



# STÄDTE- UND GEMEINDERAT

HERAUSGEBER STÄDTE- UND GEMEINDEBUND NORDRHEIN-WESTFALEN



## Logistik

Allen

Bürgerbäder

Baukosten





## STÄDTE- UND GEMEINDERAT

Die Fachzeitschrift für Kommunal- und Landespolitik in Nordrhein-Westfalen

**Die Amokläufe** an Schulen in Deutschland - vor einigen Jahren in Erfurt, vor drei Monaten in Winnenden - haben die Menschen aufgeschreckt. Wie kann es sein, dass Jugendliche, denen es anscheinend an nichts mangelt, soviel Gewalt und Zerstörungswut gegen ihre Mitmenschen richten? Die Suche nach den wahren Gründen kommt nicht voran, einfache Antworten und Lösungen gibt es nicht.

Unterdessen müssen sich die Schulen und die Kommunen als ihre Eigentümer Gedanken machen, wie man solche Schreckenstaten verhindert. Eine intakte Schulgemeinschaft ist sicherlich Grundvoraussetzung - also ein partnerschaftlicher Umgang zwischen Schülern und Schülerinnen sowie Lehrern und Lehrerinnen. Aber ein offenes Klima an der Schule reicht im Extremfall nicht aus, um einzelne Kinder oder Heranwachsende aus einer psychischen Zwangslage zu befreien.

Manche rufen jetzt danach, die gut 6.000 Schulen in Nordrhein-Westfalen zu „Festungen“ auszubauen. Doch höhere Zäune, Eingangskontrollen und Metalldetektoren kosten nicht nur Unsummen, sie werden auch die Gewalt nicht dauerhaft von der Schule fernhalten. Weit sinnvoller ist es, Alarm- und Notfallpläne zu entwickeln, wie sich Schüler und Lehrer gegen Eindringlinge schützen können. Die gewaltfreie Schule beginnt jedenfalls in den Köpfen.



Im Zusammenhang mit der Gefahr von Amokläufen sind jetzt die Sportschützen in die Kritik geraten. Sie unterhalten in diversen Schulgebäuden Schießstände - oft seit Jahrzehnten und ohne jede Beanstandung. Auch wenn diese Übungsanlagen in keinem einzigen Fall mit einem Amoklauf in Beziehung gebracht werden können, reagiert dennoch die Öffentlichkeit empfindlich auf die Partnerschaft Schule-Sportschützen.

Nun ist die Nutzung von Schulgebäuden durch Vereine nichts Ungewöhnliches, in großen Städten wie auf dem Land. Eine vorhandene Infrastruktur vielseitig zu nutzen, gibt durchaus Sinn. Wenn jetzt in der Öffentlichkeit ein Gesinnungswandel einsetzt, der ein räumliches Miteinander von Schule und Sportschützen skeptisch beurteilt, muss dies sachlich und mit Respekt vor den Betroffenen erörtert werden. Eine Vorverurteilung von Menschen, die im Rahmen der Gesetze ihrer Freizeitbeschäftigung nachgehen, ist fehl am Platze. Sollte der „Schießstand im Schulkeller“ gesellschaftlich nicht mehr akzeptiert werden, müssten gemeinsam mit den Betroffenen Alternativen entwickelt werden.

Dr. Bernd Jürgen Schneider  
Hauptgeschäftsführer StGB NRW



## LWL-Museumstour 2009/2010

Entdeckungsreise durch alle 17 LWL-Museen, hrsg. v. Landschaftsverband Westfalen-Lippe (LWL), 21 x 21 cm, 85 S., kostenlos zu best. unter Tel. 0251-591-5599, per E-Mail: kultur@lwl.org oder herunterzuladen unter [www.lwl.org/LWL/Kultur/Museumstour2009\\_2010/](http://www.lwl.org/LWL/Kultur/Museumstour2009_2010/) printversion

Die jährlich erscheinende Museumstour durch die Museen des Landschaftsverbandes Westfalen-Lippe (LWL) bietet einen Überblick über die aktuellen Ausstellungen, die Besonderheiten der Museen, Öffnungszeiten, Eintrittspreise, Infos zur Anfahrt und Gastronomie-Tipps. Auch die 30 Sonderausstellungen, die bis zum Frühjahr 2010 zu sehen sind, werden präsentiert. Daneben bietet der Museumsführer in diesem Jahr viele neue Extras und Sonderseiten. So können Menschen mit Sehbehinderung die Museumstour im Internet als „Hör-Tour“ herunterladen. Zudem zeigen Symbole im Heft, für welche Besuchergruppen die Museen am besten geeignet sind. Für Kinder findet sich darin ein Quartettspiel zum Heraustrennen. Zudem gibt es ein Quiz und einen Museumsspass. Durch die vielen Extras sowie das neue quadratische Format und das moderne Layout wird die Museumstour zum hilfreichen und kurzweiligen Führer durch die LWL-Museen.

## Haushaltsrecht des Landes Nordrhein-Westfalen mit Zuwendungsrecht Nordrhein-Westfalen

Haushaltsrecht, Zuwendungsrecht, Allgemeine Rechtsgrundlagen, Landshaushaltsordnung mit Verwaltungsvorschriften, v. Paul Köhler, A 4, 398 S., Umweltpapier, 29 Euro, Verlag Berger-Koehler, 3. aktualisierte Auflage, 2009, ISBN 3-981-21981-4



Das Werk versteht sich als praktischer Führer durch die relevanten haushalts- und zuwendungsrechtlichen Normen des Landes NRW. Die Bedeutung des Haushalts- und Zuwendungsrechts zeigt sich daran, dass die Verteilung von rund 2,3 Mrd. Euro an die Städte und Gemeinden aus dem Zukunftsinvestitionsgesetz NRW weitgehend nach den Regeln des Zuwendungsrechts des Landes vorgehen wird. Insofern ist eine gut gegliederte und übersichtliche Zusammenstellung der ansonsten über verschiedene Fundstellen verstreuten Rechtsgrundlagen des Haushalts- und des Zuwendungsrechts - einschließlich zahlreicher erläuternder Runderlasse des NRW-Finanzministeriums und des NRW-Innenministeriums - ausgesprochen hilfreich. Neben der Vorschriftenammlung enthält der Band ein Glossar mit einer Erläuterung der wichtigsten haushalts- und zuwendungsrechtlichen Begriffe sowie ein Stichwortverzeichnis.

# Inhalt

63. Jahrgang  
Juli - August 2009

Bücher und Medien	4
Nachrichten	5

### Thema **Logistik**

Lutz Lienenkämper	
Logistik und Verkehr aus Sicht der NRW-Landesregierung	6

Leonard Nolte	
Regionaler Schienengüterverkehr am Beispiel der Westfälischen Landes-Eisenbahn	8

Carsten Gniot	
City-Logistik in der Stadt Hamm	10

Bruno Ketteler	
Der Ausbau der Betuwe-Route aus Sicht der betroffenen Kommunen	12

Margot Kriege	
Luftfracht am Beispiel des Regionalflughafens Münster/Osnabrück	15

Ulrich Schnake	
Bedeutung der Binnenhäfen für den Gütertransport in NRW	16

Carsten Hansen	
Das EU-Güterverkehrskonzept und seine Umsetzung in Deutschland	18

Roland Thomas	
Auswirkung von GigaLinern auf Transportketten und Verkehrs-Infrastruktur	21

Arnd Pricibilla	
Einrichtung von Bürgerbädern mit Unterstützung des Städte-Netzwerks NRW	23

Renate Hötte	
Der Online-Rechner des LVR für Folgekosten bei Bauinvestitionen	25

Johannes Schmitz	
Die Deutsche Alleenstraße jetzt auch in Nordrhein-Westfalen	26

Europa-News	29
Gericht in Kürze	29

Titelfoto: wolterfoto

## Erste Kommunen erhalten Geld aus dem Konjunkturpaket II

Mit **Bergheim** und **Südlohn** haben die ersten beiden Städte in NRW nun Geld aus dem Konjunkturpaket II erhalten. Wie NRW-Innenminister Dr. Ingo Wolf mitteilte, habe Bergheim 14.270 Euro für die Anschaffung einer Küche in der Kindertagesstätte Zieverich bekommen. Südlohn investiere 300.000 Euro in die energetische Sanierung der Turnhalle der St. Vitus-Schule. Das entspricht dem im Konjunkturpaket II vorgesehenen Schwerpunkt Bildungsinfrastruktur. Den Angaben zufolge (Stand 08.06.2009) haben die NRW-Kommunen bisher 1.044 Anträge mit einem Gesamtvolumen von rund 340 Mio. Euro eingereicht. Für ganz NRW stehen insgesamt 2,84 Mrd. Euro aus dem Konjunkturpaket II des Bundes zur Verfügung. Davon sollen knapp 2,4 Mrd. Euro an die Kommunen fließen.

## Bürgerentscheid für alternative Bestattungsform erfolgreich

Auf dem kommunalen Friedhof der Stadt **Drensteinfurt** wird ein Aschestrefeld eingerichtet. Bei einem Bürgerentscheid am 7. Juni 2009 sprachen sich 51,8 Prozent der Abstimmenden für die Anlage eines Feldes zum Ausstreuen der Asche von Toten aus. Die Zahl der Stimmen lag mit 2.922 knapp über der erforderlichen Mindestzahl von 2.500. Damit haben die Initiatoren des Bürgerentscheids eine andere Entscheidung als der Rat herbeigeführt, der die Einrichtung eines Aschestrefeldes im Jahr 2007 mehrheitlich abgelehnt hatte. Kommunen steht seit 2003 die Möglichkeit offen, Aschestrefelder auf ihren Friedhöfen einzurichten.

## Zweiter Milchwanderweg in der Eifel

Am Tag der Milch, dem 4. Juni, hat NRW-Landwirtschaftsminister Eckhard Uhlenberg in der Gemeinde **Kall** den zweiten Milchwanderweg in Nordrhein-Westfalen eröffnet. Auf einer Strecke von 7,5 Kilometern können sich Wanderer über die Produktion von Milch informieren und die einzigartige Landschaft des Deutsch-Belgischen Naturparks Hohes Venn-Eifel auf sich wirken lassen. Unter dem Motto „Milch macht Ku(h)lturlandschaft“ geben Informationstafeln Hinweise zum Naturpark, zur Milchproduktion sowie zu ihrer Bedeutung für den Erhalt der Kulturlandschaft und Artenvielfalt. Start und Ziel des Milchweges ist das Kloster Steinfeld. Der erste Milch-Wanderweg war im vergangenen Jahr in der Stadt Wipperfürth eingerichtet worden.

## Fünf Schülerzeitungen aus NRW ausgezeichnet

Beim Schülerzeitungs-Wettbewerb der Bundesländer gehen fünf Preise nach NRW. Die Zeitung „Swistolino“ der Swistbachschule in der Gemeinde **Swisttal**, Ortsteil Heimerzheim, wurde zur besten deutschen Grundschulzeitung gekürt. Den dritten Platz in dieser Kategorie sicherten sich die „Grimm-Kids“ der Ge-

brüder-Grimm-Schule aus der Stadt **Moers**. Jeweils dritte Plätze belegten auch die Schülerzeitung „Notenfrei“ von der Städtischen Realschule in der Stadt **Kleve**, Ortsteil Kellen, bei den Realschulen sowie die Schülerzeitung „KraSs“ der Alfred-Adler-Schule Düsseldorf bei den Förderschulen. Der Sonderpreis „Medien mit Mut“ ging an die „Kogel-Street-News“ der Ganztags-hauptschule Kogelhäuserstraße in der Stadt **Stolberg**, die sich besonders gegen Gewalt gegenüber Minderheiten oder Andersdenkenden einsetzt.

## Zweite Runde des Qualifizierungsprogramms für Senioren

Insgesamt 14 NRW-Kommunen nehmen an der zweiten Runde des Qualifizierungsprogramms „Erfahrungswissen für Initiativen - EFI“ für Senioren teil. Wie NRW-Generationenminister Armin Laschet mitteilte, werden in den kommenden drei Jahren in **Bergheim**, Bielefeld, Düsseldorf, Essen, **Greven**, **Hilden**, **Menden**, **Moers**, Mülheim/Ruhr, Paderborn, **Schwerte** und Wuppertal sowie in den Kreisen Düren und Mettmann rund 450 ältere Menschen zu Senior Trainern ausgebildet. Damit wird auf den steigenden Bedarf an neuen Betätigungsfeldern für aktive Senioren reagiert. Bereits in den vergangenen drei Jahren haben rund 360 ausgebildete Senior-Trainer mehr als 300 Projekte in den Bereichen Wohnen, Kultur, Bildung und Gesundheit durchgeführt. Das Land NRW unterstützt die Kommunen mit 425.000 Euro.

## Kommunales Rechenzentrum Niederrhein eingeweiht

NRW-Innenminister Dr. Ingo Wolf hat in der Stadt **Kamp-Lintfort** das neue Kommunale Rechenzentrum Niederrhein eingeweiht. Es vernetzt die Verwaltungen und Datenverarbeitung-Abteilungen der Stadt Krefeld sowie der Kreise Kleve, Viersen und Wesel. Das Kommunale Rechenzentrum zählt mit einem Jahresumsatz von 53 Mio. Euro und einem Einzugsbereich mit 4,5 Mio. Einwohnern zu den größten des Landes. Minister Wolf nannte es ein vorbildliches Beispiel für interkommunale Zusammenarbeit.

## Für NRW-Städtebauförderung 61 Mio. Euro von der EU

Mehr als 61 Mio. Euro fließen in diesem Jahr aus den Europäischen Strukturfonds in die Stadtentwicklung von NRW. Wie NRW-Bauminister Lutz Lienenkämper mitteilte, stelle die EU damit knapp ein Viertel der gesamten Städtebauförderung des Jahres 2009 in Höhe von 261 Mio. Euro bereit. Mit den Fördermitteln sollten vor allem städtische Problemgebiete aufgewertet und Entwicklungshemmnisse in industriell geprägten Regionen beseitigt werden. Außerdem fließe Geld in zentrale Infrastrukturprojekte der Kulturhauptstadt Ruhr2010, der Ruhrtriennale und der Route der Industriekultur sowie in den Emscher-Umbau. Von 2007 bis 2013 erhält NRW insgesamt 1,28 Mrd. Euro aus der Ziel 2-Förderung der EU. Davon hat die Landesregierung etwa 380 Mio. Euro für die Stadt- und Regionalentwicklung eingeplant.



FOTOS (2): WOLTERFOTO

▲ Mit 10.000 Logistikunternehmen ist Nordrhein-Westfalen einer der wichtigsten Logistikstandorte in Europa

# Engpässe beseitigen, stärker kooperieren

Bei der Bewältigung des wachsenden Güterverkehrs-Aufkommens setzt die NRW-Landesregierung auf gezielten Ausbau der Transportwege sowie stärkere Vernetzung der Verkehrsträger



## DER AUTOR

**Lutz Lienenkämper** ist Minister für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen

Die wachsende internationale Arbeitsteilung und die Verbesserung der Lebensverhältnisse sind die treibenden Kräfte für unser Wirtschafts- und Verkehrssystem. Ziel der Verkehrspolitik ist, mit dem geringsten Mittelaufwand die Gesamtmobilität und die Leistungsfähigkeit der Verkehrsmittel auf hohem Niveau dauerhaft zu sichern. Dabei müssen wir uns den Herausforderungen stellen: Im Moment sind das die weiter wachsenden Verkehrsströme bei einer schwierigen wirtschaftlichen Ausgangslage.

Sicher ist, dass Regionen mit guten Logistik- und Verkehrssystemen die Wirtschaftskrise am leichtesten überwinden. Deswegen

braucht die Verkehrspolitik einen engen Schulterschluss mit der Mobilitätswirtschaft. Es gilt, Verkehrs- und Logistiksysteme kontinuierlich an veränderte verkehrliche, wirtschaftliche und technische Rahmenbedingungen anzupassen.

Um die Leistungsfähigkeit, die Effizienz und die Verträglichkeit zu steigern, müssen wir jede Möglichkeit zur Innovation nutzen. Mit unserer Verkehrspolitik wollen wir der Wirtschaft ebenso wie den Bürgerinnen und Bürgern ein modernes, sicheres Verkehrssystem zur Verfügung zu stellen.

## ZENTRALE LAGE

Nordrhein-Westfalen liegt in der stärksten Wirtschaftszone Europas. In einem Radius von nur 500 Kilometern um die Landeshauptstadt Düsseldorf leben fast 40 Prozent der EU-Bevölkerung. Die zentrale Lage, die hohe Wirtschaftskraft, die hoch qualifizierten Arbeitskräfte und nicht zuletzt die her-

vorragende Infrastruktur machen das bevölkerungsreichste deutsche Bundesland zu einem Wirtschaftsstandort von internationalem Rang mit exportstarken Unternehmen. Für Logistikunternehmen ist die geografische Lage in Verbindung mit der guten Infrastruktur ein unschätzbare Standortvorteil. Im Schnittpunkt der europäischen Hauptverkehrsachsen gelegen, weist die Region ein gut ausgebautes Verkehrsnetz auf und kann damit einen reibungslosen Gütertransport über die Straße, per Schiene oder mit dem Schiff ermöglichen.

Als bundesweit bedeutender Logistikstandort bietet Nordrhein-Westfalen etwa 10.000 Logistikunternehmen eine Heimat. Alle wichtigen Unternehmen des Marktes unterhalten hier operative Standorte. Von den Top-100 Logistikunternehmen haben allein 33 ihren Sitz in der Metropole Ruhr.

## LOGISTIK IM AUFWIND

Nach einigen Jahren des Booms befindet sich die Transport- und Logistikbranche derzeit in einer schwierigen Phase. Die weltweite Wirtschaftskrise zeigt ihre Auswirkungen. Logistik ist eine Dienstleistungsbranche, welche die Veränderungen des Marktes rasch zu spüren bekommt. Es gibt jedoch erste Signale, dass die Talsohle der Krise erreicht sein könnte und sich die Lage langsam entspannt.

Die Wertschöpfungs- und Beschäftigungspotenziale der Branche nehmen nach wie vor zu. Ihre Bedeutung für das Land Nordrhein-Westfalen lässt sich an den Arbeitsplatzeffekten festmachen. Etwa 260.000 Menschen arbeiteten im Jahr 2007 in Nordrhein-Westfalen in den Kernbereichen der Logistik - logistiknahe Industrie, logistiknahe Dienstleistung und logistikspezifische Dienstleistung. Zählt man die Personen in Handel und Industrie dazu, die logistische Tätigkeiten ausüben, waren es sogar 600.000 Beschäftigte.

Logistik bedeutet mehr als nur Transport und Umschlag von Waren. Sie ist eine Querschnittsaufgabe moderner Wirtschaftssysteme und umfasst Planung, Steuerung sowie Optimierung der Material-, Dienstleistungs- und Informationsflüsse in nahezu allen Industriezweigen und im Handel. Zu ihren Aufgaben gehört es, Einsparpotenzial beim Material- und Informationsfluss auszuschöpfen, die Geschäftsprozesse effizienter zu gestalten und im Zeitalter von „Global Sourcing“ die inländische Lieferantenstruktur mit den weltweiten Warenströmen zu vernetzen.

