

## Gliederung

1	Zur Aufgabenstellung .....	1
2	Das Stadtgebiet.....	2
3	Die wirtschaftliche Entwicklung.....	2
4	Ansätze städtebaulicher Planung vor 1945 .....	3
4.1	Die Entwicklung bis 1896 .....	3
4.2	Das Ortsstatut von 1896 .....	4
4.3	Der 1. Bebauungsplan von 1901 .....	4
4.4	Der Bebauungsplan von Karl Henrici aus dem Jahr 1907.....	5
4.5	Die Bauzonenordnung aus dem Jahr 1924 .....	5
4.6	Der Bebauungsplan von Prof. Vetterlein aus dem Jahr 1938 .....	5
5	Die Kriegszerstörungen und der Wiederaufbau.....	6
6	Wohnraumbeschaffung .....	8
6.1	Wohnungsnot in Gütersloh .....	8
6.2	Wohnraumbewirtschaftung .....	9
6.3	Behelfsbauten, Baracken und Kleinstwohnungen .....	10
6.4	Wohnraumprogramm der Stadt .....	11
6.5	Die Erschließung von Bauland.....	15
6.6	Die Beschlagnahme von Wohnraum .....	16
7	Öffentliche Einrichtungen .....	19
7.1	Ver- und Entsorgung .....	19
7.1.1	Das Gaswerk.....	19
7.1.2	Das Wasserwerk .....	19
7.1.3	Die Stromversorgung .....	20
7.1.4	Die Müllverbrennungsanlage .....	20
7.2	Der evangelische Friedhof (1948).....	20
7.3	Das alte Rathaus.....	20
7.4	Das neue Rathaus .....	21
7.5	Die Stadthalle .....	21
7.6	Das neue Theater .....	22
8	Militärische Einrichtungen .....	23
8.1	Gütersloh wird Militärstandort .....	23
8.2	Übernahme durch die englische Luftwaffe: Problem Fluglärm.....	23
8.3	Der Abzug .....	25
8.4	Die zivile Nutzung des Flughafens.....	26
9	Die kommunale Neugliederung.....	27
10	Städtebauliche Planungen seit 1945 .....	29
10.1	Die Ortssatzung zur Erhaltung und Gestaltung (1947).....	31
10.2	Die Ortssatzung der Stadt Gütersloh für den Wiederaufbau der Blessenstätte (1947) .....	31
10.3	Die Bauzonenordnung von 1948 .....	32
10.4	Leitplan und Flächennutzungspläne .....	32
10.4.1	Der Leitplan von 1959 .....	32
10.4.2	Der Leitplan wird Flächennutzungsplan (1960) .....	35
10.4.3	Die Überarbeitung des Flächennutzungsplans (1964) .....	35
10.4.4	Der Flächennutzungsplan von 1975 .....	36
10.5	Baustufenplan und Bauzonenordnung (1956).....	41
10.6	Der Fluchtlinienplan „Nordseite der Königsstraße“.....	42
10.7	Durchführungspläne nach dem Aufbaugesetz NRW / Bebauungspläne (ab1960) .....	42
10.8	Der Baugebietsplan von 1968 (Bebauungsplan 50) .....	42

10.9	Das Standortprogramm 1975-1979 .....	43
10.10	Der Gebietsentwicklungsplan (1977) .....	44
10.11	Der Teilentwicklungsplan Erholungs- und Freizeitflächen .....	44
10.12	Bauen im Außenbereich .....	45
10.13	Städtebaulicher Rahmenplan „Innenstadt“ .....	45
11	Verkehrsplanung .....	46
11.1	Verkehrswege vor 1945 .....	46
11.2	Die Autobahn (A 2) .....	47
11.3	Die Eisenbahn (Cöln-Mindener Eisenbahn) .....	47
11.4	Die Teutoburger-Wald-Eisenbahn (TWE) .....	47
11.5	Verkehrsplanung seit 1945 .....	47
11.5.1	Der Generalverkehrsplan von 1969 .....	48
11.5.2	Der Generalverkehrsplan Nordrhein-Westfalen (1970) .....	50
11.5.3	Der Generalverkehrsplan von 1981 .....	50
11.5.4	Der Verkehrsentwicklungsplan von 1995 .....	51
11.6	Straßenbaumaßnahmen .....	52
11.6.1	Die Berliner Straße .....	52
11.6.2	Die Verbindungsstraße zwischen Berliner- und Eickhofstraße / Friedrich-Ebert-Straße (ab 1947) .....	52
11.6.3	Die Dalkestraße .....	53
11.6.4	Der Omnibusbahnhof am Hauptbahnhof .....	53
11.6.5	Der Nord- und Westring (B 61) .....	53
11.6.6	Die Bundesstraße B61n / Autobahn A 47 .....	55
11.6.7	Die Umgehungsstraße Ost .....	56
11.6.8	Die Industrietangente (Stadtring Sundern) und die Südtangente .....	57
11.6.9	Die Osnabrücker Landstraße .....	58
11.6.10	Der Ausbau der Verler Straße .....	58
11.6.11	Die Landstraße 788: Umgehung Friedrichsdorf .....	59
11.7	Verkehrslenkung in der Innenstadt .....	59
11.8	Die Fußgängerzonen im Stadtzentrum .....	59
11.9	Tempo-30-Zonen .....	60
12	Gewerbeflächen .....	60
12.1	Ausweisung von Gewerbeflächen .....	60
12.2	Das Ingesta-Gutachten (1970) .....	61
12.3	Verbrauchermärkte .....	62
13	Parkflächen .....	62
14	Einzelne Planungen .....	63
14.1	Planungen für das Stadtzentrum .....	65
14.1.1	Bahnhofsvorplatz und Königstraße (1958) .....	65
14.1.2	Durchführungsplan 16: Berliner Straße zwischen Münsterstraße und Kökerstraße (1958) .....	66
14.1.3	Bebauungsplan 16/1: Das Warenhaus Hertie an der Berliner Straße (1960) .....	66
14.1.4	Bebauungsplan 22: Domhof / Blessenstätte“ (1960) .....	68
14.1.4.1	Das Stahlsche Haus (Domhof 4) .....	69
14.1.4.2	Haus Domhof 5 .....	70
14.1.5	Bebauungspläne 16/1 und 22: Sanierungsgebiet I .....	70
14.1.6	Bebauungsplan 48a und 68: Sanierungsgebiet II (1968) .....	71
14.1.6.1	Das alte Amtsgericht .....	75
14.1.6.2	Der Berliner Platz („Hertieplatz“) .....	76
14.1.7	Bebauungsplan 48A: „Münsterstraße / Feldstraße“ (1965) .....	77
14.1.8	Bebauungsplan 46: „Kökerstraße / Eickhoffstraße“ (Hochhaus Bertelsmann / 1968) .....	77
14.1.9	Bebauungsplan 24B1/B1A: „Rosenstraße“ (1970) .....	78
14.1.10	Bebauungsplan 48A: Roonstraße“ (1970) .....	79
14.1.11	Bebauungsplan 205: Alter Kirchplatz (1973) .....	80
14.1.12	Bebauungsplan 85: Westliche Innenstadttangente (1974) .....	81
14.1.13	Bebauungsplan 211: Zentraler Omnibushof ZOB (1976) .....	81
14.1.14	Bebauungsplan 97A: „Moltkestraße“ (1977) .....	82
14.1.15	Die Erhaltungssatzung .....	83
14.1.16	Hotel Kaiserhof (Parkhotel, 1979) .....	83

14.1.17	Sanierungsgebiet III: „Blessenstätte“ (1980) .....	85
14.1.18	Stadterneuerungsprogramm „Innenstadt“ (1985) .....	86
14.1.19	Bebauungspläne 238 und 239: „Innenstadt“ (Spielhallen, 1987) .....	87
14.1.20	Stadterneuerungsprogramm „Nördlicher Innenstadtrand“ (1989) .....	87
14.1.21	Bebauungsplan 235: „Kolbeplatz“ (1991) .....	88
14.1.22	Städtebauliche Rahmenplanung „Güterbahnhof“ (1996) .....	88
14.2	Die Erschließung neuer Baugebiete.....	89
14.2.1	Bebauungsplan 51: „Westfalenweg“ (1965) .....	89
14.2.2	Bebauungsplan 55: „Kattenstrother Weg“ (Südstadt) .....	89
14.2.3	Bebauungsplan 106: „Hüttenbrink“.....	90
14.2.4	Bebauungsplan 141: „Im Brock“ (Kempkensteffen) .....	90
14.2.5	Bebauungsplan 201: „Rhedaer Straße“ .....	90
14.2.6	Außenbereichssatzung „Emser Landstraße“ .....	91
14.3	Planungen für die Stadtteile .....	91
14.3.1	Gewerbegebiet „Bahnhofstraße“ in Isselhorst (1970) .....	91
14.3.2	Städtebaulicher Ideen-Wettbewerb Avenwedde-Mitte .....	92
14.3.3	Bebauungsplan 117: Avenwedde-Mitte.....	92
14.3.4	Planungen für das Nebenzentrum Isselhorst .....	92
14.3.5	Planung für das Wohngebiet Blankenhagen .....	93
14.3.6	Planungen für den Stadtteil Niehorst.....	93
14.4	Der Dalkesee.....	93
15	Denkmalschutz.....	93
16	Der Beirat für Stadtgestaltung .....	94
17	Natur- und Landschaftsschutz.....	95
17.1	Die Baumschutzsatzung.....	95
17.2	Erholungsgebiet Niehorst .....	96
18	Die Flurbereinigung .....	96
19	Aufgaben und Themen der Stadtplanung in Gütersloh .....	99

# 1 Zur Aufgabenstellung

Im September 2001 beauftragte der Fachbereich Stadtplanung der Stadt Gütersloh das Institut für Baugeschichte und Denkmalpflege der Fakultät für Architektur an der FH Köln mit der Erarbeitung einer inhaltlichen Konzeption für die Ausstellung „50 Jahre Stadtentwicklung Gütersloh“, welche vom 11. Oktober bis 24. November 2002 in den Räumen des Stadtmuseums gezeigt wurde.

Zusammenfassende Aufarbeitungen dieser jüngsten Phase der Stadtgeschichte liegen bisher nicht vor. Aus diesem Grund galt es, für die Ausstellung die städtebauliche Entwicklung an Hand der Originalunterlagen der Stadtverwaltung aufzuarbeiten. Als Hauptquelle wurden alle Protokolle der Stadtverordnetenversammlung bzw. des Stadtrates von 1945 bis 2000 ausgewertet. Diese Protokolle liegen als „Zweitschriften“ zusammen mit den Beratungsvorlagen und Zeitungsberichten in gebundener Form im Stadtarchiv vor. Auf diese Weise standen neben den amtlichen Dokumenten auch die einschlägigen Berichte der Lokalpresse zur Sichtung und Auswertung zur Verfügung. Insbesondere für den Zeitraum von 1945 und 1955 wurden zusätzlich auch die Protokolle des Bauausschusses ausgewertet. Weitere Daten lieferten schließlich die statistischen Jahrbücher, die von der Stadt Gütersloh bis in die 1980-er Jahre zusammengestellt worden waren.

Zu den vorbereitenden Arbeiten zur Ausstellung gehörte die Festlegung der zu präsentierenden Themen, die Auswahl der Exponate und des Bildmaterials und die Zusammenstellung einer ausstellungsbegleitenden Veröffentlichung. Dies geschah in enger und sehr fruchtbarer Zusammenarbeit mit den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Fachbereichs Planung sowie des Stadtarchivs und des Stadtmuseums.

Bei der Auswertung der Quellen ergab sich eine Material- und Themenfülle, die über die Darstellungsmöglichkeiten der Ausstellung hinausging. Damit diese Informationen für die Arbeit des Stadtrates und des Fachbereichs Stadtplanung zugänglich bleiben, wurde die vorliegende Materialsammlung zusammengestellt. Diese kann keineswegs eine umfassende Dokumentation der Gütersloher Stadtbaugeschichte darstellen. Sie soll vielmehr eine umfassende Aufarbeitung anregen. Einige Themen zeichnen sich dabei als besonders lohnenswerter Forschungsgegenstand ab.

So konnte im Rahmen dieser Untersuchung der Bereich des öffentlichen Hochbaus nur gestreift werden. Gerade aber auch auf diesem Gebiet leistete die Stadt in den zurückliegenden 55

Jahren bemerkenswertes. Allein durch die Suche nach dem geeigneten Standort verknüpft sich der städtische Hochbau auf enge Weise mit der städtebaulichen Planung. Gleichzeitig initiierte die Erschließung neuer Baugebiete immer auch wieder den Bau öffentlicher Einrichtungen.

Ab den 1970-er Jahren artikuliert sich der Bürgerwille verstärkt auch außerhalb des Stadtrates in Initiativen und Aktionen. Dieses Engagement verbindet sich eng mit dem zunehmenden Bewusstsein für Denkmal-, Umwelt- und Landschaftsschutz. Die Veränderungen im bürgerschaftlichen Engagement seit 1945 sind auffallend.

Ebenfalls angeregt werden soll die Aufarbeitung der Geschichte von Industrie und Gewerbe seit 1945. Die Wirtschaft trug zum Wohlstand der Stadt bei, förderte mit ihrem Arbeitskräftebedarf das Wachsen der Stadt und bestimmte häufig die städtebauliche Entwicklung. Städtebauliche Entwicklungen verknüpfen sich daher in vielfältiger Weise mit den Anforderungen und Interessen von Wirtschaft und Gewerbe.

Die vorliegende Materialsammlung möchte Stichworte zur jüngsten Phase der Gütersloher Stadtgeschichte liefern. Mancher wird sich dabei an Vorgänge noch aus eigenem Erleben erinnern. Dieses Wissen gilt es zu nutzen. So hoffen die Bearbeiter, dass die Ausstellung einen Beitrag zur Darstellung der Geschichte der Stadt liefern und vielleicht auch eine weitere Erforschung anregen kann.

## 2 Das Stadtgebiet

Ursprünglich gehörte Gütersloh zum Bistum Osnabrück. Später ging der Ort in den Besitz der Grafen von Tecklenburg über. 1565 bis 1808 zählte der Ort zum Besitz der Grafen von Bentheim-Tecklenburg.

Von 1808 bis 1813 gehörte Gütersloh zum Großherzogtum Berg. Von 1813 bis 1815 als Bestandteil der Herrschaft Rheda zu Preußen.

Ab 1815 gehörte Gütersloh zu Preußen (Provinz Westfalen, Regierungsbezirk Minden, Kreis Wiedenbrück).

Zusammen mit den Bauerschaften Blankenhagen, Nordhorn, Pavenstädt und Sundern umfasste Gütersloh 1822 ein Gebiet von ca. 13.537 Morgen. 1845 wurde die Gesamtgemeinde Gütersloh in Stadt und Amt Gütersloh unterteilt, was sich allerdings nicht bewährte. So fehlten der Stadt Gütersloh Entwicklungsmöglichkeiten. Daher wurde 1868 ein Teil der Bauerschaft Sundern in das Stadtgebiet eingemeindet. Dies war eine Fläche von insgesamt 90 Morgen im Bereich der Köln-Mindener Eisenbahn.

Zum 1. April 1910 wurden Stadt und Amt Gütersloh wieder zusammengelegt.

Die Grundfläche betrug

Für die Stadt Gütersloh	174 ha
Für das Amt Gütersloh	3360 ha

Hinzu kam die Bauerschaft Kattenstroh aus dem Amt Reckenberg mit 952 ha. Später folgten einige unwesentliche Grenzbegradigungen. 1937 wurde durch die Bodennutzungserhebung die Gesamtfläche mit 4509 ha angegeben.

## 3 Die wirtschaftliche Entwicklung

Die Ursprünge der Gütersloher Industrie liegen in der Landwirtschaft, deren vor Ort gewonnene Produkte weiterverarbeitet wurden: Flachs in der Spinnerei und Weberei, Korn zu Brot- und Teigwaren und Branntwein, Hanf in Seilereien, Erzeugnisse der Viehzucht in Schinken und Dauerwurst, daneben Holz in der Holzindustrie.<sup>1</sup> Zu Beginn des 19. Jahrhunderts war etwa ein Viertel der 5.400 Einwohner des Kirchspiels mit der Handspinnerei und Handweberei beschäftigt.

Die Gütersloher Garnhändler lieferten ihre Waren in die Textilzentren nach Elberfeld und Barmen, aber auch nach Holland und Brabant. Diese Garne wurden je etwa zur Hälfte in Gütersloh und

in den umliegenden Orten gesponnen. Ein Bericht aus dem Jahr 1818 berichtet, dass 2/3 der Dorfbewohner und etwa 1/3 der Landbevölkerung ihren Lebensunterhalt mit dem Spinnen des feinen Garns bestritten.

Eine ebenfalls größere Rolle spielte der Handel mit Vieh, Korn und Viktualien. Daneben fand sich die Landwirtschaft als bedeutender Erwerbszweig.

Bereits zur Mitte des 19. Jahrhunderts ist ein deutlicher Rückgang der „feinen Garnspinnerei“ festzustellen. Einer der Ursachen hierfür war wohl die zunehmende Bedeutung der Baumwolle bzw. des Baumwollgarns gegenüber dem Leinenfaden.

Mit der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse kam die Eisen- und Maschinenindustrie, sowie Seiden- und Baumwollweberei hinzu. Schon früh hatten sich darüber hinaus Druckereien in Gütersloh niedergelassen.

Zum Ende des 19. Jahrhunderts bis zum I. Weltkrieg erfolgte die Gründung bzw. Ansiedlung der großen Gütersloher Industrieunternehmen, insbesondere der Seiden- und Baumwollwebereien, der Fleisch- und Teigwarenfabriken sowie der Holz und Eisen verarbeitenden Industrie. Zu letzterer zählte die Firma Miele.

Nach dem I. Weltkrieg spürte auch Gütersloh die schwere Rezession, einhergehend mit hoher Arbeitslosigkeit, die mit der Ansiedlung neuer Betriebe in den 1930er Jahren überwunden werden konnte.

Gütersloh entwickelte sich bis zum II. Weltkrieg zu einem bedeutenden Industriestandort. Die Haupterwerbszweige waren:

1. die Seiden- und Baumwollweberei
  - Gebr. Bartels  
(Mechanische Seidenweberei),  
gegr. 1857
  - Greve & GÜth  
(Baumwoll- und Leinenweberei)
  - Textilwerke Niemöller & Abel  
(Mechanische Baumwollweberei und  
Arbeiterkleiderfabrik)
  - GÜth & Wolf  
(Band- und Gurtenweberei)
  - Niemöller & Lütgert  
(Mechanische Baumwollweberei)  
und andere
2. die Herstellung feiner Fleischwaren
  - Vogt & Wolf
  - Sewerin
  - Gütersloher Fleischwarenfabrik
3. Eisen und Holz verarbeitende Betriebe
  - Mielewerke, 1907 (Herstellung von  
Waschmaschinen, Zentrifugen, Staub-  
saugern, Drahtseile, Gelenkplatten,  
Fahrrädern, Fahrradteilen, u.a.m.)

<sup>1</sup> Erläuterungsbericht zum Leitplan von 1960. S. 28f

4. die Herstellung von Sperrholzplatten, Holzgeräten, Fallen und Kisten
  - Wiruswerke
5. die Möbelfabrikation
6. die Buchdruckerei
  - Bertelsmann (gegr. 1824)
  - Flöttmann
  - Eickholt & Klessmann
 und andere
7. Sonstige Fabriken
  - Drahtseilfabrik Gustav Wolf
  - Kettenfabrik Wilhelm Fissenewert
  - Osthusenrich & Söhne (Kistenfabrik)
  - Gustav Wilmking  
(Fallen und Haushaltsgerätefabrik)
  - mehrere Brennereien
8. die Landwirtschaft

In den Hauptindustriezweigen waren beschäftigt:

1925	3.970 Beschäftigte
1939	6.044
1948	6.834
1952	11.175
1958	18.750

Gütersloh zählte insgesamt 1560 Fabrik-, Handwerks- und Handelsbetriebe mit insgesamt 11.400 Arbeitern und Angestellten. Darunter fanden sich 21 Betriebe mit mehr als 100 Arbeitern.

#### Firmengründungen bzw. Niederlassungen

Exemplarisch seien einige Firmengründungen genannt:

1857	Gründung der Firma Gebr. Bartels (Mechanische Seidenweberei)
1870	Gründung einer Lederwarenfabrik in der Bauernschaft Kattenstroth, später „Gütersloher Lederwarenfabrik H. Lohmann & Co“.
1874	Gründung des Dampfsägewerkes von Stockmeyer & Diestelkamp
1874	Gründung der Baumwollspinnerei Greve & Güth an der Bogenstraße (Aufgabe der Firma 1975)
1878	Gründung der Nudelfabrik Niemöller (ab 1885 Verlegung in das Industriegebiet östlich der Bahn)
1887	Gründung der Baumwollweberei Niemöller & Abel (ab 1890 an der Verler Straße angesiedelt)

1893	Gründung der Seidenweberei Wilhelm Bartels & Co
1897	Gründung der Nudelfabrik Diestelkamp
1907	Die Firma Miele & Cie. verlagerte ihre Produktion von Herzebrock nach Gütersloh, Übernahme der Gebäude der Eigengießerei und Maschinenfabrik Arnold Verleger

Die Industriebetriebe lagen verstärkt östlich der Bahn, während sich der Stadtkern westlich der Bahn fand. Eine Ausnahme bildete die Fleischindustrie und die Bandweberei Güth & Wolf sowie Teile der Möbelindustrie.

## 4 Ansätze städtebaulicher Planung vor 1945

Die 1945 wieder aufgenommene Stadtplanung baute zumindest in den ersten Jahren auf den Planungen der Vorkriegszeit auf. Ein Blick auf den Beginn der Gütersloher Stadtplanung soll daher voran gestellt werden.

### 4.1 Die Entwicklung bis 1896

Bereits zur Mitte des 19. Jahrhunderts gab es Versuche, für die städtebauliche Ordnung Pläne aufzustellen. So finden sich Hinweise auf einen Bebauungsplan aus dem Jahr 1846, der wohl im Zusammenhang mit der Errichtung der Eisenbahn stand.<sup>2</sup> Nach diesem Plan sollte die heutige Eickhoffstraße begradigt werden. An der Kreuzung der Strenger Straße war ein kreisrunder Platz von 60 m Durchmesser vorgesehen, von dem die Straßen strahlenförmig abgehen sollten. Der Platz wurde zwar nicht errichtet, wohl aber die Eickhoffstraße begradigt.

1864 – 1866 beschäftigte sich die Stadt mit dem Vorhaben, einen Bebauungsplan für neue Verbindungsstraßen aufzustellen. Diese Verbindungsstraßen sollten angelegt werden zwischen der Berliner Straße und der Eickhoffstraße, zwischen der Köker- und der Strenger Straße sowie auch nördlich der Strenger Straße. Dieser Bebauungsplan wurde jedoch nicht verabschiedet.

Zum Ende der 1860er Jahre setzte ein Bauboom ein. Vermögende Bürger und auch der Mittelstand errichteten zahlreiche, zum Teil sehr

<sup>2</sup> Zweitschriften. Band 16. Erläuterungsbericht zum Leitplan 1960

repräsentative Gebäude. Als Bauplätze wählte man Grundstücke in der Innenstadt, wobei Bauplätze am Rand des alten Kerns, besonders auch in der Kirchstraße, der Hohenzollernstraße und der Roonstraße bevorzugt wurden.<sup>3</sup>

Ab den 1880er Jahren wurden von Fabrikantenfamilien wie z.B. dem Webereibesitzer GÜth (Unter den Ulmen 3), dem Kaufmann Greve und Brenneibesitzer Stahl bemerkenswerte Villen errichtet. So bildete sich Anfang des 20. Jahrhunderts in der Bauerschaft Sundern ein Villenviertel.<sup>4</sup> Villen entstanden auch an der Lindenstraße sowie nach 1900 an der The-singsallee und der Emilienstraße. Diesen Bau-projekten lag kein Bebauungsplan zugrunde. Nachdem bereits vorher mehrere Ansätze zu einer umfassenden städtebaulichen Planung gescheitert waren, beschlossen die Stadtver-ordneten 1876, ein Gebiet nordwestlich der Kernstadt als Erweiterungsfläche auszuweisen.<sup>5</sup> Begrenzt wurde dieses Gebiet von der Moltkestraße, der Prinzenstraße, Bismarckstraße und Königstraße. Besonders auch entlang der Roonstraße entstanden in Folge stattliche Bürgerhäuser, allerdings auch kleinere Häuser, die von Handwerkern errichtet wurden. Aber auch dieser Bebauungsplan wurde nicht rechtskräftig.<sup>6</sup>

Insgesamt kann für die Zeit bis 1896 von einer geordneten städtebaulichen Entwicklung nicht gesprochen werden.<sup>7</sup> Gebaut wurde überwiegend entlang der vorhandenen Straßen, wobei lediglich auf die Einhaltung der Baufluchtlinien geachtet wurde.

Vor dem I. Weltkrieg stellten die Berliner Straße und die Königstraße die Hauptgeschäftsstraßen dar. Ausschlaggebend für die Entwicklung dieser beiden Straßen wahr wohl die Errichtung des Rathauses (1863/64), des Amtsgerichtes (1908) und der Auferstehungskirche (1861 / heute Martin-Luther-Kirche) an der Ecke Berliner / Königsstraße. Damit verlor das alte Gütersloher Zentrum, der alte Kirchplatz, an Bedeutung.

Das Rathaus war 1863/64 errichtet worden und unterstrich mit seinem repräsentativen Aussehen den Willen der Bürgerschaft, Gütersloh auch von der Baustruktur her in eine Stadt zu verwandeln. Dieses Rathaus wurde, nachdem 1908 das Amtsgericht ein eigenes Gebäude bezogen hatte, umfassend umgebaut. Nach der Fertigstellung des neuen Rathauses wurde das alte Rathaus 1971 abgerissen und an dessen Stelle der „Berliner Platz“ („Hertieplatz“) geschaffen.

Das Stadtbild wandelte sich vor dem I. Weltkrieg bereits deutlich. Zahlreiche Fachwerkgebäude wurden durch repräsentativere Wohn- und

Geschäftshäuser ersetzt. Gütersloh erhielt zunehmend städtischen Charakter. Die Kö-kerstraße beispielsweise diente der Anbindung zum Bahnhof, der sich ursprünglich am Ende dieser Straße befand. Dem entsprach die Backstein-Architektur bei ARW, Barkey und der Gesellschaft Erholung.

Mit der erstmaligen Einrichtung der Stelle eines Stadtbaumeisters, bekam das Bauwesen ab 1891 mehr Gewicht.<sup>8</sup>

## 4.2 Das Ortstatut von 1896

Am 12. August 1896 wurde mit dem „Orts-Statut der Stadt Gütersloh betreffend Anlage neuer Straßen“ das erste Mal ein rechtsverbindliches Instrument zur Ordnung der Bebauung geschaffen. Eine der Bestimmungen besagte, dass Neubauten nur an ordnungsgemäß erschlossenen Straßen errichtet werden durften. Damit konnte das „wilde“ Bauen an unbefestigten Wegen und auf nicht entwässerten Grundstücken unterbunden werden.<sup>9</sup> Ein Vorhaben, dass aber nur mit Mühen gelang.

## 4.3 Der 1. Bebauungsplan von 1901

Das vorgenannte Ortstatut ermöglichte darüber hinaus eine detailliertere städtebauliche Ordnung über die Aufstellung von Bebauungsplänen, die auch eine Umlegung der zum Teil sehr kleinen Grundstücke ermöglichte.

Der von dem zuständigen Spezialkommissar der Kreisverwaltung, Ökonomierat Becker, 1901 aufgestellte Bebauungsplan fand dagegen kaum Zustimmung. Er entsprach nicht den städtebaulichen Zielen der Stadtverordneten und wurde als langweilig bezeichnet.<sup>10</sup> Bedeutung bekam er daher nicht.

