Studie zur Erarbeitung einer Standortbasiskonzeption für den KV unter Berücksichtigung einer wirtschaftlich tragfähigen Kernvernetzung auf der Schiene.

³ HaCon Ingenieurgesellschaft mbH, KV-Standortkonzept für eine wirtschaftlich tragfähige Kernvernetzung auf der Schiene, Hannover 1999, im Auftrage des Bundesministers für Verkehr-, Bau- und Wohnungswesen.

Innerhalb des Gutachtens „KV-Standortkonzept für eine wirtschaftlich tragfähige Kernvernetzung auf der Schiene“⁴ erfolgte eine Einschätzung der KV-Standorte nach folgenden Kategorien:

- Kernnetz
- Erweitertes Kernnetz
- Abstimmungsbereich
- noch aussichtsreiche Standorte
- kritische Standorte
- Nicht wirtschaftlich tragfähig in das Vernetzungskonzept integrierbar
- Logistikstandorte (Sonderfälle)

Das Gutachten kommt zum Ergebnis, dass nur 22 Standorte gesichert in das KV-Vernetzungskonzept von DB-Cargo integriert werden können. Weitere 4 Standorte können im Sinne einer Kernnetzerweiterung hierin einbezogen werden.

Für 10 untersuchte Standorte, darunter Rheine, wird ein derart geringes KV-Aufkommen prognostiziert, dass eine wirtschaftlich tragfähige Einbindung in das KV-Vernetzungskonzept nicht gegeben sei.

In einer weiteren Studie zur „Einrichtung eines kombinierten Verkehrs im nordwestdeutschen Raum“⁵ durch das IVM Institut für Verkehrswissenschaft werden für den Standort Rheine innerhalb des KV-Systems in Deutschland nur bedingte Entwicklungsmöglichkeiten gesehen. Der Mikrostandort des GVZ Rheines wird für den Straßenvorlauf allerdings als ideal angesehen. Als negative Wettbewerbsparameter für den kombinierten Verkehr werden u.a. aufgeführt:

- Der KV ist die derzeit preislich unterlegene Alternative zum reinen Straßenverkehr auf Strecken unter 500 km. Das ist wesentlich auf die Deregulierung im Straßengüterverkehr zurückzuführen. Streckenentgelte im Straßengüterverkehr sind seit 1990 um 50 % auf heute bis zu 1,30 DM/km für einen Sattelaufleger gefallen.
- Die Spediteure verbessern ihre Organisationsabläufe durch eine neue „Begegnungslogistik“ und die Bündelung von Verkehren, um unpaarige Verkehre zu bewältigen.
- Autobahnengpässe in östlicher Richtung wurden im wesentlichen beseitigt (Ausbau BAB A 2). Ende 1999 entstand daher in diesem Bereich wieder eine zeitliche Zuverlässigkeit im Straßengüterverkehr. Gleichzeitig erwies sich der KV in der Region als immer weniger zuverlässig hinsichtlich der Ankunftssicherheit.
- Die DB Cargo AG ist nicht mehr bereit, das Auslastungsrisiko der angebotenen Züge zu tragen.

Im Rahmen des Gutachtens wurde durch Gespräche mit Spediteuren und Fragebögen versucht, mögliche KV-Mengen zu ermitteln. Im Ergebnis konnte für die Standorte Rheine und Osnabrück auf keinen Relationen ein KV-Aufkommen ermittelt werden, das die Anforderungen eines Ganzzuges erfüllen würde. Es gäbe nur Möglichkeiten für einen gebündelten Standort Rheine/Osnabrück hinsichtlich zweier Zug-Relationen als Basisperspektive. Beide Orte allein haben aus Sicht der Gutachter im Sammeladungs-KV auf mittlere Sicht keine Chance.

⁴ ebenda

⁵ IVM Institut für Verkehrswissenschaften an der Universität Münster, Einrichtung eines kombinierten Verkehrs im nordwestdeutschen Raum - Abschlußbericht v. 29.12.1999

Um dennoch eine Etablierung eines KV-Terminals z.B. in Rheine zu erreichen, schlagen die Gutachter die Bildung eines „Klubs“ aus Spediteuren (einschließlich niederländischer Partner) und der DB Cargo AG zur Sicherung des KV vor. Große Erfolgchancen werden auch in einer Zusammenarbeit Rheines mit Osnabrück gesehen.

Die in dem Gutachten thematisierten allgemeinen negativen Tendenzen in der Entwicklung des KV sind auch in Rheine festzustellen. Die Umschlagstatistik für den ehemaligen Standort der KLV-Anlage im Güterbahnhof zeigt für den KV einen Rückgang der jährlichen Umschläge von rund 15.000 im Jahr 1990 auf rund 6.500 im Jahr 1998. Im Jahr 1999 gab es einen weiteren Rückgang der Umschlagszahlen.

Das Kombi-Netz 2000+ der Kombiverkehr KG sieht eine Einbeziehung des Standortes Rheines in das Nationale Gesamtzugnetz erst bis Mitte des Jahres 2001 vor. Dann soll das Nationale Gesamtzugnetz aus 42 Zügen mit insgesamt 80 Verbindungen bestehen. Rheine ist ab dem Jahr 2001 mit einer Relation aufgenommen, die ausgehend von Dörpen via Rheine nach Mannheim führt. Es handelt sich hierbei um ein erweitertes Angebot für einen der Dörpener Südzüge, der bisher ohne Halt an Rheine vorbeigeführt worden ist. Zusätzlich zu diesem Angebot wird die Relation Dörpen-Mannheim von der DB Cargo AG bedient, die von der Nordland-Papier AG in Dörpen direkt mit dieser Leistung beauftragt wurde.

Entwicklungsmöglichkeiten von Güterverkehrszentren

In einem vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen veranlassten aktuellen bundesweiten Erfahrungsaustausch der GVZ-Standorte werden Handlungsempfehlungen zur Weiterentwicklung von Güterverkehrszentren formuliert. Die im Schlussbericht des ISL (Bremen) dokumentierten Ergebnisse dieses Erfahrungsaustausches⁶ haben wir im Folgenden mit Bezug auf die Problematik des GVZ Rheine verkürzt zusammengefasst.

Am Anfang der Untersuchung wird der aktuelle Diskussions- und Erkenntnisstand in definitorische Formulierungen gefasst, die eine Erweiterung des ursprünglichen GVZ-Begriffs bedeuten:

1. Ein GVZ wird heute zunehmend als logistisches Kompetenzzentrum einer Region gesehen, dessen verkehrliche Wirkung nicht nur aus der modalen Verkehrsumverteilung, sondern auch durch die Wirkung der arealen Verkehrsumverteilung, der Verkehrsreduzierung im Zusammenhang mit City-Logistik-Konzepten und der Verkehrsvermeidung durch Zentralitätseffekte besteht. Dabei ist die Anbindung an mindestens zwei Verkehrsträger ausschlaggebend, eine Anbindung an den Kombinierten Verkehr kann auch mit zeitlicher Verzögerung erfolgen.
2. Die Beschränkung der Unternehmensansiedlungen auf reine Verkehrsbetriebe wird heute zunehmend kritisch beurteilt. Es wird eine Öffnung der Ansiedlungsmöglichkeiten für moderne Verteilungszentren des Handels sowie logistikintensive Industrieunternehmen vorgeschlagen. In diesem Zusammenhang müssen entgegenstehende Fördertatbestände kritisch hinterfragt werden.

Als neue Motivation für Güterverkehrszentren wird das Erfordernis der Entwicklung moderner Logistikstrukturen genannt, die durch die zunehmende Arbeitsteiligkeit in der Wirtschaft sowie verstärkter Outsourcingtendenzen in Industrie und Handel begründet werden. Ein GVZ bietet insbesondere den mittelständischen Unternehmen die Chance, in Kooperation mit Partnern den Herausforderungen des

⁶ ISL, 2000: Bundesweiter Erfahrungsaustausch der GVZ-Standorte auf der Grundlage des Benchmarking-Ansatzes mit der Zielsetzung, die Verbesserung der Entwicklungsprozesse an den einzelnen Standorten (zu einem GVZ-Netz) zu forcieren, im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, FE-Vorhaben: 70.568/1998, Berlin/Bremen, Schlussbericht Juni 2000

Marktes gerecht zu werden. Dabei wird aber auch kritisch angemerkt, dass eine Diskrepanz zwischen dem theoretischen Synergiepotential und dem tatsächlichen Ausnutzen dieses Potentials besteht.

Die Erfahrungen der GVZ-Akteure sind auf Basis eines Benchmarking-Prozesses von 32 Güterverkehrszentren, darunter Rheine, zusammengestellt worden. Die Untersuchung liefert erste Ansatzpunkte dafür, in welcher Form Vorteile für Unternehmen aus der Ansiedlung in einem GVZ entstanden sind. Schließlich sind diese Synergien und Kooperationsmöglichkeiten ein wesentliches Unterscheidungsmerkmal zwischen einem GVZ und einem herkömmlichen Gewerbegebiet.

Der Untersuchungsbereich (Benchmarking-Cluster) „GVZ-Produkte“ zeigt mögliche Synergieeffekte für die in einem GVZ angesiedelten Unternehmen, wie sie in verschiedenen GVZ-Standorten bereits umgesetzt wurden.

In der folgenden Tabelle sind interne und externe Rationalisierungseffekte und mögliche Dienstleistungsangebote aufgelistet. Die im Schlussbericht so benannten „Internen Rationalisierungsansätze“ sind bereits von GVZ-Betreibern/Entwicklungsgesellschaften realisiert worden. „Externe Rationalisierungseffekte“, die eigentlichen logistikaffinen Rationalisierungsansätze, werden bisher nur in geringem Umfang in GVZ umgesetzt. Weiterhin werden im Zusammenhang mit dem Betrieb der KLV-Anlagen Servicedienstleistungen angeboten.

Tabelle 4: Rationalisierungsansätze und Dienstleistungen in GVZ

Interne Rationalisierungsansätze	Externe Rationalisierungseffekte	Serviceangebote am KV-Terminal
gemeinsamer Energieeinkauf	City-Logistik	Depotdienste
Gefahrgutbeauftragter	KV-Initiativen (Ganzzug)	Container-Reparatur
Interne Entsorgung	Entsorgungslogistik/KWL-Aspekte – geplant	Trucking im Vor-/Nachlauf
Sicherheitsdienst	Groupage (Ladungspools) - geplant	Sammelgütlager (Groupage)
kooperativer Einkauf von Telekommunikationsdienstleistungen	Logistik-Consulting -geplant	

Quelle: ISL, 2000

Zusätzlich zu den Befragungsergebnissen werden durch die Gutachter weitere Ansätze, wie z.B. die Beteiligung an Forschungsprojekten, der Aufbau von Datenbanken mit logistikrelevanten Informationen für potentielle Investoren, die Anschaffung eines Reachstackers (spezielles Stapler-Fahrzeug), und Einrichtungen wie ein Gefahrgutlager oder ein Verwertungszentrum für Altfahrzeuge genannt.

Im Rahmen des Benchmarking-Prozesses wurden auch aktuelle Problembereiche und Perspektiven abgefragt. In den Themenfeldern „KLV-Anlage“ und „Einbindung in das Kombiverkehrsnetz“ sehen die GVZ-Betreiber die Hauptherausforderung. Ebenfalls von hoher Priorität ist das Marketing der Güterverkehrszentren.

