



55. JAHRGANG • OKTOBER

10
2001

STÄDTE- UND GEMEINDERAT

HERAUSGEBER STÄDTE- UND GEMEINDEBUND NORDRHEIN- WESTFALEN



Bahnhöfe Flächenverbrauch e-Government



STÄDTE- UND GEMEINDERAT

Die Fachzeitschrift für Kommunal- und Landespolitik in Nordrhein-Westfalen

Kaum ein Gebäude - abgesehen vom Rathaus - prägt das Gesicht einer Kommune so sehr wie der Bahnhof. Ursprünglich vor den Toren der Stadt oder Gemeinde gelegen, bildet er heute oft den innerstädtischen Gegenpol zum



mittelalterlichen Marktplatz. Bahnhöfe standen bis weit ins 20. Jahrhundert hinein für Mobilität, Dynamik, Reisefreiheit und Weltoffenheit.

Aus dem Symbol des Fortschritts ist vielerorts ein unansehnliches Bauwerk, oft sogar ein Schandfleck geworden. Die

Gründe sind vielfältig: Anwachsen des Auto- und Flugverkehrs, zersplitterte Zuständigkeiten, Übergangsprobleme im Zuge der Bahnreform. Selbst in der Sprache schlägt sich der Niedergang der Bahnhöfe nieder: „Bahnhofsviertel“ meint heute alles andere als die „Gute Stube“ einer Stadt.

Dabei kann es nicht bleiben. Bahnhöfe sind als Zentrum des öffentlichen Nahverkehrs zu wichtig, als dass man sie weiter vernachlässigen könnte. Zudem besetzen sie wertvolle Innenstadt-Flächen. Der kommunale Kraftakt zur Sanierung und Wiederbelebung dieser Gebäude zahlt sich in jedem Fall aus.

Dr. W. Keimig

Hauptgeschäftsführer StGB NRW

INHALT

55. Jahrgang
Oktober 2001

NEUE BÜCHER UND MEDIEN	4
NACHRICHTEN	5

THEMA BAHNHÖFE

CARSTEN KIRCHHOFF Das Aktionsprogramm „100 Bahnhöfe in NRW“	6
ERNST KRATZSCH, GÜNTER TEICHLER Bahnhof Rheine - Ausbau eines Verkehrsknotens	10
WILHELM KOLKS Programm „Moderne Bahnhöfe“ für mehr Sicherheit	13
KLAUS J. BECKMANN, GEBHARD WULFHORST Bahnhofsentwicklung in NRW aus wissenschaftlicher Sicht	15
ROLF SCHÜSSLER Bahnhof Übach-Palenberg - Ausbau zum Altenzentrum	18
WALTER BUSCHMANN Bahnhöfe und Denkmalschutz	20
Beschluss des StGB NRW-Präsidiums zum Regionalisierungsgesetz	22
HANS-ULRICH HERDING Bahnhof Drensteinfurt - Umwandlung in Jugendzentrum	23
GREGOR KANNBERG Bahnhöfe - Impuls für den Einzelhandel	25

ANDREAS DISTLER Flächenverbrauch - ein strukturelles und mentales Problem	27
Aktionswochen „Frauen und Gesundheit“	29
Beschlüsse des StGB NRW-Präsidiums vom 26.09.2001	30
Pilotprojekt e-Government in neun StGB NRW-Mitglieds-Kommunen	31

RECHTSPRECHUNG

Gericht in Kürze	33
Persönliches	34

Titelbild: Eingangs- und Schalterhalle Hbf Oberhausen
Foto: Walter Buschmann

Politik im Neuen Steuerungsmodell

Von Katrin Möltgen, Verlag Dr. Kovac, Arnoldstr. 49, 22763 Hamburg, Fax: 040 – 39 88 80-55, DM 158,-, ISBN 3-8300-0380-3

Katrin Möltgen befasst sich in ihrer Dissertation mit der Rolle der Politik in den neuen Steuerungsmodellen. Dabei greift sie auf Erkenntnisse der lokalen Politikforschung sowie auf langjährige Erfahrung - etwa bei der KGSt-Consult - zurück. Anhand von Praxisbeispielen wird erläutert, wo Chancen und Hemmnisse bestehen. Zudem werden Ansätze zur Weiterentwicklung der neuen Steuerungsmodelle erarbeitet.

Die vorliegende Untersuchung beleuchtet eindrucksvoll einen Aspekt der Modernisierung kommunaler Verwaltungen, der nicht nur in der wissenschaftlichen Diskussion, sondern auch in der kommunalen Praxis weitgehend unberücksichtigt geblieben ist. Möltgens wichtige Analyse

zur Rolle des ehrenamtlichen Managements bei der kommunalen Verwaltungsmodernisierung ist allen Kommunalpolitikern und Verwaltungschefs zur Lektüre empfohlen.



Das neue Landesgleichstellungsgesetz NRW

Gesetzestext - Handlungsempfehlungen - praktische Erfahrung. Hrsg. vom Städte- und Gemeindebund NRW, DIN A 5, 65 Seiten, in Einzelexemplaren kostenlos zu bestellen beim StGB NRW, Fax 0211-4587-211, E-Mail: Daniela.Kanisch@nwstgb.de, Internet: www.nwstgb.de

Die Broschüre enthält als Hauptteil den Gesetzestext und die Handlungsempfehlungen zur Umsetzung des LGG NRW in den Kommunen. Diese haben die kommunalen Spitzenverbände in Nordrhein-Westfalen zusammen mit dem NRW-Ministerium für Frauen, Jugend, Familie und Gesundheit und dem NRW-Innenministerium sowie der Landesarbeitsgemeinschaft kommunaler Gleichstellungsbeauftragten erarbeitet, um



eine Hilfe zur Umsetzung des seit fast zwei Jahren geltenden Gesetzes zu geben. In einem zweiten Schwerpunkt werden Praxis-Erfahrungen mit dem LGG NRW aus Sicht eines Bürgermeisters, eines Ratsmitgliedes und einer kommunalen Gleichstellungsbeauftragten dargestellt.

Leitfaden zur Ausstattung für das Lernen mit neuen Medien

von Wolfgang Vaupel/ Bernd Hoffmann unter Mitarbeit von Claudia Henrickwark, Detlef Kaenders und Rainer Wulf, hrsg. von e-initiative.nrw - Netzwerk für Bildung, DIN A 5, 70 Seiten, zu beziehen über e-initiative.nrw, Zollhof 2a, 40221 Düsseldorf, oder als Datei im Internet unter www.e-initiative.nrw.de

Wie kommen Schulen zu einem Medien-Entwicklungsplan? Welche Bedingungen ergeben sich für den Unterricht, wenn verstärkt mit neuen Medien gearbeitet wird?

Welche Geräte werden benötigt? Müssen alle Räume an ein Datennetz angeschlossen werden? Wie kann man ein Intranet für die Schule aufbauen? Welche Aufgabe hat der Schulträger, und was muss das Lehrerkollegium leisten? Solche Fragen beantwortet der neue Leitfaden zur Ausstattung für das Lernen mit neuen Medien, den das nordrhein-westfälische Bildungsministerium gemeinsam mit den kommunalen Spitzenverbänden in NRW, vertreten in der e-initiative.nrw, herausgegeben hat.

Mit dem Leitfaden sollen Schulen und Schulträger bei der Planung ihrer Ausstattung mit neuen Medien unterstützt werden.

Die Hinweise basieren auf Erfahrungen der Schulen und den bereits vorliegenden Planungs-Beispielen der Schulträger. Die Broschüre

ist deshalb ein gutes Hilfsmittel für alle Verantwortlichen und wird allen Schulen sowie Schulträgern zur Verfügung gestellt.



Verkehrsverlagerung - der große Trugschluss

hrsg. vom Deutschen Industrie- und Handelstag (DIHT), Format DIN A 4, 22 Seiten, zu beziehen beim DIHT, Breite Straße 29, 11052 Berlin

Viele Politiker sehen in der Verlagerung des Gütertransports auf die Schiene und die Wasserstraßen einen gangbaren Weg zur Lösung der Kapazitätsprobleme im Straßenverkehr und zum Schutz der Umwelt. In diesem Positionspapier zählt der Deutsche Industrie- und Handelskammertag sämtliche Hemmnisse auf, die der Verlagerung nennenswerter Transportmengen weg von der Straße derzeit entgegen stehen. Die Broschüre erschöpft sich nicht in der Kritik, sondern versucht Wege aufzuzeigen, wie und in welchem Ausmaß der Güter-



transport realistisch mit anderen Verkehrs-Systemen abgewickelt werden könnte.

Paul Spiegel Ehrenbürger von Warendorf

Warendorf - Dem Präsidenten des Zentralrates der Juden in Deutschland, Paul Spiegel, ist Anfang September 2001 die Ehrenbürgerschaft der Stadt Warendorf verliehen worden. Spiegel wurde am 31. Dezember 1937 in Warendorf geboren. 1939 flüchtete die Familie vor den Nationalsozialisten nach Belgien, kehrte allerdings nach dem Krieg in den Heimatort zurück. Dort wirkte Paul Spiegels Vater bei der Wiederbegründung der jüdischen Kultusgemeinde mit. Bereits seit 1999 ist eine Straße in Warendorf nach diesem benannt.

NRW mit Klimaschutz-Zielen bundesweit an der Spitze

Düsseldorf - Die nordrhein-westfälische Landesregierung hat Anfang September 2001 das Klimaschutzkonzept NRW verabschiedet. Damit unterstützt das Land nachdrücklich das Ziel der Bundesregierung, den Ausstoß des klima-relevanten Treibhausgases CO₂ bis 2005 gegenüber dem Jahr 1990 um 25 Prozent zu senken. NRW will mit rund 30 Mio. Tonnen jährlich etwa die Hälfte dessen einsparen, was nach Einschätzung der Bundesregierung bis 2005 in ganz Deutschland noch eingespart werden muss, um das Klimaschutzziel zu erreichen. Nach Ansicht von NRW-Wirtschaftsminister Ernst Schwanhold unterstreicht NRW damit seine Rolle als „Klimaschutzland Nummer 1 in Deutschland“.

Einwohnerzahl in Nordrhein-Westfalen über 18 Millionen

Düsseldorf - Die Bevölkerung in Nordrhein-Westfalen hat im Jahr 2000 weiter zugenommen. Nach Angaben des Landesamtes für Datenverarbeitung und Statistik zählte das bevölkerungsreichste Bundesland am 31. Dezember 2000 insgesamt 18.009.865 Einwohner. Das waren 10.065 Personen mehr als 1999. Zurückzuführen ist der Anstieg auf Zuwanderung. Denn die Zahl der Geborenen lag im Jahr 2000 mit 175.144 um 12.592 niedriger als die Zahl der Gestorbenen.

Festakt zum Stadtjubiläum Drensteinfurt

Drensteinfurt - Ihr 1150-jähriges Bestehen feiert die Stadt Drensteinfurt in diesem Jahr. Höhepunkt der Festivitäten war ein Festakt im September. Die erste urkundliche Erwähnung der Stadt findet sich in der so genannten Alexander-Translatio im Jahre 851. Darin berichten die Fuldaer Mönche Rudolf und Menninghard, wie die Gebeine des heiligen Alexander von Rom nach Wildeshausen überführt wurden. Dabei kamen die Gesandten „in den Drengau zu dem Landsitz, der Stenvorde heißt“. Gemeint war das heutige Drensteinfurt.

Nördlichster Punkt von Nordrhein-Westfalen in Preußisch-Ströhen

Rahden - Der nördlichste Punkt Nordrhein-Westfalens liegt in dem Ort Preußisch-Ströhen, elf Kilometer nördlich der Stadt Rahden im Kreis Minden-Lübbecke. Wie die Ostwestfalen Lippe Marketing GmbH mitteilt, wurde der „Nordpunkt“ von NRW Mitte September eigens gekennzeichnet. Die Markierung beruht auf einer neuen Vermessung durch die Bezirksregierung Detmold.

Rekordernte bei Weizen, Roggen und Gerste

Düsseldorf - Die nordrhein-westfälischen Landwirte haben in diesem Jahr trotz geringerer Ackerfläche eine Rekordernte bei Weizen, Roggen und Gerste eingefahren. Im Durchschnitt stieg der Ertrag pro Hektar um 18 Prozent. Wie das Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik mitteilt, betrug die Getreideernte (ohne Körnermais) insgesamt 4,74 Mio. Tonnen. Das sind 16,4 Prozent mehr als im Vorjahr. Deutlich bessere Erträge und größere Mengen, wenn auch keinen Rekord, erzielten die NRW-Landwirte auch bei Hafer und Triticale. Der Grund für die guten Erträge lag vor allem in gutem Wetter und in den optimalen Ernte-Bedingungen.

Größter Windenergiepark Europas in der Nähe von Paderborn

Marsberg - Auf dem so genannten Sintfeld, einer Hochebene zwischen den Städten Marsberg, Lichtenau und Bad Wünnenberg, ist Mitte August 2001 der größte Windenergiepark Europas eingeweiht worden. Auf einem 765 Hektar großen Gebiet zu beiden Seiten der Autobahn A 44 sind in den vergangenen Monaten 65 Windturbinen mit einer Gesamtleistung von 105 Megawatt errichtet worden. Weitere vier Anlagen werden noch aufgebaut. Die jährliche Strom-Ausbeute der gesamten Anlage wird auf 210 Millionen Kilowattstunden geschätzt. Dies entspricht vier Fünftel des Verbrauchs sämtlicher Paderborner Haushalte.

Weniger Erstklässler an Schulen zwischen Rhein und Weser

Düsseldorf - Die Zahl der SchulanfängerInnen in NRW ist in diesem Jahr gegenüber 2000 um 2,7 Prozent zurückgegangen. Nach Angaben des NRW-Ministeriums für Schule, Wissenschaft und Forschung wurden zum neuen Schuljahr insgesamt 192.100 Kinder eingeschult. Gleichzeitig sind diese die ersten Grundschüler in NRW, die ab der dritten Klasse Englisch im regulären Unterricht lernen werden. Die Größe der Klassen ist im Vergleich zum Vorjahr nahezu unverändert. Grundschulklassen sind tendenziell etwas kleiner geworden, während an weiterführenden Schulen mehr Schülerinnen in einer Klasse zu unterrichten sind.



◀ *Konzeptionslos, lieblos, immer wieder angestückelt: so präsentieren sich viele Bahnhöfe in NRW*

Fotos: Lehrer

Frischzellenkur für das „Eingangstor“

Mit dem Aktionsprogramm „100 Bahnhöfe in NRW“ fördert die nordrhein-westfälische Landesregierung seit 1999 die Entwicklung von Bahnhöfen und deren Umfeld

Das „Aktionsprogramm 100 Bahnhöfe in NRW“ bildet mit dem „Moderationsverfahren Bahnflächen“ und dem „Forum Bahnflächen“ der Kommunen die Initiative „Bahnhöfe und Bahnflächen zur Stadt machen“ des Landes Nordrhein-Westfalen.

DER AUTOR

Dipl.-Ing Carsten Kirchhoff ist Referent im NRW-Ministerium für Städtebau und Wohnen, Kultur und Sport

Diese fügt sich in die Gesamtstrategie der Stadterneuerungspolitik zur Stärkung der Zentren, Mobilisierung von Brachen und städtebaulichen Verdichtung an Haltepunkten des öffentlichen Personen-Nahverkehrs ein.

Gegen Ende der 1990-er Jahre wurden Bahnhöfe und Bahnflächen zum zentralen Thema der Stadtentwicklung in den Kommunen. Mehrere Gründe veranlassten das NRW-Städtebauministerium in Abstimmung mit dem NRW-Verkehrsministerium und den kommunalen Spitzenverbänden in NRW gemeinsam mit der Deutschen Bahn AG das Aktionsprogramm ins Leben zu rufen:

• Zunehmender Leerstand von Empfangsgebäuden nach Aufgabe bahnspezifischer Nutzung (Expressgut, Fahrkartenschalter, Verwaltung) und Verwahrlosung durch unzureichende Gebäude-Unterhaltung sowie mangelhafte soziale Kontrolle

- Wachsende Defizite bei der Instandhaltung vieler historischer Empfangsgebäude mit erheblichen Auswirkungen auf die Attraktivität
- Erhebliche Missstände beim Bahnhofsumfeld durch brachgefallene Bahngrundstücke, vernachlässigte Bahnhofsvorplätze sowie veraltete Verkehrs-Schnittstellen
- Bestrebungen der Deutschen Bahn AG, entbehrliche Empfangsgebäude und Bahnflächen zu verwerten, und damit verbundener Handlungsdruck



BAHNHÖFE

Dazu kam die häufig gespannte Situation zwischen Kommunen und Deutscher Bahn AG. Mit der Bahnreform wurde die „Bahn“ in einen privatwirtschaftlichen Konzern umgewandelt, deren Tochtergesellschaften eigenverantwortlich agieren. Die Kommunen hatten es mit unklaren Organisationsstrukturen und Zuständigkeiten, wechselnden Ansprechpartnern und unbestimmten Aussagen über Entbehrlichkeit von Flächen und Gebäuden oder Planungen und Investitionen zu tun.

Andererseits waren einige Kommunen nicht informiert über die im Zuge der Reform veränderten Rahmenbedingungen und Aufgaben der Bahn AG-Tochtergesellschaften. Die vielfach herrschende Meinung bei Verwaltung und Politik, die „Bahn“ profitiere von der Aufwertung der Verkehrs-schnittstellen und müsse daher Grundstücke kostenfrei zur Verfügung stellen oder sich an Investitionen für P&R-Anlagen sowie Anbindung rückwärtiger Stadtteile beteiligen, führte oft zu erheblichen Differenzen - und damit zum Stillstand der Bahnhofs- und Bahnhofsumfeld-Entwicklung. Das Land Nordrhein-Westfalen hat daher mit der Deutschen Bahn AG die Initiative ergriffen und den Kommunen mit dem „Aktionsprogramm 100 Bahnhöfe in NRW“ eine Basis für kooperative Planung angeboten.

■ RAHMENVEREINBARUNG

Mit der Rahmenvereinbarung „Aktionsprogramm 100 Bahnhöfe in NRW“ im September 1999 haben Land und Deutsche Bahn AG eine Strategie formuliert mit dem Ziel, gemeinsam mit den Kommunen kleinere und mittlere Bahnhöfe zum attraktiven und funktionalen Eingangstor in die Stadt zu entwickeln. Das Aktionsprogramm „100 Bahnhöfe in NRW“ verfolgt das Ziel einer umfassenden Bahnhofsentwicklung mit mehreren Handlungsfeldern:

- Sicherung der Empfangsgebäude durch Nutzung seitens privater und öffentlicher

Einrichtungen unter Einbeziehung bahnbezogener Serviceleistungen

- Aufwertung des öffentlichen Raums und der Wegeverbindungen zu Innenstadt und Stadtteilen, Anbindung des rückwärtigen Bahnhofs-Umfeldes und Stärkung des Bahnhofs als Bindeglied zwischen Stadtteilen
- Optimierung der Funktion als Verkehrsschnittstelle (Bus, P&R, Fahrradstation etc.)
- Städtebauliche Aufwertung und Verdichtung des Bahnhofsumfeldes unter Nutzung von Bahnbrachen im direkten Umfeld

Zum Start des Aktionsprogramms im September 1999 hat das NRW-Städtebauministerium einen Planungsleitfaden „Bahnhöfe - Impulse für die Stadtentwicklung“ mit Hinweisen zur Bahnreform, Struktur, Aufgaben und Zielen der Gesellschaften der Deutschen Bahn AG, zu Planungsgrundsätzen, den spezifischen Rahmenbedingungen sowie Finanzierungs- und Förderstrategien für die Kommunen herausgegeben. Mit der Rahmenvereinbarung wurden zunächst 104 Bahnhöfe in 93 Kommunen benannt.



Mit jeder Kommune wurde ein Gespräch geführt - in der Regel unter Beteiligung der DB-Gesellschaften, des Zweckverbandes, der Denkmalschutzbehörde, des Verkehrsministeriums sowie der Bezirksregierung. Dabei wurden Zuständigkeiten, Interessen,

Planungsvorgaben sowie Projekte der Akteure dargestellt und ein „Fahrplan“ für das Planungsverfahren verabredet.

■ PLANUNGSVERFAHREN

Auf der Basis der Eingangsgespräche sollten die Kommunen ein Planungsverfahren in Auftrag geben. Das Ministerium empfahl, Büros zu engagieren, die über Erfahrung bezüglich der Projektsteuerung, der technischen und baurechtlichen Rahmenbedingungen, der Abstimmung unterschiedlicher Maßnahmenträger sowie hinsichtlich des wirtschaftlichen Aspekts der Bahnhofs- und Bahnflächen-Entwicklung verfügen. Je nach Aufgabe wurde den Kommunen angeraten, zusätzliche Planungsaufträge etwa zu Sanierung, Umbau und Nutzung von Empfangsgebäuden an Gutachter zu vergeben.

Wesentliche Voraussetzung für Erfolg ist die laufende Abstimmung im Verfahren



Kein schöner Anblick bietet sich vielerorts neben den Bahngleisen

und die Einhaltung von Zusagen. Ein kontinuierliches Controlling durch die Kommune oder das beauftragte Planungsbüro kann dies sicherstellen. Auf Hinweis von Kommunen bietet das Ministerium als Initiator des Aktionsprogramms bei Konflikten und Problemen Hilfestellung durch Moderation.