## 4.4 Der Bebauungsplan von Karl Henrici aus dem Jahr 1907

Zu Beginn des 20. Jahrh. zeichnete sich die Eingemeindung des Amtes Gütersloh, bestehend aus den Bauerschaften Blankenhagen, Nordhorn, Pavenstädt und Sundern sowie der Bauerschaft Kattenstroth aus dem Amt Reckenberg in die Stadt Gütersloh<sup>11</sup> ab. Diese Eingemeindung erhielt am 1. April 1910 Rechtskraft. Damit vergrößerte sich das Stadtgebiet erheblich, sowohl an Fläche wie an Einwohnern.

<sup>3</sup> Katrin Minner. a.a.O. S. 249

<sup>4</sup> Katrin Minner. a.a.O. S. 253

<sup>5</sup> Eckhard Möller. a.a.O. S. 41

<sup>6</sup> Heike Vieregge. a.a.O. S. 192

<sup>7</sup> Heike Vieregge. a.a.O. S. 191

<sup>8</sup> Heike Vieregge. a.a.O. S. 192

<sup>9</sup> Heike Vieregge. a.a.O. S. 192

<sup>10</sup> Heike Vieregge, a.a.O. S. 193

<sup>11</sup> Eckhard Möller. a.a.O. S. 19

Als Grundlage für die „*Verkoppelung und Eingemeindung*“<sup>12</sup> stellte sich nun der Bedarf einer umfassenden städtebaulichen Planung. Hierzu wandte sich die Stadt Gütersloh an renommierte Stadtplaner. Den Auftrag erhielt schließlich der aachener Professor Karl Henrici. Von der Bezirksregierung Minden war darüber hinaus Josef Stübben aus Berlin vorgeschlagen worden.

Dieser Plan von Karl Henrici wurde – auch noch 1960 – als ausgesprochen weitsichtig angesehen. So sah er unter anderem eine 20 bis 30 m breite Ringstraße vor, die ein Gebiet von 900 bis 1000 ha einschloss.

In seinen Erläuterungsbericht beklagte Prof. Henrici 1909 insbesondere die drohende Zersiedelung der Landschaft. Diesem Umstand leistete ein bemerkenswerter Passus in den Eingemeindungsverträgen Vorschub. Prof. Henrici schrieb:

*„Zur Charakterisierung der zur Zeit herrschenden örtlichen Verhältnisse muß ich noch den Umstand hervorheben, der für Gütersloh kennzeichnend und zugleich leider bereits sehr verhängnisvoll geworden ist. Es ist die offenbare Neigung der Bevölkerung, sich ganz zerstreut anzusiedeln.*

...

*In den Eingemeindungsverträgen mit der Landgemeinde Gütersloh und der Gemeinde Kattenstroth-Spexard ist die Bedingung enthalten, dass innerhalb 20 Jahren die bei der Verkoppelung auszuweisenden Wege als für den Ausbau vollkommen hergestellt gelten sollen. Diese Bestimmung halte ich für sehr beklagenswert und gefahrvoll, als sie zweifellos geeignet ist, dem geschilderten und bedrohenden Unheil allen Vorschub zu leisten. Sie kann dazu führen, daß Gütersloh zu keiner Stelle aus dem unerquicklichen und unschönen Zustand des Unfertigen jemals herauskommt, wenn nicht ganz allgemein eine bessere Einsicht über die Notwendigkeit eines zielbewussten Vorgehens bei der Stadterweiterung Platz greift und Mittel gefunden werden, den weiteren Ausbau in geordnete Wege zu leiten.“<sup>13</sup>*

Auch von Stadtbaurat Schluckebier wurde war gut 15 Jahre später dieses Übel der Zersiedelung kritisiert worden:

*„Es muß auch dem Laien einleuchten, daß, wo zusammenhängend gebaut wird, die Befestigung der Straßen und die Versorgung mit Gas, Wasser und Elektrizität mit viel weniger Kosten ausgeführt werden kann, als bei uns, wo an jedem Feldweg hie und da, möglichst weit vom nächsten Nachbar entfernt, Häuser errichtet werden.“<sup>14</sup>*

Hinzu kam, dass durch die vorhandenen Gebäude die Neuordnung der Straßen und Flurstücke immer schwieriger wurde. Gelöst werden konnte das Problem der Zersiedelung jedoch nicht. Hinter der „*Zersiedelung*“ steckte natürlich die Auffassung, dass jeder Grundbesitzer das Recht habe, auf seinem Grund und Boden Gebäude zu errichten, soweit hierdurch nicht die Rechte Dritter unmittelbar berührt würden. Dabei dürfe es keine Ungleichbehandlung der Grundbesitzer geben. Eine Auffassung, die sich noch über Jahrzehnte in Gütersloh finden sollte.

Bedingt durch den I. Weltkrieg und die nachfolgende Zeit der wirtschaftlichen Krise konnten viele Ziele der Planung nicht verwirklicht werden.

#### 4.5 Die Bauzonenordnung aus dem Jahr 1924

1924 wurde eine Bauzonenordnung verabschiedet, in der für das Stadtgebiet Zonen unterschiedlicher baulicher Nutzung festgeschrieben wurden. Diese Bauzonenordnungen waren mit ihren Festsetzungen eher Flächennutzungs- als Bebauungsplänen vergleichbar.

#### 4.6 Bebauungsplan von Prof. Vetterlein aus dem Jahr 1938

Ein weiterer Bebauungsplan wurde 1938 von Prof. Vetterlein von der TU Hannover erarbeitet. Er umgab die Stadt mit einem großzügigen Ring aus Umgehungsstraßen, die z.B. von der Marienfelder Straße in gerader Linie zur Berliner Straße führten, in der Berliner Straße ostwärts der TWE durch das Siedlungsgebiet zwischen Friedrichsdorfer Straße und Hülsbrockstraße zu einem Punkt östlich Osthushof, von dort in ostwestlicher Richtung zur Wiedenbrücker Straße, etwa in der Linie des heutigen Südrings. Eine westliche Verbindung bestand von der Marienfelder Straße über Grenzweg und Westring bis zum Südring mit einem Anschluss an die Herzebrocker Straße. Im übrigen war das Baugebiet innerhalb des Rings beschränkt. Nur im Süden und Osten gingen die Baugebiete über diesen Ring hinaus. Für die Baugebiete selbst war sehr weitgehend eine Bebauung in Form von Kleinsiedlungen vorgeschlagen worden. Dieser Plan wurde nicht ausgeführt und erwies sich im nachhinein als untauglich, da er auf zu großer Fläche zu wenig Wohnraum schuf.

Während des II. Weltkrieges wurde für Gütersloh eine große Nord-Süd-Achse zwischen Rathaus an

<sup>12</sup> Erläuterungsbericht zum Bauleitplan 1960

<sup>13</sup> Erläuterungsbericht zum Plan von 1909

<sup>14</sup> Bericht von Stadtbaurat Schluckebier zur Jahrhundertfeier



der Berliner Straße und dem als Aufmarschgelände gedachten neuen Marktplatz geplant. Auch dieser Plan wurde nicht verwirklicht.<sup>15</sup>

## 5 Die Kriegszerstörungen und der Wiederaufbau

In Gütersloh waren zu Kriegsbeginn 1939 insgesamt 6.936 Wohnungen vorhanden. Weitere 275 Wohneinheiten konnten noch während des Krieges errichtet werden.<sup>16</sup>

Insgesamt wurden für Gütersloh zwischen Juli 1940 und Kriegsende 40 Luftangriffe verzeichnet. Ein strategisch wichtiges Ziel war dabei die Bahnlinie, aber sicher auch die militärischen Einrichtungen. Der erste Angriff erfolgte am 3. Juli 1940. Weitere schwere Luftangriffe folgten am:

- 10. Juli 1941
- 8. August 1941
- 31. Mai 1944
- 22. Oktober 1944
- 26. November 1944
- 28. Januar 1945
- 14. März 1945
- 28. März 1945

Der Einmarsch der alliierten Truppen erfolgte am 1. Ostertag 1945. Durch die Luftangriffe und die folgende Besetzung starben 290 Personen (ohne die aus Gütersloh stammenden gefallenen Soldaten).

Folgende Zerstörungen wurden verzeichnet:

- eine Kirche
- die Volksschule in Kattenstroth-West
- die Handelsschule (leicht beschädigt)
- das ev. Stift. Gymnasium (zu 50 % zerstört)
- 33 Fabrikgebäude

Die Zerstörungen an den Wohngebäuden dokumentiert die Tabelle auf der folgenden Seite.

897 Wohneinheiten wurden durch Kriegseinwirkung zu mehr als 60 % zerstört und galten als unbenutzbar und nicht wieder herrichtbar. Der durchschnittliche Schadensgrad der Stadt

Gütersloh, gemessen an dem Bestand von 6936 Wohnungen im Jahr 1939, betrug zum Kriegsende 24,9 %. Damit lag die Stadt Gütersloh mit ihrem Beschädigungsgrad an 2. Stelle im Regierungsbezirk<sup>17</sup>.

In der unmittelbaren Zeit nach Kriegsende galt es vordringlich, die Existenz der Gütersloher Bevölkerung zu sichern. Völlig unklar war für die Bevölkerung sowie Rat und Verwaltung, welche Entwicklung Deutschland nach dem Zusammenbruch des nationalsozialistischen Regimes nehmen sollte. Auch bestanden keinerlei Vorstellungen, ob bzw. in welcher Weise es gelingen sollte, die Kriegsschäden zu beseitigen und die Wirtschaft wieder aufzubauen. So war der Wiederaufbau in der ersten Zeit geprägt vom Mangel an Geld, Baumaterial und Arbeitskräften.

Nicht nur Baumaterial fehlte für den Wiederaufbau, sondern insbesondere auch Arbeitskräfte. Von der Militärregierung wurden die besonders schwer beschädigten Städte als „*Bauschwerpunktgebiete*“ ausgewiesen, für deren Wiederaufbau aus anderen Gegenden Bauarbeiter abgezogen werden konnten. Daher hatte auch Gütersloh damit zu rechnen, Arbeitskräfte abzugeben. Da man gleichzeitig aber Arbeiter für den Aufbau des Transitlagers und die Herrichtung der Nachrichtenkasernen und des Flugplatzes abstellen musste, befürchtete man im Juni 1946 kaum mehr Arbeitskräfte für den eigenen Wiederaufbau zu besitzen.<sup>18</sup>

Bis 1947 wurden von der Militärregierung allein Baumaßnahmen zur Wiederherstellung beschädigter Gebäude genehmigt, während der Neubau von Gebäuden ausgeschlossen war. Im Mai 1946 bekam die Stadt hierzu von der Militärregierung mitgeteilt, dass alle Bauanträge mit einem Kostenvolumen von 1.000 – 10.000 RM dem Bauausschuss vorzulegen seien. Dieser hatte die Anträge zu kontrollieren und die vordringlichsten Baumaßnahmen der Militärregierung vorzuschlagen. Dabei stand der Stadt für jeden Monat nur ein sehr begrenztes Bauvolumen zur Verfügung. Im Juni 1946 konnten beispielsweise nur 5 Baumaßnahmen im Gesamtwert von 13.800 RM bewilligt werden.<sup>19</sup> Im Juli 1946 konnte das genehmigte Bauvolumen von 15.000 auf 22.000 RM erhöht werden.<sup>20</sup>

Der Bauausschuss hatte die Bauanträge nach Prioritäten geordnet an die Militärregierung in Wiedenbrück einzureichen, die ihrerseits auch Streichungen vornahm. So wurde beispielsweise die Einrichtung eines Kinos in der ehemaligen Stadturnhalle im Juli 1947 nicht genehmigt.<sup>21</sup>

<sup>15</sup> Erläuterungsbericht zum Leitplan von 1960. S. 16

<sup>16</sup> Statistischer Jahresbericht der Stadt Gütersloh 1954

<sup>17</sup> Eine andere Statistik nennt Gütersloh an dritter Stelle. Statistischer Jahresbericht der Stadt Gütersloh 1954

<sup>18</sup> Bauausschuss-Protokoll vom 21.6.1946

<sup>19</sup> Bauausschuss-Protokoll vom 21.6.1946

<sup>20</sup> Bauausschuss-Protokoll vom 22.7.1946

<sup>21</sup> Bauausschuss-Protokoll vom 31.7.1947

Im Februar 1947 erhielt die Stadt Gütersloh die Mitteilung, dass die Baumaterialbewirtschaftung wieder an die deutsche Verwaltung übergeben wurde und damit die Genehmigung durch die Militärverwaltung entfiel. Die Kontingentierung des Baumaterials blieb jedoch weiterhin bestehen, wobei die Stadtverwaltung auf eine stufenweise Erhöhung hoffte.<sup>22</sup>

Im Juli 1946 konnte mit Dipl.-Ing. Tödtmann eine erste Fachkraft für bauliche Planungen - zunächst für ein Jahr - eingestellt werden. Die Einrichtung dieser Stelle, und überhaupt der Beginn städtebaulicher Planungen, war dringend erforderlich, denn es zeichnete sich die Gefahr ab, dass durch die zahlreichen, oft unkontrolliert erstellten Provisorien, ein kontrollierter Wiederaufbau von Monat zu Monat immer schwieriger wurde.

So galt bei dem Wiederaufbau 1945/46 der Grundsatz, dass jedes bombengeschädigte Gebäude in der alten Höhe (Geschosszahl) wieder aufgebaut werden müsse. Im Außenbereich wurde dies nicht zwingend vorgeschrieben.<sup>23</sup> Aufgrund der fehlenden Baumaterialien, insbesondere aber auch aufgrund der sehr schwierigen wirtschaftlichen Lage, war dies aber oft nicht möglich. So mussten entsprechende Ausnahmen genehmigt werden. Beispielsweise bei zwei Bauten in der Innenstadt (Femmer und Lehrke) wurde der alleinige Wiederaufbau des Erdgeschosses genehmigt, allerdings mit der Auflage, später höher zu bauen.

In den ersten Nachkriegsjahren waren in Gütersloh auf diese Weise insgesamt 35 Ladengeschäfte in behelfsmäßiger Bauweise entstanden. Die Baugenehmigungsbehörde hatte hierzu die Genehmigung auf Widerruf bzw. befristet erteilt. Verschiedentlich wurden dann später Fristverlängerungen ausgesprochen. Ende der 1950-er Jahre mehrten sich dann aber auch im Bauausschuss bzw. im Rat Stimmen, die die Beseitigung dieser Provisorien in der Innenstadt forderten. Entsprechende Beratungen im Stadtrat fanden am 19. Oktober und 7. Dezember 1959 statt. Dabei wurde der Grundsatzbeschluss gefasst, dass diese Behelfsladenbauten bis zum 1. Oktober 1964 zu beseitigen seien. Anfang Oktober wurden alle Besitzer bzw. Mieter von der Stadt angeschrieben, worauf entsprechend zahlreiche Widersprüche eingingen. Die Stadt sah sich allerdings aus städtebaulichen wie verkehrstechnischen Gründe nicht in der Lage, diesen Widersprüchen statt zu geben. Einstimmig wurde auf der Ratssitzung am 25. August 1964 beschlossen, den Abriss der Behelfsbauten weiter zu bewirken.

Insgesamt konnte im Laufe des Jahres 1948 trotz des weiterhin herrschenden Mangels an

Finanzmitteln und Baumaterialien ein deutlicher Aufschwung der Bauaktivitäten verspürt werden, sowohl bei der Industrie als auch im öffentlichen und privaten Wohnungsbau.

<sup>22</sup> Bauausschuss-Protokoll vom 21.2.1947

<sup>23</sup> Bauausschuss-Protokoll vom 31.7.1946

Beschädigte Wohngebäude					
bis 15 %	16 – 40 %	41 – 60 %	Über 60 %	Insgesamt	Unbeschädigt
1540	730	450	510	3230	663
Instandgesetzte Wohngebäude bis zum 31.12.1951					
1516	713	408	427	3064	
Wohnungen beschädigt					
bis 15 %	16 – 40 %	41 – 60 %	Über 60 %	Insgesamt	Unbeschädigt
2852	1139	768	897	5656	1280
Instandgesetzte Wohnungen bis zum 31.12.1951					
2804	1072	682	721	5279	

## 6 Wohnraumbeschaffung

### 6.1 Wohnungsnot in Gütersloh

Die Beschaffung von Wohnraum erwies sich schnell als die zentrale Aufgabe, welche die Stadtplanung über Jahrzehnte beschäftigen sollte. Entsprechende Zahlen belegen dies deutlich:

1939 zählte Gütersloh ca. 31.000 Einwohner. Bei der Volkszählung 1946 waren es bereits 36.100 und am 1. Oktober 1948 41.500. Gleichzeitig ging in diese Zeitraum durch Kriegszerstörung und die Beschlagnahme von Wohnraum für die englische Luftwaffe der Wohnraum allerdings um 17,8 % zurück. In 85 % des Wohnraums (bezogen auf den Wohnungsbestand von 1939) mussten 1948 43 % mehr Personen untergebracht werden. Dies stellte die Stadt vor große Probleme.

Der starke Bevölkerungszuwachs in der unmittelbaren Nachkriegszeit stellte sich zu einem wesentlichen Teil durch die aus den Ostgebieten Vertriebenen ein. Hierbei handelte es sich zum weit überwiegenden Teil um größere Familien, für die an der Herzebrocker Straße ein Flüchtlingslager eingerichtet worden war. Zu den 1946 bereits eingetroffenen Personen rechnete die Stadt mit weiteren 400 Umquartierten, die vorerst in den fertiggestellten Lagern der Firma Miele untergebracht werden konnten. Diese Sammellager bewahrten die Heimatvertriebenen zwar vor unmittelbarer Obdachlosigkeit, stellten aber ein äußerst unbefriedigendes Provisorium

dar. Bereits im April 1947 wurde daher der Stadt von den vorgesetzten Behörden mitgeteilt, dass die Flüchtlingslager aufzulösen seien. Dies führte zu weiteren Unterbringungsproblemen, und so hoffte die Stadtverwaltung, die Baracken des Lagers an der Herzebrocker Straße als Notunterkünfte übernehmen zu können.<sup>24</sup>

Dieser starke Zuzug machte den Wiederaufbau nicht einfacher, wobei die Stadt nur bedingt mit Hilfe rechnen konnte. Stadtdirektor Thöne berichtete im Juni 1946 dem Rat, dass vom Landesarbeitsamt verschiedene besonders stark zerstörte Städte zu sogenannten „Aufbauschwerpunkten“ bestimmt worden seien. Er vertrat hierbei allerdings die Ansicht, dass Gütersloh hierauf keinen Anspruch habe, wohl aber auf die Einstufung als „mittelschwerbeschädigte Stadt“, die sich aus eigenen Kräften wieder aufbauen müsse.<sup>25</sup>

Um die Situation für Gütersloh zu entspannen, diskutierte der Rat am 11. März 1946<sup>26</sup> den Erlass einer „Zuzugssperre“. Diese konnte und durfte aber nicht erlassen werden, da damit das Problem der weiterhin in den Westen einströmenden „Flüchtlinge“ und „Umquartierten“ nicht gelöst werden konnte. So waren allein Anfang August 1946 weitere 146 „Ostflüchtlinge“ nach Gütersloh gelangt, die vorerst im Lager „Am Anger“ untergebracht wurden.<sup>27</sup> Mit Beschluss vom 12. August 1946 wurde der Stadtdirektor allerdings beauftragt, bei der Kreisverwaltung darauf hinzuwirken, dass aufgrund der

<sup>24</sup> Bauausschuss-Protokoll vom 22.4.1947

<sup>25</sup> Ratsprotokoll vom 25.6.1946

<sup>26</sup> Ratsprotokoll vom 11.3.1946

<sup>27</sup> Ratsprotokoll vom 12.8.1946

erheblichen Belastungen durch die Einquartierung der englischen Luftwaffe keine weiteren Flüchtlinge in Gütersloh untergebracht werden sollten.<sup>28</sup>

Mit vier Maßnahmen versuchte die Stadt Gütersloh, der großen Wohnungsnot Herr zu werden:

- durch die strenge Wohnraumbewirtschaftung
- durch die Errichtung von Notunterkünften und

einige Zeit später auch durch

- die Erschließung von Bauland und
- ein eigenes städtisches Wohnungsbauprogramm

Am 21. Juli 1947 beschloss die Stadtverordnetenversammlung:

*„Das Wohnungsamt wird angewiesen, alle erforderlichen Maßnahmen zu treffen, um nicht bezugfertige Räume der Benutzung zuzuführen, insbesondere, falls die Hauseigentümer die Fertigstellung nicht selbst vornehmen oder vornehmen können, die Räume an solche Personen zu vergeben, die in der Lage sind, für die Fertigstellung zu sorgen.“<sup>29</sup>*

Gebremst wurde der Wiederaufbau durch den Mangel an Baumaterial und Arbeitskräften. Der Wiederaufbau des Flughafens für die englische Luftwaffe band im Sommer 1946 viele Arbeitskräfte. Hinzu kamen zusätzliche Arbeiten für die Besatzungsmacht sowie Arbeiten für ein großes Transitlager.<sup>30</sup> Auf ihrer Sitzung am 28. Februar 1947 beschäftigte sich die Stadtverordnetenversammlung ausführlicher mit der Schuttbeseitigung in der Innenstadt. So hoffte man, dass sich die Industrie dieser Aufgabe annehmen werde. Sollte diese aber nicht genügend Arbeiter abstellen können, so müsse die gesamte Gütersloher Bürgerschaft zur Mithilfe aufgefordert werden. Ziel war, den gesamten Schutt bis Ende 1947 zu räumen.<sup>31</sup>

In den 1950er Jahren hielt der stetige Zuzug nach Gütersloh unvermindert an. Dieser wurde auf die Arbeitsmöglichkeiten in Handwerk und Industrie zurückgeführt, obwohl die Wohnungsnot nach wie vor groß war. So galten 1953 1949 „Parteien“ mit

insgesamt 6.772 Personen als wohnungssuchend. Eine weitere Zunahme war allerdings auch durch die Umsiedlung gemäß dem Umsiedlungsgesetz vom 22. Mai 1951 zurückzuführen. So hatte Gütersloh 231 Personen aufzunehmen. Diese wurden in Gebäuden untergebracht, die mit Landesmitteln errichtet werden konnten. Daneben wurden 360 „Sowjetzonenflüchtlinge“ auf Grund des Notaufnahmegesetzes untergebracht. Die Zuweisung erfolgte im Rahmen einer festgelegten Aufnahmequote aus den Auffanglagern. Die Unterbringung konnte teils in Wohnungen und teils in „zumutbaren Dauerunterkünften“ erfolgen.<sup>32</sup> Weiterhin nahm die Zahl der „Ostvertriebenen“ weiter zu. Sie stieg in 1953 auf insgesamt 10.558 Personen an und machte damit 22 % der Bevölkerung aus.

## 6.2 Wohnraumbewirtschaftung

Im Rahmen der strengen Wohnraumbewirtschaftung ging es darum, die obdachlos gewordene Bevölkerung sowie die Einquartierten möglichst gerecht auf die vorhandenen, nicht zerstörten und nicht beschlagnahmten Wohnungen zu verteilen. Hierbei galten 6 m<sup>2</sup> pro Bewohner als Bemessungsgrundlage. Von der Stadtverwaltung wurden hierzu die Wohnflächen erfasst und die Unterzubringenden entsprechend verteilt. Dies war mit Härten verbunden, die die bisherigen Wohnungsinhaber zum Teil nur schwer akzeptieren wollten.

Auf Grund der sich 1946 weiter verschärfenden Wohnungsnot sah sich der Stadtrat am 29. April 1946 veranlasst, erneut über die Beschaffung von zusätzlichem Wohnraum zu beraten. Ergebnis dieser sehr lebhaft geführten Debatte war, dass erneut 20 Ermittler des Wohnungsamtes alle nutzbaren Wohnungen begehen sollten. Mit den Ergebnissen der durchgeführten Begehung durch die Ermittler des Wohnungsamtes konnte die Stadt zwar zufrieden sein, es gab zum Teil allerdings heftige Auseinandersetzungen mit den Wohnungseigentümern. Insbesondere die Bemessungszahl von 6 m<sup>2</sup>/Person wurde heftig kritisiert, musste aber vorerst beibehalten werden. Im Regierungsbezirk Minden lag der Durchschnitt bei 6,9 m<sup>2</sup>.

Auf Dauer stellte die Wohnraumbewirtschaftung aber keine Maßnahme dar, mit der das Wohnungsproblem hätte gelöst werden können. Die Rekrutierung von zusätzlichem Raum in vorhandenen Wohnungen schien nach Auffassung des Stadtverordneten Wolf auch keinen Erfolg mehr zu haben. Es sollten vielmehr die beschädigten Häuser instand gesetzt und weitere

<sup>28</sup> Ratsprotokoll vom 12.8.1946

<sup>29</sup> Ratsprotokoll vom 21.7.1947

<sup>30</sup> Ratsprotokoll vom 25.6.1946

<sup>31</sup> Ratsprotokoll vom 28.2.1947

<sup>32</sup> Statistisches Jahrbuch der Stadt Gütersloh für 1953

Behelfsheime errichtet werden.<sup>33</sup> Die Stadtverwaltung wurde daher vom Stadtverordneten Reher aufgefordert, neue Bauvorhaben nach Kräften zu unterstützen.<sup>34</sup> Immerhin wurde am 17. Juni 1946 die „Ergänzung der Anordnung betr. Wohnraumversorgung in der Stadt Gütersloh entsprechend den Vorschriften des Kontrollrates Gesetz Nr. 18“<sup>35</sup> beschlossen. Danach setzte der Stadtrat nun - nach intensiver Diskussion - die Grundfläche pro Kopf von 6 m<sup>2</sup> auf 8 m<sup>2</sup> fest.

### 6.3 Behelfsbauten, Baracken und Kleinstwohnungen

Die Unterbringung der obdachlosen Familien war vordringlich. Daher beauftragte der Bauausschuss am 19. Februar 1946 die Verwaltung, Informationen über Behelfsunterkünfte in Stahlbauweise bei der Firma Peters, Leichlingen, (Probgebäude Düsseldorf) einzuholen.<sup>36</sup> Vom Stadtbaurat wurde ein Plan vorgelegt, auf welchen un bebauten städtischen Grundstücken Behelfsheime aufgestellt werden könnten.<sup>37</sup> Bis Dezember 1946 konnte die Stadt 80 Behelfsheime errichten.<sup>38</sup> Da viele Grundstücke noch nicht enttrümmert waren, wurden auch Straßenräume und Schulhöfe genutzt. So wurden beispielsweise 6 Baracken auf dem Schulhof der Schule Kattenstroth-Süd errichtet, was wiederum den Schulbetrieb störte. Diese Behelfsheime wurden daher 1947 umgesetzt.<sup>39</sup>

Die Baracken waren zu einem größeren Teil in schlechtem Zustand. So besaßen die Behelfsheime im Mohns Park beispielsweise so undichte Dächer, dass den Bewohnern die Miete erlassen werden musste.<sup>40</sup> Selbst die Reparatur erwies sich aber als schwierig, denn die Stadt bekam nicht genügend Dachpappe zugeteilt.<sup>41</sup> Auch faulten bereits die hölzernen Fundamente weg.

Obwohl auch in 1949 die Zahl der Anträge auf Zuteilung einer städtischen Bracke unverändert anhielten, wurden diese Gebäude aufgrund ihres Zustandes und ihrer Unterhaltskosten zunehmend umstritten. Daher führten der Bau- und der Wohnungsausschuss am 14. Juli 1949 eine Bereisung aller städtischen Notunterkünfte durch.

