



I. Lage und Entwicklung

Rheine (durchschnittlich 40 m ü. NN), als nördlichste Stadt des Münsterlandes direkt an der niedersächsischen Landesgrenze gelegen, erhält seinen naturräumlichen Akzent durch die nach der Stadt benannten Höhen, die als letzte Ausläufer des Teutoburger Waldes ein Teilglied des Rahmens der Westfälischen Bucht darstellen. Die Ems durchbricht den vorwiegend aus Oberkreidekalken aufgebauten, flachen Querriegel (max. 90 m ü. NN), der sich im einzelnen aus Thieberg mit Seitenast Waldhügel und Stadtberg zusammensetzt und die gelegentlich durch Binnendünenfelder belebten Sandplatten des Münsterlandes von denen des Emslandes scheidet.

Unbeschadet seiner Grenzlage in territorialer Hinsicht weist Rheine eine bemerkenswert umfassende Einbindung in das großräumige Verkehrssystem auf. Der 1987 vollzogene Anschluß an das Autobahnnetz (A 30) mit drei Auffahrten innerhalb des Stadtgebietes sowie mehrere Bundesstraßen (B 65, B 70, B 475, B 481) verleihen Rheine den Rang eines Knotenpunktes im überregionalen Straßennetz. Analog stellt sich seine

Lage im Schnittpunkt der Bundesbahnfernstrecken Münster - Norddeich Mole und Osnabrück - Oldenzaal/Niederlande dar. Teils regionalen Verkehrsbelangen, teils nur noch Gütertransporten dienen 4 weitere Nebenstrecken. Werktäglich werden rd. 170 Reisezüge, jährlich 14.300 t Stückgut abgefertigt. Der 1988 eröffnete Kombi-Bahnhof mit weitreichender Distributivfunktion für den wechselseitigen Ladungsverkehr zwischen Schiene und Straße hat seither das Frachtaufkommen deutlich erhöht. Von untergeordneter Bedeutung dagegen ist z.Zt. mit 32.000 t (1990) der Massengutumschlag am Dortmund-Ems-Kanal.

In unmittelbarer Nachbarschaft frühmittelalterlicher Keimzellen, eines fränkischen Königshofs (Falkenhof) (14, *kursive Ziffern siehe Karte I bzw. Karte II*) und einer Missionsstation (Urpfarrkirche St. Dionysius) (15), am emsfurtbedingten Kreuzungspunkt zweier Fernstraßen entsteht Rheine im Zuge hochmittelalterlicher Territorialpolitik als Stützpunkt in einem die Herrschaftsreiche der Bischöfe von Münster in der Westfälischen Bucht und dem Nordwestdeutschen Tief-

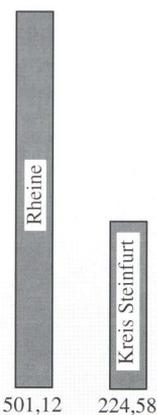
Stadtkern von Westen

Mittelzentrum in einer ländlichen Zone mit 100 000 bis 150 000 E. im Mittelbereich

Einwohner: 72 723

Fläche: 145,12 km²

Einwohner je km²:



(Stand: 31.12.92)

1975 wurden die Gemeinden des Amtes Rheine-Elte, sowie Mesum, Rheine links der Ems und Rheine rechts der Ems eingemeindet

Einwohner in Stadtteilen:

Elte	1 509
Hauenhorst/	
Catenhorn	3 687
Mesum	6 511
Rodde	2 391

(Stand: 25.05.87)

Gebäude- u. Freiflächen:

18,97 km² (13,1 %) davon

47,4 %	Wohnbaufläche
11,8 %	Gewerbefläche
6,3 %	Mischnutzung

(Stand: 1989)

land verbindenden Korridor. Planmäßig angelegt, erhält die entstandene Siedlung um 1273 Weichbild-, 1327 Stadtrecht. Neben der in unmittelbarer Nähe betriebenen Salz- und Kalkgewinnung (Saline "Gottesgabe" (5); Kalksteinbrüche am Waldhügel) konsolidiert in der Frühneuzeit vor allem das Tuchmachergewerbe die wirtschaftliche Basis des Gemeinwesens. Trotz des vergleichsweise starken handwerklichen Einschlags aber läßt sich kaum eine Zunahme der Bevölkerung verzeichnen: Mitte des 19. Jahrhunderts entsprechen Einwohnerzahl (1520 = 2.200, 1843 = 2.356) und Stadtfläche (ca. 10 ha) weitgehend der des Mittelalters.

Eine dynamische Aufwärtsentwicklung leitet erst das Industriezeitalter ein. Ausgehend von der Etablierung einer mechanischen Baumwollspinnerei 1845, der ersten in Westfalen, begünstigt durch frühzeitigen Eisenbahnanschluß (1856), entwickelt sich Rheine zu einem monostrukturellen Standort der Textilindustrie, deren Aufblühen vor allem einer Familiendynastie, den Kumpers, zuzuschreiben ist. Spinnwebereien, deren Produktionsziel die Massenerzeugung von Rohgarnen und -geweben darstellt, kennzeichnen für mehr als ein Jahrhundert den industriellen Charakter der Stadt, allenfalls aufgelockert durch einzelne metallverarbeitende Betriebe. 1961 sind zwei Drittel aller Industriebeschäftigten mit der Textilbranche verbunden. Die sich verschärfende Konkurrenzsituation, hauptsächlich hervorgerufen durch Textilimporte aus Billigpreisländern, übt seitdem jedoch einen anhaltenden Rationalisierungsdruck aus, der Anlaß zur Stilllegung von 7 der 11 Textilfabriken wie zu forcierter Technisierung bzw. Automation der Fertigung ist und massive Arbeitsplatzverluste nach sich zieht. Nahezu zwei Drittel der Textilarbeiter sind durch den Strukturwandel betroffen.

