

DER KOMMENTAR

Bürgermeisterwahl in Bielefeld

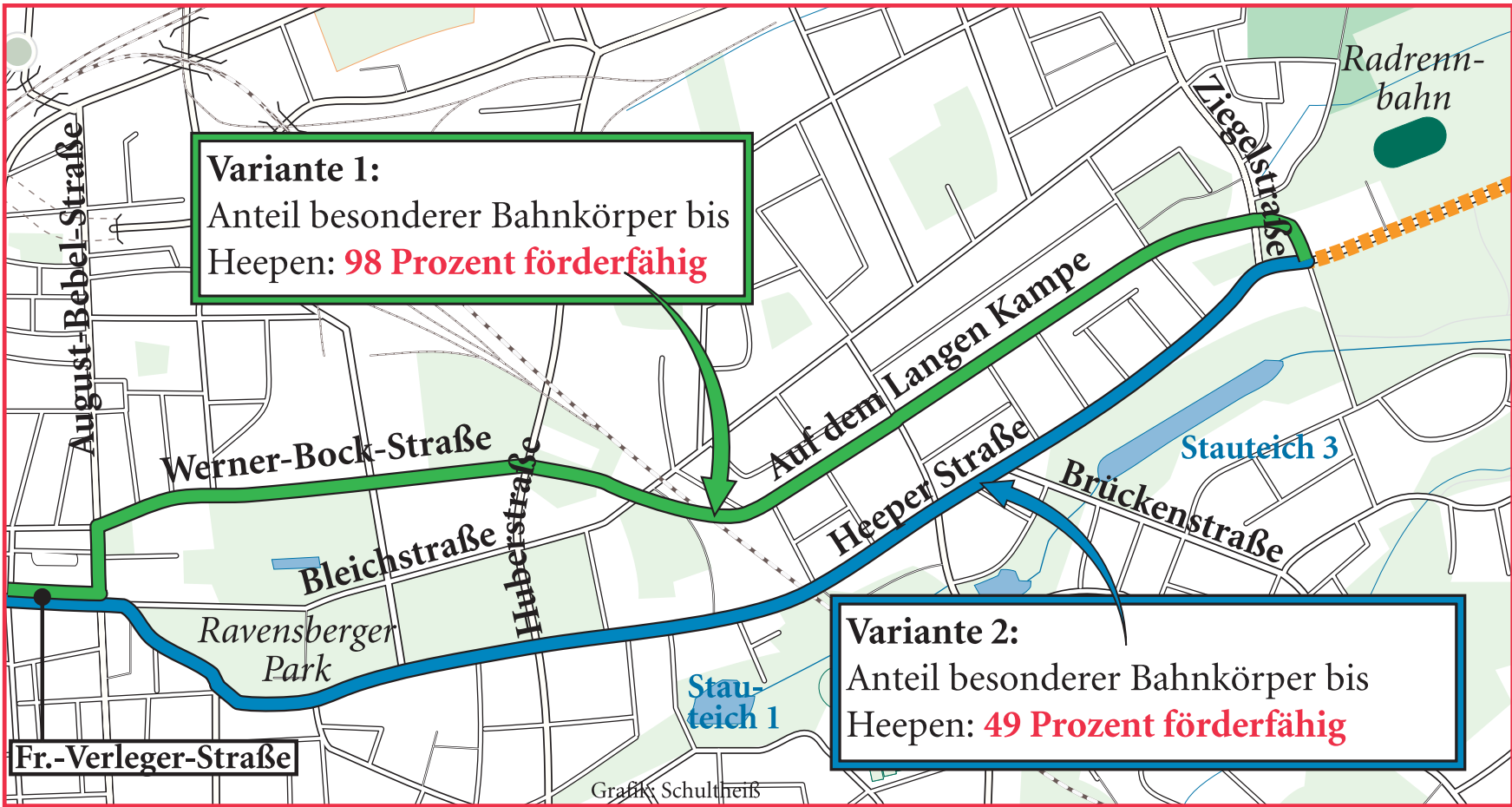
Starke Gegner für Clausen

VON ANDREA ROLFES

Nach der Wahl ist vor der Wahl. Die des Bundestages ist abgehakt, nun gilt es, den Blick nach vorn zu richten. Denn im Mai nächsten Jahres wird es wieder spannend. Dann finden nicht nur Europawahlen statt, in NRW sind außerdem Kommunalwahlen angesetzt. Spannend wird in Bielefeld vor allem die Wahl des Oberbürgermeisters. Pit Clausen verkürzt seine Amtszeit freiwillig um ein Jahr und ermöglicht so eine vorzeitige Neuwahl. Dieser freiwillige Rücktritt war notwendig, da die Regierung von Jürgen Rüttgers (CDU) die Amtszeit der Hauptverwaltungsbeamten um ein Jahr verlängert hatte, um diesen Posten aufzuwerten. So wurden 2009 die Räte für fünf Jahre (bis 2014) gewählt, die Oberbürgermeister aber für sechs Jahre – bis 2015. Durch Clausens freiwilligen Rücktritt ist nun der Weg für eine gemeinsame Wahl von Rat und Oberbürgermeister frei. Drei Kandidaten stehen bereits fest. Pit Clausen (SPD) stellt sich erneut zur Wahl. Andreas Rütter (CDU) hat am Dienstag angekündigt, dass er bei der Wahl am 25. Mai antreten will. Eine Woche zuvor hat der Unternehmer Johannes Delius (Bürgergemeinschaft) bekanntgegeben, dass er Stadt-



oberhaupt werden möchte. Das sind bereits drei starke Männer für Bielefeld. Angesichts dessen, dass die FDP und die Grünen angekündigt haben, eigene Vertreter ins Rennen zu schicken und auch die Linken darüber nachdenken, dürfen am Ende mindestens sechs Bewerber um das Amt kämpfen. Vier weitere könnten hinzukommen, wenn auch die kleineren Parteien eigene Frauen und Männer aufstellen. Die Wahrscheinlichkeit ist groß, dass niemand im ersten Wahlgang mehr als 50 Prozent der Stimmen bekommen wird. Das bedeutet: Stichwahl. Der Druck ist immens groß. Besonders für Rütter und Clausen. Denn mit Delius hat die BfB einen Mann mit Aussicht aufgestellt. Auch sein Ziel ist es, mindestens den zweiten Wahlgang zu erreichen. Clausen hat viel zu verlieren. Der Oberbürgermeister musste beim Bürgerentscheid zum Freibad Gadderbaum eine Niederlage einstecken. Kritik gab es zudem für seine Wirtschaftspolitik. Rütter macht die Wirtschaftsförderung auch deshalb zum Eckpfeiler seines Wahlprogramms. Ob er damit punkten kann, ist offen. Zumindest muss sich Clausen auf starke Gegner einstellen.