Insgesamt besaß die Stadt 1950 88 Behelfsheime:

Arndtstraße/Mohns Park (1), Auf der Benkert (1), Bernhardstraße (4), Blankenhagener Weg (10), Brockhäger Straße (15), Baumstraße (12), Brunnenstraße (12), Georgstraße (1), Haegestraße (3), Herzebrocker Straße (17), Marienfelder Straße (4), Pestalozzistraße (6), Putzhagen (8), Tarrheide (4) und Bultmannstraße (2).<sup>42</sup>

Auf Grund dieser Bereisung beschloss der Rat, alle „nicht asozialen Mieter“ möglichst umgehend in anderweitige Wohnungen unterzubringen. Die somit freiwerdenden Baracken sollten dann „räumungspflichtigen asozialen Mietern“ zum eigenen Unterhalt überlassen werden.<sup>43</sup>

Baracken und Behelfsbauten wurden natürlich nicht nur von der Stadt errichtet. In den ersten Nachkriegsjahren hatte sich der Bauausschuss mit zahlreichen Bauanträgen zur Errichtung von Behelfsbauten zu befassen, denen überwiegend zugestimmt wurde. Allerdings mussten diese Behelfsbauten bestimmte Mindestanforderungen erfüllen. Bei einer Ortsbesichtigung bezeichnete der Bauausschuss beispielsweise das Behelfsheim Fächtenkord im Wäldchen der Provinzialheilanstalt „für den dauernden Aufenthalt von Menschen als unwürdig“<sup>44</sup> und forderte eine zusätzliche Abdichtung.

Von der Firma Ruhenstroth wurden 1947 „Kleinhäuser“ auf einem Bauplatz „Am Anger“ errichtet. Bei diesen Behelfsbauten handelte es sich um Versuchsgebäude. Die Stadt überprüfte im Folgenden den weiteren Erwerb.<sup>45</sup> Bei diesen „Kleinstwohnungen“ sollte es sich um 2- und 3-Zimmerwohnungen mit Kochnische handeln. Diese sollten über das Stadtgebiet verstreut im Außenbereich errichtet werden.<sup>46</sup> Schließlich wurde 1949 ein Grundstück von den Erben Potthoff erworben um dort 24 Kleinstwohnungen zum Preis von je 6.500 DM zu erstellen.<sup>47</sup> Jeder der drei Baublocks umfasste 8 Wohnungen und besaß eine Waschküche und ein Badezimmer.<sup>48</sup>

Zur Unterbringung der Bewohner von solchen Behelfsheimen und Baracken, deren Instandsetzung nicht mehr lohnte, wurden 1952 sogenannte Laubenhäuser errichtet. Insgesamt konnten 40 – 50 Wohnungen mit je 2 Räumen geschaffen werden. Diese wurden auf dem früher Wilmskötter'schen Grundstück am Elbrachsweg und der früher Barkey'schen Wiese an der Marienfelder Straße errichtet.<sup>49</sup> Die Erdarbeiten für die Fundamente wurden dabei von Gefangenen der Justizvollzugsanstalt

<sup>33</sup> Ratsprotokoll vom 29.4.1946

<sup>34</sup> Ratsprotokoll vom 29.4.1946

<sup>35</sup> Ratsprotokoll vom 17.6.1946

<sup>36</sup> Bauausschuss-Protokoll vom 19.2.1946

<sup>37</sup> Bauausschuss-Protokoll vom 15.4.1946

<sup>38</sup> Bauausschuss-Protokoll vom 19.12.1946

<sup>39</sup> Bauausschuss-Protokoll vom 21.2.1947

<sup>40</sup> Bauausschuss-Protokoll vom 4.7.1947

<sup>41</sup> Bauausschuss-Protokoll vom 10.11.1947

<sup>42</sup> Haushaltsplan für das Jahr 1951

<sup>43</sup> Bauausschuss-Protokoll vom 4.8.1949

<sup>44</sup> Bauausschuss-Protokoll vom 30.8.1948

<sup>45</sup> Bauausschuss-Protokoll vom 28.7.1947

<sup>46</sup> Bauausschuss-Protokoll vom 3.11.1949

<sup>47</sup> Bauausschuss-Protokoll vom 12.12.1949

<sup>48</sup> Bauausschuss-Protokoll vom 10.2.1950

<sup>49</sup> Bauausschuss-Protokoll vom 10.7.1952

ausgeführt.<sup>50</sup> Nach der Fertigstellung der Laubenhäuser konnten eine ganze Reihe von Baracken abgebrochen werden.<sup>51</sup> Diese wurden an Interessenten abgegeben. Allerdings durften diese nicht wieder im Gütersloher Stadtgebiet aufgestellt werden. Auf diese Weise sollte der Bestand schrittweise abgebaut werden.<sup>52</sup> 1953 beschloss der Bauausschuss die Errichtung von 2 weiteren Laubenhäusern mit insgesamt 16 Wohnungen auf dem Grundstück an der Holzheide.<sup>53</sup>

Die im Mohns Park aufgestellte Baracke, die eigentlich zum Abbruch vorgesehen war, wurde 1953 noch einmal in das Gebiet Langerts Busch umgesetzt. Immerhin konnten so mit einem Kostenaufwand von ca. 17.000 DM 6 Zweizimmerwohnungen geschaffen werden.<sup>54</sup>

## 6.4 Wohnungsbauprogramm der Stadt

Die Einquartierung von obdachlosen Familien in vorhandene Wohnungen und die Aufstellung von Notunterkünften konnten nur Provisorien darstellen. Bis 1948 hatte die Stadt hierzu jedoch keine Alternativen, denn die Errichtung von Neubauten war aufgrund der strengen Baumaterialbewirtschaftung untersagt. Lediglich die Instandsetzung von Wohnraum wurde gestattet.

Aufgrund der großen Zerstörungen in den Städten an Rhein und Ruhr konnte Gütersloh nicht mit durchgreifender Hilfe von außen rechnen. Gleichzeitig wurde deutlich, dass der herrschenden Wohnungsnot nur durch den Neubau von Wohnungen begegnet werden konnte. Verstärkt ab 1948 versuchte die Stadt mit einem eigenen Wohnungsbauprogramm der Wohnungsnot Herr zu werden.

Hierzu begann Bürgermeister Hossius mit der Sammlung von Spenden bei den örtlichen Unternehmern und Industriellen. Das Ergebnis dieses Aufrufs war größer, als erwartet. So konnte der Bürgermeister im Dezember 1948 berichten, dass die Industrie u.a. ¼-Million Steine, 1200 Zentner Zement, 350 Zentner Kalk und 10.000 Dachziegel gespendet habe. Auch bestand die Aussicht, dass für die Beschaffung von Barmitteln eine steuerfreie Arbeitstunde von sämtlichen Beschäftigten geleistet würde. Ferner sollte monatlich eine Haussammlung in Gütersloh abgehalten werden. Unternehmer erklärten sich bereit, die Bauten zum Selbstkostenpreis auszuführen.

<sup>50</sup> Bauausschuss-Protokoll vom 22.12.1952

<sup>51</sup> Bauausschuss-Protokoll vom 9.10.1952

<sup>52</sup> Bauausschuss-Protokoll vom 5.2.1952

<sup>53</sup> Bauausschuss-Protokoll vom 2.7.1953

<sup>54</sup> Bauausschuss-Protokoll vom 12.2.1953

Geplant wurden Gruppenhausbauten mit 1 – 2-Zimmerwohnungen. Vorbild hierfür waren Bauten der Siedlungsgesellschaft „Freie Scholle“ in Bielefeld. Als Baugrundstück wurde der städtische Marktplatz, beginnend an der Blücherstraße, vorgesehen. Da dieser aber für andere Projekte der Stadt reserviert bleiben sollte, wurde schließlich ein Standort auf dem städtischen Gelände zwischen Diek-, Fichten- und Rhedaer Straße<sup>55</sup> in der Nähe der Provinzialheilanstalt beschlossen.<sup>56</sup> Die Arbeiten an den städtischen Wohnungen gingen zügig voran. Am 20. Juni 1949 konnte die Stadtverordnetenversammlung bereits den III. Abschnitt dieses Wohnbauprogramms beschließen. Damit sollten 4 Wohnblocks mit insgesamt 72 Wohnungen zum Gesamtpreis von 808.000 DM errichtet werden. Die Ausführung erfolgte wieder durch den Gemeinnützigen Bauverein eGmbH. Je die Hälfte der Wohnungen wurde Vertriebenen und Einheimischen zugewiesen.<sup>57</sup> Am 16.12.1949 konnte der Bau eines weiteren Blocks mit 12 Wohnungen an der Diek-/Fichtenstraße beschlossen werden.<sup>58</sup> Die Errichtung eines 6. Wohnblocks wurde am 20.4.1950 beschlossen, der 7. Block im Juni 1950. 1952/53 wurde bereits der 13. und 14. Block in Angriff genommen.

Das Wohnungsbauprogramm konzentrierte sich insbesondere auf die Schaffung von Wohnungen für wirtschaftlich schwache Familien. So war beispielsweise für das Jahr 1954 der Bau von weiteren zwei Sechsfamilienhäusern an der Ecke Fichtenstraße und Rhedaer Straße geplant sowie ein Wohngebäude mit 8 Wohnungen an der Ecke Brockweg und Roggenkampsweg. Zwei Wohnhäuser für je 6 Familien und ein Wohnhaus für 12 Familien sollten an der Ecke Bultmannstraße / Westring gebaut werden. Ebenso zwei Wohnhäuser für je vier Familien am Westring. Durch diese Maßnahmen sollte der Bestand an Notunterkünften weiter abgebaut werden.<sup>59</sup>

Parallel dazu kam zunehmend auch der private Wohnungsbau in Gang. Bis 1954 waren alle Schäden an den bis zu 60 % zerstörten Wohnungen beseitigt. Von den mehr als 61 % zerstörten Wohnungen waren bis 1954 802 wiederhergestellt. 95 Wohnungen waren weiterhin nicht nutzbar.

Das private Bauwesen reichte aber auch weiterhin nicht aus, um preiswerten Mietwohnraum anbieten zu können. Daher plante die Stadt 1953 zur Linderung der Wohnungsnot zusammen mit dem Gemeinnützigen Bauverein die Errichtung von weiteren 40 Eigenheimen am Surenhofsweg und Südring. Zwei Entwürfe wurden hierzu

<sup>55</sup> Bauausschuss-Protokoll vom 6.1.1949

<sup>56</sup> Ratsprotokoll vom 17.1.1949

<sup>57</sup> Ratsprotokoll vom 26.9.1949

<sup>58</sup> Ratsprotokoll vom 16.12.1949

<sup>59</sup> „Freie Presse“ vom 30.6.1954. Nr. 149

entwickelt. Je die Hälfte der Gebäude sollte mit Kochküche und besonderem Wohnzimmer bzw. mit Wohnküche eingerichtet werden.<sup>60</sup> Allerdings wünschten die meisten Bewerber eine separate Küche. Diesem Wunsch wurde auch entsprochen.<sup>61</sup>

Bis 1954 konnten unter Inanspruchnahme von öffentlichen Mitteln zu dem Bestand an 6.050 nutzbaren Altwohnungen aus der Zeit vor 1945 bis 1954 weitere 2.432 Wohnungen gebaut werden. Ohne öffentliche Mittel wurden einschließlich der Besatzungsbauten weitere 842 Wohnungen errichtet. Der Gesamtwohnungsbestand (incl. Wohnungen des Militärs) betrug nun 9.588 Wohnungen.<sup>62</sup> Insbesondere wurde die Bautätigkeit auch durch die Bereitstellung von Erbbaugrundstücken gefördert. Für 365 Gebäude stellte die Stadt Flächen von insgesamt 296.000 m<sup>2</sup> zur Verfügung. Weitere 64.311 m<sup>2</sup> wurden für die Errichtung von Besatzungswohnungen bereitgestellt.

	1954	1981
Wohnungen	9.369	25.293
Zuwachs gegenüber 1954		169,96 %
Einwohner	48.889	81.064
Zuwachs gegenüber 1954		65,81

Trotz dieser gewaltigen Bauleistung war die Wohnungssituation auch weiterhin unbefriedigend. Denn während die Zahl der Wohneinheiten von 1939 bis 1954 von 6.936 auf 9.369 = 35 % zugenommen hatte, erhöhte sich die Zahl der Einwohner von 30.850 auf 48.889 im Jahr 1954, d.h. 58 %. So nahm die Zahl der Wohnungssuchenden auch weiterhin nicht ab. Daher sah die Stadtverwaltung die Wohnraumsituation zum Ende des Jahres 1954 noch keineswegs als entspannt an, obwohl bis dahin an die 3.000 kriegsbeschädigte Wohnungen instand gesetzt oder neu errichtet worden waren. Dies führte in großen Teilen der Öffentlichkeit zu der Einschätzung, dass die größten Probleme jetzt wohl überstanden seien. Dies gab Stadtdirektor Diestelmeier den Anlass, der Stadtverordnetenversammlung am 16. Dezember 1954 einen sehr ausführlichen Bericht zur Wohnraumlage vorzulegen.

46 Familien wohnten 1954 noch in Baracken und Behelfsheimen, 41 Familien in baufälligen und unbewohnbaren Räumen. 20 Familien befanden sich in der Betreuung der Tbc-Fürsorge. Hier war eine Wohnungsfindung besonders schwierig. Die Stadtverwaltung legte daher immer wieder Statistiken vor, die aufzeigten, dass die Wohnungsnot 10 Jahre nach Kriegsende keineswegs beseitigt war.

Bei Kriegsbeginn waren 6936 Wohnungen in Gütersloh vorhanden. 275 weitere Wohnungen wurden noch während des Krieges errichtet. Von diesen insgesamt 7211 Wohnungen wurden 897 Wohnungen total zerstört (60- bis 100%-Zerstörung). Damit lag der Zerstörungsgrad der Stadt Gütersloh bei insgesamt 24,92 %, so das Gütersloh nach Paderborn und Bielefeld als drittstärkst zerstörte Stadt im Regierungsbezirk Detmold galt. Von den 897 zerstörten Wohnungen konnten 802 Wohnungen wiederaufgebaut werden.

264 Wohnungen wurden von der Besatzungsmacht beschlagnahmt. Gütersloh standen somit nach dem Krieg 6050 Wohnungen zur Verfügung. Dabei hatte sich die Einwohnerzahl von 30.850 auf 37.840 Einwohner erhöht.

Mit öffentlichen Mitteln wurden bis Ende 1954 2313 Wohnungen errichtet. Ohne öffentliche Mittel einschließlich der Besatzungsbauten wurden 962 Wohnungen errichtet, so dass sich die Zahl der Wohnungen bis Ende 1954 auf 9589 Wohnungen erhöht hatte. 425 Wohnungen wurden durch die englische Luftwaffe genutzt.

Bei einer Zunahme der Bevölkerung um 1.000 Personen pro Jahr, mussten jedes Jahr 250 Wohnungen bezugsfertig werden. Dies war die entscheidende Vorgabe für die Stadtplanung. Diese hatte dafür Sorge zu tragen, dass entsprechendes Bauland erschlossen werden konnte.

Gehemmt wurde die Neubautätigkeit durch den starken Baulandmangel. Die Stadt hatte bis 1954 265 Erbbaugrundstücke mit einer Grundfläche von 296.000 m<sup>2</sup> bereitgestellt. Weitere 64.311 m<sup>2</sup> für Besatzungsbauten. Versuche der Stadt, weiteres Bauland anzukaufen, scheiterten aber an den in den 1950er Jahren stark gestiegenen Baulandpreisen. Diese waren in der Zwischenzeit so hoch, dass Gebäude für den sozialen Wohnungsbau nicht mehr zu finanzieren waren. Damit sah die Stadt die Gefahr, dass der soziale Wohnungsbau in der Stadt zum Erliegen käme. Im Stadtrat wurde festgestellt, dass die Grundstückspreise in Gütersloh stärker gestiegen waren, als in den benachbarten Städten. Der Stadtrat appellierte daher auch über die Presse an die Grundstücksbesitzer, Bauland zur Verfügung zu stellen, da die Stadt sonst Fördermittel von bis zu 500.000 DM nicht in Anspruch nehmen könne. Der Hauptausschuss

<sup>60</sup> Bauausschuss-Protokoll vom 8.1.1953

<sup>61</sup> Bauausschuss-Protokoll vom 20.2.1953

<sup>62</sup> Statistischer Jahresbericht der Stadt Gütersloh 1954

hatte angeregt, ein Baulückenkataster anzulegen, um notfalls mit Ordnungsmaßnahmen bzw. auf der Grundlage des Baulandbeschaffungsgesetzes Baugrundstücke bebauen zu können.<sup>63</sup>

Die Lage entspannte sich jedoch. 1956 konnte beispielsweise der Beschluss zur Errichtung von 123 Mietwohnungen und 14 Einfamilien-Reihenhäusern durch die Ravensberger Heimstätte GmbH bzw. die Westfälisch-Lippische Heimstätte GmbH am Sunderweg gefasst werden. Die Stadt förderte dieses Bauprojekt durch die Hergabe von Erbbaugrundstücken und Darlehen.

Zu einem Einbruch schien es noch einmal Ende 1958 zu kommen. Durch das II. Wohnungsbaugesetz sah sich die Stadt Gütersloh der Gefahr ausgesetzt, keine Fördermittel mehr für den Mietwohnungsbau zu erhalten und beklagte die einseitige Förderung des privaten Wohnungsbaus. Der Rat verfasste daher auf seiner Sitzung am 18. Dezember 1958 folgende Resolution:

*„Der Rat der Stadt sieht mit großer Sorge, wie in Gütersloh die Wohnungsnot nicht geringer, sondern bemerkenswert größer wird. Der Stadt Gütersloh ständen jetzt größere Grundstücksfläche zur Verfügung, die aber nur für die Bebauung mit großen Miethäusern geeignet sind. Der Rat kann nicht einsehen, daß für eine große Zahl von Wohnungen die Landesmittel versagt werden. Wir richten den dringenden Appell an das Wiederaufbauministerium, die Grundsätze für die Mittelzuteilung unverzüglich so zu ergänzen daß für allernötigste Mietwohnungen die erforderlichen Darlehensbeträge bereitgestellt werden können, daß der Stadt Gütersloh aber vorher mit Sondermitteln schnellstens geholfen wird.“*

Am 20. Januar 1959 fuhr Stadtdirektor Diestelmeier mit dieser Resolution zum Wiederaufbauministerium nach Düsseldorf. Er führte dort noch einmal aus, dass die zur Verfügung gestellten Mittel durch den Eigenheimbau vollständig aufgebraucht würden und somit für den Mietwohnungsbau nicht mehr zur Verfügung ständen. Der Minister gab zwar keine feste Zusage, allerdings hatte man in Gütersloh nach diesem Gespräch die Hoffnung, weitere Mittel zu erhalten. Allerdings wies der Minister bei diesem Gespräch auch darauf hin, dass Gütersloh mit einer Belegungsquote von 4,38 Personen/Wohnung unter dem Landesdurchschnitt läge.<sup>64</sup>

1961 standen der Stadt Gütersloh 620 Mietwohnungen „in Dauerbauweise“ zur Verfügung.

Hinzu kamen Unterkünfte für Obdachlose. Hierfür standen 109 Wohnungen „in Dauerbauweise“ zur Verfügung. Weiter waren noch 70 Baracken und Behelfsheime vorhanden (wovon allerdings 18 Wohnungen 1961 nicht belegt waren) sowie 20 Notunterkünfte für „SBZ-Flüchtlinge“. Zusätzlich mussten 48 Wohnungen hierfür angemietet werden.<sup>65</sup>

1963 führte die Stadt auf:

- das Obdachlosenasyll Doheermanns Höhe 46c
- die Einfachhäuser Holzheide 131 – 145 (ungerade Hausnummern)
- die Behelfsheime und Baracken „Am Lorenkamp“<sup>66</sup>

Die Zahl der Notunterkünfte ging aber in den 1960er Jahren zurück. Ende 1965 verfügte die Stadt Gütersloh noch über 15 Wohnbaracken zur Unterbringung Obdachloser und 20 Notunterkünfte für die Unterbringung der „SBZ-Flüchtlinge“.<sup>67</sup>

Ein Vergleich der Jahre 1954 und 1981 zeigt die Entwicklung der Stadt Gütersloh in der voranstehenden Tabelle. Bei diesem Vergleich müssen allerdings die Zuwächse durch die kommunale Neugliederung von 1970 berücksichtigt werden.

1974 konnte man im „Standortprogramm 1975 – 1979“ berichten, dass das nach den Grundsätzen der bundes- und Landesstatistik ermittelte Wohnungsdefizit zu Beginn der 1970er Jahre ausgeglichen werden konnte. Die Belegungsziffer gemäß dem INGESTA-Gutachten (siehe a.a.O.) wurde 1970 mit 3,0 Einwohner/Wohneinheit ermittelt. War der Wohnungsbedarf nun rechnerisch gedeckt, so galt es nun verstärkt, die Belegungsziffer pro Wohneinheit zu senken, und insbesondere auch Wohnraum für junge Familien und ältere Bürger anzubieten. Außerdem war weiterhin ein starker Zuzug zu beobachten und Ausgleich für den Abbruch sanierungsbedürftiger Altbauten zu schaffen. Insbesondere wurde nun auch ein starkes Interesse an der Errichtung von Ein- und Zweifamilienhäusern festgestellt.

Im August 1980 zeigte sich die Wohnungsnot wieder als lebhaft diskutiertes Thema im Gütersloher Rat. Ausgangspunkt hierzu war ein Antrag der SPD-Fraktion. Alle Fraktionen waren sich einig darüber, dass besonders ältere

<sup>63</sup> „Die Glocke“. 17. Dezember 1954. Nr. 292

<sup>64</sup> Ratsprotokoll vom 30.1.1959

<sup>65</sup> Statistischer Jahresbericht der Stadt Gütersloh 1961

<sup>66</sup> Beratungsvorlage zur Ratssitzung vom 22.10.1963

<sup>67</sup> Statistischer Jahresbericht der Stadt Gütersloh 1965. S. 128



Einwohner, Aussiedler, Familien mit geringem Einkommen, kinderreiche Familien und wirtschaftlich schwache Familien seit Jahren unter der Wohnungsnot litten. Gleichzeitig wurde festgestellt, dass kaum noch Mietwohnungen zu finanzierbaren Preisen errichtet würden. Hatte die Gütersloher CDU bisher die Auffassung vertreten, dass der Wohnungsbau Angelegenheit der privaten Wirtschaft sei, so musste sie jetzt bestätigen, dass sich damit allein wohl nicht die Wohnungsprobleme in der Stadt lösen ließen. Die SPD forderte ein Programm zur Errichtung von 100 Wohnungen, für die die Stadt das alleinige Belegungsrecht habe und die zu niedrigen Preisen an Bedürftige vermietet werden könnten. Dabei war die Zahl „100“ eine „gegriffene Zahl“, d.h. eine genaue Bedarfsermittlung musste erst noch erstellt werden.

Schließlich wurde einstimmig beschlossen:<sup>68</sup>

- Es werden in einem Fünf-Jahres-Programm einhundert Mietwohnungen erstellt, für die die Stadt Gütersloh Belegungsrecht erhält.
- Die Verwaltung wird beauftragt, unverzüglich Verhandlungen mit geeigneten Wohnungsbauunternehmen aufzunehmen.
- Die Verwaltung ermittelt den Spitzenfinanzierungsbedarf unter Berücksichtigung tragbarer Mieten und stellt diese Mittel beginnend im Jahre 1981 im Haushalt ein.
- Das Grundstücksamt wird beauftragt, im Benehmen mit dem Bauamt soweit erforderlich, die notwendigen Grundstücke bereitzustellen.

Im Juli 1981 waren bei der Stadtverwaltung 664 Haushalte mit insgesamt 1977 Personen als wohnungssuchend gemeldet. Dabei musste allerdings noch detailliert untersucht werden, ob es sich hier in allen Fällen tatsächlich um Personen in Wohnungsnot handelte oder auch um Personen, die eine größere oder kleinere Wohnung suchten. Auch gehörten hierzu ausländische Familien, die finanziell in der Lage waren, eine Wohnung anzumieten, die diese jedoch auf dem freien Markt nicht erhielten.

Grundsätzlich war vorgesehen, dass Mietwohnungen nach dem Bauherrenmodell privat errichtet wurden und die Stadt für Bedürftige einen Mietzuschuss zahlt. Hierzu wurden 1981 zwischen der Stadt und einer Bauherrengemeinschaft ein Vertrag über 15 Mietwohnungen verabschiedet, bei denen die Stadt ein Belegungsrecht erhielt. Diese Aktion galt zwar als „Tropfen auf dem heißen Stein“<sup>69</sup>, aber immerhin hatte die Stadt damit ein Zeichen gesetzt.

Bei seiner Rede zum Haushalt 1990 musste Stadtdirektor Dr. Wixforth berichten, dass sich der

Wohnungsmarkt in Zyklen von wenigen Jahren als Wechsel von Wohnraummangel und Wohnraumhalden zeige. Für Gütersloh waren 1989 830 Haushalte mit insgesamt 2.577 Personen als wohnungssuchend registriert. Hierzu gehörten 248 Spätaussiedler-Familien. Für das Jahr 1990 rechnete man mit weiteren 1000 Personen aus der DDR. Besonders Wohnungen für Alleinstehende, Alleinerziehende, Ausländer und einkommensschwache Familien fehlten.<sup>70</sup> Beklagt wurden von Seiten der Stadt die zu geringen Fördermittel. So lagen 1989 200 Anträge zu förderfähigen Mietwohnungen vor.

Auch Anfang der 1990er Jahre hielt der Zuzug nach Gütersloh unvermindert an. So erhöhte sich die Einwohnerzahl von 83.521 im Jahr 1988 auf 91.425 im Jahr 1993, was einer Zunahme von 9,5 % entsprach.<sup>71</sup> Daher gehörte der Wohnungsbau auch weiterhin zu den zentralen Aufgaben der Stadt. Seit 1990 konnte die Stadt jährlich 4 Millionen DM für die Förderung des Mietwohnungsbaus ausgeben. Trotz der Förderung von jährlich 70 bis 80 Wohnungen blieb die Zahl der Wohnungssuchenden weiterhin bei 3.404 Personen (im Jahr 1993).

Mitte der 1990er Jahre nahm der prozentuale Anteil der Spätaussiedler an den Wohnungssuchenden (42 %) noch weiter zu.<sup>72</sup> So hing der Bedarf an günstigen Mietwohnungen insbesondere von den Zuzugszahlen dieser Bevölkerungsgruppe ab. 1997 ging die Zahl der Spätaussiedler aber spürbar zurück, so dass die Stadt für den Haushalt 1998 die Aussetzung der städtischen Wohnungsbauförderung beschließen konnte.<sup>73</sup>

<sup>68</sup> Ratsprotokoll vom 29.8.1980

<sup>69</sup> Ratsherr Trede (SPD) am 17.7.1981

<sup>70</sup> Ratsprotokoll vom 10.11.1989

<sup>71</sup> Ratsprotokoll vom 1.10.1993

<sup>72</sup> Ratsprotokoll vom 26.1.1996

<sup>73</sup> Haushaltsrede des Stadtdirektors am 9.10.1997

## 6.5 Die Erschließung von Bauland

In den ersten Jahren nach Kriegsende sahen Rat und Verwaltung der Stadt Gütersloh eine spürbare Beseitigung der Wohnraumnot nur durch die Errichtung neuer Gebäude. Hierzu hatte die Stadt entsprechendes Bauland auszuweisen bzw. selber zur Verfügung zu stellen. Die Errichtung von Neubauten war aber unmittelbar nach Kriegsende nicht gestattet. Lediglich die Instandsetzung geschädigter Gebäude war erlaubt. Daher fasste der Rat 1946 den Grundsatzbeschluss:

*„Die Stadtverordnetenversammlung ersucht die Stadtverwaltung, mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln zu versuchen, eine fühlbare Wohnungsbaugenehmigung zu erwirken, da nur ein Neubau von Wohnungen die einzig wirkliche Hilfe für die bestehende und kommende Wohnungsnot bedeutet.“<sup>74</sup>*

Stadtverordneter Weinand forderte die Erschließung von Siedlungsland. Stadtdirektor Thöne wies aber darauf hin, dass derzeit kein Eigentümer Land verkaufe. Dies lag unter anderem auch daran, dass 1946 die Bodenreform noch nicht abgeschlossen war. Am 14. November 1946 beschloss die Stadtverordnetenversammlung, zur nächsten Sitzung eine Kommission zu bilden, die sich mit der Beschaffung von Siedlungsland beschäftigen sollte. Die Kommission sollte dabei aus dem Ortsbauernvorsteher, den Vorsitzenden der Siedlergemeinschaft und des Obst- und Gartenbauvereins sowie 3 Stadtverordneten bestehen.<sup>75</sup> Der Ausschuss, der insbesondere auch Gartenland für Ostflüchtlinge und Landbesitzlose beschaffen sollte, wurde am 28. Januar 1947 gebildet.<sup>76</sup>

Dieser Ausschuss teilte der Stadtverordnetenversammlung am 28. Februar 1947 mit, dass der nördliche Teil des alten Marktplatzes als Kleingartengelände an Ostvertriebene vergeben werden solle und diese Fläche daher vordringlich von Schutt geräumt werden müsse.<sup>77</sup>

Am 22. August 1947 konnte der Siedlungsausschuss der Stadtverordnetenversammlung eine Liste von insgesamt 8 Grundstücken vorlegen, die an Siedlungswillige und Kleingärtner abgegeben werden könnten.