Insgesamt wird der Entwicklung der Güterverkehrszentren ein deutlicher Fortschritt bescheinigt, wobei der Vergleich aller betrachteten Standorte ein sehr heterogenes Bild ergibt. Die Etablierung eines Netzwerkes der GVZ-Standorte ist derzeit nur in einzelnen Bundesländern zu erkennen.

Die Gutachter fassen die Ergebnisse des Erfahrungsaustauschs zu folgenden Handlungsempfehlungen zusammen:

- **Trägerschaft:**

Es ist zu entscheiden, ob die verkehrspolitischen und umweltpolitischen Einflussnahmen sowie regionalökonomische Zielsetzungen künftig forciert werden sollen oder ob die Entwicklung der GVZ-Flächen in die Federführung reiner Flächenentwickler übergeht. Die Ziele einer nachhaltigen Mobilität sind nur bei einer aktiven public-private-partnership zu realisieren. Die dafür erforderlichen Budgets sind aber nur dann zu verantworten, wenn die GVZ-Entwicklung nicht nur an reinen Flächenveräußerungen gemessen wird.

- **Aufgaben der Trägerschaft**

Logistisches Knowhow der GVZ-Verantwortlichen ist eine wichtige Basis für den Erfolg der Güterverkehrszentren. Neben den Aufgaben der Flächenentwicklung und des Flächenmanagements steht dabei die Frage im Vordergrund, wie ein GVZ-Träger seinen Unternehmen bzw. potentiellen Ansiedlern dabei helfen kann, sich am Markt mit Hilfe des Agglomerationsvorteils „GVZ“ durchzusetzen.

- **Standortmarketing**

Aufgabe des Standortmarketings ist es, mit Blick auf vorhandene Stärken sowie aktuelle Entwicklungen am Markt die Chancen in bestimmten Branchen oder logistischen Kanälen zu suchen und strategisch umzusetzen. Ein überzeugendes Leistungsprofil des Standortes sowie die genaue Kenntnis chancenreicher Marktsegmente sind die Voraussetzungen für eine gezielte Akquisition und bilden die Grundlage für maßgeschneiderte Ansiedlungskonzepte oder die Entwicklung von Dienstleistungsangeboten.

- **Vernetzung der Güterverkehrszentren, Etablierung eines Erfahrungsaustauschs**

Sowohl die physische Vernetzung der GVZ-Standorte als auch die organisatorische Vernetzung der GVZ-Betreiber ist bisher nicht in befriedigendem Maße erfolgt. Es wird eine Etablierung und Institutionalisierung des Erfahrungsaustauschs empfohlen.

- **Intermodaler Verkehr**

Die GVZ-Träger haben angesichts der aktuellen Entwicklungen im Schienenverkehr nur eingeschränkte finanzielle Spielräume und Vermarktungschancen. Hinzu kommt, dass Unternehmen, die fernab der GVZ-Terminals investiert haben, ihre Transporte auf lange Sicht ausschließlich auf der Straße durchführen werden. Trotzdem zeichnen sich einige Ansatzpunkte für eine zukünftige Verbesserung des kombinierten Verkehrs ab:

- Einspeisung von Feederzügen in das Kombinetz
- Etablierung des geplanten Mega-Hub (im GVZ Hannover-Lehrte)
- Förderung neuer (privater) Bahnunternehmen
- Unterstützung der DB AG in Liberalisierungsbemühungen
- Förderung innovativer Technologien speziell für die Flächenbedienung
- Änderung der Risikoverteilung im kombinierten Verkehr
- Erweiterung des Potentials des kombinierten Verkehrs (neue Vermarktungskanäle).

Perspektiven für die Entwicklung des GVZ Rheine

Das GVZ Rheine ist eine wichtige Infrastruktureinrichtung, die durch aktive Bewirtschaftung ihren Nutzen für die Region stiften soll. Die GVZ-Entwicklungsgesellschaft hat dabei die Aufgabe, Transport- und Logistikketten zu organisieren sowie die Verkehrsflüsse zu managen.

Die Vorteile des GVZ-Standortes in Rheine liegen auf der Hand:

- direkte Anbindung an die Bundesautobahn (A30) und das Bundesfernstraßennetz (B70),
- direkte Verknüpfung über die KLV-Anlage mit dem überregionalen Eisenbahnnetz,
- unmittelbare Nähe zum Wasserstraßennetz (Kanalhafen am Dortmund-Ems-Kanal).

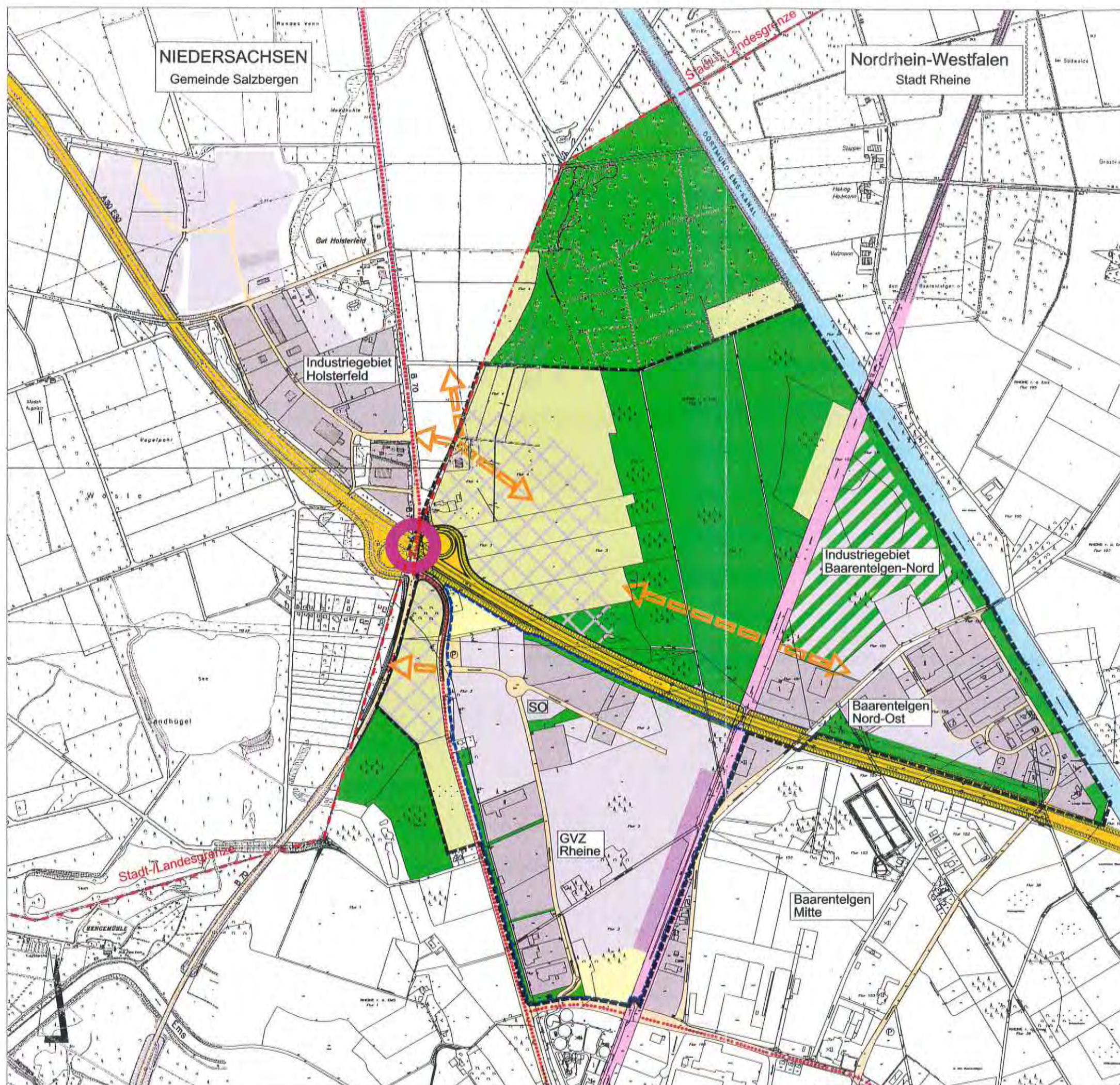
Das KLV-Terminal nimmt in der Konzeption des GVZ eine zentrale Stellung ein. Es übernimmt die Aufgabe der physischen Vernetzung der Verkehrsträger Schiene und Straße, bündelt und koordiniert die Ladeeinheiten. Die Umschlagereinrichtung des kombinierten Verkehrs wird nach der Verlagerung aus dem Güterbahnhof in das GVZ bisher nur auf Anforderung im Minimalbetrieb genutzt.

Die äußeren Rahmenbedingungen, die seitens der Stadt Rheine nicht beeinflusst werden können, erschweren derzeit eine wirtschaftliche Betreibung der KLV-Anlage. Vor allem mangelt es zur Zeit an einem ausreichend großen Umschlagsvolumen. Eine im Frühjahr 2000 von UP HERMES durchgeführte Wirtschaftlichkeitsberechnung für die KLV-Anlage im GVZ Rheine hat ergeben, dass eine wirtschaftliche Nutzung der Anlage erst oberhalb eines jährlichen Volumens von ca. 10.000 bis 15.000 Umschlägen zu erwarten ist.

Durch die Verlegung der KLV-Anlage vom Güterbahnhof in das GVZ gab es 1999 einen starken Rückgang der durchschnittlichen Container-Umschlagszahlen. Seit Abschluss der Umbauarbeiten im Frühjahr 2000 gehen alle Bemühungen der Stadt und der GVZ-Geschäftsführung dahin, dass die Anlage in Zukunft wieder wirtschaftlich arbeiten kann. Dazu soll unter anderem die Gründung eines KLV-Nutzerclubs beitragen, der das Speditionsaufkommen in der Region nördliches Münsterland / südliches Niedersachsen / Osnabrücker Land sowie aus dem Verdichtungsraum Hengelo / Enschede erfassen und bündeln soll. Herr Dr. Allemeyer vom Verkehrswissenschaftlichen Institut der Universität Münster führt gegenwärtig entsprechende Gespräche mit Spediteuren sowie Verhandlungen mit der DB Cargo über bestimmte Ganzzugrelationen mit dem Ziel, bereits im Frühjahr 2001 die Relationen Mannheim, Berlin, möglicherweise auch Rotterdam oder Brüssel bedienen zu können.

Weiterhin werden derzeit in der Stadt Rheine und in der Region große Anstrengungen unternommen, die Entwicklungschancen für das GVZ Rheine durch Einwerbung von Fördermitteln (z.B. aus dem neuen INTERREG III-Programm) und durch organisatorische Maßnahmen (hauptamtliche Geschäftsführung u.a.) zu verbessern. Neben der physischen Vernetzung der Güterströme durch das KV-Terminal ist die organisatorische und telematische Vernetzung der Logistik-Unternehmen untereinander eine Grundlage für ein erfolgreiches GVZ-Konzept, da auf diese Weise Fühlungsvorteile, Rationalisierungseffekte und Synergien geschaffen werden können. Auch in diesem Bereich sind die Entwicklungsmöglichkeiten in Rheine noch nicht ausgeschöpft.

Innerhalb des GVZ ist ein Sondergebiet für expeditionsbedingte Zentrumsbetriebe (wie Zoll, Post, Bank, Bürogebäude, Restaurant, Hotel, EDV, Einkaufsmarkt) vorgesehen. Die Fläche wird derzeit noch nicht genutzt; es besteht allerdings eine Option auf die Ansiedlung eines Servicezentrums mit Tankstelle, Restaurationsbetrieb und Hotel. Weitere, überbetrieblich nutzbare Serviceeinrichtungen bestehen bisher noch nicht.