Verdankt Rheine seiner industriellen Entfaltung vorerst ein langanhaltendes Bevölkerungswachstum - der sprunghafte Anstieg während der 20er und 70er Jahre ist allerdings auf kommunale Neugliederungsvorgänge, verbunden mit einer Flächenausweitung auf 18,8 (1927) bzw. 145,1 km² (1975), zurückzuführen -, so zieht die Krise der Textilindustrie in Verbindung mit dem generellen Rückgang der Wirtschaftskonjunktur vorerst eine Stagnation, ja sogar einen geringfügigen Rückgang der Einwohnerzahl nach sich, der namentlich aus der Abwanderung ausländischer Arbeitskräfte resultiert. Erst in jüngster Zeit ist eine Trendwende in Richtung einer leichten Zunahme der Stadtbevölkerung festzustellen (Tab. 1).

Angesichts der negativen Auswirkungen der lange Zeit einseitig textilbestimmten Industrie-

Tabelle 1 Entwicklung der Bevölkerung

Jahr	Einwohner	Jahr	Einwohner
1910	14.415	1961	44.456
1926	18.749	1974	51.554
1927	29.313	1975	71.896
1939	35.742	1992	72.723

struktur richten sich die Anstrengungen der Stadt auf eine tragfähigere wirtschaftliche Fundierung. Das Augenmerk gilt zum einen verständlicherweise der Diversifizierung des gewerblichen Branchenspektrums. Anfängserfolge lassen sich in Zweigen der Metallverarbeitung, vor allem aber bei der Nahrungs- und Genußmittelsparte verbuchen, wo ein Unternehmen der Fertigenüherstellung seine Belegschaft während der 80er Jahre mehr als verdreifachen konnte. Zum anderen bemüht Rheine sich um weitere Stärkung seiner an sich bereits beachtlichen Dienstleistungskraft, die in jüngerer Zeit namentlich im Handel wie im Kredit- und Versicherungswesen deutliche Zuwächse verzeichnen kann.

Bedeutendste Arbeitgeber sind neben Bundeswehr (1.310 Zivilbedienstete) und Stadtverwaltung (800 Beschäftigte) Industriebetriebe mittlerer Größenordnung. Dazu zählen im Bereich der Metallverarbeitung das PKW-Werk Karmann Rheine (2) mit 1.800 Beschäftigten, die Maschinenbauunternehmen Renk-Tacke (7) und Windhoff AG (10) mit 400 bzw. 500 Betriebsangehörigen, in der Textilsparte die Spinnweberei F.A. Kumpers KG (9) sowie die Strumpffabrik Vatter & Palme GmbH (11) mit 500 bzw. 900 Mitarbeitern sowie in der Nahrungsmittelbranche die Firma apetito zur Fertigenüherstellung (3) mit 1.400 Belegschaftsmitgliedern. Deutlich geringere Beschäftigtenzahlen verzeichnet der Handel, wo das Warenhaus Karstadt (18), der K&K-Verbrauchermarkt (8) mit einem Personalbestand von 220 bzw. 300, das allkauf-Ems-Einkaufszentrum (EKZ) (12) sowie die Bekleidungshäuser Hettlage (17) und C&A (16) vordere Plätze einnehmen.

Der Ausbau des tertiären Sektors hat dazu geführt, daß dieser gegenüber dem bis Ende der 70er Jahre dominierenden sekundären Sektor mittlerweile die führende Position einnimmt. Demzufolge ist Rheine nicht mehr, wie zuvor, als "Industrie-" oder gar als "Textilstadt" anzusprechen, sondern vorrangig als "Dienstleistungstadt" (Tab. 2).

Als voll ausgestatteter, lebendiger zentraler Ort mittlerer Wertigkeit inmitten eines überwiegend ländlich geprägten Raumes bindet er eine

**Tabelle 2 Entwicklung der Beschäftigten
anteile nach Wirtschaftssektoren in %**

Jahr	1950	1961	1970	1990	1993
Primärer Sektor	2,3	0,1	0,2	1,2	0,6
Sekundärer Sektor	59,0	60,3	52,4	44,6	46,0
Tertiärer Sektor	38,7	39,6	47,4	54,2	53,4

Versorgungsbevölkerung von etwa 130.000 Personen in einem Einzugsbereich an sich, der im nördlichen Münsterland bis Ochtrup, Metelen, Emsdetten, Hörstel, Hopsten, im südlichen Emsland bis Spelle, Emsbüren, Schüttdorf, Bad Bentheim ausgreift.