1. ehem. Knufink'sches Grundstück
2. Schütte'sches Grundstück an der Brunnenstraße

3. Grundbesitz Gut Langert (Hohmeyer) an der Brockhäger Straße
4. Grundstück Vossen, Neuenkirchener Straße
5. das Gelände westlich der Eichenallee
6. Grundstück der Firma Husemann an der Marienfelder Straße
7. Grundstück Bockschatz zwischen der Friedrichsdorfer Straße, Mühlenweg und Doheermanns Höhe
8. Grundstücksfläche zwischen Dalke, Dr.-Hermann-Simon-Straße, Herzebrocker Straße und Siedlung Treckentrupsweg.

Zwei Grundstücke (1 und 2) waren davon in städtischem Besitz. Insgesamt 810 Anträge lagen dem Ausschuss vor. Bei 400 Anträgen wollte man Siedlungshäuser errichten. Mit 410 Anträgen baten Bürger um Kleingartenland.

Die Stadtverwaltung wurde beauftragt, mit den Privateigentümern Verhandlungen aufzunehmen. Von der SPD-Fraktion wurde eine Verhandlungsfrist von 8 Wochen gefordert. Danach sollte das Enteignungsverfahren eingeleitet werden. Dies wurde jedoch in dieser Härte nicht beschlossen.<sup>78</sup> Die Flächen 1 und 2 wurden jedoch umgehend zur Verfügung gestellt. Diese wurden noch in 1947 parzelliert und an 49 Siedler übergeben.

Die Firmen Husemann und Wilmkring stimmten grundsätzlich zu, wollten aber auch eigene Belegschaftsmitglieder bei der Vergabe berücksichtigt wissen. Gleiches galt für die Provinzialheilanstalt. Bei den übrigen Grundstücken gestalteten sich die Verhandlungen schwierig.

Insgesamt konnte er Siedlungsausschuss bis Oktober 1948 62 Eigenheimsiedlungsplätze schaffen. Dazu 35 Dauerkleingärten und 200 sonstige Kleingärten sowie Grabeland.<sup>79</sup> Die Realisierung der Siedlungshäuser wurde allerdings anfänglich durch das Fehlen von Eigenkapital und Baumaterial gebremst.

Auch in den folgenden Jahren erhielt die Stadt zahlreiche Anträge auf Überlassung von Bauland. So wurden beispielsweise im Sommer 1950 zwölf Bauplätze „Auf der Benkert“ mit je 700 m<sup>2</sup> Grundfläche an insgesamt 12 Interessen abgegeben.<sup>80</sup>

Neben der finanziellen Förderung sah die Stadt ihre Hautaufgabe in der Erschließung von Bauland. Diese Aufgabe blieb auch in den folgenden Jahrzehnten unverändert.

<sup>74</sup> Ratsprotokoll vom 5.8.1946

<sup>75</sup> Ratsprotokoll vom 14.11.1946

<sup>76</sup> Ratsprotokoll vom 28.1.1947

<sup>77</sup> Ratsprotokoll vom 28.2.1947

<sup>78</sup> Ratsprotokoll vom 22.8.1947

<sup>79</sup> Ratsprotokoll vom 11.10.1948

<sup>80</sup> Vorlage des Stadtdirektors vom 14.6.1950 (Zweitberichte)

Auf der Grundlage der Prognosen zur Bevölkerungsentwicklung konnte von der Stadtplanung der Wohnbauflächenbedarf hochgerechnet werden. Dabei versuchte der Rat mehrfach, mit einem gesteuerten Überangebot an Bauland, die Baulandpreise zu senken. Ein Vorhaben, dass aber nur unbefriedigend gelang.

Die Bedarfsfrage spielte insbesondere bei der Aufstellung des Flächennutzungsplans Anfang der 1970er Jahre eine entscheidende Rolle.

Auch in den 1980er Jahren blieb die Aufgabe der Baulanderschließung. Allerdings erwies sich die Erschließung neuer, zusammenhängender Baugebiete als zunehmend schwierig, da hiermit stets ein großer Flächenverbrauch verbunden war. Zu den in jüngerer Zeit neu ausgewiesenen Gebieten gehörte „Das Brock“, „Schalück-Eversgerd“ und auch „Gierhake“.

Insbesondere von der SPD-Fraktion wurden verschiedentlich Initiativen unternommen, Baugebiete in verdichteter Bauweise zu erschließen. Die Entwicklung „holländischer Modelle“ oder der verstärkte Bau von Reihen- und Zeilenbauten entsprach aber nicht dem vorherrschenden Wunsch der Bauwilligen.

Ebenfalls nur bedingten Einfluss hat die Stadtverwaltung auf die Bebauung erschlossener Baugrundstücke. So hatte die Stadtverwaltung 1989 ermittelt, dass durch die Schließung von Baulücken in bestehenden Baugebieten ca. 25.000 Personen zusätzlich untergebracht werden könnten.<sup>81</sup>

## 6.6 Die Beschlagnahme von Wohnraum

Die vorstehend beschriebene Wohnungsnot in den Jahren nach dem II. Weltkrieg wurde seit Februar 1946 durch die Wohnraum-Beschlagnahme der englischen Armee verschärft und stellte eine weitere große Belastung für die Stadt Gütersloh dar.<sup>82</sup>

Seit Februar 1946 wurden insgesamt 37 Häuser durch die englische Armee belegt, weitere 67 Häuser waren bereits vorher beschlagnahmt worden. Hinzu kam das Parkbad, das Wannens- und Brausebad in der Friedrichstraße sowie 7 Hotels und Restaurants. Von den ca. 160 Hotelbetten waren durch die Inbesitznahme der Hotels Kaiserhof, Barkey, Scheck und das christliche Hospiz insgesamt 90 Betten durch die englische Armee belegt.<sup>83</sup> Die Beschlagnahme erfolgt dabei ohne Rücksprache mit der Stadtverwaltung. Besonders kritisiert wurde dabei auch von der Bevölkerung, dass selbst die Möbel

und der Hausrat eingezogen wurden. Die Stadtverwaltung befürchtete große Spannungen und rief die Bevölkerung zur Besonnenheit auf. Insbesondere wurde die Ungleichbehandlung bei der Beschlagnahme kritisiert. So führte der parteilose Stadtverordnete Wolf aus, dass die Wohnungen von politisch unbelasteten Bürgern beschlagnahmt würden, während politisch belastete Personen verschont blieben.<sup>84</sup> Die Stadtverwaltung führte aus, dass sie hierauf allerdings wenig Einfluss ausüben könne. Die Stadtverordnetenversammlung sah sich daher 1946 genötigt, eine 1 ½-Seiten umfassende Resolution gegen die Beschlagnahme der Wohnungen zu verabschieden.

In einem Antrag der CDU-Abgeordneten vom 5. August 1946 heißt es:

*„Die Stadtverordnetenversammlung weist hiermit das Wohnungsamt an, vordringlich den Neuausquartierten unserer Stadt eine Ersatzwohnung zu beschaffen. Dabei ist mit allen Mitteln anzustreben, daß möglichst eine gleichwertige Wohnung zur Verfügung gestellt wird. An alle Bürger unserer Stadt, die vom Bombenkrieg und den Ausquartierungen bisher verschont geblieben sind, ergeht die dringende Aufforderung, Platz und Raum für die durch die Häuserbeschlagnahme der Militärregierung geschädigten zu schaffen. Besonders diejenigen, welche keine Anhänger des Nationalsozialismus waren, haben einen Anspruch auf eine entsprechende Ersatzwohnung. Wenn andere Wege nicht zum Ziele führen, sind die Aktivisten des verflorenen Regimes aufzufordern, entsprechenden Raum für die Ausquartierten freizugeben bzw. Ihre Wohnung zu räumen und dafür kleinere Wohnung zu beziehen. Wir sind sicher, daß wir dabei im Sinne der Mehrheit unserer Bürgerschaft handeln.“*

Der Bürgermeister führte hierzu am 5. August 1946 aus:

*„Im vergangenen Jahre sind zahlreiche Häuser der Stadt Gütersloh zu militärischen Zwecken beschlagnahmt worden. Die Bewohner dieser Häuser mußten ihren Hausrat zurücklassen; sie haben schließlich bei Verwandten oder Bekannten ein Unterkommen gefunden. In der Zwischenzeit hat die Stadt zahlreiche Verdrängte aus den Ostgebieten aufgenommen, deren einigermaßen menschenwürdige Unterbringung noch nicht in befriedigender Weise gelöst ist. Die Ausstattung der Räume mit dem notwendigsten Hausrat mußte nach Möglichkeit mit vorhandenen Mitteln der Bevölkerung versucht werden, da neue Sachen kaum zur Verfügung stehen. Hierdurch hat sich nicht nur der vorhandene Wohnraum vermindert, sondern auch das zu seiner Ausstattung notwendige Mobiliar.“*

<sup>81</sup> Ratsprotokoll vom 10.11.1989

<sup>82</sup> Ratsprotokoll vom 5.8.1946

<sup>83</sup> Ratsprotokoll vom Antrag zum Sitzung vom 14.11.1946

<sup>84</sup> Ratsprotokoll vom 12.8.1946

Infolge dieser Ereignisse leben zur Zeit noch Besizende und Besitzlose auf engstem Raum zusammen. Da letzteren infolge des darniederliegens der deutschen Wirtschaft nicht in fühlbarem Umfange geholfen werden kann, haben sich, verschärft durch die katastrophale Ernährungslage, unter der Bevölkerung Spannungen ergeben, deren weitere Entwicklung Anlaß zur äußersten Besorgnis bietet.

Am 22. Juli sind nun im Westteil der Stadt Gütersloh mit Wirkung vom 6. August an weitere 29 Häuser beschlagnahmt worden, die rund 90 Familien mit rund 300 Personen Obdach boten. Wie verlautet, sollen diese Häuser für Familien von Angehörigen der Besatzungsgruppen, die demnächst in die britische Besatzungszone kommen sollen, bereitgestellt werden. Es liegt uns fern, an dieser Maßnahme und an dem Bestreben, diese Familien gut unterzubringen, Kritik zu üben. Wir möchten uns aber erlauben, darauf hinzuweisen, daß die Beschlagnahmen im gegenwärtigen Zeitpunkt – angesichts der geschilderten allgemeinen Lage – für die Betroffenen eine besondere Härte bedeutet.

Der Beauftragte für die Britische Zone, Minister Hynd, hat lt. Presse-Mitteilungen erklärt, daß die Militär-Regierung in Deutschland um 25 % verkleinert werden soll. Der britischen Presse muß ferner entnommen werden, daß viele Soldaten angesichts der derzeitigen Verhältnisse keine Neigung haben, ihre Familien hierher kommen zu lassen, und daß diese Ansicht von ihren Angehörigen geteilt wird. Diese Soldaten werden in ihrer Haltung durch zahlreiche Artikel bestärkt, die in britischen Zeitungen erschienen sind, z.B. auch im „Economist“. Angesichts dieser Äußerungen ist der Bevölkerung von Gütersloh die Erweiterung des beschlagnahmten Wohnraums unverständlich.

Es ist allgemein bekannt, daß zurzeit in zahlreichen beschlagnahmten Häusern mit vielen Räumen nur sehr wenige Soldaten wohnen. Wenn dieser Zustand die Norm sein sollte, muß leider befürchtet werden, daß die innerhalb der deutschen Bevölkerung vorhandenen Spannungen in sehr viel stärkerem Maße zwischen ihr und den nach Deutschland kommenden britischen Familien auftreten werden, weil das Mißverhältnis im Lebensstandard ein ganz außerordentliches sein wird.

Im „Manchester Guardian“ erschien erst kürzlich unter dem Titel „Die neue Melodie“ ein Leitartikel, der sich ganz ausführlich mit englandfeindlicher Propaganda in der britischen Zone befaßte. Dem Inhalt dieses Artikels können wir nur beipflichten. Es ist für uns Stadtverordnete sehr schwer, der vorerwähnten Propaganda entgegenzutreten, wenn jetzt 15 Monate nach Beendigung der Kampfhandlungen Wohnraum über das unbedingt notwendige Maß hinaus beschlagnahmt wird und bleibt. Die derzeitige Not ist der denkbar unge-

eignetste Nährboden für das Wachstum eines demokratischen Gemeinwesens. Nicht unbedingt notwendige Beschlagnahmen würden sie verstärken, den politischen Radikalismus und die Überwindung des Nationalsozialismus erschweren.

Die Stadt Gütersloh stellt infolge des Flughafens und der großräumigen Nachrichtenkasernen einen Mittelpunkt bedeutender Truppenbelegungen dar. Von den Engländern ist der Stadt deshalb die Bezeichnung „RAF-Stadt“ beigelegt worden.

Die Zahl der für die Familienangehörigen der RAF beschlagnahmten durchweg größeren Häuser beträgt mehr als 100, mit 251 Wohnungseinheiten. Mit dem sonstigen Wohnraumverlust durch Kriegsschäden ergibt sich damit gegenüber Vorkriegsverhältnissen ein fehlender Wohnraum von 17,8 %. Demgegenüber hat die Bevölkerung der Stadt von 1939 bis jetzt um 33,6 % zugenommen. Diese Zunahme wird sich weiter durch Rückkehr aus der Kriegsgefangenschaft auf 43 % steigern. Außerdem gilt es, den noch in größerem Umfange als dringlich angemeldeten Wohnbedarf zu befriedigen.

Mit Rücksicht auf diese Verhältnisse bedarf die Stadt unter allen Umständen einer Entlastung, die in wirksamer Weise nur durch Freigabe beschlagnahmter Wohnungen eintritt. Während Städte, in denen britische Verwaltungen untergebracht sind, im Laufe der Zeit mit einer solchen Entlastung rechnen können, trifft das für Gütersloh nicht zu, weil es in der Natur der Sache liegt, dass die RAF, ihre gut eingerichteten Flugbasen lange Zeit, vielleicht sogar dauernd, besetzt halten wird.

Diesen Erwägungen Rechnung tragend, hat die Stadt Gütersloh seit der Häuser-Requisition den Standpunkt vertreten, dass der Bau von Häusern eigens für die Besatzungsmacht eine unumgängliche Notwendigkeit ist. Ich weiß, dass dem Plan, für die RAF Häuser zu bauen, vor der Währungsreform große Schwierigkeiten entgegenstanden. Inzwischen haben sich die Verhältnisse grundlegend geändert. Bauhandwerker und Materialien sind zwar wiedererhältlich, jedoch bildet jetzt die Frage der Finanzierung ein allein entscheidendes Problem, welches aber von der Stadt bei den allgemein bekannten Finanzverhältnissen der öffentlichen Hand weder jetzt, noch in absehbarer Zeit, gelöst werden kann. Da es sich hier auch voraussichtlich um eine Dauerbelastung der Beschlagnahme handelt, die lediglich einzelnen Städten zur Last fällt, so müsste hier m.E. eine Regelung auf überörtlicher Ebene stattfinden. Ich bitte deshalb, diese Angelegenheit einer bevorzugten Prüfung zuzuführen und baldigst zu entscheiden, inwieweit in diesen Fällen Mittel zur Errichtung der

*erforderlichen Bauten zur Verfügung gestellt werden können.*

*Es ist mir völlig klar, dass nicht sofort Ersatz für alle beschlagnahmten Häuser zu beschaffen ist. Ich bin jedoch der Ansicht, dass Mittel und Wege gefunden werden müssen, hier schrittweise zum Ziel zu kommen.“*

Obwohl der Chef der Militärverwaltung, Col. Kelley im November 1946 erklärt hatte, dass es keine weiteren Beschlagnahmen geben werde, zeichnete sich im Oktober 1947 die Beschlagnahme von weiteren 7 Häusern ab, wodurch sich die Wohnungsnot weiter verschärfte.<sup>85</sup> Daher verabschiedete die Stadtverordnetenversammlung eine entsprechende Resolution an den Standortkommandanten der Royal Airforce. Dennoch wurden zum 3. Dezember 1947 erneut 5 Häuser (Bismarckstraße 61, Kahlertstraße 18, 20 und 26 sowie Ackerstraße 4) beschlagnahmt. Dies stieß in der Öffentlichkeit wiederum auf heftige Kritik. Die Stadtverordnetenversammlung traf sich am 22. November 1947 und am 3. Dezember 1947 zu Sitzungen, die sich ausschließlich mit diesem Thema beschäftigten. Die 2. Sitzung war auf Wunsch des Kommandeurs der Militärregierung in Wiedenbrück, Cp. R.de.H.Burton einberufen worden, der zu dieser Sitzung auch persönlich erschien. Der Kommandeur begründete die weiteren Beschlagnahmen damit, dass in 1946 die personelle Entwicklung in Gütersloh noch nicht absehbar gewesen wäre. Die Parteien nutzen diese Sitzung, um grundsätzliche Stellungnahmen zur politischen Lage abzugeben, wogegen sich der Kommandeur allerdings verwehrte.

Insgesamt wurden zwischen 1946 und 1948 24 Häuser mit 146 Wohnungen beschlagnahmt.<sup>86</sup>

Im Herbst 1948 wurde der Stadt Gütersloh mitgeteilt, dass sie umgehend weitere 20 Offizierswohnungen à 188 m<sup>2</sup> und 20 Offizierswohnungen à 86 m<sup>2</sup> bereitzustellen habe.<sup>87</sup> Da sich eine Verringerung des Militärs in Gütersloh nicht abzeichnete, wurde am 3. September 1948 in der Stadtverordnetenversammlung die Möglichkeit beraten, für das Militär Ersatzbauten zu errichten, damit die beschlagnahmten Gebäude wieder freigegeben werden konnten. Einen solchen Antrag hatte die SPD-Fraktion bereits 1947 gestellt. Eine entsprechende Eingabe wurde nun an den Wiederaufbauminister eingereicht.<sup>88</sup> Hoffnung setzte man dabei im Oktober 1948 auf den Besuch des Wiederaufbauministers in Gütersloh.<sup>89</sup>

<sup>85</sup> Ratsprotokoll vom 10.10.1947

<sup>86</sup> Ratsprotokoll vom 11.10.1948

<sup>87</sup> Bauausschuss-Protokoll vom 11.1.1948

<sup>88</sup> Ratsprotokoll vom 3.9.1948

<sup>89</sup> Ratsprotokoll vom 11.10.1948

Geplant wurde nun die Errichtung von 5 Doppelhäusern für 20 Unteroffizierswohnungen auf dem städtischen Gelände an der Diekstraße.<sup>90</sup> Nach einem Gespräch im Wiederaufbauministerium konnte die Zahl der zu beschlagnahmenden Wohnungen von 40 auf 5 reduziert werden.<sup>91</sup>

Nach verschiedenen Planungen zeichnete sich Anfang 1949 der Bau von 2 x 20 Wohnungen für Offiziere und Unteroffiziere ab. Der erste Block sollte an der Ecke Diek-/ Fichtenstraße oder an der Bultmannstraße, der zweite Block auf einem Grundstück von Meier Merklingshaus an der Alsen-, Barkey- und Gutenbergstraße entstehen.<sup>92</sup> Die Stadt hatte für die Beschaffung der Grundstücke zu sorgen. Die Ausführung erfolgte durch die Westfälische Heimstätte.

Ab 1953 konnten weitere „Besatzungsbauten“ auf dem Ibrüggerschen Grundstück an der Verler Straße errichtet werden.<sup>93</sup>

1953 wurden von der englischen Armee noch insgesamt 93 beschlagnahmte Gebäude mit 145 Wohnungen genutzt.<sup>94</sup> Eine andere Statistik nennt für 1954 eine Zahl von 264 beschlagnahmten Wohnungen.<sup>95</sup>

Bis 1956 konnten in Gütersloh 158 Wohneinheiten für die Angehörigen der stationierten Streitkräfte gebaut werden. Hierfür konnte im Tauschwege der größere Teil der noch beschlagnahmten Privathäuser freigegeben werden. Die 1956 noch beschlagnahmten 17 Privathäuser fielen unter die Bestimmungen des Bundesleistungsgesetzes vom 19. Oktober 1956, wonach die Beschlagnahme bis zum 30. September 1957 endgültig aufzuhören hatte.<sup>96</sup>

Anfang der 1990 Jahre trat dann mit dem Abbau des Militärkontingents in Gütersloh eine neue Entwicklung ein. 96 Wohneinheiten in Avenwedde-Bahnhof, die bisher von britischen Soldatenfamilien bewohnt worden waren, konnten von Spätaussiedlerfamilien bezogen werden. Weitere 218 Wohnungen sollten am „Müthers Kamp“ frei werden.<sup>97</sup> Damit stellte sich ein weiteres Problem ein. Die Zahl der Schüler in Avenwedde ging plötzlich spürbar in die Höhe, was entsprechende Auswirkungen auf die Schulplanung zeigte.

<sup>90</sup> Bauausschuss-Protokoll vom 11.11.1948

<sup>91</sup> Bauausschuss-Protokoll vom 2.12.1948

<sup>92</sup> Ratsprotokoll vom 17.1.1949

<sup>93</sup> Bauausschuss-Protokoll vom 22.12.1952

<sup>94</sup> Statistisches Jahrbuch der Stadt Gütersloh 1953

<sup>95</sup> Statistischer Jahresbericht der Stadt Gütersloh 1954

<sup>96</sup> Statistischer Jahresbericht der Stadt Gütersloh 1956

<sup>97</sup> Ratsprotokoll vom 1.10.1993

## 7 Öffentliche Einrichtungen

Eine bedeutende Aufgabe für die Stadtplanung war und ist die Platzierung von öffentlichen Einrichtungen. Dies stellte neben der städtebaulichen Planung die zweite große Aufgabe im Bereich des städtischen Bauwesens dar. Hierbei galt es nicht nur, vorhandene Kriegsschäden zu beseitigen, sondern insbesondere ab den 1950-er Jahren die vorhandenen Einrichtungen dem gestiegen bzw. veränderten Bedarf anzupassen. So musste beispielsweise in erheblichem Umfang in den Bau neuer Schulen investiert werden. Allein diese Aufgabe stellt ein interessantes Thema stadtgeschichtlicher Forschung dar. Einige wenige Stichworte zu den öffentlichen Einrichtungen der Stadt sollen hier folgen:

### 7.1 Ver- und Entsorgung

#### 7.1.1 Das Gaswerk

Im Zuge der Industrialisierung wurde auch die Versorgung mit Gas notwendig. 1862 nahm das Gaswerk seinen Betrieb an der Göbenstraße auf und wurde in den folgenden Jahrzehnten mehrfach ausgebaut. Die Gasproduktion betrug

1898	422.000 m <sup>3</sup>
1913	über 1.000.000 m <sup>3</sup>
1925	1.165.795 m <sup>3</sup>
1951	2.188.000 m <sup>3</sup> (Eigenerzeugung)
1957	4.485.000 m <sup>3</sup> (Eigenerzeugung)

1940 wurde Gütersloh an die Gasfernversorgung Hamm-Hannover der Ruhrgas AG angeschlossen.

#### 7.1.2 Das Wasserwerk

Die Qualität des durch den früheren Graben bzw. die Hausbrunnen gelieferten Wassers war meist von so schlechter Qualität, dass sich die Stadt 1884 entschloss, eine künstliche Wasserversorgung anzulegen. 1887 konnte schließlich mit dem Bau eines Wasserwerkes auf dem ehemaligen GÜth'schen Hofes (Langer Weg) begonnen werden. An der Friedrichstraße wurde 1887/1888 mit der Anlage der öffentlichen Wasserversorgung der Wasserturm errichtet.

Eine erste Erweiterung erfolgte 1894. Ein weiteres Wasserwerk kam 1946/47 in Spexard hinzu.

Am 25. Juni 1946 erfolgte die grundsätzliche Beschlussfassung über die Errichtung eines neuen Wasserwerkes. Diese war bei der strengen Baumaterialbewirtschaftung äußerst schwierig. So wurde die Stadt beauftragt, bereits mit der Beschaffung von Material zu beginnen<sup>98</sup>

#### 7.1.3 Die Stromversorgung

Erst 1913 konnte die öffentliche Stromversorgung für Gütersloh realisiert werden. Hierzu hatte man sich an ein Überlandwerk, und zwar an das „kommunale Elektrizitätswerk Westfalen AG“ in Bochum angeschlossen. Nach anfänglichen Schwierigkeiten mit der erforderlichen Überlandleitung wurde das Netz schrittweise ausgebaut. Bis 1925 konnten im Stadtgebiet 12 Transformatoren aufgestellt werden. Eine Umspannstation wurde 1913/14 an der Marienfelder Straße errichtet.

Im Jahr 1940 erfolgte die Freiluftschalt- und Umspannstation an der Brockhäger Straße.

#### 7.1.4 Die Müllverbrennungsanlage

Heftige Diskussionen löste in den 1990er Jahren die geplante Errichtung einer Müllverbrennungsanlage aus, die vom Kreis Gütersloh im Stadtgebiet projektiert wurde. Hierzu hatte der Kreis bereits Flächen an der Bielefelder Straße erworben.

Von der SPD, der FDP und den GRÜNEN wurde eine solche Anlage aufgrund der Umweltbelastungen grundsätzlich abgelehnt. Die CDU-Fraktion sah dagegen keine geeignete Alternative, um das Entsorgungsproblem zu lösen und konzentrierte sich auf die Suche nach einem geeigneten Standort. Dabei brachte sie auch das Gelände des RAF-Flughafens in die Diskussion ein. Der Antrag der CDU-Fraktion, die Verwaltung möge die Eignung dieses Standortes für die Errichtung einer Müllverbrennungsanlage überprüfen, wurde aber im März 1992 mit den Stimmen der übrigen Fraktionen abgelehnt.<sup>99</sup>

Im Frühjahr 1992 konkretisierten sich die Planungen. Der Kreis als Träger des Verfahrens hatte einen auf 25 Jahre angelegten Vertrag mit einer privaten Entsorgungsfirma abgeschlossen und gleichzeitig das Verfahren zur Änderung des Gebietsentwicklungsplans eingeleitet. Die Stadt hatte dagegen mit dem Bebauungsplan 230D die Errichtung an der Herzebrocker Straße ausgeschlossen. Ein entsprechender Konflikt zwischen Stadt und Kreis zeichnete sich nun ab. Mit den Stimmen von SPD, FDP und GRÜNEN

<sup>98</sup> Ratsprotokoll vom 25.6.1946

<sup>99</sup> Ratsprotokoll vom 27.3.1992

wurde daher die Verwaltung am 15. Mai 1992 beauftragt, alle juristischen Wege zur Verhinderung einer Müllverbrennungsanlage auf Gütersloher Stadtgebiet zu verhindern.