Das Land hat im Rahmen des „Aktionsprogramms 100 Bahnhöfe in NRW“ aus Mitteln des Stadterneuerungsprogramms seit 1999 rund 24 Mio. DM für Planungskosten sowie erste Investitionsmaßnahmen zur Verfügung gestellt. Inzwischen haben mit mehr als 130 Kommunen Gespräche zu über 160 Bahnhöfen stattgefunden. Bei mehr als 100 Bahnhöfen laufen konkrete Planungen. Zu rund 30 Bahnhöfen mit umfangreichen entbehrlichen Bahnflächen wurde den betroffenen Kommunen ein Moderationsverfahren im Rahmen des „Forums Bahnflächen“ unter Leitung des Ministeriums empfohlen.

■ BESSERE KOMMUNIKATION

Mit dem „Aktionsprogramm 100 Bahnhöfe“ wurde ein strategisches Instrument zur Koordination der Bahnhofsentwicklung geschaffen. Dies hat in vielen Fällen seit Jahren bestehende Kommunikationsdefizite zwischen den Partnern der Bahnhofsentwicklung, insbesondere den Kommunen und der Deutschen Bahn AG, beseitigt. An rund 100 Standorten wurden Planungskos-

SPUREN DER STAHLKOCHER DES MITTELALTERS

Eines der ältesten Industriegebiete Mitteleuropas haben Archäologen des Landschaftsverbandes Westfalen-Lippe (LWL) in Marsberg-Niedermarsberg freigelegt. Seit Beginn der Grabungen 1999 wurden mehr als 30 **Metallverhüttungsöfen** (Foto) und Schlackenhalde gefunden, dazuhin Grundmauern von Wohnhäusern, Nebengebäuden und Vorratsspeichern. Die umfangreichsten Fundkategorien bilden Keramik und Tierknochen sowie Glasperlen, Käme und eine Pinzette. Die Archäologen des LWL fanden aber auch Teile von Waffen. All dies gibt Einblick in das Leben der Menschen, die seit dem 7. Jahrhundert am Ufer der Diemel siedelten und Marsberg zu einem überregional bedeutsamen Zentrum der Erzverhüttung machten. Nach Abschluss der Grabungen im Oktober 2001 kommen moderne Industriebetriebe auf das Areal.



Dieser Ausgabe liegen Prospekte der Firmen
ISIS Multimedia Net GmbH & Co. KG, Düsseldorf
und JWS Nusser GmbH & Co. KG, Winnenden bei.
Wir bitten unsere Leser um Beachtung.

Erst Rahmen abstecken, dann planen

Wer die Entwicklung von Bahnhöfen mit Erfolg betreiben will, sollte einige Leitlinien und Grundsätze beachten



Foto: Lehrer

Kostenfaktor: Signale, Oberleitungsmasten und Schaltkästen sind vor einer Neunutzung der Bahnflächen zu beseitigen

Die Entwicklung der Empfangsgebäude kann nicht losgelöst von einer städtebaulichen und verkehrlichen Aufwertung des Umfeldes betrieben werden. Aufgrund der komplexen rechtlichen, technischen und immobilienwirtschaftlichen Zusammenhänge und der Vielzahl der beteiligten Partner sollten bestimmte Handlungsgrundsätze beachtet werden.

Zu Beginn der Entwicklung von Empfangsgebäuden steht immer eine Aussage des Eigentümers, zumeist der DB Station&Service AG, zur weiteren Zukunft des Gebäudes. Verkauft werden alle Gebäude, die nicht den Rendite-Vorstellungen des Unternehmens entsprechen - besonders Empfangsgebäude mit geringem Fahrgast-Aufkommen, an nicht innerstädtisch integrierten Standorten, mit großem Instandhaltungs-Rückstau oder Sanierungsbedarf. Mindestens 80 Empfangsgebäude in Nordrhein Westfalen hat die DB Station&Service als entbehrlich gemeldet und stehen zum Verkauf oder sind in den zurückliegenden Jahren veräußert worden.

■ AUFKLÄRUNG ÜBER AUFGABEN

Verständnis der Bahnreform sowie der Aufgaben, Ziele und Handlungsbedingungen der Partner in der Bahnhofsentwicklung - insbesondere der DB-Gesellschaften - ist entscheidend für einen konfliktfreien Planungsverlauf. So ist die DB Station&Service AG zuständig für die so genannte Verkehrsstation (Bahnsteige und Zugänge). Betrieb, Unterhalt sowie Rücklagen für Modernisierung finanzieren sich über den so genannten Stationspreis, den die Schienenverkehrs-Unternehmen an die DB Station&Service entrichten. Zusätzlich fördern Land und Bund die Erneuerung von Verkehrs-Stationen - beispielsweise im Rahmen der "Modernisierungs-offensive für Bahnhöfe in NRW" des NRW-Verkehrsministeriums.

Die Kosten für den Unterhalt der Empfangsgebäude fließen nur zum Teil (Zugänge, Warthalle) in den Stationspreis ein. Über Weiterbetrieb, Sanierung und Modernisierung der Empfangsgebäude entscheidet die DB Station&Service nach immobilienwirtschaftlichen Grundsätzen.

Hoher Sanierungsaufwand bei geringen Erträgen führt zur Unwirtschaftlichkeit des Gebäudes. Eine Sanierung ist somit ohne Hilfe von außen nicht möglich. Alle weiteren Maßnahmen im Umfeld der Verkehrsstation (P&R-Anlagen, Gestaltung des Vorplatzes, Busbahnhof) fallen nicht in die Zuständigkeit von DB Station&Service. Träger sind hier die Kommunen, die dafür vom Land Geld erhalten.

Vor Beginn eines Planungsverfahrens sollten die Rahmenbedingungen hinsichtlich Kosten sowie rechtlicher und technischer Belange ermittelt werden. Grundlage sollte eine umfassende Prüfung des Eigentümers sein, welche Flächen er nicht mehr benötigt. Dies gibt Auskunft über verfügbare Flächen, rechtliche und technische Bindungen sowie Altlasten und erlaubt die Berechnung der Aufbereitungskosten.

In der Regel entscheidet die DB Immobilien im Rahmen des Aktionsprogramms vergleichsweise rasch über Entbehrlichkeit von

Flächen oder Aufbereitungskosten, wenn sich die Kommune in der Bahnhofsentwicklung engagiert. Folgende Belange sollten in die Planung einfließen:

Rechtliche Belange

Bahnflächen und Empfangsgebäude der Deutschen Bahn AG unterliegen als gewidmete Bahnbetriebsanlagen dem Fachplanungsrecht des Allgemeinen Eisenbahngesetzes und sind damit in der Regel der kommunalen Planungshoheit sowie der bauordnungsrechtlichen Zuständigkeit entzogen. Entscheidend für die Verfügungsgewalt über ein Grundstück oder Gebäude ist nicht allein das Eigentum, sondern die förmliche Entwidmung durch das Eisenbahnbundesamt.

Diese erfolgt in der Regel nur, wenn Gebäude oder Grundstücke keine Bahnbetriebsanlagen (Stellwerk, Signal- und Kommunikationskabel, Oberleitungen etc.) mehr enthalten. Für gewidmete Gebäude und Flächen ist bei Baumaßnahmen das Eisenbahnbundesamt die Genehmigungsbehörde.

Wirtschaftliche Belange

Vor der Umnutzung von Bahnflächen und -gebäuden sollten die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen mit DB Immobilien als Koordinator der verschiedenen DB-Gesellschaften erörtert werden. Verlegung von Kabelanlagen und Schaltschränken der DB Netz AG und der Telekommunikationsfirma Arcor oder die Versetzung von Oberleitungsmasten ist sehr teuer und muss bei der Planung berücksichtigt werden.

Vor einem Planungsverfahren oder einem städtebaulichen Wettbewerb sollten zudem die Kosten für Stützbauwerke, Tunnel und Überbauungen erörtert werden, um gegebenenfalls Alternativen zu suchen. Träger öffentlicher Maßnahmen und Fördermittelgeber müssen frühzeitig klären, welche Maßnahmen gefördert werden können.

Fahrkarten-Verkauf wird in vielen Fällen nicht ausreichen, um ein Empfangsgebäude wirtschaftlich zu betreiben. Für leer stehende Gebäudeteile oder wenig genutzte Räume sind daher eine Marktabfrage, Verhandlungen mit potenziellen Mietern bezüglich Raumbedarf, Anforderungen an die Räume sowie ein Mietpreis-Angebot erforderlich. An Standorten mit geringem Fahrgast-Aufkommen sind Nutzungen unabhängig von der Bahnhofs-Funktion - etwa Erlebnis-

Gastronomie - zu prüfen. Bei kommunaler Nutzung empfiehlt es sich, frühzeitig ein Betriebskonzept unter Berücksichtigung der Folgekosten zu erarbeiten.

Technische Belange

Planungen zu Bahnflächen und Verkehrstation Planungen müssen eng mit der DB Station&Service AG, der DB Netz AG sowie dem Eisenbahnbundesamt abgestimmt werden. Dies betrifft insbesondere neue Bahnübergänge, Zugänge zur Verkehrstation, Kombinations-Bahnsteige sowie die Überplanung von Gleisanschlüssen, die nicht als entbehrlich gemeldet wurden.

Zu berücksichtigen ist auch die spätere Ausführung. Wenn zeitweilig die Strecke gesperrt .. muss oder provisorische Bahnsteige zu errichten sind (Sanierung eines Empfangsgebäudes nahe am Bahnkörper), können erhebliche Mehrkosten entstehen. Gerade bei älterer Technik kann es auch zu Verzögerungen im Planungs- und Genehmigungsverfahren kommen.

LEITBILD VOR EINZELPLANUNG

Auf der Grundlage detaillierter Planung sollte ein grobes städtebauliches und verkehrliches Leitbild erarbeitet werden, welches die ökonomischen Zwänge der Wiedernutzung von Bahnflächen berücksichtigt und der Deutschen Bahn AG einen Ausgleich für die Bereitstellung von Bahnflächen zu kommunalen Zwecken bietet.

Dabei sind die unterschiedlichen Nutzungsvorstellungen für Bahnflächen zwischen Kommune und Bahn AG zu verhandeln, ohne gegen die Grundsätze der Stadtentwicklungsplanung zu verstoßen - etwa beim Einzelhandel durch Gefährdung innerstädtischer Einzelhandels-Strukturen.

Einzelplanungen - beispielsweise für die Verkehrs-Schnittstelle, die Verkehrstation oder das Empfangsgebäude - sollten immer auf der Grundlage eines Gesamtkonzepts erfolgen, um Synergie-Effekte zu nutzen und kein Entwicklungspotenzial zu blockieren. Das Gesamtkonzept lässt sich gegebenenfalls in Stufen umsetzen. Die Praxis zeigt, dass gleichzeitige Umsetzung mehrerer Maßnahmen nicht die Regel ist. (khf)



Problem Neunutzung: eine Pizzeria macht noch keinen schönen Bahnhof

ten, an 23 Standorten Investitionen in das Empfangsgebäude und das Bahnhofsumfeld gefördert.

Im Rahmen des Aktionsprogramms hat sich eine effektive und vertrauensvolle Zusammenarbeit zwischen der DB Station&Service AG, den Niederlassungen der DB Immobilien, den Verkehrs- und Städtebau-Dezernaten der Bezirksregierungen, den Zweckverbänden und dem Ministerium etabliert. In regionalen Abstimmungsrunden werden standortbezogene Informationen ausgetauscht. Viele Kommunen nehmen das Angebot des MSWKS zur Organisation von Beratungsterminen wahr.

Das Aktionsprogramm bündelt Förderangebote des Landes und des Bundes und schafft dadurch Synergie-Effekte. So werden an rund 40 Standorten der „Modernisierungsoffensive für Bahnhöfe in NRW“ des NRW-Wirtschaftsministeriums, die auf die Aufwertung der Bahnsteige und Zugänge zielt, umfassende städtebauliche und verkehrliche Planungsverfahren zur Bahnhofsentwicklung durchgeführt. Dabei werden Maßnahmen der DB Station&Service eng mit dem kommunalen Entwicklungsinteresse für Bahnhofsgebäude, Verkehrs-Schnittstellen und Bahnhofs-Umfeld abgestimmt.

Ein anderes Beispiel für die Koordination städtebaulicher und bahnbezogener Planungen stellen die Streckenausbau-Programme des Bundes und des Landes dar - etwa an den Strecken Münster-Coesfeld, Obere Rurtalbahn und Sennebahn. Ungleich schwerer ist die Koordination von Maßnahmen der DB Station&Service und der Kommunen an Standorten, die nicht Bestandteil streckenbezogener Programme

sind oder an denen seitens der Bahn noch keine Aussagen zum Ausbau getroffen werden können. Hier bieten Stufenkonzepte und - wenn nötig - Einzelvereinbarungen eine Perspektive.

BERATUNG DES LANDES

Das MSWKS steht auf Nachfrage den Kommunen des Aktionsprogramms jederzeit beratend und vermittelnd zur Verfügung. Von diesem Angebot machen viele Kommunen Gebrauch. Für das Jahr 2002 erwartet das MSWKS die Umsetzung von 25 bis 30 Projekten, für die bereits konkrete und weitgehend abgestimmte Planungen vorliegen. Eine Vielzahl von Vorhaben befindet sich noch im Verfahren. Hier besteht noch Beratungs-, Abstimmungs- und Planungsbedarf. Aufgrund der vielen Vorteile bewerben sich immer noch Kommunen - insbesondere an Strecken der Modernisierungsoffensive - um Aufnahme in das Aktionsprogramm.

Zur Forcierung des Erfahrungsaustauschs und zur Erstellung einer weiteren Arbeitshilfe mit Modell-Entwicklungen wurde der Arbeitskreis Bahnhöfe im kommunal getragenen „Forum Bahnflächen NRW“ gegründet. Ein besonderes Thema werden eisenbahnrechtliche und widmungsrechtliche Themen sein. Diese sollen zusammen mit dem Arbeitskreis Durchführung und dem Eisenbahnbundesamt praxisorientiert diskutiert werden. ●

L I T E R A T U R Veröffentlichungen des NRW-Ministeriums für Städtebau zum Thema „Bahnhöfe“:

- Rahmenvereinbarung zum Aktionsprogramm „100 Bahnhöfe in NRW“
- Planungsleitfaden „Bahnhöfe – Impulse für die Stadtentwicklung“
- Broschüre „Bahnflächen zur Stadt machen“

Innenstadt beginnt am Bahnhof



Foto: Rapreger

Die Stadt Rheine will den gesamten Bahnhofsbereich zu einem attraktiven Zentrum von Verkehr, Handel und Dienstleistungen entwickeln

Die Stadt Rheine wird durchkreuzt von Entwicklungsachsen von europäischer Bedeutung - die Verbindung Amsterdam-Hannover-Berlin - sowie von den überregionalen Achsen Münster-Rheine-Emden und Wesel-Rheine-Emden. Das großräumige Verkehrs-

▲ *Verkehrsknoten mit mangelnder Verknüpfung: eine vierspurige Straße trennt den Bahnhof Rheine von der Innenstadt*

zwischen regionalem und städtischem Busnetz.

Über dem Bahnhof Rheine wird ein beträchtlicher Berufs- und Schülerverkehr in Richtung Osnabrück, Münster und entfernteren Orten abgewickelt. Im städtischen Kontext betrachtet nimmt der Bahnhof heute eine zentrale Lage ein. Von dort aus sind lokale und regional bedeutsame Einrichtungen - etwa Schulen, Krankenhaus, Arbeitsamt, Rathaus oder Stadthalle - zu Fuß zu erreichen.

PROBLEMANALYSE BAHNHOF

Erst mit der Bahnreform ist das Bahnareal stärker in den Blickpunkt der kommunalen Planung gerückt. Der in der Stadtentwicklungsplanung verankerte Ansatz basiert auf einer Grobanalyse der innenstadtnahen Bahnflächen. Rund um den Bahnhof sind neun bis zehn Hektar Fläche zu entwickeln. Davon sind bereits drei Hektar durch Bebauungspläne städtebaulich neu geordnet worden.

Die restlichen Flächen sind wenig genutzt oder liegen brach. Ob sie noch benötigt werden, haben Bahn AG und Eisenbahnbundesamt noch nicht entschieden. Das Bahnareal ist in diesem Abschnitt 250 bis 270 Meter breit und liegt ein bis drei Meter höher als das übrige Gelände. Dies verstärkt den ohnehin vorhandenen Bruch im Stadtgefüge.

Die rasante Abwärtsentwicklung des Rangierbahnhofes sowie die Aufgabe von Expressgut- und Bahnpost-, Service- und Reparaturdiensten führten zum schleichenden Verfall der Rangiergleise. Viele Bahneinrichtungen mussten aufgegeben werden. Nur noch der als Loksuppen bezeichnete Hallenbau an der Bahnhofstraße gibt Zeugnis von der bedeutenden Eisenbahnvergangenheit dieser Stadt.

TYPISCHES BAHNHOFSMILIEU

Das Bahnhofsgebäude mit seiner repräsentativen, der Innenstadt zugewandten Fassade zeigte im Inneren typisches Bahnhofsambiente mit negativer Ausstrahlung. Dies entsprach der Philosophie, dass der Bahnhof ein reines Funktionsgebäude

ENTWICKLUNG ZUR EISENBÄHNERSTADT

Die Stadt Rheine, mit rund 76.000 Einwohnern auf 145 qkm zweitgrößte Stadt im Münsterland, wird im Landesentwicklungsplan als Mittelzentrum eingestuft. Die Mantelbevölkerung im Nahbereich beträgt 139.000 Einwohner, im Verflechtungsbereich 350.000 bis 400.000 Einwohner. Rheine geht auf einen um 800 gegründeten Hof an der Ems sowie eine im 9. Jahrhundert gegründete Kirche zurück. Um diese entwickelte sich die mittelalterliche Ackerbürgerstadt, die Anfang des 19. Jahrhunderts knapp 3.500 Einwohner zählte. Mit der aufkommenden Textilindustrie und dem Anschluss an das europäische Eisenbahnnetz entfaltete sich Rheine in rasantem Tempo. Der 1895 gebaute Bahnhof lag damals vor den Toren der Altstadt. Bahnanlagen breiteten sich in der freien Landschaft aus und begünstigten die Entwicklung zu einem Verkehrsknotenpunkt. Ein riesiger Rangierbahnhof mit Werkstätten und Dienstleistungsbetrieben begründete den Ruf Rheines als Eisenbahnerstadt.

P O R T R Ä T

DIE AUTOREN

Dr. Ernst Kratzsch ist Erster Beigeordneter der Stadt Rheine, Günter Teichler ist dort Leiter des Stadtplanungsamtes

netz begründet die Lagegunst der Stadt Rheine. Diese ist eine Radialstadt, auf die die Bundesstraßen 70, 481 und 475 sowie einige Landstraßen zulaufen. Des weiteren erschließt die nahe gelegene Autobahn A 30 das Stadtgebiet mit drei Abfahrten.

Die Bedeutung des Bahnhofs ist durch die Strecken Hamm-Münster-Rheine-Emden sowie Hengelo-Bad Bentheim-Rheine-Osnabrück dokumentiert. Anschlüsse an das überregionale Schienennetz mit ICE-, InterCity und InterRegio-Verkehr sind gegeben. Der Bahnhof ist Verknüpfungspunkt

sei. Freilich ist das Bahnhofsgebäude in der Zwischenzeit schrittweise verbessert worden, was aber keineswegs neueren Gestaltungsansprüchen gerecht wird.

Der - wenig repräsentative - Bahnhofsvorplatz wird durch die vierspurige innere Ringstraße in seiner Wirkung erheblich beeinträchtigt. Damit ist der Bahnhof städtebaulich nur mangelhaft mit der Innenstadt von Rheine verknüpft. Die zahlreichen Besucher, Pendler und die dort Beschäftigten empfinden nicht nur den Innenstadtring als Barriere. Auch die Fuß- und Radwege durch die - ebenfalls hoch belastete - Bahnhofstraße zu den öffentlichen Einrichtungen im Westen werden als völlig unzureichend wahrgenommen.

Verbesserungsbedürftig ist - im Hinblick auf die Leitlinien des Stadtentwicklungsplanes - gleichfalls das Angebot an Park&Ride-Plätzen sowie die Verknüpfung mit dem Stadtbusnetz. Ebenso fehlt es an Fuß- und Radwegen sowie an Fahrrad-Stellplätzen.

Nicht zuletzt haben 100 Jahre Eisenbahnbetrieb auf einigen der so genannten Bahnrückzugsflächen Spuren hinterlassen. Wie stark die Böden dort mit Schadstoffen belastet sind, hat erheblichen Einfluss auf die Projekte, die auf solchen Flächen realisiert werden können.

PLANUNGEN KOMBINIERT

Ausgangspunkt für die Abschätzung der Entwicklungschancen waren die Ergebnisse der Stadtentwicklungsplanung, des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes sowie der Masterplanung in Rheine. Diese 1994 von den Professoren Fritschi, Kleihues, Pfeiffer sowie Dr. Amann-Dejózé und Dr. Danneberg angestoßene Studie beschreibt konkret die zentralen Funktionen und Einrichtungen des Stadtzentrums und greift Fragen der Innenstadt-Ge-

gestaltung unter Einschluss des Bahnhofsareals auf.