## TRANSPORTAUFKOMMEN WÄCHST

Es wäre völlig verfehlt, angesichts der Wirtschaftskrise Investitionen aufzuschieben. Das Transportaufkommen wird weiter zunehmen. Sicher mag die aktuell schwache Konjunktur das Wachstum verlangsamen. Die für 2025 vorhergesagte Verdreifachung der Containermengen wird wahrscheinlich erst einige Jahre später eintreten. Genau das bietet die Chance, jetzt Maßnahmen zu ergreifen, um künftig das Güterverkehrsvolumen zu bewältigen.

Angesichts knapper Ressourcen gewinnen neben baulichen Maßnahmen technische und organisatorische Innovationen zunehmend an Bedeutung. Sie beschränken sich nicht auf Spitzentechnologie für moderne Fahrzeuge sowie effiziente Leit- und Logistiksysteme, sondern umfassen ebenso effiziente Betriebsweisen bei den Güterverteilungsprozessen vor Ort.

Baulicher Handlungsbedarf ist vor allem gegeben, um Engpässe auf den Hauptverkehrsachsen von Schiene und Straße, in den wichtigen Knotenpunkten und bei der Netzverknüpfung zu beseitigen sowie beim Ausbau der Seehafen-Hinterlandverkehre. Dabei ist vor allem eine enge Kooperation aller Verkehrsträger gefragt. Wir benötigen leistungsfähige Schnittstellen für den kombinierten Verkehr und Zubringersysteme mit moderner Logistik.

## VERKEHRSTRÄGER VERNETZEN

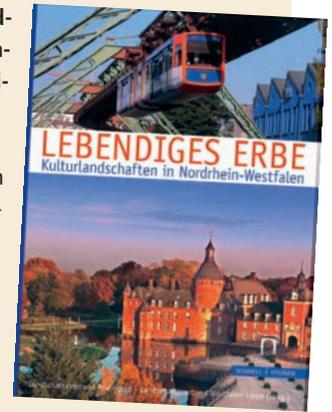
Da die Straßeninfrastruktur immer stärker belastet wird, sind Alternativen zum Güterverkehr auf der Straße erforderlich. Es gilt, die einzelnen Verkehrsträger effizienter zu nutzen, sie besser zu vernetzen und in Transportketten zu denken. Wir werden das Transportaufkommen in der Zukunft nicht bewältigen

## BUCHTIPP

## LEBENDIGES ERBE

**Kulturlandschaften in Nordrhein-Westfalen**, hrsg. v. Landschaftsverband Rheinland u. Landschaftsverband Westfalen-Lippe, A 4, 224 S., bebildert, 24,90 Euro, Verlag Schnell & Steiner, 2009, ISBN 3-7954-2127-4

Das Buch stellt den Siedlungsraum des heutigen Nordrhein-Westfalen anhand von 32 Kulturlandschaften dar - beispielsweise das Ravensberger Land, die Medebacher Bucht oder die Rheinische Börde. Ausgangspunkt der Schilderung sind geologische und geografische Gegebenheiten wie Flüsse, Höhenzüge, Bodenbeschaffenheit und Klimabedingungen. Daran schließt sich ein kurzer Abriss der geschichtlichen Entwicklung an. Betrachtet werden die Zugehörigkeit zu einem Herrschaftsgebiet, die Entstehung von Siedlungen sowie die wirtschaftlichen Schwerpunkte. Das Buch ist reich bebildert und gibt das Typische der Landschaften wieder, wobei stets der Sinn für Naturschönheit und Heimatliebe mitschwingt.



können, wenn wir ein einzelnes Verkehrssystem bevorzugen. Stattdessen müssen wir alle Verkehrsträger auf Straße, Schiene und Wasserstraße sinnvoll verknüpfen.

Ein wichtiger Aspekt ist, die Binnenhäfen in Nordrhein-Westfalen zu stärken und zu leistungsfähigen Logistikzentren zu entwickeln. Ausreichende, effizient genutzte Hafentflächen und gut ausgebaute Verkehrsanbindungen sind dafür ebenso erforderlich wie umsichtig geführte Binnenschiffahrts- und Hafenunternehmen. Um die Häfen anzubinden, ist es dringend notwendig, die Schienestrecke Emmerich-Oberhausen als Anschluss an die Betuwe-Linie auf deutscher Seite auszubauen und den „Eisernen Rhein“ als direkte Schienenverbindung nach Antwerpen zu realisieren.

Auch der Ausbau der Bahnstrecke Wilhelmshaven-Oldenburg als Anbindung an den JadeWeserPort ist von großer Bedeutung für den Standort Nordrhein-Westfalen. Die Landesregierung hat in ihrem Anfang 2008 be-

schlossenen Konzept „Wasserstraßenverkehr, Binnenhäfen und Logistik in Nordrhein-Westfalen“ Handlungsoptionen für alle Akteure dargestellt.

## AUCH STRAßENAUSBAU

Von besonderer Bedeutung für die Straßenqualität in Nordrhein-Westfalen sind der sechsspurige Ausbau der Autobahn A 2 sowie die Fertigstellung des Ruhrgebiedsdreiecks, des Kölner Rings und der A 57 bei Krefeld. Auch der Ausbau der A 59 zwischen Köln und Bonn sowie der Lückenschluss im Zuge der Autobahnen A 52 zwischen Essen und Gladbeck, der A 44 von Ratingen bis Velbert, der A 445 zwischen Werl und Hamm sowie der A 524 südlich von Duisburg sind zentrale Projekte.

Mit der Realisierung dieser Vorhaben wird die Netzqualität erheblich verbessert. Viele Projekte sind bereits im Bau oder planerisch weit gediehen. Die zusätzlichen Mittel aus den beiden Konjunkturprogrammen des Bundes geben dafür neue Impulse. Auch der Gütertransport im Kombinierten Verkehr soll auf den umweltfreundlichen Verkehrsträgern Schiene und Wasserstraße weiter ausgebaut werden.

Das Ziel, die Infrastruktur zu optimieren, erreichen wir nur gemeinsam. Alle Akteure zusammen müssen Konzepte entwickeln, die Wege sparen, Emissionen mindern, Ressourcen schonen und auf einen möglichst zügigen Verkehrsfluss abzielen. Voraussetzung dafür ist das Zusammenwirken aller öffentlichen investitions- und finanzpolitischen Maßnahmen mit der Innovationskraft der Logistikwirtschaft. ●



◀ *Da der Güterverkehr insbesondere auf Autobahnen weiter zunehmen wird, soll das Verkehrsnetz ausgebaut werden*

# Kalkstein und Bier als tägliche Fracht

Die Westfälische Landes-Eisenbahn GmbH nutzt geschickt die Marktchancen im regionalen Schienengüterverkehr und trägt so zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse bei



## DER AUTOR

Leonard Nolte ist Abteilungsleiter Verkauf-Planung-Service bei der Westfälischen Landes-Eisenbahn GmbH

Die Westfälische Landes-Eisenbahn GmbH (WLE) ist seit nunmehr 125 Jahren ein fester Bestandteil der heimischen Wirtschaft. Als moderner Logistikdienstleister ist sie das Bindeglied zwischen Hersteller und Verbraucher. Das Kerngeschäft der WLE sind umfangreiche Transportleistungen auf der Schiene - sowohl auf dem eigenen Schienennetz zwischen Münster im Norden und Warstein im Süden wie auch auf fremder Schieneninfrastruktur.

Die Westfälische Landes-Eisenbahn ist ein kommunales Unternehmen. Zum Wohl der Region leistet die WLE einen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und damit zur Daseinsvorsorge. Ihre Eigentümer sind die Kreise, Städte und Gemeinden entlang des Streckennetzes sowie der Landschaftsverband Westfalen-Lippe.

Die WLE ist organisatorisch eingegliedert in die Westfälische Verkehrsgesellschaft in Münster, die für die WLE wie auch für weitere kommunale Verkehrsunternehmen die Geschäftsführung und sinnvoll zentralisierbare Aufgaben übernimmt. Dadurch ist sichergestellt, dass die WLE im Unternehmensverbund auch für die Eisenbahnunternehmen der Regionalverkehr Ruhr-Lippe GmbH (RLG) und der Regionalverkehr Münsterland GmbH (RVM) ein maßgeschneidertes Angebot erbringt.

*Die Güterzüge der Westfälischen Landes-Eisenbahn GmbH transportieren Produkte der Warsteiner Brauerei in alle Himmelsrichtungen*

## Dienstleistungen aus einem Guss

Moderne Logistik bedeutet aber ebenso die Vernetzung der Verkehrsträger. Wo die Schiene endet, beginnt das Angebot des Tochterunternehmens WLE-Spedition, die mit ihren Lkw die Logistikkette vervollständigt. Neben den eigentlichen Transportleistungen bietet die WLE in ihrer Lippstädter Zentralwerkstatt eine ganze Palette weiterer Dienstleistungen an. Dazu gehören die Lokomotiv- und Wageninstandhaltung, gesetzlich vorgeschriebene Untersuchungen und Getriebereparaturen. Abgerundet wird das Serviceangebot der WLE durch die Lokomotivvermietung, aber auch die Planung und Wartung von Gleis- und Signalanlagen sowie von Bahnübergangstechnik.

Die mit der Bahnreform eingeführten neuen Rahmenbedingungen haben die

Geschäftsfelder der WLE entscheidend geprägt. Auswirkungen hatte vor allem die Entscheidung der DB AG, den Kleingutverkehr auf der Schiene einzustellen. Notgedrungen musste die WLE - wie viele nicht-bundeseigene Eisenbahnen - die bis dahin ausgeübte Funktion als regionaler Feinverteiler in dieser Sparte aufgeben und verlor ein bedeutsames Umsatzvolumen.

Umgekehrt hat sie die Möglichkeiten aus der Öffnung fremder Gleisnetze genutzt, um Transporte in die und aus der Region weiter ausbauen. Die systematische Expansion in den Heimatmärkten und bei Fernverkehren ist auf langfristige Partnerschaften und Lieferverträge mit bedeutenden regionalen Unternehmen gegründet. Zusätzlich konnte die WLE Rangier- und Arbeitszugaufträge akquirieren und ergänzend zum Schienenverkehr mit der WLE-Spedition im Straßenverkehr weitere Leistungen anbieten.

## Kalkstein „tägliches Brot“

Der im Raum Warstein gewonnene, hochwertige Kalkstein wird in den Zementwerken bei Beckum-Ennigerloh weiterverarbeitet. Sukzessive hat die WLE dieses Gütersegment erschlossen, das sich ideal für den Bahntransport eignet. 1974 begann dieser Verkehr mit der Anbindung des inzwischen geschlossenen Dyckerhoff-Zementwerks in Neubeckum. Es folgten 1985 und 1996 die Zementwerke Anneliese Ze-



FOTOS (3): LANDGRÄBER

ment AG in Ennigerloh und Readymix Zementwerke AG in Beckum.

Umfangreiche Investitionen in Verladeanlagen und neue Transportwaggons waren die Voraussetzung für die Verlagerung dieser Transporte von der Straße auf die Schiene. Je nach Bedarf werden pro Tag bis zu sechs Züge mit etwa 800 Tonnen Kalkstein gefahren. So hat die WLE im Jahr 2006 knapp 730.000 Tonnen transportiert. Damit wird die Leistungsfähigkeit der Eisenbahn eindrucksvoll unter Beweis gestellt.

Warstein ist in aller Munde - durch die Produkte der Warsteiner Brauerei. Gemeinsam mit dieser hat die WLE einen weiteren logistischen Meilenstein gesetzt. 2005 konnte ein in anspruchsvoller Geländesituation errichteter, 4,3 km langer Gleisanschluss vom Bahnhof Warstein bis zur Brauerei samt dem sechsgleisigen Verladebahnhof eingeweiht werden. Für zunächst 15 Jahre haben die Brauerei und die WLE vereinbart, die Bierprodukte in Containern über die Schiene in alle Himmelsrichtungen zu transportieren. Angeführt werden die Züge unter anderem von einer neuen WLE-Lok im Warsteiner-Design.

## VOM SAUERLAND INS RUHRGEBIET

Der neue Gleisanschluss zur Warsteiner Brauerei hat eine weitere Neuakquisition ermöglicht. Seit Anfang 2007 befördert die WLE Kalksteinsand bis ins Ruhrgebiet. In äußerst kurzer Zeit wurde dazu am erwähnten Gleisanschluss eine neue Verladestation durch die Firma Brühne eingerichtet. Hier wird der Sand zunächst aus dem Steinwerk über eine Bandanlage in zwei Silos befördert und zwischengelagert, ehe er dann auf die Bahn verladen wird. 35 neue Spezialwaggons wurden dazu angemietet. Insgesamt werden bis 2017 jeden Werktag 1.000 Tonnen Kalksteinsand zur Thyssen-Krupp Stahl AG nach Duisburg gefahren, der dort zur Eisenerzverhüttung eingesetzt wird.

Bauarbeiten an ihrem Gleisnetz vergibt die Deutsche Bahn AG regelmäßig an spezialisierte Bauunternehmen außerhalb ihres Konzerns. Damit eröffnete sich für die WLE ein neues Arbeitsfeld, in dem es um die Bestellung von Loks und Personal für Baustellenverkehre geht. Dies geschieht vorzugsweise am Wochenende, wenn die WLE-Loks weniger für eigene Zwecke unterwegs sind. Selbstredend ist dieses Ge-

Jeden ►  
Werktag  
bringen Züge  
mit Spezial-  
waggons  
1.000 Tonnen  
Kalksteinsand  
zur Thyssen-  
Krupp Stahl  
AG nach  
Duisburg



◀ In der  
WLE-Zentral-  
werkstatt  
werden nicht  
nur eigene  
Lokomotiven  
und Waggons  
repariert,  
sondern auch  
die anderer  
Eisenbahn-  
unternehmen

schäftsfeld auch abhängig von der Entwicklung der Investitionen in das deutsche Schienennetz.

In den vergangenen Jahren hat sich der Fahrzeugpark der WLE - bedingt durch die Konzentration auf spezielle Transportsegmente - stark gewandelt. Ziel ist die Vorhaltung von möglichst standardisierten Transportwaggons, um die Wartungskosten zu reduzieren. Im Verbund mit den Partnerbahnen der RLG und RVM setzt die WLE insgesamt 23 Lokomotiven und 131 Güterwaggons ein.

## LOKOMOTIVEN MODERNISIERT

Die steigenden Transportanforderungen haben frühzeitig einen Generationswechsel bei den WLE-Lokomotiven eingeläutet. So wurden die ehemals vorherrschenden Lokomotiven mit Stangenantrieb schrittweise durch Drehgestelllokomotiven abgelöst. Ältere Lokomotiven erhielten leistungsstärkere Motoren oder neue Drehge-

stelle, womit die maximale Anhängelast erhöht werden konnte.

Für den Einsatz auf fremden Strecken wurde außerdem die Ausrüstung der Lokomotiven mit neuen Sicherheitseinrichtungen wie der induktiven Zugsicherung erforderlich. Für die Zukunft setzt die WLE auf den Einsatz moderner Neubaulokomotiven. Funkfernsteuerung und die Weiterbildung des Fahrpersonals ermöglichen verbesserte Rangierabläufe. Das Wagenmaterial wird insbesondere von den Belangen des Kalksteintransportes geprägt. Ihre Lokomotiven vermietet die WLE auf Anfrage auch an andere Eisenbahnunternehmen - und zwar über den westfälischen Raum hinaus.

Alle Lokomotiven und Wagen sind in Lippstadt beheimatet, wo sich die Mitarbeiter der WLE-Zentralwerkstatt regelmäßig um die erforderliche Instandhaltung kümmern. Hier hat sich durch technologischen Fortschritt und den Wettbewerb im Bahnverkehr ebenfalls ein tief greifender Wandel ergeben.

## WERKSTATT AUCH FÜR EXTERNE

Heute ist die Zentralwerkstatt mit modernen Maschinen ausgestattet, die eine hohe Produktivität und verbesserte Arbeitsbedingungen gewährleisten. Dazu zählen unter anderem eine Schiebebühne, 30-Tonnen-Hebeböcke, Drehbänke, eine Radsatzbearbeitungsanlage oder ein Getriebeprüfstand. Die Einrichtungen werden laufend an Umweltschutzanforderungen angepasst.

War die WLE-Zentralwerkstatt bis Mitte der 1990er-Jahre fast ausschließlich für den Eigenbedarf der WVG-Bahnen tätig, ist es seitdem immer häufiger gelungen, Werkstattaufträge anderer Eisenbahnunternehmen zu akquirieren. Das Spektrum der Werkstatteleistungen schließt dabei turnusgemäße Hauptuntersuchungen, Revisions- und Fristarbeiten, Instandsetzungsarbeiten, aber auch die Beseitigung von Unfallschäden ein.

Ein anderes Spezialgebiet der WLE sind Remotorisierungs- und Modernisierungsarbeiten. Nicht nur moderne Technik, sondern auch das gut ausgebildete und regelmäßig geschulte Personal sowie entsprechende Zertifizierungen machen diese Angebote

## ZUR SACHE TROTZ KRISE MEHR MITARBEITER BEI GÜTERBAHNEN

Trotz der globalen Wirtschaftskrise rechnen die Güterbahnen in Deutschland nicht mit einem Personalabbau. In diesem Jahr sollen 0,8 Prozent und 2010 zwei Prozent mehr Mitarbeiter im Schienengüterverkehr tätig sein. Dies teilte der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) Mitte Mai 2009 auf der Messe Transport Logistik in München mit. In Zusammenarbeit mit der Dualen Hochschule Baden-Württemberg hatte der VDV mehr als 100 Schienengüterverkehrsunternehmen nach ihren Geschäftsstrategien in der Wirtschaftskrise und ihrem Personalbedarf befragt. Danach sei die wirtschaftliche Situation der Branche in diesem Jahr zwar schwierig, aber langfristig bestünden sehr gute Perspektiven.

möglich. Daneben können die Kunden vom breiten Ersatzteilverrat der WLE profitieren, der viele Standard-Bau- und Ersatzteile sowie spezielle Materialien des Herstellers KHD Humboldt Wedag umfasst. ●



FOTO: STADT HAMM

▲ Im interkommunalen Gewerbegebiet INLOGPARC zwischen Hamm und Bönen entstehen rund 140 Hektar neue Gewerbeflächen für die Logistikbranche

# Ziel: Warentransport, der niemanden stört

Als Knotenpunkt im logistikorientierten Ruhrgebiet entwickelt die Stadt Hamm ein Verkehrskonzept, das Güterverkehr und Ruhebedürfnis der Wohngebiete in Einklang bringen soll



## DER AUTOR

**Dipl. Ing. Carsten Gniot**  
ist Abteilungsleiter  
Verkehrsplanung bei der  
Stadt Hamm

Das östliche Ruhrgebiet ist eine der großen Logistikkreisläufe Deutschlands bei rund 1.000 branchentypischen Unternehmen mit 30.000 Beschäftigten. Hamm hat sich in kürzester Zeit zum Logistikzentrum mit Schwerpunkt Lebensmittelhandel entwickelt. Die kommunale Verkehrsplanung steht dadurch vor neuen Herausforderungen im Spannungsfeld zwischen optimaler Erreichbarkeit und Wahrung der Lebensqualität. Seit Mitte der 1990er-Jahre verzeichnet die Logistik im Ruhrgebiet ein kontinuierliches Wachstum. Der Anteil am Bruttoinlandsprodukt liegt in der Region mit etwa 8,5 Prozent um ein Viertel über dem Bundesdurch-

schnitt. Allein in Hamm sind bei den 30 Logistik-Unternehmen mehr als 3.000 Menschen beschäftigt.