Die CDU-Fraktion stimmte gegen diesen Beschluss, denn sie hielt die Müllverbrennungstechnik grundsätzlich für geeignet und lehnte lediglich den geplanten Standort als ungeeignet ab.<sup>100</sup>

Obwohl die Stadt Gütersloh im Verfahren erhebliche Bedenken vorgetragen hatte, beschloss der Bezirksplanungsrat beim Regierungspräsidenten in Detmold Anfang 1993 die 10. Änderung des Gebietsentwicklungsplans Teilabschnitt Bielefeld/Gütersloh mit dem Ziel, in dem Gebiet des Bebauungsplans Nr. 230D die Müllverbrennungsanlage zu errichten. Am 19. Juli 1993 wurde diese Entscheidung vom Ministerium für Umwelt, Raumordnung und Landwirtschaft genehmigt. Daraufhin legte die Stadt Gütersloh Verfassungsbeschwerde ein.

Am 25. November 1994 hatte sich der Stadtrat erneut mit der Müllverbrennungsanlage zu befassen, nachdem die Firma WASTE-Deutschland eine Müllverbrennungsanlage auf Gütersloher Stadtgebiet projektierte, die vorrangig oder sogar ausschließlich mit Abfällen aus anderen Städten Ostwestfalens bzw. Nordrhein-Westfalens beschickt würde.

Die Verwaltung wurde von Rat autorisiert, alle juristischen Möglichkeiten zur Vermeidung dieser Anlage zu nutzen. Auch wurde der Umweltminister erneut aufgefordert, die Bezirksregierung anzuweisen, die rechtlichen Bedenken gegen den Bebauungsplan 360D aufzugeben.<sup>101</sup>

## 7.2 Der evangelische Friedhof (1948)

Die Stadtverordnetenversammlung beschloss am 30. April 1948 die Anlage des evangelischen Friedhofs an der Herzebrocker Straße. Das 10 Morgen große Gelände hatte vorher zum Hof des Bauern Ostermann gehört.<sup>102</sup>

## 7.3 Das alte Rathaus

1863 hatte die Stadt an der Berliner Straße als Zeichen städtischen Selbstbewusstseins an der Berliner Straße ein neues Rathaus errichten lassen. Nach dem zweiten Weltkrieg wurde aber deutlich, dass dieses Rathaus zur Aufnahme der Stadtverwaltung viel zu klein war. Auch verkörperte es wohl mit seiner äußeren und inneren Gestalt nicht das Selbstverständnis

Güterslohs als moderne Industriestadt. Größerer Instandsetzungsbedarf trug darüber hinaus dann dazu bei, dass sich die Stimmen, die sich für den Abbruch aussprachen, mehrten.

Zwar konnte sich die Stadt Gütersloh 1961 nicht dazu entschließen, das alte Rathaus als Bauplatz für das Hertie-Warenhaus herzugeben, jedoch wurde im Zusammenhang mit der Zustimmung zum Warenhausbau beschlossen, das Rathaus später abzurechen, um dort einen „*gärtnerisch gestalteten Platz*“ anzulegen, der nur dem Fußgängerverkehr dienen sollte.

Der Abbruch des alten Rathauses fand in Teilen der Bevölkerung keine Zustimmung. Eine wirkliche denkmalpflegerische Diskussion fand sich Anfang der 1960-er Jahre jedoch noch nicht. Ratsherr Breenkötter bescheinigte anlässlich der „Hertie-Debatte“ dem alten Rathaus „*weder einen hohen künstlerischen noch einen hohen städtebaulichen Wert*“<sup>103</sup>. Immerhin wurde im Protokoll der Ratssitzung vom 20.7.1961 festgehalten: „*Das Andenken an den Rentner Heinrich Barth, dem Stifter des alten Rathauses, müsse auch in Zukunft fortleben und in geeigneter Weise bei der Gestaltung des neuen Platzes zum Ausdruck kommen.*“<sup>104</sup>

Unter der Überschrift „*Altes Rathaus soll „grüner Oase“ weichen – Platz mit Blumen vor Hertie-Kaufhaus*“<sup>105</sup> wurde umfangreich über den Abbruch des alten Rathauses berichtet, ohne dass dieser grundsätzlich kritisiert wurde.

Nach der Fertigstellung des 1. Bauabschnittes des neuen Rathauses wurde 1971 der „*in seinem jetzigen Zustand wenig ansehnliche Bau*“<sup>106</sup> (Aussage von 1961) abgebrochen.

<sup>100</sup> Ratsprotokoll vom 15.5.1992

<sup>101</sup> Ratsprotokoll vom 25.11.1994

<sup>102</sup> Ratsprotokoll vom 30.4.1948

<sup>103</sup> „Gütersloher Morgenblatt“ vom 25.7.1961

<sup>104</sup> Ratsprotokoll vom 20.7.1961

<sup>105</sup> „Gütersloher Zeitung“ vom 21.7.1961

<sup>106</sup> „Freie Presse“ vom 21.7.1961

## 7.4 Das neue Rathaus

Bereits am 30. Juli 1954 wurde dem Rat eine ausführliche Denkschrift zum Neubau des Rathauses vorgelegt. Errichtet wurde das Gebäude in 2 Bauabschnitten. Nach fast drei Jahren Planung konnte der Rat am 27. Oktober 1967 den Beschluss zum Bau des 2. Bauabschnittes, dem eigentlichen Haupttrakt, fassen. Der neue Baukörper war nun elfgeschossig und 37,30 m hoch. Er überragte damit den I. Bauabschnitt um 16 m.

Der Entwurf stammte von Oberbaurat Krieg, die Baukosten wurden mit 9 Millionen DM ermittelt. Nicht zur Ausführung kam dabei das Parkhaus, das alleine 2 Millionen DM kosten sollte. Mit diesem Beschluss ging eine lange Planungsphase zu Ende. *„Mit dem neuen Rathaus wird der schnell wachsenden Stadt Gütersloh die städtebauliche Mitte gegeben“*, schrieb am 28. Oktober 1967 die „Neue Westfälische“.

Stadtdirektor Diestelmeier hoffte, *„dass die Bürgerschaft diesen Höhepunkt der kommunalpolitischen Arbeit bejahen und akzeptieren möge. Das Rathaus soll Ausdruck der bürgerchaftlichen Selbstverwaltung sein und dem Bürger – in Abkehr zu jeglichem obrigkeitstaatlischen Denken – die Gewissheit geben: Was hier geschieht, vollzieht sich in unserem Auftrag, in unserem Namen, zu unserem Wohle!“*<sup>107</sup>

Bei der Rathausplanung wollte man vermeiden, dass ein so großer Bürokomplex nach Dienstschluss zu einer Verödung des Quartiers führte. Daher wurde im Erdgeschoss auch eine Ladenzone vorgesehen, die eine entsprechende Anbindung an die bestehenden Geschäftsbereiche ermöglichen sollte.

Mit Bedauern wurde registriert, dass sich SPD und FDP gegen die Einrichtung eines „Ratskellers“ ausgesprochen hätten. Dies wurde in der Neuen Westfälischen vom 30. Oktober 1967 als *„historischer Beschluß“* kommentiert. Ausschlaggebend war wohl eine Versammlung der Gütersloher Gastwirte, die sich gegen die Errichtung eines Lokals aus Steuergeldern ausgesprochen hatten. Andererseits hatten wohl gleich mehrere Gütersloher Wirte Interesse gezeigt, diesen Ratskeller selber zu pachten.<sup>108</sup> In der Lokalpresse wurde heftig um den Ratskeller gerungen. Dabei wurde von den Befürwortern angeführt, dass es in der Gütersloher Innenstadt keine guten Speiselokale gäbe und der Ratskeller wesentlich dazu beitragen könne, die Innenstadt auch nach 17.00 Uhr zu beleben. Landrat Paul Lakämper bezeichnete die Ablehnung eines Ratskellers gar als *„Schildbürgerstreich“*<sup>109</sup>. SPD

und FDP blieben allerdings bei ihrer ablehnenden Haltung.

Gab es im Rat auch Uneinigkeit über die Ausstattung des Rathauses, so bestand Einigkeit darüber, dass der Standort ideal war, denn der Neubau an der Berliner Straße *„wird dem zentralstädtischen Bereich eine besondere städtebauliche Akzentuierung geben.“*<sup>110</sup> Vor diesem Hintergrund hatte sich der Rathausneubausschuss auch von dem ursprünglichen Plan gelöst, den Platz an der Ecke Berliner Straße / Strengerstraße teilweise zu überbauen. Der Vorplatz solle nun als „Architekturplatz“ weiterentwickelt werden. Ratsherr Dr. Maßmann (CDU) führte hierzu aus:

*„Damit sich auf längere Sicht die Voraussetzungen dafür ergeben, daß der Rathausplatz auch städtebaulich zum Mittelpunkt der Stadt wird. Dieses um so mehr, als ja auch die städtische Sparkasse einen neuen, zum Rathausplatz hin orientierten Gebäudekomplex plant.“*<sup>111</sup> Nach Fertigstellung der Tiefgarage an dieser Stelle sollten die oberirdischen Parkplätze dort ganz entfallen.

Am 10. September 1971 fand im alten Rathaus die letzte Ratssitzung statt. Bürgermeister Kollmeyer erinnerte in diesem Zusammenhang die historische Bedeutung dieses Hauses und erwähnte auch die Diskussionen über den bevorstehenden Abriss. So wolle man aufgrund verschiedener Eingaben noch einmal über den Abbruch beraten.<sup>112</sup>

Am 22. Oktober 1971 fand die erste Ratssitzung im neuen Rathaus statt. Der Bürgermeister führte hierzu in seiner Rede aus:

*„Die Bürger dieser Stadt, die ja wegen ihrer Sparsamkeit angeblich auf dem Eise grasen können, sind es nicht gewohnt, groß' Aufheben über wichtige Ereignisse ihrer Stadt zu machen. Darum haben wir uns entschlossen, den Tag der Übergabe dieses Hauses an den Rat und die Verwaltung ohne besondere Veranstaltung zu begehen.“*<sup>113</sup>

## 7.5 Die Stadthalle

Die ersten Planungen für eine Festhalle bzw. ein Gemeinschaftshaus stammen bereits aus dem Jahr 1936. Diese konnten durch den II. Weltkrieg aber nicht realisiert werden. Im Leitplan vom 6. April 1959 war dann das Gelände des Hofes Nordhorn an der Kahlertstraße als Bauplatz für eine Stadthalle vorgesehen worden. In der Folgezeit hatte sich die Stadt mit Vorentwürfen

<sup>107</sup> „Neue Westfälische“ vom 28.10.1967

<sup>108</sup> „Neue Westfälische“ vom 30.10.1967

<sup>109</sup> „Westfalen-Blatt“ vom 1.11.1967

<sup>110</sup> „Neue Westfälische“ vom 31.10.1967

<sup>111</sup> „Neue Westfälische“ vom 31.10.1967

<sup>112</sup> Ratsprotokoll vom 10.9.1971

<sup>113</sup> Ratsprotokoll vom 22.10.1971



befasst, die jedoch nicht zur Ausführung kamen. So hatte seiner Zeit Prof. Mehrrens ein entsprechendes Gutachten vorgelegt und die Kosten mit 10 Millionen Mark ermittelt. Der Entwurf sah einen Theater-, Konzert- und Kongresssaal mit Bühne und Nebenräumen sowie einem Restaurant und Hotel vor. Wenn auch die Notwendigkeit durchaus fraktionsübergreifend gesehen wurde, scheiterte die Realisierung an den hohen Kosten. Erst durch die Beratungen zum Investitionsplan für die Jahre 1967 bis 1971 kamen die Planungen wieder in Gang.

Der Kulturausschuss hatte sich für eine Stadthalle nach dem Vorbild der Einrichtung in Kleve ausgesprochen. Dabei sollte der Standort so gewählt werden, dass in einem II. Bauabschnitt ein Kulturhaus angebaut werden könnte. Dieses Kulturhaus sollte der Jugendarbeit dienen und sowohl Stadtbücherei wie Volkshochschule aufnehmen. Ebenfalls als Bauplatz im Gespräch war jenes Gelände, auf dem dann das Mädchen-Gymnasium und das Amtsgericht errichtet wurden.

Als Bauplatz wurde dann das Grundstück „Alte Brauerei“ ausersehen, das ursprünglich für ein weiteres Gymnasium reserviert worden war. Für diesen neuen Standort am Dreiecksplatz wurde 1971 als Diskussionsgrundlage für den im Mai 1970 gebildeten Stadthallenausschuss ein vorläufiges Raumprogramm aufgestellt.

Das Raumprogramm sah drei Bauabschnitte vor.

#### I. Bauabschnitt

1 Saal für 500 Personen an Tischen bzw. 1000 Personen in Stuhlreihen mit Foyer, Garderoben, 2 Tagungsräumen, Betriebs- und Nebenräumen, Restaurant mit Kegelsportanlage

#### II. Bauabschnitt

1 Theatersaal für 700 Plätze mit einer Mittelbühne

#### III. Bauabschnitt

1 kommunales Zentrum mit ca. 2.000 m<sup>2</sup> Geschossfläche

Schließlich fiel die Wahl auf das Grundstück „Friedrichstraße“ (der ehemalige Bauhof), denn hierdurch wäre die einmalige Möglichkeit gegeben, in der Innenstadt einen Schwerpunkt zu schaffen. Zusammen mit dem Rathaus und den Kirchen ergäbe sich so ein „Spannungsdreieck“. Das Gelände des Nordhorns Hofes wurde nun als Bauplatz für ein Freibad und/oder Hallenbad reserviert. Dem Bauplatz „Friedrichstraße“ wurde auf der Ratssitzung am 24. Juli 1967 mit 19 gegen 15 Stimmen zugestimmt.

1972 wurde ein beschränkter Wettbewerb unter 5 Architekten ausgeschrieben. Bei diesem Architektenwettbewerb wurde im Juni 1973 der Entwurf der Architektengemeinschaft Flöttmann und Partner für ein Kultur-, Bildungs- und

Freizeitzentrum als ideal angesehen. In einem 1. Bauabschnitt sollte nun die Stadthalle für die Summe von 17,6 Millionen DM errichtet werden. Als Termin für die Grundsteinlegung strebte man das Jahr 1975 an, die 150-Jahr-Feier der Stadt. Am 25. Januar 1974 fasste der Rat den Beschluss zur Ausführung des 1. Bauabschnitts.

## 7.6 Das neue Theater

In seiner Haushaltsrede zum Haushalt 1991 bezeichnete Stadtdirektor Dr. Wixforth den geplanten Theaterneubau als das bedeutendste Kulturbauprojekt der Gütersloher Geschichte. Vorstellungen über die Kosten gab es allerdings noch nicht. Allerdings besichtigte der Kulturausschuss im Oktober 1990 verschiedene Theaterbauten und im November fand ein Symposium statt, das die Meinungsbildung in den Fraktionen und in der Öffentlichkeit voranbringen sollte.<sup>114</sup>

In den Haushalt 1992 konnten 200.000 DM für Planungskosten aufgenommen werden. Dafür sollten u.a. Planungsbüros mit einer Investitionskostenschätzung beauftragt werden. Wenn auch noch keine genauen Zahlen bekannt waren, so schätzte Stadtdirektor Dr. Wixforth persönlich eine Summe von ca. 50 Millionen DM für Bau und Einrichtung.<sup>115</sup> Geplant wurde die Ausschreibung eines Architektenwettbewerbs.

Die schwierige Haushaltssituation verschob bisher aber den Theaterbau Jahr für Jahr, obwohl der Instandsetzungsbedarf des alten Gebäudes immer offensichtlicher wurde. Kritiker dieses Projektes stellten aber auch die Frage, ob es Sinn mache, dass die Stadt für einen relativ geringen Interessentenkreis ein solch teures Prestigeobjekt ausführe.

Von den Befürwortern wurde angeführt, dass ein solches Theater zu den „weichen Standortfaktoren“ zähle, und somit mittelbar dazu beitrage, dass Gütersloh als Wirtschaftsstandort interessant bliebe.

<sup>114</sup> Ratsprotokoll vom 28.9.1990

<sup>115</sup> Ratsprotokoll vom 25.9.1991

## 8 Militärische Einrichtungen

### 8.1 Gütersloh wird Militärstandort

Mit dem Wiederaufbau der Wehrmacht ab März 1935 („Gesetz für den Wiederaufbau der Wehrmacht“) wurden unter anderem Bielefeld und Herford Garnisonsstädte. Auch für Gütersloh strebte die Stadt dies – erneut – an, denn bereits vor dem I. Weltkrieg hatte die Stadt sich von der Ansiedlung militärischer Einrichtungen Vorteile versprochen. Damals waren aber bevorzugt die bereits vorhandenen Standorte ausgebaut worden.

Mit dem starken Ausbau der Wehrmacht sah die Stadt eine neue Chance und wandte sich daher am 10. Dezember 1935 an das Reichswehrministerium. Hierbei bot die Stadt kostenlos Land für die Errichtung der Kasernen an. Die darauf einsetzenden mündlichen und schriftlichen Verhandlungen führten zum Abschluss der Verträge vom 20. Januar 1936 bzw. 19. Oktober 1936 mit dem Reichsfiskus über die unentgeltliche Bereitstellung der für den Kasernenbau und die Truppenausbildung erforderlichen Grundstücksflächen im Osten der Stadt am Osthushof und im Westen an der Marienfelder Grenze südlich der Marienfelder Straße. Diese Flächen, die teils zu den Gemeinden Marienfeld und Herzebrock gehörten, mussten zu diesem Zweck erst durch die Stadt erworben werden.

Bereits vor dem offiziellen Abschluss der Verträge hatte man 1935 mit dem Bau der ersten Kasernengebäude begonnen, so dass die ersten Truppenteile bereits 1936 einziehen konnten. Am 1. November 1936 hielt die erste Luftnachrichtenkompanie Gütersloh als Vorläufer des Luftnachrichten-Regiments 6 ihren Einzug in die auf den früheren Stadtwaldgelände erbauten Kasernen. Am 24. April 1937 zog das Kampfgeschwader IV/254 in die an der Westgrenze der Stadt erbauten Kasernen des Flughafens ein.

### 8.2 Übernahme durch die englische Luftwaffe: Problem Fluglärm

Mit der Einnahme der Stadt Gütersloh durch die alliierten Truppen zu Ostern 1945 wurden die militärischen Einrichtungen durch die englische Luftwaffe beschlagnahmt.

Die englische Armee wurde anfänglich als „Besatzungsmacht“ angesehen, die als Sie-

gerarmee zwar das nationalsozialistische Regime zu Fall gebracht hatte, die ihrerseits aber mit strengen Auflagen das Leben in Gütersloh reglementierte. Durch die erzwungene Abstellung von Arbeitskräften und die Beschlagnahme von Wohnraum und öffentlichen Einrichtungen wurden die Truppen als Belastung empfunden.

Wenn sich auch das Verhältnis mit den Jahren, entsprechend der europäischen Entwicklung, normalisierte, hatte die Stadt Gütersloh letztlich kaum Möglichkeiten, die Entwicklung des Militärstandortes, und hier insbesondere den Flugbetrieb, ernsthaft zu beeinflussen. Mit dem Argument, dass schließlich NATO-Interessen zu wahren seien, hatten die Interessen der Stadt Gütersloh stets zurück zu stehen.

Die in den 1930-er Jahren mit so großem Nachdruck gewünschte Ansiedlung von militärischen Einrichtungen zeigte sich nun als deutliche Belastung. Während man das Problem der Wohnraumbeschlagnahme in den 1950er Jahren durch den Bau von Dienstwohnungen beheben konnte, erwies sich der Fluglärm als im größeren Problem. Bereits am 27. September 1946 wandte sich die Stadtverordnetenversammlung einstimmig gegen die Beschlagnahme von Ackerflächen des Hofes von Ludwig Falkenreck zur Anlage eines Rollfeldes.<sup>116</sup> Erfolg hatte diese Initiative nicht.

Der Flugbetrieb und der damit verbundene Lärm blieben ein ständiges Diskussionsthema, wobei die Probleme von Jahr zu Jahr größer wurden. So wandte sich die Stadt 1957 gegen eine weitere Verlängerung der vorhandenen Rollbahn, weil man die Verlegung von noch größeren Maschinen nach Gütersloh erwartete.<sup>117</sup> 1958 beklagte sich der Rat über die starke Belästigung durch Tiefflieger über dem Stadtgebiet<sup>118</sup>, ein weiteres Mal auf der Ratssitzung am 22. August 1960.

Im Februar 1969 bildete sich die „Aktionsgemeinschaft Lärmbekämpfung“ in Blankenhagen, was den Rat veranlasste, sich erneut mit dem Fluglärm-Problem auseinander zu setzen. Dabei war auf allen Seiten eine gewisse Ohnmacht zu verspüren. Bürgermeister Kollmeyer führte aus:

*„In den letzten 15 Jahren ist sehr viel geschehen, aber das Argument, daß der Gütersloher Flughafen im Rahmen der NATO ganz bestimmte Aufgaben zu erfüllen habe, ist nicht zu entkräften.“<sup>119</sup>*

Dies war das entscheidende „Tothau-Argument“, dass über Jahrzehnte von den militärischen Dienststellen angeführt wurde. Der stellvertretende Bürgermeister Vogelsang (SPD) bestätigte die Bemühungen der Stadt, stellte aber

<sup>116</sup> Ratsprotokoll vom 27.9.1946

<sup>117</sup> Ratsprotokoll vom 12.12.1957

<sup>118</sup> „Die Glocke“ vom 7.10.1958

<sup>119</sup> „Neue Westfälische“ vom 3.2.1969

fest, dass sie kaum Wirkung gezeigt hätten. Auch verwies er darauf, dass sich seinerzeit die Gütersloher sehr für den Bau des Flughafens eingesetzt hätten, denn auch Lippstadt war ursprünglich als Standort vorgeschlagen worden. Ebenso fragte man sich nun, ob man bei der Ausweisung der Baugebiete stets den Flughafen ausreichend berücksichtigt habe.

Grundsätzlich wurde bei der Stadtplanung der Grundsatz verfolgt, neue Baugebiete vorzugsweise im Süden der Stadt zu erschließen, da dort die Fluglärmbelastung geringer war. Dies stieß aber auch auf Kritik. So hatte die Stadt beispielsweise 1969 mit dem Bebauungsplan 62 für das Stadtgebiet nördlich der Straße „Auf der Benkert“ zwischen der Brockhäger Straße und dem Gebiet westlich der verlängerten Fröbelstraße ein relativ kleines Baugebiet ausgewiesen. Dies stieß bei den benachbarten Grundstücksbesitzern auf heftige Kritik, denn man sah sich um wertvolles Bauland gebracht. Es entwickelte sich daher im Stadtrat eine heftige Diskussion zu der Frage, ob die Bereitstellung von Bauland oder der Schutz vor Fluglärm das höhere Planungsziel sei. Zusätzlich unübersichtlich wurden die Diskussionen, als gerade diejenigen, die in der Fluglärmzone Eigentum erworben hatten, sich anschließend in Initiativen gegen den Fluglärm wandten.

Auf der Ratssitzung am 22. September 1977 stellte die SPD-Fraktion den Dringlichkeitsantrag *„Es ist eine Delegation aus Vertretern des Rates und der Verwaltung zu bestimmen, die mit der Flughafenleitung Verbindung aufnimmt, um den zur Zeit unerträglichen Fluglärm abzustellen.“* Ursache war eine deutliche Zunahme des Lärms in den zurückliegenden Wochen, die auf das Abhalten von Luftmanövern zurückgeführt wurden. Auch wurde angeregt, stationäre Lärmmessstellen einzurichten. Nach Erkundigungen beim Luftwaffenamt in Porz würden die Kosten ca. 500.000 DM betragen. Allerdings waren solche Anlagen für militärische Flugplätze bisher nicht vorgesehen.

Immerhin gab es für den Gütersloher Flughafen ausgewiesene Lärmschutzzonen, was 1978 keineswegs bei allen Flughäfen der Fall war. Diese Grenzen wurden in die jeweiligen Bebauungspläne übernommen. So beispielsweise den Bebauungsplan Nr. 39a „Hofbreite / Im Dornbusch“, denn daraus leiteten sich spezielle Lärmschutzaufgaben für die Gebäude ab. Unsicher war man 1978, ob sich mit Blick auf die moderneren Flugzeuge, und damit die weiter zunehmenden Lärmbelastungen die Lärmschutzzonen verschieben werden mussten bzw. sollten.<sup>120</sup>

Im Februar 1979 konnte der Entwurf des Landesentwicklungsplans IV im Gütersloher Stadtrat

diskutiert werden. Dieser Landesentwicklungsplan legte in der Umgebung von Flughäfen Gebiete fest, in denen Planungsbeschränkungen zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm gefordert wurden (Lärmschutzgebiete). Diese Gebiete wurden nach der jeweiligen Lärmbelastung in drei Zonen eingeteilt. Die für den Flughafen Gütersloh festgesetzten Grenzen basierten dabei auf den Berechnungen zur Feststellung der Lärmschutzbereiche gemäß Fluglärmgesetz. Zur Zeitpunkt der Berechnung waren in Gütersloh Maschinen vom Typ „Lightning“ stationiert.

Die Ausweisung dieser Lärmschutzzonen hatte für Gütersloh weitreichende Folgen. Betroffen war fast das gesamte Stadtgebiet westlich der Eisenbahn, in dem jegliche städtebauliche Weiterentwicklung ausgeschlossen wurde. Darüber hinaus durchkreuzte nun eine Schutzzone C mit einer Breite von 2 km das östliche Stadtgebiet.

In Schutzzone A lebten 4.500 Einwohner, in Schutzzone B 18.900 Einwohner. Von der (neuen) Schutzzone C waren weitere 21.200 Einwohner, darunter das Gebiet der gesamten Innenstadt, betroffen.

Während man die Auflagen für die Zonen A und B akzeptierte, wandte man sich mit Nachdruck gegen die Auflagen der Zone C, denn man befürchtete, dass die bisherige Stadtplanung nicht oder nur mit hohen Mehrkosten für Lärmschutzmaßnahmen realisiert werden könnten. Die Verwaltung kritisierte auch die Art der Berechnungen, denn durch die nun in Gütersloh stationierten Senkrechtstarter von Typ Harrier würde sich eine grundsätzlich andere Lärmcharakteristik ergeben. Die Stadt setzte sich daher für die Herausnahme des Flughafens aus den Festsetzungen des GEP IV ein und setzte auf eine Veränderung der Lärmschutzzonen durch die inzwischen erfolgte Auswechslung der Flugzeugtypen. Ersatzlos gestrichen werden sollte die Lärmschutzzone C.<sup>121</sup>

In den folgenden Jahren achtete sowohl die Stadtverwaltung als auch die Betroffenen sehr intensiv darauf, dass die Lärmbelastungen nicht weiter anstiegen. Als die britische Rheinarmee bzw. die Bundesvermögensverwaltung 1979 den Antrag stellte, an der Kaserne Verler Straße, in der ein Artillerieregiment untergebracht war, einen neuen Sportplatz zu bauen, ging das Gerücht um, dass man dieses Sportfeld nur bauen würde, um dadurch anschließend die vorhandenen Sportplatz in eine Start- und Landefläche für eine neue Hubschrauberstaffel nutzen wolle. Hiergegen sprachen sich die Fraktionen mit allem Nachdruck aus.<sup>122</sup> Denn bereits zu diesem Zeitpunkt wurden die benachbarten Wohngebiete

<sup>121</sup> Beratungsvorlage der Verwaltung zur Ratssitzung vom 23.2.1979

<sup>122</sup> „Die Glocke“ vom 20.6.1979

<sup>120</sup> Ratsprotokoll vom 8.9.1978

und Schulen durch Hubschrauberpflüge zur Kaserne Verler Straße erheblich belastet.