Die im Masterplan entwickelte Stadtvision zielte darauf ab, das Bahnhofs-

umfeld für die Stadt zurückzuerobern, es zum integralen Bestandteil der Innenstadt zu machen. Aus sämtlichen Planwerken wurden Leitlinien für die Entwicklung des Bahn-



Ein Großteil der Gebäude und Flächen rund um den Bahnhof Rheine - gelb und rot markiert - wird neu gestaltet

hofsumfeldes und seiner verkehrsmäßigen Vernetzung abgeleitet, die folgende Kernpunkte betreffen:

- Verkehrsführung
- Erreichbarkeit
- Verkehrsverbund
- Einzelhandels- und sonstige Nutzungsstruktur
- Stadtbild und Urbanität aufgrund von Stadtqualität

Ganz oben auf der Prioritätenliste steht die Entwicklung innenstadtnaher Gewerbe- und Dienstleistungsflächen, die von der Erschließungsfunktion des Bahnhofs und der Möglichkeit des direkten Gleisanschlusses - im Fall von Industriebetrieben - profitieren. Dies soll zu einer Verdichtung und intensiveren Nutzung der Siedlungsflächen rund um den Bahnhof - Radius bis 1500 Meter - führen.

ÖPNV-ÜBERGÄNGE

Eine Schlüsselrolle kommt dem Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs zu. Dazu müssen die Übergänge zwischen Bahn, Bus sowie motorisiertem und nicht motorisiertem Individualverkehr unter städtebaulichen Gesichtspunkten intensiv durchleuchtet werden.

Der Ausbau des Bahnhofes und dessen Einbeziehung in eine Infrastruktur-Achse zwischen Stadtkern und westlichem Stadtgebiet soll dem Bahnhofsgebiet echte Zentrumsfunktion verleihen. In diesem Zusammenhang ist die Ausweitung von Einzelhandels- und Dienstleistungsangeboten gemäß dem Zentrenkonzept der Stadt Rheine

zu nennen. Sehr treffend steht in der Masterplanung, dass die Innenstadt bereits am Bahnhof beginnt.

Zur Reaktivierung wenig genutzter oder brach liegender Flächen schlägt die Masterplanung überwiegend Wohnungsbau vor. Doch die fortschreitende Diskussion hat zu einer konzeptionellen Neuorientierung geführt, die dem Bedarf an Einrichtungen im zentralen Bereich der Stadt eher zu entsprechen scheint.

Bei der Liste der Handlungsträger wird klar, dass es erheblicher Anstrengungen bedarf, aufeinander zuzugehen und das Bahnhofs-umfeld gemeinsam zu entwickeln. In erster Linie ist die Stadt Rheine gefordert, ihre stadtplanerischen Ziele und Konzepte offenzulegen und dafür Handlungsstrategien darzulegen. Einiges ist bereits geschehen oder wird vorbereitet:

- Auftrag des Rates an die Verwaltung, eine Gesamtkonzeption zur inhaltlichen, zeitlichen und finanziellen Vertiefung der Leitbild-Aussagen zum Bahnhofs-umfeld zu erarbeiten
- Ermittlung von Handlungsschwerpunkten und Schlüsselprojekten, um Chancen zur Veränderung bei gegebener Machbarkeit zu nutzen
- Untersuchung alternativer städtebaulicher Lösungen in technischer und finanzieller Hinsicht, aber auch zu den Aspekten Altlasten, Lärm und Bodenpreise
- Durchführung eines städtebaulichen Wettbewerbs für den Bereich des Bahnhofes im Herbst 2001

Im Sinne eines Selbstbindungsbeschlusses hat der Rat der Stadt Rheine die Leitbil-



REALISIERTE MAßNAHMEN UND PROJEKTE

- Neubau eines Fahrradhauses mit 900 Plätzen zur Verbesserung der Fahrrad-Infrastruktur (seit 2000 in Betrieb)
- Kinocenter mit Parkhaus und 100 P&R-Plätzen (im Bau)
- Ausweisung eines Sondergebiets für ein Möbelhaus zur Stärkung des Einzelhandelsstandorts Innenstadt
- Erweiterung eines Industriebetriebes und Ausnutzung vorhandener Gleisanschlüsse
- Durchführung eines Wettbewerbs Bahnhofsvorfeld/Innenstadt zur städtebaulichen Integration, zur Verbesserung der fußläufigen Anbindung des Bahnhofes und der Verbindung des regionalen und städtischen Busbahnhofes
- Luftrettungs-Landeplatz mit Parkhaus und weiteren P&R-Plätzen im westlichen Bereich des Bahnhofes
- Erweiterung von Sporteinrichtungen des ehemaligen Eisenbahnersportvereins
- Planung einer Mehrzweck-Sportarena zur Abrundung des Spektrums vorhandener Einrichtungen
- Planung eines Dienstleistungs-, Ausstellungs-, Messe- und Hotelzentrums samt multifunktionalem Parkplatz für regionale Märkte, Ausstellungs- und Verkaufsmessen, Zirkus, Kirmes und sonstige Veranstaltungen
- Entwicklung weiterer innenstadtnaher Gewerbeflächen für zukunftsorientierte Dienstleistungsbetriebe

der aus Stadtentwicklungsplanung, Zentrenkonzept und Masterplanung bestätigt. Entsprechend ist das Spektrum der Handlungsinstrumente zu gestalten. Mit den Trägern der "Bahnhöheit" haben bereits Gespräche und mit der Bahn AG, Geschäftsbereich Immobilien, konkrete Verhandlungen über Grunderwerb von Flächen stattgefunden.

Welche Flächen künftig für die Stadtentwicklung zur Verfügung stehen werden, ist gegenwärtig noch höchst ungewiss. Die Annahmen, mit denen die Stadt Rheine operiert, sind unverbindliche Einschätzungen der früheren Bahnbetriebsstellen, ergänzt durch den optischen Eindruck, den die so genannten Bahnrückzugsflächen bieten. Nun geht es darum, zu einer Kooperation zwischen Bauleitplanung und Fachplanung der Bahn zu gelangen. ●

Qualitätsstandards für Strecken und Stationen



Hauptbahnhof oder Haltepunkt (hier Jülich Süd): Bahnstationen in NRW werden in neun Kategorien unterteilt und danach ausgestattet

Fotos: Lehner

Mit dem Programm „Moderne Bahnhöfe in NRW“ will die nordrhein-westfälische Landesregierung alle Bahnhöfe und Haltepunkte in NRW sicherer und attraktiver machen

Nordrhein-Westfalen ist stolz darauf, ein traditionsreiches Eisenbahnland zu sein und über ein dichtes Schienennetz zu verfügen. Erst das Massentransportmittel Eisenbahn hat die Industrialisierung möglich gemacht und war Voraussetzung für das starke Bevölkerungswachstum sowie die Erschließung der rheinischen und westfälischen Regionen.

Aber der langen Geschichte von Strecken und Stationen entspricht auch ein großer Erneuerungsbedarf - erst recht, da die Eisenbahn in den 1950-er bis 1990-er Jahren vielfach von der Substanz gelebt hat, was sich am Zustand des Netzes, der Fahrzeuge und der Bahnhöfe bemerkbar macht. Erst die Bahnreform hat die Voraussetzung geschaffen, den angestauten Sanierungsbedarf abzuarbeiten – ein anspruchsvoller und zeitraubender Prozess.

Die Anforderungen an Mobilität sind in den zurückliegenden Jahrzehnten immens gewachsen – den Fahrleistungen nach, aber insbesondere in puncto Qualität, Geschwindigkeit und Komfort. Bahnhöfe selbst sind mehr als nur Verkehrsknotenpunkte: Sie sind auch öffentliche Stätten, machen Begegnungen möglich und dienen als städtebaulicher Anker für ihre Umgebung. Je mehr die Bahnhöfe mit Leben gefüllt sind, um so attraktiver werden sie. Dies gilt auch in puncto Sicherheit und Sauberkeit.

DER AUTOR

Wilhelm Kolks ist Gruppenleiter Öffentlicher Nahverkehr, Eisenbahnen, Schifffahrt beim NRW-Ministerium für Wirtschaft, Mittelstand, Energie und Verkehr

■ VERANTWORTUNG WEITERGEREICHT

Mit der Regionalisierung des Eisenbahn-Nahverkehrs hat der Bund dem Land Nordrhein-Westfalen so wie den anderen Ländern Mitte der 1990-er Jahre Verantwortung übertragen. Nordrhein-Westfalen hat bei der Umsetzung der Regionalisierung entschieden, die Kommunen und deren Zweckverbände in die Verantwortung hin-

20 MILLIONEN MARK FÜR SAUBERE BAHNHÖFE

Das Land Nordrhein-Westfalen und die Deutsche Bahn AG haben in diesem Jahr zusätzlich 20 Mio. DM für die Sauberkeit der Bahnhöfe bereitgestellt. Damit erhöht sich das Reinigungsbudget für die Bahnstationen in NRW für 2000 auf 37 Mio. DM. Unter anderem sollen Graffiti entfernt und ein leicht zu reinigender Lack aufgetragen werden. Außerdem werden die Stationen gründlich gereinigt, kleinere Schönheitsreparaturen durchgeführt und die Grünanlagen in Ordnung gebracht. Die Sauberkeitsoffensive soll in den kommenden Jahren fortgeführt werden.

ein zu nehmen. Damit sollte nicht zuletzt die enge Abstimmung des SPNV mit dem kommunalen ÖPNV sichergestellt werden.

In den zurückliegenden Jahren haben Landesregierung und Zweckverbände, aber auch die Verkehrsunternehmen als das eigentliche Gegenüber der „EndverbraucherInnen“, viele Projekte in Richtung eines modernen SPNV erfolgreich umgesetzt. Unter dem Leitmotiv „Der neue Nahverkehr in NRW“ wurde dabei ein ganzheitlicher Ansatz verfolgt.

Nur so kann zeitgemäße Verkehrspolitik den Bedürfnissen der BahnkundInnen gerecht werden, und nur so werden die Mittel effizient eingesetzt. Wer isoliert nur das fahrplanmäßige Angebot, die Fahrzeuge, den personenengebundenen Service oder den baulichen Zustand der Anlagen in den Blick nähme, könnte keine moderne Mobilität auf der Schiene anbieten.

■ SICHERHEIT UND SERVICE

Was die Bahnhöfe und Haltepunkte angeht, so hat die Landesinitiative „Sicherheit und Service“ in den vergangenen Jahren erkennbare Verbesserungen an vielen Stationen realisiert - etwa Notrufsäulen und Infosysteme, die das Eintreffen der Züge ankündigen.

Auch mit dem landesweiten Aktionsprogramm für saubere Bahnhöfe wurde bereits ein wichtiger Punkt aufgegriffen, der für die Attraktivität des Bahnfahrens bei vielen KundInnen eine Rolle spielt. Jeder der rund 680 Bahnhöfe in Nordrhein-Westfalen soll gründlich und nachhaltig von Graffiti und Vandalismus-Schäden befreit werden.

Das Programm „Moderne Bahnhöfe in

NRW“ bündelt sämtliche Anstrengungen zugunsten einer umfassenden Erneuerung der Bahnhöfe und Haltepunkte in ganz NRW. Bis 2004 werden dafür nicht weniger als 344 Mio. DM zur Verfügung gestellt. Damit erhalten Investitionen in den baulichen Zustand und die Ausstattung der Bahnstationen eine Förderung von durchschnittlich 90 Prozent.

Zweifellos sind der bauliche Zustand und die Funktionstüchtigkeit der Bahnhöfe und Haltepunkte wesentliche Qualitätskriterien für den öffentlichen Schienenverkehr. Die KundInnen erwarten zu Recht, dass die Züge sicher, ohne Umwege und bequem zu erreichen sind, dass sie eventuelle Wartezeiten witterungsgeschützt verbringen können, dass sie über Fahrzeiten und Anschlüsse aktuell und verständlich informiert werden.

■ AUSSTATTUNGSKONZEPT FÜR BAHNHÖFE

Welche Ausstattung am einzelnen Bahnhof notwendig ist, bestimmen Größe und Funktion. Dazu hat die Landesregierung von renommierten Verkehrsplanern ein Konzept erarbeiten lassen. Die Bahnhöfe und Haltepunkte von Nordrhein-Westfalen werden danach in neun Kategorien unterteilt – vom internationalen Verkehrsknotenpunkt (Köln Hauptbahnhof) bis zum kleinen Be-

darfshaltepunkt an einer Nebenstrecke. Für jede Kategorie ist exakt festgelegt, welche baulichen und verkehrlichen Voraussetzungen erfüllt werden müssen.

Entlang der Strecke der Regionalbahn 71 im Verkehrsverbund Ostwestfalen beispielsweise gehört der Bahnhof Herford in die Kategorie A. Hier wird der Bahnsteig



Tauben, von Passanten gedankenlos gefüttert, schaffen auf vielen Bahnhöfen Probleme für die Sauberkeit

über 200 Meter Länge auf 76 Zentimeter erhöht. Bahnhöfe wie Rahden oder Lübbecke zählen zur Kategorie B und erhalten unter anderem neue Beleuchtung, Informationsvitrinen und Sitzgelegenheiten. Die Bahnhöfe Neue Mühle oder Kirchlengern befin-

SCHLICHTE KREISE



Wie fasst man das Charakteristische einer Kommune zusammen? Wie bringt man die Botschaft auf den Punkt? Ganz einfach - indem man einen Punkt malt. Solche Überlegungen mögen in der Stadt Ennigerloh Pate gestanden haben, als das neue Signet konzipiert wurde: ein grüner Punkt, markstückgroß, in den weißflächig das kleine e eingesetzt wurde. Allerdings nicht ins Zentrum wie der Bundesadler auf besagter Münze, sondern an den linken Rand verschoben. Dadurch wird dieser unterbrochen, das Auge muss die Kreislinie ergänzen. Doch der Kreise ist damit noch nicht genug. Ein kleiner weißer drängt sich unter den Fußbogen des e. Das Motiv der Kommune

Das Signet ist die Visitenkarte einer Kommune. Auf engstem Raum, mit einfachsten Mitteln soll es zum Ausdruck bringen, was eine Stadt oder Gemeinde auszeichnet, als was sich die Bürgerschaft versteht. In lockerer Folge werden die Signets der StGB NRW-Mitgliedskommunen vorgestellt.

als Mitte, welche Raum für vielgestaltige Aktivitäten und verschlungene Wege bietet, schimmert hier durch. Schlicht und wohlproportioniert steht der Stadtname rechts davon - eine Absage an alle visuelle Geschwätzigkeit.

den sich in der Kategorie C. Auch hier werden die Bahnsteige erhöht, Sicherheit und Komfort entscheidend verbessert.

Dieses neue Anforderungsprofil setzt einen einheitlichen Qualitäts-Standard für alle Bahnhöfe und Haltepunkte in Nordrhein-Westfalen. Damit ist nicht nur gewährleistet, dass BahnkundInnen im ganzen Land gleichermaßen benutzerfreundliche Stationen vorfinden. Der einheitliche Qualitätsstandard erleichtert auch die Planung und stellt sicher, dass die Mittel effizient eingesetzt werden.

Zu den wesentlichen Anforderungen an die „Modernen Bahnhöfe in NRW“ gehören folgende Merkmale:

- **Sicherheit:** Notrufsäulen, Video-Überwachung und Verbindung mit den 3S-Zentralen der DB AG, übersichtliche Gestaltung und helle Ausleuchtung
- **Barrierefreiheit:** stufenfreier und umwegfreier Zugang zu den Bahnsteigen, einheitliche Bahnsteighöhe für annähernd niveaugleichen Einstieg, fester und stolperfreier Belag auf den Wegen auch an kleinen Haltepunkten
- **Komfort:** Witterungsschutz, beheizte Wartebereiche an größeren Stationen, Sitzgelegenheiten, Abfall-Entsorgung und dauerhafte Sauberkeit
- **Information:** ständig aktuelle Information über die Abfahrt der Züge (an größeren Stationen), übersichtliche Aushangpläne, Tarifinformation und Liniennetzpläne sowie Ausschilderung der Bahnhofsanlagen

■ GROSSES ENGAGEMENT

Die Festlegung der Ausstattungs-Anforderungen und die Auswahl der in das Modernisierungsprogramm aufgenommenen Strecken geschah in enger Abstimmung mit den SPNV-Zweckverbänden und den betroffenen Kommunen. Für die Umsetzung der Baumaßnahmen ist als Eigentümerin der Bahnhöfe und Haltepunkte die DB Station&Service verantwortlich.

Die Planungsaufträge für den Umbau der in das Programm aufgenommenen Strecken sind inzwischen vergeben. Dieses Programm bis 2004 - also in nur drei Jahren - abzuwickeln, ist ein anspruchsvolles Vorhaben. Mit der Offensive für „Moderne Bahnhöfe in NRW“ ist Nordrhein-Westfalen einmal mehr Vorbild für eine Verkehrspolitik, die ihren Gestaltungsauftrag und ihre Verantwortung für konkrete, alltägliche Mobilität ernst nimmt. ●

Echte Chance für die Stadtentwicklung

Voll entwickelte Bahnhöfe wie etwa in Düren strahlen auf das Bahnhofsumfeld und benachbarte Stadtgebiete aus



Fotos: Lehrer

Durch kreative Nutzung der Bahnhofsgebäude können das Bahnhofsumfeld sowie benachbarte Stadtquartiere gestärkt werden, wie eine Untersuchung der RWTH Aachen ergab

In Nordrhein-Westfalen gibt es derzeit etwa 680 Bahnhof-Standorte. Rund 280 Bahnhöfe verfügen über ein Empfangsgebäude im Eigentum der Bahn. Zahlreiche weitere Bahnhofsgebäude sind im Besitz von Kommunen und Privatpersonen. Vielfach befinden sich gerade die Gebäude an kleineren Stationen in einem desolaten Zustand, und die derzeitige Nutzung ist - soweit vorhanden - von minderer Qualität.

Lange Zeit waren die Bahnhof-Standorte ein „blinder Fleck“ in der örtlichen Entwicklung, welcher der kommunalen Planung entzogen war. Insbesondere die kleineren Bahnhöfe sind von den verschiedenen Partnern - Bahn, Kommunen, öffentliche Verkehrsbetriebe - über Jahrzehnte vernachlässigt worden. Dadurch hat sich die Tendenz verstärkt, dass viele Bahnhöfe ihre Ver-

kehrsfunktion nicht mehr erfüllen, ihrer Bedeutung in der Struktur von Gemeinden, Städten und Regionen nicht mehr gerecht werden und sich mancherorts zum sozialen Brennpunkt entwickelt haben.

Dabei besitzen die zahlreichen kleinen Bahnhofsstandorte erhebliches Potenzial für Stadtentwicklung und Verkehrs-

gestaltung. Ihre Bedeutung liegt zunächst darin, dass sie Zugangspunkte zum System Bahn sind und somit zentrale Voraussetzung für den Zu- und Abgang der BahnkundInnen bilden.

■ INTERMODALER KNOTENPUNKT

Die Verknüpfung der Bahn mit anderen Verkehrsträgern macht die Stationen zum wichtigen intermodalen Knotenpunkt. Die Schnittstelle zu anderen öffentlichen Verkehrsmitteln, zu Pkw, Fahrrad und Fußgängerverkehr findet am Bahnhof ihre räumliche, organisatorische, aber auch gestalteri-

DIE AUTOREN

Prof. Dr. Klaus J. Beckmann ist Leiter des Instituts für Stadtbauwesen und Stadtverkehr der RWTH Aachen, **Gebhard Wulforth** ist dort wissenschaftlicher Assistent

BAHNHOFSPANUNG IST GESAMTPLANUNG

Die Entwicklung von Bahnhöfen und deren Umfeld erfordert eine umfassende Planungsgrundlage unter Berücksichtigung der verschiedenen Aufgaben- und Handlungsfelder. Diese wird von den Akteuren kooperativ erarbeitet und schreibt auf der Grundlage einer ausgewogenen Bestands-, Potenzial- und Wirkungsanalyse den örtlichen Handlungsrahmen fest.

Eine gemeinsame Planungsgrundlage erlaubt es, kurzfristige oder sektorale Optimierung zugunsten eines Gesamtoptimums zu vermeiden. Sie sichert die Kooperationsfähigkeit der Partner, gestattet die inhaltliche und zeitliche Abstimmung der Maßnahmen sowie das Zusammenfügen der Bausteine zu einem Gesamtprojekt.

Aus zahlreichen Workshops und der Begleitung ausgewählter Pilotprojekte zum Thema Bahnhof sind zentrale Empfehlungen inhaltlicher und organisatorischer Art hervorgegangen - hier die wichtigsten Thesen

stadt können durch eine ausgewogene Bahnhofsentwicklung belebt und gestärkt werden. Wesentliches Potenzial für die Stadtentwicklung ergibt sich aus der Flächenentwicklung. Besonders hier ist ein Gesamtkonzept erforderlich, welches die unterschiedlichen Ziele gegeneinander ausgleicht.

VIELE WEGE FÜHREN ZUM BAHNHOF

Am Bahnhof treffen unterschiedliche Verkehrsmittel aufeinander. Sie müssen räumlich wie organisatorisch miteinander verknüpft werden. Die Bedürfnisse aller VerkehrsteilnehmerInnen - Fußgänger, Radfahrer, ÖPNV-Nutzer, Taxikunden, Pkw-Fahrer und Beifahrer - sind zu

berücksichtigen, wobei dem Umweltverbund Vorrang gegeben wird. Die Auswirkung der einzelnen Anlagen auf die Verkehrsqualität und das städtische Umfeld ist zu prüfen, die Gestaltung ist gegebenenfalls daran anzupassen.