NUTZUNG

- GI-Fläche, genutzt
- KLV-Anlage
- GI/SO-Flächen, mit Baurecht
- Baurechtlich gesicherte GI-Fläche, (derzeit noch Wald)
- Erweiterung GE/GI nach GEP
- Grünflächen / Waldflächen innerhalb der Industriegebiete
- Landwirtschaftliche Flächen
- Flächen für die Abwasser- u. Regenwasserentsorgung

VERKEHR

- Bundesautobahn
- BAB-Anschlussstelle Rheine-Nord
- vorhandene Erschließung
- Eisenbahnstrecke
- Dortmund-Ems-Kanal
- Vorzugsstrecke für LKW'S
- Erschließungsmöglichkeiten sind zu untersuchen
- Landesgrenze Nordrhein-Westfalen / Niedersachsen
- Grenze des GVZ
- Planungsbereich



STADT RHEINE

Situation und Entwicklungsmöglichkeiten
des Gewerbe- und Industriegebietes
Rheine- Nord (einschließlich GVZ)

-Bestandsanalyse-

Projekt-Leit.:	Bearb. / CAD:	Dat:	Plott-Dat:	Projekt-Nr.:	Datum:	Maßstab:
Heinicke	König / P81ter	Bestand.dwg	Bestand.pcp	310 02170-10	22.09.2000	1:5.000 i.O.



Planungs- und Ingenieurgesellschaft GmbH
28211 Bremen - Friedrich-Müller-Straße 42 - Tel.(0421) 2032-6
17/18

3.2. Gewerbe- und Industriegebiet Rheine-Nord

Natur und Landschaft im Untersuchungsraum

Nördlich der BAB A30 und östlich der B70 bzw. der Stadt- und Landesgrenze liegen landwirtschaftlich genutzte Flächen, die im GEP als GVZ-Erweiterungsflächen dargestellt sind.

Nach der naturräumlichen Gliederung gehört dieser Erweiterungsbereich des Industriegebietes Rheine-Nord zu den naturräumlichen Einheiten „Listruper Sand“ (581.12) in der Übereinheit „Plantlünner Sandebene“ (581). Talsande und Flugsanddünen waren die Ausgangspunkte der Bodenbildung; die vorherrschenden Bodentypen sind Podsole, Gley und Rauker. Die Wasserdurchlässigkeit der Böden ist mittel bis sehr hoch, die Sorptionsfähigkeit ist mittel bis sehr gering.

Die Grundwasserfließrichtung ist Nordwest. Die Grundwasserstände unter Flur liegen je nach Örtlichkeit bei ca. 3 bis 6 m. Der Grundwasserleiter hat eine nur geringe Mächtigkeit.

Als stehendes Oberflächengewässer ist ein Heideweiher im Nordwesten des Gebietes sowie ein Kleingewässer nahe der Bundesautobahn A 30 zu nennen. Fließgewässer sind mit Ausnahme eines temporär wasserführenden Grabens nicht vorhanden.

Das Gebiet liegt im Bereich des gemäßigten, atlantisch beeinflussten Übergangsklimas mit Niederschlägen um 730 mm/Jahr, Hauptwindrichtung SW.

Überwiegend kommen mittelalte Kiefernforste, stellenweise Fichtenforste, Eichenwald und junge Laubholzaufforstungen vor. Das Kleingewässer nördlich der Autobahn ist Lebensraum von Moorfrosch, Kreuzkröte und Knoblauchkröte.

Das Entwicklungspotential des Untersuchungsgebietes liegt in der Entwicklung von Arten und Lebensgemeinschaften der nährstoffarmen und trockenen Standorte. Schutzwürdige Biotope und Biotopkomplexe kommen außerhalb des Untersuchungsgebietes im Norden vor.

Im Gebiet liegen zwei geowissenschaftlich schutzwürdige Objekte (006 / 007).

Die Landschaftsbildqualität des Waldgebietes und der angrenzenden landwirtschaftlichen Fläche wird mit einem mittleren landschaftsästhetischen Wert eingestuft.

(Zum Thema siehe auch Themenkarte „Bewertung der Biotoptypen“ im Kapitel 6.1)

Nutzungen

Das Gewerbe- und Industriegebiet Rheine-Nord umfasst neben den Flächen des GVZ die östlich angrenzenden bestehenden Gewerbegebiete sowie die gewerblich genutzten Bereiche nördlich der BAB A 30.

Die Themenkarte „Bestandsanalyse“ zeigt den aktuellen Stand der Nutzungen im Gewerbe- und Industriegebiet Nord. Gewerbliche Reserveflächen stehen in folgendem Umfang zur Verfügung (Stand Sommer 2000):

- baurechtlich verbindlich gesicherte und erschlossene Reserveflächen: ca. 39,5 ha
(davon ca. 3,5 ha im GE Baarentelgen Nordost / Bonifatiusstraße)
- Reserveflächenpotential nördlich der A 30 (nach GEP): ca. 30 ha

Neben den im GVZ vorhandenen, auf Logistik, Speditionswesen, Lagerhaltung oder Distribution ausgerichteten Betrieben, sind im Gewerbe- und Industriegebiet Rheine-Nord zahlreiche GVZ-affine Gewerbebetriebe vorhanden.

Tabelle 5: GVZ-affine Betriebe im Gewerbe- und Industriegebiet Rheine-Nord außerhalb des GVZ

Firma	Branche	Fläche (ha)	Lage
Dachser	Spedition	4,0	GI Bonifatiusstraße
HD-Logistik	Logistik-Service	2,8	GI Bonifatiusstraße
Kühl- u. Lagerhaus Münsterland (KLM)	Logistik	4,8	Baarentelgen Nord
Höfener	Spedition	0,6	GI Bonifatiusstraße
Hartman	Kleintransporte	0,4	GI Bonifatiusstraße

Quelle: Stadt Rheine, Kataster verfügbarer Gewerbeflächen, Februar 2000

Entwicklungsbedarf

Für die gewerbliche Entwicklung der Stadt Rheine hat das Industriegebiet Nord eine besondere Bedeutung. Wie aus untenstehender Tabelle deutlich wird, bestehen hier die quantitativ relevanten gewerblichen Flächenreserven im Stadtgebiet.

Tabelle 6: Gewerbliche Flächenreserven der Stadt Rheine

Gebiet	Flächengröße gesamt (ha)	noch nicht belegt (ha)
Baarentelgen Nord	32,9	23,0
Baarentelgen Nordost (Bonifatiusstraße)	21,1*	3,5
GVZ	57,6*	36,0
Karl Dusterberg	12,7*	4,9
Kanalhafen Süd / Paschenau	11,3*	0,5
Haselweg	4,9	1,9
Gesamt:	140,5	69,8

*= nur Nettogewerbeflächen ohne Erschließungsanteil

Quelle: Stadt Rheine, Flächenbilanz GE/ GI, Stand 06/2000 und eigene Erhebungen (Baarentelgen Nord)

Die noch nicht belegten Flächen mit einer Größe von ca. 70 ha stehen überwiegend im Industriegebiet Nord zur Verfügung. Bei der Bewertung der Flächenreserven ist zu berücksichtigen, dass rund 36 ha der noch freien Flächen zweckgebunden im GVZ liegen, d.h. nur für GVZ-affines Gewerbe zur Verfügung stehen. Die für nicht GVZ-affine Betriebe zu vermarktenden Flächen in der Stadt Rheine betragen daher nur rund 34 ha gewerbliche Bauflächen; davon sind 23 ha im Bereich Baarentelgen Nord zwar baurechtlich gesichert, aber zur Zeit noch nicht komplett erschlossen. Damit stehen derzeit lediglich ca. 11 ha voll erschlossene Gewerbeflächen für die kurzfristige Ansiedlung zur Verfügung.

Nach Aussage der Stadt Rheine (Wirtschaftsförderung) werden pro Jahr durchschnittlich rund 4 ha Gewerbeflächen vermarktet. Bei konstanter Flächennachfrage auch in den nächsten Jahren reicht die derzeit kurzfristig vermarktbare Kapazität an nicht zweckgebundenen (GVZ-Affinität) Gewerbeflächen rein rechnerisch nur noch für etwa 2 bis 3 Jahre. Hieraus lässt sich ein dringender Bedarf an Flächenentwicklung für Industrie- und Gewerbeflächen ableiten. Da sich bei den derzeitigen Rahmenbedingungen zweckgebundene Flächen im GVZ nur schwer vermarkten lassen, sollten die neu zu erschließenden Gewerbeflächen möglichst keinen Nutzungseinschränkungen unterliegen.

Verkehr

Als wesentliche Faktoren der verkehrlichen Anbindung des GVZ und des Gewerbe- und Industriegebietes Rheine-Nord bestehen:

- unmittelbare Nähe zur BAB-Anschlussstelle „Rheine-Nord“ der BAB A 30
- Anschluss an Bundesstraßen B 70, B 70n, B 481
- Gleisanschluss vorhanden
- Anlage des KLV vorhanden
- Stückgutbahnhof in 5 km Entfernung
- Flughafen Münster-Osnabrück in 25 km Entfernung
- Kanalhafen Rheine in 5 km Entfernung
- ÖPNV-Anschluss vorhanden

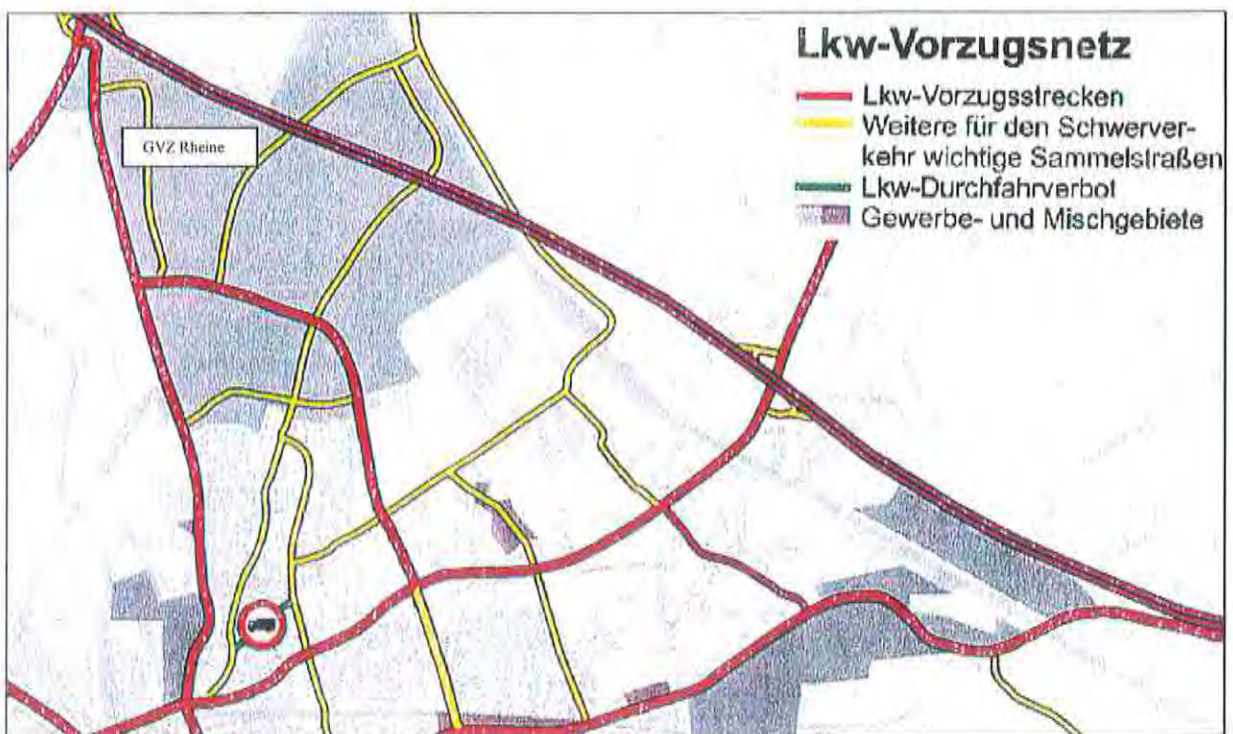
Die verkehrliche Standortfaktoren sind als sehr gut einzuschätzen. Problematisch hinsichtlich eines zügigen Verkehrs ist die Knotenpunktgestaltung der AS Rheine-Nord; bei den weiteren Entwicklungsüberlegungen sollte hier unbedingt eine neue Anbindung des GVZ und der Gewerbeflächen nördlich der A30 an die B70 geplant werden.