Im Logistik-Ranking aller deutschen Großstädte belegt die Stadt den 15. Platz. In den zurückliegenden Jahren haben sich hier mehrere große Verteilzentren des Lebensmittelhandels - etwa Plus, Metro, Edeka, Trinkgut - angesiedelt. Als Sekundäreffekt sind Dienstleister, beispielsweise im Bereich der Industrieverpackung, hinzugekommen.

## NEUE FLÄCHEN

Die Stadt mobilisiert derzeit im Hafen - der zweitgrößte Kanalhafen in Deutschland - und nahe den Autobahnen erhebliches Flächenpotenzial für Neuansiedlungen und Erweiterungsmöglichkeiten der Logistikunternehmen. Herausragendes Beispiel ist das interkommunale Gewerbegebiet INLOGPARC an der Autobahn A2 im Grenzbereich zwischen Hamm und Bönen. Hier entstehen rund 140

Hektar neue Gewerbeflächen für die Logistikbranche. In Hamm finden heute täglich gut 30.000 Lkw-Fahrten statt, davon 20.000 im Ziel- und Quellverkehr und 10.000 auf Kurzstrecken innerhalb der Stadt. Trotz hervorragender Anbindung an Kanal und Schiene wird beim Lkw-Verkehr mit deutlichem Zuwachs (Plus 15 Prozent bis 2020) gerechnet - mit den entsprechenden Anforderungen an das Straßennetz und Auswirkungen auf die Siedlungsgebiete.

Mit dem „Masterplan Verkehr“ hat die Kommunalpolitik daher im Jahr 2007 den Grundstein gelegt für ein umfangreiches Maßnahmenpaket zur effizienten und zugleich stadtverträglichen Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs. Der „Masterplan Verkehr“ beschäftigt sich ausführlich mit den für die Logistik erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen. Kernpunkte sind neue Autobahnzubringer, die Verknüpfung von Straße, Schiene und Binnenschiff sowie die Modernisierung des Rangierbahnhofs, der einst größter Schienengüterknoten Deutschlands war.

**PROGNOSE DER VERKEHRSFOLGEN**

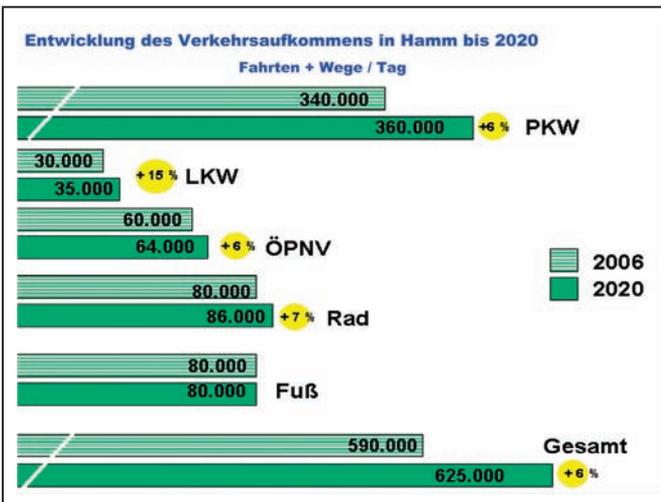
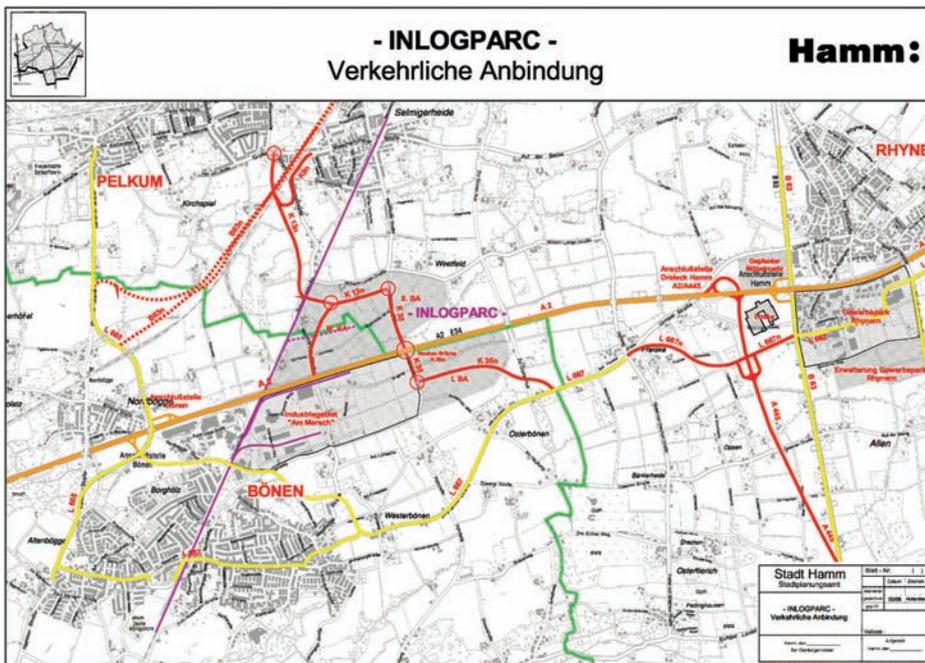
Für den Masterplan Verkehr wurde zudem ein neues Lkw-Prognosesystem entwickelt, mit dem die Auswirkungen einzelner Ansiedlungen oder neuer Straßenverbindungen auf den Lkw-Verkehr simuliert werden können. Mit diesem Modul wurde die Lage von allen Hammer Gewerbegebieten untersucht.

Eine weitere verkehrliche Herausforderung besteht in der Erreichbarkeit der an den Autobahnen gelegenen Gewerbegebiete für die Beschäftigten. Probleme ergeben sich insbesondere für Teilzeitkräfte und geringfügig Beschäftigte ohne eigenen Pkw. Der Aufbau eines geeigneten betrieblichen Mobilitätsmanagements, mit Unterstützung der Stadt und der Wirtschaftsförderung, soll hier Abhilfe schaffen.

Die stetig wachsende Bedeutung des Güterverkehrs in Hamm hat auch ihre Schattenseiten. Einige Ortsteilzentren und Siedlungsgebiete sind stark vom Lkw-Durchgangsverkehr betroffen. Die Akzeptanz in der Bevölkerung für die wirtschaftlich wünschenswerte Entwicklung Hammers zur Logistik-Drehscheibe hängt daher wesentlich davon ab, die Belastungen durch den Gütertransport so gering wie möglich zu halten.

**LKW-STRÖME LENKEN**

Als wichtigstes strategisches Handlungsfeld hat sich dabei die geordnete Lenkung



▲ Rund um die Stadt Hamm gibt es noch erhebliches Flächenpotenzial für Neuansiedlungen und Erweiterungen der Logistikbranche

◀ Insbesondere der Lkw-Verkehr wird laut Verkehrsprognose der Stadt Hamm bis 2020 weiter wachsen

des Lkw-Verkehrs etabliert. Um den Wirtschaftsverkehr auf den kürzesten und umweltverträglichsten Routen zu den Gewerbegebieten zu leiten, hat die Stadt bereits 1996 als erste Kommune in NRW ein „Integriertes Stadtleitsystem“ für den Lkw-, Pkw- und Fahrradverkehr aufgebaut. In der Folge

hat Hamm als erste deutsche Kommune 2001 einen „Lkw-Routenplan“ online im Internet bereitgestellt. Als Beitrag zur Verbesserung der Umwelt- und Verkehrsverhältnisse werden die Routen nur auf den für den Lkw-Verkehr geeigneten Hauptverkehrsstraßen ausgewiesen. Damit

ZUR SACHE

## STECKBRIEF STADT HAMM

Fläche:	226 km <sup>2</sup>	etwa durch neues Stückgut- oder Container-Terminal im Rangierbahnhof
Einwohner:	180.000	• Ausbau des Datteln-Hamm-Kanals bis zum Hafen Uentrop
Gemeldete KFZ:	ca. 120.000	• Aufbau einer internen Wegweisung für alle großen Gewerbegebiete
Arbeitslosenquote:	10 Prozent	• Integration des Hammer Lkw-Routenplaners in die handelsüblichen Navigationssysteme

**Masterplan Verkehr Hamm 2007 Aktionsprogramm „Logistik“**

- Realisierung aller Straßenneubauprojekte des Masterplan Verkehr, insbesondere „Kanaltrasse“, B 63n, A 445
- Ausbau des kombinierten Ladungsverkehrs -
- Erarbeitung von Mobilitätskonzepten für die Beschäftigten in den Gewerbegebieten Rhyne, Uentrop und INLOGPARC in Zusammenarbeit mit den Betrieben.

sollen „Schleichwege“ durch Wohngebiete vermieden werden. In der Karte finden sich auch Hinweise auf bestehende Verkehrsbeschränkungen - etwa geringe Durchfahrts- höhe, Einbahnstraßen, Gewichtsbeschränkungen. Da der Anteil ausländischer Spediteure stark zugenommen hat, sind alle wesentlichen Informationen des Plans auch in Englisch und Russisch enthalten.

Der Lkw-Routenplan soll nun gemeinsam mit den Herstellern von Navigationssystemen zu einem dynamischen „Lkw-Routenfinder“ weiterentwickelt und in die handelsübliche Navigations-Software integriert werden. Darüber hinaus schützt die Stadt die Siedlungsbereiche im Umfeld großer Gewerbegebiete mit einem Bündel verkehrslenkender Maßnahmen, zu denen Durchfahrtsverbote ebenso zählen wie Parkverbote für Lkw.

#### INTERKOMMUNALES NETZWERK

In kaum einer anderen Region ist es bisher so umfassend gelungen, die Kompetenzen der Städte, der Wirtschaft und der Wissenschaft für die Entwicklung des Logistikstandortes zu bündeln und etwaige Interessensgegensätze offen zu handhaben wie im Ruhrgebiet. Hier existiert ein bundesweit einmaliges interkommunales Netzwerk, in dessen kooperative Strukturen auch die Stadt Hamm eingebunden ist.

Wegen der besonderen Bedeutung des Themas Logistik wurde in Hamm bei dessen Einarbeitung in den „Masterplan Verkehr“ ein besonderer Weg beschritten. Die örtliche Wirtschaft und das Speditionsgewebe haben über die IHK unmittelbar am Masterplan mitgewirkt und mit dem „Aktionsprogramm Logistik“ den einzigen externen Fachbeitrag geschrieben, der auch Grundlage dieses Artikels ist. Die Vertreter der IHK haben mit großer Sachkompetenz ihr Detailwissen beigetragen, ohne dem Masterplan ihren Stempel aufzudrücken. So wurde der Fachbeitrag der IHK zur unverzichtbaren Bereicherung des gesamtstädtischen Verkehrskonzepts. ●

#### KONTAKT

Dipl. Ing. Carsten Gniot  
Stadtplanungsamt Hamm  
Gustav-Heinemann-Straße 10  
59061 Hamm  
Tel.: 02381-17-4114  
Mail: gniot@stadt.hamm.de  
Internet: www.hamm.de/verkehr



FOTO: STADT REES

▲ Seitdem immer mehr Güterzüge zwischen Emmerich und Oberhausen fahren, werden die Autoschlangen vor den Bahnübergängen länger

# Angst vor Zuglärm am Niederrhein

Der Ausbau der Eisenbahnstrecke zwischen Emmerich und Oberhausen - Fortführung der so genannten Betuwe-Route - bringt den Anrainerkommunen Belastung durch Lärm und Mehrkosten



#### DER AUTOR

Dr. Bruno Ketteler  
ist Bürgermeister der  
Stadt Rees

Als der damalige Bundesverkehrsminister Günther Krause gemeinsam mit seiner niederländischen Amtskollegin am 31. August 1992 den so genannten Vertrag von Warnemünde unterzeichnete, ahnten nur Eingeweihte, was Jahre später auf die Menschen und die Kommunen zwischen Emmerich und Oberhausen zukommen sollte. Mittlerweile zeichnen sich die Auswirkungen wesentlich deutlicher ab und lassen die Suche nach erträglichen Lösungen immer dringlicher erscheinen. Während die Niederlande ihre Hausaufgaben in der Zwischenzeit gemacht haben, wartet auf deutscher Seite ein Berg von Problemen. Die Vereinbarung von 1992 hat die Verbesserung des deutsch-niederländischen Schienengüter- und Schienenpersonenverkehrs zum Ziel. Im Kern zielt sie darauf, den Verkehrsanteil zugunsten der Schiene zu er-

höhen, den Straßenverkehr zu entlasten und gleichzeitig die Erreichbarkeit der großen Wirtschaftsräume zu optimieren.

Hintergrund ist die deutlich formulierte Absicht der Niederlande, den Hafen Rotterdam weiter auszubauen und die Güterströme verstärkt via Schienenverkehr nicht nur nach Deutschland, sondern auch nach Ost- und Südeuropa (Genua) zu lenken. Zur Entlastung des Korridors Emmerich-Oberhausen bekundeten die Niederländer im Rahmen der Vereinbarung gleichzeitig ihre Absicht, eine Anschlussverbindung Richtung Grenzübergang Oldenzaal/Bad Bentheim und eine Verbindung Richtung Grenzübergang Venlo/Kaldenkirchen zu errichten.

#### KEINE AUSWEICHSTRECKEN

Von diesen so genannten Bypässen ist indes schon seit Jahren keine Rede mehr. Stattdessen konzentrierte sich der niederländische Staat auf den Neubau der Strecke Rotterdam-Zevenaar (160 km). Im Juni 2007 wurde das Hightec-Projekt, für das knapp fünf Milliarden Euro aufgewandt wurden, durch die niederländische Königin Beatrix seiner Bestimmung übergeben.

Die Neubautrasse führt durch einen landwirtschaftlich geprägten Landstrich in der Provinz Gelderland, der die Bezeichnung Betuwe trägt. Mittlerweile ist diese Bezeichnung auch auf deutscher Seite Synonym für eines der aufwändigsten Schienenbauprojekte der Deutschen Bahn AG in Nordrhein-Westfalen. Die Baukosten werden nach Schätzungen weit über einer Milliarde Euro liegen.

Auf deutscher Seite wurde die Planung zum Streckenausbau durch die Deutsche Bahn AG nur sehr zögerlich aufgenommen. Frühestens Ende des Jahres 2009 wird mit dem Beginn des Planfeststellungsverfahrens für einzelne Streckenabschnitte gerechnet. Forciert treibt die Deutsche Bahn dagegen den Bau elektronischer Stellwerke voran. Dadurch können in naher Zukunft deutlich mehr Züge auf dem verfügbaren Gleiskörper fahren (sog. Blockverdichtung).

#### LÄRMSCHUTZ GEFORDERT

Seit Mitte der 1990er-Jahre warnen Kommunen und Bürgerinitiativen an der Strecke vor den Auswirkungen des ansteigenden Güterstroms. Sie fordern unmissverständlich, rasch vor allem Lärmschutz-

maßnahmen umzusetzen. Dabei wurde von Anfang an keineswegs die Intention, zusätzlichen Verkehr auf die Schiene zu verlagern, in Frage gestellt.

Mit dieser Grundhaltung korrespondiert jedoch die nachdrückliche Forderung, die nachteiligen Auswirkungen für die betroffenen Anwohner und die Kommunen auf ein erträgliches Maß zu begrenzen. Konsequenterweise haben sich daher die lokalen Bürgerinitiativen von vornherein die Bezeichnung „Bürgerinitiative Betuwe - so nicht“ gegeben. Nicht generelle Ablehnung, sondern kritisch-konstruktive Begleitung kennzeichnet seither die Arbeit dieser Initiativen. Um die regionalen Aktivitäten effektiv aufeinander abzustimmen, haben die Bürgermeister und Landräte, die Vorsitzenden der Bürgerinitiativen, die Bundes- und Landtagsabgeordneten sowie die Vertreter von Verbänden der Region im Jahr 1999 entschieden, das operative Tagesgeschäft auf die „Arbeitsgruppe Betuwe“ zu übertragen. Dieser Arbeitsgruppe gehören seither drei Vertreter von Bürgerinitiativen, zwei technische Beigeordnete und zwei Bürgermeister an. Der Autor dieses Beitrages ist seit 2002 deren Sprecher.

#### PROJEKTBEIRAT BETUWE

Die AG führt seither beispielsweise die Grundsatzgespräche mit dem Bundes- und Landesverkehrsministerium sowie dem Vorstand der DB AG. Um die Kommunikation in die Region hinein zu verbessern, hat die DB AG ihrerseits vor zwei Jahren einen „Projektbeirat Betuwe“ eingerichtet. Dem Gremium gehören unter anderem der Vorstandsvorsitzende der DB Netz AG, Oliver Kraft, Staatssekretär Achim Großmann MdB, NRW-Verkehrsminister Lutz Lienenkämper, Ronald Pofalla MdB, Dr. Ulrich Krüger MdB, IHK-Hauptgeschäftsführer Dr. Stefan Dietzfelbinger und der Verfasser dieses Artikels an.

In der letzten Projektbeiratssitzung hat DB Vorstand Oliver Kraft erstmals seine Bereitschaft erklärt, bezogen auf den Lärmschutz innovative Lösungen wie Schienenabsorber und Unterschottermatten sowie die partielle Tieferlegung des Gleiskörpers zu untersuchen. Bei der volkswirtschaftlichen Bewertung des Bauvorhabens wird vorrangig dessen unbestreitbare Bedeutung für den Logistikstandort NRW in den Vordergrund gerückt. Dieser Gesichtspunkt verliert aus nahe liegenden Gründen in den Augen der Betrof-

**brother**  
at your side

# Selten so beschafft!



Mit Ihrer neuen  
Brother Rahmenvereinbarung  
können Sie den lästigen  
Papierkram einfach vergessen!

Öffentliche Beschaffung von Office-Lösungen  
einfach, schnell und garantiert  
vergaberechtskonform.

[www.brother.de/beschaffung](http://www.brother.de/beschaffung)

fenen deutlich an Gewicht. Denn die 72 km lange Trasse zwischen Oberhausen und der Landesgrenze zu den Niederlanden durchschneidet in weiten Bereichen gewachsene städtische und dörfliche Strukturen.