Zuschüsse nur für eine Variante

Finanzieller Sachzwang begrenzt Diskussion um Stadtbahn-Trassen nach Heepen

VON PETER STUCKHARD

■ Bielefeld. Die Planung der neuen Stadtbahnlinien soll, so wünscht es Oberbürgermeister Pit Clausen „stets transparent diskutiert werden, niemand soll von ihr überrascht werden“. Was aber ist der Sinn von Diskussionen, wenn grundlegende Vorgaben die Zahl von Alternativen stark einschränken? Im Fall der Linien fünf nach Heepen steht zum Beispiel fest: Es gibt im Bezirk Mitte in Wahrheit nur eine mögliche Trasse. Der Grund: Die Stadtbahn muss auf eigenen, vom Autoverkehr unabhängigen Gleisen laufen, sonst gibt es keine Zuschüsse.

217 Millionen Euro. Auf diese Summe schätzt die Stadt Bielefeld derzeit die Kosten für die Stadtbahn Heepen – Senne-stadt. Sie setzt sich zusammen aus 185 Mio. Euro reinen Baukosten, 22 Mio. Euro für einen neuen Betriebshof und 10 Mio. Euro für externe Planungen. Diese Summe können die Stadt und ihre Tochter MoBiel natürlich nicht allein stemmen. Der für Planung zuständige Beigeordnete Gregor Moss lässt auf Nachfrage der Redaktion Petra Thiede aus dem Stab des Oberbürgermeisters dazu erklären: Insgesamt und unter Ausnutzung der Fördermöglichkeiten durch den Bund (60 Prozent) und das Land NRW (30 Prozent) ergibt sich eine Förderquote von 72 Prozent, weil der Bau des neuen Betriebshofes nicht bezuschusst werden kann. Dies entspricht einer Summe von 156 Millionen Euro. Der mögliche Bundeszuschuss wird im „Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)“ geregelt. Dort heißt es, dass der Bau von „Verkehrs-



Entscheidende Frage für den Ausbau Richtung Heepen: Soll die Stadtbahn wie in Leipzig auf der Straße rollen (links) oder wie in Straßburg auf einer eigenen, verkehrsunabhängigen Gleisanlage (rechts).