Die Lenkung des Schwerlastverkehrs erfolgt entsprechend der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes (Stand 08/1998) durch sog. Zielspinnen für die Gebiete:

- Gewerbe- und Industriegebiet Rheine-Nord,
- Gewerbe- und Industriegebiet Rheine-Ost/Kanalhafen.

Aus diesen Zielspinnen wird das LKW-Vorzugsnetz Rheine abgeleitet (vgl. Abbildung).

Abbildung 4: LKW-Vorzugsnetz und LKW-Fahrverbote



Quelle: Aktualisierung des Verkehrsentwicklungsplanes Rheine, Stand August 1998

4 Wünsche und Anforderungen der Unternehmen in Bezug auf ihren Betriebsstandort

Die Befragung der Unternehmen erfolgte im Rahmen von Interviews mit Schlüsselpersonen relevanter Unternehmen aus dem GVZ und dem Industriegebiet Rheine-Nord sowie mit GVZ-affinen Betrieben mit Sitz in anderen Bereichen der Stadt Rheine. Die befragten Unternehmen wirtschaften überwiegend in den Bereichen Logistik, produzierendes Gewerbe und Handel/ Großhandel. Zusätzlich wurden Interviews mit Vertretern der Bundeswehr (Logistikregiment 11) und der Zollbehörde geführt.

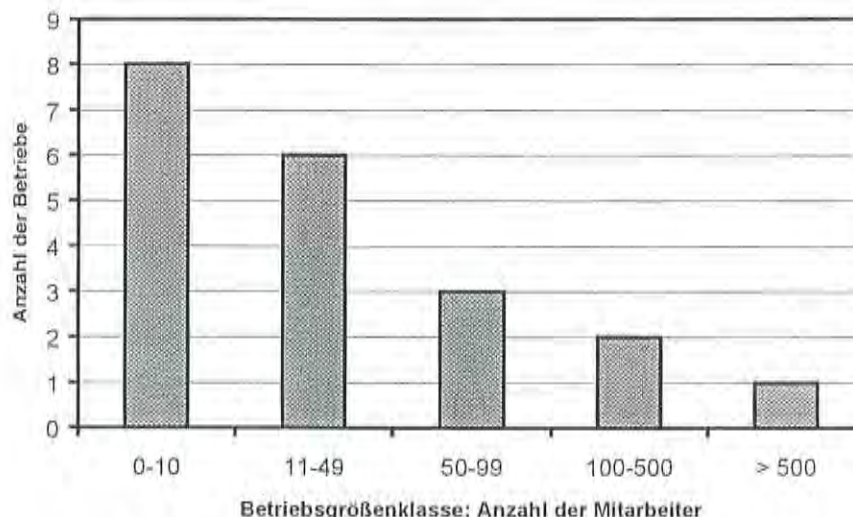
Die Interviews wurden vom in Rheine ansässigen Unternehmensberater UP HERMES auf Grundlage eines Gesprächsleitfadens durchgeführt, der insbesondere die Entwicklungsabsichten der Betriebe sowie ihre Anforderungen und Bedürfnisse in Bezug auf die künftige planerische und wirtschaftliche Entwicklung der Stadt Rheine ermitteln sollte.

An der Betriebsbefragung beteiligten sich insgesamt 21 von 32 angeschriebenen Unternehmen und Institutionen.

Die Befragungen fanden von Juli bis September 2000 statt. Die Standorte der beteiligten Unternehmen sind in der Karte „Unternehmensbefragung“ dargestellt.

Die Betriebsgrößenstrukturen der befragten Unternehmen (mit Ausnahme der Bundeswehr) reichen von 6 Mitarbeitern bis zu über 1.000 Beschäftigten. Die Verteilung der Betriebsgrößenklassen ist in untenstehender Abbildung wiedergegeben.

Abbildung 5: Betriebsgrößen der befragten Unternehmen (ohne Bundeswehr)



Keine der befragten Firmen plant in absehbarer Zukunft die Unternehmensschwerpunkte zu verlagern oder zu ändern. Innovation und langfristige Festigung des Kerngeschäfts stehen im Vordergrund.

Alle Unternehmen würden gern über die Ergebnisse der Befragung und über die weiteren Entwicklungsabsichten informiert werden.

Im Folgenden werden zunächst die Befragungsergebnisse in einer tabellarischen Übersicht dokumentiert; anschließend werden die für die weitere Planung relevanten Aussagen zusammengefasst.

Ergebnisse der Unternehmensbefragung

1. Bedeutung des jetzigen Unternehmensstandortes:

Sehr wichtig	16 Unternehmen (alle Branchen)
Zweitrangig	3 Unternehmen (Produktion)
Unwichtig	2 Unternehmen

Bei den Firmen die den Standort als sehr wichtig ansehen, haben die Gründe folgende Wertigkeit:

1. Kundenbindungen in Rheine
2. Gute Verkehrsanbindung nach ganz Deutschland / Holland
3. Vertretbare Löhne
4. Familie
5. Attraktivität der Stadt
6. Strategische Gründe (Bundeswehr)

2. Wichtigkeit des Warentransportes für das Unternehmen:

Sehr wichtig	20 Unternehmen
Weniger wichtig	1 Unternehmen

3. Eingesetzter Transportweg / Art:

Bei allen Firmen werden Güter über die Strasse mit LKW's transportiert. Die Möglichkeit, Waren per Bahn zu befördern, sieht keines der befragten Unternehmen

4. Welche Neuansiedlungen wünschen sich die Unternehmen ?

Hier gab es Mehrfachnennungen (Aufzählung nach Wertigkeit):

1. Produzierendes Gewerbe (Branche unwichtig)
2. Gewerbeansiedlungen, egal welcher Art.
3. Große Handelshäuser (z.B. Ikea)
4. Logistikunternehmen (mit Lager, z.B. Postverteilzentrum)
5. Chemische Industrie (Kunstfaserproduktion)

5. Welche Dienstleister wünschen sich die Unternehmen in unmittelbarer Nähe ihres Standortes?

Hier gab es Mehrfachnennungen (Aufzählung nach Wertigkeit):

1. EDV / IT Dienstleistungsfirmen
2. Handwerk, Maschinenschlosser
3. Gastronomie / Kantine
4. Kühlgeräteservice
5. Autovermietung
6. sonstige

6. Welche Vorteile sehen Unternehmen bei einer Ansiedlung im GVZ gegenüber dem IG Nord ?

Keine Vorteile	17 Unternehmen
Verkehrsanbindung	4 Unternehmen

7. Können Sie sich vorstellen im GVZ anzusiedeln ?

Nein	18 Unternehmen
Ja	3 Unternehmen (ein Betrieb plant eine Erweiterung im GVZ)

8. Können Sie sich vorstellen in einem dezentralen GVZ mitzuwirken ?

Nein	20 Unternehmen
Ja	1 Unternehmen (Zoll)

9. Was könnte ein Grund sein im GVZ anzusiedeln?

Keiner	18 Unternehmen
Subventionen	1 Unternehmen
Günstige Flächen	2 Unternehmen

10. Gibt es einen Grund für das Unternehmen den jetzigen Standort mittelfristig zu verlassen ?

Nein	20 Unternehmen
Möglicherweise	1 Unternehmen (Auslandsproduktion - Preisdruck)

11. Sehen die Unternehmen mittelfristig (1-5 Jahre) einen Flächenbedarf für betriebliche Entwicklungen?

Nein, kein Bedarf	18 Unternehmen
(3 Firmen sind gerade umgezogen oder haben Flächen erworben.)	

12. Wie schätzen die Unternehmen Rheine generell als Wirtschaftsstandort ein ?

sehr gut	1 Unternehmen
gut	5 Unternehmen
befriedigend	16 Unternehmen
mangelhaft	kein Unternehmen

13. Was erwarten die Unternehmen von der Stadt Rheine, um den Wirtschaftsstandort lukrativ zu halten oder zu machen ?

Die Antworten in der Reihenfolge der Wichtigkeit und Nennungen.

1. Mehr Gewerbe- und Industrieansiedlungen
2. weitere Professionalisierung der Wirtschaftsförderung
3. Nichts, da müssen wir uns schon selber helfen, von der Stadt haben wir nichts zu erwarten
4. Mehr wirtschaftliche Kompetenz bei den Verantwortlichen
5. Von Belastungen befreien, die Unternehmen besser beraten
6. Studienplätze, Berufsakademien. (z.B. DAV Bremen, Logistik)
7. Belebung der Innenstadt

14. Was erwarten die Unternehmen von der Wirtschaftsförderung ?

Die Antworten in der Reihenfolge der Wichtigkeit und Nennungen.

1. Die Wirtschaft fördern
2. Nicht nur nach neuen Unternehmen suchen, die vorhandenen Betriebe betreuen
3. Foren und Arbeitskreise bilden
4. Leute mit Fachkompetenz in der Wirtschaftsförderung beschäftigen
5. Mehr persönlicher Kontakt, nicht immer nur Großbetriebe ansprechen
6. Mehr Informationen
7. Transparentere Grundstückspolitik
8. Hilfe bei Existenzgründung, z.B. Kreditvermittlung
9. Personal mit unternehmerischen Erfahrungen einstellen

15. Wie bewerten die Unternehmen den Personalmarkt in Rheine?

sehr gut	1 Unternehmen
gut	5 Unternehmen
befriedigend	3 Unternehmen
ausreichend	5 Unternehmen
mangelhaft	3 Unternehmen
ungenügend	2 Unternehmen
keine Aussage	2 Unternehmen (Neuansiedlung und Bundeswehr)

Der Standort Rheine ist für die meisten Betriebe von hoher Bedeutung. Hierbei stehen bestehende örtliche Kundenbindungen, die gute Verkehrsanbindung Rheines, das lokale Lohnniveau, persönliche Gründe und auch weiche Standortfaktoren (Attraktivität) im Vordergrund. Nur für zwei international tätige Speditionen ist der derzeitige Unternehmensstandort aus räumlicher Sicht unwichtig (Frage 1).

Für fast alle befragten Unternehmen ist der Warentransport sehr wichtig. Aufgrund der Branchenstruktur war dies auch so zu erwarten. Trotz der prinzipiellen Möglichkeit, Waren über die Bahn zu transportieren, wird diese Transportmöglichkeit aufgrund der hohen Kosten und geringeren Geschwindigkeit im Vergleich zum Transport per LKW nicht genutzt (Fragen 2+3). Diese Aussagen bestätigen die Markteinschätzung seitens der Stadt Rheine.