**ERSATZ FÜR BAHNÜBERGÄNGE**

Gegenwärtig befinden sich auf der Strecke noch 55 niveaugleiche Bahnübergänge (BÜ). Sofern diese nicht entbehrlich sind, müssen aufwändige Ersatzbauwerke - Über- oder Unterführungen - errichtet werden. Angesichts der deutlich angestiegenen Schrankenschließzeiten infolge der Kapazitätssteigerungen muss dringend Abhilfe geschaffen werden, weil die Übergänge in Stoßzeiten mitunter weit über 30 Minuten pro Stunde geschlossen sind. Dass derartige Schließzeiten die Arbeit der Feuerwehr und der Rettungsdienste behindern, liegt auf der Hand. Die Errichtung der Ersatzbauwerke ist zudem ein unlösbares finanzielles Problem für die Kommunen. Die Kostenfolge ergibt sich im Regelfall nach den Bestimmungen des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EKrG). Dieses sieht eine Drittelung der maßgeblichen Kosten zwischen dem Eigentümer der Strecke (DB Netz AG), dem Bund und dem jeweiligen Straßenbaulastträger vor. Von dem kommunalen Drittel wiederum finanziert das Land NRW 75 Prozent.

Diese auf den ersten Blick ausgewogene Kostenverteilung führt spätestens dann zu unbilligen Ergebnissen, wenn eine Kommune eine Vielzahl von Bahnübergängen zu beseitigen hat. Das Gros der Übergänge konzentriert sich auf die Kommunen Hamminkeln (11), Rees (12) und Emmerich (19). Die Stadtverwaltung Emmerich hat jüngst ermittelt, dass auf sie Kosten von mindestens 17 Mio. Euro zukommen.

**ORTSCHAFTEN DURCHSCHNITTEN**

Noch dramatischer wird die Finanzsituation dadurch, dass in einer Reihe von Fällen unterschiedliche Auffassungen bestehen, ob

ein Bahnübergang tatsächlich durch ein neues Bauwerk ersetzt werden muss. Die Deutsche Bahn AG lehnt dies häufig ab. Die Kommunen kämpfen dagegen mit Nachdruck um den Erhalt gewachsener städtebaulicher Strukturen. Sie wollen nicht hinnehmen, dass meterhohe Lärmschutzwände künftig „Ortsteile Ost und West“ schaffen, ohne dass ortsnahe Querungsmöglichkeiten hergestellt werden.

Sollten sich Bund und DB AG in diesen Fällen durchsetzen, käme ein immenser Eigenanteil auf die Kommunen zu, der sich etwa im Fall der Stadt Emmerich auf 70 Mio. Euro summiert. Es ist nicht einzusehen, weshalb Städte, die die extremen Belastungen durch den Streckenausbau in Form von Lärm, Abgasen - teils kommen Jahrzehnte alte Dieselloks zum Einsatz -, Erschütterungen und Zerschneidung der Ortschaften zu tragen haben, auch noch zur Finanzierung dieses Ungemachs beitragen sollen.

Maßnahmen, die im gesamtstaatlichen und europäischen Interesse liegen, müssen vollständig durch Bund und Land finanziert werden. Auch die Bundestags- und Landtagsabgeordneten der Region haben erkannt, dass die Finanzierung nach den Regeln des EKrG für die Kommunen eine unzumutbare Härte darstellt. Sie setzen sich daher für weitere finanzielle Anstrengungen des Bundes und für eine Landesförderung über Städtebaufördermittel ein.

**KOMMUNALE RESOLUTION**

Die Stadträte der betroffenen Kommunen und die Kreistage Kleve und Wesel haben darüber hinaus jüngst einstimmig eine Resolution verfasst, in deren Mittelpunkt die Forderung nach

- ausreichenden Sicherheitsvorkehrungen für das Rettungswesen, den Brand- und Katastrophenschutz,
- zeitnaher Einrichtung eines „Informationsbüros Betuwe“ durch die DB AG,
- effektivem Lärmschutz,

- Kostenausgleich für die Kommunen beim Bau von Über- und Unterführungen,
- Beibehaltung des Regionalverkehrs,
- angemessenem Ausgleich von Vermögensnachteilen bei Eingriff in Privatgrundstücke

stehen. Parallel dazu ist in den vergangenen Monaten eine Unterschriftenaktion aller in den Stadträten vertretenen Fraktionen und der Bürgerinitiativen durchgeführt worden, um den Resolutionen Nachdruck zu verleihen. Adressat dieser Unterschriftensammlung ist Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee.

In den zurückliegenden zehn Jahren ist zudem immer wieder diskutiert worden, auf einen Ausbau der Strecke zu verzichten und stattdessen ein oder zwei Gleise parallel zur A 3 neu zu errichten. Der Bau eines zusätzlichen Gleises an der A 3 ist im Jahr 2000 gutachterlich durch das Ingenieurbüro Spickermann untersucht worden. Dabei zeigte sich, dass es innerhalb der vier Kriterienblöcke „Betrieb“, „Trennwirkung“, „Stadtverträglichkeit“ und „Umweltverträglichkeit“ lediglich bezogen auf den „Betrieb“ einen leichten Vorteil zugunsten der Neubaualtante gab.

**STRECKENNEUBAU OHNE CHANCE**

Dieser Vorteil wäre allerdings zulasten der Betriebsqualität für den Personennahverkehr auf der Bestandsstrecke gegangen. Ein Neubau an der A 3 hätte zudem zur Folge, dass es für die Bestandsstrecke trotz drastisch zunehmender Zugzahlen keinen Rechtsanspruch auf Lärmschutz gäbe und auch die Trennwirkung der „alten“ Strecke erhalten bliebe. Bestrebungen einer vor wenigen Monaten neu gegründeten Bürgerinitiative, welche die A 3-Variante favorisiert, haben Bundes- und Landtagsabgeordnete der Region daher auch fraktionsübergreifend eine deutliche Absage erteilt.

In den Fokus der regionalen Betrachtung rückt angesichts zunehmender Gefahrgutanteile auf der Betuwe-Route vermehrt die Frage nach angemessenen Sicherheitsstandards. Um diesen Gesichtspunkt fachkundig aufzuarbeiten, haben sich vor einigen Monaten die Vertreter der betroffenen Berufsfeuerwehren und freiwilligen Feuerwehren sowie die Kreisbrandmeister zu einem Arbeitskreis Streckensicherheit zusammengeschlossen. Unter Beteiligung niederländischer Experten sollen bis zum Beginn des Planfeststellungsverfahrens Mindestsicherheitsanforderungen definiert werden.

Verkehrsentwicklung (1994 bis 2008) bzw. verfügbare Kapazität (2012 bis 2015) auf dem Streckenabschnitt Wesel-Oberhausen					
Jahr	1994	2003	2008	2012 (Blockverdichtung)	2015 (3. Gleis)
Anzahl Züge/Tag	120	170	215	293	388

Quelle: Zählungen der „Bürgerinitiative Betuwe - so nicht“, Dinslaken (1994 bis 2008) bzw. Prognose der DB AG (2012 bis 2015)

# Immer mehr Güter fliegend ans Ziel

Luftfracht gewinnt in den Logistik-Konzepten vieler Unternehmen zunehmend an Bedeutung, wie das Beispiel des Regionalflughafens Münster/Osnabrück zeigt



## DIE AUTORIN

**Margot Kriege**  
ist Geschäftsführerin der FMO  
Cargo Services GmbH

**E**ffizient, termin- und kundengerecht - so wünschen sich die Betroffenen die Bereitstellung von Gütern, Personen und Dienstleistungen, um innerhalb ihrer weltweiten Netzwerke komplexe Produkte herstellen zu können. Unerlässlich hierfür ist die Gestaltung und Steuerung logistischer Prozesse in den Unternehmen selbst, aber besonders zwischen den Unternehmen und anderen Beteiligten.

Dies wiederum setzt eine gut funktionierende Verkehrsinfrastruktur voraus. NRW verfügt über diese Voraussetzung: Kaum ein anderes Bundesland ist im Hinblick auf alle Verkehrsträger - Straße, Schiene, Luft sowie Wasserstraßen - ähnlich gut ausgestattet. So wundert es nicht, dass die Logistikwirtschaft eine wichtige Rolle in NRW spielt und mit mehr als 250.000 Beschäftigten auch in der aktuellen wirtschaftlichen Situation weiterhin zu den größten Branchen zählt.

Ein wichtiger Baustein sind die Flughäfen. Gleich sieben gibt es in NRW, die im Personen- wie im Frachtverkehr von Bedeutung sind. Dabei hat sich der Flughafen Müns-

ter/Osnabrück (FMO) in den vergangenen drei Jahrzehnten von einem kleinen Regionalflughafen zum dritten internationalen Verkehrsflughafen neben Köln/Bonn und Düsseldorf entwickelt. Er ist inzwischen mehr als nur „die Tür zum Münsterland“.

## MITTELSTÄNDLER HAUPTKUNDEN

Das Einzugsgebiet des FMO reicht von den östlichen Niederlanden (EUREGIO) bis nach Ostwestfalen-Lippe (OWL) sowie von Oldenburg bis Unna. Auf halbem Wege zwischen Münster und Osnabrück direkt an der Autobahn A 1 gelegen, ist der FMO für eine Vielzahl international operierender mittelständischer Unternehmen aus

den Bereichen Maschinenbau, Kunststoffherstellung, pharmazeutische Erzeugnisse, Telekommunikation sowie Farb- und Lackindustrie unverzichtbarer Bestandteil ihrer wirtschaftlichen Beziehungen.

Dabei ist es für viele Unternehmen wichtig, in unmittelbarer Nähe zum Produktionsstandort nicht nur die Infrastruktur vorzufinden, die zweifellos in der Nähe großer Luftfracht-Drehkreuze gegeben ist. Nötig sind darüber hinaus auch Angebote, die ausreichend Spielraum für individuelle Lösungen bereithalten. So sind am FMO viele namhafte Luftfrachtspediteure mit eigenen Büros vertreten, und das Hauptzollamt Münster ist mit dem Zollamt Flughafen ebenfalls vor Ort.

Zudem bedient eine Vielzahl internationaler Luftverkehrsgesellschaften den FMO seit beinahe zwanzig Jahren im Bereich Luftfracht - zum Teil mit direkten Flügen (Beiladung auf Passagierflügen) als auch im Luftfrachtersatzverkehr (RFS Road Feeder Service).

Auf diese Weise wird über die zentralen Großflughäfen (Hubs) die Anbindung an das weltweite Streckennetz hergestellt. Ganz nebenbei hat sich der FMO über die 1997 gegründete Beteiligungsgesellschaft FMO Cargo Services GmbH zu einem - über regionale Grenzen hinweg aner-

FOTOS (2): FISCHER / FMO CARGO SERVICES GMBH



*Der Regionalflughafen ►  
Münster/Osnabrück hat sich  
neben Düsseldorf und  
Köln/Bonn zum  
Spezialisten im  
Luftfrachtgeschäft entwickelt*



▲ Am FMO werden Industriegüter verladen und teils direkt oder per Luftfracht-Ersatzverkehr weltweit transportiert

kannten - Spezialisten für den Transport von Gefahrgut im Luftverkehr entwickelt.

### SPEZIALISIERUNG ERFORDERLICH

Ganz ohne Spezialisierung und Kreativität geht es also für die kleineren Flughäfen nicht. Dies gilt umso mehr, als das im Mai 2009 von der Bundesregierung verabschiedete Flughafenkonzept die bedarfsgerechte Weiterentwicklung starker Standorte wie Frankfurt, München, Leipzig/Halle und Hannover vorsieht, im Bereich Luftfracht aber explizit die kleineren Standorte - etwa Münster/Osnabrück (FMO) - nicht berücksichtigt.

Dennoch kommt dem FMO auch künftig eine Ergänzungs- und Entlastungsfunktion zu - hoffentlich demnächst durch eine positive Entscheidung zur Verlängerung der Start- und Landebahn. Als Ausgangs- oder Endpunkt des Gütertransports werden hier Dienstleistungen erbracht, für die in den Luftdrehkreuzen weder räumlich, zeitlich oder quantitativ ausreichend Ressourcen zur Verfügung stehen oder für die eine Spezialisierung erforderlich ist.

Im Fall des FMO wurde Letzteres bereits initiiert und in der Vergangenheit unter Beweis gestellt. Neben der Zulassung als Trainingseinrichtung durch das Luftfahrt-Bundesamt und die Lufthansa Cargo AG erfolgte auch die Anerkennung und Zulassung der FMO Cargo Services GmbH als IATA Accredited School (IATA = International Air Transport Association). Für die Abwicklung von Pferdetransporten zu Großereignissen wie den Olympischen Spielen in Athen 2006 oder den Weltreiterspielen im spanischen Jerez 2002 gab es ausschließlich Lob und Anerkennung. ●

# Wertschöpfung auf Flüssen und Kanälen

Mit einem Anteil von rund einem Drittel am Güterverkehr in NRW tragen Binnenschifffahrt und Binnenhäfen in NRW erheblich zum Funktionieren der Wirtschaft bei



## DER AUTOR

**Ulrich Schnake** ist Geschäftsführer der Port Emmerich Infrastruktur- und Immobilien GmbH sowie Vorsitzender der Arbeitsgemeinschaft öffentlicher Binnenhäfen in NRW

**V**olkswirtschaftlich betrachtet ist die Hafengewirtschaft eine abgeleitete Funktion aus Produktion und Handel. Das gilt für Seehäfen und Binnenhäfen gleichermaßen. Das Bundesland Nordrhein-Westfalen zählt zu den führenden Industrieregionen in Europa. Annähernd 18 Millionen Einwohner leben in Nordrhein-Westfalen und unterstreichen die Bedeutung des Bundeslandes für Handel und Konsum.

In einem Radius von nur 500 Kilometer um die Landeshauptstadt Düsseldorf leben annähernd 40 Prozent der EU-Bevölkerung, die etwa 45 Prozent der Kaufkraft innerhalb

der Europäischen Union erarbeitet. Nordrhein-Westfalen hat aufgrund dieser Rahmenbedingungen mit einem Güterverkehrsaufkommen von rund 500 Mio. Tonnen für die Verkehrswirtschaft einen herausragenden Stellenwert.

Das System Wasserstraße ist dabei eine tragende Säule der Verkehrsinfrastruktur. In den nordrhein-westfälischen Häfen existieren derzeit etwa 120 Umschlagplätze. Diese sind durch eine pluralistische Struktur gekennzeichnet. Auf privatwirtschaftliche Hafenbetreiber entfallen etwa 56 Prozent des gesamten Hafenumschlags des Landes.

### HAFEN DUISBURG FÜHREND

Die privaten Umschlagplätze dienen in der Regel jeweils nur einem oder wenigen Unternehmen und dominieren insbesondere beim Umschlag von Eisenerz, Steinen und Erden sowie Stahlprodukten. Dagegen stellen die insgesamt 18 öffentlichen Binnen-



▲ Das RheinWaal-Terminal in Emmerich ist einer von etwa 120 Binnenschiff-Umschlagplätzen in Nordrhein-Westfalen



Foto: wolferfoto

▲ Ein Drittel des nordrhein-westfälischen Güterverkehrsaufkommens wird per Binnenschiff befördert

häfen einen diskriminierungsfreien Zugang für alle Marktteilnehmer sicher. Der dominierende Hafenstandort in Nordrhein-Westfalen ist Duisburg mit einem Anteil von gut 50 Prozent des Umschlagaufkommens. Auch die übrigen Häfen entlang der Rheinschiene und des nordrhein-westfälischen Kanalnetzes nehmen wichtigeverkehrswirtschaftliche Funktionen wahr.

Die öffentlichen Binnenhäfen zählen stets zu den wichtigen Akteuren für die lokale und regionalwirtschaftliche Entwicklung. Sie sind eng mit der heimischen Wirtschaft verflochten und leisten in ihrer jeweiligen Standortregion direkt und indirekt - über die von den Häfen getätigten Investitionen - wesentliche Beiträge zur Schaffung und Stärkung der Wirtschaftskraft und damit für Einkommen und Beschäftigung. Ihren sichtbaren Ausdruck finden derartige Verpflichtungen zwischen Hafen und Hafenstandort in den drei traditionellen Hafenfunktionen. Binnenhäfen sind nicht nur Orte der Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger, sondern immer auch Standorte von Unternehmen aus der Produktionswirtschaft und des Handels.

Die ökonomische Bedeutung der Binnenhäfen wird eindrucksvoll dadurch dokumentiert, dass etwa 70 Prozent des nordrhein-westfälischen Güterverkehrs Quelle oder Ziel im Einzugsbereich eines Hafens haben. Die Hafenstandorte verfügen in der Regel über eine trimodale Verkehrsanbindung und generieren dadurch für die jeweiligen Regionen und Kommunen entscheidende Standortvorteile in einem permanent wachsenden Wettbewerb um industrielle oder gewerbliche Neuansiedlungen.

Von dem nordrhein-westfälischen Güterverkehrsaufkommen wird etwa ein Drittel per Binnenschiff befördert. Ähnliche Werte erreichen in Europa nur die Niederlande. Binnenschifffahrt und Binnenhäfen tragen damit wesentlich dazu bei, andere Ver-

## GEMEINDEPRÜFUNGSANSTALT HAT EINEN NEUEN CHEF

**W**erner Haßenkamp wird neuer Präsident der nordrhein-westfälischen Gemeindeprüfungsanstalt (GPA NRW) in Herne. Das hat das Kabinettt auf Vorschlag von Innenminister Dr. Ingo Wolf am 26. Mai 2009 beschlossen. Der Präsident wird im Einvernehmen mit dem Verwaltungsrat der Gemeindeprüfungsanstalt ernannt. Der 1953 in Münster geborene Jurist Haßenkamp ist seit 25 Jahren in der Kommunalverwaltung tätig. Ab Mai 1991 leitete er das Dezernat „Finanzen, Personal, Recht“ und ab September 1992 das Dezernat „Finanzen, Personal, Soziales“ beim Kreis Borken. Von 1998 bis 2004 war Haßenkamp Mitglied des damals neu gebildeten Verwaltungsvorstandes des Kreises im Vorstandsbereich Finanzen, Soziales, Gesundheit, Jugend und Familie, Sport und Kultur. Seit dem 3. Februar 2004 ist er Kreisdirektor und Allgemeiner Vertreter des Landrates. Die Gemeindeprüfungsanstalt überwacht das Finanzgebaren der Kommunen und berät in Fragen effektiver Haushaltsführung.



FOTO: KREIS BORKEN

kehrsträger zu entlasten. Sämtliche Prognosen gehen trotz der aktuellen Wirtschafts- und Finanzkrise von einem deutlichen Wachstum beim Gütertransport in den kommenden zehn bis 20 Jahren aus. Der Verkehrsträger Straße wird diese Steigerung nicht bewältigen können. Der Verlagerung von Gütertransporten auf den Wasserweg kommt somit herausragende Bedeutung zu. Auch unter Umwelt- und Energieaspekten stellen die Binnenwasserstraßen eine ideale Alternative dar.