II. Gefüge und Ausstattung

Die Anhebung des zentralörtlichen Stellenwerts beruht in starkem Maße auf einer bemerkenswerten Aufwertung des Geschäftszentrums. Weitgehend deckungsgleich mit der Altstadt, sich darüber hinaus jedoch auf der östlichen Emsflanke fortsetzend, befand sich dieses noch bis in die 70er Jahre in einer rückständigen Verfassung. Kleinparzellierung, überalterter Gebäudebestand, Hinterhofverbauung und Mischfunktionen verliehen ihm zumindest partiell ein eher kleinstädtisches Kolorit. Infolge des niedrigen Mietniveaus hatte es sich außerdem zunehmend zum Wohnquartier von Ausländerfamilien entwickelt. Da erhaltenswerte, insbesondere historisch wertvolle Bausubstanz kaum vorhanden war, entschloß man sich zu weitgreifender Flächenanierung (12,9 ha).

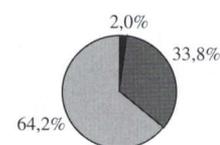
Die städtebauliche Neugestaltung charakterisieren großzügig konzipierte, kompakte Baukörper in zeitgemäßer Sacharchitektur, in denen sich Einzelhandels- und Dienstleistungsbetriebe aller Art konzentrieren. Hervorstechendes Objekt stellt ein kombiniertes Einkaufs-/Kommunalzentrum dar, wo neben der Stadtverwaltung je ein Waren- und Bekleidungshaus (Karstadt bzw. Hettlage), 13 weitere Geschäfte und Dienstleistungseinrichtungen sowie eine Tiefgarage mit 400 Einstellplätzen zusammengefaßt sind, und zwar in unmittelbarer Nähe der Busbahnhöfe für den innerstädtischen und regionalen Verkehr. Soweit Geschäftsstraßen nicht in den Sanierungsprozeß einbezogen sind, sind sie in Fußgängerzonen umgewandelt worden, so daß fast der gesamte städtische Kernbereich inzwischen fußläufig erschlossen ist. Komplementär wurden durch beachtliche Ausweitung des zentrumsnah vorgehaltenen Parkplatzangebots primär in Form konzentrierter Anlagen wie Tiefgaragen und Parkhäuser ausreichende Abstellmöglichkeiten gewähr-

leistet, da die Masse der Besucher insbesondere aus dem Umland die Stadtmitte per PKW anfährt.

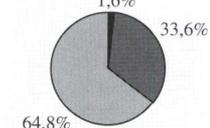
Der Attraktivitätsgewinn der altstädtischen Einkaufssphäre hatte zunächst eine merkliche Umorientierung der Käuferströme zuungunsten des rechtsemsischen Geschäftsbereiches hervorgerufen, zumal das östliche Stadtgebiet gleichzeitig durch eine zweite Fußgängerbrücke fester an die Altstadt angebunden worden ist. Entscheidend für das veränderte Einkaufsverhalten dürfte vor allem die Zugkraft des schon erwähnten Warenhauses sein, das seinen Standort wiederum auf die linke Flußseite verlagert hat. Durch Neuansiedlung eines Bekleidungshauses (C&A), Kaufhauses (Jute), eines Einkaufszentrums (Ems-EKZ) und behutsame Sanierungsmaßnahmen (Bülthof) konnte zwischenzeitlich wiederum eine bemerkenswerte Revitalisierung bewirkt werden, die durch die 1991 erfolgte Inbetriebnahme eines polyfunktionalen Bürgerzentrums (13) mit Stadthalle, Restaurant und Hotel weitere Impulse empfängt. Die Stadthalle beseitigt den bislang bestehenden Mangel an geeigneten Räumlichkeiten für größere Veranstaltungen; vor allem eröffnet sie mannigfaltige Möglichkeiten für attraktive soziokulturelle Programme.

In seiner Gesamtheit entspricht das tertiäre Potential von Rheine voll dem Nachfrageumfang. In manchen Einzelhandelsbranchen deuten Geschäftsaufgaben und -neugründungen in kurzer Folge sogar bereits auf eine kapazitätsmäßige Übersättigung hin. Im administrativen Bereich verfügt die Stadt, obwohl nicht Sitz der Kreisverwaltung, u.a. auch über Außenstellen kreistypischer Behörden oder solcher, deren Zuständigkeit weit über die kommunalen Grenzen hinausgreift (Gesundheitsamt, Kfz-Zulassungsstelle, Amts-, Arbeits- und Sozialgericht, Arbeits-, Zoll-, Wasser- und Schifffahrts-, Finanzbauamt). Im Bildungsbereich hat Rheine ein bemerkenswert umfassendes Angebot an weiterführenden und speziellen Einrichtungen zu bieten (Gesamtschule, 4 Gymnasien und 3 Realschulen, davon je eine Abendschule, 11 Berufs- oder Berufsfachschulen, 3 Haupt-, 2 Sonder- und 17 Grundschulen, die Musikschule, ein Studienzentrum der Fernuniversität Hagen, ein Bezirksseminar für die Sekundarstufe II sowie außer der Volkshochschule eine Familienbildungsstätte für die Erwachsenenbildung). Schulischen Einrichtungen meist angegliedert sind vielseitige sportliche Komplexe (2 Hallenbäder, ein beheiztes Freibad, 90 Sporthallen, -plätze und -anlagen aller Art und Größenord-

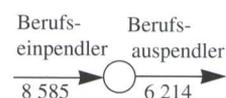
Erwerbstätige: 28 257



Erwerbstätige am
Arbeitsort: 29 419



(Stand: 25.05.87)



(Stand: 25.05.87)

nung). Die medizinische Versorgung bestreiten 23 Allgemeinmediziner, 50 Fach- und 39 Zahnärzte, 18 Apotheken sowie 2 Krankenhäuser in kirchlicher Trägerschaft mit 678 Patientenbetten. Abgesehen davon, daß sich gegenüber der Standardmeßzahl hier ein rechnerisches Defizit von rd. 100 Betten ergibt, vermag die Stadt generell den Ausstattungsgrad eines allseitig entwickelten Mittelzentrums vorzuweisen.