Die interviewten Betriebe wünschen sich insgesamt eine Belebung des Industriegebietes Nord. Im GVZ sollte der Schwerpunkt der anzusiedelnden Betriebe im Bereich der Logistik und der logistikaffinen Produktion liegen, um das GVZ auch als solches auszubauen. An Dienstleistungsbetrieben werden v.a. EDV / IT-Dienstleister gewünscht. Es wurden aber auch Serviceeinrichtungen wie Gastronomie / Kantine nachgefragt (Fragen 4+5).

Für die Mehrzahl der Unternehmen kommt eine Ansiedlung im GVZ nicht in Frage. Als Vorteile des GVZ wurde nur die Verkehrsanbindung genannt, sonstige Synergievorteile oder Kooperationseffekte werden von den befragten Betrieben nicht gesehen. In diesem Sinne ist auch die Mitwirkungsbereitschaft an einem dezentralen GVZ / Mehrstandorte-GVZ gering. Zwei Logistikfirmen sähen Vorteile im GVZ, wenn es eine Wasserstraßenanbindung und akzeptable Bahnpreise gäbe. Dennoch ist für 3 Betriebe eine Ansiedlung bzw. Erweiterung im GVZ denkbar. Als Gründe werden mögliche Förderungen bzw. günstige Flächenankäufe genannt. (Fragen 6.-9).

Eine mögliche Ursache für die geringe Resonanz auf das GVZ kann es sein, dass nahezu alle befragten Unternehmen keinen Grund für eine mittelfristige Standortverlagerung sehen. Auch ein größerer Bedarf an Erweiterungsflächen läßt sich beim überwiegenden Teil der Firmen nicht erkennen (Fragen 10+11).

Die Einschätzung des Wirtschaftsstandort Rheine durch die Unternehmen ist positiv. Gleichwohl wird darauf hingewiesen, dass eine intensivere Bestandspflege und Akquisition von neuen Unternehmen erfolgen müsste, z.B. im Hinblick auf die niedersächsischen Nachbargemeinden. Auch wird die langfristige Bindung von Jugend und hochspezialisierten Fachkräften als problematisch eingeschätzt. Nach Ansicht der Unternehmen liegt dies an der zu verbessernden Attraktivität der Stadt Rheine hinsichtlich des Ambientes, des kulturellen Angebotes, der Bildungsmöglichkeiten und des Angebotes an gehobenen Einkaufsmöglichkeiten. Die sog. „weichen Standortfaktoren“ sind für die Betriebe von Bedeutung (Frage 12+13).

Von der Mehrzahl der Unternehmen wird die Wirtschaftsförderung als verbesserungswürdig beurteilt. Insgesamt stellte sich in den Gesprächen dar, dass die Erfahrungen mit der Wirtschaftsförderung in den letzten 5 - 6 Jahren besser geworden sind. Die Betriebe erwarten von der Wirtschaftsförderung ein umfangreiches Engagement in der Bestandspflege durch kompetente Beratung, Information, Förderung und sonstiger Unterstützung für alle Betriebe, unabhängig von der Betriebsgröße (Fragen 13+14).

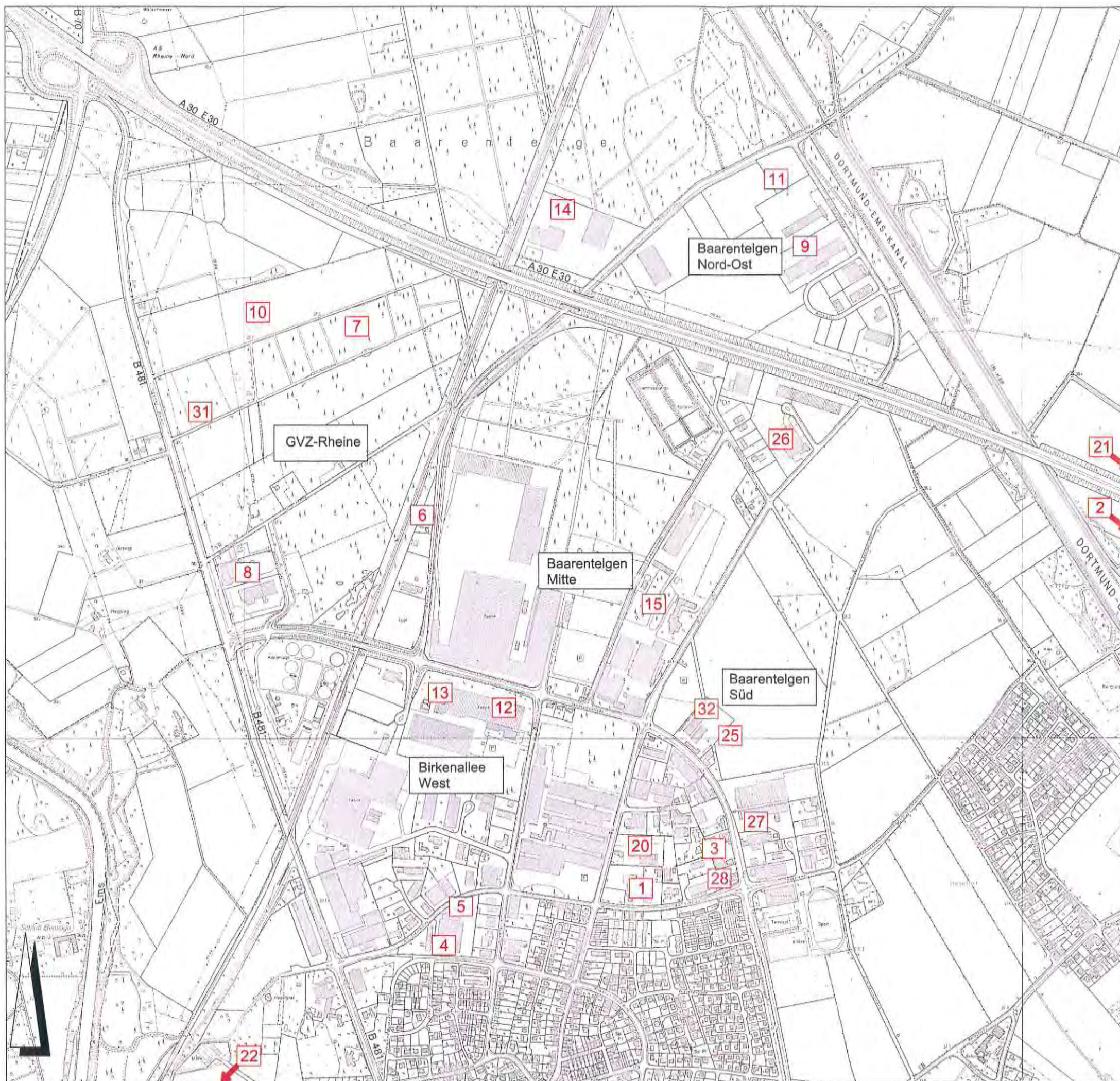
Der Personalmarkt in Rheine wird ambivalent beurteilt. Dies lässt sich mit den unterschiedlichen Qualifikationsanforderungen für Mitarbeiter erklären. Die meisten Unternehmen setzen auf eigene Ausbildung. Es wird betont, dass die überbetrieblichen Weiterbildungen (z.B. Berufsakademien) am Ort nicht vorhanden sind.

Aufgrund der logistischen Bedeutung wurden das Zollamt Rheine und die Bundeswehr (Logistikregiment 11 in der Kaserne Gellendorf) ebenfalls in die Befragungen integriert.

Das Zollamt hat Probleme mit dem derzeitigen Standort Neuenkirchner Str., da der Betriebshof zu klein ist um mehrere LKW gleichzeitig aufzunehmen. Ein Umzug z.B. in das GVZ kommt aber nicht in Betracht, da das Zollamt in einem bundeseigenem Gebäude mietfrei arbeitet. Vorstellen kann man sich allerdings, einige Mitarbeiter im GVZ zu platzieren, z.B. in Kooperation mit einer international tätigen Spedition.

Die Bundeswehr hat ein komplettes Logistikkonzept vorgelegt, in dem alle Verkehrsträger eingebunden sind. Das Konzept betrachtet den Standort Rheine als wichtig in einem deutschen Gesamtkonzept. Die gesamte Präsentation liegt der Stadt Rheine seit 1998 vor. Es wird seitens der Bundeswehr eine eindeutige Unterstützung durch die Stadt Rheine gewünscht.

Auf der nachfolgenden Übersichtskarte sind die Standorte und Branchenzugehörigkeit der Unternehmen dargestellt, die an der Befragung teilgenommen haben. Die Darstellung erfolgt mit Einverständnis der Interviewpartner.



Standorte und Branche der befragten Unternehmen im Industriegebiet Rheine-Nord:

- 1 Entsorgung
- 3 KFZ Reparatur
- 4 Industriebedarf
- 5 Elektroinstallation
- 6 LKW Reparatur
- 7 LKW Planen-Sattlerei
- 8 KFZ Handel+Reparatur
- 9 Rohrbiegerei
- 10 Getränkegroßhandel
- 11 Spedition
- 12 Textilfabrik
- 13 Entsorgung
- 14 Lebensmittelumschlag
- 15 Lebensmittelproduktion
- 20 Spedition
- 25 Schwertransporte
- 26 Fördertechnik - Stapler
- 27 Autolackierungen
- 28 Hydraulikservice
- 31 Kunststoffverarbeitung
- 32 Autohandel

Befragte Unternehmen außerhalb des Industriegebietes:

- 2 Spedition
- 21 Bundeswehr-Logistik
- 22 Zollabfertigung

STADT RHEINE

Situation und Entwicklungsmöglichkeiten
des Gewerbe- und Industriegebietes
Rheine- Nord (einschließlich GVZ)

-Unternehmensbefragung-

Projekt-Leit.:	Bearb. / CAD:	Dat.:	Platt-Dat.:	Projekt-Nr.:	Datum:	Maßstab:
Heinicke	König / Pöfner	Betriebe-tell.	Betriebe.pcp	310 02170-10	29.09.2000	1:10.000



GfL Planungs- und Ingenieurgesellschaft GmbH
28211 Bremen - Friedrich-Mißler-Straße 42 - Tel.(0421) 2032-8
29/30

5 Marktwert des Gebietes

Anders als erhofft, hat die Unternehmensbefragung keine konkreten Aussagen zu Marktwert des Gebietes, zu potentiell wertsteigernden Leistungen (im Bereich Service, Organisation, Planung oder Gestaltung) der Wirtschaftsförderung oder sonstiger öffentlicher Institutionen gebracht.

Für eine erste Einschätzung des Marktwertes der Flächen im Industriegebiet-Nord im Vergleich zu benachbarten Gewerbe- bzw. Industriestandorten wurden daher Datenbanken der GfW Nordrhein-Westfalen und des Regio Institutes ausgewertet. Dabei ist zu berücksichtigen, dass unterschiedliche Standortbedingungen der Flächen bestehen. Dennoch lassen sich aus diesem Vergleich erste Schlüsse zur Vermarktungsmöglichkeiten der Flächen im Industriegebiet-Nord im regionalen Kontext ziehen.

Es wurden die Gewerbegebiete betrachtet, die in räumlicher Nähe der Stadt Rheine liegen und den Anschluss an die BAB A30 bzw. BAB A1 bis 16 km Entfernung aufweisen.

