

## Beschlussvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
<b>Bezirksvertretung Mitte</b>	21.06.2012	öffentlich
<b>Ausschuss für Umwelt und Klimaschutz</b>	26.06.2012	öffentlich
<b>Stadtentwicklungsausschuss</b>	03.07.2012	öffentlich
<b>Rat der Stadt Bielefeld</b>	05.07.2012	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

### **Zukünftige Nutzungen des Geländes des ehemaligen Container Bahnhofes Bielefeld**

Ggf. Frühere Behandlung des Beratungsgegenstandes (Gremium, Datum, TOP, Drucksachen-Nr.)  
 StEA, 29.03.2011, TOP 7, Drucksachen-Nr. 2267/2009-2014  
 StEA, 19.07.2011, TOP 30, Drucksachen-Nr. 2871/2009-2014

Beschlussvorschlag:

1. Das städtebauliche Ziel einer Reaktivierung des ehemaligen Container- Bahnhofes Bielefeld wird nicht weiter verfolgt.
2. Die Flächen des ehemaligen Container-Bahnhofes sollen zu gewerblichen Bauflächen entwickelt werden.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, die erforderlichen Verfahrensschritte einzuleiten.

Begründung:

#### **Zum bisherigen Verfahren**

Der Betrieb des Container Bahnhofes Bielefeld ist von der Deutschen Bahn AG zum 31.03.2002 aufgegeben worden. Seit Aufgabe des Betriebes stellt sich das ca. 12 ha große Gelände als völlig untergenutzt und zunehmend verwahrlost dar. Bei diesem Gelände handelt es sich um eine klassische Brachfläche, die grundsätzlich aufgrund ihrer Nähe zur Innenstadt und der vorhandenen sehr guten Anbindung an überörtliche Straßen über eine hohe Lagegunst verfügt.

Vereinzelte Bemühungen für Nachfolgenutzungen sind bezüglich einer Gesamtlösung in den Folgejahren gescheitert. Ansässig sind heute auf dem Gelände die Fa. Knüppel mit einer Aufbereitung von Altmetallen, die Fa. Gajos mit einer Brecheranlage für Bauschutt sowie die Fa. Schröder & Hoffert mit Lagerflächen.

Im Mai 2010 hat erstmals die Bahnflächenentwicklungsgesellschaft (BEG), eine gemeinsame Tochter des Landes NRW und der Deutschen Bahn, ihre Überlegungen über die zukünftige Nutzung des gesamten Areals von 12 ha gegenüber der Stadt Bielefeld vorgetragen. Bei einem Folgegespräch Ende August 2010 präsentierte die BEG ihre Vorstellungen, auf der vorderen zur Eckendorfer Straße ausgerichteten Teilfläche von ca. 50.000 m<sup>2</sup> einen Baumarkt zu etablieren, auf der verbleibenden Teilfläche von ca. 70.000 m<sup>2</sup> sollte ein Container-Bahnhof in verkleinerter Form möglich sein.

Für den Betrieb eines verkleinerten Container-Bahnhofes legte die BEG eine Machbarkeitsstudie, erarbeitet vom Büro Pöyry Infra GmbH, Duisburg, vor. Die Studie unterstellte, einen Umschlagbetrieb mit einer Anordnung von halbzuglangen Gleisen (ca. 300 m Nutzlänge) anzustreben. Jeder Ganzzug müsste somit vorher geteilt und getrennt den vorgesehenen Gleisen zugeführt werden. Dies war Vorgabe durch die Aufteilung des Geländes in Baumarkt und Umschlagbahnhof.

Das Büro hatte 3 Varianten für einen Umschlagbetrieb untersucht und mit Kosten belegt. Die Varianten hatten eine Bandbreite ausgehend von einem Startmodell mit 1,2 Mio. € über eine Erweiterung bis zu dem Endausbau von rd. 5,3 Mio. € Investitionskosten. Die jährlichen Betriebskosten von geschätzt rd. 250 T€ sind in diesen Berechnungen nicht enthalten.