Auf Anregung der SPD-Fraktion fasste der Rat am 23. September 1988 den nachstehenden einstimmigen Beschluss:

*„Die Stadt Gütersloh fordert die Bundesregierung auf, unverzüglich in den zuständigen Gremien auf eine deutliche Reduzierung der Gefährdung, Schädigung und Belästigung der Gütersloher Bevölkerung, die durch den militärischen Flugbetrieb auf dem RAF-Flughafen Gütersloh verursacht werden, hinzuwirken.*

*Begründung: Der Flugverkehr der RAF im Bereich des Gütersloher Flughafens bedeutet eine Gefährdung, gesundheitliche Schädigung und tägliche Belästigung der Bevölkerung, die nicht länger hingenommen werden kann.*

*Von Mai bis August dieses Jahres sind drei Militärmaschinen in Flughafennähe abgestürzt. Der Flugbetrieb wurde nach jedem Absturz ohne Unterbrechung fortgesetzt. Eine Aufklärung der Bevölkerung über die Absturzursachen fand nicht statt.“<sup>123</sup>*

Anlass für diesen Antrag waren, wie benannt, verschiedene Flugzeugabstürze im Frühjahr 1988 und insbesondere auch die Flugkatastrophe in Ramstein. So forderte der Rat insbesondere ein anderes Flugverhalten bei den An- und Abflügen.

Dabei wurde noch einmal betont, dass seit 1980 an drei Messstationen der Fluglärm erfasst wurde. Diese Daten wurden dem Flughafen übermittelt, wobei die zahlreichen Gespräche der Stadt mit dem Kommandanten nie zu einer Verringerung der Lärmbelästigung geführt hatten. Im Gegenteil, die „durchschnittliche Zahl der monatlichen Lärmereignisse“ nahm von 1.459 im Jahr 1980 auf 2.284 im Jahr 1986/87 zu. Dabei wurden Einzelergebnisse von bis zu 120 dB (A) ermittelt.<sup>124</sup>

### 8.3 Der Abzug

1990 konkretisierten sich die Gerüchte, dass die britischen Truppen den Flugplatz und die Sundernkaserne räumen würden. Hatte man aufgrund des starken Fluglärms immer wieder gehofft, dass der Flughafen geschlossen würde (was lange Zeit kaum realistisch schien), so sah man nun, das plötzlich auch 300 Arbeitsplätze der Zivilangestellten zur Disposition standen. Andererseits sah man in Gütersloh die Chance, die dieses möglicherweise freiwerdende Militärgelände für die Gütersloher

Stadtentwicklung bot. Dies veranlasste die SPD-Fraktion am 31. August 1990 zu dem Antrag:

*„Die Stadtverwaltung trifft frühzeitig Vorsorge für den Fall, daß der Militärflughafen und das Gelände der Sundernkaserne von den britischen Truppen geräumt werden.*

*In diesem Zusammenhang wird die Frage der zukünftigen Nutzung dieser Flächen geklärt und eine Analyse auf den Wohnungsmarkt, die Beschäftigungslage, die Umweltbedingungen und der neuen Möglichkeiten der Stadtplanung erarbeitet. Die Stadt Gütersloh richtet einen Arbeitskreis ein, zu dem alle von der Umstrukturierung betroffenen Gruppen und Institutionen eingeladen werden.“<sup>125</sup>*

Mit der Bildung eines großen Arbeitskreises konnte sich die SPD-Fraktion jedoch nicht durchsetzen. Mit den Stimmen von CDU und FDP wurde aber beschlossen, eine verwaltungsinterne Arbeitsgruppe einzurichten, die dem Hauptausschuss ständig zu unterrichten hatte. Stadtdirektor Dr. Wixforth selber hielt eine solche Arbeitsgruppe für voreilig, da er davon ausgehe, dass der Flughafen noch längere Zeit Bestand habe, bzw. als ‚schlafende Einrichtung‘ für mögliche Krisenfälle vorgehalten werden müsse. Dies war aber keineswegs sicher. Insbesondere von der FDP und den GRÜNEN wurden die nun aufkommenden Ideen, den Flughafen zukünftig zivil zu nutzen, abgelehnt. Aber auch die anderen Fraktionen machten deutlich, dass sie wegen des herrschenden Fluglärms auf Dauer den Flughafen geschlossen sehen wollten.

Mitte 1991 erhielt die Stadt auch schriftlich die Mitteilung, dass die Royal Air Force bis Ende 1993 Gütersloh verlassen werde. Die Stadt versprach sich dadurch auch eine deutliche Entspannung des Wohnungsmarktes, denn es waren 1991 1155 Haushalte mit 3241 Personen als wohnungssuchend gemeldet.<sup>126</sup>

<sup>123</sup> Ratsprotokoll vom 23.9.1988

<sup>124</sup> Ratsprotokoll vom 23.9.1988

<sup>125</sup> Ratsprotokoll vom 31.8.1990

<sup>126</sup> Ratsprotokoll vom 27.9.1991

## 8.4 Die zivile Nutzung des Flughafens

Mit der Aufgabe der militärischen Nutzung stellte sich nun grundsätzlich die Frage der Folgenutzung. Die Meinungen gingen dabei weit auseinander.

Die CDU vertrat die Auffassung, dass es für die Stadt Gütersloh wünschenswert sei, wenn der größte Teil des Geländes zukünftig als Gewerbe- und Industriefläche ausgewiesen werden könne bei gleichzeitig ziviler Nutzung des Flugplatzes. Diese Auffassung wurde auch von der Verwaltung vertreten, die die hohe Bedeutung eines solchen Flugplatzes für den Wirtschaftsstandort Gütersloh betonte. Diese von der CDU und der Verwaltung vertretene Meinung stimmte mit jener der örtlichen Industrie überein.

Strittig wurde die Zahl der Flugbewegungen eingeschätzt. So sollte eine Beschränkung auf Flugzeuge mit bis zu 20 t Gesamtgewicht und 3.500 Flugbewegungen pro Jahr festgeschrieben werden. Dies war nur ein Bruchteil der bisherigen militärischen Flugbewegungen.

Von der SPD-Fraktion und den GRÜNEN wurde diese Zahl jedoch angezweifelt. So lägen Aussagen der Interessengemeinschaft Flughafen Gütersloh (IGFG) vor, wonach eine wirtschaftliche Führung des Flughafens nur bei deutlicher Ausdehnung des Flugbetriebs zu erzielen sei. Genannt wurden unter der Hand bis zu 50.000 Flugbewegungen pro Jahr. Dies aber sei für die Bewohner im Norden der Stadt unakzeptabel.

Die Fraktion der GRÜNEN stellte fest, dass der Flughafen nur einer verschwindend kleinen „Kommerzelite“<sup>127</sup> der Firmen Bertelsmann und Miele nutze und lehnte daher die zivile Nutzung des Flughafens mit Hinweis auf den bereits vorhandenen Flughafen in Paderborn grundsätzlich ab.

Mit den Stimmen von CDU und FDP trat die Stadt Gütersloh 1994 jedoch der Interessengemeinschaft Flughafen Gütersloh GmbH (IGFG) bei. Dies geschah mit dem Argument, dass auf diese Weise die Stadt Gütersloh ein Mitspracherecht bei der zukünftigen Entwicklung erhalten würde. Gleichzeitig sollte die Stadt die erforderlichen Geschäftsanteile erwerben, um einen Sitz im Beirat der Gesellschaft zu erhalten. Stadtdirektor Dr. Wixforth vertrat im folgenden die Stadt in dieser Gesellschaft.

Mit der Kommunalwahl am 16. Oktober 1994 änderte sich die Zusammensetzung des Gütersloher Rates. Die SPD stieg zur stärksten Fraktion auf und vereinbarte mit der auf 6 Mandate angewachsenen Fraktion der GRÜNEN eine enge Zusammenarbeit. Zu den fünf Themenfeldern, die zwischen den beiden

Fraktionen beschlossen wurden, gehörte der umgehende Rückzug der Stadt Gütersloh aus der Flughafengesellschaft.<sup>128</sup> So stand die geplante Umwandlung des Militärflughafens auch gleich auf der 2. Sitzung des neuen Rates am 25. November 1994.

Die CDU- und die FDP-Fraktion sowie der Stadtdirektor setzten sich nachdrücklich für die Umwandlung in einen Zivilflughafen und für den Verbleib in der Flughafengesellschaft ein. So hieß es im Protokoll des Rates vom 25. November 1995:

*„Stadtdirektor Dr. Wixforth wies auf die Gefahr hin, daß der Beschluß nachhaltige Störungen im Verhältnis zur Gütersloher Wirtschaft hervorrufen könne. Die beiden größten Gütersloher Unternehmen Miele und Bertelsmann hielten diesen Geschäftsflugverkehr für notwendig und ließen ihn sich viel Geld kosten. Die Beurteilung, ob dies eine wirtschaftliche Veranstaltung sei, müsse man der Wirtschaft überlassen. Die Stadt Gütersloh koste dieser Geschäftsflughafen keinen Pfennig, und es sei völlig unmöglich, aus diesen 3.500 Flugbewegungen einen Regionalflughafen abzuleiten. Er, Dr. Wixforth, halte den Rückzug aus der Flughafen GmbH für „absolut falsch“. Der beantragte Beschluß werde nicht dazu beitragen, daß sich Unternehmen in Gütersloh wohl fühlten.“*

SPD und GRÜNE blieben jedoch bei ihrer Einschätzung, dass sich dieser Flughafen schrittweise zu einem Regionalhafen ausweiten würde, was zu erheblichen Belastungen des Gütersloher Nordens und Westens führen würde. Mit 28 Stimmen der SPD und der GRÜNEN gegen 23 Stimmen der CDU und der FDP wurde beschlossen:

*„Der Rat der Stadt Gütersloh lehnt eine Nutzung des NATO-Militärflughafens als Zivilflughafen ab.“<sup>129</sup> Gleichzeitig hatte die Stadt umgehend aus der Flughafen Gütersloh GmbH auszutreten.*

1999/2000 trat die Stadt dann wiederum der Gesellschaft bei, um sich ein Mitspracherecht bei der zukünftigen Entwicklung zu sichern.

<sup>127</sup> Ratsprotokoll vom 11.3.1994

<sup>128</sup> „Neue Westfälische“ vom 3.11.1994

<sup>129</sup> Ratsprotokoll vom 25.11.1994

## 9 Die kommunale Neugliederung

Im Januar 1969 legte der Innenminister des Landes Nordrhein-Westfalen der Stadt Gütersloh den Vorschlag zur Neugliederung des Landkreises Wiedenbrück vor. Nach diesem Vorschlag sollten die das Amt Avenwedde bildenden Gemeinden Avenwedde, Friedrichsdorf und Spexard sowie die zum Amt Brackwede gehörenden Gemeinden Ebbesloh, Hollen, Holtkamp, Isselhorst und Niehorst in die Stadt Gütersloh eingemeindet werden. Darüber hinaus sollten Teilflächen der Gemeinden Nordrheda-Ems und Verl der Stadt Gütersloh zugeordnet werden. Außerdem wurden Grenzausgleiche geringeren Umfangs mit den Gemeinden Herzebrock, Lintel und Varesell vorgesehen. Damit würde die Grundfläche von Gütersloh von 47 km<sup>2</sup> auf 115 km<sup>2</sup>, und die Einwohnerzahl von 56.000 auf 75.000 anwachsen.

Der Hauptausschuss hatte auf seiner Sitzung am 7. Januar 1969 seine Bereitschaft zum Abschluss von Gebietsänderungsverträgen mit allen an der Neugliederung des Raumes Gütersloh beteiligten Gemeinden erklärt. Hierzu war vom Rat eine eigene Kommission gebildet worden, die mit allen Nachbargemeinden Verhandlung aufnahm. Allerdings wurden solche Verträge von den Gemeinden Friedrichsdorf und Holtkamp abgelehnt. Die Gemeinde Holtkamp verweigerte sogar die Teilnahme an den Beratungen. Auch die Gemeinde Verl stimmte der neuen Grenzziehung im Bereich der Autobahnabfahrt nicht zu. Letzteres stellte aber ein geringeres Problem dar.

Vorangegangen waren lebhafte Diskussionen über die Vor- und Nachteile. So erklärte beispielsweise Ratsherr Eichberg für die SPD-Fraktion, dass man die kommunale Neugliederung begrüße, da nur durch diese die Probleme der Region gelöst werden könnten. Aber, so führte er aus:

*„Man solle die Dinge auch nüchtern und klar sehen und sich keinen Illusionen hingeben. Die Stadt werde hier zunächst im wesentlichen der gebende Teil sein. Die Früchte dieser Neuordnung würden vorerst die Hinzukommenden ernten. Das solle und müsse aber so sein, denn das Ziel der Neuordnung sei u.a., das Gefälle zwischen Stadt und Land zu beseitigen, indem das Land angehoben werde. Letztlich handele es sich hier auch um eine soziale Maßnahme.“<sup>130</sup>*

Landrat Lakämper erinnerte an die Stadtwerdung 1825 und die erste Neugliederung im Jahr 1910. So sei 1910 mit der Neugliederung „der Grundstein gelegt worden für die rasante

*Entwicklung“<sup>131</sup>* der Stadt. Nur durch diese Neugliederung, die nicht als Eingemeindung, sondern als Zusammenschluss verstanden werden sollte, könne sich Gütersloh zu einem Zentrum zwischen Hamm und Bielefeld entwickeln.

Tatsächlich ergaben sich hierdurch für die Stadt Gütersloh deutlich verbesserte Chancen für die zukünftige Stadtentwicklung. So forderte u.a. die Industrie neue Gewerbeflächen, wobei die in Aussicht genommenen Grundstücke zum Teil außerhalb des alten Stadtgebietes gelegen hätten. Damit wären der Stadt erhebliche Steuereinnahmen verloren gegangen.

Auf der entscheidenden Sitzung des Rates erfolgte die Zustimmung zu den Gebietsänderungsverträgen schließlich einstimmig. In diesen Gebietsänderungsverträgen und deren Anlagen wurden zahlreiche Detailfragen geklärt. Dabei wird die Sorge der eingemeindeten Orte spürbar, innerhalb der Stadt Gütersloh in Zukunft nicht genügend gefördert zu werden.

Vereinbart wurde, dass die Bebauungspläne der Gemeinden unbefristet in Kraft blieben, während das übrige Ortsrecht spätestens 12 Monate nach Vertragsabschluss außer Kraft gesetzt werden musste.

Darüber hinaus stellten die Gemeinden verschiedene Forderungen. Dazu gehörten für den Bereich des Städtebaus:

### Gemeinde Avenwedde:

- Berücksichtigung des Stadtteils Avenwedde bei der Errichtung weiterführender Schulen
- Errichtung einer Turnhalle an der Kapellenschul
- Errichtung eines Sportplatzes im Bahnhofsbereich
- Ausbau des Kanal- und Straßennetzes incl. Straßenbeleuchtung
- Ausbau der Umgehungsstraße Friedrichsdorf (L 788), der Osnabrücker Landstraße (K 3742) und der Nordhorner Straße (K 3741) vom „Stillen Frieden“ in Gütersloh nach Osten bis zur Isselhorster Straße
- Es wurde festgelegt, dass sich die Stadt Gütersloh mit Nachdruck um eine Festlegung der Linienführung der EB 61 bemüht. Sie hatte weiter im Rahmen der Überarbeitung des Flächennutzungsplans und des Generalverkehrsplans zu

<sup>130</sup> Ratsprotokoll vom 14.3.1969

<sup>131</sup> Ratsprotokoll vom 14.3.1969

überprüfen, ob und wie eine Verbindungsstraße vom Sunderweg bis zur L 789 (Oststraße) gebaut werden kann.

- Anschluss an die zentrale Wasser- und Gasversorgung

- Einbeziehung in den öffentlichen Nahverkehr und Errichtung von „Wetterschutzanlagen“
- Erhalt des „Amtshauses“ als Verwaltungsnebenstelle
- Erhalt der Friedhöfe

#### Bevölkerungsstand zum Zeitpunkt der kommunalen Neugliederung am 1.1.1970

Stadt- bzw. Ortsteil	einheimisch	ausländisch	insgesamt
Gütersloh	55.656	3.271	58.927
Avenwedde	9.524	331	9.855
Friedrichsdorf	967	36	1.003
Spexard	4.610	252	4.862
Ummeln	55	3	58
Isselhorst	2.732	37	2.769
Hollen	605	4	609
Niehorst	594	2	596
Ebbesloh	200	-	200
Nordrheda-Ems	87	1	88
Verl	298	7	305
Varensell	3	-	3
Insgesamt	75.331	3.944	79.275

#### Gemeinde Spexard

Für die Gemeinde Spexard galten grundsätzlich die gleichen Forderungen sowie speziell:

- Der Ausbau der Verler Straße (L 757) und Errichtung einer Ampel an der Kreuzung Verler Straße / Kirchstraße

- Ausbau der Straßen Bahnhofstraße, Gütersloher Straße und Steinhagener Straße
- Ausbau der Verbindungsstraße von Isselhorst nach Gütersloh
- Ausbau des Postdamms unter Beibehaltung des Alleecharakters
- Anschluss der Ortsteile Isselhorst und Niehorst an die Gasversorgung
- Fertigstellung des Feuerwehrgerätehauses

#### Für die Gemeinden Ebbesloh, Hollen, Isselhorst und Niehorst

- Errichtung eines Grundschulgebäudes sowie einer Großturnhalle und eines Kleinschwimmbeckens
- Erhaltung der Grundschule in Hollen

Durch die am 1. Januar 1970 in Kraft getretene kommunale Neugliederung des Kreises Wiedenbrück wurden die Gemeinden Avenwedde, Friedrichsdorf, Spexard, Isselhorst, Hollen,

Niehorst und Ebbesloh in das Gebiet der Stadt Gütersloh eingegliedert. Hinzu kamen aus den Gemeinden Ummeln, Nordrheda, Verl und Varesell kleinere Gebietsteile.

Auf der 1. Ratssitzung des neuen Stadtrates am 6. April 1970 betonte Bürgermeister Kollmeyer, dass von allen Ratsvertretern ein Umdenken erforderlich sei:

*„Die „alten Gütersloher“ müssten ihre Arbeit und ihre Bemühungen auf das gesamte, größere Stadtgebiet beziehen, während sich die Mitglieder des Rates aus den eingegliederten Gebieten nicht mehr nur für den Bereich, für den sie bisher zuständig gewesen seien, sondern ebenfalls für den gesamten Bereich einzusetzen hätten.“<sup>132</sup>*

Die Ratsvertreter der eingemeindeten Gemeinden legten Wert darauf, insbesondere die Interessen ihres Ortes zu vertreten. Es zeigte sich jedoch recht schnell eine gesamtstädtische Sichtweise. Insbesondere als man in den Ortsteilen erkannte, dass der gesamte Rat und die Verwaltung grundsätzlich bereit waren, ihre Verantwortung für die Gesamtstadt zu übernehmen.

1975 stand gemäß der neuen Gemeindeordnung die Einteilung der Stadtbezirke an. Dabei galt es gemäß § 13d Gemeindeordnung nicht, die historisch gewachsenen Orte als Bezirke zu benennen, sondern der zukünftigen Entwicklung Rechnung zu tragen. Nach den allgemein gültigen Kriterien würden demnach nur Spexard und Isselhorst als eigenständige Bezirke zu betrachten sein, was aber zu einer Benachteiligung der übrigen Stadtteile geführt hätte. Tatsächlich wurde von der Landesentwicklung angestrebt, das Zentrum zu stärken und Siedlungsschwerpunkte zu bilden. Die konsequente Umsetzung dieser Vorgaben hätte aber zur Benachteiligung einiger Ortsteile geführt, was vom Rat nicht befürwortet wurde.

Im Februar 1976 konnten schließlich drei Bezirke gebildet werden:

Stadtteil „Kirchspiel Isselhorst“ mit Ebbesloh, Isselhorst, Hollen und Niederhorst (Ortsvorsteher Lütkemeyer)

Stadtteil Avenwedde / Friedrichsdorf (Ortsvorsteher Grosser)

Stadtteil Spexard (Ortsvorsteher Mahne)

1980, 10 Jahre nach der kommunalen Neugliederung, konnte eine positive Bilanz der kommunalen Neugliederung gezogen werden. So sei der Rat insgesamt stolz darauf, die Verpflichtungen gegenüber den vorher selbstständigen Gemeinden habe erfüllen können. Bedauert wurde von Bürgermeister Gräwe allerdings, dass

durch die Auflösung der vielen Gemeinderäte zahlreiche vorher engagierte Ratsvertreter und –vertreterinnen nicht hätten in den neuen Rat der nun größeren Stadt Gütersloh übernommen werden können.<sup>133</sup> Hier wäre wertvolles bürgerschaftliches Engagement verloren gegangen.

## 10 Städtebauliche Planungen seit 1945

Bereits vor dem II Weltkrieg wurde an städtebaulichen Planungen für Gütersloh gearbeitet, so beispielsweise 1938 an der Aufstellung eines Bebauungsplans für Gütersloh.

Baufluchtlinien wurden festgelegt für:

- 1932 die GÜthstraße
- 1935 für den Verbindungsweg (Fuß- und Radweg) zwischen Berliner Straße und Eickhoffstraße
- 1936 für die Straße „An der Helle“
- 1936 für die Strengerstraße, von der Berliner Straße bis zur Eickhoffstraße und von der Ecke Berliner Straße / Strengerstraße bis zum Grundstück Berliner Straße 96

Stadtplanung in der unmittelbaren Nachkriegszeit war „Krisenmanagement“ und „Mangelverwaltung“. Häuser und Betriebe waren wieder aufzubauen und Obdachlose unterzubringen.

Die Protokolle insbesondere des Bauausschusses, der auch für die Stadtplanung zuständig war, lassen zwar erkennen, dass die Notwendigkeit einer geordneten Stadtplanung gesehen wurde, zu verwirklichen war sie unter den damaligen Umständen aber vorerst nicht. Es fehlte an Finanzmitteln, Baumaterial und Arbeitskräften. Jede private Initiative zur Schaffung von Wohn- und Gewerberaum musste gefördert werden. Die Aussetzung von Baumaßnahmen, um Zeit für eine geordnete Überplanung einzelner Quartiere zu gewinnen, war undenkbar.

Das Bauen vollzog sich in den ersten Nachkriegsjahren zwar nicht völlig ungeordnet, war aber weit weg von einer wirklich zukunftsweisenden Stadterneuerung. Die Stadtplanung versuchte durch viele Einzelfallentscheidungen Baufluchtlinien festzulegen. Dabei griff sie zum Teil auf Planungen oder zumindest Planungs-ideen der Vorkriegszeit zurück und versuchte zu großen Wildwuchs zu verhindern. So lehnte sie beispielsweise 1947 den Antrag eines Fuhrunternehmers ab, den Marktplatz mit Ga-

<sup>132</sup> Ratsprotokoll vom 5.4.1970

<sup>133</sup> „Neue Westfälische“ vom 23.2.1980



ragen bebauen zu dürfen. Dies ging dann doch zu weit.

Die erste größere zusammenhängende Planung in den Jahren 1946/47 war der Wiederaufbau der Blessenstätte (siehe nachfolgend). Ebenfalls bereits im Juli 1947 diskutiert wurde eine neue Verkehrsverbindung zwischen dem Nord- und Ostring über Blücherstraße, Rosenstraße, Reichsbahnunterführung und Güth-straße.<sup>134</sup>

Mit dem Beginn der Beratungen über einen neuen Bauzonenplan im Oktober 1947 begann der Wiedereinstieg in die Stadtplanung.<sup>135</sup> Unabhängig davon, dass die Stadtverwaltung von der Bezirksplanungsstelle der Bezirksregierung Minden eine entsprechende Aufforderung zur Aufstellung einer solchen Planung erhalten hatte, wurde die Notwendigkeit immer offensichtlicher. So wurden mit der Aufstellung von Behelfsbauten bereits Fakten geschaffen, die der geordneten Stadtentwicklung entgegen liefen. Einen solchen Wildwuchs beklagte der Bauausschuss beispielsweise an der Ecke Am Schlangenbach / Postdamm. Hier war ursprünglich nur eine Fläche für Behelfsbauten ausgewiesen, die sich nun schrittweise in Dauerbauten umwandelten.<sup>136</sup>

Eine der ersten Maßnahmen im Zentrum war neben dem Wiederaufbau der Blessenstätte der Fluchtlinienplan zur Nordseite der Königsstraße. Für diese Straße war ein Fluchtlinienplan aus dem Jahr 1888 gültig, der jedoch dem Verkehr nicht mehr gerecht wurde. Eine entsprechende Aufweitung durch Rückverlegung der Bebauung wurde daher angestrebt, so dass eine Straßenbreite von 14 bzw. 16 m geschaffen werden konnte.<sup>137</sup> Zwar befanden sich dort noch eine Reihe von Fachwerkhäusern, der Bauausschuss ging jedoch davon aus, dass diese in den nächsten Jahren durch Neubauten ersetzt würden.<sup>138</sup>

Anfang der 1960er Jahre wurde mit der Aufstellung städtebaulicher Pläne die Bautätigkeit vor allem im Osten der Stadt, z.B. im Bereich des Sunderwegs, stark aktiviert. Im Südosten der Stadt am Elbrachtsweg / Forstweg wurde 1960 ein weiteres Baugebiet erschlossen.<sup>139</sup>

Anfang der 1960er Jahren lag der Schwerpunkt der städtebaulichen Planungen weiterhin auf dem Gebiet der Bereitstellung von Wohnbauflächen. Parallel hierzu verliefen die Bemühungen, im Stadtkern entscheidende Verbesserungen des Stadtbildes und des Stadtstraßennetzes zu erreichen.<sup>140</sup>

Mit dem Bundesbaugesetz vom 23. Juni 1960 wurde die Stadtplanung auf eine neue rechtliche Grundlage gestellt. Allerdings war anfänglich eine gewisse Rechtsunsicherheit zu spüren. So konnte die Stadtplanung auch eine starke Zunahme der Beratungsgespräche für „Bauwillige“ feststellen.<sup>141</sup> Nachdem sich die am 1. Oktober 1962 in Kraft getretenen Baurechtsbestimmungen aber eingebürgert hatten, war diese weitgehend überwunden. Durch die zum Teil erheblich verschärften Bestimmungen musste allerdings eine Steigerung der erlassenen Ordnungsverfügungen von 336 im Jahr 1963 auf 428 im Jahr 1964 festgestellt werden. Auch der Anteil derjenigen Baumaßnahmen, die nur durch eine Befreiung ermöglicht werden konnten, hat erheblich zugenommen.<sup>142</sup>

Die Kernfrage aller städtebaulichen Planungen war dabei, welche Entwicklung die Stadt in den folgenden Jahrzehnten nehmen sollte. Es zeige sich, dass es in den 1960er Jahren in der Innenstadt immer schwieriger wurde, größere Bauvorhaben zu realisieren. Daher lag ein Schwerpunkt der städtebaulichen Planung bei der Schaffung von „Satellitenstädten“<sup>143</sup> am Stadtrand.

Als erste „Satellitenstadt“ dieser Art wurde die Bebauung der oberen Kahlertstraße angesehen. Hatte man bisher in größerem Stil Flächen für den Kleinsiedlungs- und Einfamilienhausbau zur Verfügung gestellt, versuchte man nun, mit größeren Wohnhäusern der immer noch vorhandenen Wohnungsnot Herr zu werden. Zu diesen Maßnahmen gehörten auch die fünf 1966 im Bau befindlichen „Punkthäuser“ auf dem Gelände des früheren Hofes Maßmann, in der Nähe der Teutoburger-Wald-Eisenbahn. Eine weitere Satellitenstadt entstand im Nordwesten der Stadt. Hier wurde die Bebauung an der Hofbreite nach Süden fortgesetzt. Es handelte sich dabei um ein Gebiet zwischen Hofbreite, Brockhäger Straße, TWE und Blankenhagener Weg (Bebauungsplan 39).