### SCHWERPUNKT AUSLANDSVERKEHR

Der überwiegende Teil des nordrhein-westfälischen Binnenschiffsverkehrs entfällt auf Auslandsverkehre. Rotterdam und Antwerpen sind die Seehäfen Nordrhein-Westfalens. Seit den 1960er-Jahren hat sich der Container als das bedeutendste Transportmedium im Überseeverkehr etabliert. Der Containerumschlag in den belgischen und niederländischen Seehäfen wird sich bis zum Jahr 2025 mehr als verdoppeln. Der Containerverkehr wird damit nicht nur zum bedeutendsten, sondern auch zum dynamischsten Markt für die Binnenschifffahrt und die Binnenhäfen in Nordrhein-Westfalen.

Nicht übersehen werden darf hierbei jedoch, dass die Seehäfen bereits heute vielfach die Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit, insbesondere hinsichtlich der Flächenverfügbarkeit, erreicht haben. Hieraus resultiert ein enormes Wachstumspotenzial - auch für die Binnenhäfen in Nordrhein-Westfalen. Die erkennbaren Engpässe in den Seehäfen können nur dadurch aufgelöst werden, dass ankommende Container rasch unsortiert und unbearbeitet zu so genannten Hinterland-Hubs transportiert werden. Hier erfolgt nicht nur die eigentliche Güterverteilung, sondern auch die Weiterverarbeitung der transportierten Güter. In der Übernahme dieser Aufgabe liegt für die Binnenhäfen eine immense Chance, aber auch eine enorme Herausforderung.

Die ökonomische Bedeutung des Systems Wasserstraße bemisst sich nicht vorrangig an seinen „eigenen“ Beschäftigten und deren Wertschöpfung, sondern an der Beschäftigung und Wertschöpfung der das System nutzenden verladenden Wirtschaft und deren Logistikdienstleister. In dieser Perspektive sind in Nordrhein-Westfalen etwa 133.000 Arbeitsplätze von der Binnenschifffahrt und den Binnenhäfen abhängig oder mit ihr verknüpft. Die Signale des Systems Wasserstraße in Nordrhein-Westfalen stehen auf Wachstum. ●

Anzeige

# www.rmp.de/kommunal/

Optimierte Öffentlichkeitsarbeit durch Ihr AMTSBLATT an alle Haushalte in Ihrer Stadt oder Gemeinde.

**RAUTENBERG MEDIA & PRINT VERLAG KG - Troisdorf - Tel. 02241-260-330**

# Güterverkehr in der EU noch beherrschbar?

Mit einem Bündel von Maßnahmen will die Europäische Union den Güterverkehr stärken und zugleich umweltverträglicher machen - beides auch Ziele der deutschen Bundesregierung



## DER AUTOR

**Carsten Hansen** ist Referatsleiter Verkehr beim Deutschen Städte- und Gemeindebund

Der Güterverkehr in Deutschland und der Europäischen Union wird nach allen Prognosen weiter erheblich wachsen. Sowohl in der Europäischen Kommission als auch in Deutschland wird für die EU zwischen 2000 und 2020 eine Steigerung des Güterverkehrsaufkommens um 50 Prozent vorausgesagt.

Die Bundesregierung rechnet mit einem Wachstum um die Hälfte der derzeitigen Transportmenge von 3,7 Mrd. Tonnen auf fast 5,5 Mrd. Tonnen im Jahr 2050 und einer Verdoppelung des Güterverkehrs von heute rund 600 Mrd. Tonnenkilometer auf mehr als 1.200 Mrd. Tonnenkilometer. In der Zeit bis 2025 rechnet sie sogar mit einem Anstieg um 70 Prozent (Basis 2004). Das bedeutet, dass sich die Anzahl der LKW auf den Straßen weiter erhöhen wird. Der Güterverkehr hat einerseits große wirtschaftliche Bedeutung, andererseits aber auch erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt und Lebensqualität. Sowohl die Europäische Union als auch die Bundesregierung bemühen sich deshalb um politische Konzepte für den Umgang mit Güterverkehr. Die Europäische Union hat in den vergangenen beiden Jahren ein „Güterverkehrspaket“ geschnürt und bereitet ergänzend eine „grünere“ Verkehrspolitik für die Städte der EU vor. Auch die Bundesregierung misst dem Güterverkehr eine zentrale Bedeutung in der

Verkehrspolitik bei. Sie hat deshalb einen „Masterplan Güterverkehr“ entwickelt, dessen Umsetzung zu einer besseren wirtschaftlichen, ökologischen und sozialen Verträglichkeit des Güterverkehrs führen soll.

## EU-GÜTERVERKEHRSPAKET

Das EU-Güterverkehrspaket besteht aus einer Reihe von Verordnungen und Aktionsplänen der EU-Kommission:

- Aktionsplan für die Güterverkehrslogistik, in dem eine Reihe von Maßnahmen zur Förderung des Fracht- und Verkehrsmanagements, der nachhaltigen Qualität und Effizienz sowie der Vereinfachung der Verwaltungsverfahren und die Prüfung neuer Fahrzeugabmessungen und -gewichte vorgeschlagen werden
- Mitteilung über ein am Güterverkehr orientiertes Bahnnetz, durch das die

Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs vor allem durch kürzere Transitzeiten und größere Zuverlässigkeit sowie Kundenorientierung verbessert werden soll

- Mitteilung über eine europäische Hafenpolitik
- zwei weitere Arbeitspapiere zum europäischen Seeverkehr

Der Aktionsplan Güterverkehrslogistik vom Oktober 2007 sieht vor, langfristig die Effizienz und das Wachstum der Güterverkehrslogistikindustrie zu steigern, indem die Überlastung der Infrastruktur, Verschmutzung und Lärm, CO<sub>2</sub>-Emissionen und Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen reduziert werden, weil diese Folgewirkungen die Effizienz der Industrie gefährden würden.

Von besonderer Bedeutung für die Städte und Gemeinden ist die Feststellung, dass die intermodalen Transporte stark ausbaufähig sind. Zusammen mit der Förderung so genannter intelligenter Verkehrssysteme und des elektronischen Güterverkehrssystems strebt die EU-Kommission daher den weiteren Ausbau von Güterverkehrszentren an, in denen problemlos zwischen den Verkehrsträgern Schiff, Schiene und Straße gewechselt werden kann.

Um die Bedeutung der Intermodalität zu betonen, beabsichtigt die EU-Kommission sogar, die Zuständigkeit der Förderstellen für den Kurzstreckenseeverkehr und ihres europäischen Netzes auf die Landverkehrslogistik auszudehnen. Die beabsich-



*Nach dem Willen der Europäischen Kommission sollen künftig mehr Güter auf der Schiene transportiert werden*

## VORRANGNETZ IN DER KRITIK

Die Allianz pro Schiene - Bündnis zur Förderung des umweltfreundlichen und sicheren Schienenverkehrs - bewertet die Pläne der Europäischen Kommission kritisch, dem Schienengüterverkehr auf bestimmten Korridoren Vorfahrt vor Personenzügen einzuräumen. „Die Pläne der Europäischen Kommission sind korrekturbedürftig“, kritisiert Allianz pro Schiene-Geschäftsführer Dirk Flege. Die Kapazität müsse sowohl für Personen- als auch für Güterzüge ausgebaut werden. Personenzüge dürften nicht die Verlierer sein, wenn der grenzüberschreitende Schienengüterverkehr attraktiver gemacht werden soll. Den Mangel auf hochbelasteten Korridoren einfach nur umzuverteilen, sei keine Lösung.

tigte Effizienzsteigerung des Güterumschlags speist auch die Diskussion über die so genannten neuen Fahrzeugkonzepte - sprich: Lkw mit mehr als 25 Meter Länge und einem Gesamtgewicht von bis zu 60 Tonnen (Gigaliner).

### VERTEILUNG IN STÄDTEN

Der europäische Güterverkehr ist von der Konzentration auf Verkehrskorridore zwischen großen Knotenpunkten und die Beförderung über vergleichsweise große Entfernungen geprägt. Die Güterverkehrslogistik hat aber auch eine städtische Dimension. Die Verteilung der Güter in städtischen Ballungsräumen erfordert effiziente Schnittstellen zwischen Großlieferungen über weite Entfernungen und der Verteilung an die Empfänger über kürzere Entfernungen. Dieser Aspekt soll Teil des Aktionsplanes sein, der als Ergebnis der Konsultation zum Grünbuch Stadtverkehr (Grünbuch Stadtverkehr, „Hin zu einer neuen Kultur der Mobilität in der Stadt“ - KOM (2007) 551, September 2007) beschlossen werden sollte. Der DStGB hatte zu diesem Grünbuch kritisch Stellung genommen, weil die EU keine Kompetenz zu Regelungen im Bereich der kommunalen Verkehrspolitik besitzt und nicht erkennbar war, welchen Nutzen europäische Regelungen bringen könnten. Tatsächlich hat die Kommission bis heute keinen Aktionsplan vorgelegt.

Selbst eine mögliche Stärkung des den Güterverkehr betreffenden Teils des CIVITAS-Programms („City-Vitality-Sustainability“ bzw. Stadt-Vitalität-Nachhaltigkeit) im Hinblick auf bessere Koordination oder Integration von Personen- und Güterverkehr, Verkehr zwischen Städten (große Entfernungen) und innerstädtischer Verkehrslogistik ist noch nicht erfolgt. Die in Aussicht gestellte Ergänzung zu einem integrierten Programm „CIVITAS Güterverkehr“ wurde noch nicht umgesetzt. Die CIVITAS-Initiative unterstützt Städte beim Aufbau eines städtischen Nahverkehrssystems, das auf Nachhaltigkeit, Umweltfreundlichkeit und Energieeffizienz ausgerichtet ist.

### EISENBahnVERKEHR OPTIMIEREN

Die EU-Kommission hatte in ihrer Mitteilung vorgeschlagen, das Bahnnetz in bestimmten Verkehrskorridoren für den Güterverkehr zu optimieren. Denn die Eisenbahn hat in der Vergangenheit stetig Marktanteile an die Straße abgegeben und 2005 den Tiefstand von nur noch zehn Prozent am Transportaufkommen erreicht.

Die bisherigen Maßnahmen zur Liberalisierung des Eisenbahnverkehrs hatten nicht in gewünschtem Maße zur Steigerung der Bahn-Anteile am Güterverkehr beigetragen. Indem die Qualität der Infrastruktur, die Pünktlichkeit der Züge und die Effizienz der Trassenverwaltung verbessert werden, sollte eine verstärkte Verlagerung von Gütertransporten von der Straße auf die Schiene wieder möglich werden.

Mittlerweile hat die EU-Kommission einen Verordnungsvorschlag vorgelegt. Mit ihm sollen Investitionen in die Schiene an Qualitäts- und Kapazitätszielen orientiert werden. Zudem soll der Güterverkehr bei Verkehrsstörungen Vorrang vor dem Personenverkehr erhalten.

### VERSTÄRKT UMSTIEG AUF PKW?

Auswirkungen auf die Kommunen in Gestalt geringeren Lkw-Verkehrs sind wegen der erforderlichen Investitionen allenfalls langfristig zu erwarten. Die Verordnungsvorschläge begegnen beim Personenverkehr erheblichen Vorbehalten, weil befürchtet wird, dass die neuen Vorrangregelungen dort zu Qualitätseinbußen führen werden. In deren Folge ist eine ver-

stärkte Inanspruchnahme des Pkw zu erwarten. Dazu kommt, dass bessere Erschließung der Regionen mit Güterverkehrsangeboten auf der Schiene nicht zu den Prioritäten europäischer Güterverkehrspolitik gehört.

Abschließend ist noch die vorerst letzte Initiative der EU-Kommission zur „Ökologisierung des Verkehrs“ zu erwähnen. Der Vorschlag zur Änderung der Richtlinie über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge (Eurovignetten-Richtlinie) ist Kernstück dieser Strategie. Ziel ist die Festlegung eines Rahmens, mit dessen Hilfe die Mitgliedstaaten Mautgebühren je nach verkehrsbedingter Luft- und Lärmbelastung sowie Verkehrsaufkommen festlegen können. Die Mautgebühren müssen mittels elektronischer Systeme erhoben werden, wobei die Einnahmen für Projekte zu verwenden sind, mit denen die negativen Auswirkungen des Verkehrssektors abgemildert werden können.

### MASTERPLAN DER BUNDESREGIERUNG

Die Bundesregierung hat die europäischen Konzepte aufgegriffen und zu einem Masterplan Güterverkehr und Logistik für Deutschland konkretisiert, den sie im September 2008 vorgelegt hat. Der Masterplan hat sechs Schwerpunkte, die teilweise direkt an den kommunalen Verkehrsverhältnissen ansetzen:

1. effizientere Verkehrsgestaltung der Straßen und eine verbesserte ergänzende Infrastruktur, besonders Parkplätze für den Güterverkehr,
2. Vermeidung von Verkehr durch Verlagerung auf verkehrsvermeidende Verkehrsträger und eine verkehrssarme Organisation von Verkehr. Einen besonderen Schwerpunkt soll eine Initiative für bessere Logistik im städtischen Raum bilden, um Güterverkehr in den Städten effizienter zu gestalten.
3. Verkehrsverlagerung auf die Schiene und die Wasserstraße. Dazu sollen die Investitionsmittel um mehr als 50 Mio. Euro jährlich erhöht werden, um Anlagen des kombinierten Verkehrs auszubauen.
4. Ausbau von Engpässen im Verkehrsnetz. Hier knüpft der Masterplan an die Idee eines Vorrangnetzes für den Güterverkehr an, wie er auch im europäischen



FOTO: WOLTERFOTO

▲ *Vermeintliche Idylle: Güterverkehr auf der Straße hat erhebliche Auswirkungen auf Umwelt und Lebensqualität*

Größere Auswirkungen werden Investitionen in die Anlagen des kombinierten Verkehrs und die Ergänzung der Fernstraßeninfrastruktur durch den Bau von Parkplätzen für Lkw haben. Nur wenn ausreichend viele moderne Güterverkehrszentren zur Verfügung stehen, gibt es Kapazitäten für einen raschen Wechsel der Transportmittel beispielsweise vom Lkw auf die Bahn. Nur dann kann das Transportgewerbe veranlasst werden, den mit dem Wechsel des Transportmittels verbundenen Zeitverlust in Kauf zu nehmen. Dennoch wird der Ausbau des kombinierten Verkehrs wegen des allgemeinen Wachstumstrends im Güterverkehr nicht zu geringerer Straßenbelastung führen.

Echte Entlastung für Kommunen ist durch den Bau zusätzlicher Parkplätze für Lkw zu erwarten. An zahlreichen Streckenabschnitten des Autobahnnetzes fehlen Parkplätze, sodass Lkw-Fahrer, die zur Einhaltung ihrer Lenk- und Ruhezeiten verpflichtet sind, vielfach ungeeignete Standplätze im öffentlichen Straßenraum, teilweise in Wohngebieten, aufsuchen. Dadurch werden Schäden an der Infrastruktur verursacht und die Verfügbarkeit öffentlicher Flächen, besonders für den ruhenden Verkehr von Pkw, teilweise drastisch reduziert sowie der Verkehrsfluss erheblich gestört. ●

Güterverkehrskonzept auftaucht. Bei Verkehrsengpässen sollen Personen- und Güterverkehr durch gezielten Ausbau von Schiene und Straße entmischt werden.

5. Bessere Akzeptanz des Güterverkehrs, indem negative Auswirkungen auf die Umwelt und das Klima reduziert werden. Auch die Einbeziehung von Umweltfaktoren in die Mautberechnung soll zu einer verträglicheren Abwicklung von Güterverkehr führen.
6. Bessere Qualifikation der Beschäftigten im Transportgewerbe durch Weiterbildung. Zudem sollen die Arbeitsbedingungen dadurch verbessert werden, dass häufiger als bisher die Einhaltung der Sozialvorschriften kontrolliert wird.

Güterverkehre terminlich flexibel sind. Gerade das ist aber oft nicht der Fall, sodass Transporte mit Terminbindung - etwa Belieferung von Großmärkten - unabhängig von der Mauthöhe durchgeführt werden müssen.

## AUSWIRKUNG AUF KOMMUNEN

Der Masterplan Güterverkehr und Logistik der Bundesregierung kann erhebliche Auswirkungen auf die Städte und Gemeinden haben. Hierbei wird die Einbeziehung von Umweltkosten in die Autobahnmaut voraussichtlich nicht die größte Rolle spielen. Man verspricht sich von weiteren Mautspreizungen eine Lenkungswirkung. Die Idee ist, das Güterverkehrsaufkommen zeitlich oder räumlich zu verteilen und so zu einer höheren Straßenauslastung zu gelangen.

Die Lenkungswirkung kann sich aber nur dann auswirken, wenn die betroffenen

## LITERATUR

Mitteilung der Kommission: Das Programm der EU für den Güterverkehr - Steigerung der Effizienz, Integration und Nachhaltigkeit des Güterverkehrs in Europa, KOM(2007) 606 endg.

Mitteilung der Kommission: Aktionsplan Güterverkehrslogistik, KOM(2007) 607 endg.

Mitteilung der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament: Aufbau eines vorrangig für den Güterverkehr bestimmten Schienennetzes, KOM(2007) 608 endg.

Vorschlag einer Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr, KOM(2008) 852 endg.

GRÜNBUCH Hin zu einer neuen Kultur der Mobilität in der Stadt, KOM (2007)551, 25.9.2007

Jeweils im Internet abzurufen unter <http://eur-lex.europa.eu>

The Greening Transport Package / Paket zur Ökologisierung des Verkehrs, Generaldirektion Verkehr, Juli 2008, [http://ec.europa.eu/transport/strategies/2008\\_greening\\_transport\\_en.htm#](http://ec.europa.eu/transport/strategies/2008_greening_transport_en.htm#)

„Introducing Mega-Trucks - A review for policy makers“, European Commission Joint Research Centre, Institute for Prospective Technological Studies, Mai 2009, <http://www.allianz-pro-schiene.de>

Masterplan Güterverkehr und Logistik der Bundesregierung, September 2009, [www.bmvbs.de](http://www.bmvbs.de)

# Gigantisch ist nicht gleich praktisch

Großvolumige und überschwere Lastwagen - so genannte Gigaliner - lösen keine Transportprobleme und stellen für Kommunen sowie deren Ortskerne eine große Belastung dar



## DER AUTOR

**Roland Thomas** ist Hauptreferent für Wirtschaft und Verkehr beim Städte- und Gemeindebund NRW

Das Thema „Gigaliner“ scheint auch nach dem zur Jahresmitte 2008 ausgetretenen Versuch des NRW-Verkehrsministeriums noch nicht gänzlich von der Agenda der Verkehrspolitik verschwunden zu sein. In dem NRW-Modellprojekt waren Ausnahmegenehmigungen zum Betrieb von Lkw mit einer Länge bis zu 25,25 Meter respektive 44 Tonnen Gesamtgewicht auf ausgewählten Strecken erteilt worden.