Tabelle 7: Grundstückspreise ausgewählter GE/GI-Flächen

Gemeinde	Gebietsbezeichnung	Grundstückspreis incl. Erschließung
Emsbüren	Ahlde	15-20 DM
Emsdetten	Greevener Damm / B 481	25 DM
Hörstel	GI Hörstel	ab 15 DM
Hörstel	GE/ GI Postdamm	ab 20 DM
Ibbenbüren	Uffeln-Ost / West	25-30 DM
Ibbenbüren	GE Süd-Ost	40-60 DM
Lotte	Heuers-Moor-Ost	90 DM
Neuenkirchen	GE-Nord	27,50 DM
Tecklenburg	Leeden-Heuweg	44 DM
Osnabrück	GVZ	100 DM
Salzbergen	GI Holsterfeld	20-30 DM
Spelle	Venhaus GI-Hafen	15 DM
Spelle	Südfelde	17-20 DM
Steinfurt	GE Wilmsberg	25 DM

Quelle: für NRW-Gemeinden: GfW Nordrhein-Westfalen, Gewerbeflächendatenbank NRW
für Nds. Gemeinden: Regio Institut, Regionales Informationssystem RegIS

Die in der vorstehenden Tabelle aufgeführten Grundstückspreise sind Durchschnittswerte; im Einzelfall bestehen sicherlich Verhandlungsspielräume. Die Standorte in Osnabrück, Lotte und Tecklenburg sind nachrichtlich aufgeführt und sind preislich durch die Lage im bzw. in unmittelbarer Nähe des Oberzentrums Osnabrück beeinflusst.

Im Industriegebiet Rheine-Nord werden die Flächen derzeit einschließlich der Erschließungskosten für rund 35 DM je m² vermarktet. Sie liegen damit im oberen Preissegment innerhalb der Region. Eine Vermarktung der Flächen ist daher weniger über den Preis erfolgreich, sondern v.a. durch Betonung der besonderen Standortvorteile.

6 Entwicklungskonzept

6.1 Grenzen und Möglichkeiten der Fortschreibung der gewerblichen Entwicklung nördlich der A 30

Ausgangslage

Die GEP weist nordöstlich der Anschlussstelle Rheine-Nord eine Fläche für die Erweiterung des GVZ von ca. 30 ha aus.

Die Entwicklung und Erschließung dieser Fläche ist in mehrfacher Hinsicht problematisch.

- Die Fläche liegt isoliert zu den vorhandenen Gewerbegebieten, eine unmittelbare Verbindung fehlt.
- Eine Verbindung mit den östlich angrenzenden Gewerbegebieten wäre zweckmäßig. Hiermit wären Waldinanspruchnahmen im Kiefernforst nördlich der Autobahn verbunden. Die notwendigen Waldinanspruchnahmen sind allerdings aus der Sicht von Naturschutz und Landschaftspflege sowie aufgrund der Bedeutung für die Erholung mit Konflikten verbunden.
- Alternativ könnte eine Unterquerung der BAB A 30 die Anbindung verbessern. Diese Lösung wäre allerdings mit einem erheblichen Investitionsvolumen verbunden.
- Eine Erschließung der Fläche von der B 70 ist aufgrund des Verlaufs der Stadt- und Landschaftsgrenze sowie der Nähe der BAB-Anschlußstelle nur in Kooperation mit der niedersächsischen Nachbargemeinde Salzbergen möglich.

Lösungsansätze

Alternative A:

Dieser Lösungsansatz lässt sich wie folgt skizzieren:

Die im GEP ausgewiesene Fläche für die Erweiterung des GVZ wird planerisch weiterentwickelt. Durch eine parallel im Abstand von ca. 100 m zur BAB A 30 verlaufende Erschließungsstrasse wird die Erweiterungsfläche des GVZ mit dem bestehenden Gewerbegebiet im Bereich des Offenberges verbunden. Beiderseits (nördlich und südlich) der Erschließungsstrasse werden Baufelder bis ca. 100 m Tiefe vorgesehen.

Alternative B:

Bau einer Erschließungsstraße zur Verbindung der Erweiterungsflächen des GVZ mit dem östlich angrenzenden Gewerbegebiet (wie Alternative A). Erschließung von Gewerbeflächen, jedoch nur im 100 m breiten Korridor zwischen BAB A 30 und Erschließungsstrasse.

Alternative C:

Bau einer autobahnparallelen Erschließungsstraße zwischen dem BAB-Anschluss Rheine-Nord und dem Industrie- und Gewerbegebiet Nord / Nord-Ost.

Alternative D:

Verzicht auf eine Verbindung zwischen der geplanten Erweiterungsfläche des GVZ und dem bestehenden Gewerbegebiet. Stattdessen Entwicklung weiterer Gewerbeflächen parallel zur B 70 in Kooperation mit der Nachbargemeinde Salzbergen (interkommunales Gewerbegebiet).

Folgenabschätzung der Auswirkungen auf Natur und Landschaft der möglichen Lösungsansätze

Im Rahmen der Entwicklungskonzeption kann keine umfassende Beurteilung der Eingriffswirkungen der beschriebenen Lösungsansätze erfolgen. Daher wird eine erste Folgenabschätzung vorgenommen.

Die Umsetzung der beschriebenen Lösungsansätze führt zu Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft v. a. durch

- Auswirkungen des Baustellenbetriebes
- Auswirkungen durch die Anlage der Erschließungsstraße und der Baufelder
- Auswirkungen durch Betrieb und Nutzung.

Beispielhaft seien genannt:

Schutzgut	Maßnahme	Wirkung
Boden	Versiegelung	Störung der Bodenentwicklung, Funktionsverluste und Beeinträchtigungen
Wasser	Versiegelung, Stoffeintrag	Beeinträchtigung der Grundwasserqualität und -menge
Klima / Luft	Versiegelung / Baukörper	Beeinträchtigung des Lokalklimas Veränderung von Luftströmen
Arten und Lebensgemeinschaften	Verlust / Zerschneidung / Beeinträchtigung von Lebensräumen	Störung / Flächenverlust von Lebensräumen für Tier- und Pflanzenarten
Landschaftsbild	Gebäude, Straßen	Waldflächenverluste technische Überprägung der Landschaft Verlust von Vielfalt und Eigenart

Nach § 6 Landschaftsgesetz sind Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu vermeiden. Unvermeidliche Beeinträchtigungen sind durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zu kompensieren.

Für alle beschriebenen Lösungsansätze können Beeinträchtigungen dadurch kompensiert werden, dass

- der rechtsgültige B-Plan Nr. 129 für den noch nicht erschlossenen Bereich außer Kraft gesetzt wird. In diesem B-Plan sind Waldinanspruchnahmen östlich der Bahnlinie genehmigt, aber nur teilweise vollzogen;
- die noch bestehende Waldfläche in vollem Umfang erhalten bleibt;
- darüber hinaus erforderliche, weitere Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen umgesetzt werden.

Ersteinschätzung des Kompensationsflächenbedarfs

Bei der Gegenüberstellung von Eingriffen und Kompensationsmaßnahmen werden den einzelnen Biotoptypen bestimmte Wertstufen zugeordnet, die mit der Flächengröße des Eingriffs multipliziert werden. Daraus ergibt sich ein Flächenäquivalent (FÄ).

Nach der gleichen Vorgehensweise wird der Flächenwert des Ausgleiches berechnet. Es handelt sich nur um eine erste überschlägige Ermittlung von Größenordnungen, bei der die Abhandlung der Eingriffsregelung unvollständig bleibt, da nicht alle Schutzgüter bewertet werden. Das FÄ, das dadurch entsteht, dass der B-Plan Nr. 129 im noch nicht erschlossenen nordwestlichen Bereich außer Kraft gesetzt wird, wird pauschal mit 40 angenommen.

Tabelle 8: Kompensationsflächenbedarf

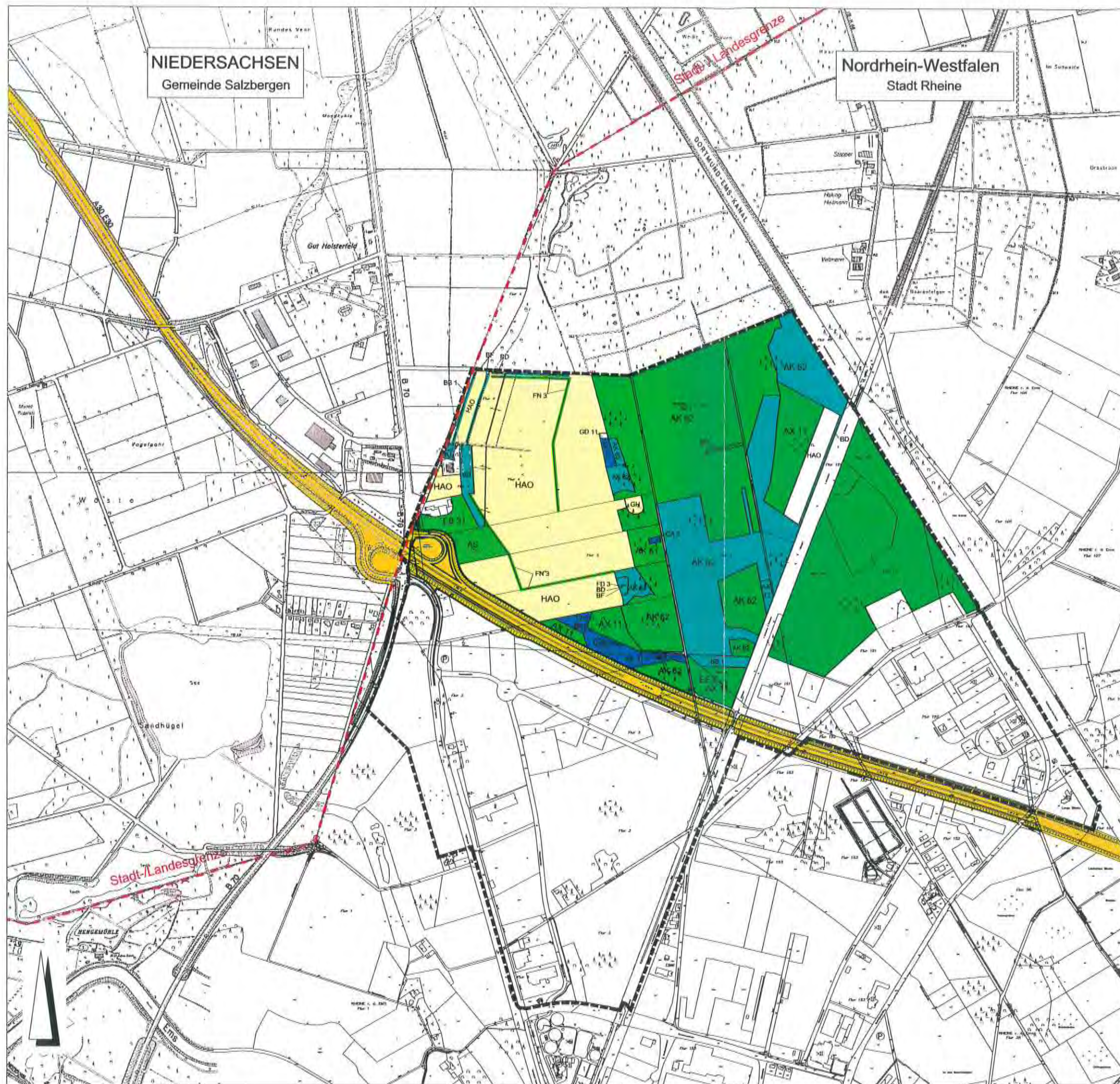
Alternativen							
A		B		C		D	
Flächenäquivalente							
Eingriff	Kompensation	Eingriff	Kompensation	Eingriff	Kompensation	Eingriff	Kompensation
48	40	24	40		40	nicht zu ermitteln	40
/ 8 FÄ		+ 16 FÄ		+		nicht zu ermitteln	
Es sind weitere Kompensationsmaßnahmen <u>erforderlich</u> .		Trotz der positiven Bilanz sind weitere Kompensationsmaßnahmen <u>wahrscheinlich</u> .		Für die Kompensation spezifischer Werte und Funktionen sind Einzelmaßnahmen erforderlich.		nicht zu ermitteln	