Die meisten Bebauungspläne wurden durch das städtische Planungsamt aufgestellt. Nicht zuletzt im Zuge der kommunalen Neugliederung nahm die Arbeitsbelastung aber so zu, dass nun auch Architekturbüros mit der Bearbeitung beauftragt wurden.<sup>144</sup>

Die ersten „Testfälle“ hierzu waren die Bebauungspläne:

B-Plan 93 „Herzebrocker Straße“

B-Plan 94 „An der Insel“ und

<sup>134</sup> Bauausschuss-Protokoll vom 4.7.1947

<sup>135</sup> Bauausschuss-Protokoll vom 20.10.1947

<sup>136</sup> Bauausschuss-Protokoll vom 7.11.1947

<sup>137</sup> Bauausschuss-Protokoll vom 10.5.1948

<sup>138</sup> Bauausschuss-Protokoll vom 8.3.1948

<sup>139</sup> Statistischer Jahresbericht der Stadt Gütersloh 1960

<sup>140</sup> Statistischer Jahresbericht der Stadt Gütersloh 1963. S. 119

<sup>141</sup> Statistischer Jahresbericht der Stadt Gütersloh 1961. S. 115

<sup>142</sup> Statistischer Jahresbericht der Stadt Gütersloh 1964. S. 132

<sup>143</sup> „Freie Presse“ vom 10.1.1966

<sup>144</sup> Ratsprotokoll vom 25.6.1971

B-Plan 95 „Feuerbornstraße“

Diese Entwürfe mussten aber so häufig umgeplant werden, dass sich in der Stadtverwaltung die Meinung durchsetzte, dass man dann die Planungen auch gleich wieder selber erstellen könne.

### 10.1 Die Ortssatzung zur Erhaltung und Gestaltung (1947)

Mit jedem Behelfsbau, mit jedem Provisorium wurde der geordnete Wiederaufbau der Stadt schwieriger. Nicht zuletzt aus diesem Grund wurde bereits im Mai 1946 über eine Ortssatzung für den Wiederaufbau von Gütersloh beraten. Allerdings kam man im Bauausschuss überein, diese vorerst zurückzustellen, „bis sich die Verhältnisse normalisiert“<sup>145</sup> hätten, denn es herrschte völlige Unklarheit darüber, in welcher Weise und insbesondere auch auf welcher Rechtsgrundlage zukünftig das Bauwesen und die Stadtplanung arbeiten sollten. Im Februar 1947 war die Stadtverwaltung wieder so arbeitsfähig und das Erfordernis so offensichtlich, dass die Stadtverordnetenversammlung am 28. Februar 1947 die „Ortssatzung der Stadt Gütersloh zur Erhaltung und Gestaltung ihres Orts- und Landschaftsbildes“ verabschiedete. Die Verabschiedung erfolgte einstimmig. Das Regierungspräsidium stimmte unter Berücksichtigung einiger Ergänzungen am 24. April 1947 zu.

Diese Ortssatzung zielte insbesondere auch darauf ab, Verunstaltungen zu vermeiden. So sollten beim Wiederaufbau nach Möglichkeit auch „Entstellungen“ aus früheren Jahren rückgebaut werden.<sup>146</sup> Die Urfassung enthielt sogar Aussagen über die Zusammensetzung des Putz- und Fugmörtels, wobei diese Einschränkung von Zementanteilen aber in der Endfassung zurückgenommen wurde.

### 10.2 Die Ortssatzung der Stadt Gütersloh für den Wiederaufbau der Blessenstätte (1947)

Am Totensonntag 1944 wurden die Gebäude an der Blessenstätte Opfer eines Bombenangriffes. Unmittelbar nach Kriegsende 1945 lud der Bürgermeister die Hausbesitzer der Gebäude an

der Blessenstätte zu einer Versammlung in den Ratssaal ein und teilte mit, dass die Gebäude abgerissen werden sollten, um die Zufahrtsstraße nach Münster verbreitern zu können. Aus diesem Grund sollte der Wiederaufbau in veränderter Form dort auch bevorzugt erfolgen. Bereits 1946 wollte die Stadt hierzu eine städtebauliche Planung vorlegen. So wurde für die Bebauung der Blessenstätte zwischen der Straße Unter den Ulmen und dem geplanten neuen Weg eine dreigeschossige Bauweise, vom Anlageweg bis Drewel eine zweigeschossige Bauweise festgesetzt. Es sollen in Anlehnung an die historische Bebauung straßenseitige Giebelhäuser errichtet werden. Die Zeitvorgabe des Bauausschusses, schon in 1947 eine Planung vorzulegen, konnte aber nicht eingehalten werden. Erst am 9. Mai 1949 konnte diese beraten werden. Am 22. August 1949 verabschiedete die Stadtverordnetenversammlung aber die „Ortssatzung der Stadt Gütersloh für den Wiederaufbau der Blessenstätte“. Diese Satzung betraf die Südseite der Blessenstätte zwischen der Straße „Unter den Ulmen“ und dem „Pättken“.

Den Grundstückseigentümern war es aber bis 1952 nicht möglich, ihre Häuser wieder aufzubauen. Daher suchte die Stadt nach einer Möglichkeit, zusammen mit der Treuhand- und Finanzierungsgesellschaft für Wohnungsbau und Bauwirtschaft, Düsseldorf, Landesmittel aus einem Sonderprogramm für zerstörte Städte zu erhalten. Die Finanzierung setzte aber voraus, dass eine Bebauung mit mindestens vier Vollgeschossen errichtet wurde.<sup>147</sup> Aus diesem Grund wurde am 13. Oktober 1952 der Stadtverordnetenversammlung der Entwurf einer neuen Satzung vorgelegt. Diese Satzung wurde am 17. Oktober 1952 von der Stadtverordnetenversammlung genehmigt. Diese Satzung wurde vom Regierungspräsidenten jedoch für nicht erforderlich gehalten, da man die Erhöhung um ein Stockwerk im Rahmen der Dispenserteilung ermöglichen könnte.

Am 29. Juni 1954 hob der Rat die beiden Satzungen vom 22. August 1947 bzw. 17. Oktober 1952 wieder auf.<sup>148</sup>

Die Erhöhung von drei auf vier Geschosse wurde für die Entwicklung der übrigen Quartiere entscheidend. So wurde die Viergeschossigkeit (von einigen Ausnahmen abgesehen) schließlich bei den übrigen Quartieren in der Gütersloher Innenstadt übernommen.

Im Zuge der Neuordnung der Bebauung „Blessenstätte“ fiel im 24. Juli 1954 auch die Entscheidung, die beiden Fachwerkhäuser Blessenstätte 13 und 15 des Fabrikanten Erich GÜth abzureißen, um die Verkehrssituation in diesem Bereich zu verbessern. Die Entscheidung kam im

<sup>145</sup> Bauausschuss-Protokoll vom 21.6.1946

<sup>146</sup> Bauausschuss-Protokoll vom 19.12.1946

<sup>147</sup> Bauausschuss-Protokoll vom 9.10.1952

<sup>148</sup> Ratsprotokoll vom 29. Juni 1954 incl. Anlage

Rat nach intensiver Diskussion zustande, da der Eigentümer einen hohen Preis für beide Objekte verlangte.<sup>149</sup>

### 10.3 Die Bauzonenordnung von 1948

Die bisherige Ortssatzung für die Ausweisung der Bauzonen im Gütersloher Stadtgebiet stammte aus dem Jahr 1924 und wurde am 23. Dezember 1954 außer Kraft gesetzt. Dies geschah für Polizeiordnungen grundsätzlich nach 30 Jahren.

Bereits im Oktober 1947 begannen daher im Bauausschuss die Beratungen zu einer neuen Bauzonenordnung.<sup>150</sup> Anlass hierfür war eine entsprechende Aufforderung von Seiten der Bezirksplanungsstelle der Bezirksregierung Minden.

Grundlage der Beratungen bildete ein Entwurf der Verwaltung. Dabei wurde das östlich gelegene Industriegebiet gegenüber der Planung von 1924 erheblich verkleinert. Wesentlicher Bestandteil war darüber hinaus die Anlage einer neuen Umgehungsstraße. Dieser Straße wurde eine Schlüsselrolle bei der weiteren Entwicklung der Stadt beigemessen. Sie sollte als Südumgehung von der Wiedenbrücker Straße über die Verler Straße zur Carl-Miele-Straße führen.<sup>151</sup> Ein zweiter Abschnitt sollte als Nord-West-Ring geführt werden.

Mit der Anfertigung eines verkehrstechnischen Gutachtens für die Neuaufteilung der Industrieflächen mit Gleisanschluss und Straßenzuführungen wurde 1948 Regierungsbaumeister Erich Thiemer aus Hannover beauftragt.<sup>152</sup>

Nach einer großen Zahl an Bauausschuss-Sitzungen, auf der die einzelnen Baugebiete beraten wurden, konnte die Stadtverordnetenversammlung am 3. September 1948<sup>153</sup> die neue Bauzonenordnung beschließen. Bestandteil dieser Bauzonenordnung war neben der Ausweisung der Umgehungsstraße auch die neue Linienführung für die TWE-Strecke in Richtung Ibbenbüren und Hövelhof.

Allerdings zeigte sich später aufgrund einer Stellungnahme des Verwaltungsgerichtes Minden, dass diese neue Satzung nicht ordnungsgemäß veröffentlicht worden war. Gleichzeitig erwartete der Regierungspräsident einige Ergänzungen im Text. Am 19. August 1954 und 16. September 1954 wurde die Bauzonenordnung daher noch einmal im Bauausschuss diskutiert. Dabei wurde festgestellt, dass die ausgewiesenen Bauflächen noch genügend Grundstücke für „die Ansiedlung

von Anwohnern auf die Dauer eines Menschenalters“ boten, die gleichmäßige Weiterentwicklung der Stadt vorausgesetzt.<sup>154</sup> Um keinen gesetzlosen Zustand eintreten zu lassen, wurde diese Satzung erneut veröffentlicht. Gleichzeitig wurde am 30. August 1954 aber beschlossen, diese Bauzonenverordnung alsbald zu überprüfen und ggfls. neu abzufassen.

Diese Bauzonenordnung sah die ringförmige Umbauung des bisherigen Stadtzentrums mit ein- bis dreigeschossiger Bebauung vor. Ratsherr Breenkötter vertrat jedoch als Berichterstatter des Bauausschusses die Auffassung, dass dieses Konzept nicht beibehalten werden könne. Er befürwortete eine strahlenförmige Ausweisung der Bauflächen. Gleichzeitig sollte die Ausweisung von Gewerbegebieten und die Bedeutung der Ausfallstraßen stärker berücksichtigt werden. Nach einer Ermittlung des Stadtbauamtes reichten die Bauflächen bei weiträumiger Bebauung für ca. 80.000 Einwohner, bei enger Bebauung für ca. 120.000 Einwohner.<sup>155</sup>

Mit Inkrafttreten des Bundesbaugesetzes vom 23. Juni 1960 blieb die „Ortssatzung der Stadt Gütersloh über die Ausweisung und Ausnutzung der Baugebiete“ vom 3. September 1948 / 22. Dezember 1954 weiterhin gültig.<sup>156</sup>

## 10.4 Leitplan und Fächennutzungspläne

### 10.4.1 Der Leitplan von 1959

1956 wurde der Leitplan entsprechend den Bestimmungen des Aufbaugesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen im Entwurf aufgestellt und in zahlreichen Einzelbesprechungen mit den betroffenen Behörden abgestimmt. Grundsätzliche Einsprüche wurden allerdings von keiner Seite erhoben. Der Entwurf mit 5 Sonderplänen, die sich auch mit den öffentlichen Versorgungseinrichtungen befassten, ging in 1957 zur Beratung in die Ausschüsse. In insgesamt sieben Sitzungen zwischen dem 5. März und 19. Dezember 1957 beschäftigte sich der Bauausschuss mit dieser Planung.<sup>157</sup>

Am 9. Februar 1959 fand eine Sondersitzung des Rates statt, auf der der Leitplan von Stadtbaurat Stieglitz vorgestellt und beraten wurde. Bereits am 22. Januar 1959 hatten die Vertreter der „Träger

<sup>149</sup> „Freie Presse“ vom 2. August 1954, Nr. 177

<sup>150</sup> Bauausschuss-Protokoll vom 20.10.1947

<sup>151</sup> Bauausschuss-Protokoll vom 30.10.1947

<sup>152</sup> Bauausschuss-Protokoll vom 5.4.1948

<sup>153</sup> Ratsprotokoll vom 3.9.1948

<sup>154</sup> Beratungsvorlage des Stadtdirektors vom 4.10.1954.

<sup>155</sup> Ratsprotokoll vom 11.10.1954

<sup>156</sup> Statistischer Jahresbericht der Stadt Gütersloh 1961, S. 108

<sup>157</sup> Beratungsvorlage Nr. 3 zur Ratssitzung vom 6.4.1959

öffentlicher Belange“ (u.a. Landwirtschaftskammer, Bundesbahn, Industrie- und Handelskammer sowie der Landeskonservator) auf der Leitplan-Abschlussbesprechung ihre Zustimmung erteilt. Dieser Plan war durch die Stadtverwaltung eigenständig erarbeitet worden und umfasste unter anderem einen 60-seitigen Erläuterungsbericht.

Schwierigster Punkt war die Führung des Ostlings, dessen Trassen bereits durch die Stadt durch entsprechende Durchführungspläne (die späteren Bebauungspläne) geschützt worden war. Diese neue Straße wurde als Entlastung für den bereits älteren Westring verstanden.

Auf eine Anfrage von Dr. Wildeman, als dem Vertreter des Landeskonservators, ob durch den Leitplan Kulturdenkmäler betroffen wären, teilte Stadtbaurat Stieglitz mit, dass die Stadt an erhaltenswerten Kulturdenkmälern im wesentlichen nur den Platz um die Kirche habe. Dieser Platz nebst seinen Gebäuden solle bestehen bleiben. Es sei zudem beabsichtigt, auch bei den bevorstehenden Verkehrsverbesserungen an der Kreuzung Berliner Straße / Dalkestrasse / Kirchstraße / Blessenstätte die alte Umbauung um die Kirche zu schonen.<sup>158</sup> Weitere bedeutende Gebäude besäße Gütersloh nicht.

Dem Leitplan lagen folgende Annahmen bzw. Ziele zugrunde:

### Bevölkerungszunahme

Man ging von einer Bevölkerungszunahme bis 1980 (ohne die kommunale Neugliederung) auf 75.000 Einwohner aus.

### Wohnungsbedarf

Für diese Bevölkerung waren 8.600 Wohnungen neu zu errichten. Berücksichtigte man auch den Ersatz für abgängige Wohnungen, so ergab dies folgenden Neubaubedarf:

1958 – 1960	800 neue Wohnungen jährlich
1961 – 1965	640
1966 – 1970	580
1971 – 1975	440
1976 – 1980	390

### Verkehrswege

Das öffentliche Straßen- und Wegenetz besaß 1951 eine Länge von 220 km. Davon waren 90 km befestigt. Bis 1957 konnten weitere 22 km befestigt werden.

### Geplante Gliederung des Stadtgebietes

Folgende Gliederung des Stadtgebietes war vorgesehen:

#### Zentrum

Als Stadtkern wurde das Gebiet westlich der Bundesbahn zwischen den Straßen Büskerweg, Blücherstraße, Bismarckstraße, Feldstraße, Blessenstätte und Kaiserstraße betrachtet. Hier sollten sich alle wichtigen zentralen Einrichtungen und Verkaufsstätten befinden. Hier wurden grundsätzlich viergeschossige Wohn- und Geschäftshäuser zugelassen.

#### Grünanlagen

Im Südosten befanden sich der Stadtpark und der Botanische Garten. Diese wurden in dieser Planung entlang der Dalke an die Stadt herangeführt und setzten sich nach Westen in den Anlagen um das Schulviertel bis zum Johannes-Friedhof fort. Im Norden findet sich der Mohnpark. Neue Grünalleen im Zuge der Wohnstraßen und Wohngebiete sollten diese vorhandenen Grünflächen weiter mit dem Stadtkern verbinden. *„Auf diese Weise werden auch in Zukunft die Stadt ihrem Namen als Gartenstadt alle Ehre machen.“*

#### Wohngebiete

Mit dem Leitplan wurden rund 1.000 ha Fläche als Wohngebiet ausgewiesen. Diese Wohngebiete sollten wie ein Kranz das Stadtzentrum umgeben. Sie setzten sich nach Norden fort in das Siedlungsgebiet Kahlertstraße, nach Nordwesten in das Gebiet Grenzweg und Herzebrocker Straße, nach Süden in das Gebiet Rhedaer Straße und Kattenstrother Weg, nach Südosten in das Siedlungsgebiet Elbrachtweg, nach Osten in das Siedlungsgebiet „Im Reke“ und Amtenbrinksweg sowie „Stiller Frieden“.

Nach den Berechnungen von 1960 konnten auf dieser Fläche 75.000 Einwohner untergebracht werden. Davon 50 % in zweigeschossiger Bebauung, 25 % in mehrgeschossiger Bebauung und 25 % in Siedlungshäusern bzw. Einfamilienhäusern.

#### Gewerbegebiete

Im Leitplan wurden 150 ha für Gewerbe ausgewiesen. Diese Flächen wurden vornehmlich im Osten der Stadt zwischen der Bundesbahn und der Strecke der TWE nach Hövelhof angeordnet. Dort befand sich von Beginn an der Schwerpunkt der Industrieansiedlung. *„Weitere kleine Gebiete sind inselartig in den Wohngebieten im Süden,*

<sup>158</sup> Protokoll vom 9. Februar 1959 (Zwischenberichte)

*Westen und Norden der Stadt eingesprengt.*<sup>159</sup> Diese Gewerbegebiete befanden sich bereits seit längerer Zeit dort und wurden erst in jüngerer Zeit von Wohngebieten umschlossen. Wenn auch grundsätzlich das Ziel verfolgt wurde, Wohn- und Gewerbegebiete voneinander zu trennen, wurde dies jedoch für eine Reihe von Betrieben aus wirtschaftlichen Gründen für nicht realisierbar gehalten.

### Verkehr

Die Annahmen zur Verkehrsentwicklung basierten auf einem Gutachten von Prof. Dr. Johannes Schlums vom Institut für Verkehrswirtschaft, Straßenwesen und Städtebau der TH Hannover. Danach ging man 1958 von einer Verdreifachung des Verkehrs in den nächsten 25 Jahren (bis 1983) aus.

Als eine der wesentlichen Aufgaben wurde die Entlastung der Innenstadt vom Durchgangsverkehr angesehen. Hierzu war bereits der Nord- und Westring vorhanden. Allerdings besaß diese Straße nicht den erforderlichen Ausbau einer Umgehungsstraße. So wurden diese beiden Straßen vom Verkehr auch nicht in dem erwarteten Maße als Umgehungsstraßen angenommen. Durch entsprechenden Ausbau und die Gestaltung der Kreuzungen und Einleitungen sollte diese Situation verbessert werden.

Die östliche Umgehungsstraße wurde als weitere Entlastungsstraße weiterhin für erforderlich gehalten.

Für den Binnenverkehr wurden leistungsfähige Verbindungsstraßen geplant. Aus diesem Grunde wurde der Ausbau der geplanten vierspurigen „Neuen Straße“ die Verbindung der östlichen Wohngebiete mit der Innenstadt und den nordwestlichen Wohngebieten für erforderlich gehalten. Ebenfalls für notwendig hielt man eine leistungsfähige Straße zwischen dem geplanten Postgebäude, dem neuen Rathaus und dem Amtsgericht (die heutige Friedrich-Ebert-Straße). Darüber hinaus wurde der vierspurige Ausbau der Berliner Straße vorgesehen, so dass ein T-förmiges Straßengerüst aus vierspurigen Straßen in Gütersloh entstehen konnte.

Endgültig aufgestellt wurde der Leitplan durch den Rat am 6. April 1959.

Insgesamt gingen 102 Anregungen und Beschwerden ein. Ein großer Teil befasste sich mit der Trassenführung der Umgehungsstraße Ost. Diese Planung war bisher auch die Einzige, bei der im Bauausschuss keine Einmütigkeit zwischen den Fraktionen erreicht werden konnte. Die förmliche Feststellung erfolgte am 13. Oktober 1960. Bis zur Verabschiedung wurde von

verschiedenen Ratsvertretern immer wieder die Befürchtung geäußert, die Stadt würde sich mit diesem Leitplan zu sehr festlegen. Auch wähen verschiedene Detailfragen insbesondere zur Straßenführung und Bebauung einzelner Straßen noch nicht abschließend geklärt. Es wurde daher immer wieder von der Stadtplanung darauf hingewiesen, dass der Leitplan kein „starres Gebilde“ wäre, sondern regelmäßig angepasst werden könne. Dies entsprach auch der Auffassung des Regierungspräsidenten, der die Auflage erteilte, den Leitplan nach 5 Jahren zu überprüfen. Das bestehende Ortsbaurecht war dem Leitplan anzupassen.<sup>160</sup>

Am 6. April 1959 beschloss der Rat auf der Grundlage des Aufbaugesetzes von Nordrhein-Westfalen, das gesamte Stadtgebiet zum „Aufbaugesbiet“ zu erklären. Danach hatte die Stadt die Möglichkeit, für das gesamte Gebiet, oder Teile, eine Bausperre zu erlassen. (Diese Möglichkeit bestand allerdings vorher auch schon. Allerdings hatte die Stadt von diesem Instrumentarium nie Gebrauch gemacht.). Ebenso bekam die Stadt nun ein Betretungsrecht für die zu beplanenden Grundstücke. Die ggfls. auszuweisenden Bausperren stießen im Rat allerdings auf Widerspruch. Auf Anregung des Rats Herrn Eichberg wurde der Beschluss aus dem Jahr 1955 noch einmal ausdrücklich erneuert. Danach hieß es dort:

*„Der Bauausschuß wird ermächtigt, mit Rücksicht auf die große Wohnungsnot weiterhin Bauanträgen für Grundstücke außerhalb des ausgewiesenen Baugebietes unter folgenden Bedingungen zuzustimmen:*

- a) Bei Grundstücken die im Erbgang auf den Antragssteller übergegangen sind und
- b) bei Grundstücken, die mindestens 10 Jahre im Besitz des Antragsstellers sind.

*Ein Anspruch auf Erteilung der Baugenehmigung besteht nicht, insbesondere dann nicht, wenn sich die Erstellung solcher Bauten bei späterer Aufstellung eines Bebauungsplans nachteilig auswirken können.*<sup>161</sup>

Dieser Beschluss lief dem eigentlichen Planungsziel zuwider, denn ein wesentliches Ziel der städtebaulichen Planung war gerade, zukünftig Bebauung außerhalb der ausgewiesenen Bauflächen und damit die Zersiedelung der Landschaft zu vermeiden. Ein Problem, dass bereits von Prof. Henrici 1909 deutlich benannt wurde.

Der vorstehende Ratsbeschluss entsprach aber ganz der bisherigen Gütersloher Planungsphilosophie, wonach jedem Grundbesitzer, unabhängig von der Lage seines Grundstückes

<sup>159</sup> Erläuterungsbericht zum Leitplan von 1960. S. 37

<sup>160</sup> Ratsprotokoll vom 13.10.1960.

<sup>161</sup> Ratsprotokoll vom 6.4.1959

im Stadtgebiet, eine sehr weitgehende Baufreiheit garantiert werden sollte. Ein Grundgedanke, der sich auch in späteren Jahrzehnten regelmäßig wiederfinden sollte.

#### 10.4.2 Der Leitplan wird Flächennutzungsplan (1960)

Das Bundesbaugesetz vom 23. Juni 1960 schuf für die Arbeit des Stadtplanungsamtes eine neue Rechtsgrundlage. Am 29. Juni 1960 traten der 1., 2. und 3. Teil des Bundesbaugesetzes in Kraft.

Die bisher nach dem Gesetz über die Maßnahmen zum Aufbau in den Gemeinden (Aufbaugesetz) vom 29. April 1950 aufzustellenden Bauleitpläne wurden jetzt nach der 1. Verordnung zur Durchführung des Bundesbaugesetzes vom 29. November 1960 als Flächennutzungspläne weitergeführt. Der Leitplan der Stadt Gütersloh vom 13. Oktober 1960 galt daher von nun an als Flächennutzungsplan gemäß Bundesbaugesetz weiter.<sup>162</sup>

#### 10.4.3 Die Überarbeitung des Flächennutzungsplans (1964)

Zu Beginn der 1960er Jahre überschlug sich die Entwicklung der Stadt. Daher stellte die CDU-Fraktion auf der Ratssitzung vom 17. Juli 1964 den Antrag, den gerade erst 5 Jahre bestehenden Flächennutzungsplan grundsätzlich zu überarbeiten. Bei ihren Beratungen sei die Fraktion „zu der Auffassung gelangt, daß es an der Zeit sei, in eine solche generelle Überprüfung einzutreten und sich Gedanken über die zukünftige städtebauliche Entwicklung“<sup>163</sup> der Stadt zu machen. Dabei solle insbesondere auch die Innenstadt in die Überlegungen mit einbezogen werden. Die CDU betonte, dass die Beseitigung der Wohnungsnot „Problem Nummer 1“ sei und Vorrang vor allen anderen Planungszielen habe. Die Beschaffung von Bauland stünde daher „an der Spitze aller städtebaulicher Maßnahmen“. Hinzu kam, dass für die nächsten 10 bis 20 Jahre bedeutende öffentliche Baumaßnahmen zur Realisierung anstünden. Genannt wurden

- der Neubau einer Realschule
- die Schaffung eines Aufbauzuges für die Realschulen

- der Neubau einer Handelsschule
- der Neubau weiterer Volksschulen
- der Neubau eines neusprachlichen Gymnasiums
- die Beschaffung von Gelände für eine Ingenieur- oder Technikerschule
- der Bau von zwei Freibädern

Außerdem galt es, den Standort der neuen Stadthalle endgültig festzulegen.

Die CDU betonte, dass es dabei wichtig sei, diese Projekte sinnvoll in die bestehende Stadtstruktur zu integrieren. Man betonte, „daß sich die bisherige Auffassung vieler Städteplaner, die Innenstadt von der Wohnbevölkerung freizuhalten, um diese an den Stadtrand zu bringen und die Innenstadt nur noch als Geschäfts- und Verwaltungszentren bestehen zu lassen, offenbar nicht bewährt hat. Es mehrten sich die Stimmen, daß eine solche Planung verfehlt sei, weil zwar tagsüber in den Innenstädten großer Betrieb herrsche, nach Geschäftsschluß aber die Innenstädte tot seien.“<sup>164</sup> Diese Auffassung wurde allgemein geteilt.

Der Antrag der CDU-Fraktion auf Überarbeitung des Flächennutzungsplans fand bei allen Parteien grundsätzliche Zustimmung. Strittig wurde dagegen der Vorschlag der CDU diskutiert, Prof. Deilmann (Münster) mit dem Entwurf zu beauftragen. Diese Frage wurde mit Hinweis darauf, dass man bereits Gutachten von Prof. Hillebracht, Prof. Schlums (Verkehr) und Prof. Mertens (Standort der Stadthalle) besäße, an den Bauausschuss verwiesen. Ratsherr Jeremias (SPD) verwies darauf, dass erst der Verlauf der neuen Umgehungsstraße festgelegt werden müsse, bevor ein neuer Flächennutzungsplan Sinn mache.

Bis zur Verabschiedung des neuen Flächennutzungsplans wurden an dem bestehenden Plan regelmäßig Änderungen vorgenommen. Hierbei handelte es sich überwiegend um Anpassungen an in der Zwischenzeit verabschiedete Bebauungspläne.