Der Städte- und Gemeindebund NRW (StGB NRW), der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und viele andere hatten kritisiert, dass einerseits innovative Ansätze zur Bewältigung des Straßen-güterverkehrs wie beispielsweise Citylo-

gistik-Konzepte bislang etwa an mangelnder Kooperationsbereitschaft der beteiligten Wirtschaftskreise scheitern, andererseits wie beim NRW-Modellversuch „Gigaliner“ notwendige Abstimmungs- und Koordinierungsmaßnahmen zwischen den zuständigen Ebenen unterbleiben.

Gerade für die Innenstädte und Ortszentren sind bei Fahrzeugen dieser Größenordnung zusätzliche Verkehrs- und Sicherheitsprobleme zu erwarten. Dies schätzen nicht nur die Kommunen für ihre innerstädtischen Engstellen so ein. Auch der ADAC als Interessenvertretung des Straßenverkehrs macht klar, 26-Meter-LKW mit 60 Tonnen Gesamtgewicht dürfe es in Deutschland - auch auf den Autobahnen - nicht geben.

## 18-METER-LKW ALS ALTERNATIVE

Als Alternative ist für den ADAC aber ein neuer Typ Sattelzug mit modernster Sicherheitstechnik vorstellbar, der kürzer

wäre als ein derzeit zulässiger Gliederzug mit Anhänger. Der Automobilclub kommt zu dem Fazit, wenn Sattelzüge auf knapp 18 Meter Länge wüchsen, dürfe es für sie nur einen „Lebensraum“ geben: breite und gut ausgebaute Fernstraßen.

Nach einer aktuellen Studie des Fraunhofer-Instituts für Innovationsforschung im Auftrag der Gemeinschaft der Europäischen Bahnen (GEB) lassen sich durch den Einsatz der Riesen-LKW keine positiven Impulse zur Kohlendioxid-Reduzierung im Straßenverkehr setzen. Eine europaweite Zulassung könnte danach sogar zu mehr LKW-Verkehr und steigenden CO<sub>2</sub>-Emissionen führen. Zwar vergrößere sich die Transportkapazität der einzelnen Fahrzeuge, dafür sei aber eine teilweise Verlagerung des Schienengüterverkehrs auf die Straße zu erwarten. In der Studie wird von fünf bis 15 Prozent des Transportaufkommens der Bahn gesprochen, bei einzelnen Warengruppen bis zu 30 Prozent.

Die Verfechter einer Zulassung solcher Fahrzeuge, die sie auch als „Ökoliner“ bezeichnen, argumentieren, dadurch würden das Verkehrsaufkommen und die Schadstoffemissionen gesenkt. Grund sei die höhere Ladekapazität der Gespanne, welche die Zahl der für den Warentransport benötigten Fahrzeuge reduziere. Nach Berechnungen des belgischen Gutachterkonsortiums „Transport & Mobility Leuven“ würde die Jahresfahrleistung im Lkw-Verkehr durch die Zulassung der Gigaliner um rund 13 Prozent abnehmen.

## HÖHERE KOSTEN BEI STRAßEN

Allerdings steigen durch den Einsatz der schweren Lkw die Kosten für die Wartung von Straßen und Brücken. Bei der Verkehrssicherheit gleichen sich - so die Studie - die Gefahr durch die Größe der Fahrzeuge dadurch nahezu aus, dass weniger Lkw unterwegs seien. Vermutlich aufgrund häufiger Kritik, wonach dieses Gutachten von interessierter Seite gesteuert sei, hat die EU-Kommission eine weitere Studie zu den Auswirkungen überlanger und besonders schwerer Lkw-Züge auf den grenzüberschreitenden Transport aufgelegt.

Mit Ergebnissen wird frühestens 2010 gerechnet. Erst dann kann es zu Entscheidungen über eine mögliche Änderung der Abmessungen und Gewichtsgrenzen von LKW kommen. Es wird sogar berichtet, dass es keine EU-weite Zulassung solcher „Gigaliner“ geben könnte, sondern die



▲ Großvolumige und überlange Lkw gefährden die Verkehrssicherheit insbesondere in Innenstädten und Ortszentren

Mitgliedstaaten selbst entscheiden können. So könnten nur jene Länder im Norden und Westen Europas, die dies ausdrücklich wünschen, grünes Licht für einen Einsatz geben.

Dabei handelt es sich um Regionen, die für Europa untypisch dünn besiedelt sind. Diese Länder verweisen darauf, dass solche „Monstertrucks“ in Australien und den USA auf den Langstrecken unterwegs sind. Nun ist diese Argumentation logisch nachvollziehbar, aber hinsichtlich der Vergleichbarkeit eher fragwürdig. Die Transportentfernungen und die Nachfragemengen am Ende der Transportstrecken werden in aller Regel in den europäischen Ländern - genannt wird hier regelmäßig Schweden - nicht mit den Verhältnissen im Mittleren Westen der USA, in Alaska oder im Outback Australiens zu vergleichen sein.

### PRO EUROPÄISCHE LÖSUNG

Gerade der für eine Vergleichbarkeit wohl erforderliche grenzüberschreitende Verkehr spricht dann aber für eine harmonisierte europäische Lösung. Diese wurde bislang in der Verkehrsfachwelt regelmäßig gefordert. Es hat den Anschein, als ob jetzt mangels Durchsetzbarkeit der „gro-

ßen Lösung“ wenigstens eine kleine Lösung gesucht wird, um den Einsatz von GigaLinern zu retten.

Wenn auch unter den Experten keine „herrschende Meinung“ zugunsten der GigaLinern erkennbar ist, so hat sich offensichtlich die Erkenntnis durchgesetzt, dass solche Fahrzeuge im kommunalen Innenbereich nichts zu suchen haben und allenfalls für Überland- oder Ferntransporte geeignet sind. Damit wird einerseits klar, dass solche Konzepte in direkter Konkurrenz zum Gütertransport auf der Schiene stehen. Zum anderen wird deutlich, dass in aller Regel ein Umschlag der so transportierten Güter erforderlich wird.

Ein Anfahren des Einzelhändlers oder gar des Verbrauchers mit GigaLinern kommt nicht in Frage. Die bestehenden Logistik-Konzepte sehen in aller Regel ein Einfahren in Fußgängerzonen und andere sensible Stadtbereiche mit großen (Fahrzeug)Containern vor. Warenhäuser und Filial-Einzelhändler nehmen in den Ortszentren nahezu 35 Prozent der angelieferten Waren an. Ihre logistischen Konzepte sind auf die Belieferung von Stapelware von Zentrallagern ausgerichtet. Hier ist wenig Flexibilität erwartbar.

Die Transporteinheiten, mit denen die Zielorte angefahren werden, sind bereits

von der Größe her optimiert, eine Vergrößerung ist in aller Regel nicht möglich. Hier geht es nicht nur um das Gewicht der Fahrzeuge, sondern auch um Fahrdynamik und -physik. Das Rangieren in engen Stadtkernen ist mit GigaLinern häufig überhaupt nicht vorstellbar. Umfassende Straßen- oder Stadtbauten sind illusorisch.

### MEHR FORSCHUNG NÖTIG

Ist aber mit der Notwendigkeit zusätzlichen Güterumschlags der von den Befürwortern angenommene Reiz des Straßenverkehrs, der entscheidende Vorteil gegenüber dem Schienentransport entfallen? Die Fachdiskussion ist noch lange nicht beendet. Im Bereich des Güterverkehrs und der Versorgung der Menschen in den Kommunen mit Gütern sind Bund und Land nach wie vor aufgefordert, in Abstimmung mit den kommunalen Spitzenverbänden und den betroffenen wirtschaftlichen Akteuren Modellversuche und Pilotprojekte aufzulegen - in Vernetzung von Forschungseinrichtungen mit Verkehrsträger- und Fahrzeugbaubezug, der Antriebstechnik sowie den Logistikdienstleistern im Rahmen eines „Forschungs- und Umsetzungsclusters Verkehr“.

Für Kommunen muss ein praxistaugliches Rechtsinstrumentarium insbesondere unter straßen-, straßenverkehrs- und emissionschutzrechtlichen Gesichtspunkten zur Bündelung und Lenkung von Schwerlastverkehr entwickelt werden. Ferner müssen durch Schwerpunktbildung in staatlichen Förderprogrammen verstärkte finanzielle Anreize zur Umsetzung integrierter Güterverkehrskonzepte in den Regionen gesetzt werden.

Nicht nur Gewerbegebiete, die auf Logistik-Unternehmen setzen, sondern alle Gewerbegebiete und darüber hinaus die Stadt- und Ortskerne benötigen eine komfortable und reibungslose Abwicklung des Ab-, An- und Zulieferverkehrs. Es bedarf einer Revitalisierung der City-Logistik-Idee. Die bisherigen Ansätze scheiterten an der fehlenden Bereitschaft der Unternehmer zur Kooperation untereinander und mit den kommunalen Akteuren sowie an der Bereitschaft, auf eigene Kosten - die für die eigenen Bedürfnisse optimierten - Logistikkonzepte zu überdenken. Eine Neuaufgabe von City-Logistik-Konzepten setzt also kommunale Koordination und Federführung voraus. ●

## STADT „COOL“ IN DETMOLD GEGRÜNDET

**R**iccarda Grigo (Mitte) und Leonard Rosemeier (links) heißen die erste Bürgermeisterin und der erste Bürgermeister der Stadt „Cool“ im Detmolder Ortsteil Berlebeck. Beim Besuch ihres Amtkollegen Rainer Heller (rechts) im Detmolder Rathaus erläuterten die beiden Neunjährigen die fünf Grundregeln ihrer neu gegründeten Stadt: Nett zueinander sein, nie jemanden beschuldigen, nicht lügen, nicht klauen und immer helfen, wenn jemand in Gefahr ist. Bei der Aufnahme der „politischen Beziehungen“ zwischen den Stadtoberhäuptern sagte Rainer Heller den beiden Schülern der Weerth-

Grundschule die bestmögliche Unterstützung beim Aufbau der Infrastruktur von „Cool“ zu. Eine eigene Homepage hat die Stadt „Cool“ bereits: Auf [www.stadt-cool.de.tl/Home.htm](http://www.stadt-cool.de.tl/Home.htm) stellen Riccarda und Leonardo sich und ihre „Stadt“ vor, in der die Kinder die Regeln vorgeben.





▲ Pünktlich zur diesjährigen Badesaison konnte das Freibad **Warendorf** saniert und wieder eröffnet werden

# Neuer Badespaß durch Ehrenamtler

Kommunen, die Bäder aus eigener Trägerschaft entlassen und in so genannte Bürgerbäder umwandeln wollen, erhalten vom Städte-Netzwerk NRW umfassende Unterstützung

Bei Bürgerbädern handelt es sich um Frei- oder Hallenbäder, für deren Erhalt und Betrieb sich engagierte Bürgerinnen und Bürger einsetzen und die weiterhin der Öffentlichkeit zur Verfügung stehen. In der individuellen Ausgestaltung unterscheiden sich die Bürgerbäder erheblich voneinander. Von einer Kooperation zwischen Stadt und Bürgern über Betriebsführungsvereinbarungen bis hin zur vollständigen Nutzungsüberlassung ist - je nach den Gegebenheiten vor Ort - grundsätzlich alles möglich.

Durchgängiges Merkmal von Bürgerbädern ist eine Verbindung von betriebswirtschaftlichem Handeln und der Freude am ehrenamtlichen Engagement. Diese sorgt für eine deutliche Verbesserung der betriebswirtschaftlichen Effizienz, eine verbesserte Attraktivität der Bäder und eine gesteigerte Identifikation der Bürger mit „ihrem“ Bad.

Falls Bäder vollständig ausgegliedert werden, werden sie im Regelfall auf eine gemeinnützige Körperschaft übertragen.



## DER AUTOR

RA Dipl.Kfm. (FH)

Arnd Pricibilla ist Projektleiter und Berater beim Städte-Netzwerk NRW

Dabei handelt es sich zumeist um einen Verein. Es existieren aber auch Bürgerbäder, die durch eine gemeinnützige GmbH, eine Genossenschaft oder eine Bürgerstiftung betrieben werden.

## Freibad Warendorf

In Warendorf wurde ein neuer Weg gegangen, um die Zukunft des von den Stadtwerken Warendorf betriebenen Freibades langfristig zu sichern. Das stark sanierungsbedürftige Bad sollte nur dann saniert und attraktiver gestaltet werden, wenn sich engagierte Bürger künftig in den Betrieb einbringen. Daraufhin gründeten im März 2007 rund 60 Warendorfer Bürgerinnen und Bürger - inzwischen sind es rund 250 - den Verein „Bürgerbad Warendorf“. Nach dem Motto „Gemeinsam besser!“ unterstützte der Verein die Stadtwerke beim Betrieb des Bades und begleitete die Sanierungsarbeiten. Am 30.05.2009 wurde das Freibad nach erfolgreicher Sanierung - Kostenrahmen rund drei Mio. Euro - wieder eröffnet.

Wesentlicher Impuls ist hier die Gründung des Fördervereins gewesen. Je nach Umfang des Vereinsengagements sind dadurch jährlich deutliche Einsparpotenziale realisierbar. Perspektivisch ist die Übernahme des Badbetriebs durch den Verein vorgesehen. Bei der Realisierung des Projekts „Bürgerbad Warendorf“ hat das Städte-Netzwerk NRW die Stadtwerke Warendorf umfassend beraten, mehrere Informationsveranstaltungen durchgeführt, die Vereinsgründung begleitet und gemeinsam mit dem Verein sowie den Stadtwerken ein Nutzungs- und Betriebskonzept mit verschiedenen Betriebsvarianten erstellt.

## Bürgerbad Hückeswagen

Das von der Stadt Hückeswagen als Eigenbetrieb geführte Freizeitbad verursachte in 2007 ein Defizit von mehr als 800.000 Euro. Aufgrund der angespannten Haushaltslage war man gefordert, diesen Verlust entweder dauerhaft zu senken oder das Bad zu schließen. Mit Unterstützung



◀ In **Hückeswagen** sichert eine gemeinnützige Betriebs-GmbH der Stadt und diverser Vereine den Betrieb des Freizeitbades



◀ Eine Bürgerstiftung betreibt heute das ehemals kommunale Wald-Freibad in **Much**

des Städte-Netzwerk NRW gründete die Stadt Hückeswagen gemeinsam mit zwei örtlichen Vereinen eine gemeinnützige Betriebs-GmbH, die seit 1. Januar 2008 den Betrieb des Freizeitbades fortführt. Wesentliches Einsparpotenzial lag in der Reduzierung der Personalkosten. Mit vier ehrenamtlichen GmbH-Geschäftsführern kann der Verlust der Stadt Hückeswagen jährlich um mindestens 150.000 Euro reduziert werden. Das Städte-Netzwerk NRW hat für die Stadt Hückeswagen ein Nutzungs- und Betriebskonzept erstellt. Dabei wurden die Akteure der Verwaltung sowie der Vereine intensiv einbezogen.

### Bürgerbad Much

Bundesweit einmalig betreibt in Much eine eigens dafür gegründete Bürgerstiftung das ehemals kommunale Wald-Frei-

bad. Im Auftrag der Gemeinde Much begleitete das Städte-Netzwerk NRW zum einen den Gründungsprozess der Bürgerstiftung. Zum anderen erstellte es gemeinsam mit Akteuren aus der Bürgerstiftung, aus der Politik und aus der Verwaltung ein Nutzungs- und Betriebskonzept für das Bürgerbad. Durch einen großen Einsatz von ehrenamtlichem Engagement, aber auch durch ein erfolgreiches Implementieren betriebswirtschaftlicher Aspekte gelang es der Bürgerstiftung, das Defizit um mehr als die Hälfte zu reduzieren.

Dabei betreibt die Bürgerstiftung nicht nur das Bad, sondern auch den im Bad befindlichen Kiosk. Dort gibt es nach eigenem Bekunden „den besten Milchcafé in der Region“. Nicht zuletzt durch das Engagement zahlreicher Sponsoren und Unternehmen konnten Investitionen wie ein

neuer Tiefbrunnen oder eine neue Rutsche getätigt werden. Diese tragen nicht nur zur Reduzierung der Betriebsausgaben, sondern auch zur Verbesserung der Qualität des Freibades bei.

Zudem gelang es, die Identifikation der Bürgerinnen und Bürger mit ihrem Bad deutlich zu steigern. So senkte die Bürgerstiftung den Preis für die Saisonkarten und verkaufte so bereits in der ersten Saison mehr als 1.000 Stück. Im Betrieb durch die Gemeinde waren es durchschnittlich rund 130 gewesen. ●

## ZUR SACHE

**Das Städte-Netzwerk NRW**, ein gemeinnütziger Zusammenschluss von rund 120 Städten und Gemeinden, unterstützt Kommunen, Vereine und Initiativen bei der Umwandlung öffentlicher Bäder in Bürgerbäder:

- **Beratung:** Detaillierte Analyse der Ist-Situation vor Ort, Darstellung von Chancen und Risiken der Bad-Umwandlung sowie Erarbeitung von Strategien in enger Abstimmung mit den Entscheidungsträgern vor Ort
- **Information:** Durchführung von Informationsveranstaltungen für Akteure in Politik und Verwaltung unter Einbindung von Experten aus bestehenden Bürgerbädern zu Fragen „Was ist ein Bürgerbad?“, „Welche Erfahrungen aus der Praxis gibt es?“, „Welche Lösungen sind in unserer Stadt denkbar?“
- **Projektentwicklung:** Ausarbeitung maßgeschneiderter Nutzungs- und Betriebskonzepte unter den Gesichtspunkten „Kostensenkungspotenzial“, „Ertragssteigerung“, „Ehrenamtliches Engagement“ sowie „Haftungsrisiken“
- **Prozessbegleitung:** Hilfe für engagierte Bürger und Bürgerinnen bei den ersten Schritten zum Betrieb eines Bürgerbades sowie Beratung bei strategischen Entscheidungen (Preisregie, Badgestaltung, Sponsoring etc.)