wegen der Straßenbahnen“ gefördert werden kann, wenn sie „auf besonderem Bahnkörper geführt werden“. Schon ist man mittendrin im Fachchinesisch der Planer. Was ein besonderer Gleiskörper ist, erläutert die „Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahn“. Dort lernt man, dass „besondere Bahnkörper“ im „Verkehrsraum öffentlicher Straßen liegen, jedoch „vom übrigen Verkehr durch Bordsteine, Leitplanken, Hecken, Baumreihen oder andere ortsfeste Hindernisse getrennt“ sind. Führt eine Straßen- oder Stadtbahn nicht auf so einem besonderen Gleis-

körper, ist sie auf einem sogenannten „straßenbündigen Bahnkörper“ unterwegs. Petra Thiede bestätigt dieser Zeitung: „Der Bund fördert nur Streckenabschnitte, die einen besonderen Bahnkörper für die Stadtbahn vorsehen. Die Landesförderung setzt dagegen einen 'überwiegend' eigenen Bahnkörper voraus und fördert dann auch die verbleibenden straßenbündigen Bereiche. Insgesamt, so Petra Thiede, muss der Anteil des besonderen Bahnkörpers aber „bezogen auf die gesamte Neubaustrecke bei 70 bis 80 Prozent liegen“. Das bedeutet für die aktuel-

len Planungen der Neubaustrecken nach Heepen und Senne-stadt: „In der politischen Entscheidung für die Trasse muss, so Petra Thiede, „aufgrund der genannten Förderbedingungen das Erfordernis eines überwiegenden Streckenanteils mit besonderem Bahnkörper zwingend berücksichtigt werden.“ Hier wird zum ersten Mal in der bisherigen Diskussion klar der Sachzwang benannt, der die Alternativen von Trassen der Linie fünf nach Heepen begrenzt. Mit höchster Wahrscheinlichkeit ist deshalb nur folgende Trasse realistisch: Jahnplatz, Kesselbrink, Wer-

ner-Bock-Straße, Ostbahnhof, auf dem langen Kamp, Radrennbahn. Für diese Variante haben die Planer des Büros TTK einen 98 Prozent-Anteil mit einem besonderen Bahnkörper errechnet. Für die alternative Variante über die Heeper Straße bis zur Radrennbahn sind es nur 49 Prozent. Abgesehen von dem Stück zwischen Radrennbahn und dem Ortseingang kann die Stadtbahn im Ortskern Heepen nur straßenbündig geführt werden, egal ob sie über die Altenhagener und Amtmann-Bullrich-Straße oder die Hillegosser Straße zum Hassebrock und weiter zur Potsdamer Straße laufen soll. Nur auf der Trasse über die Werner-Bock-Straße und dem langen Kamp dürfte also der geforderte Anteil von 70 bis 80 Prozent mit „besonderem Bahnkörper“ zu realisieren sein. Dafür müsste, so die Planer des Büros TTK, die Werner-Bock-Straße auf 23 Meter Breite aufgeweitet werden. Das ist dort bis zum Stadtholz möglich. Von dort verläuft die Trasse über das gerade fertiggestellte „grüne Band“, das einschließlich des brandneuen aufwändigen Spielplatzes beseitigt werden müsste, durch eine neue Unterführung Richtung Ostbahnhof und folgt von dort auf einem separaten Bahnkörper in nördlicher Seitenlage dem Verlauf der Straße auf dem langen Kamp. Diese Straße ist großzügig in Richtung Osten geplant worden. 1990 wurde der Charakter durch die Anlage einer Allee und von Parkplätzen geändert. Auf der Nordseite müssten Allee und Parkplätze der Stadtbahn weichen. Es entsteht ein Wohnquartier mit stark eingeschränktem Individualverkehr.

INFO

Die Förderbedingungen

◆ Der Beigeordnete Gregor Moss teilt zum Finanzierungsplan mit: „Insgesamt und unter Ausnutzung der Fördermöglichkeiten durch den Bund (60 Prozent) und das Land NRW (30 Prozent) ergibt sich eine Förderquote von 72 Prozent, weil der Bau des neuen Betriebshofes nicht bezuschusst werden kann. Dies entspricht einer Summe von 156 Millionen Euro. (...) Insgesamt wird für die Bundes- und Landesförderung ein Streckenanteil von 70 bis 80 Prozent besonderer Bahnkörper erforderlich sein.“

Für die Trasse nach Heepen, über die 2014 entschieden werden soll, muss, so die Stadt Bielefeld, „die Erfordernis eines überwiegenden Streckenanteils mit besonderem Bahnkörper zwingend berücksichtigt werden“. ◆ Das Bundesverkehrsministerium zu den Förderbedingungen nach dem GVFG: „Die Fördervoraussetzung des besonderen Bahnkörpers für Vorhaben, die im Rahmen des GVFG-Bundesprogramms anteilig gefördert werden sollen, können dazu führen, dass Abschnitte, die diese Voraus-

setzung nicht erfüllen, von der Förderung ausgeschlossen sind.“ ◆ Das Verkehrsministerium des Landes NRW zu den Fördervoraussetzungen: Das GVFG stellt nach der Föderalismusreform I fortlaufendes Recht dar und kann nicht mehr geändert werden. Das betrifft auch „alle darauf aufbauenden Regelungen. Insofern hält der Bund auch zukünftig an der Regelung zum besonderen Bahnkörper fest.“ Eine Landesförderung gemäß ÖPNV-Gesetz ist nicht ausgeschlossen.