Ergebnis

- Bei der Alternative A sind neben dem Verzicht auf Erschließung und Bebauung von ca. 23 ha derzeitiger Waldflächen im Bereich des B-Planes Nr. 129 (Baarentelgen Nord) weitere Kompensationsmaßnahmen im Umfang von bis zu 8 ha erforderlich.
Geeignete Maßnahmen lassen sich in den Suchräumen für Kompensationsmaßnahmen der Stadt Rheine nicht vollständig umsetzen. Es müssten daher Flächen in räumlich-funktionalem Zusammenhang zu der Eingriffsfläche gesucht werden.
- Bei der Alternative B sind insbesondere Beeinträchtigungen der Tierwelt (Amphibienpopulation) gegeben. Insofern müssen gezielte Ausgleichsmaßnahmen erfolgen.
- Auch bei der Alternative C werden weniger Flächen beansprucht als bei A und B. Da durch die Erschließungstrasse jedoch Beeinträchtigungen der Tierwelt erfolgen, müssten diese voraussichtlich gezielt ausgeglichen werden.
- Die Eingriffswirkungen von Variante D sind bisher nicht zu ermitteln, da Lage und Flächenumfang nicht feststehen. Da allerdings vorwiegend Ackerflächen betroffen sind und die Entwicklung in einem vorbelasteten Bereich (BAB A 30 und B 70) stattfindet, ist der Kompensationsflächenbedarf eher gering.

Fazit

Aus landschaftsplanerischer Sicht sollte Variante D weiterverfolgt werden; d.h. Verzicht auf eine direkte Verbindung zwischen dem bestehenden Gewerbegebiet Baarentelgen Nord und der Entwicklungsfläche nördlich der BAB A30 und östlich der B70.



Ökologischer Wert	Wertstufe
 außerordentlich hoch	5
 sehr hoch	4
 hoch	3
 mittel	2
 gering	1

Biotoptypen

Moore, Sümpfe

CA 5	Glockenheidemoor	5
------	------------------	---

Binnengewässer

FD 2 (EE 3, BB 1)	Biotopkomplex aus oligotroph stehenden Kleingewässern, Gebüsch	5
FD 3	Eutroph stehendes Kleingewässer	4
FN 3	Eutropher Graben	2

Wälder u. Forste, Gebüsch u. sonstige Gehölzstrukturen

AX 13	Standorttypischer Laubforst mit starkem Baumholz	5
AK 63	Kiefernforst mit starkem Baumholz	3
AK 62	jüngerer Kiefernforst	2
AK 61	Kiefern- Aufforstung	2
AX 11	Standorttyp. Laubholzaufforstung	3
BA / BD / BF	Feldgehölz / Baumhecke / Baumreihe	4
AS 2	jüngere Lärchenaufforstung	2

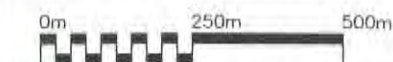
Wiesen, Weiden, Säume, Acker

EE 6	Flutrasen, Feuchtpionierassen	3
EB 31	Fettweiden	2
HAO	Acker	1

Abgrabungen

GH	Abbruchkanten	1
GD 11	Kies / Sandgrube	1

Planungsbereich



STADT RHEINE

Situation und Entwicklungsmöglichkeiten
des Gewerbe- und Industriegebietes
Rheine- Nord (einschließlich GVZ)

-Bewertung der Biotoptypen-

Projekt-Leit.: Heintze	Bearb. / CAD: König / Pöcher	Dat.: Bestand.dwg	Plot-Dat.: Bestand.pap	Projekt-Nr.: 310 02170-10	Datum: 22.09.2000	Maßstab: 1:5.000 I.O.
---------------------------	---------------------------------	----------------------	---------------------------	------------------------------	----------------------	--------------------------

6.2 Schwerpunktmaßnahmen

Teilbereich A: Weiterentwicklung des GVZ

Die kritische Analyse der schwierigen Rahmenbedingungen für den kombinierten Verkehr, wie sie vor allem die HaCon-Studie von 1999 drastisch vor Augen führte (siehe Kapitel 3.1 dieser Studie), hat zu der Erkenntnis geführt, dass für eine erfolgreiche Weiterentwicklung des GVZ Rheine vielfältige Anstrengungen zu unternehmen sind. Unter der Überschrift „Perspektiven für die Entwicklung...“ sind im Kapitel 3.1 bereits mehrere konkrete Ansätze dargestellt worden, die vor Ort und in der Region verfolgt werden. Im Rahmen des NETA-Projektes sind dabei vor allem interessant:

- die Gründung eines KLV-Nutzerclubs und die organisatorische Vernetzung innerhalb der Region unter Einbeziehung des Verdichtungsraumes Hengelo / Enschede;
- die Einwerbung von Fördermitteln, z.B. aus dem EU-Programm INTERREG III für die Entwicklung grenzüberschreitender Kooperations-, Organisations- und Vermarktungsstrukturen.

Darüber hinaus erscheint es sinnvoll, auf Grundlage der Erfahrungen, die auch an anderen GVZ-Standorten in Deutschland gemacht werden, zu einer flexibleren Handhabung der Ansiedlungskriterien bzw. der Nutzungseinschränkungen zu kommen.

Die Ansiedlung von produzierendem Gewerbe in einem GVZ ist an sich nicht zulässig. Dies wird durch die enge Definition von GVZ-affinem Gewerbe ausgeschlossen. Es droht eine Kürzung der GVFG-Fördermittel entsprechend dem Anteil des produzierenden Gewerbes im Gebiet. Außerdem sind die klaren Vorgaben der Raumordnung zu berücksichtigen. Eine Erweiterung des im GEP Münsterland verwendeten Zielbegriffes „Güterverkehrszentrum“ im Hinblick auf die Ansiedlung logistikintensiver Produktionsbetriebe erfordert zunächst die Durchführung eines förmlichen Zielabweichungsverfahrens; erst danach können die einschlägigen Nutzungsfestsetzungen in den Bebauungsplänen zum GVZ gelockert werden.

Die Fördermittelgeber sind sich allerdings immer mehr der Tatsache bewusst, dass sich ein GVZ bei strenger Auslegung der Vorschriften heute nicht mehr in vertretbarer Zeit füllen lässt, und daher der Kreis der anzusiedelnden Unternehmen weiter gefasst werden muss. Das ist ein Trend, der überregional erkennbar ist. Ein ansiedlungswilliges Unternehmen abzuweisen, kann sich heute keine Kommune mehr leisten. Daher sind im Zweifelsfall Verhandlungen mit den Fördermittelgebern über eine flexible Handhabung der Ansiedlungskriterien zu führen.

Bei der Genehmigungsprozedur kommt es auf die logistische Komponente des jeweiligen Unternehmens an. Ein Unternehmen, das einen hohen Warenmengen-Durchsatz bei nur geringer Fertigungstiefe hat (z.B. bei reiner Zusammenstellung, Baugruppenfertigung oder Kommissionierung vorgefertigter Teile für einen ortsansässigen Produktionsbetrieb), oder ein Großhändler für LKW-Ersatzteile, der auch Fahrzeuge auf dem Gelände zusammenbaut und umfangreiche Transporte erzeugt, haben bei guter Begründung des Förderantrags hohe Chancen auf Förderung. Ein wichtiges Entscheidungskriterium ist dabei, ob die Ansiedlung des Betriebes zu erheblichen Umschlagmengen-Steigerungen im GVZ führt, und ob dabei begründete Aussichten bestehen, dass für die Transporte nicht nur die Straße, sondern teilweise auch die Schiene benutzt wird.

Die Erweiterung der im GVZ zulässigen Nutzungen muss von einer Überprüfung der bisherigen Erschließungsstrukturen begleitet werden. Entsprechend der Nachfrage können vor allem die Randbereiche des GVZ Rheine kleinteiliger parzelliert werden, um hier Betriebe mit GVZ-affiner Produktion sowie GVZ-ergänzende Serviceeinrichtungen anzusiedeln. Der Kernbereich des GVZ sollte aber un-

bedingt für klassische GVZ-Unternehmen aus den Bereichen Transport und Logistik reserviert bleiben, um die Standortvorteile auszunutzen und die KLV-Anlage wirtschaftlich erfolgreich betreiben zu können.

Abschließend sollen hier das im Rahmen der Entwicklungskonzeption diskutierte Thema „dezentrales GVZ“ und die damit verbundenen Flexibilisierungs- und Förderungschancen dargestellt werden. Unter einem dezentralen GVZ (besser: Mehrstandorte-GVZ) ist eine Verknüpfung von mehreren Teilstandorten zu verstehen, die nicht einmal in einer Stadt liegen müssen. Verbindendes Element kann eine gemeinsame GVZ-Gesellschaft mit entsprechenden Kommunikations- und Verkehrsstrukturen sein. Die Verknüpfung der Teilstandorte kann viele Gründe haben, z.B. dass der vorhandene Platz an einem Standort nicht für alle Umschlagfunktionen und / oder für die Ansiedlung aller Betriebe ausreicht.

Die Chancen zur Anerkennung von Einzelbetrieben außerhalb eines GVZ-Geländes nur auf Grund ihrer GVZ-affinen Struktur sind sehr gering. Die Nutzung von mehreren Verkehrsarten durch die Betriebe und von Synergieeffekten muss gewährleistet sein. Wenn nachweisbar ist, dass die Betriebe an verschiedenen Teilstandorten miteinander in Beziehungen stehen, sich einer GVZ-Gesellschaft anschließen, gemeinsame Einrichtungen, wie z.B. Serviceeinrichtungen, nutzen, und sich nicht nur auf die Verkehrsart Straße beschränken, sondern mindestens teilweise eine zweite Verkehrsart in Anspruch nehmen, dann gibt es die Chance auf Anerkennung als externer Bestandteil des GVZ und damit die Aussicht auf Einbeziehung in die Förderung..

Teilbereich B: Entwicklung eines interkommunalen Industrie- und Gewerbegebietes

Im aktuellen Gebietsentwicklungsplan (GEP) für den Regierungsbezirk Münster, Teilabschnitt Münsterland, ist eine ca. 35 ha große, derzeit vorwiegend ackerbaulich genutzte Fläche nördlich der A30 als Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereich für standort- und zweckgebundene Nutzungen (GVZ-Erweiterung) dargestellt. Aufgrund ihrer Lage an der Stadt- und Landesgrenze ist eine Erschließung dieser Fläche von Westen her, über die B70, nur in Kooperation mit der niedersächsischen Nachbargemeinde Salzbergen möglich. Eine Erschließung von Osten und Anbindung an das Industriegebiet Baarentelgen Nord ist, wie in Kapitel 6.1 dieser Studie dargelegt, aus ökologischen und wirtschaftlichen Überlegungen nicht sinnvoll.