DER BAHNHOF BRAUCHT EIN EMPFANGSGEBÄUDE

Eine ausgewogene, intensive Nutzung des Bahnhofs kann die funktionale und urbane Qualität des Verkehrsknotens stärken. Historische Bausubstanz ist unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes als Teil des kulturhistorischen Erbes in Wert zu setzen. Architektonische Qualität verbindet Form und Funktion.

Bei Nutzung und Erhalt des Bahnhofsgebäudes an kleinen Stationen, bei der Beurteilung, ob Bahn-Personal dort wirtschaftlich eingesetzt werden kann, oder bei Folgenutzung im Falle der Aufgabe von Empfangsgebäuden sind Ideenreichtum und kreative Kooperation gefragt. Ein Bahnhof ohne Empfangsgebäude ist nur ein Haltepunkt.

Quelle: Broschüre „Bahnhöfe – Impulse für die Stadtentwicklung“; Beckmann, Witte, Wulfhorst; 1999

sche Ausprägung. Darüber hinaus bietet die städtebauliche Nutzung der Bahnhofsgebäude Chancen für eine Belebung des Bahnhofs-Umfeldes und benachbarter Stadtgebiete. Eine Mischnutzung kann dabei Aufgaben aus dem Verkehrsbereich - Information, Beratung, Fahrkartenverkauf, Überbrückung von Wartezeit - wie auch ergänzende stadtfunktionale Aufgaben - etwa Einzelhandel, Freizeit oder Dienstleistung - erfüllen.

Nicht zuletzt kann eine neue Nutzung des Bahnhofsumfeldes den Standort beleben sowie mehr BesucherInnen und KundInnen anlocken.



Zum intermodalen Knotenpunkt werden Bahnhöfe durch ihre Anbindung an weitere öffentliche Verkehrsmittel und den Radverkehr

PROJEKTE ANGESTOSSEN

In Nordrhein-Westfalen sind in den zurückliegenden Jahren an zahlreichen Bahnhöfen und Haltepunkten - auch an den kleinen - erfolgreiche Projekte angestoßen worden. Das Engagement vor Ort wird auf Landesebene mit Nachdruck unterstützt. Sowohl die Belange des Verkehrs als auch die städtebauliche Aufwertung der Bahnhofsgebäude und des Bahnhofsumfeldes finden ihren Ausdruck in entsprechenden Förderprogrammen der Landesministerien.

Aus der Initiative „Bahnhofsentwicklung NRW“, welche das Institut für Stadtbauwesen und Stadtverkehr der RWTH Aachen seit 1997 begleitet hat, geht hervor, dass eine standortbezogene Abstimmung

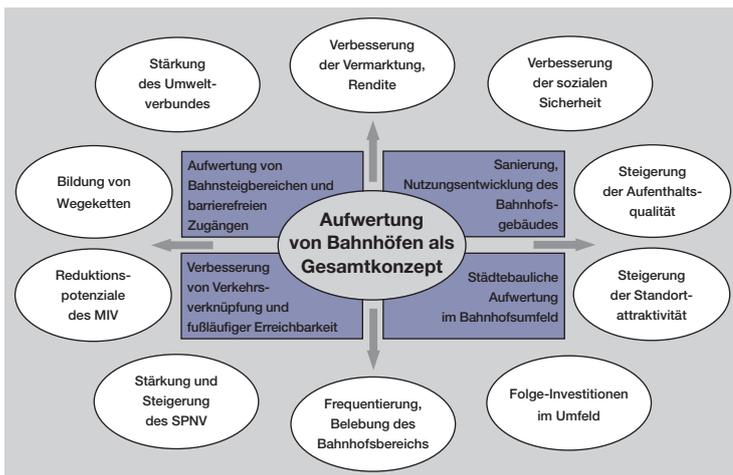


Foto: Lehrer

BAHNHOFSENTWICKLUNG IST TEIL DER STADTENTWICKLUNG

Die Planungen sollten in einen gesamtstädtischen Entwicklungsprozess eingebunden sein und auf dieser Grundlage beurteilt und verhandelt werden. Aufwertung von Bahnhöfen und deren Umfeld ermöglicht die Vernetzung des Standorts Bahnhof mit den umliegenden Stadtteilen wie auch die Überwindung der Trennwirkung von Gleisanlagen im Stadtkörper.

Der Standort Bahnhof und die Innen-



Grafik: RWTH Aachen

Entwicklungsprojekt Bahnhof: erst die Wechselwirkung verschiedener Bereiche erzeugt positive Effekte

WEG LOHNT SICH

Die erfolgreiche Entwicklung von Bahnhofs-Standorten stellt eine Herausforderung für alle Beteiligten dar. Doch der - teils lange und steinige - Weg macht sich in vielerlei Hinsicht bezahlt. Attraktive Bahnhöfe können nicht nur bei isolierter Betrachtung als wirtschaftlich ertragreiche Standorte gelten, sondern sind - im Gesamtsystem gesehen - notwendige Voraussetzung für den Erfolg der Bahn. Nicht zuletzt stellen sie für die Städte und Gemeinden einen erheblichen Gewinn dar.

Gerade bei kleineren Standorten sind jedoch die lokalen Partner gefordert, die Initiative zu ergreifen und die Entwicklung mit Ideenreichtum, Ausdauer sowie politischer und finanzieller Unterstützung zum Erfolg zu führen.

der unterschiedlichen Ziele, Anforderungen, Förder- und Finanzierungsmöglichkeiten für eine erfolgreiche Entwicklung entscheidend ist.

Aus den bisherigen Erfahrungen zeigt sich, dass die ganzheitliche Aufwertung der Bahnhofsstandorte in einem abgestimmten Verfahren erhebliches Potenzial für Nutzungsentwicklung und Verkehr freisetzt. Dabei können positive Effekte insbesondere auch aufgrund der Wechselwirkung zwischen den verschiedenen Bereichen erzielt werden (siehe Schaubild).

ERFOLGSREZEPT

Jeder Standort und jede Entwicklung hat ihren eigenen Charakter und spezifische Anforderungen. Dennoch können im Hinblick auf den Entwicklungsprozess einige Empfehlungen gegeben werden:

- **Transparenz:** Es ist entscheidend, dass Ziele und Rahmenbedingungen von Anfang

an offengelegt und beachtet werden. Dies setzt voraus, dass bei gemeinsamen Treffen alle Partner verlässliche Angaben zu wichtigen Punkten wie Zielvorstellungen, Eigentumsverhältnissen, Entbehrlichkeit und Nutzungsabsicht machen und klare Vorgehensschritte vereinbaren.

- **Finanzen:** Eine erfolgreiche Prozesssteuerung bezieht frühzeitig die entstehenden Kosten (Grunderwerb, Aufbereitung, Investition und Betrieb) sowie die Finanzierungsmöglichkeiten (private Investitionen, öffentliche Förderung) mit ein.
- **Umsetzung:** Die konzeptionellen Vorstellungen für die Standortentwicklung sollten stufenweise umzusetzen sein. Gerade die Realisierung von Einzelmaßnahmen setzt jedoch eine gemeinsame Entwicklungsvorstellung voraus.
- **Kontrolle:** Gleichzeitig mit der Umsetzung der Maßnahmen sollte eine Wirkungs- und Erfolgskontrolle einsetzen, um davon für zukünftige Entwicklungen zu profitieren.

L I T E R A T U R Beckmann, K. J.; Witte, A., Wulfhorst, G. (1999): **Bahnhöfe - Impulse für die Stadtentwicklung - Ein Planungsleitfaden.** MASSKS (Hrsg.), erschienen in der Reihe NRW-Tipp, Düsseldorf, 1999

Beckmann, K. J.; Perian, Th., Wulfhorst, G. (1999): **Städtebauliche Chancen und Risiken bei der Entwicklung von Bahnflächen.** Stadt Region Land, RWTH Aachen, Bericht 47, Aachen 1999

Beckmann, K. J.; Wulfhorst, G. (1999): **Die Renaissance der Bahnhöfe bringt Leben in die Zentren.** der städtetag 9/1999, S. 18-21

Arndt, K./Wulfhorst, G. (2001): **STEP+ - Wirkungsuntersuchungen zur Bahnhofsentwicklung im Rhein-Main-Verkehrsverbund.** in: Institut für Stadtbauwesen, Rheinisch-Westfälische Technische Hochschule RWTH (Hrsg.), Stadt-Region-Land, Heft 70, S. 79-84, Aachen



Fotos: Wohland

Neuer Treffpunkt für Jung und Alt

Die Stadt Übach-Palenberg gestaltet mit Hilfe des Aktionsplans „100 Bahnhöfe in NRW“ ihren Bahnhofsbereich neu und wandelt das frühere Empfangsgebäude in ein Alten- und Jugendzentrum um

Umgestaltung von Bahnhöfen und ihres Umfeldes ist seit einigen Jahren aktuell in der Stadtentwicklung. Auch die Stadt

DER AUTOR

Rolf Schüssler ist Technischer Beigeordneter in Übach-Palenberg

Übach-Palenberg gestaltet ihren Bahnhofsbereich neu und baut das ehemalige Bahnhofsgebäude um. Sie ist eine der ersten kleineren Städte in NRW, wo die Planung so weit fortgeschritten ist.

Bahnhöfe und ihr Umfeld haben verschiedene Funktionen für die Städte. Sie sind Eingangstor für die BahnbenutzerInnen, zentraler Verknüpfungspunkt für verschiedene Verkehrsarten (Auto, Bus, Bahn, Fußgänger, Radfahrer) und bieten mit ihren großen, wenig genutzten Flächen Potenzial für die Entwicklung der Stadt.

Früher konnte im Bereich des Bahnhofs Übach-Palenberg nur ungeordnet auf ver-

schiedenen Flächen geparkt werden. Beiderseits der Bahn werden nun ebenerdig in zwei Bereichen insgesamt 150 Parkplätze angelegt. Die Anlage wird durch Begrünung in das Umfeld integriert.

Die Bushaltestellen lagen früher beiderseits der Bahnhofstraße. Vor der P&R-Anlage wird nun ein zentraler Bushaltepunkt mit vier Haltestellen errichtet. Alle Buslinien sollen sich an diesem Punkt konzentrieren. Fahrrad-Abstellanlagen waren bisher nicht vorhanden. Dafür werden jetzt überdachte Unterstellmöglichkeiten für 52 Fahrräder geschaffen.

■ BAHNHOF AUFGEKAUFT

Das Empfangsgebäude hatte schon vor Jahren seine Funktion verloren. Es diente zuletzt nur noch dem Zugang zur Unterführung in Richtung Bahnsteige. Der Rest des Gebäudes war ungenutzt und verfiel immer mehr. Die Stadt hat das Gebäude erworben und baut es zur Zeit zu einem Alten- und Jugendzentrum um.

Ebenso wird der Bahnhofsvorplatz umgestaltet und erhält so ein freundliches Ambiente. Für das Alten- und das Jugendzen-

◀ *Der nicht mehr genutzte Bahnhof in Übach-Palenberg wird zu einem Alten- und Jugendzentrum umgebaut*

trum werden auf dem Vorplatz Außenterassen geschaffen. An zentraler Stelle wird eine Lichtsäule aufgestellt. Die Fläche zwischen dem Alten- und Jugendzentrum sowie der P&R-Anlage dient dem Zugang zu den Bahnsteigen.

Die Unterführung zwischen dem ehemaligen Bahnhofsgebäude und dem Gleis 1 soll geöffnet werden, und neben dem Gebäude soll ein neuer Zugang zu den Bahnsteigen entstehen - mit behindertengerechten Rampen zur Unterführung parallel zu den Bahnsteigen.

■ UNTERFÜHRUNG VERKÜRZT

Die Bahnsteige erhalten so genannte DB-Pluspunkte. Dies sind Pavillons, die für kleinere Haltepunkte entwickelt wurden und Warte-, Informations- sowie Servicefunktion vereinigen. Die Treppenverkleidung soll entfernt und durch transparente Paneele ersetzt werden. Die bisher rund 30 m lange Unterführung wird auf ein Drittel verkürzt und erheblich attraktiver gestaltet.

Die städtischen Projekte zur Verbesserung des ÖPNV werden aus Mitteln des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) gefördert, ebenso die Maßnahmen



Problem Überholgleis (rechts im Bild): solange dies nicht abgebaut ist, kann der Zugang zu den Bahnsteigen nicht attraktiver gestaltet werden

der DB AG, während die Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes und der Umbau des ehemaligen Bahnhofsgebäudes aus Stadterneuerungsmitteln finanziert werden. Im Jahre 1998 wurden neue Förder-Richtlinien für Stadterneuerung herausgegeben. Dabei wurden Maßnahmen, die der Attraktivitätssteigerung des Bahnhofsumfeldes dienen, als besonders förderungswürdig herausgestellt. Außerdem sollte der Umbau stadtbildprägender Gebäude sowie deren Nutzung als kommunale Einrichtung besonders gefördert werden.



1999 haben das Land NRW und die DB AG ein Aktionsprogramm „100 Bahnhöfe in NRW“ initiiert. Die Stadt Übach-Palenberg plante damals bereits eine Aufwertung des Bahnhofs und seines Umfeldes, so dass es möglich war, in die Liste der „100 Bahnhöfe“ aufgenommen zu werden. Die Stadt erhoffte sich davon eine stärkere Unterstützung des Projektes, besonders durch die DB AG.

Die Ziele des Aktionsprogramms wurden in einer Broschüre klar umrissen:

- Die Bahnhöfe sollen erhalten und unter denkmalpflegerischen Gesichtspunkten entwickelt werden. Die Gebäude sollen möglichst in ihrer Funktion erhalten werden.
- Das Umfeld soll qualitativ aufgewertet, mit der Innenstadt verbunden und als ÖPNV-Verknüpfungspunkt optimiert werden.
- Land, Kommunen sowie der DB-Geschäftsbereich Station&Service wollen eng kooperieren und ergebnisorientiert handeln.

Da das Bahnhofsgebäude seit Jahren nicht mehr als Empfangsgebäude genutzt wurde und nicht mehr der DB AG, sondern deren Tochtergesellschaft EIM (Eisenbahnenimmobilienmanagement) gehörte, blieb der Stadt nur die Möglichkeit, das Gebäude zu kaufen und umzunutzen. Der Bahnhof Übach-Palenberg gehört zu einem Immobilienpaket (so genannte ZEIL-Flächen), das zusammengestellt wurde, um durch Vermarktungserlöse die Privatisierung der Bahn zu finanzieren. Eine Erhaltung als Bahnhofsgebäude in Kombination mit anderen Nutzungen war somit nicht mehr möglich.

■ PROBLEM ÜBERHOLGLEIS

Stärkung des Umfeldes geschieht durch die Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes.

Die Verbindung zum Stadtzentrum Übach-Palenberg soll später durch Umgestaltung der Bahnhofstraße geschaffen werden. Die Kooperation zwischen Stadt und DB Station&Service war eng und ergebnisorientiert. Probleme entstanden aber immer dann, wenn andere Geschäftsbereiche der DB AG betroffen waren.

So basiert die mit der DB Station&Service ausgearbeitete Konzeption für die Verle-

gung des Bahnsteig-Zugangs auf einer Stilllegung des Überholgleises, das zum Vorplatz hin vor den beiden Bahnsteigen liegt. Für die Aufgabe des Überholgleises ist aber der DB-Geschäftsbereich Netz zuständig.

Bis heute hat diese Gesellschaft keine verbindliche Zusage gemacht, wann das Überholgleis abgebaut und der neue Zugang errichtet werden kann. Dadurch besteht die Gefahr, dass hinter dem umgenutzten Bahnhofsgebäude auf städtischem Gelände ein hässliches Provisorium bestehen bleibt, das die Nutzung des Alten- und Jugendzentrums behindert. Es bleibt zu hoffen, dass auch die DB AG ihre Maßnahmen bald durchführen wird, damit das Projekt zum Abschluss kommt. ●

GEDENKEN AN DIE OPFER DER TERRORANSCHLÄGE



Foto: Stadt Bergkamen

Mehr als 1.500 **Schülerinnen und Schüler** der Bergkamener Schulen (Foto) gedachten am 18. September 2001 in einer zentralen Veranstaltung der Opfer der Terroranschläge in den Vereinigten Staaten. An der Veranstaltung auf dem Stadtmarkt, die auf Wunsch vieler Kinder und Jugendlicher der Freiherr-vom-Stein-Realschule zusammen mit der Stadtverwaltung organisiert wurde, nahmen auch zahlreiche Bürgerinnen und Bürger teil. Viele hatten sich bereits in das Kondolenzbuch der Stadt eingetragen, das als Zeichen der Betroffenheit an die amerikanische Botschaft nach Berlin geschickt wird. Bergkamens **Bürgermeister Roland Schäfer** (Bild re.) wandte sich mit einem Grußwort an die Bevölkerung. Der städtischen Internet-Präsentation wurde eine Sonderseite vorgeschaltet, die Betroffenheit und Solidarität zum Ausdruck bringt.

Zweckbauten voller Kunst und Patina

org Frentzen geschaffene Kölner Hauptbahnhof kündete davon.

In Westdeutschland ist mit Düsseldorf, Duisburg und Oberhausen eine ganze Gruppe von Bahnhofsbauten der 1920-er/1930-er Jahre erhalten geblieben. Es sind beeindruckende Zeugnisse für die Übertragung des Bauhausgedankens auf die - zum Backsteinbau neigende - Architektur des rheinischen Expressionismus.

Nach dem Zweiten Weltkrieg erlebte die Eisenbahn in Konkurrenz zum Auto einen jahrzehntelangen Niedergang. Aufsehen erregende Bahnhofsbauten wie die Statione Termini in Rom waren selten. Erst die Ära der Hochgeschwindigkeitszüge brachte die Bahnhöfe wieder in den Mittelpunkt des gesellschaftlichen Interesses und führte zu einer Renaissance dieser Baugattung.

■ UM- UND NEUBAUTEN

Es gibt beeindruckende Neubauten wie auch bemerkenswerte Umbauten von Anlagen, die wie in Leipzig, Köln, Frankfurt und Hamburg auch heute noch ihre Funktionsfähigkeit beweisen. Zugleich wird hier der Geist einer großen Zeit lebendig - besonders dort, wo die Veränderungen der Nachkriegszeit nicht allzu schwere Wunden geschlagen hatten. Eindrucksvoll vermitteln die Speisesäle und Wartesäle des Gare de Lyon in Paris, des Hauptbahnhofs in Zürich oder das Foyer des Bahnhofs Antwerpen den Geist der Belle Epoque.

Vorschnell wird der Bahnhof heute gleichgesetzt mit dem Empfangsgebäude. Jeder Bahnhof ist jedoch zuerst und vor allem Haltepunkt für die Eisenbahn - mit Gleisanlagen, Stellwerken, Bahnsteigen und den Annehmlichkeiten für die Reisenden beim Aus- und Einsteigen in die Waggons. Dazu gehört ein komfortabler Witterungsschutz.

Waren es bei kleinen Bahnhöfen die - meist auf Gusseisensäulen ruhenden - Bahnsteig-Überdachungen, gab es für die großen Bahnhöfe in den europäischen Metropolen, aber auch in vielen großen und mittelgroßen Städten Perron- oder Bahnsteighallen. Maßstab setzend war das - auch für modernes Empfinden ungeheure - Raumkontinuum der 1863-70 entstandenen St. Pancras-Station in London. Viele Städte

Vielfältig verziert und doch genormt: Kleinbahnhof der Stadt Rheinbach



Fotos: Buschmann / Rhein. Amt für Denkmalpflege

Die Renaissance der Bahnhöfe führte an vielen Orten zur Wiederherstellung der ursprünglichen Architektur - nicht zuletzt ein Verdienst der Denkmalpflege

Kein anderes Verkehrsmittel hat die industrielle Revolution derart vorangetrieben

DER AUTOR

Dr. Walter Buschmann ist Referatsleiter Technik- und Industriedenkmale im Rheinischen Amt für Denkmalpflege in Pulheim-Brauweiler

und die Eisenbahn war selbst ein uner-sättlicher Auftraggeber für Lokomotiven, Wagen und Streckenbau.

Zu den Hochbau-Aufgaben der Eisenbahn zählten ebenfalls die Bahnhöfe. Es war eine völlig neue Bauaufgabe, und geeignete Bauformen mussten erst gefunden werden. Man spürt bei den ersten Bauten dieser Art die Unsicherheit der Architekten - mit Anleihen an viele Vorbilder des Bauwesens und unter Verwendung aller Spielarten des Historismus im 19. Jahrhundert, vom Klassizismus der ersten Jahrhunderthälfte über den Rundbogenstil, die Neugotik und die Neorenaissance.

■ ARCHITEKTUR IM WANDEL

Bemerkenswert sind die noch erhaltenen Zeugnisse der Anfangsjahrzehnte wie der 1843-45 errichtete Bahnhof Braunschweig, die aus gleicher Zeit stammende Anlage in Wuppertal oder das älteste erhaltene Empfangsgebäude Deutschlands in Köln-Müngersdorf von 1838 an der Bahnlinie Köln-Aachen.

Der Klassizismus mit seinem steif wirkenden System aus Säulen und Balken wurde jedoch bald abgelöst von dem - alle Bereiche der Industrie durchdringenden - Rundbogenstil. Es entstand eine klassizistisch beeinflusste, später jedoch eigenständige Zweck-Architektur für Krankenhäuser, Schulen, Fabriken, Kasernen und auch Bahnhöfe.