(FAST) ALLTÄGLICHES

Wer wird Millionär?

VON PETER ARBEITER

Man hätte Tellerwäscher werden sollen im Land der unbegrenzten Möglichkeiten, dann wäre man heute Milliardär oder zumindest Millionär. Aber, was hat man gemacht? Zeitungsartikel geschrieben, Fotos geschossen und sich über Chefredakteure (Gott sei Dank nicht über alle) geärgert. Aber nicht nur in den USA kann man sein Geld machen. Vorgestern bin ich im Internet – und was lese ich da? Dass es auch in Deutschland von Millionären und Milliardären nur so wimmelt. Reichster Mensch in Deutschland bleibt nach dem Manager-Magazin unter den 500 reichsten Deutschen Aldi-Gründer Karl Albrecht mit 17,8 Milliarden. Er sei „der am längsten amtierende Reichste eines Landes auf der Welt“. Der 93-Jährige, so wird weiter berichtet, lebe ganz bescheiden und zurückgezogen. Bleibt die Frage: Wozu braucht man so viel Geld? Das kann der doch nie im Leben aufessen. Von gerade mal 16 Milliarden muss die Familie des 1910 verstorbenen Bruders Theo Albrecht leben, und Lidl-Eigentümer Dieter Schwarz muss mit



13 Milliarden auskommen. Eine Milliarde weniger hat die Familie Reimann (Reckitt Benckiser/Coty) die ihr Vermögen aus dem Vorjahr immerhin um eine Milliarde erhöhen konnte. Der Ordnung halber: Unter den zehn Superreichen des Landes finden sich Namen wie Stephan Quandt (Platz neun), Bruder von Susanne Klatten und ihre Mutter Johanna Quandt (Platz zehn) sowie die Familien Otto (Rang sechs) und Würth (Platz sieben). Die ganze Zeit warte ich schon auf einen meiner Favoriten, der – wie ich weiß – nicht nur Geld gemacht, sondern auch viel für die Kunst in seiner Heimatstadt und anderswo getan hat, und – im Gegensatz zu anderen Millionären – mit ihren Beschäftigten eine echte Familie bildeten: die Familie Oetker! Sie rangiert (Quelle: wieder das Manager-Magazin) immer noch auf Platz acht. Ja, wahrscheinlich muss du andere austricksen, ehe du so richtig millionärsmäßig aufsteigst. Ich fürchte, ich wäre kein guter Tellerwäscher geworden!

AROUND VIEW MONITOR FÜR 360° RUNDUMSICHT

SAFETY SHIELD FÜR 360° SICHERHEIT

GOOGLE™ SEND-TO-CAR

INTELLIGENT KEY

19.-26. OKTOBER 2013:
DIE NICHT-NUR-GUCKEN-SONDERN-ANFASSEN-TAGE.
INNOVATION ZUM AUSPROBIEREN.

DER NEUE NISSAN NOTE VISIA
1.2i, 59 kW (80 PS)
AB € 12.490,-

- Geschwindigkeitsregelanlage und Geschwindigkeitsbegrenzer (Speed Limiter)
- Tagfahrlicht
- Stopp-/Start-System
- Reifendruckkontrollsystem
- Ecometer
- elektronisches Stabilitätsprogramm (ESP)
- 6 Airbags

DER NEUE NISSAN MICRA VISIA FIRST
1.2i, 59 kW (80 PS)
AB € 9.890,-

ADAC
Nissan Micra
Kategorie: Kleinwagen
Platz 1

AUSGEZEICHNETER VORFAHRE: DER NISSAN MICRA K12.
Mit Platz 1 bei der ADAC Pannestatistik 2013 glänzte schon der legendäre Vorgänger des neuen NISSAN MICRA.

AUTO MATTERW.de

Mattern GmbH
Ostring/Lange Wand 8 • 33719 Bielefeld • Tel.: 05 21/9 88 30 30

Gesamtverbrauch l/100 km: kombiniert von 5,0 bis 4,7; CO₂-Emissionen: kombiniert von 115,0 bis 109,0 g/km (Messverfahren gemäß EU-Norm); Effizienzklasse: C–B. Die Angaben zu CO₂-Emissionen und Verbrauch sind vorläufig bis zur endgültigen Homologation. ¹Außerhalb der gesetzlichen Ladenöffnungszeiten keine Beratung, kein Verkauf. Abb. zeigen Sonderausstattungen.

40434501_000313