Für das weitere Verfahren und die vertragliche Abwicklung sollten aus Sicht der BEG die erforderlichen Kaufverträge mit Besitzübergang bis Ende 2010 abgeschlossen sein. Nach den Vorstellungen der BEG hätte die Stadt Bielefeld oder ein Dritter (BBVG) die gesamte Fläche von ca. 12 ha erwerben sollen, um anschließend eine Teilfläche von ca. 5 ha an den Baumarkt zu veräußern.

Aufgrund ungeklärter Fragen und nicht kalkulierbarer Risiken für Stadt und BBVG hat die Stadt Bielefeld erklärt, dass es nicht zu Vertragsabschlüssen in 2010 kommen wird.

Im Folgenden signalisierte die BEG, dass ein Entwidmungsverfahren des Gleisanschlusses dadurch verhindert werden können, wenn die Stadt/BBVG zur Sicherung des Gleisanschlusses einen Infrastrukturanschlussvertrag (IAV) mit der DB Netz AG schließen würde.

Der BEG wurde mitgeteilt, dass die Stadt Bielefeld aufgrund der Haushaltslage nicht Vertragspartnerin werden könne. Die BBVG hat aufgrund nicht kalkulierbarer Folgekosten von dem Abschluss eines IAV Abstand genommen.

Anfang Mai 2011 legte die BEG einen neuen Vorschlag vor, der als wesentlichen Bestandteil den Verkauf von Flächen für einen Baumarkt vorsah. Für die Umsetzung dieses Vorschlages wäre zwingende Voraussetzung, dass die Stadt Bielefeld sich verpflichtet, für den Baumarkt das erforderliche Planungsrecht zu schaffen und dass das Planverfahren im Sinne des Baumarktes als Satzung beschlossen wird.

### **Zum Planungsrecht**

Die Ansiedlung einer großflächigen Einzelhandelsnutzung am Standort erfordert die Festsetzung eines Sondergebietes gemäß § 11 Abs. 3 BauNVO.

Bislang unterlag der Standort dem Fachplanungsvorbehalt, so dass nach Aufhebung der besonderen Zweckbestimmung als Bahnfläche (Entwidmung) eine Überplanung durch einen Bebauungsplan zulässig ist.

Der gültige Flächennutzungsplan der Stadt Bielefeld stellt den Standort des Containerbahnhofs als „Bundesbahnfläche“ dar. Damit wäre eine Änderung des Flächennutzungsplanes erforderlich.

Des Weiteren wäre die Aufstellung eines Bebauungsplanes notwendig.

Eine Änderung des Flächennutzungsplanes ist gemäß § 1 Abs. 4 BauGB an die Ziele der Raumordnung anzupassen, d.h., es ist eine Zustimmung der Bezirksplanungsbehörde im Rahmen einer landesplanerischen Anfrage zur beabsichtigten Flächennutzungsplanänderung erforderlich.

Die relevanten Ziele der Raumordnung ergeben sich insbesondere aus den zeichnerischen und textlichen Darstellungen des Regionalplans („Gebietsentwicklungsplan für den Regierungsbezirk Detmold, Teilabschnitt Oberbereich Bielefeld“).

Dieser stellt für den Standort des Containerbahnhofs als zeichnerisches Ziel „Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereich“ (GIB) für die zweckgebundene Nutzung „Standort des kombinierten Güterverkehrs“ dar. Laut der textlichen Ziele (Ziel 1) sind die dargestellten GIB für zweckgebundene Nutzungen ausschließlich der unter diese Zweckbindung fallenden Nutzung vorbehalten.

Gemäß Zielsetzung für Güterverkehrsinfrastruktur (Ziel 2) ist der Standort als Umschlaganlage des kombinierten Verkehrs zu sichern und funktionsgerecht zu optimieren.

Die Landesregierung Nordrhein-Westfalen hat nach Auslaufen der gesetzlichen Regelung des Landesentwicklungsprogramms NRW Ende 2011 den Entwurf eines sachlichen Teilplans „Großflächiger Einzelhandel“ zum Landesentwicklungsplan NRW gebilligt. Dieser Teilplanentwurf sieht als landesplanerisches Ziel vor, dass Kerngebiete und Sondergebiete für Vorhaben i. S. des § 11 Abs. 3 Baunutzungsverordnung nur in regionalplanerisch festgelegten „Allgemeinen Siedlungsbereichen“ (ASB) dargestellt und festgesetzt werden dürfen.