Mit dem Glanz der Belle Epoque im letzten Viertel des 19. Jahrhunderts war es mit dem Zweckmäßigkeitdenken für Repräsentationsbauten vorbei. Eklektizismus und dogmatischer Historismus schlugen sich in der Gestaltung der Empfangsgebäude nieder. Der 1894 nach einem Entwurf von Ge-



eiferten diesem Vorbild nach - beispielsweise Frankfurt am Main 1883-88, Köln 1891-94, Dresden 1892-98 oder Hamburg 1903-06. Es gibt in Deutschland noch etwa 40 dieser Bahnsteighallen, die alle unter Denkmalschutz stehen.

■ VIELZAHL KLEINER STATIONEN

Abseits der großen Städte entstand eine Vielzahl kleiner Stationsgebäude. Als die großen Fernbahnlinien in Deutschland vollendet waren, wurden ab 1890 zunehmend Klein- und Nebenbahnen gebaut, um ländliche Regionen mit den Großstädten zu verknüpfen. Auch hier war Gütertransport ein wesentliches Motiv.

Teilweise wurden erst jetzt die traditionellen Industrieregionen wie die Eifel oder das Bergische Land mit ihren Bodenschätzen und alten Firmen der Textil- und Metallbranche verkehrstechnisch erschlossen. Darüber hinaus ging es auch um die Versorgung, denn die Märkte der wachsenden Großstädte benötigten große Mengen Lebensmittel. Entlang der ländlichen Bahnlinien entstanden Kleinbahnhöfe mit multifunktionalem Stationsgebäude.



Den Geist der Belle Epoque vermittelt die Gaststätte im Züricher Hauptbahnhof

Zu Schalterhalle und Wartesälen war im Obergeschoss oft auch die Wohnung des Bahnhofsvorstehers untergebracht. Baulich verbunden mit den Einrichtungen für den Personenverkehr befand sich zugleich ein Güterschuppen. Aus Sorge um reibungslose Abläufe gab es in Preußen Richtlinien für den Bau von Stationsgebäuden und oft auch Typenentwürfe, nach denen vorzugehen war.

Viele kleine Bahnhöfe haben daher eine ähnliche Grundstruktur. Es gibt einen erhöht ausgebildeten, giebelständigen Mitteltrakt für die Schalterhalle als zentralem Funktionsteil und traufständige Seitenflügel für Wartesäle und Güterschuppen. Die weit ausladenden Dächer erhoben sich über fein geschnitztes Ziergespärre.

Die Gebäude wurden aus Materialien der Region errichtet. Bedingt durch den Wandel in Kunst und Bauwesen um 1900 mit zahlreichen zur Moderne führenden Übergangsstilen ist trotz der Typisierungsbestrebungen eine abwechslungsreiche Architektur bei Kleinstadt-Bahnhöfen entstanden.

■ BAHNHÖFE SCHÜTZENSWERT

Bahnhöfe sind lange schon Gegenstand denkmalpflegerischer Bemühungen. Bereits in den 1920-er Jahren galten die älteren Bahnhöfe in Braunschweig und Wuppertal als schützenswert. Systematisch erschlossen wurde diese Baugattung aber erst mit der „Entdeckung“ der technischen Denkmäler in den 1970-er Jahren.

Der vielfach beklagte Investitionsstau im Eisenbahnwesen hatte für die historischen Bahnbauten einen aus denkmalpflegerischer Sicht positiven Effekt. Es wurde wenig abgebrochen und - zumal in ländlichen Regionen - wenig verändert. Viele Kleinbahnhöfe geben daher ein aussagekräftiges Beispiel für die Architektur des 19. und frühen 20. Jahrhunderts.

Erst in den vergangenen Jahren sind diese Bauten stärker in Gefahr geraten, weil die Fahrkarten-Schalter durch Automaten und die vor Witterung schützenden Schalterhallen durch zugige Wartehäuschen auf den Bahnsteigen ersetzt werden. Zudem gab es bei Klein- und Nebenbahnen eine verhängnisvolle Politik der Stilllegung.

Viele Stationsgebäude im ländlichen Raum konnten aber durch Umnutzung für Wohnen und Gewerbe vor dem Abbruch bewahrt werden. Ein Förderprogramm des



In Köln-Müngersdorf steht - heute kaum mehr als solches zu erkennen - das älteste Eisenbahn-Empfangsgebäude Deutschlands

Landes Nordrhein-Westfalen ist kürzlich speziell zur Rettung der Kleinbahnhöfe aufgelegt worden.

■ EINBAUTEN ENTFERNT

Eine erstaunliche Entwicklung erlebten die großen Bahnhöfe. Die Empfangsgebäude waren zwischen 1960 und 1990 durch Ein- und Anbauten gravierend verändert und oft entsetzlich entstellt worden. Die „Renaissance der Bahnhöfe“ führte an vielen Orten zu einer Wiederherstellung der ursprünglichen Gestaltung.

Die Bahnhöfe in Paris und London sind ein gutes Beispiel. In Deutschland stehen dafür die Anlagen in Leipzig, Hannover, Frankfurt, Oberhausen und Köln. Die Deutsche Bahn AG hat sich hier - sicher auch unter sanftem Druck der Öffentlichkeit und der Denkmalpflege - große Verdienste erworben und setzt die historische Dimension des Unternehmens geschickt zur Kundenwerbung ein.

Die Deutsche Bahn AG hat für die Bahnhöfe ein jährliches Instandsetzungsprogramm von einer Milliarde DM angekündigt. Dazu stellt der Bund 615 Mio. DM zur Verfügung. In den neuen Ländern wird die Instandsetzung der Bahnsteighallen bereits mit 400 Mio. DM gefördert. Auch das Land Nordrhein-Westfalen betrachtet die Erhaltung und Modernisierung der rund 680 Bahnhöfe und Stationen als Teil einer nachhaltigen Stadtentwicklung.

Den guten Ergebnissen stehen allerdings die oft überspannten, nur durch Abbruch zu realisierenden Rendite-Erwartungen für bahneigene Immobilien entgegen. Eine Trennung von Gleisnetz und Bahnbetrieb könnte daher auch für die Denkmalpflege positive Effekte bringen. ●

Öffentlichen Personen-Nahverkehr sichern

Das Präsidium fordert, dass die vom Land bereits angekündigte und vor dem Hintergrund der ÖPNV-Marktöffnung durch die Europäische Union sowie der Weiterführung der Bahnreform auf Bundesebene für notwendig erachtete Novellierung des Regionalisierungsgesetzes NRW von den Prinzipien Kundenorientierung, Kostenstraffung und Sicherung eines angemessenen öffentlichen Nahverkehrs vor Ort geleitet ist.

Für die kreisangehörigen Städte und Gemeinden sind bei dem für den Herbst 2001 vorgesehenen Gesetzgebungsverfahren folgende Eckpunkte wesentlich:

1. Verkehrspolitisch angestrebte und gesetzlich vorgegebene Organisations-, Planungs- und Finanzierungsformen im SPNV/ÖPNV müssen sich der Kundenorientierung unterwerfen. Der Nachfrager im Orts- und Regionalverkehr ist regelmäßig nicht einem bestimmten Verkehrsmittel verpflichtet. Er erwartet vielmehr unabhängig vom benutzten Verkehrsmittel vorrangig eine sichere, zuverlässige, pünktliche und unbürokratische Abwicklung seiner nachgefragten Fahrten. In zweiter Linie legt er zudem Wert auf Komfort, Preisgünstigkeit und Modernität.

Das Regionalisierungsgesetz muss deshalb im Rahmen einer integrierten Gesamtverkehrsplanung die Verkehrsträger übergreifende Verkehrsmittelwahl vor Ort stärken, die Verantwortung für den Nahverkehr so direkt wie möglich am Kunden ansiedeln sowie die örtlichen und regionalen Akteure des öffentlichen Nahverkehrs bei der Erstellung eines angemessenen Verkehrsangebots unterstützen.

2. Aus kreisangehöriger Sicht kommt dem Verkehrsmittel Bus in seiner Erschließungsfunktion insbesondere für überwiegend ländlich strukturierte Räume und für Wohngebiete außerhalb der Ballungszentren besondere Bedeutung zu. Verantwortung und Kompetenz für Planung, Leistungserstellung und Finanzierung dürfen sich durch eine Gesetzesnovellierung nicht vom Kunden des ÖPNV entfernen.

Unabdingbar ist daher eine klare Aufgabenzuweisung in bezug auf den Schienenpersonennahverkehr und den übrigen öffentlichen Personennahverkehr. Während

viel dafür spricht, den Schienenpersonennahverkehr in der Kompetenz regionaler Zweckverbände zu belassen, ist eine Heraufzoning der Verantwortlichkeit für Busverkehre abzulehnen. Überlegungen, den Zweckverbänden Kompetenzen für Busverkehre - über reine Ergänzungsverkehre hinaus - im Schienenersatzverkehr zuzuweisen, werden von kommunaler Seite abgelehnt.

Sachlich nachvollziehbaren Bedürfnissen nach einer höheren Effizienz im SPNV, nach stärkerer Verhandlungsposition gegenüber der Bahn AG sowie nach flankierenden und ergänzenden Busangeboten auf SPNV-Linien muss durch eine Verstärkung der Ko-

operation zwischen den Aufgabenträgern entsprochen werden. Eine Novellierung des Regionalisierungsgesetzes sollte sich darauf konzentrieren, bereits erfolgreich praktizierte Zusammenarbeit in einzelnen Regionen in allen Kooperationsräumen handhabbar zu machen. Für eine stärkere Verlagerung von Kompetenzen auf die Lan-

desebene in bezug auf das operative Geschäft besteht keine Veranlassung.

Gemäß dem Besteller-Ersteller-Prinzip und unter dem Gesichtspunkt von mehr Transparenz im Wettbewerb sollten sich die Verkehrsunternehmen auf ihr Kerngeschäft der Leistungserbringung konzentrieren. Sie sollen neben der Leistungserstellung weiterhin für ihre Angebote werben und durch unternehmens- bzw. linienbezogene Marketingaktivitäten Kunden gewinnen und binden. Sie müssen dabei von Regieaufgaben entlastet werden, die ohnehin parallel von den Aufgabenträgern zu leisten sind. Die kommunalen Aufgabenträger sollten auf dem Kooperationswege eine Bündelung gemeinsam zu erledigender Regieaufgaben anstreben, und zwar u.a. bei der Tarifpolitik, der Einnahmearteilung, der Ausschreibung von Leistungen und dem Mobilitätsmanagement. Ziel muss eine weitmöglichst einheitliche regionale "Benutzeroberfläche" für den Kunden sein.

3. Kundenorientierung bedingt eine Stärkung der kreisangehörigen Städte und Gemeinden im ÖPNV-Markt. Die bisherigen Erfahrungen mit der Regionalisierung des ÖPNV haben am Beispiel der Stadt- und Ortsbus-

systeme gezeigt, dass eine Identifikation mit den Nahverkehrsangeboten sowohl seitens der Kommune wie auch seitens der Bürger zu einer markanten und nachhaltigen Steigerung der Nachfrage führt.

Über die bisherigen Regelungen der §§ 3 und 4 des Regionalisierungsgesetzes NW hinaus müssen kreisangehörige Kommunen mit eigenem Verkehrsunternehmen eine vollwertige Aufgabenträgerschaft erhalten. Sie müssen die Aufgabenverantwortung für den gesamten ÖPNV innerhalb der Stadtgrenzen innehaben. In bezug auf die Ortsverkehre sind Nahverkehrspläne in gemeinsamer Verantwortung von Kreis und Aufgabenträger-Gemeinde zu erstellen. Zur vollwertigen Aufgabenträgerschaft gehört zudem die Möglichkeit einer Mitgliedschaft in den zuständigen Zweckverbänden und anderen überörtlichen Zusammenschlüssen.

Die Novellierung des Regionalisierungsgesetzes sollte zudem - beispielsweise über Beiratslösungen - allen interessierten Städten und Gemeinden die Möglichkeit eröffnen, ihre ortsspezifischen Belange angemessen in die Nahverkehrsplanung auf Kreisebene einzubringen.

4. Der Weg der infrastrukturbezogenen Investitionsförderung an die Städte und Gemeinden unter Einbeziehung von GVFG-Mitteln muss weiterhin Schwerpunkt der Landesförderung sein. Aufgaben- und Aufgabenverantwortung im ÖPNV müssen korrespondieren. Der eindeutigen Aufgabenzuweisung für den Busverkehr muss auch in Zukunft die Kompetenz der kommunalen Aufgabenträger bei der Mittelverteilung für diese Verkehre folgen. Eine Vereinfachung und Bürokratisierung des Fördersystems ist dabei durch eine weitmöglichst pauschalierte und dezentralisierte Mittelzuweisung unter Einbeziehung auch anderer Finanzierungsquellen wie beispielsweise der § 45 a PBefG-Mittel auf der Ebene der kommunalen Aufgabenträger anzustreben.

Die Konnexität von Aufgaben- und Ausgabenverantwortung bedingt schließlich im Sinne einer Stärkung der Aufgabenträgerschaft kreisangehöriger Städte und Gemeinden deren Anspruch auf Teilhabe an der Pauschale gemäß § 14 Abs. 2 RegG, soweit eine kreisangehörige Aufgabenträger-Kommune den Kreis bei der Erstellung von Nahverkehrsplänen sowie bei der übrigen Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV entlastet. ●

**Eckpunkte zum
Regionalisierungsgesetz beschloss
das Präsidium
des StGB NRW
am 27.06.2001
in Drensteinfurt**



Foto: Lehrer

Statt Fahrkarten bald Kaffee und Musik

Die Stadt Drensteinfurt gestaltet den Bereich um den Bahnhof neu, und das nicht mehr genutzte Bahnhofsgebäude wird zum Jugend- und Kulturzentrum umgebaut

Die Stadt Drensteinfurt mit 14.500 Einwohnern liegt verkehrsgünstig zwischen dem Oberzentrum Münster und dem Mittelzentrum Hamm. Mehr als 1.000 Einwohner pendeln täglich von hier aus in diese Städte. Angesichts dieser Bedeutung des

DER AUTOR

Hans-Ulrich Herding ist Umwelt-Beauftragter der Stadt Drensteinfurt

SPNV hat sich die Stadt über Jahre bemüht, das Bahnhofsumfeld, das sich in einem wenig erfreulichen Zustand befand, zu erwerben und städtebaulich aufzuwerten. Damit sollten die Voraussetzungen für eine Verknüpfung von Bus und Bahn geschaffen werden.

1999 gelang es der Stadt, von der Deutschen Bahn AG die erforderliche Fläche - rund 16.000 qm - zu kaufen. Dabei erwarb

die Stadt auch das zweigeschossige Empfangsgebäude, das im vorigen Jahrhundert errichtet und bis vor rund 15 Jahren als DB-Reisezentrum genutzt worden ist.

Die Bahnlinie Münster-Hamm durchquert den Ort in Nord-Süd-Richtung und teilt die Kernstadt Drensteinfurt in einen westlichen und einen östlichen Teil. Stadtzentrum und Bahnhofsgebäude befinden sich östlich der Schiene. Auf der Westseite des Haltepunktes befanden sich ausgedehnte Brachflächen, vormals Abstellgleise und die Verlade-Einrichtung des Güterbahnhofs. Eine bahneigene Zufahrtsstraße war kaum befahrbar.

Der gesamte Bahnhofsbereich wurde in einem halbjährigen Prozess grundlegend überplant. Wichtige Daten erhielt die Stadt durch zwei Befragungen von Bahnreisenden sowie durch frühzeitige Einbindung der Betroffenen, beispielsweise der Busgesellschaften oder der benachbarten Gewerbebetriebe. Dabei stellte sich heraus, dass besonders der westliche, weitgehend ver-

◀ In ein Jugend- und Kulturzentrum verwandelt sich der Bahnhof Drensteinfurt

nachlässigte Bereich des Bahngeländes eine größere Beachtung verdient.

■ FREIFLÄCHEN IM WESTEN

Dort finden sich Freiflächen im erweiterten Bahnhofsumfeld, deren Nutzung für Dienstleistungsbetriebe und nicht störendes Gewerbe sich geradezu aufdrängt. An diese Freiflächen schließt sich zur westlichen Stadtgrenze hin ein rund 22 ha großes Baugebiet an, das zur Zeit erschlossen wird. Eine weitere Ausdehnung des Stadtgebietes nach Westen ist aufgrund der geografischen Situation wahrscheinlich.

Auf der Westseite der Schiene war auch genügend Platz für die Einrichtung der Bushaltestellen unmittelbar am Bahnsteig. Da für das Bahnhofsgebäude schon sehr früh eine Nutzung als Jugend- und Kulturzentrum mit Außenanlagen ins Auge gefasst war, erschien die Beibehaltung der Bushaltestellen vor dem Gebäude nicht sinnvoll.

Bereits die ersten Planungen sahen daher eine Verlegung der Bushaltestellen auf die Westseite der Gleise vor. Auch ein großer Teil der neuen Pkw-Abstellplätze sollte dort angelegt werden, um das Jugend- und Kulturzentrum nicht unnötig mit Verkehr zu belasten. Die Neugestaltung der Westseite des Bahnhofs Drensteinfurt mit dem Ausbau der Erschließungsstraße und der Einrichtung von vier Bushaltestellen, 80 PKW-Parkplätzen und 190 Fahrrad-Abstellplätzen (überdachte Anlage) wird noch 2001 abgeschlossen.

■ INTERESSE BEI BETRIEBEN

Bereits in einer frühen Planungsphase wuchs das Interesse der Gewerbetreibenden an einem aufgewerteten Bahnhofsumfeld. So konnte noch während der Umbau-Arbeiten ein Gartengroßmarkt mit SB-Tankstelle und Auto-Waschplatz in Betrieb genommen werden. Außerdem entstand eine Imbiss-Gaststätte (Klinkerbau mit Ziegeldach) unmittelbar neben dem Bahnsteig, die auch Artikel für Bahnreisende - Zeitungen, belegte Brötchen und ähnliches - bereit hält.

Die Gewerbetreibenden zeigten solch



großes Interesse an der Entwicklung des erweiterten Bahnumfeldes, dass die Stadt beschloss, dieses Gebiet über einen Bebauungsplan neu zu ordnen. Durch die Bahnhofs-Sanierung wurde also eine Aufwertung und städtebauliche Entwicklung eines ganzen Gebietes angestoßen.

Die Sanierung des Bahnhofsumfeldes wird in diesen Tagen östlich der Schiene fortgesetzt. Hier entstehen weitere 75 Pkw-Parkplätze sowie 300 Fahrradabstellplätze, etwa die Hälfte abschließbar. Die Kosten belaufen sich auf rund 3,7 Mio. DM. Das Land fördert einen Teil der Maßnahmen mit rund 2,5 Mio. DM aus Mitteln des GVFG.

■ JUGEND- UND KULTURZENTRUM

Ob das historische Bahnhofsgebäude in Drensteinfurt für ein Jugend- und Kulturzentrum geeignet wäre, sollte in Zusammenarbeit mit allen Nutzungsinteressierten - unter fachlicher Betreuung eines Architekten und eines Stadtplaners - geklärt werden. Es wurden drei Werkstattgespräche anberaumt, zu denen Vertreter der örtlichen Jugendarbeit, der VHS und der Musikschule eingeladen wurden. Die Moderation übernahm das Westfälische Amt für Landes- und Baupflege.

Ergänzend zu den Werkstattgesprächen wurden zwei Exkursionstage in unterschiedlicher Besetzung organisiert. Der Prozess nahm rund vier Monate in Anspruch, die Honorare für die beteiligten Büros lagen bei rund 45.000 DM. Das Land hat die Werkstattgespräche im Rahmen des Stadtentwicklungsprogramms zur Hälfte mit finanziert.

ZUR SACHE

KOMMUNEN

VERHANDELN GEMEINSAM

In Nordrhein-Westfalen liegen insgesamt rund 20.000 Hektar Bahnflächen brach, für die sich viele Städte und Gemeinden interessieren. Da sich Verhandlungen einzelner Kommunen mit der Deutschen Bahn AG und deren Tochtergesellschaften oft als schwierig erwiesen haben, haben sich im Sommer 67 Kommunen - darunter Attendorn, Altena, Arnsberg, Bestwig, Bönen, Fröndenberg, Finnentrop, Lüdenscheid und Schwelm - zum „Forum Bahnflächen“ zusammengeschlossen. Das bundesweit einmalige Projekt wird von der NRW-Landesregierung mit 640.000 Mark gefördert.

Aus den Werkstattgesprächen gingen zwei Architektenentwürfe und eine Planung der Außenanlage des Kulturbahnhofs hervor. Diese wurden mit entsprechenden Erläuterungen für zwei Monate im Rathaus ausgestellt. Bürgerinnen und Bürger nutzten die Möglichkeit, Anregungen und Bedenken zu den Entwürfen vorzutragen.

Die beteiligten Fachausschüsse sowie der Rat der Stadt Drensteinfurt entschieden sich für die anspruchsvollere Variante. Das Dach des zweigeschossigen Gebäudes soll 1,2 m angehoben werden, um ein drittes vollwertiges Geschoss zu schaffen. Die Erschließung des 1. und 2. Obergeschosses wird nach außen verlegt: durch Laubengänge, die hinter einer Glasfassade auf der Bahnsteigseite des Gebäudes angelegt werden.

■ GLASWAND GEGEN LÄRM

Die Glaswand hat mehrere Funktionen. Einerseits soll sie die Westfassade des Gebäudes vor der Witterung und vor Zuglärm schützen. Andererseits verhindert sie, dass insbesondere Kinder und Jugendliche auf den Bahnsteig gelangen. Das Gebäude wird um ein außenliegendes verglastes Treppenhaus mit Aufzugturm ergänzt. Angrenzend an das Treppenhaus wird ein Veranstaltungsraum mit rund 100 Sitzplätzen eingerichtet.