Konnten die tertiären Innovationen im letzten Jahrzehnt einen spürbaren zentralörtlichen Bedeutungsgewinn induzieren, so dürfte eine weitere Stärkung der Ausstrahlungskraft in erster Linie von einer qualitativen Anhebung der Fachhandelsassortimente abhängen.

Die zwar nicht mehr dominierende, gleichwohl nach wie vor starke industrielle Ausrichtung der Stadt - 46% aller Arbeitsplätze entfallen auf den gewerblichen Sektor - schlägt sich in der Ausweisung ausgedehnter Gewerbeflächen im Umfang von annähernd 500 ha nieder, von denen gegenwärtig bereits mehr als die Hälfte in Anspruch genommen sind. Schwerpunkte stellen die Industriegebiete im Norden und Osten des Stadtgebiets (Baarentelgen bzw. Kanalhafen) dar, die unmittelbar an Autobahn/Bundesstraßen, Eisenbahn und Dortmund-Ems-Kanal angebunden sind. Engräumigere Gewerbedistrikte finden sich insbesondere im Süden der Stadt. Dank ihrer Randlage (Gellendorf) bzw. ihrer durch Bahnkörper und Emsaue eingefassten Flanken ergeben sich kaum immissionsrelevante Störzonen. Nutzungskonflikte im rechtsemsischen Innenstadtbereich, wo zu Zeiten der textilindustriellen Entfaltung Fabrikanlagen in disperser Anordnung lokalisiert worden waren, sind durch eine Reihe von Werksschließungen teilweise bereits ausgeräumt.

Ferner vollzieht sich im Wege schrittweiser Auslagerung sonstiger störender Betriebe eine fortschreitende Entmischung. An der südlichen Peripherie wird allzu gravierenden landschaftsverändernden Eingriffen durch die Kalkindustrie dadurch vorgebeugt, daß der Abbau nur in limitierten Teilabschnitten gestattet ist und zugleich eine Rekultivierung der aufgelassenen Brüche vorgenommen wird.

Die Wohngebiete zeichnen sich weithin durch ihren aufgelockerten, durchgrünten Charakter aus. Wohnblocks treten gegenüber allenthalben vorherrschenden, im allgemeinen eher bescheiden gehaltenen freistehenden Einfamilienhäusern oder Reiheneigenheimen in Klinkerbauweise zurück. Daß selbst im Zuge des Expandierens der Textilindustrie keine Wohnbezirke in Geschoßbauweise entstanden, ist dem Tatbestand zuzuschreiben, daß die einzelnen Unternehmen schon früh (seit 1857!) vor ihren Werkstoren Arbeiterkolonien in Form gartenumgebener Einzel- oder Doppelhäuser erstellten, die eine sukzessive Erweiterung durch werksgeförderte Eigenheime erfahren haben. Wie Abänderungen ursprünglich mehrgeschossig ausgelegter Bebauungspläne nachweisen, hält die Tendenz zum Eigenheimbau nach wie vor an. Wohneigentum ist folglich weit verbreitet. Die anhaltend intensive Bautätigkeit seit den 50er Jahren, die eine beträchtliche Ausweitung der Wohngebiete ins östliche und westliche Vorfeld der Stadt bewirkte, war Mitte der 80er Jahre zwar abgeflaut und machte die Ausweisung größerer Neubauareale nicht erforderlich. Infolge ihrer Neubelebung in den 90er Jahren sind die Baulandreserven aber mittlerweile erschöpft, so daß auf die Erschließung größerer Baugebiete nicht mehr verzichtet werden kann.



Falkenhof-Museum

Die Ausstattung der Wohnviertel mit Einrichtungen zur Deckung des kurzfristigen Bedarfs ist im allgemeinen gegeben. Neuere Siedlungseinheiten verfügen oft über eigene Grundversorgungszentren, in älteren muß auf Läden und Dienstleistungslokale zurückgegriffen werden, die sich an Ausfallstraßen aufreihen. Hier wäre im Interesse einer Zentrierung des jeweiligen Viertels eine stärkere Bündelung wünschenswert, die, wo immer möglich, seitens der Stadt in die Tat umgesetzt wird.