Die Regelungen sind als „in Aufstellung befindliche Ziele“ gemäß § 4 Raumordnungsgesetz bereits zum gegenwärtigen Zeitpunkt als sonstige Erfordernisse der Raumordnung u. a. in der Abwägung der gemeindlichen Bauleitplanung berücksichtigen.

Somit wäre im Ergebnis voraussichtlich vor der Schaffung entsprechenden kommunalen Planungsrechtes eine Änderung des Regionalplanes notwendig.

Der Rat der Stadt Bielefeld hat das gesamtstädtische Einzelhandels- und Zentrenkonzept im September 2009 als städtebauliches Entwicklungskonzept i. S. d. § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB beschlossen. Damit bildet es die Grundlage für die Steuerung des Einzelhandels im Rahmen der Bauleitplanung.

Laut der Ziele und Grundsätze des o. g. Konzeptes sollen Standorte für großflächige Einzelhandelsbetriebe mit nicht-zentrenrelevantem Kernsortiment auf Grundlage des Sonderstandortkonzeptes in den im Konzept ausgewiesenen Sonderstandorten liegen.

Die Ansiedlung von großflächigen Einzelhandelsnutzungen auf dem Gelände des bisherigen Containerbahnhofs ist im Konzept auf Grund der bisherigen Ausgangssituation nicht vorgesehen.

Damit wird eine Änderung des Einzelhandelskonzeptes vor der Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen durch Ratsbeschluss erforderlich.

Im o. g. Konzept wurden ferner für die einzelnen Warengruppen quantitative Entwicklungspotenziale ermittelt. Hierbei wurden für den mittel- und langfristigen Bedarfsbereich unter Berücksichtigung der zentralörtlichen Funktionen des Oberzentrums 140% Kaufkraftbindung als Zielwert zur Ermittlung zukünftiger rechnerischer Verkaufsflächengrößen zugrunde gelegt. Als Ausnahme wurde der Bau- und Gartenmarktbereich definiert, da hier bei einer derzeitigen Bindung von 118% keine Steigerung auf Grund einer festgestellten Marktsättigung (und somit keine entstehenden rechnerischen Verkaufsflächengrößen) gesehen wurde.

Hiermit war jedoch keine Aussage verbunden, dass keine weiteren Entwicklungsspielräume

vorhanden sind; Entwicklungen sollten bei Nachweis der jeweiligen städtebaulichen und landesplanerischen Verträglichkeit gemäß § 11 Abs. 3 BauNVO möglich sein. Diese ist im Bauleitplanverfahren zu klären.

### **Zur Altlastensituation**

Lt. Aussage des Umweltamtes der Stadt Bielefeld haben die ersten Untersuchungen des Standortes bereits 1991 stattgefunden. Darauf aufbauend hat es in den Folgejahren immer wieder ergänzende Untersuchungen zur Abschätzung des Gefährdungspotentials gegeben. Ausweislich dieser Untersuchungen ist die Fläche für Wohnbebauung nicht geeignet. Eine Sanierung allein der stark belasteten Teilflächen würde voraussichtlich Kosten von rd. 2,5 – 3,5 Mio. € verursachen.

Langjährige Untersuchungen des Grundwassers ergaben zwar keinen signifikanten Schadstoffaustrag über das Grundwasser; mittelfristig ist jedoch eine Sicherung der Hauptbelastungsbereiche durch eine Versiegelung der Oberfläche erforderlich. Diese kann durch Verkehrs-, Stellplatzflächen oder eine Überbauung erfolgen.

Mit den letzten von der BEG in 2011 veranlassten Untersuchungen ist der Standort auch im Hinblick auf eine gewerbliche Folgenutzung untersucht worden. Auf dieser Grundlage könnte für einen zukünftigen Investor seitens des Umweltamtes eine Altlastenfreistellung in Aussicht gestellt werden. Das würde die Investitionen in den Standort nachhaltig absichern.

Ein "Liegenlassen" und damit weiterer Verfall der Brache könnte von der Stadt Bielefeld in ihrer Funktion als Untere Bodenschutzbehörde jedoch nicht toleriert werden. In diesem Fall müsste die Stadt Bielefeld gegenüber dem Grundstückseigentümer ein entsprechendes ordnungsbehördliches Verfahren zur Sicherung der Altlast durch Versiegelung einleiten.