Für das Gebäude ist eine kombinierte Nutzung vorgesehen. Im Erdgeschoss soll ein Jugendcafé mit Nebenräumen entstehen. Im 1. Obergeschoss sind Seminar-Räume mit Abstellräumen angelegt. Dieser Bereich soll für die Jugendarbeit (Gruppenarbeit) wie auch für Veranstaltungen der Volkshochschule genutzt werden.

Das Dachgeschoss wird für eine Nutzung durch die Musikschule ausgebaut. Neben vier kleinen Übungsräumen wird ein Mehrzweck-Raum angelegt, der auch für Vorführungen in kleinerem Rahmen geeignet ist. Dass auch im Obergeschoss zahlreiche Abstellräume vorgesehen sind, ist Ergebnis der zwei Exkursionen. Dabei fließen Erfahrungen aus der Nutzung bestehender Gebäude ein.

■ AUSSENANLAGE ANGEPASST

Die Außenanlage des Kulturbahnhofs Drensteinfurt misst rund 800 qm. Vor dem Treppenhaus, das zu den Räumen der Volkshochschule und der Musikschule führt, ist eine Umfahrt geplant, damit beispielsweise Eltern ihre Kinder dort absetzen und wieder aufnehmen können. Diese Umfahrt ist an einen Parkplatz für Bahnreisende angegliedert.

Der Eingang ins Jugendcafé liegt vom Treppenhaus, das den Zugang zu den beiden oberen Stockwerken ermöglicht, getrennt. Vor diesem Eingang wird ein Aufenthaltsbereich für Jugendliche mit Sitzgelegenheiten und Beschäftigungsmöglichkeiten geschaffen. Daran schließt sich ein Parkplatz an, der tagsüber für den ÖPNV und abends von BesucherInnen des Kulturbahnhofs genutzt werden kann.

Die Sanierung des Kulturbahnhofes Drensteinfurt wird rund 6 Mio. DM kosten. Den größten Teil davon - 70 bis 80 Prozent - trägt das Land. Die Mittel kommen aus dem Städtebau-Förderprogramm. ●

LEMGO ERINNERT AN GELEHRTEN

Wissensdrang und Weltoffenheit bestimmten Engelbert Kaempfers Leben. Der Forschungsreisende und Arzt wurde am 16. September 1651 in Lemgo geboren. Er gab der „Keil-Schrift“ ihren Namen, beschrieb als einer der ersten den Ginkgo-Baum und gilt als der „Alexander von Humboldt Japans“.

An seinen 350. Geburtstag erinnert die Stadt Lemgo mit zahlreichen Veranstaltungen und Ausstellungen - etwa die Schau „Ginkgobaum und Riesenkrabbe“ im Institut für Lippische Landeskunde, Schloss Brake (bis 2. Dezember 2001). Die Ausstellung zeigt unter anderem ein Exemplar der von Kaempfer beschriebenen **Riesenkrabbe „Machrocheira kaempferi“** (Foto).

Foto: Stadt Lemgo



Zwei Schienen zum Flanieren und Shoppen



Geballte Kaufkraft: Mit mehr als 200.000 Reisenden täglich gehört der Kölner Hauptbahnhof zu den größten Bahnstationen Deutschlands

Fotos: Lehrer

Gezielte Ansiedlung von Geschäften lockt KundInnen in die Bahnhöfe, wovon auch der örtliche Einzelhandel profitiert

Verkommene Empfangsgebäude und ein schmutziges Umfeld haben lange Zeit das Image der Bahnhöfe geprägt. Doch vor einigen Jahren hat die Bahn ihre Stationen wieder entdeckt und versucht, aus den - vielfach guten - Innenstadt-Lagen

Kapital zu schlagen. Viele Bahnhöfe wurden zu Einkaufszentren umfunktioniert. Ist dies ein Konzept, bei dem es nur Gewinner gibt?

Bis 2003 wird die Bahn 12 Mrd. DM (seit 1994) in die Sanierung alter Bahnhöfe investiert haben. Dann werden mehr als 60 Stationen grundlegend umstrukturiert worden sein. Die Neugestaltung des Innenraums und die Vermarktung der Verkaufsflächen geht an Immobiliengesellschaften, die vor allem Einkaufszentren konzipieren und betreiben.

Prominentes Beispiel einer Umstrukturierung in Nordrhein-Westfalen ist der Kölner Hauptbahnhof. Mit mehr als 200.000 Reisenden und Pendlern täglich ist dieser Bahnhof einer der größten in Deutschland. Im März 2000 eröffneten dort die so genannten Colonnaden mit 65 Geschäften. Dieses „Einkaufszentrum unter den Gleisen“ wird vom Hamburger ECE Projekt-Management betrieben.

Das Angebot geht weit über Reisebedarf und Gastronomie hinaus. Unter anderem finden sich dort Optiker und Modegeschäfte. Nach einer Umfrage des ECE-Managements haben 40 Prozent der Besucher keine Reiseabsicht. „Und das spricht für eine wiedergewonnene Attraktivität des Standortes Bahnhof“, sagt ECE-Centermanager Jens Sigge. Nach einer Erhebung vom Sommer 2001 gaben 70 Prozent der Befragten dem Bahnhof und seinem Angebot die Note Eins oder Zwei.

■ GUTER UMSATZ

Auch die Einzelhändler im Bahnhof können nach Angaben von Sigge nicht klagen.

„Die Umsatzzahlen der Geschäfte sind sehr befriedigend“, berichtet er. In den Colonnaden gibt es keinen Leerstand, und im vergangenen Jahr gab es auch keine Fluktuation. „Nur ganz am Anfang haben drei Geschäfte aufgegeben. Zwei davon waren Filialisten, die sich komplett vom deutschen Markt zurückgezogen haben“.

Das Geschäft im Bahnhof geht in Köln nicht zu Lasten der umliegenden Einzelhändler. „Der Bahnhof ist belebend“, sagt Michael Maletz, der Geschäftsführer von City Marketing, einer Interessengemeinschaft der Gewerbetreibenden in der Kölner Innenstadt. Auch die längeren Öffnungszeiten der Geschäfte im Bahnhof sind kein Ärgernis.

„Natürlich wäre eine generelle Freigabe der Öffnungszeiten wünschenswert. Aber solange Läden, die eindeutig keinen Reisebedarf anbieten, um 20 Uhr schließen, herrscht ein sauberer Wettbewerb“, sagt Maletz. Die Eintracht geht sogar so weit, dass die Colonnaden ab Januar 2002 mit dem City Marketing zusammenarbeiten wollen.

■ BEREICHERUNG FÜRS UMFELD

Auch der Einzelhandelsverband (EHV) in Köln kann nichts Schlechtes an dem Einkaufszentrum im Bahnhof finden. „Bevor wieder etwas auf der Grünen Wiese gebaut wird, ist es doch besser, die Innenstadt zu beleben“, befindet EHV-Geschäftsführer Thomas Räder. „Hier ist es ideal gelaufen. Der Bahnhof bietet ein großes Food-Sortiment, das es im Umfeld einfach nicht gibt. Insofern ist das Angebot eine echte Ergänzung und Bereicherung“, schwärmt Räder. Lediglich die unterschiedlichen Öffnungszeiten stören ihn.

DER AUTOR

Gregor Kannberg
ist freier Journalist
in Köln

ZUR SACHE

BAHNHÖFE MIT WOHLFÜHL-CHARAKTER

Vom Kinder-Center im Bahnhof über mobile Märkte bis hin zum saisonalen Verkauf: Mit solchen Ideen beschäftigt sich eine neue Gemeinschaftsinitiative der Deutschen Bahn und der Marketing Gesellschaft Bahnhof. Insgesamt sind zehn Maßnahmen geplant zur Verbesserung des Ambientes in deutschen Bahnhöfen. Neben Mitteln der DB und der Marketing-Gesellschaft erhält die Initiative rund zwei Millionen DM vom Land Nordrhein-Westfalen.

Grundsätzlich sei gegen Einzelhandel in Bahnhöfen nichts einzuwenden, meint Thomas Thienen vom nordrhein-westfälischen Einzelhandelsverband in Düsseldorf. Stadtteil-Zentren und Innenstädte könnten dadurch belebt werden. Allerdings müssten einige Bedingungen erfüllt werden.

Dazu gehöre Berücksichtigung des bestehenden Einzelhandels vor Ort. „Gigantische Planungen, wo zu einer vorhandenen Verkaufsfläche von 100.000 Quadratmetern noch einmal 80.000 hinzukommen sollen, sind nicht vertretbar“, stellt Thomas Thienen klar. Denn mit der Verkaufsfläche steige nicht automatisch die Kaufkraft.

In Nordrhein-Westfalen gibt es rund 680 Bahnhöfe. Die wenigsten haben annähernd die Besucherfrequenz des Kölner Verkehrsknotenpunktes. In diesem Jahr wird mit dem Umbau einiger mittlerer Bahnhöfe begonnen. Hierzu gehören Bielefeld, Bochum und Aachen. Diese sollen im Jahre 2003 fertig gestellt sein.

Diese Projekte betreut die Immobilien Team Consulting (I.T.C.) in Hamburg. Alle genannten Bahnhöfe haben eine tägliche Besucherfrequenz von rund 40.000 Personen und auf allen ist eine Verkaufsfläche von rund 2.000 Quadratmetern geplant, was zehn bis zwölf Geschäften entspricht. Eine solche Flächenplanung passt sich in die Gegebenheiten ein und verspricht durchaus Erfolg.

REISENDE ALS „STANDBEIN“

Die Geschäfte gehen von einer Mischkalkulation von Reisenden und anderen Kunden aus. Daher werden die Bedingungen schlechter, je weniger Menschen einen Bahnhof besuchen. „Es lohnt sich in der Regel für den Handel nicht, wenn 14 Geschäft-



Ein großes Sortiment an Waren lockt auch Besucher ohne Reiseabsicht in den Bahnhof - etwa hier in den Kölner „Colonaden“

te in einen Bahnhof kommen, der täglich nur ein paar Tausend Pendler aufweist,“ weiß Thomas Thienen vom EHV-NRW.

Im Zusammenhang mit der Internationalen Bauausstellung Emscher Park (IBA) wurden bis 1999 die Bahnhöfe der alten Köln-Mindener Eisenbahn restauriert. Wissenschaftlich begleitet und untersucht wurde das Projekt vom Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung NRW (ILS). „Natürlich eigenen sich nicht alle Bahnhöfe für ein Einkaufszentrum, allein weil die baulichen Gegebenheiten nicht den Anforderungen für moderne Geschäfte entsprechen. Aber attraktiver Einzelhandel kann die Standorte durchaus beleben“, sagt Olaf Nordwig vom ILS. Der Bahnhof habe nicht mehr die zentrale Funktion wie früher, daher seien Impulse wichtig.

Ein positives Beispiel geben Kamen oder Oberhausen, wo der Bahnhof außerhalb der Innenstadt liegt. In Oberhausen verfügt der Bahnhof über eine wertvolle denkmalgeschützte Bausubstanz, die in den 1950-er Jahren völlig verbaut wurde. „Die Räume wurden geöffnet und Geschäften zur Verfügung gestellt. Der Bahnhof hat durch diese Renovierung wesentlich gewonnen und ist dadurch zu einem neuen Anzugspunkt geworden“, erläutert Nordwig. Anders sei es, wenn der Einzelhandel in einem einzigen Getränk Laden bestehe. Dann sei dies sicher kein positiver Impuls.

GEFAHR DURCH GROSSPROJEKTE

Kritisch steht Nordwig Großprojekten wie dem UFO in Dortmund gegenüber. Hier soll der Bahnhof mit einer futuristischen Architektur überwölbt werden. Innerhalb des

Bahnhofes sollen 80.000 Quadratmeter Verkaufsfläche entstehen. Der bislang größte deutsche Bahnhof in Leipzig verfügt lediglich über 30.000 Quadratmeter Verkaufsfläche. „Hier wird der Bahnhof degradiert und erwürgt“, warnt Nordwig

Das Projekt der Köln-Mindener Eisenbahn ist ein positives Beispiel der Bahnhofssanierung, aber im Endeffekt nur ein „Tropfen auf den heißen Stein“. Von den rund 680 Bahnhöfen in NRW wurden in den vergangenen Jahren 520 gar nicht oder nur geringfügig verbessert. Daher sieht Nordwig großen Bedarf an Verbesserungen, auch weil 162 Bahnhofsgebäude oder Haltepunkte unter Denkmalschutz stehen.

„Um eine qualitative Verbesserung zu erreichen, muss der Wissenstransfer zwischen allen Beteiligten intensiviert werden. Viele Projekte zur Bahnhofsaufrüstung werden von ambitionierten Laien angestoßen“, moniert Nordwig. In den Ämtern sei das entsprechende Know-how oft nicht vorhanden. Daher könne es leicht zu unrealistischen Vorstellungen kommen, was möglich ist. Es sei wichtig, sich genau zu erkundigen, welche Förderprogramme es gibt und was sich bewährt hat.

LITERATUR Bahnhöfe und Bahnstrecken ganzheitlich erneuern. Das IBA Projekt „Köln-Mindener Eisenbahn“, Hg. ILS u.a., Dortmund 2000, 25,- DM. Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung NRW, Postfach 101764, 44017 Dortmund

Bahnhöfe – Impulse für die Stadtentwicklung, Hg. Ministerium für Arbeit, Soziales und Stadtentwicklung NRW. Düsseldorf 1999, Bezugsadresse: Gemeinnützige Werkstätten Neuss, Hr. Wendlinger, Am Krausenbaum 11, 41464 Neuss.

FAZIT

GLEICHE BEDINGUNGEN SCHAFFEN

Einzelhandel in Bahnhöfen lohnt sich in erster Linie an stark frequentierten Verkehrs-Knotenpunkten. Bei umsichtiger Planung unter Einbeziehung aller Beteiligten kann ein solches Konzept zur Aufwertung des Stadtbereichs führen. Geschäfte in einem schönen Bahnhofsgebäude ziehen KundInnen an, von denen auch der umliegende Handel profitiert. Lediglich die Öffnungszeiten müssen angeglichen werden, um gleiche Bedingungen im Handel zu schaffen.

Die Hemmnisse gegen Flächen schonende Aufarbeitung von Brachen, von leer stehenden Gebäuden und technischen Anlagen sind vielfältig - aber von kommunaler Seite zu überwinden

Flächen-Kreislauf statt Zersiedlung

Die in Folge der Agenda 21 geforderte Nachhaltigkeit für alles Leben und Wirtschaften heißt ganz einfach: Handle immer so, dass

DER AUTOR

Dipl.-Ing. Andreas Distler ist Sachgebietsleiter Städtebauförderung im Bayerischen Staatsministerium des Innern

du der Umwelt nicht mehr entnimmst, als diese durch Zuwachs wieder neu schaffen kann. Oder im Bild des Kapital-

marktes: Lebe von den Zinsen des Kapitalstocks, ohne diesen anzugreifen.

Stadtentwicklung als Summe aller Handlungen, die sich durch Bauen niederschlagen, bewirtschaftet einen Bestand von Grundstücken, Gebäuden, technischer Infrastruktur und Natur-Elementen. Stadtentwicklung ist umso nachhaltiger, je mehr sie diesen Bestand nutzt und je weniger sie ihn - zum Schaden des Kapitalstocks „Natur und Umwelt“ - ausweitet.

Wichtigster Beitrag einer nachhaltigen Stadtentwicklung ist die Wiederverwendung von Brachflächen, leerstehenden Gebäuden und technischen Anlagen in den Städten. Ein gebrauchtes Grundstück oder Gebäude, das außer Gebrauch gekommen ist, also brach liegt, wird für eine neue Nutzung umgebaut. Der überwiegend lineare Verlauf von Herstellung-Verbrauch-Wegwerfen - der Volkswirt Joseph Alois Schumpeter (1883 - 1950) spricht von „schöpferischer Zerstörung“, durch die alte Strukturen zugrunde gehen und neue geschaffen werden - verwandelt sich in einen Kreislauf des Wirtschaftsgutes.

■ ALTES VORBILD

Solche städtebauliche Kreislaufwirtschaft ist nicht neu. Bis zum Beginn der Industrialisierung geschah Stadtentwicklung nur durch ständiges Umwenden des wertvollen Bestandes innerhalb der Stadtmauern. Mit Eisenbahn und Auto, die es möglich machten, sich ungehemmt in die Fläche auszubreiten, ging die naturnotwendige Nachhaltigkeit der Stadtentwicklung verloren.

Der scheinbar unbegrenzte Raum machte gleichzeitig den Boden zur Han-



Foto: Beifel

delsware. Es begann die gewinnbringende Vermarktung der freien Landschaft für bauliche Nutzung jeglicher Art - und gegen eine Nachhaltigkeit des Bodenverbrauchs. Die drastischen Auswirkungen eines weitgehend ungehemmten Bodenmarktes, dem jede Stadtentwicklung folgt, sind mehr als bekannt.

In politischen Verlautbarungen wird seit Mitte der 1970-er Jahre regelmäßig gefordert, dass mit Grund und Boden sparsam umzugehen sei (§ 1 a BauGB). Gestützt wird dies auf überzeugendes Zahlenmaterial über den unersättlichen Landverbrauch mit all seinen Begleitfolgen für die Umwelt - in Deutschland pro Tag 129 Hektar. Politik und Wissenschaft empfehlen den Kommunen immer wieder folgende Schwerpunkte künftiger Siedlungstätigkeit:

- Innenentwicklung muss absoluten Vorrang vor jeglicher Außenentwicklung haben
- Der vorhandene Baubestand ist durch Modernisierung und Umbau weitgehend zu nutzen
- Vor allem innerstädtische Brachflächen von Militär, Bahn, Post sowie alten Gewerbe- und Industriebetrieben bieten sich für nachhaltige Entwicklung an

▲ *Gegen die Zersiedlung der Landschaft durch Industrie, Handel und Gewerbe scheint trotz aller Bekenntnisse zum Flächen-Sparen kein Kraut gewachsen*

Wenn doch alle in der Zielrichtung einig und auch genug Brachflächen vorhanden sind, warum setzt sich dennoch - wider alle Vernunft und Einsicht - die Hemmungslosigkeit der Außenentwicklung fort? Wo liegen die Widerstände? Fehlt es an geeigneten Gesetzen oder an öffentlichen Subventionen?

■ KONVERSION ANSTRENGEND

Viel Widerstand gegen eine Konversion von Brachflächen steckt in den Köpfen und Strukturen. Das Neue ist immer schöner als das Alte - es sei denn, es ist eine lukrative Antiquität. Es macht Kommunalpolitik und -verwaltung weniger Spaß - und viel mehr Mühe -, alten "Immobilienrott" wieder baureif zu machen, als eine grüne Wiese rasch zu entwickeln. Dort sind die Bebauungspläne einfach und die Rechtsanforderungen gering, allein weil es keine Altlasten mit entsprechenden Haftungsproblemen gibt.

Ebenso lieben Planer und Projektentwickler das freie Aktionsfeld an neuen gut-

DURCHSETZUNG EINER STÄDTEBAULICHEN PLANUNG IN EINEM SIEDLUNGSGEBIET

Instrument	Frist zur Realisierung	Finanzierung von Planung, Erschließung, Folgekosten	Bindungen über Bebauungsplan hinaus	Preisregulierung für Grundstücke
Bebauungsplan nach §§ 8 ff. und 29 ff. BauGB	Keine Frist (außer mit Bauebot nach § 176 BauGB)	1. Erschließungsbeiträge nach § 124 BauGB 2. Erschließungsvertrag nach § 124 BauGB 3. Städtebaulicher Vertrag nach § 11 BauGB	Keine	Keine
Vorhabenbezogener Bebauungsplan (VEPl) mit einem Investor n. § 12 BauGB	Freiwillige Vereinbarung im Durchführungsvertrag nach § 12 BauGB	Freiwillige Vereinbarung im Durchführungsvertrag nach § 12 BauGB	Soweit vereinbart	Freiwillige Vereinbarung im Durchführungsvertrag nach § 12 BauGB
Städtebaulicher Vertrag nach § 11 BauGB (flankierend)	Freiwillige Vereinbarung im städtebaulichen Vertrag nach § 11 BauGB	Freiwillige Vereinbarung im städtebaulichen Vertrag nach § 11 BauGB	Soweit vereinbart (z.B. „sozialgerechte Bodennutzung“)	Freiwillige Vereinbarung im städtebaulichen Vertrag nach § 11 BauGB
Umlegung nach §§ 45 ff. BauGB	Keine Frist (außer mit Bauebot nach § 176 BauGB)	Wert- und Flächenbeitrag nach §§ 57 und 58 BauGB (bis zu 30 %)	Keine	Keine
Sanierungsmaßnahme nach §§ 136 ff. BauGB	Zügige Durchführung nach § 136 Abs. 1 BauGB, ohne Zwangsmittel	1. Ausgleichsbeträge nach § 154 BauGB 2. Städtebauförderung	Nur über Bewilligung im Rahmen der Städtebauförderung	Limitierung des Bodenpreises nach § 153 BauGB
Entwicklungsmaßnahme nach §§ 165 ff. BauGB	Zügige Durchführung nach § 165 Abs. 1 BauGB über kommunale Grunderwerbspflicht einschl. Enteignungsmöglichkeit	1. Privatisierungserlöse 2. Ausgleichsbeträge nach § 154 BauGB 3. Städtebauförderung	Im Kaufvertrag (Wiederveräußerung) oder Abwendungsvereinbarung	Limitierung des Bodenpreises nach § 169 Abs. 1 Nr. 4 mit § 153 BauGB

Lenkung von Bauinvestitionen auf Brachflächen setzt gesamtkommunale Bauland-Beschlüsse voraus - hier eine Übersicht über die Instrumente nach Bau- und Planungsrecht

en Straßen. In den Hochschulen ist die freie Landschaft bevorzugtes Übungsfeld für angehende Architekten; der kreative Umbau ist dort kaum Thema.