Eine Abstimmung mit der Nachbargemeinde Salzbergen im Rahmen der vorliegenden Planung hat ergeben, dass Salzbergen als Industrieschwerpunktgemeinde in der Raumordnung ausgewiesen ist und bereits ein Entwicklungskonzept für die Erschließung von ca. 40 ha Industrie- und Gewerbefläche östlich der B70 und nördlich der A30 aufgestellt hat, das bisher die Entwicklungsmöglichkeiten auf den direkt angrenzenden Flächen der Stadt Rheine noch nicht berücksichtigt. Salzbergen hat aber seine grundsätzliche Bereitschaft zur grenzüberschreitenden Kooperation bei der weiteren Planung signalisiert.

Die äußere Erschließung über einen vollausgebildeten Knotenpunkt mit der B70 ist nach derzeitigem Erkenntnisstand nur in Höhe der Guttschänke Holsterfeld möglich. Gegenüber der heutigen Hauptzufahrt zum Salzbergener Industriegebiet Holsterfeld sind aus Sicht der Straßenbaubehörde nur eine eingeschränkte Zufahrt aus südlicher Richtung bzw. Ausfahrt in nördlicher Richtung ohne Fahrbahnquerung möglich.

In der Kartendarstellung des Entwicklungskonzeptes ist eine mögliche Strukturierung des Gebietes nördlich der A30 unter den derzeit absehbaren Randbedingungen dargestellt. Nach diesem Konzept können im Bereich der Stadt Rheine ca. 33 ha Industrie- und Gewerbeflächen im Zusammenhang mit den ca. 40 ha Industriegebiet auf Salzbergener Gebiet erschlossen werden. Zusätzlich sind die erforderlichen Grünpuffer / Kompensationsflächen zwischen den künftigen Gewerbeflächen und den angrenzenden Wald- / und Biotopflächen dargestellt. Die innere Erschließung ermöglicht eine nachfragegerechte Parzellierung mit Erschließungstiefen zwischen ca. 70 bis 100 m und Grundstücksgrößen ab ca. 2.500 m².

Da auf niedersächsischem Gebiet für die Industrieentwicklung keine Nutzungseinschränkungen bestehen, sollten die im GEP für das Gebiet der Stadt Rheine dargestellten Standortbindungen und Nutzungseinschränkungen möglichst aufgehoben bzw. so angepasst werden, dass hier auf beiden Seiten der Landesgrenze Chancengleichheit für die weitere Entwicklung besteht.

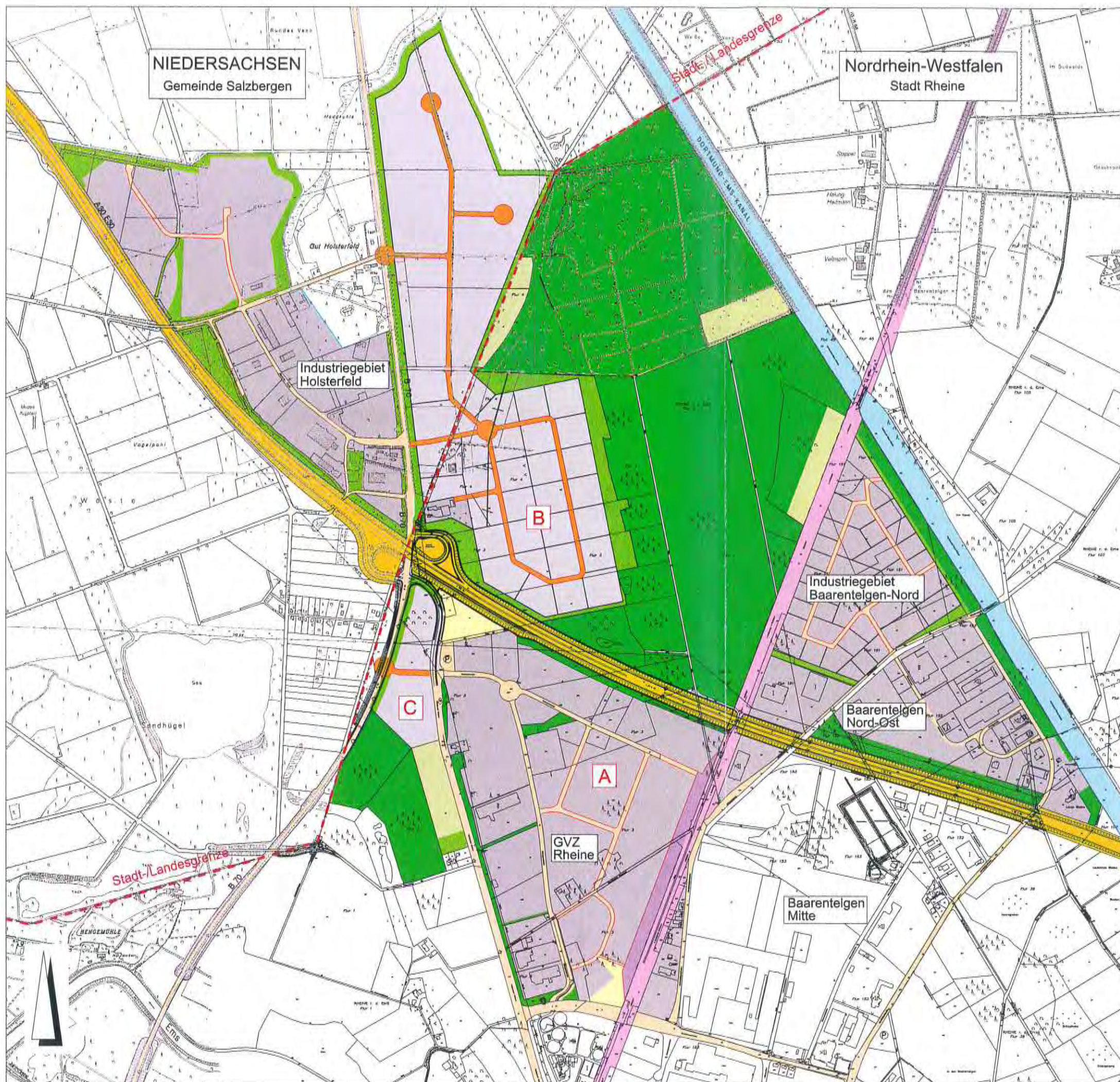
Wenn die vorgenannten Bedingungen erfüllt werden können, dann erscheint es möglich, hier eine richtungsweisende, interkommunale, kooperative Entwicklung zu realisieren: gemeinsam planen, erschließen und vermarkten.

Teilbereich C: Entlastung des Verkehrsknotens BAB-Anschlussstelle Rheine-Nord

Im Zusammenhang mit der weiteren Industrieentwicklung nördlich der A30 ist auch die derzeit problematische Gestaltung des Knotenpunktes A30 / B70 thematisiert worden. Die relativ nah beieinander liegenden Zufahrten zum Industriegebiet Holsterfeld nördlich der A30 und zum GVZ Rheine südlich der A30 führen häufig zu Rückstaus auf der B70 und den einmündenden Straßen.

Abhilfe kann hier eine Entzerrung der Rückstaubereiche durch Verlegung der Einfahrt zum GVZ (Venhauser Damm / Daimlerstraße) um ca. 250 bis 300 m nach Süden bringen. Dadurch ergibt sich auch die Möglichkeit weiterer Gewerbeflächenentwicklung beiderseits der neuen Erschließung zwischen Venhauser Damm und B 70 in einer Größenordnung von ca. 7 ha.

Im Zusammenhang mit Abstimmung über die Entzerrung des Knotenpunktes A30 / B70 sollte mit der Nachbargemeinde Salzbergen und den zuständigen Straßenbaubehörden auch über einen sinnvollen und für Rheine effektiven Anschluss der nördlich der A30 gelegenen Industrieentwicklungsflächen an die B70 verhandelt werden.



Vorhandene Nutzungen

- Industrie- / Gewerbegebiet
- KLV-Anlage
- Grünflächen / Waldflächen
- Landwirtschaftliche Flächen
- Flächen für die Abwasser- u. Regenwasserentsorgung
- Bundesautobahn A 30
- vorhandene Erschließung
- geplante Erschließung in baurechtlich gesicherten Flächen
- Eisenbahnstrecke
- Dortmund-Ems-Kanal

Entwicklungskonzept

- Entwicklungsflächen Industrie- / Gewerbegebiet
- Entwicklungsflächen für Natur und Landschaft
- Erschließungskonzept

Maßnahmenswerpunkte

- A** Weiterentwicklung des GVZ
- B** Entwicklung eines interkommunalen Industrie- / Gewerbegebietes
- C** Entlastung des Verkehrsknotens BAB Anschlußstelle Rheine-Nord

Landesgrenze Nordrhein-Westfalen / Niedersachsen



STADT RHEINE

Situation und Entwicklungsmöglichkeiten
des Gewerbe- und Industriegebietes
Rheine- Nord (einschließlich GVZ)

-Entwicklungskonzept-

Projekt-Leit.: Heinicke	Bearb. / CAD: K8nig / P8Her	Dat.: Planung2.dwg	Plot-Dat.: PlanungA3.pap	Projekt-Nr.: 310 02170-10	Datum: 29.09.2000	Maßstab: 1:5.000 1.0.
-------------------------	-----------------------------	--------------------	--------------------------	---------------------------	-------------------	-----------------------



Planungs- und Ingenieurgesellschaft GmbH
28211 Bremen - Friedrich-Mißler-Straße 42 - Tel. (0421) 2032-6
43/44

Anhang

Dokumentation des Abstimmungsverfahrens im Rahmen der Bearbeitung der Entwicklungsstudie „Situation und Entwicklungsmöglichkeiten des Gewerbe- und Industriegebietes Rheine-Nord (einschl. GVZ)“

Termin	Thema	Teilnehmer
19.04.2000	Abstimmung des Leistungsbildes, Festlegung des Untersuchungsgebietes und des weiteren Vorgehens	Stadt Rheine: Dr. Stegelmann, Glück GfL: Dr. Hammer, Heinicke UP Hermes: Hermes
09.05.2000	Vorstellung des Leistungsbildes im Rahmen des NETA-Projektes, Abstimmung der Aufgabenstellung und der Vorgehensweise	Stadt Rheine: (Begrüßung: Dr. Kratzsch), Dr. Stegelmann, Wielage, Hötker, Lücke, Teichler, Glück, GfL: Heinicke, König UP Hermes: Hermes
09.05.2000	Ortsbesichtigung Industriegebiet Nord und GVZ (Befahrung)	Stadt Rheine: Glück GfL: Heinicke, König
08.08.2000	Zwischenbericht über den Stand der Planungsarbeiten, Abstimmung des weiteren Vorgehens	Stadt Rheine: Dr. Stegelmann, Hötker, Wielage, Glück GfL: Dr. Hammer, Heinicke UP Hermes: Hermes
16.08.2000	Ortstermin c/o Nachbargemeinde Salzbergen; Information und Abstimmung der Planungsvorhaben	Stadt Rheine: Dr. Stegelmann, Glück Gemeinde Salzbergen: GD Mäteling GfL: Dr. Heinicke
28.09.2000	Vorstellung der Entwicklungsstudie, Abstimmung des weiteren Vorgehens	Stadt Rheine: Dr. Kratzsch, Schröer, Glück, Dr. Stegelmann, Wielage, Kreis Steinfurt: Brebaum GfL: Heinicke UP Hermes: Hermes
14.12.2000	Schlussabstimmung der überarbeiteten Entwicklungsstudie	Stadt Rheine: Dr. Kratzsch, Kreis Steinfurt: Bischoff (GVZ-GF), Brebaum Grontmij / GfL: Dr. de Gucht, Heinicke