Während innerstädtischen Freizeit- und Erholungsbelangen vor allem der 8 ha große Stadtpark mit seinen vielseitigen Sport- und Spielanlagen dient, konzentriert sich das Hauptinteresse der Bevölkerung vorrangig auf den ausgedehnten, stadtnahen Bentlager Wald, der sich im Zuge einer von der Innenstadt ausstrahlenden Grünzone bequem erreichen läßt. Mit einer ehemaligen Saline (5), einem Tierpark (6) und dem Kloster/Schloß Bentlage (4) als Anziehungspunkten ist er unter Einschluß der angrenzenden Emsaue in erster Linie ruhiger Erholung vorbehalten. Demgegenüber bezieht der ebenfalls von der Ems bzw. einem wanderwegerschlossenen, bewaldeten Flugsandfeld flankierte Erholungsbereich an der südlichen Stadtgrenze ("Elter Dünen") eine Wochenend- und Freizeithausiedlung mit ein, die überwiegend von Erholungssuchenden aus dem Ruhrgebiet frequentiert wird. Der Plan, diesen Bereich zu einem "Freizeit- und Erholungsschwerpunkt von überregionaler Bedeutung" zu entwickeln (LEP 1976) wird nicht weiter verfolgt. Die 1987 modifizierte Fassung sieht einen solchen Schwerpunkt nicht mehr vor. Wegen damit verbundener Beeinträchtigungen der Landschaft und entsprechender landes- und regionalplanerischer Restriktionen dürfte mit weiteren Freizeiteinrichtungen kaum noch zu rechnen sein. Über die expliziten Erholungsareale hinaus bietet sich der weite, dem Stadtgebiet im Rahmen der kommunalen Neugliederung zugefallene Freiraum zu Erholungszwecken an. Emsaue, Binnendünenkomplexe, vorherrschender Parklandschaftscharakter sowie seine ländliche Gesamtnote verleihen ihm Züge, die speziell Stadtbewohner anzusprechen vermögen.

Dieser Freiraum ist größtenteils forst- oder agrarwirtschaftlicher Nutzung vorbehalten. 390 landwirtschaftliche Voll-, Neben- und Zuerwerbsbetriebe verteilen sich in der Regel auf Streusiedlungen mit Ausnahme von Elte, wo es zu dörflicher Verdichtung gekommen ist und Immissionsprobleme durch Intensivtierhaltung (Schweinemast) auftreten. Hier wie bei anderen

vorhandenen (Wohn-) Siedlungen im ländlichen Raum gilt es, ein Ausufer der Bebauung zu vermeiden, um einer Landschaftszersiedlung vorzubeugen. Einzig Mesum, dessen Entwicklung vor allem durch die im späten 19. Jahrhundert erfolgte Ansiedlung von Jutefabriken stimuliert wurde, ist neben dem Kernstadtbereich als - nachgeordneter - Siedlungsschwerpunkt (190 ha) deklariert worden; es erfährt einen allmählichen Ausbau zum Stadtteilzentrum. Daneben wird allenfalls noch in Hauenhorst eine über die Eigenentwicklung hinausgehende Erweiterung als vertretbar erachtet.

Weitere beachtliche Raumansprüche erwachsen aus der Funktion als Truppenstandort. Mit rd. 4.900 Militärpersonen und 1.310 Zivilbediensteten zählt Rheine zu den größten Garnisonsstädten der Bundesrepublik. Allerdings wird es von der anstehenden Verringerung der Streitkräfte bzw. der damit zusammenhängenden Verlegung von Truppenteilen in starkem Maße betroffen sein. Auf Grund ihres hohen Flächenbedarfs beanspruchen die militärischen Anlagen vorzugsweise städtische Randlagen.