Gewerbe- und Wohnungsinvestoren mögen alte Brachflächen nur, wenn sie mit Gratifikationen gelockt werden. Firmen,

die Gewerbebetriebe ansiedeln wollen, warten nicht, bis eine Brache für sie gesäubert und erschlossen ist. Auch der moderne Handel will nicht mehr in die Innenstadt. Sein Traum ist die große ebene Fläche, möglichst an einer Autobahn-Auffahrt.

■ SCHWACHE REGIONALPLANUNG

Regionalplanung und interkommunale Abstimmung sind zu schwach, um bereits im Vorfeld der Siedlungsentwicklung und Standortentscheidungen möglichst verbindlich für eine nachhaltige Bodenverwendung zu sorgen.

Zudem wird einer Standortentscheidung in der Regel nicht eine volkswirtschaftliche Kosten-Nutzen-Rechnung zugrunde gelegt, welche Nachhaltigkeit optimiert, sondern nur eine kurzfristige betriebswirtschaftliche Betrachtung für das Grundeigentum, die Einzelinvestition und vielleicht noch für den Gemeindehaushalt.

Das Wohnen im Grünen als scheinbar ewige Sehnsucht des Menschen entwertet Brachflächen als mögliche attraktive Wohnstandorte. Es wird sogar noch belohnt mit der Fahrkostenpauschale als „Zersiedelungsprämie“.

■ GELD REGIERT

Die wichtigsten Widerstände gegen eine Wiederverwendung von Brachflächen kommen vom Geld, das über den Bodenmarkt geschöpft wird:

- Grundstücke draußen sind billiger als drinnen. Kein Wunder, wenn die Immobilien-Nachfrage zentrifugal nach außen geht.
- Grundstücke auf der grünen Wiese bringen raschen Gewinn, oft auch Leuten oder Firmen, die großen Einfluss auf Standort-Entscheidungen haben. Häufig sind es Kommunen selbst, die eigene Grundstücke auf der grünen Wiese Gewinn bringend verkaufen wollen, um Haushaltslöcher zu stopfen.
- Eigentümer von Brachflächen - oft in wirtschaftlichen Nöten (wie etwa die Bahn) - haben hohe Preiserwartungen, wenn sie verkaufen wollen. Damit erschweren sie häufig eine an Nachhaltigkeit orientierte Stadtentwicklung.

Handel und Produktion haben sich strategisch auf die scheinbar unbegrenzten Möglichkeiten des freien Raums und die billigen Standort-Faktoren der grünen Wiese eingestellt. Für Unternehmer ist die Errichtung oder Erweiterung eines Großbetriebs auf der „grünen Wiese“ in der Regel betriebswirtschaftlich deutlich günstiger als in der Innenstadt.

Die Vorteile reichen von günstigen Grund-

stückspreisen über die Verwirklichung einer Raumkonfiguration, mit der personalarme Betriebsabläufe ohne flächenmäßige Einschränkung umgesetzt werden können, bis hin zu einer kostengünstigen Logistik. Diese Kosten-Nutzen-Rechnung würde sich erheblich ungünstiger darstellen, wenn dem Unternehmen die Kosten der von ihm verursachten externen Effekte zugerechnet würden, mithin wenn es zu einer „Internalisierung der externen Kosten“ käme.

■ WIDERSTÄNDE ÜBERWINDEN

Wer nachhaltige Stadtentwicklung will, muss Wege gegen solche Widerstände suchen. Mit einer klaren Planung mit möglichst hoher Verbindlichkeit ist der erste Schritt zur Umlenkung der Nachfrage von außen nach innen getan.

Regionalplanung und Flächennutzungsplanung müssen eine eindeutige Entscheidung gegen Flächen treffen, die den Standort Innenstadt mit seinen Brachflächen schwächen. Wer große Flächen im preiswerten Außenbereich mit bester Straßenanbindung anbietet, darf sich nicht wundern, wenn Wohnen, Handel, Freizeit, Dienstleistung in die autogerechte und preisgünstige Peripherie abwandern.

Brachflächen haben in der Regel nur einen geringen Verkehrswert. Sobald allerdings die Kommune über deren Entwicklung öffentlich berät, sobald sie Pläne schmiedet, Wettbewerbe durchführt, um die Entwicklungs-Chancen zu prüfen und Investoren anzulocken, setzt sich die Spirale der Bodenwertsteigerung in Bewegung - bis zu einem Punkt, wo nicht mehr die Gemeinde, also das Allgemeinwohl, sondern letztlich der Kaufpreis die spätere Nutzung diktiert. So kommt dann oft nur ein Einkaufszentrum oder ein Factory Outlet Center (FOC) in Frage, weil diese Nutzungen Höchstpreise verkraften.

KORREKTUR

In der September-Ausgabe von STÄDTE- UND GEMEINDERAT ist auf S. 12 zum Artikel „Testlauf für neue Ideen“ die Tabelle „GTK-Erprobungsmaßnahmen in NRW“ abgedruckt. Anders als die Überschrift ankündigt, beziehen sich die dort genannten Zahlen nur auf Erprobungsmaßnahmen im Rheinland.

In derselben Ausgabe wurde beim **Titelfoto** der Bildautor verwechselt. Das Foto stammt von Herbert Österreicher, Autor des Artikels „Wildwuchs statt Designer-Rutsche“. Die Redaktion bittet um Verständnis.

LANDESWEITE AKTIONSWOCHEN „FRAUEN UND GESUNDHEIT“

Seit 1991 führt das nordrhein-westfälische Frauenministerium gemeinsam mit den kommunalen Gleichstellungsbeauftragten in NRW landesweit Aktionswochen zu einem aktuellen frauenpolitischen Thema durch. Damit soll bei EntscheidungsträgerInnen und Fachleuten in den Kommunen das Interesse für die Belange von Frauen und Mädchen geweckt werden. Die 7. landesweiten Aktionswochen im Herbst 2001 stehen unter dem Motto „Frauen und Gesundheit“. Sie dienen dem Ziel, Akteure in Gesundheitswesen und Gesundheitspolitik für eine nach Geschlecht differenzierte Herangehensweise an das Phänomen Gesundheit und Krankheit zu sensibilisieren.

Die landesweiten Aktionswochen 2001 werden am 25. Oktober 2001 mit einer zentralen Veranstaltung in Düsseldorf von NRW-Frauenministerin Birgit Fischer eröffnet. In der Zeit danach halten die kommunalen Gleichstellungsbeauftragten in Nordrhein-Westfalen zusammen mit örtlichen Einrichtungen des Gesundheitswesens vielfältige Veranstaltungen zu „Frauen und Gesundheit“ ab.

Der Städte- und Gemeindebund NRW organisiert am 29. Oktober 2001 in Lünen eine Fachtagung „Frauen und Gesundheit - kommunale Handlungsfelder“. Dabei kommen die Aktivitäten des Landes Nordrhein-Westfalen bei der geschlechtsspezifischen Differenzierung in der Gesundheitspolitik sowie kommunale Handlungsstrategien zur Frauengesundheit zur Sprache. Ferner wird sich die November-Ausgabe von STÄDTE- UND GEMEINDERAT auf Anregung des StGB NRW-Gleichstellungsausschusses ebenfalls mit „Frauen und Gesundheit“ als Themenschwerpunkt befassen.



Damit das nicht passiert, sollte die Kommune für viele Brachflächen formell die Einleitung von vorbereitenden Untersuchungen nach § 141 BauGB für eine städtebauliche Sanierungsmaßnahme oder nach § 165 BauGB für eine Entwicklungsmaßnahme beschließen. Das ist nicht mehr als ein Beschluss mit Bekanntmachung und einer Linie um die Brachfläche in einem Lageplan. Es zwingt nicht zur Durchführung solcher Maßnahmen, gibt aber einen Stichtag für die Festlegung eines von der Entwicklung unbeeinflussten Bodenwerts vor. Nach einem solchen Beschluss kann die Gemeinde sorglos gegenüber spekulativer Bodenpreisentwicklung mit der Planung beginnen.

■ STRATEGIEN

Die Lenkung von Bauinvestitionen auf Brachflächen setzt eindeutige gesamtkommunale Bauland-Beschlüsse voraus, die als handliche Aktionspläne den Planungszielen unterlegt werden. Darin werden die geeigneten planungsrechtlichen Instrumente nach ihrer strategischen Leistungsfähigkeit (siehe Tabelle links) für alle Entwicklungspotenziale festgelegt - vom Zwischenerwerb über Umlenkung, städtebaulichem Ver-

trag oder Sanierungsmaßnahme bis zur städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme.

Durch öffentliche Diskussion schaffen solche Baulandbeschlüsse Planungs- und Handlungssicherheit für alle Beteiligten. Ausschlag gebend für den Erfolg solcher Strategien sind folgende Faktoren:

- Verbindlichkeit und konsequente Anwendung des Bauland-Beschlusses (Selbstbindung des Stadtrats)
- stringente organisatorische Handhabung in der Kommunalverwaltung mit professioneller Projektsteuerung
- für die Einzelentscheidung eine überzeugende Nutzen-Kosten-Analyse, die dem Allgemeinwohl und einer heilen Natur dient.

Der berühmte „Runde Tisch“ - also das offene Gespräch aller Interessengruppen mit professioneller Moderation - wird den Weg zu einer sinnvollen Bodennutzung erleichtern. Stadtpolitik und Stadtverwaltung mit ihren Planern, Eigentümern der Brachen und mögliche Investoren, wichtige Verbände und die Bürgerschaft sollen sich dort - dem hohen Ziel der nachhaltigen Stadtentwicklung verpflichtet - um verantwortungsvolle Lösungen bemühen. Die Attrak-

tivität der „grünen Wiese“ - sprich ihr „Preisvorteil“ - rührt vor allem daher, dass an ihre städtebauliche Qualität nur minimale Anforderungen gestellt werden. Dies macht den Standort so viel billiger als die innerstädtische Brache. Wann werden etwa für Einkaufszentren oder Verbrauchermärkte auf der grünen Wiese städtebauliche Wettbewerbe durchgeführt, die hohe Qualität einfordern? Wann wird dort eine urbane und landsparende Verdichtung und gute Erreichbarkeit mit dem ÖPNV vorausgesetzt?

Wo wird eine Verflechtung zwischen Einkaufszentren mit Wohnen, Dienstleistung, Gastgewerbe oder Kultur - also eine echte städtebauliche Integration - verlangt? Wo müssen die Autos so weit „verschwinden“ wie in den Zentren? Wo werden strenge ökologische Maßstäbe an Bodenversiegelung, Begrünung oder Energieverbrauch angelegt? Wenn dort draußen nicht alles so billig zu haben wäre, könnte man sicher oft den Standort Innenstadt mit seinen Bauland-Reserven im Bestand besser an den Mann bringen.

■ ARGUMENT KOSTEN

Ein Standardeinwand gegen die Priorität von Brachflächen lautet: die Wiedernutzung ist zu teuer. Das leuchtet jedem ein. Dennoch gibt es Ansätze, diesen Widerstand zu überwinden. Zunächst kann man Bodenspekulation, die den Standort über den Markt verteuert, durch geschickte Anwendung des Planungsrechts ausschließen.

Über städtebauliche Verträge kann - entsprechende Nachfrage vorausgesetzt - die Kommune einen Bodenwert in Ansatz bringen, der die Lasten von der Neuordnung der Brachfläche (Altlasten, Abbrüche, etc.) bis zu den Kosten der Planung und Erschließung ökonomisch sinnvoll verteilt und dennoch die städtebaulich gewünschte Investition möglich macht.

Seit 1971 wird die Wiedernutzung von Brachflächen mit der Städtebauförderung gestützt. Dies geschieht aus der Erkenntnis heraus, dass sich solche Flächen als Baulandstück meist nur „rechnen“, wenn die unrentierlichen Kosten der Vorbereitung - etwa Bodenuntersuchungen, Beseitigung von baulichen und chemischen Altlasten - mit öffentlicher Hilfe weggerechnet werden. Eine solche Subvention durch die Allgemeinheit ist heute mehr denn je durch das Ziel einer nachhaltigen Stadtentwicklung gerechtfertigt. ●

Beschlüsse des StGB NRW-Präsidiums vom 26. Juni 2001

Folgende Beschlüsse fasste das Präsidium des Städte- und Gemeindebundes Nordrhein-Westfalen auf seiner 147. Sitzung am 26. September 2001 in Düsseldorf

Finanzen: Das Präsidium verwarht sich gegen sämtliche Versuche, die Finanzprobleme des Landes NRW auf Kosten der Städte und Gemeinden zu lösen. Das Gremium lehnt die im Haushalt-Begleit-

Wirtschaftsprüfungs-Gesellschaft WIBERA von 1994 und 2000 gezogen.

Verwaltungsstrukturreform: Das Präsidium spricht sich für eine Fortführung der Verwaltungsstrukturreform in NRW aus. Insbesondere sollte die erforderliche Einwohnerzahl für Mittlere Kreisangehörige Städte von 25.000 auf 20.000 gesenkt werden.

Abfall/Altlasten: Die NRW-Landesregierung will den Abfallentsorgungs- und Altlastensanierungsverband (AAV) mit jährlich zehn Mio. DM dauerhaft unterstützen. Dies findet die Zustimmung des Präsidiums. Das Gremium empfiehlt den Kommunen, sich - zusätzlich zum Beitrag der Industrie und Entsorgungswirtschaft von neun Mio. DM - mit 3 Cent pro Einwohner jährlich an der Finanzierung des AAV zu beteiligen. Der AAV übernimmt einen Großteil der Kosten für Abfallbeseitigung und Altlasten-Sanierung, wenn der Verursacher nicht mehr festzustellen ist.



Foto: Lehrer

Mit den Notwendigkeiten des Mobilfunks befasste sich das StGB NRW-Präsidium Ende September in Düsseldorf

gesetz vorgesehenen Kürzungen oder Zusatzbelastungen ab und fordert die Landesregierung auf, auch die Belastung der Kommunen mit Kosten aus dem Flüchtlingsaufnahmegesetz zurückzunehmen.

Gemeindeprüfung: Das Präsidium begrüßt die Absicht der Landesregierung, zum Jahresbeginn 2003 eine zentrale, kommunal bestimmte Gemeindeprüfungs-Anstalt (GPA) einzurichten. Damit werde die richtige Konsequenz aus den Gutachten der

Mobilfunk: Das Präsidium fordert den Flächen deckenden Ausbau des Mobilfunks auf UMTS-Basis. Dazu sollen die Netzbetreiber vorhandene und noch zu bauende Antennen-Standorte - soweit technisch und rechtlich möglich - gemeinsam nutzen. Der ländliche Raum dürfe bei der Versorgung mit neuen Mobilfunk-Diensten nicht vernachlässigt werden.

Landesgartenschau: Das Präsidium wendet sich entschieden gegen das Vorhaben des Landes, ab 2007 keine Zuschüsse mehr für Landesgartenschauen zu bezahlen. Dies würde das Aus für solche Aktivitäten bedeuten. Immerhin gehören Landesgartenschauen zu den bestbesuchten Veranstaltungen in NRW. Sie seien unverzichtbar für Erhalt und Verbesserung der Infrastruktur in den NRW-Kommunen, so das Gremium. ●

Städte- und Gemeindebund NRW und Microsoft GmbH haben ein Pilotprojekt zum e-Government mit neun kreisangehörigen Kommunen gestartet

Neun Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen ergreifen die Initiative auf dem Weg zum virtuellen Rathaus. In den kommenden Wochen läuft ein Pilotprojekt in Bergisch Gladbach, Bergkamen, Coesfeld,



Die kommunale Internet-Präsentation - hier der Pilotkommune Rietberg - ist die ideale Schnittstelle zum e-Government

Lippstadt, Olsberg, Ratingen, Rees, Rietberg und Siegburg an, bei dem unterschiedliche Verwaltungsvorgänge komplett auf online-Verfahren (e-Government) umgestellt werden. Der Startschuss zu diesem Projekt fiel Mitte September auf einem Treffen von Vertretern der Pilotkommunen in Düsseldorf.

Am praktischen Beispiel solle bewiesen werden, dass e-Government „nicht nur eine Option für Großstädte“ darstelle, machte Friedrich Wilhelm Heinrichs, Hauptgeschäftsführer des Städte- und Gemeindebundes NRW, deutlich. Ziel sei es, kommunale Dienstleistungen für die Bürgerinnen und Bürger „schneller, preiswerter und besser zu erbringen“.

Zu diesem Zweck hat sich der Städte- und Gemeindebund NRW mit dem weltweit tätigen Software-Hersteller Microsoft zusammengetan. Kurt Sibold, Geschäftsführer der Microsoft GmbH (Deutschland), erklärte bei der Medien-Präsentation, ihm gefalle das Projekt „persönlich sehr gut“. Bei seinem Umzug nach München habe er erst kürzlich selbst erfahren, wie hilfreich e-Government sein könnte. Städte und Gemein-

Das virtuelle Rathaus rückt näher

den müssten mithelfen, die „digitale Spaltung“ zwischen BürgerInnen mit online-Praxis und solchen, die sich der modernen Informations-Technologie nicht gewachsen fühlen, zu überwinden.

Die Aufgabenteilung zwischen StGB NRW und Microsoft ist klar. Der Verband koordiniert die Arbeiten zwischen den neun Pilotkommunen - in der Größenordnung von 17.000 bis 106.000 Einwohnern -, das Unternehmen stellt Basis-Software zur Verfügung und unterstützt die Kommunen sowie deren örtliche Software-Partner bei der Anpassung der Programme. Kurz vor dem offiziellen Projektstart hat auch die Bertelsmann Stiftung ihre Mitwirkung zugesagt. Sie wird das Projekt durch Qualifizierung von Ratsmitgliedern und Führungskräften aus der Verwaltung unterstützen.

MODELL HAGEN

Ein viel beachtetes Pilotprojekt zum e-Government in Nordrhein-Westfalen unterhält bereits die Stadt Hagen. Dort wurden bislang vier von rund 140 Verwaltungsvorgängen in eine online-fähige Form gebracht. Die Erfahrungen dieses von Land geförderten Projektes sollen unmittelbar in das Vorhaben von Städte- und Gemeindebund NRW und Microsoft einfließen. „Wir wagen damit den Schritt von der Einzel-Aktivität zur Breiten-Anwendung“, betonte Heinrichs.

Ansätze dazu sind bereits gemacht. Die Anforderungen an die Datensicherheit sind bei Kommunen jedoch ungleich höher als bei Privatpersonen oder Unternehmen. Die Profis aus der Kommunalverwaltung wissen: Wenn jemand unbefugt Daten der Bürgerinnen und Bürger manipulieren würde, kämen möglicherweise Schadenersatz-Forderungen auf die Kommune zu. Der Vertrauensverlust wäre gar nicht abzuschätzen. Daher müssen die kommunalen Datenbestände durch die beste derzeit verfügbare Technik geschützt werden.

Um Verwaltung per Internet abzuwickeln, müssen zahlreiche Voraussetzungen erfüllt sein. Formulare müssen in elek-

tronischer Form vorhanden sein, die Daten-Verwaltung muss durchgängig elektronisch stattfinden (keine manuell geführten Listen mehr), man benötigt Systeme zur Abbuchung von Verwaltungsgebühren, Programme zur Verifizierung einer digitalen Signatur und verlässliche Methoden der Identifikation.

VERWALTUNG VON ZUHAUSE

Mittelfristig soll ein Großteil der Verwaltungsvorgänge in den NRW-Kommunen online-fähig werden. Dies wird allen BürgerInnen, Gewerbetreibenden und Unternehmen die Möglichkeit eröffnen, von zuhause oder vom Büro aus das Verwaltungsgeschäft mit kommunalen Dienststellen zu erledigen. Wer nicht über einen Internet-Zugang verfügt, soll die Gelegenheit erhalten,

Städtebau-recht 2001

aktuelle Gesetzeslexie
BauGB · UVP · BauNVO · ROG

Einführung · Grundbegriffe
Umweltbericht

**Professor
Dr. Bernhard Stür**
Münster/Osnabrück

Planungsrecht Bd. 5, 318 S.
ISBN 3-935326-32-7

**Subskriptionspreis
DM 24,80**

bis 31. Dezember 2001

ab 1. Januar 2002
€ 24,50

Universitätsverlag
rasch
Düsseldorf

WAS IST e-GOVERNMENT?

E-Government, Virtuelles Rathaus oder Verwaltung online bedeuten die Möglichkeit, sämtliche Verwaltungsvorgänge zwischen BürgerInnen und Kommune elektronisch zu erledigen. Dafür müssen beide Seiten über entsprechende Endgeräte - sprich Computer oder Service-Terminals - verfügen. In der Praxis ist das der Einzelplatz-Rechner mit Internet-Zugang in den Privathaushalten und der Netzwerk-Rechner in den Verwaltungen.