### **Möglicher Betrieb eines Umschlagbahnhofes**

Seit Aufgabe des Umschlagbetriebes in 2002 ist immer wieder die Forderung erhoben worden, den Container-Bahnhof zu reaktivieren, um so Güter von der Straße auf die Schiene verlagern zu können. Diese Forderung ist bei den wachsenden Gütermengen auf der Straße richtig und nachvollziehbar.

Voraussetzungen für eine Reaktivierung sind aber auch, dass ein solcher Betrieb dauerhaft wirtschaftlich zu gestalten ist, der Bahnhof den richtigen Standort in der Stadt hat und jemand als Betreiber auftritt, der grundsätzlich auch bereit ist, das wirtschaftliche Risiko zu tragen.

Die Deutsche Bahn oder eine ihrer Tochtergesellschaften hat ihre Bereitschaft hierzu nicht erklärt.

Die verladende Wirtschaft ist stark an einer Umschlag-Einrichtung, ist aber nicht erkennbar bereit, ins finanzielle Obligo zu treten bzw. eine solche Einrichtung zu betreiben.

Wie oben bereits geschildert kann die Stadt Bielefeld bzw. eine ihrer Gesellschaften einen solchen Umschlag nicht betreiben.

Aus Sicht der Stadtentwicklung wäre der Umschlagbahnhof auch nicht mehr an der richtigen Stelle im Stadtgebiet positioniert. Über Jahre sind die Logistik-Einrichtungen aus dem engeren Stadtgebiet an die Peripherie verlagert worden. Diese Entwicklung war gewollt, um die Innenstadt vom Schwerlastverkehr zu entlasten und eine möglich kurze Anbindung an die Autobahn zu erhalten.

Eine erfolgreiche Reaktivierung des Container-Bahnhofes würde diese Entwicklung umdrehen.

Der Schwerlastverkehr würde wieder gezielt die erweiterte Innenstadt anfahren und auf den heute schon gut ausgelasteten Ausfallstraßen für zusätzlichen Verkehr sorgen. Dies kann nicht gewollt sein.

Aufgrund der vorstehend aufgeführten Fakten und der Feststellung, dass weder die verladende Wirtschaft (Logistik- und Speditionsgewerbe) noch die Industrie- und Handelskammer Ostwestfalen zu Bielefeld (IHK) als Sachwalterin der Wirtschaft ein auskömmliches Frachtaufkommen sehen, kam es im März 2011 zu folgendem Beschluss:

“Die IHK-Vollversammlung hat am 07.03.2011 auf Empfehlung des Präsidiums beschlossen, dem Votum des IHK-Verkehrsausschusses, die Reaktivierung des Umschlagbahnhofes Bielefeld Ost nicht mehr zu fordern, wird gefolgt. Die Vollversammlung empfiehlt der Stadt Bielefeld die Erarbeitung einer städtebaulichen Gesamtkonzeption für die Fläche einschließlich ihres Umfeldes unter Berücksichtigung bestehender Nutzungsinteressen und zukünftiger Entwicklungschancen“.

### **Zum weiteren Vorgehen**

Nach heutigem Kenntnisstand verfolgt die Stadt Bielefeld für das ca. 12 ha große Gelände des ehemaligen Container Bahnhofes als zukünftige Nutzung ausschließlich Gewerbliche Baufläche. An dieser Zielsetzung soll festgehalten werden.

Die Entwicklung des Geländes kann nur zusammen mit dem Grundstückseigentümer Deutsche Bahn bzw. der BEG gelingen. Es wird jetzt schon darauf hingewiesen, dass eventuell nur in Kombination mit einem Großflächigen Einzelhandel eine wirtschaftlich tragfähige und umsetzungsfähige Lösung erreicht werden kann.

In den Verfahren ist daher auch abschließend zu klären, ob die Stadt Bielefeld bereit ist, an dieser Stelle Großflächigen Einzelhandel (Baumarkt) über ein Sondergebiet zuzulassen und hierfür auch das Einzelhandels- und Zentrenkonzept zu ändern.

Beigeordneter

Moss

Wenn die Begründung länger als drei Seiten ist, bitte eine kurze Zusammenfassung voranstellen.