Städte-Netzwerk NRW  
Nicolaistr. 3  
59423 Unna  
Tel.: 02303-9693-14  
Fax: 02303-9693-10  
E-Mail: pricibilla@netzwerk.nrw.de

# Heute wissen, was der Bau in 20 Jahren kostet

Einen Online-Rechner für Folgekosten bei Bauinvestitionen bietet der Landschaftsverband Rheinland allen Städten und Gemeinden zur freien Nutzung im Internet an



## DIE AUTORIN

**Renate Hötte** ist stellvertretende Direktorin sowie Kämmerin und Baudezernentin des Landschaftsverbandes Rheinland (LVR)

Der Fachbereich Gebäude- und Liegenschaftsmanagement (GLM) des Landschaftsverbandes Rheinland (LVR) bietet einen neuen kostenlosen Service im Internet an. Mit dem LVR-Folgekostenrechner Bauinvestitionen können die Folgekosten voll- und teilinvestiver Baumaßnahmen nach den Grundsätzen des Gesetzes über ein Neues Kommunales Finanzmanagement (NKF) für Gemeinden in NRW berechnet werden. Folgekosten sind die Folgekosten, gemindert um die Folgeerlöse. Sie stellen die jährliche monetäre Belastung dar, die durch die Errichtung und Nutzung einer Immobilie entsteht. Die Nutzer erhalten Kostenkennzahlen zu den Baukosten, den Folgekosten und den Nutzungskosten. Außerdem bietet der Rechner die Möglichkeit zur Berechnung und Darstellung der Maßnahme „mit“ und „ohne“ Grunderwerbskosten. Zudem wird ein Ausgabeblatt mit Zusammenstellung der Kostenwerte und Berechnungsergebnisse erstellt. Nach NKF dürfen Ermächtigungen für Baumaßnahmen im Finanzplan erst veranschlagt werden, wenn Kostenberechnungen und Erläuterungen zur Art der Ausführung, den Gesamtkosten der Maßnahme einschließlich

der Einrichtungskosten sowie zu den Folgekosten vorliegen. Die Unterlagen müssen auch die voraussichtlichen Jahresauszahlungen unter Angabe der Kostenbeteiligung Dritter sowie die für die Dauer der Nutzung entstehenden jährlichen Haushaltsbelastungen ausweisen. Die Problematik einer Investitionsentscheidung besteht also vor allem in den langfristigen wirtschaftlichen Auswirkungen.

## ANWENDUNG BEIM LVR

Zum 1. Januar 2007 hat der LVR sein Rechnungswesen komplett auf NKF umgestellt. Für die im Haushalt zu veranschlagenden Baumaßnahmen werden beim LVR regelmäßig die jährlichen Folgekosten ermittelt. Dies geschieht in einer ganzheitlichen Betrachtung von der Planung über die Erstellung, Nutzung und Nutzungsphasen bis hin zum Abriss einer Immobilie (Life-cycle-costs). In der Folgekostenberechnung werden neben diesen Kosten die Aufwendungen für bilanzielle Abschreibungen, aber auch jährliche Folgeerlöse berücksichtigt. Der Fokus liegt bei Bauinvestitionsentscheidungen somit nicht mehr allein auf traditionellen Komponenten wie Investition und Finanzierung. Viel mehr verfolgt der LVR das Ziel des „Nachhaltigen Bauens“. Die Baukosten für das Gebäude, die Außenanlagen, die Betriebsvorrichtungen und die lose Ersteinrichtung sind in investive und - bei einer teilinvestiven Bauinvestition - konsumtive Anteile einzuteilen. Die Anschaffungs-

oder Herstellungskosten der aktivierbaren Maßnahmenanteile werden vom Rechner linear auf die Nutzungsdauer und den Abschreibungszeitraum verteilt. Die wirtschaftliche Nutzungsdauer für das Gebäude, die Außenanlagen, die Betriebsvorrichtungen (BVo), die lose Ersteinrichtung und die abnutzbaren Vermögensgegenstände (GwG) sind dabei gesondert zu bestimmen.

## KENNZAHLEN GEBILDET

Auf Basis der Eingaben zu den Nutzungskosten, den Folgeerlösen, der Finanzierung, den Baukosten und den Kosten des Grunderwerbs werden die Folgekosten ermittelt und zugleich Kostenkennzahlen gebildet. Zur Kennzahlbildung sind lediglich vier Werte anzugeben:

- Anzahl der Nutzeinheiten (NE)
- Nutzfläche (NF)
- Bruttogrundfläche (BGF)
- Rauminhalt (BRI)

Der Nutzer erhält in einem Ausgabeblatt die Berechnungsergebnisse und die Kostenkennwerte zu den Baukosten, den Folgekosten und den Nutzungskosten, dargestellt in Gänze sowie nach investiven und konsumtiven Anteilen getrennt. Alle Angaben zu Anteilen aus Aufwand aus Eigenleistungen (nicht aktivierungsfähig) werden aufaddiert und im Kapitel „Finanzierung der Maßnahme“ dargestellt. Die eingegebenen Daten werden im Ausgabeblatt dokumentiert und die wesentlichen Erläuterungen zu den Eingabe-Rubriken des LVR-Folgekostenrechners notiert. Es besteht die Möglichkeit zur Berechnung der Maßnahme „mit“ und „ohne“ Grundstückskosten.

Die Eingabe erfolgt getrennt nach Kosten für Auszahlungen für den Erwerb und Nebenkosten für interne Leistungen. Die Auszahlungen für den Erwerb gehören zu den kreditfinanzierten Investitionskosten und gehen über die Kapitalkosten in der Nutzungskostenermittlung in die Folgekostenberechnung ein. Die Kosten des Grunderwerbs sind aktivierbar. Bei Berechnung „Ohne Grunderwerb“ tauchen die Grunderwerbskosten im Ausgabeblatt nicht auf, sind aber im Kapitel „Finanzierung der Maßnahme“ sowie in den Kostenkennwerten zu den Folgekosten und Nutzungskosten weiterhin inbegriffen. ●

Der LVR-Folgekostenrechner Bauinvestitionen ist im Internet aufzurufen unter [www.lvr.de/derlvr/service/](http://www.lvr.de/derlvr/service/)



*Folgekosten kommunaler Baumaßnahmen können künftig mithilfe eines Online-Rechners im Internet bestimmt werden*



◀ Im Rahmen der 100-Alleen-Initiative der Landesregierung sind in Nordrhein-Westfalen zahlreiche neue Alleen angelegt worden

FOTO: SCHMITZ

# Glückliche Verbindung von Baum und Straße

Der Nutzen von Alleen für Klima, Landschaftsgestaltung und Artenvielfalt wird heute wieder anerkannt, was sich in Projekten wie dem 100-Alleen-Programm der NRW-Landesregierung ausdrückt



## DER AUTOR

Johannes Schmitz ist freier Journalist in Köln

Ihre Geschichte beginnt lange vor Erfindung der Dampfmaschine. Und doch sind sie im Zeitalter des Individualverkehrs im 21. Jahrhundert so aktuell wie nie: Alleen. Sie erleben geradezu eine Renaissance, auch in Nordrhein-Westfalen. Dafür sorgt nicht zuletzt die 100-Alleen-Initiative des Landes, die gemeinsam von den Ministerien für Umwelt und für Verkehr getragen wird.

Bereits diese Kombination zeigt: Bei den Alleen geht es um etwas ganz Besonderes. Die langen Baumreihen entlang der Straßen tragen sogar dazu bei, dass Autolobby und Naturschützer an einem Strang ziehen. Seit 1992 gibt es die Arbeitsgemeinschaft Deutsche Alleenstraße. Sie wird getragen von der Schutzgemeinschaft Deutscher Wald und vom ADAC, und sie hat dafür gesorgt, dass sich mittlerweile ein grünes Straßenband von 2.900 Kilometer Län-

ge durch die Bundesrepublik schlängelt. Diese ausgeschilderte Route namens „Deutsche Alleenstraße“ verbindet auf attraktiven Umwegen die Insel Rügen im Nordosten mit dem Bodensee im Südwesten. Die offizielle Integration Nordrhein-Westfalens in diese Strecke geschah Anfang Mai 2009 in Siegburg. Seitdem gehören auch 397 Straßenkilometer zwischen Höxter und Bad Honnef dazu.

## INITIATIVE IN NRW

Wohl gibt es sehr viel mehr Alleen in NRW. Fachleute schätzen ihre Zahl auf rund 2.000. Doch es sollen noch mehr werden. Von diesem Bestand ausgehend startete die Landesregierung im Jahr 2005 ihre 100-Alleen-Initiative, für die bis zum kommenden Jahr ein Topf bereit steht, der zu Beginn mit fünf Millionen Euro Fördergeld gefüllt wurde. Dies geschah nicht aus einem Faible für Reise-Romantik, sondern weil die Vorzüge der Baumreihen allgemein anerkannt sind.

Die Alleen gelten als praktikabler Weg, Natur, Verkehr und Tourismus zu verbinden. Dieses Ziel ist der NRW-Landesregierung so wichtig, dass sie den Alleenschutz vor zwei Jahren im

Landschaftsgesetz festgeschrieben hat. Und so lässt sich das bevölkerungsreichste Bundesland völlig neu entdecken. Ausgeräumte Landschaften mit geraden Kanten wie etwa in Ostwestfalen erhalten durch Alleen eine aufgelockerte Struktur. Ballungszentren wie das Ruhrgebiet werden durchzogen von grünen Adern, die inmitten der dicht bebauten Städte eine Perspektive auf die Natur eröffnen. Und Naherholungsgebiete werden bereichert um die Attraktion, schon das Reisen zum Genuss zu machen.

Die Deutsche Alleenstraße verbindet außerdem eine Reihe kultureller und bauhistorischer Sehenswürdigkeiten der Regionen. „Jetzt können Besucher unser Land entlang der Deutschen Alleenstraße in seiner ganzen Vielfalt erleben“, freute sich Umweltminister Eckhard Uhlenberg. Und Lutz Lienenkämper, sein Kollege vom Verkehrsressort, sprach von einer „Stärkung der regionalen Identität“.

## IMPULS NACH DER WENDE

Die Renaissance der Alleen begann nach dem Fall der Mauer in den neuen Bundesländern. „Nach der Wiedervereinigung berichteten uns immer mehr besorgte Mitglieder, wie rigoros alte Baumbestände für den Straßenbau abgeholzt würden“, erinnert sich Max Stich, ADAC-Vizepräsident für Tourismus. Der ADAC hatte daraufhin ein Alleen-Alarm-Telefon eingerichtet und in seinem Mitgliedermagazin einen Aufruf zum Erhalt der Alleen gestartet.

Vergleichsweise rasch ist so die Idee einer Alleenstraße durch ganz Deutschland entstanden. Diese mündete in die Gründung der Arbeitsgemeinschaft Deutsche Alleenstraße. Die Phase des Abholzens hatten die Alleen in den alten Bundesländern da schon hinter sich. Hier wurde der Bestand in den 1960er- und 1970er-Jahren reduziert, als die Breite von Autobahnen und Schnellstraßen absoluten Vorrang bei Planern und Entscheidern hatte.

Im Bundesvergleich zählt Nordrhein-Westfalen zu den Ländern mit gutem Alleenbestand. Brandenburg hat rund 11.000 Kilometer Alleen außerorts zu bieten, Mecklenburg-Vorpommern 4.374 Kilometer, Nordrhein-Westfalen immerhin 3.435 Kilometer in- und außerhalb von Ortschaften. Das Saarland, Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz verfügen nach Informationen des Bundesum-

ZUR SACHE

Das Wort Allee stammt aus dem Französischen und hat sich während des Dreißigjährigen Krieges in Deutschland eingebürgert. Es leitet sich von „aller“ („gehen“) ab und bezeichnete ursprünglich einen schattigen Gehweg in einem architektonischen Garten. Erst die Ausdehnung der großen aristokratischen Schlossgärten in die Landschaft hinaus und die Anlage von Landschaftsgärten durch achsiale baumbestandene Wege führte zur heutigen Bedeutung des Wortes Allee.



◀ (v.links): NRW-Verkehrsminister Lutz Lienenkämper, ADAC-Vizepräsident Max Stich, die Vizepräsidentin der Schutzgemeinschaft Deutscher Wald Marie-Luise Fasse MdL, der Vorsitzende der Arbeitsgemeinschaft Deutsche Alleenstraße Christoph Rullmann, NRW-Umweltminister Eckhard Uhlenberg und Siegburgs Landtagsabgeordneter Michael Solf bei der Einweihung der nordrhein-westfälischen Route der Deutschen Alleenstraße in Siegburg

weltministeriums über deutlich weniger Alleen. Insgesamt wurden für Deutschland rund 23.300 außerörtliche Alleen-Kilometer gezählt.

75 KILOMETER NEUPFLANZUNG

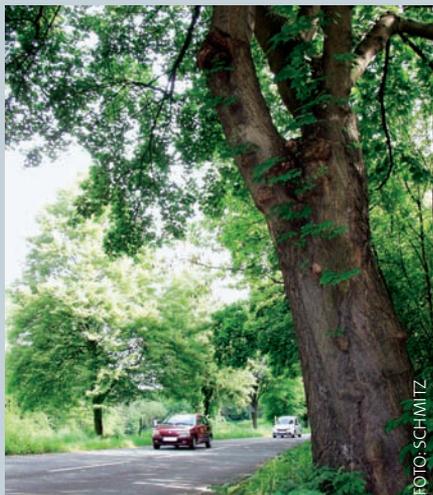
Die ersten Erfolge der 100-Alleen-Initiative in Nordrhein-Westfalen stellten sich bereits im Jahr 2006 ein. Damals entstanden rund 75 Kilometer Alleen mit 6.900 neu gepflanzten Bäumen quer durch das Land. Vorwiegend wurden Linden, Eichen, Ahorne, des Weiteren auch Birken, Eschen und Speierlinge gesetzt. Zwar haben die Alleen auch Gegner. Kritiker bemängeln, die „grünen Tunnel“ erhöhten das Risiko für Auto- und Motorradfahrer, bei einem Unfall getötet zu werden. Die Argumente der Alleen-Befürworter jedoch sind vielfältig. So filtern die Bäume an verkehrsreichen Straßen bis zu 70 Prozent des Feinstaubs aus der Luft, teilt das Bundesumweltministerium mit. Gleichzeitig reinigen sie mit ihren Wurzeln das Grundwasser von

Schadstoffen. Und das Ministerium macht noch eine andere Rechnung auf: „An einem Sonnentag werden von einer hundertjährigen Buche beispielsweise durch Photosynthese 45.000 Liter Sauerstoff erzeugt. Das entspricht dem Bedarf von zehn Menschen pro Jahr.“ Außerdem empfehlen Naturschützer den Verkehrsteilnehmern eine angemessene Fahrweise durch Alleen. Das sei nicht nur sicherer, sondern lasse auch den Genuss der Alleen zu.

LEBENSRAUM FÜR TIERE

Die Baumreihen haben neben ihrem Nutzen für den Menschen auch positive Effekte für die Tier- und Pflanzenwelt. Kleine Säuger, Insekten und Vögel finden in den Alleen eine Möglichkeit sich auszubreiten, die sie in ausgeräumten Kulturlandschaften oft nicht mehr haben. Greifvögel wie Mäusebussarde oder Habichte schätzen die Wipfel der Alleebäume als Aussichtspunkt für die Jagd. Singvögel wie der Buchfink, der Buntspecht oder die Ringeltaube nisten oder ras-

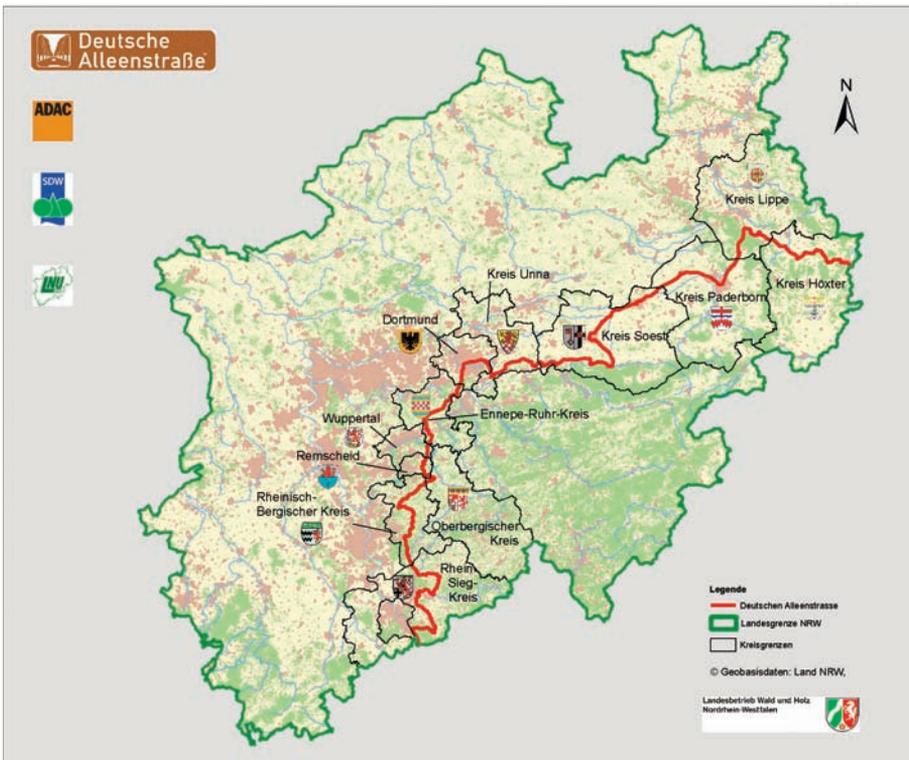
ten entlang der begrünten Straßen. Da es kaum noch große zusammenhängende Flächen gibt, wo die Natur nicht vom Menschen in Anspruch genommen und nach seinen Bedürfnissen verändert worden ist, können Alleen zum Lebensraum für eine bunte Vielfalt von Tieren werden. Der Klimawandel erfordert bei der Planung neuer Alleen oder der Pflege bestehender Straßenbepflanzungen die Expertise von Fachleuten. „Nicht jeder ehemals heimische Baum wird sich am alten Standort weiterhin wohlfühlen“, heißt es aus dem Bundesumweltministerium. Und noch weitere Vorüberlegungen kommen auf Kommunen zu, die eine neue Allee anpflanzen wollen. So muss beispielsweise sicher gestellt sein, dass die Bäume keine Gefahr für unterirdische Leitungen darstellen, die für Strom-, Wasser- oder Gasversorgung wichtig sind. Solche Bedenken spielten bei der Anlage der ersten Alleen noch keine Rolle. Wo und wann die erste Baumreihe gezielt als Wegbegleitung oder -markierung gepflanzt wurde, ist nicht gesichert. Alleen sind jedoch auf allen



◀ Alleen spenden Schatten, verringern den Straßenlärm, binden Staub und Abgase und bieten Brut- sowie Rastplätze für Vögel, Insekten und Kleinsäuger

Selbst an der ▶ Zufahrt zu Industrieanlagen - hier die Zeche Westfalen in Ahlen - wurden früher Alleen angelegt





▲ Die nordrhein-westfälische Strecke der Deutschen Alleenstraße verläuft über insgesamt 385 Kilometer durch zwölf Kreise und kreisfreie Städte

Erdteilen zu finden. Ihre Wurzeln lassen sich bis ins 15. Jahrhundert zurückverfolgen. Zeitgenössische Quellen sprechen von drei Säulengängen, die auf das Tor der Villa eines Florentiner Kaufmanns zuliefen. Eine davon war mit Eichen bepflanzt, eine lupenreine Baumallee also.