Ferner müssen die Verwaltungsvorgänge auf online-Bearbeitung ausgerichtet sein. Sämtliche Informationen müssen in elektronischen Datenbanken verfügbar und ohne Medienbruch zwischen verschiedenen EDV-Anwendungen austauschbar sein. Außerdem müssen sämtliche Formulare in elektronischer Form vorliegen - für die BürgerInnen abrufbar und für die Verwaltungen direkt weiter zu verarbeiten.

Um Gebühren kassieren zu können, müssen geeignete Bezahl-Systeme in die online-Software integriert sein - etwa Chipkarte (Lesegerät erforderlich), Bank-Abbuchung, Micro-Payment über die Telefonrechnung oder das Bezahlen per Mobiltelefon. Schließlich sind verlässliche Verfahren zur Identifikation der online-KundInnen und zum elektronischen Signieren erforderlich. Sonst erlangt der Verwaltungsvorgang keine Rechtskraft.

sich über öffentliche Info-Terminals in dieses System einzuklinken. „Bei allen Neuerungen gilt: niemand wird gezwungen, das virtuelle Rathaus in Anspruch zu nehmen. Der Besuch auf dem Rathaus, das persönliche Gespräch wird weiterhin möglich sein“, versicherte Heinrichs den Bürgermeistern und IT-Experten der Pilotkommunen.

Städte und Gemeinden erhoffen sich von e-Government erhebliche Einsparungen. Bei Routine-Vorgängen wie einem Auszug aus dem Melderegister konnte in Hagen die Zahl der manuell bearbeiteten Fälle immerhin auf ein Drittel reduziert werden.

ENTLASTUNG DES PERSONALS

Personal, das künftig von solchen Aufgaben entlastet ist, lässt sich weitaus sinnvoller für individuelle Beratung der Bürgerinnen und Bürger einsetzen. Ein Überhang an MitarbeiterInnen steht ohnehin nicht zu befürchten. Die meisten NRW-Kommunen

arbeiten aufgrund der schlechten Finanzlage bereits heute mit einer sehr dünnen Personaldecke.

In dem Pilotprojekt von StGB NRW und Microsoft sollen folgende Prozesse untersucht werden:

- Melderegister-Auskunft
- Gewerbean-, ab- und -ummeldung bzw. Gewereregister-Auskunft
- Steuerwesen
- Bebauungsplan/Planauskünfte
- Personenstandswesen
- Baugenehmigungsverfahren
- Ratsinformationssysteme

Auf die Pilotkommunen, deren IT-Spezialisten und Verwaltungs-MitarbeiterInnen kommt eine Menge Arbeit zu. „Ganz ohne eigenen Beitrag - auch finanzieller Art - ist dieses ehrgeizige Projekt nicht zu verwirklichen“, machte StGB NRW-Geschäftsführer Dr. Bernd Jürgen Schneider den Partnern aus den Pilotkommunen deutlich. Die Gesamtkosten werden auf gut eine Million Mark veranschlagt. Umso höher sei es den neun Städten und Gemeinden anzurechnen, dass sie sich zu dieser zukunftsorientierte Entwicklungsarbeit bereit gefunden hätten.

nen, dass sie sich zu dieser zukunftsorientierte Entwicklungsarbeit bereit gefunden hätten.

EHRGEIZIGER ZEITPLAN

Die erste Projektphase umfasst die Bestandsaufnahme und Analyse sämtlicher zu reformierender Prozesse in den Pilotkommunen. Jede von diesen legt sich auf einen Verwaltungsvorgang fest, den sie auf e-Government umstellen will. Diese Phase soll bis Jahresende 2001 abgeschlossen sein.

Im ersten Quartal 2002 beginnt die konkrete Arbeit: das Programmieren der EDV-Routinen sowie die Schulung der Verwaltungs-MitarbeiterInnen. Parallel dazu läuft die Information der Bürger und BürgerInnen an. Gegen Jahresmitte 2002 erwarten die Projektpartner erste Zwischenergebnisse.

Zum Jahreswechsel 2002/2003 sollen die Prozesse komplett umgestellt sein. Erfahrungen und Ergebnisse werden dabei laufend aufgezeichnet und an sämtliche interessierten Kommunen weitergegeben. Zum Abschluss des Projektes ist eine umfassende Dokumentation geplant. (mle) ●

Auf großes Interesse stieß die Auftaktveranstaltung zum e-Government bei den Medien

Testlauf für Behördengang per Internet

Die elektronische Verwaltung wird in neun Kommunen in NRW erprobt.

Düsseldorf • In einem Pilotprojekt sollen neun Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen, darunter Bergisch Gladbach und Siegburg, besonders publikumsintensive Verwaltungsvorgänge auf Online-Verfahren umstellen, sagte der Hauptgeschäftsführer des Städte- und Gemeindebundes NRW, Friedrich Wilhelm Fleinrichs. In Zusammenarbeit mit einem Software-Hersteller sollten Standardprogramme entwickelt werden, damit die Bürger ihre Behördengänge künftig per Internet oder an öffentlichen Info-Terminals erledigen könnten. In einem vom Land NRW geförderten Projekt sei die Zahl der von Hand bearbeiteten Routine Vorgänge bereits um bis zu zwei Drittel zurückgegangen. Die Mitarbeiter der Behörden hätten dadurch mehr Zeit für die Beratung der Bürger. „Das ist ein Quantensprung in der Verwaltung“, sagte Fleinrichs. (dpa)

„Quantensprung“ in den Behörden

Düsseldorf • Die elektronische Verwaltung soll nun auch in kleineren und mittleren Kommunen flächendeckend eingeführt werden. In einem Großversuch wurden daher neun Städte und Gemeinden in NRW besonders häufig anfallende Arbeiten auf Online-Verfahren umstellen, sagte der Hauptgeschäftsführer des Städte- und Gemeindebundes NRW, Friedrich Wilhelm Fleinrichs. In Zusammenarbeit mit einem Software-Hersteller sollten Standardprogramme entwickelt werden, damit die Bürger ihre Behördengänge künftig per Internet oder an öffentlichen Info-Terminals erledigen könnten. In einem vom Land NRW geförderten Projekt sei die Zahl der von Hand bearbeiteten Routine Vorgänge bereits um bis zu zwei Drittel zurückgegangen. Die Mitarbeiter der Behörden hätten dadurch mehr Zeit für die Beratung der Bürger. „Das ist ein Quantensprung in der Verwaltung“, sagte Fleinrichs. (dpa)

Mausklick ersetzt den Behördengang

Elektronik auch in kleinen Kommunen

Düsseldorf • Die elektronische Verwaltung soll nun auch in kleineren und mittleren Kommunen flächendeckend eingeführt werden. In einem Großversuch wurden daher neun Städte und Gemeinden in NRW besonders häufig anfallende Arbeiten auf Online-Verfahren umstellen, sagte der Hauptgeschäftsführer des Städte- und Gemeindebundes NRW, Friedrich Wilhelm Fleinrichs. In Zusammenarbeit mit einem Software-Hersteller sollten Standardprogramme entwickelt werden, damit die Bürger ihre Behördengänge künftig per Internet oder an öffentlichen Info-Terminals erledigen könnten. In einem vom Land NRW geförderten Projekt sei die Zahl der von Hand bearbeiteten Routine Vorgänge bereits um bis zu zwei Drittel zurückgegangen. Die Mitarbeiter der Behörden hätten dadurch mehr Zeit für die Beratung der Bürger. „Das ist ein Quantensprung in der Verwaltung“, sagte Fleinrichs. (dpa)

Von der Hysterie um die elektronische Verwaltung verspricht sich Fleinrichs ein deutlich höheres Konkretisierungspotential für die Kommunen in einem vom Land NRW geförderten Versuch in Hagen. In der Zahl der von Hand bearbeiteten Routine Vorgänge um bis zu zwei Drittel zurückgegangen. Die Mitarbeiter der Behörden hätten so mehr Zeit für die Beratung der Bürger. „Das ist ein Quantensprung in der Verwaltung“, sagte Fleinrichs. (dpa)

„Das ist ein Quantensprung in der Verwaltung“, sagte Fleinrichs. (dpa)

Rathaus per Mausclick künftig auch in kleineren Gemeinden Düsseldorf. (dpa) Die elektronische Verwaltung soll auch in kleineren und mittleren Kommunen flächendeckend eingeführt werden. In einem Pilotprojekt wurden daher neun Städte und Gemeinden in NRW besonders häufig anfallende Arbeiten auf Online-Verfahren umstellen, sagte der Hauptgeschäftsführer des Städte- und Gemeindebundes NRW. So können die Bürger ihre Behördengänge künftig per Internet erledigen.

Informationsrechte der Ratsmitglieder

Ein Gemeindeorgan darf einzelnen Gemeindevertretern Informationen gegen deren Willen ganz oder zeitweise nicht vorenthalten, die es anderen Stadtverordneten unmittelbar oder mittelbar gibt (nichtamtlicher Leitsatz).

Hessischer VGH, Beschluss vom 29.03.2000 - Az.: 8 TZ 815/00 -

Der Oberbürgermeister hatte Vertreter aller Fraktionen außer einer zu „interfraktionellen Runden“ eingeladen und dort Punkte der nachfolgenden Sitzung der Stadtverordnetenversammlung besprochen. Die ausgeschlossene Fraktion erstritt erfolgreich die Möglichkeit zur Teilnahme an den Sitzungen.

Hinsichtlich der Mitwirkungs- und Informationsrechte sei die Rechtsstellung der Gemeindevertreter mit derjenigen von Bundestagsabgeordneten vergleichbar. Aus der Gemeinwohlbindung (hier: § 35 Hessische Gemeindeordnung) ergebe sich, dass sie wie Parlamentsabgeordnete als Vertreter aller Gemeindeangehörigen zu handeln haben und daher auch alle gleiche Rechte und Pflichten haben. Daher müssten auch die Information und die Beratung der Gemeindeangelegenheiten in den Gremien der Gemeindevertretung stattfinden.

Dem Informationsrecht der Gemeindevertreter diene es, dass sie an sämtlichen Sitzungen der Gemeindevertretungen und aller Ausschüsse mitwirken dürfen. Wenn in einem durch ein Gemeindeorgan eingerichteten Gremium Informations- und Beratungsfunktionen wahrgenommen werden, die grundsätzlich der Gemeindevertretung und ihren Ausschüssen vorbehalten sind, und dabei gezielt eine Fraktion ausgeschlossen wird, so widerspreche dies den Mitwirkungsrechten der Stadtverordneten und den durch Art. 28 GG und der Gemeindeordnung vorgegebenen Verfahrensweise. Davon unberührt sei das Recht der Fraktionen, intern zu beraten, Mitglieder des Gemeindevorstandes hinzuziehen und Kontakte zu anderen Fraktionen zu pflegen. Will der Bürgermeister oder die Vertretung jedoch die Fraktionen informieren, dürften diese Informationen einzelnen Fraktionen nicht vorenthalten werden.

Nutzung einer öffentlichen Straße

Eine Gemeinde kann eine Fläche nicht einerseits als Stadtstraße dem Gemeingebrauch widmen, andererseits als Festplatz nur für bestimmte Veranstaltungen bereitstellen und ansonsten für die Allgemeinheit sperren. Eine solche Widmung ist in sich widersprüchlich und damit rechtswidrig.

VG Koblenz 6.6.2001 - Az.: 8 L 1262/01.KO -

Eine Stadt hatte eine gemeindeeigene Fläche als Festplatz für den öffentlichen Verkehr gewidmet.

Durch die Widmung erhielt der Platz die Eigenschaft einer öffentlichen Straße und wurde dem Gemeingebrauch zur Verfügung gestellt. Ein weiterer Ratsbeschluss stellte klar, dass der Platz nur für die jährliche Kirmes und einzelne weitere Veranstaltungen vorgesehen sei. Die sofortige Vollziehung der Widmung wurde angeordnet. Ein Anlieger des Platzes erhob gegen die Widmung Widerspruch, da er erhebliche Lärmbelästigungen durch die Nutzung des Festplatzes befürchtete. Über den Widerspruch wurde innerhalb eines Jahres nicht entschieden. Da die jährliche Kirmes bevorstand, stellte der Anlieger Antrag auf sofortigen Rechtsschutz vor dem VG und beehrte die Aussetzung der sofortigen Vollziehung der Widmung. Der Antrag hatte Erfolg.

Die Widmung des Platzes als Gemeindestraße

sei nach dem Landesstraßengesetz rechtswidrig. Es sei in sich widersprüchlich, wenn die Stadt den Platz zum einen als Stadtstraße für den öffentlichen Verkehr widme und dem Gemeingebrauch zur Verfügung stelle, zum anderen aber als Festplatz nur für bestimmte Veranstaltungen bereitstelle und im übrigen für die Allgemeinheit sperren wolle. Eine Gemeindestraße müsse dem fließenden und ruhenden örtlichen Verkehr dienen, nicht jedoch der Aufstellung von Kirmesbuden. Wenn die Stadt eine solche Beschränkung will, darf sie den Platz nicht als öffentliche Straße ausweisen, sondern als kommunale Einrichtung nach den Vorschriften der Gemeindeordnung. Den Nutzungszweck der kommunalen Einrichtung kann sie jeweils festlegen.

Bestimmtheit eines Bebauungsplanes

1. Enthält die Planurkunde eines Bebauungsplanes auch die Wiedergabe topografischer und baulicher Gegebenheiten, ist der Plan nicht etwa bereits deshalb unbestimmt, weil sich der Laie zum Verständnis dieser Wiedergaben ggf. fachlicher Beratung zu bedienen hat; entscheidend ist, ob die im Plan getroffenen Festsetzungen hinreichend bestimmt sind.

2. Hinsichtlich der Entwässerung des Niederschlagswassers kann sich der Plangeber darauf beschränken, in den textlichen Festsetzungen die Anlage „geeigneter technischer Maßnahmen“ vorzugeben, deren Details im Baugenehmigungsverfahren festzulegen sind, wenn sich z. B. aus der Begründung oder eingeholten Gutachten ergibt, was für Maßnahmen (hier: Anlage von Versicherungsschächten) gemeint sind.

OVG NRW, Beschluß vom 16.07.2001 - Az.: 7a D 173/97.NE -

Die Antragsteller wandten sich gegen einen Bebauungsplan der Antragsgegnerin, der einen ihrem Grundstück gegenüberliegenden unbebauten Geländestreifen als allgemeines Wohngebiet auswies. Der Antrag, den Bebauungsplan für nichtig zu erklären, hatte keinen Erfolg.

Der Plan ist nach Auffassung des OVG NRW nicht etwa bereits deshalb - zumindest teilweise - unwirksam, weil seine Festsetzungen nicht hinreichend bestimmt sind.

Die Planurkunde enthalte - wie bei Bebauungsplänen üblich - nicht nur Festsetzungen, sondern gebe auch vorhandene Gegebenheiten topografischer und baulicher Art wieder, wie sie in den zur Grundlage des Plans gemachten Katasterkarten eingetragen sind. Dass diese Wiedergaben in der Legende des Bebauungsplans nicht näher erläutert sind, mag die „Lesbarkeit“ der

Planzeichnung für den Laien erschweren, so dass er sich zum Verständnis dieser Wiedergaben ggf. fachlicher Beratung zu bedienen hat. Dies berühre jedoch nicht die Wirksamkeit des Plans. Entscheidend hierfür sei, dass die im Plan getroffenen Festsetzungen, die als Ortsrecht das künftige Baugeschehen bestimmen, hinreichend bestimmt seien.

Die strittige Planung wahre auch die Erfordernisse des Abwägungsgebots nach § 1 Abs. 6 BauGB. Die mit der Entwässerung des Plangebiets zusammenhängenden Fragen seien frei von Abwägungsmängeln gelöst worden.

Hinsichtlich des Niederschlagswassers des S. hat sich die Antragsgegnerin zur Festsetzung einer konkreten Lösung - Versicherungsmulde am wesentlichen Plangebietsrand - entschieden, zu der das Staatliche Umweltamt H. die Zustimmung nach § 51a Abs. 3 Satz 4 LWG erteilt hat. Dem liegen gutachterliche Stellungnahmen zu Grunde, die ihrerseits auf konkreten Bodenuntersuchungen beruhen. Angesichts dessen sei der nur pauschale Einwand der Antragsteller, das Gutachten sei nicht nachvollziehbar und wertlos, nicht geeignet, die ordnungsgemäße Aufbereitung des Abwägungsmaterials durch die Antragsgegnerin in Frage zu stellen.

Für die Entwässerung des Niederschlagswassers auf den neuen Baugrundstücken, hat die Antragsgegnerin in den textlichen Festsetzungen Regelungen getroffen. Diese geben vor, dass das auf den südlichen, höher gelegenen Baugrundstücken anfallende Niederschlagswasser auf den jeweiligen Grundstücken zu verbleiben hat. Die hierfür denkbaren „geeigneten technischen Maßnahmen“ ergeben sich aus den gutachterlichen Stellungnahmen und sind in ihren Details im jeweiligen Baugenehmigungsverfahren konkret festzulegen. Auch insoweit stellen die Einwände der Antragsteller die fachliche Eignung der in Betracht kommenden Maßnahmen



nicht in Frage. Das auf den neuen Baugrundstücken anfallende Niederschlagswasser soll gerade nicht wild abfließen. Es soll vielmehr - wie auf S. 12 der Planbegründung unter Bezugnahme auf die gutachterlichen Stellungnahmen ausgeführt ist - Versickerungsschächten zugeführt werden, die an der nördlichen Grundstücksgrenze am Hangfuß entlang des S.g.rund anzuordnen sind. Der - von den An-

tragstellern mit der Bezeichnung des südlich des S.g.rund gelegenen Geländes als „Feuchtbio-top“ umschriebene - Umstand, dass das anfallende Regenwasser nicht in den oberflächennahen Böden versickert werden kann, wurde im Planverfahren gesehen und dahin berücksichtigt, dass die Versickerungsschächte mindestens 1 m in den ausreichend klüftigen Fels einbinden müssen. ●



■ **Ulrich Francken** ist neuer Bürgermeister der Gemeinde Weeze. Der 43-Jährige wurde Ende August als Nachfolger des zurückgetretenen Bürgermeisters Johannes Snelting gewählt.

Francken begann seine berufliche Laufbahn 1974 mit einer Ausbildung als Schutzpolizist. 1983 schloss er eine Ausbildung zum Kriminalkommissar sowie eine Weiterbildung zum Diplom-Verwaltungswirt an. Seit 1987 ist er in verschiedenen Dienststellen der Kriminalpolizei tätig gewesen. Dem Rat der Gemeinde Weeze gehörte das CDU-Mitglied seit 1984 an.

STRAELEN WIRBT MIT GRÜNER COUCH



Ein Sitzmöbel ist das neue Wahrzeichen der Stadt Straelen. Seit Ende August können Bürgerinnen und Bürger auf einer übergroßen, mit Gras bewachsenen Couch vor dem Rathaus Platz nehmen. Verbunden mit dem Slogan „Straelen - Alles im grünen Bereich“ soll diese das zukunftsorientierte Selbstverständnis Straelens als Blumen- und Gemüsestadt unterstreichen. Eingeweiht wurde die Couch von Straelens Bürgermeister **Johannes Giesen** und dem Literaturkritiker und Schriftsteller **Prof. Dr. Hellmuth Karasek** (Foto v.l.). Der Entwurf orientiert sich an einem Werk des rumänischen Künstlers Daniel Spoerri. Die Couch ist 1,5 Tonnen schwer, mit unterschiedlichen Grassorten bepflanzt und wird über ein System von Rohrleitungen mit Wasser versorgt.

IMPRESSUM



STÄDTE- UND GEMEINDERAT

Die Fachzeitschrift für Kommunal- und Landespolitik in Nordrhein-Westfalen

Herausgeber

Städte- und Gemeindebund
Nordrhein-Westfalen
Kaiserswerther Straße 199-201
40474 Düsseldorf
Telefon 0211/45 87-1
Fax 0211/45 87-211
www.nwstgb.de

Hauptschriftleitung

Hauptgeschäftsführer
Friedrich Wilhelm Heinrichs

Redaktion

Martin Lehrer M. A. (Leitung)
Telefon 0211/45 87-2 30
E-Mail: redaktion@nwstgb.de
Barbara Baltsch

Anzeigenabwicklung

Krammer Verlag Düsseldorf AG
Hermannstraße 3 • 40233 Düsseldorf
Telefon 0211/9149-4 03
Fax 0211/9149-4 50

Layout

Krammer Verlag Düsseldorf AG

Druck

Druckservice H. Schübel
Theodor-Heuss-Straße 15
45711 Datteln

Gedruckt auf

chlorfrei gebleichtem Papier

Die Zeitschrift erscheint monatlich. Das Einzelheft kostet 9,- DM. Ein Jahresabonnement kostet einschließlich Inhaltsverzeichnis 96,- DM. Die Bezugsgebühren werden im dritten Quartal des Kalenderjahres durch besondere Rechnung eingezogen. Bestellungen nur beim Städte- und Gemeindebund Nordrhein-Westfalen, 40474 Düsseldorf, Kaiserswerther Straße 199-201. Abbestellungen sind nur zum Ende eines Kalenderjahres möglich. Kein Buchhandelsrabatt. Die mit dem Namen des Verfassers veröffentlichten Beiträge geben die persönliche Meinung des Verfassers wieder. Nachdruck nur mit Genehmigung der Schriftleitung.

ISSN 0342 - 6106



THEMENSCHWERPUNKT
NOVEMBER
FRAUEN - GESUNDHEIT