III. Perspektiven und Planung

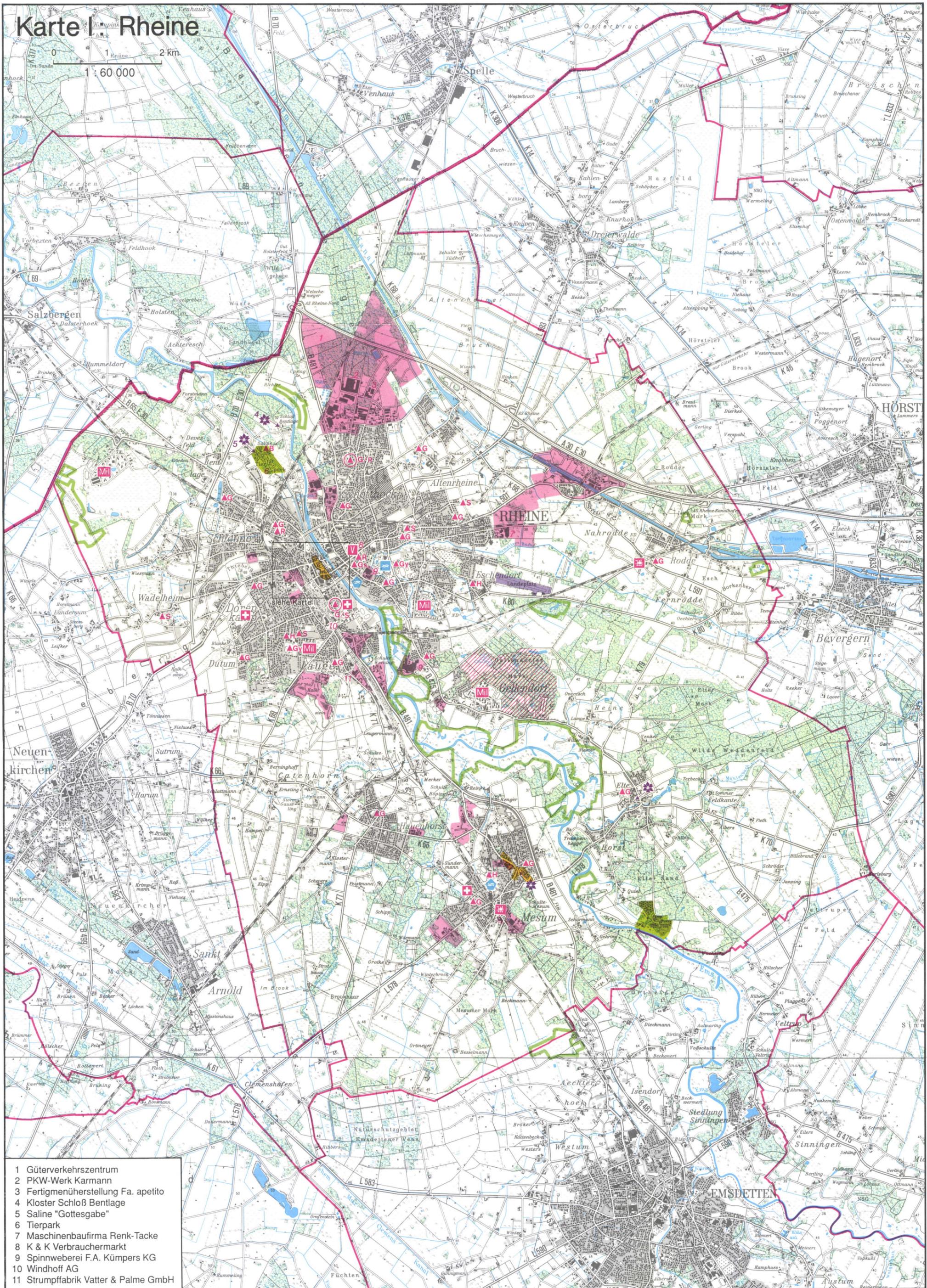
Vorrangige Zukunftsaufgaben stellen die weitere Attraktivitätssteigerung des städtischen Kernbereichs, die Lösung restlicher innerstädtischer Verkehrsprobleme, die Bereicherung des Freizeit- und Kulturangebots sowie die Sicherung vorhandener Arbeitsplätze dar.

Die angestrebte Aufwertung der Innenstadt geht vom Leitbild einer "Regionalstadt mit gehobenen mittelzentralen Zügen" aus, die einen eigenständigen Wachstumspol in der Region darstellen soll. Handel, Gastronomie, Dienstleistungen, Kultur und auch Wohnen sollen zu einem Stadtzentrum mit hohem Erlebniswert integriert werden. Der städtebauliche Rahmen für diese Entwicklung wird durch einen "Masterplan" vorgegeben, der von einem Team namhafter Stadtplaner und Architekten erarbeitet worden ist.

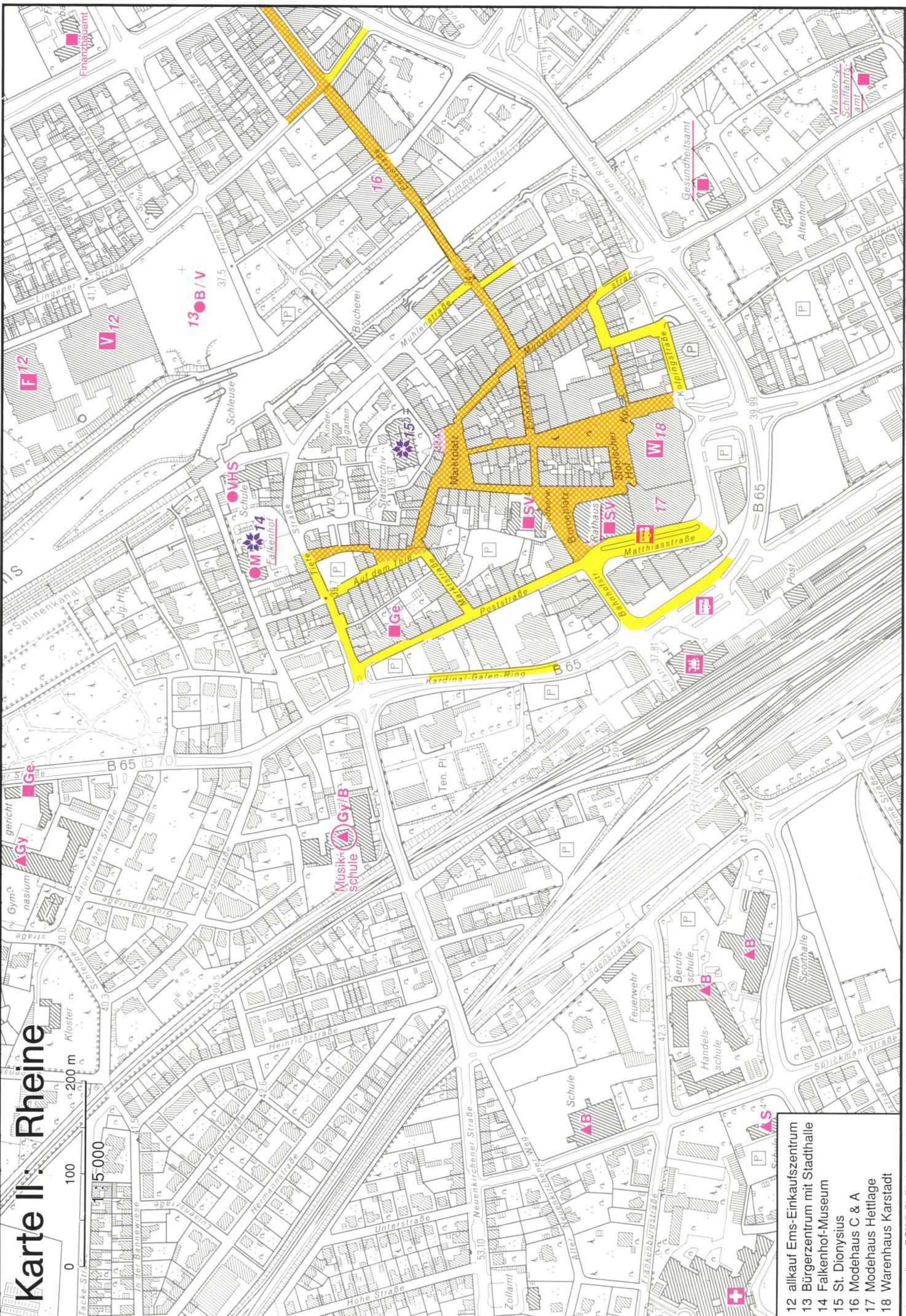
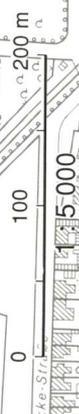
Verkehrsprobleme erwachsen maßgeblich daraus, daß die auf Rheine zielenden Bundesstraßen in den die städtische Mitte umschließenden Straßenring einmünden, so daß nicht nur überörtlicher und stadinterner Verkehr einander überlagern, sondern auch Wohngebiete in erheblichem Maße durch den Durchgangsverkehr, namentlich Schwerlastverkehr, tangiert werden. Demzufolge gilt es, den Fernverkehr mittels Umgehungsstraßen um die Bebauungsgebiete her-