#### URSPRUNG IN DER RENAISSANCE

Gut hundert Jahre später zeigt ein Bild des italienischen Malers Jacopo Tintoretto eine

Allee. Um dieselbe Zeit, Mitte des 16. Jahrhunderts, sind auch für Frankreich bewusst gepflanzte Baumreihen an Wegen nachweisbar. Und im deutschen Sprachraum lässt sich für das Jahr 1580 eine Verordnung des Kurfürsten August von Sachsen nachweisen, alle nach Dresden führenden Straßen mit Obstbäumen zu bepflanzen.

In der Barockzeit wurde die Allee zunehmend wichtiger als Gestaltungselement adeliger Besitztümer und landesherrlicher Residenzstädte. In Berlin mündete diese landschaftsplanerische Vorliebe im Jahr 1647 in die Anlage der Straße „Unter den Linden“. Diese verband das Stadtschloss der Kurfürsten von Brandenburg mit dem freien Feld im Westen. Und 1667 entstand in Paris eine weitere Allee, die noch heute eine der berühmtesten Straßen des Kontinents ist: Die „Avenue des Tuilleries“, heute besser bekannt als „Champs Elysées“. Diese historischen Wegmarken verdeutlichen den Rang der Alleen als Bindeglied zwischen Kultur und Natur.

Die Anforderungen an die Baumreihen haben sich seitdem erhöht. Sie sollen nicht mehr nur gut aussehen und Schatten spenden, sondern auch dem Schutz der Natur und ihrer Artenvielfalt dienen, den Tourismus ankurbeln und die moderne Mobilität unterstützen. Alleen haben mittlerweile viele Freunde in Deutschland, die ihnen das zutrauen.

#### ZUR SACHE

Die 100-Alleen-Initiative des Landes Nordrhein-Westfalen läuft bis Ende des Jahres 2010 und fördert die Pflanzungen von Bäumen entlang aller Straßenarten. Wer Geld aus dem Landestopf in Anspruch nehmen möchte, muss sicher stellen, dass die Neuanpflanzung oder Aufforstung einer bestehenden Allee mindestens eine Länge von 300 Metern umfasst. Außerdem müssen die Bäume das Kriterium „standortgerecht“ erfüllen. Das Land übernimmt im Rahmen der verfügbaren Mittel 80 Prozent der Kosten, maximal jedoch 300 Euro pro Baum. Ansprechpartnerin ist Nicole Menden (Tel: 0211-4566-905, Mail: nicole.menden@munlv.nrw.de) vom NRW-Ministerium für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (MUNLV).

## Iserlohn im Konvent der Bürgermeister

Die Stadt Iserlohn ist dem Konvent der Bürgermeister beigetreten. Das von der Europäischen Kommission initiierte europaweite Bündnis von Städten und Gemeinden will beim Kampf gegen den Klimawandel die bislang von der EU angestrebten Ziele noch übertreffen. Die Europäische Union will bis zum Jahr 2020 die Kohlendioxid-Emissionen und den Energieverbrauch um 20 Prozent verringern sowie den Anteil erneuerbarer Energien am Energiemix auf 20 Prozent steigern. Dem Konvent der Bürgermeister gehören europaweit mittlerweile mehr als 500 Kommunen an. Aus Deutschland sind dem Bündnis bisher 25 Städte und Gemeinden beigetreten. Weitere Informationen gibt es auf der Internetseite [www.eumayors.eu/](http://www.eumayors.eu/).

## Neues Portal mit Presseartikeln zu Europa

Ein neues Internetportal für Presseartikel mit Schwerpunkt Europa ist online. Auf der Internetseite findet der Leser am selben Tag oder am Vortag erschienene ausgewählte Artikel über europäische Fragen in möglichst vielen Übersetzungen. Sie werden zudem durch Analysen, Kommentare und Illustrationen ergänzt. Das Portal hält dabei Artikel aus internationalen und europäischen Print- und Online-Medien, Pressespiegeln, Kurzmeldungen und Zusammenfassungen.

## Stichwahl bei den Bürgermeister- und Landratswahlen

Der Wegfall der Stichwahl bei den Bürgermeister- und Landratswahlen nach einer entsprechenden Neuregelung des Kommunalwahlgesetzes ist mit der Landesverfassung vereinbar (nichtamtlicher Leitsatz).

VerfGH NRW, Urteil vom 26. Mai 2009 - Az.: VerfGH 2/09 -

Mit dem Urteil hat der Verfassungsgerichtshof NRW den Normenkontrollantrag der Landtagsabgeordneten der SPD-Fraktion und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen gegen eine entsprechende Neuregelung im Kommunalwahlgesetz (KWahlG NRW) zurückgewiesen. In der mündlichen Urteilsbegründung führte der Präsident des Verfassungsgerichtshofs Dr. Bertrams u.a. aus:

Die im KWahlG NRW geregelte Direktwahl der Bürgermeister und Landräte in einem Wahl-

menfassungen des Tagesgeschehens, visuelles Material wie Grafiken, Fotos, Videos und Karikaturen, einen Newsletter über das Tagesgeschehen und aktuelle Meldungen sowie Archive mit Artikeln bereit. Zum interaktiven Teil gehören themenbezogene Foren, Online-Umfragen und die Möglichkeit, zu veröffentlichten Artikeln Kommentare abzugeben. Das Angebot ist zunächst in zehn Sprachen verfügbar, soll aber auf alle 23 EU-Amtssprachen erweitert werden. Das Presseportal ist erreichbar unter der Internetadresse [www.presseurop.eu/de](http://www.presseurop.eu/de).

## Deutsch-Französische Partnerschaften ausgezeichnet

Die deutsch-französischen Städtepartner Köln und Lille sowie Kaarst und La Madeleine sind als Sieger aus dem landesweiten Wettbewerb „Städtepartnerschaftliche Zusammenarbeit zu den Themen Energie/Klima“ hervorgegangen. Die Städtepartner wurden aufgrund ihrer richtungweisenden Entscheidungen und Maßnahmen im Kampf gegen Ressourcenknappheit und Klimawandel, vor allem aber wegen ihrer wechselseitigen Konsultationen hierzu, ausgezeichnet. Ein Sonderpreis ging an die Hansestadt Lemgo und ihre französische Partnerstadt Vandœuvre-lès-Nancy als Anerkennung für die angestrebte Zusammenarbeit zwischen der Hochschule Ostwestfalen-Lippe und der Universität Nancy auf dem Gebiet energieeffizienter

Forschung und Entwicklung. Der Wettbewerb wurde im Rahmen des Begegnungsjahres NRW/Frankreich von der Deutsch-Französischen Gesellschaft für Wissenschaft und Technologie (DFGWT) mit Förderung durch das Land NRW unter nordrhein-westfälischen und französischen Partnerstädten gestartet.

## Preis der Europäischen Union für das Kulturerbe Europa

Der Preis der Europäischen Union für das Kulturerbe, der so genannte Europa Nostra Award, wird jährlich für herausragende Leistungen zur Erhaltung des Kulturerbes vergeben. Ziel ist es, hohe Qualitätsnormen durchzusetzen und den grenzüberschreitenden Austausch zu fördern. Auszeichnungen werden in vier Kategorien vergeben: Erhaltung von Bauten, Kulturlandschaften, Kunstwerken oder archäologischen Stätten, Studien und wissenschaftliche Arbeiten, herausragende Leistungen von Einzelpersonen, Gruppen und Organisationen sowie Ausbildung, Unterricht, Training und Bewusstseinsbildung. Bewerben können sich kleine wie große Initiativen, die lokal, national oder international ausgerichtet sein können. Die Studien und Projekte müssen in den vergangenen drei Jahren abgeschlossen worden sein. Vergeben werden sechs Geldpreise in Höhe von 10.000 Euro. Einsendeschluss ist der 1. Oktober 2009. Weitere Infor-

mationen sowie ausführliche Ausschreibungsunterlagen gibt es auf der Internetseite [www.europanostra.org](http://www.europanostra.org).

## Woche der lokalen Demokratie

Der Kongress der Gemeinden und Regionen Europas des Europarates veranstaltet eine Woche der lokalen Demokratie. Die so genannte European Local Democracy Week wird vom 12. bis zum 18. Oktober 2009 stattfinden. Das Datum soll an den Jahrestag der Unterzeichnung der Europäischen Charta der lokalen Selbstverwaltung am 15. Oktober 1985 erinnern. Im vergangenen Jahr fanden während der Woche der lokalen Demokratie mehr als 1.000 Veranstaltungen in gut 800 Kommunen in 33 Staaten des Europarates statt. Städte und Gemeinden sind auch diesmal eingeladen, sich an dem Projekt zu beteiligen. Der Europarat stellt dafür ein Logo zur Verfügung und liefert Vorschläge für mögliche Aktionen. Weitere Informationen gibt es auf der Internetseite [www.coe.int/t/congress/demoweek/default\\_en.asp](http://www.coe.int/t/congress/demoweek/default_en.asp).



**EUROPA-NEWS**  
zusammengestellt von  
Barbara Baltsch,  
Europa-Journalistin,  
E-Mail: [barbara.baltsch@kommunen-in-nrw.de](mailto:barbara.baltsch@kommunen-in-nrw.de)

gang mit relativer Mehrheit verletze keine Grundsätze des demokratischen Rechtsstaats. Der nordrhein-westfälische Gesetzgeber verfüge bei der Ausgestaltung der Bürgermeister- und Landratswahlen über einen weiten Gestaltungsspielraum. Die Neuregelung im KWahlG NRW, mit der die frühere Stichwahlregelung weggefallen sei, trage auf der Basis der vom Landesgesetzgeber zugrunde gelegten tatsächlichen und normativen Grundlagen dem Erfordernis demokratischer Legitimation ausreichend Rechnung. Soweit es in einer Vielzahl anderer Bundesländer ein Stichwahlssystem gebe, ließen sich aus dieser kommunalwahlrechtlichen Praxis keine zwingenden Vorgaben für den nordrhein-westfälischen Wahlgesetzgeber ableiten. Der Gesetzgeber sei aber gehalten, die Wahlverhältnisse daraufhin im Blick zu behalten, ob das bestehende Wahlsystem den erforderlichen Gehalt an demokratischer Legitimation auch zukünftig vermitteln könne. Änderten sich die tatsächlichen und normativen Grundlagen wesentlich, könne sich hinsichtlich der Zulässigkeit des neuen Wahlmodus für die Di-

rektwahl der Bürgermeister und Landräte eine abweichende verfassungsrechtliche Bewertung ergeben.

## Termin 30. August 2009 für NRW-Kommunalwahl

**Die Kommunalwahlen 2009 dürfen am 30. August 2009 stattfinden (nichtamtlicher Leitsatz).**

VerfGH NRW, Urteil vom 26. Mai 2009  
- Az.: VerfGH 3/09 -

Mit dem Urteil hat der Verfassungsgerichtshof NRW den gemeinsamen Antrag der NRW-Landesverbände der SPD und des Bündnis 90/Die Grünen gegen die Festlegung des Kommunalwahltermins auf den 30. August 2009 zurückgewiesen. In der mündlichen Urteilsbegründung wurde u. a. Folgendes ausgeführt: Der Innenminister des Landes Nordrhein-Westfalen habe für seine Entscheidung, den Wahltermin auf den 30. August 2009 festzusetzen,

sachlich nachvollziehbare Gründe angeführt und damit nicht willkürlich gehandelt. Nachvollziehbar sei insbesondere, dass er von einer Zusammenlegung der Kommunalwahlen mit der Bundestagswahl am 27. September 2009 Abstand genommen habe. Eine solche Zusammenlegung sei in der Rechtsprechung als problematisch angesehen worden, weil wegen der allgemeineren und größeren Bedeutung der Bundestagswahlen die Gefahr bestehe, dass kommunalpolitische Themen hinter den bundespolitischen zurücktreten würden. Danach sei es nicht sachwidrig, dass der Innenminister mit dem 30. August 2009 einen Termin bestimmt habe, der unter Berücksichtigung von Ferienzeiten vier Wochen vor der Bundestagswahl liege und damit eine allzu große Nähe zu dieser Wahl vermeide. Der Innenminister habe mit der Festlegung



**GERICHT IN KÜRZE**  
zusammengestellt von  
Hauptreferent  
Andreas Wohland,  
StGB NRW

des Wahltermins auch nicht gegen das Recht auf Chancengleichheit der politischen Parteien verstoßen. Durch die Bestimmung des Wahltermins auf den 30. August 2009 werde die Wettbewerbslage zwischen den Parteien und sonstigen politischen Gruppierungen und Wahlbewerbern nicht verändert, weil der Termin alle gleichermaßen betreffe.

## Ausbau und Verlegung der Autobahn A 4 wegen Braunkohletagebau

Die Planfeststellung betreffend den sechsstreifigen Ausbau und die Verlegung der Bundesautobahn A 4 zwischen den Anschlussstellen Kerpen und Düren verletzt weder Rechte der privaten Kläger noch das europäische und deutsche Naturschutzrecht (nichtamtlicher Leitsatz).

BVerwG, Urteile vom 13. Mai 2009  
- Az.: 9 A 71.07 - 74.07 -

In mehreren Klageverfahren wandten sich Einwohner der Ortslagen Buir und Ellen sowie ein staatlich anerkannter Naturschutzverein gegen die Planfeststellung für den Ausbau und die durch den Braunkohletagebau Hambach bedingte Verlegung der Bundesautobahn A 4 zwischen den Anschlussstellen Kerpen und Düren. Die privaten Kläger machten geltend, insbesondere wegen der für ihre Grundstücke zu befürchtenden Lärmimmissionen müsse die Trasse weiter von ihren Grundstücken entfernt verlaufen. Hilfsweise verlangten sie zusätzliche Maßnahmen zum Schutz ihrer Grundstücke vor Immissionen. Der Naturschutzverein wandte ein, die Planfeststellung verstoße gegen das europäische und deutsche Naturschutzrecht, weil die auch nach Verlegung der Autobahn noch vorgesehene Querung eines nach Europarecht ausgewiesenen besonderen Schutzgebiets, des FFH-Gebiets „Dickbusch, Lörsefelder Busch, Steinheide“, zu erheblichen Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele dieses Gebiets führe und die Voraussetzungen für eine Abweichungsentscheidung nicht vorlägen. Außerdem verstoße das Vorhaben gegen das Artenschutzrecht.

Das Bundesverwaltungsgericht, das hier in erster und letzter Instanz zuständig ist, hat die Klagen abgewiesen. Die Trassenwahl, bei der sich die Planfeststellungsbehörde auch mit den von den Klägern bevorzugten Varianten auseinander gesetzt habe, verletze keine Rechte der privaten Kläger. Diesen ständen auch keine Ansprüche auf weitergehende Schutzvorkehrungen zu. Die Klage des Naturschutzvereins sei ebenfalls unbegründet. Zwar könne das Vorhaben wegen des damit verbundenen Verlustes an Waldflächen zu ei-

ner erheblichen Beeinträchtigung des genannten Schutzgebiets führen. Die vom Beklagten vorsorglich durchgeführte Abweichungsprüfung sei jedoch rechtlich nicht zu beanstanden. Auch artenschutzrechtliche Verbote würden nicht in entscheidungserheblicher Weise verletzt.

## Video-Überwachung einer Bibliothek

Die Westfälische Wilhelms-Universität Münster darf weiterhin die Bibliothek des Kommunalwissenschaftlichen Instituts mit Videokameras überwachen. Die Videobilder dürfen allerdings nicht generell gespeichert werden (nichtamtliche Leitsätze).

OVG NRW, Urteil vom 8. Mai 2009  
- Az.: 16 A 3375/07 -

Das Oberverwaltungsgericht NRW hat damit die gleichlautende erstinstanzliche Entscheidung des Verwaltungsgerichts Münster bestätigt. Um Diebstähle und Beschädigungen von Büchern zu verhindern und solche Übergriffe einzelnen Benutzern beweiskräftig zuordnen zu können, ließ die Universität in der Bibliothek des Kommunalwissenschaftlichen Instituts vier Videokameras installieren. Im Wechsel der Kameras wird jeweils ein Videobild auf einem Bildschirm angezeigt, der am Arbeitsplatz eines Institutsmitarbeiters steht. Die Bilder werden außerdem für eine gewisse Zeit gespeichert.

Die Kläger sind als Studenten regelmäßige Benutzer der Bibliothek. Mit ihrer Klage wollten sie unter Berufung auf ihr Recht auf Datenschutz erreichen, dass die Kameras abgeschaltet werden. Das Verwaltungsgericht hat die Universität verurteilt, die nicht anlassbezogene Speicherung der Videobilder zu unterlassen, und die Klage im Übrigen abgewiesen. Der 16. Senat des OVG hat die hiergegen gerichteten Berufungen der Studenten und der Universität zurückgewiesen. Zur Begründung hat er ausgeführt: Die bloße Videoüberwachung diene der Wahrnehmung des universitären Hausrechts und sei nicht zu beanstanden. Sie stelle zwar einen erheblichen Eingriff in die Grundrechte der Bibliotheksbenutzer dar. Diese müssten den Eingriff aber im überwiegenden Allgemeininteresse hinnehmen. Es gebe keine gleich geeignete, die Benutzer jedoch weniger belastende Möglichkeit, Diebstähle und Beschädigungen von Büchern zu verhindern. Demgegenüber überwiege das Interesse der Kläger, von einer generellen Speicherung der Bilder verschont zu bleiben. Diese sei für die Zwecke der Universität nicht unverzichtbar.

Der Senat hat die Revision nicht zugelassen. Dagegen ist die Nichtzulassungsbeschwerde zum Bundesverwaltungsgericht möglich. ●



### Herausgeber

Städte- und Gemeindebund  
Nordrhein-Westfalen  
Kaiserswerther Straße 199-201  
40474 Düsseldorf  
Telefon 02 11/45 87-1  
Fax 02 11/45 87-211  
www.kommunen-in-nrw.de

### Hauptschriftleitung

Hauptgeschäftsführer  
Dr. Bernd Jürgen Schneider

### Redaktion

Martin Lehrer M. A. (Leitung)  
Telefon 02 11/45 87-230  
redaktion@kommunen-in-nrw.de  
Barbara Baltsch  
Debora Becker (Sekretariat)  
Telefon 02 11/45 87-231

### Abonnement-Verwaltung

Stephanie Hilkhäusen  
Telefon 0211/4587-243  
stephanie.hilkhäusen@kommunen-in-nrw.de

### Anzeigenabwicklung

Krammer Verlag Düsseldorf AG  
Goethestraße 75 • 40237 Düsseldorf  
Telefon 02 11/91 49-4 55  
Fax 02 11/91 49-4 80

### Layout

KNM Krammer Neue Medien  
www.knm.de

### Druck

K-DRUCK Kerbusch GmbH & Co. KG  
41189 Mönchengladbach

### Gedruckt auf

chlorfrei gebleichtem Papier

Die Zeitschrift erscheint monatlich. Das Einzelheft kostet 5,- €. Ein Jahresabonnement kostet einschließlich Inhaltsverzeichnis 49,- €. 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

September 2009:

**Kulturelle Bildung**