Karte I Rheine

0 1 2 km
1 : 60 000



Karte II: Rheine



- 12 allkauf Ems-Einkaufszentrum
- 13 Bürgerzentrum mit Stadthalle
- 14 Falkenhof-Museum
- 15 St. Dionysius
- 16 Modehaus C & A
- 17 Modehaus Hettlage
- 18 Warenhaus Karstadt

umzuleiten. Diese Zielvorgabe konnte an der nördlichen und westlichen Stadtflanke bereits in die Tat umgesetzt werden (A 30; B 70n). Planerische Überlegungen zur Trassierung einer Südtangente, die die B 70n, B 481, B 475 und B 65 miteinander verknüpfen sollte, sind inzwischen aufgegeben worden und im Verkehrsentwicklungsplan 1992 nicht mehr enthalten. Die Entlastungsfunktion einer Südtangente wird nicht so hoch angesetzt, als daß sie die Überquerung größerer Bahnanlagen und die Durchschneidung der ökologisch wertvollen Emsaue rechtfertigen könnte. Vor allem die mit einer neuen Emsbrücke verbundenen ökologischen und finanziellen Probleme führten zur Abwägungsentscheidung gegen eine südliche Umgehungsstraße. In ihrem weiteren Verlauf hätte sie zudem die Verlegung des Flugplatzes Eschendorf notwendig gemacht. Zur Optimierung der Verkehrsabläufe im Innenstadtbereich ist ein entsprechendes Konzept entwickelt worden, das unterdessen stufenweise umgesetzt wird.

Aus der zunehmenden Verfügbarkeit von Freizeit erwächst die Notwendigkeit, Möglichkeiten zu deren sinnvoller Gestaltung, sei es in organisierter, sei es in eigenständiger Weise, vorzusehen. Im Vordergrund stehen gesundheitsbewahrende und kulturelle Aspekte, so daß sich für Rheine primär die Aufgabe stellt, sein Erholungspotential zu erweitern und seine Kulturangebote zu verbessern. Angesichts bereits bestehender starker Nachfrage nicht nur seitens einheimischer Bevölkerungsgruppen sondern auch von Umlandbewohnern konzentrieren sich die Planungen auf das Erholungsgebiet "Bentlager Wald". Durch ein ganzes Bündel von Maßnahmen soll dessen Ausstattung ergänzt werden, u.a. sind eine Reaktivierung der Solbadfunktion und - im Interesse seiner Restaurierung - die kulturelle Nutzung des Schlosses Bentlage ins Auge gefaßt. Des weiteren sollen die Chancen, die aus der neuerrichteten Stadthalle erwachsen, im Interesse eines vielgestaltigen, u.a. neue Akzente setzenden Kulturlebens genutzt werden.

Vordringlichste Aufgabe freilich ist die Bereitstellung zusätzlicher Arbeitsplätze. Konnten die massiven Arbeitsplatzverluste in der Textilindustrie während der 60er und 70er Jahre durch Aufstockung in anderen Branchen wenigstens teilweise aufgefangen und der Grad der Arbeitslosigkeit dadurch in Grenzen gehalten werden, so

schlug die relativ einseitige industrielle Wirtschaftsstruktur in Verbindung mit der generellen Konjunkturlaute während der 80er Jahre voll auf den Arbeitsmarkt durch. Mit 14% (1985) mußte Rheine eine Arbeitslosenquote verkräften, die das Bundes- und Landesmittel deutlich überstieg. Im Hinblick darauf wurde die Stadt bis 1991 zum Schwerpunktort regionaler Wirtschaftsförderung in Nordrhein-Westfalen mit einer Förderungspräferenz von maximal 15% Investitionszuschuß für Vorhaben im Bereich der gewerblichen Wirtschaft erklärt. Auf Grund positiv veränderter wirtschaftlicher Rahmenbedingungen im allgemeinen, vor allem aber dank lokaler Anstrengungen hat sich die Arbeitsmarktsituation mittlerweile merklich gebessert: Mit einer Arbeitslosenquote von 7,4% (1990) unterschreitet Rheine unterdessen klar den nordrhein-westfälischen Durchschnittswert von 9,0% und entspricht damit etwa dem Mittelwert der Bundesrepublik. Neuerliche Arbeitsplatzeinbußen werden allerdings im Zuge der mit dem überproportionalen Abbau der Truppenstärke verbundenen Reduzierung der Zahl der Zivilbediensteten um etwa die Hälfte auf die Stadt zukommen.

Eine besondere Entwicklungschance sieht Rheine in der Etablierung eines Güterverkehrszentrums (GVZ) (1) in unmittelbarer Nachbarschaft des Schnittpunkts der A 30 mit der B 70n und B 481. Da die B 70n die Ersatzfunktion für die nicht vor der Jahrtausendwende zu erwartende Emsland-Autobahn (A 31; "Ostfriesenspieß") wahrnimmt, verfügt es über eine herausragende Lagegunst in Hinsicht auf die regionale und überregionale Verteilung der Warenströme in West-Ost- wie in Nord-Süd-Richtung. Voll zur Geltung kommen wird die verkehrsstrategisch äußerst vorteilhafte Standortqualität mit der Verwirklichung des europäischen Binnenmarktes. Das bereits im Bau befindliche Projekt umfaßt ein großflächiges Areal (76,5 ha) vornehmlich für Transport-, speiditionsbedingte Lagerhaltungs- und diesbezügliche Servicebetriebe. Integriert wird der erwähnte Kombi-Bahnhof in der Absicht, durch Bündelung der Verkehrsträger - nicht zuletzt im Interesse umweltentlastender Effekte - eine verstärkende Verlagerung der Gütertransporte von der Straße auf die Schiene zu ermöglichen. Mittelfristig ist darüber hinaus an eine Anbindung des GVZ an den Dortmund-Ems-Kanal gedacht.

Literatur

- Becker, H.** (1962): Rheine. Analyse einer Industriestadt des münsterländischen Textilgebietes. Münster
- Bertelsmeier, E.** (1965): Rheine. In: Die Städte in Westfalen in geographisch-landeskundlichen Kurzbeschreibungen. Ber. z. dt. Landeskunde Bd. 34, 260 - 264
- Büschfeld, H.** (1968): Rheine - Textilstadt am Nordrand der Westfälischen Bucht. In: Landesvermessungsamt NRW (Hg.): Topographischer Atlas Nordrhein-Westfalen, 266 - 267
- Führer, A.** (1974): Geschichte der Stadt Rheine. Rheine, 2. Aufl.
- Ges. für Landeskultur** (1978/79): Stadt Rheine, Kreis Steinfurt. Agrarstrukturelle Vorplanung. Bremen
- Grabowski, H.** (1983): Stadtkernsanierung in Gronau und Rheine. In: **Heineberg, H.** u. **A. Mayr** (Hg.): Exkursionen in Westfalen und angrenzenden Regionen. Festschrift zum 44. Dt. Geographentag in Münster 1983, Teil II. Paderborn (Münstersche Geographische Arbeiten 16), 61 - 67
- Greife, F.** (1974): Das Amt Rheine. Rheine
- Greife, F.** (o.J. ca. 1976): Rheine. Rheine
- Greife, F.** (1987): Mesum im Spiegel der Geschichte. Rheine
- ISH-Institut für Stadt-, Standort-, Handelsforschung und -beratung** (1992): Einzelhandel und Stadterneuerung auf dem Wege in das Jahr 2000. Düsseldorf
- ISH-Institut für Stadt-, Standort-, Handelsforschung und -beratung** (1992): Rheine: Stadterneuerung. Düsseldorf
- Klein, H.** (1990): Rheine. In: **Stoob, H.** (Hg.): Westfälischer Städteatlas, Lieferung II Nr. 7. Altenbeken
- Regierungspräsident Münster** (1980): Gebietsentwicklungsplan Regierungsbezirk Münster. Teilabschnitt Westmünsterland. Münster
- Stadt Rheine** (1987): Erläuterungsbericht zum Flächennutzungsplan der Stadt Rheine. Rheine
- Stadt Rheine** (Hg.) (1989): Das Rheiner Güter-Verkehrszentrum. Rheine
- Stadt Rheine** (Hg.) (1978-1993): Rheine - gestern, heute, morgen. 1. - 32. Ausgabe. Rheine
- Stadt Rheine** (1994): 100 Projekte für Rheine. Rheine