#### 10.4.4 Der Flächen-nutzungsplan von 1975

Mit der sich abzeichnenden kommunalen Neugliederung wurden die relativ weit fortgeschrittenen Arbeiten zu einem neuen Flächennutzungsplan 1969 abgebrochen.<sup>165</sup>

<sup>162</sup> Statistischer Jahresbericht der Stadt Gütersloh 1961

<sup>163</sup> Ratsprotokoll vom 17.7.1964

<sup>164</sup> Ratsprotokoll vom 17.7.1964

<sup>165</sup> Statistischer Jahresbericht der Stadt Gütersloh 1969. S. 171

Die durch die Neuordnung erheblich vergrößerte Stadtgebietsfläche und veränderte Stadtstruktur machten es notwendig, alle bereits vorhandenen Daten zu kontrollieren, auf die neuen Verhältnisse anzupassen, zu ergänzen und zum Teil auch neu zu erheben. Diese Arbeiten konnten weitgehend noch in 1970 durch das Planungsamt erbracht werden. Hierbei zeigte sich ein Fehlbedarf an Flächen für die verschiedensten Einrichtungen, die für die Versorgung einer Stadt von nun 80.000 Einwohnern erforderlich wurden. Noch in 1970 wurden daher erste Entwürfe zu einem nun überarbeiteten Flächennutzungsplan in den Ausschüssen beraten.

Insgesamt befasste sich der Planungsausschuss in 11 Sitzungen, davon zwei Sondersitzungen an Wochenenden, mit den Entwürfen. Insbesondere die SPD-Fraktion drängte Ende 1972 auf eine zügige Verabschiedung. Dabei wurden zwei Gründe angeführt. Zum Einen hielt man es für erforderlich, dass eine Stadt mit fast 80.000 Einwohnern einer geordneten städtebaulichen Planung bedürfe. Gleichzeitig hatte man sich durch die kommunale Neugliederung erhofft, dass nun ein größeres Angebot an Bauflächen entstehen würde, was sich wiederum preisregulierend auf den Grundstücksmarkt auswirken sollte. Dieser Effekt hatte sich jedoch bisher nicht eingestellt. Das Bauland war in Gütersloh nach wie vor knapp und damit teuer. So musste man feststellen, dass Bewohner zunehmend auch nach Marienfeld abwanderten. Ratsherr Eichberg, der seit 1948 Ratsmitglied war, beklagte, dass *„die Vorgänger im Rat keine gute, sondern eine ausgesprochen schlechte Grundstücks politik betrieben hätten. ... Die Fachausschüsse hätten sehr darunter zu leiden gehabt, bei Bedarf nicht über die passenden Flächen verfügen zu können.“*<sup>166</sup>

In der zweiten Jahreshälfte 1972 entschieden sich die Fraktionen des Rates aus einer Vielzahl an Varianten für das Modell 8a. Es konnte nun die Verfeinerung des Flächennutzungsplanentwurfes durch den Planungsausschuss und die Verwaltung erfolgen. Am 1. Juni 1973 wurde der Entwurf den Trägern öffentlicher Belange gemäß §2 Abs. 5 BBauG zur Stellungnahme vorgelegt. Am 23. November 1973 beschloss der Rat die Aufstellung und die öffentliche Auslegung des Flächennutzungsplanes in der Zeit vom 12. Dezember 1973 bis zum 15. Februar 1974.<sup>167</sup>

Es gingen insgesamt 312 Anregungen und Bedenken ein. Insbesondere wurde von den Antragstellern versucht, weitere Acker- und Gartenlandflächen in Bauland umzuwandeln. In lediglich drei Fällen wurde diesen Anträgen aber zugestimmt. Bei den vom Rat ausgewiesenen „Mischgebieten“ wurde von den Betrieben die

Umwandlung in „Gewerbegebiete“, von den betroffenen Bewohnern die Umwidmung in „Wohngebiete“ gefordert.

Nach entsprechender Beratung beschloss der Rat am 19. Juli 1974, den Entwurf erneut auszulegen, da durch die Berücksichtigung der Anregungen und Bedenken die „Grundzüge der Planung“ berührt wurden.<sup>168</sup> Die erneute Offenlage erfolgte vom 20. September 1974 bis zum 21. Oktober 1974. Nach erneuter Wertung der Eingaben wurde der Flächennutzungsplan vom Rat am 20. Dezember 1974 beschlossen. Die Genehmigung durch den Regierungspräsidenten erfolgte am 16. Mai 1975. Der Rat hatte dann am 11. Juli 1975 einen Beitrittsbeschluss zu den Auflagen des Regierungspräsidenten zu fassen, der insbesondere die Herausnahme von Wohnbauflächen in den Ortsteilen betraf. Die erneute Offenlage erfolgte daraufhin vom 18. August bis 18. September 1975.

Am 25. November 1975 wurde der Flächennutzungsplan rechtskräftig.

Bei der ersten Vorstellung des Entwurfs im Rat am 23. November 1973 nannte Bürgermeister Kollmeyer die grundsätzlichen Ziele der städtebaulichen Planung. So würde das Ziel verfolgt, der Stadt Gütersloh im unmittelbaren Einflussbereich des „*beherrschenden Ballungskernes Bielefeld*“ eine gesicherte Zentrumsfunktion in einem ländlichen Umland von etwa 200.000 Einwohnern zu sichern. Dabei könne sich Gütersloh in Konkurrenz zu Bielefeld nur behaupten, wenn es gelänge, die Attraktivität der Stadt nachhaltig zu erhöhen. Die Schaffung einer menschengerechten Umwelt wurde als Ziel formuliert. Dazu beitragen sollte u.a. eine klare Abgrenzung der Funktionen und Aufgaben der Stadt und der Ortsteile in einem arbeitsteiligen Verband. Dabei wies Ratsherr Strothmann auch auf die Schwierigkeiten hin. Der neue Flächennutzungsplan baue nicht auf den bisherigen Planungen der Stadt Gütersloh und der ehemals selbstständigen Gemeinden auf, sondern stelle eine grundsätzliche Neuordnung des jetzigen Stadtgebietes dar. So stieß der Entwurf insbesondere bei den ursprünglich selbstständigen Gemeinden auf Kritik, denn diese hatten vor der kommunalen Neugliederungen eine eigenständigere Entwicklung ihrer Orte verfolgt und befürchteten nun, „*ausgehungert*“ zu werden

Der neue Flächennutzungsplan benannte drei unterschiedliche Bereiche im Stadtgebiet:

1. die streng verdichtete Kernstadt mit den angrenzenden Siedlungsflächen und den früher selbstständigen Nachbargemeinden Spexard und Avenwedde (Kernstadtbereich) mit Verwaltungs-

<sup>166</sup> Ratsprotokoll vom 15.12.1972

<sup>167</sup> Statistischer Jahresbericht der Stadt Gütersloh 1972/73

<sup>168</sup> Statistischer Jahresbericht der Stadt Gütersloh 1974/75

und Hauptversorgungseinrichtungen sowie der Entwicklung als wichtigster Wohnstandort.

2. Die vom Kernstadtbereich etwas abgesetzten, ebenfalls stark verdichteten Ortsteile städtischen Charakters Friedrichsdorf, Avenwedde-Bahnhof und Isselhorst als Wohnstandorte mit untergeordneter Bedeutung und erforderlichen Grundversorgungseinrichtungen sowie

3. das schwächer besiedelte ländliche Umland mit kleineren Ortslagen und Streusiedlungen.

Mit dem neuen Flächennutzungsplan sollen die Wohnbereiche hauptsächlich im Kernstadtbereich geschaffen werden, wobei durch die straffe Konzentration von Wohn- und Gewerbeansiedlungen der Aufbau funktions- und leistungsfähiger Zentren möglich würde. Gleichzeitig sollen die landwirtschaftlich genutzten Freiflächen geschützt werden. Daher soll, mit der Ausnahme von Baulückenschließungen, im Bereich von Friedrichsdorf, Avenwedde-Bahnhof und Isselhorst keine neuen Baugebiete ausgewiesen werden.

Die weitere Zersiedelung des Stadtgebietes sollte allein schon aufgrund der versorgungstechnischen Schwierigkeiten unterbunden werden. Ziel war vordringlich die Wohnsiedlungsverdichtung nach Innen im Kernstadtbereich und eine städtebauliche Integration der Siedlungsbereiche von Spexard und Avenwedde-Ort. Die peripheren Siedlungsansätze südlich der Autobahn und Teutoburger-Wald-Eisenbahn nordöstlich von Sürenheide, nördlich von Sürenheide in Avenwedde-Süd und an der L 788 zwischen Avenwedde-Ort und Friedrichsdorf wurden als Splittersiedlungen angesehen und bildeten keine Ansatzpunkte für die weitere Entwicklung.

Mit Rücksicht auf die Fluglärmbeeinträchtigungen im Norden sollen dort keine weiteren Wohnflächen ausgewiesen werden.

Mit dem Flächennutzungsplan wollte man die städtebaulichen Ziele bis zum Jahr 1985, also für einen Zeitraum von etwa 10 Jahren, vorgeben. Einer der entscheidenden Kennzahlen war die prognostizierte Bevölkerungszunahme. So schätzte man, dass sich die Zahl der Einwohner bis 1985 auf 91.500 – 96.500 erhöhen würde.

Durch die Schließung vorhandener Baulücken könnte Wohnraum für 8.100 Einwohner geschaffen werden. Durch rechtskräftige Bebauungspläne stand Bauland für 9.550 Einwohner zur Verfügung. Durch neue Bebauungspläne könnten auf der Grundlage des Flächennutzungsplanes weitere 21.400 Einwohner untergebracht werden, so dass damit genügend Wohnraum bereit stehe.<sup>169</sup>

Schwierig waren Prognosen über den Bedarf an Gewerbeflächen. Neben Flächen für die Expansion von Betrieben waren Flächen für die Aussiedlung von Betrieben aus Wohngebieten vorzuhalten. Insgesamt wurden 140 ha an Gewerbefläche ausgewiesen.

Für den Verkehr wiederum lagen konkretere Aussagen vor. Hier hatte man mit dem Gutachten zum Generalverkehrsplan entsprechende Grundlagen, die eingearbeitet werden konnten.

Hingewiesen wurde auf die zunehmende Bedeutung der Grünflächen. Hier wurde eine Unterversorgung festgestellt und das Ziel formuliert, die Fläche der öffentlichen Grünanlagen zu verdreifachen. Dabei kam dem Flusslauf der Dalke und auch der Lutter im Bereich von Isselhorst eine wichtige Funktion als Grüngürtel zu.

Der „Citybereich“ wurde als Kerngebiet ausgewiesen. Hierbei handelte es sich um ein Gebiet von ca. 10 ha Größe, begrenzt durch die Bismarckstraße mit ihrer geplanten Trasseeverlängerung zur Kaiserstraße, Friedrich-Ebert-Straße, Siegfriedstraße und von dort aus dem Grünzug der Dalke folgend etwa parallel zur Kirchstraße, Blessenstätte und schließlich im Westen begrenzt von Barkeystraße und Prinzenstraße.

Als problematisch wurden die ausgewiesenen Mischgebiete angesehen. Hierbei handelte es sich um ältere Baugebiete, bei denen sich ein Mix aus Industrie-, Gewerbe- und Wohnnutzung eingestellt hatte. Hier hatten sich die Industrie- und Handelskammer, die Handwerkskammer und das Gewerbeaufsichtsamt dafür ausgesprochen, diese Flächen zu Gewerbeflächen mit Nutzungseinschränkungen umzuwandeln. Der Planungsausschuss sprach sich aber gegen diesen Vorschlag aus, um den Eigentümern auch weiterhin Wohnungsbau zu ermöglichen.

Gerade auch diese Ausweisung der Mischgebiete stieß bei der Offenlegung auf Kritik. Die vorhandenen Gewerbebetriebe wollen eine klare Ausweisung als Gewerbegebiet, die Bewohner die Ausweisung als Wohngebiet. Hier sah sich der Rat in der Verpflichtung, zukünftig zu eindeutigeren Ausweisungen zu gelangen.

Ratsherr Trede (SPD) erwähnte auch Gegenpositionen.

*„Es gebe Stimmen, die behaupteten, solch ein Plan enge ein, beschneide die Freiheit des Einzelnen und solle deshalb so aussehen, daß man hier und da schnell ein wenig verändern könne. Dem sei entgegen zu halten, daß der Rat sich das Leben zur Hölle mache, wenn ein Haufen wildgewordener Individuen versuche, seine jeweiligen Eigeninteressen ohne Rücksicht auf Verluste durchzusetzen. Dieser Flächennutzungsplan soll das Gleichgewicht zwi-*

<sup>169</sup> Ratsprotokoll vom 23.11.1973



schen den Interessen des Einzelnen und der Allgemeinheit herstellen. Diese Bemerkung sei sicher auch im Hinblick darauf notwendig, daß noch viele Generationen in dieser Stadt leben wollten.“<sup>170</sup>

Für die SPD-Fraktion nannte Ratsherr Trede als Schwerpunkte:

- die Stadtkernsanierung
- die Entwicklung eines Kulturzentrums
- die Umsetzung von störenden Gewerbebetrieben innerhalb der Wohnbebauung
- der Ausbau der Grünflächen
- das Projekt Dalkesee
- die Schaffung von Wohnungen für alte Menschen
- die Beseitigung der Obdachlosensiedlungen

Die rasante Fortentwicklung machte es dann bereits nach einem Jahr erforderlich, eine „1. Änderung“ einzuleiten. Insbesondere sollte mit diesem Änderungsverfahren, das unmittelbar nach Inkrafttreten des Flächennutzungsplans eingeleitet wurde, überprüft werden, ob Wohnbauflächen, die vorher vom Regierungspräsidenten in landwirtschaftliche Flächen umgewidmet worden waren, dennoch als Bauland ausgewiesen werden könnten.<sup>171</sup>

Der Rat stimmte diesem Entwurf am 19. November 1976 zu. Der förmliche Beschluss erfolgte am 27. Januar 1978.

Die Änderung umfasste:<sup>172</sup>

- zusätzliche Wohnbauflächen
- Veränderungen in den Kern- und Dorfgebietsflächen
- zusätzliche gewerbliche Flächen
- Veränderungen in den Gemeinbedarfsflächen
- Veränderungen in der Führung einiger übergeordneter Straßenzüge
- zusätzliche Flächen für Versorgungsanlagen
- zusätzliche Grünflächen
- die Darstellung der Lärmschutzzone

Diese Änderungen wurden begleitet von intensiven Diskussionen zwischen der Stadt und dem Regierungspräsidenten als genehmigender Behörde. Der Regierungspräsident stimmte der Ausweisung weiterer Baugebiete in Isselhorst und Spexard zu, jedoch nicht den geplanten Baugebieten in Avenwedde und Friedrichsdorf.

So wären Avenwedde und Friedrichsdorf auf Grund der geringeren Besiedlungsdichte nicht als Entwicklungsschwerpunkte zu betrachten. Daher solle auch auf die Ausweisung weiterer Baugebiete verzichtet und lediglich Baulückenschließungen vorgenommen werden. Zudem würde mit der Ausweisung dieser Bauflächen der Zersiedelung der Landschaft Vorschub geleistet.

Insbesondere die CDU sah in der Ablehnung dieser Baugebiete einen unzulässigen Eingriff in die kommunale Planungshoheit und betonte, dass in den Gebietsänderungsverträgen den kleineren Ortsteilen zugesagt worden wäre, diese weiterhin städtebaulich zu entwickeln. So war die CDU auch bereit, diese Baugebiete auf dem Klagewege durchzusetzen.

Der Rat beschloss, die Planung dem Bezirksplanungsrat zur Entscheidung vorzulegen. Daraufhin führte die Stadt wiederholt Gespräche mit der Bezirksplanungsbehörde. Diese machte deutlich, dass sie aus landesplanerischer Sicht und aus Gründen der Gleichbehandlung aller Gemeinden von ihrer Auffassung nicht abgehen könne.

Der Rat kam schließlich zu der Überzeugung, der 1. Änderung des Flächennutzungsplans zuzustimmen, da man immerhin 90 % der Flächen genehmigt bekommen habe. auch für Avenwedde-Bahnhof und Avenwedde-Fasanenweg ließen sich nun Bebauungspläne entwickeln, so dass auch in diesen Stadtbereichen eine Weiterentwicklung möglich wäre. Auch die SPD-Fraktion stimmte dem Flächennutzungsplan zu, bezweifelte allerdings, das mit den nun insgesamt ausgewiesenen Flächen genügend preisgünstige Baugrundstücke bereitgestellt werden könnten. Es „*gehe nicht an, in Gütersloh zwar arbeiten zu können, aber z.B. in Marienfeld wohnen zu müssen.*“<sup>173</sup>

Am 27. Januar 1978 stimmte der Rat der 1. Änderung des Flächennutzungsplanes zu.

Die 2. Änderung des Flächennutzungsplanes wurde vom Rat am 21. Dezember 1979 beschlossen. Die Änderungen umfassten:<sup>174</sup>

- die Änderung der Kerngebietsflächen bzw. Grünflächen in Gemeinbedarfsflächen
- die Änderung von Wohnbauflächen in gemischte Bauflächen
- die Reduzierung von Kerngebietsflächen zugunsten von Wohnbauflächen
- die Erweiterung von gewerblichen Bauflächen mit Nutzungsbeschränkung

<sup>170</sup> Ratsprotokoll vom 23.11.1973

<sup>171</sup> „Neue Westfälische“ vom 12.7.1975

<sup>172</sup> Statistischer Jahresbericht der Stadt Gütersloh 1976/77. S. 173

<sup>173</sup> Ratsprotokoll vom 27.1.1978

<sup>174</sup> Statistischer Jahresbericht der Stadt Gütersloh 1978/79. S. 170

- die geringfügige Änderung von Kleingartenflächen
- die Veränderung von Verkehrsflächen

Mit der **3. Änderung** des Flächennutzungsplanes (Feststellungsbeschluss des Rates am 25. Mai 1981) wurden die Wohnbauflächen um insgesamt 17,8 ha vergrößert.

Mit der **4. Änderung** (Feststellungsbeschluss des Rates vom 30. Oktober 1981) erfolgten weitere umfangreiche Veränderungen:<sup>175</sup>

- die Festlegung des Siedlungsschwerpunktes
- die geringfügige Erweiterung von Wohnbauflächen
- der Veränderung verschiedener Gemeinbedarfsflächen
- die Darstellung kleinerer gewerblicher Bauflächen
- die Darstellung von Aussagen aus dem Teilentwicklungsplan „Freizeit- und Erholungsflächen“
- die Darstellung von Veränderungen des Verkehrsnetzes
- die Darstellung des Wasserschutzgebietes im Ortsteil Isselhorst
- die nachrichtliche Übernahme von geringfügigen Änderungen des Landschaftsschutzbereiches

Mit der **5. Änderung** des Flächennutzungsplans vom 9. Juli 1982 wurde ein Gebiet von ca. 80.000 m<sup>2</sup>, welches westlich der Thomas-Morus-Straße liegt, ca. 200 m parallel zur Herzebrocker Straße verläuft und im Westen an die unbefestigte Straße „Auf dem Stempel“ grenzt, erschlossen.

Mit der **6. Änderung** vom 22. April 1983 (Offenlegungsbeschluss) wurde die Erweiterung der gewerblichen Bauflächen (ca. 60 ha) nördlich der Industrietangente zwischen der B 61 und der Bundesbahnlinie ermöglicht sowie eine landwirtschaftliche Fläche von ca. 20 ha Größe in Avenwedde-Mitte in Wohnbauland umgewandelt. Eine konkrete Realisierung der Industriefläche stand 1983 aber noch nicht an. Auch sollten die überplanten Waldflächen durch Wiederaufforstungen an anderer Stelle im Stadtgebiet ausgeglichen werden.

Mit der **7. Änderung** vom 30.9.1983 (Aufstellungsbeschluss) wurden landwirtschaftliche Flächen im Südosten des Stadtgebietes westlich des Brockweges, von der Südtangente nach Süden hin bis zur nördlichen Grenze der Hofstelle des Landwirts O. Severin, Brockweg Nr. 210, in Wohnbauflächen umgewandelt.

Mit der **8. Änderung** vom 30. August 1985 (Satzungsbeschluss) wurde der Flächennutzungsplan an den Bebauungsplan 222 „Gütermerstraße / Vennstraße / Hohenzollernstraße“ angepasst.<sup>176</sup>

Mit der **9. Änderung** (Beschluss am 15. Juni 1985) wurde der Flächennutzungsplan an den Bebauungsplan 85A „Bismarckstraße zwischen Friedrich-Ebert-Straße und Hohenzollernstraße“ angepasst.<sup>177</sup>

Mit der **10. Änderung** (Aufstellungsbeschluss am 20.9.1985) wurde geändert<sup>178</sup>:

- Die Aufgabe einer Verkehrsfläche als Verbindung zwischen der Neuenkirchener Straße und der geplanten Südtangente zugunsten von Grünflächen und teilweiser Erweiterung von Wohnbauflächen.
- Die Aufgabe einer gewerblichen Baufläche mit Nutzungsbeschränkung südwestlich der gewerblichen Fläche „Verler Straße“ zwischen der TWE und der Straße Auf'm Reck, zugunsten einer Fläche für die Forstwirtschaft
- die nachrichtliche Übernahme der Überschwemmungsgebiete von Ems, Wapel und Dalke

Mit der **11. Änderung** (Aufstellungsbeschluss am 14. Juni 1985) wurde der Flächennutzungsplan an den Bebauungsplan 210 „Grüne Straße“ angepasst.<sup>179</sup>

**12. Änderung** (Aufstellungsbeschluss am 16.7.1986):

Anpassung des Flächennutzungsplans an die Änderung des Bebauungsplans Nr. 8 „Erlenweg/Nordhorner Straße“ im Ortsteil Avenwedde.

**13. Änderung** (SB am 18.3.1988):

<sup>175</sup> Statistischer Jahresbericht der Stadt Gütersloh 1980/81. s. 190

<sup>176</sup> Ratsprotokoll vom 25.2.1985

<sup>177</sup> Ratsprotokoll vom 25.1.1985

<sup>178</sup> Ratsprotokoll vom 20.9.1985

<sup>179</sup> Ratsprotokoll vom 14.6.1985

- Erweiterung einer Wohnbaufläche südlich der Sundernstraße bis zur Spexarder Straße/Elfriedenweg
- Erweiterung einer Wohnbaufläche südlich der geplanten Südtangente im Bereich Neuenkirchener Straße / Heidewaldstraße / Im Dauenkamp
- Änderung einer Grünfläche im Bereich der Bogenstraße
- Änderung einer gewerblichen Baufläche nördlich und südlich der Hülsbrockstraße
- Änderung einer kleinen Waldfläche nördlich der Ernst-Abbe-Straße
- Änderung einer Wohnbaufläche nördlich Sundernstraße / Ecke Bockschatzweg
- Aufhebung der geplanten Trasse der Bundesstraße B61neu zwischen Berliner Straße und westlicher Stadtgrenze

Es wurden aber auch Wohnbauflächen in Grünflächen umgewandelt:

- östlich der Eichenallee, nördlich Katzenstrother Weg, ca. 28.000 m<sup>2</sup> öffentliche Grünfläche
- südlich Ruhenstrothsweg im Ortsteil Spexard, 57.000 m<sup>2</sup> in landwirtschaftliche Nutzfläche
- Teilflächen im Ortsteil Friedrichsdorf
- Teilbereich westlich der Laurentiusstraße südlich der landwirtschaftlichen Betriebsstätten

**14. Änderung:**  
am 29.10.1993 zur Anpassung an den Bebauungsplan Nr. 116D „Alte Ziegelei / Gewerbegebiet am Forellenweg / Friedrichsdorfer Straße“ im Ortsteil Avenwedde

**15. Änderung:**  
Anpassung an den Bebauungsplan Nr. 100 „Grundschule Isselhorst“

**16. Änderung:**  
Anpassung an den Bebauungsplan Nr. 249 „Meiers Mühle“

**17. Änderung:**  
am 26.3.1993 zur Anpassung an den Bebauungsplan Nr. 253 „Südlich Harkortsweg“

## **18. Änderung:**

am 26.3.1993 zur Anpassung an den Bebauungsplan Nr. 246 „Auf der Reihe“

Während mit den vorangegangenen Änderungen der Flächennutzungsplan lediglich an neue Bebauungspläne angepasst wurde, stellte die **19. Änderung**, im Rat beraten am 28. Januar 1994 eine grundsätzlichere Überarbeitung dar.

Ein wesentliches Motiv für die Überarbeitung war der prognostizierte Wohnbedarf bis zum Jahr 2000. Dabei waren die Verwaltung und die Fraktionen zum Teil unterschiedlicher Auffassung über den Bedarf, der zwischen 5.170 und 6.480 Wohnungen angenommen wurde.

Insbesondere von der SPD und den GRÜNEN wurde das flächensparende Bauen und die Gefahr der zunehmenden Zersiedelung der Landschaft, ein Gütersloher Dauerproblem, thematisiert. Es wurde beklagt, dass die hierzu gegebenen planerischen Möglichkeiten nicht ausgeschöpft und der Bau von Ein- und Zweifamilienhäusern auch weiterhin bevorzugt würde. So könne man seit Jahren die Tendenz feststellen, die Bebauungsdichte bei Bebauungsplänen schrittweise zu verringern. Dies galt beispielsweise für den Bebauungsplan Nr. 70 „Stiller Friede“.<sup>180</sup>

Zwei Faktoren prägten den Flächennutzungsplan:

1. Die Aufgabe des militärischen Flugbetriebs auf dem Gütersloher Flughafen und damit die Siedlungsentwicklung im Westen und Norden der Stadt und
2. der durch eine Berliner Planungsgruppe erstellte Freiflächenentwicklungsplan

Insgesamt 90 ha zusätzliche Gewerbefläche wurden ausgewiesen, mit denen man hoffte, den vorhandenen Bedarf abdecken zu können. Denn auch schon mit den vorangegangenen Flächenausweisungen galt stets zu vermeiden, dass Betriebe aus Gütersloh abwanderten. So mahnte die CDU insbesondere mit Blick auf die Fraktion der GRÜNEN an, „*Ökologie und Ökonomie in Einklang zu bringen*“. Darüber hinaus sollte mit diesen Flächen neuen, innovativen Betrieben die Möglichkeit zur Ansiedlung gegeben werden.

Insgesamt musste man feststellen, dass in den neuen Gewerbegebieten der Flächenbedarf pro Arbeitsplatz erheblich anstieg, so dass sich die Notwendigkeit flächensparender Konzeptionen zunehmend zeigte. Hoffnung wurde darauf gesetzt, Teilflächen des ehemaligen Mili-

<sup>180</sup> Ratsprotokoll vom 28.1.1994

tärlughafens zukünftig als Gewerbefläche nutzen zu können.

Von den zusätzlichen 80 ha Wohnbaufläche erhoffte man eine günstige Beeinflussung der Baulandpreise. Bei der Ausweisung neuer Flächen in den Ortsteilen galt es, das richtige Maß zu finden. auf der einen Seite sollte eine weitere Entwicklung der Ortsteile ermöglicht werden, andererseits aber galt es, den Charakter der Orte zu bewahren und die vorhandene Infrastruktur nicht zu überfordern.<sup>181</sup>

Die insgesamt ausgewiesene Fläche galt als „*oberste Größe*“<sup>182</sup>, wobei Prognosen über die weitere Bevölkerungsentwicklung nur schwierig aufzustellen waren.

Mit der **20. Änderung** im März 1998 wurde der Flächennutzungsplan an den Bebauungsplan Nr. 71 „Windröschenstraße“ angepasst.

Die **21. Änderung** des Flächennutzungsplans wurde 1996 erforderlich, um Standorte für Windkraftanlagen auszuweisen. Grundlage hierzu bildete ein Windgutachten der Kreisverwaltung bzw. des Deutschen Wetterdienstes. Unter der Berücksichtigung einzuhaltender Mindestabstände zu Verkehrsanlagen, Hochspannungsleitungen und bebauten Flächen konnten insgesamt 14 Standorte im Norden, Osten und Süden der Stadt mit einer Gesamtfläche von 197 ha ausgewiesen werden.<sup>183</sup>

Mit der **22. Änderung** aus dem Jahr 1996 wurde der Flächennutzungsplan an den Vorhaben- und Erschließungsplan (VEP 2) angepasst. Dieser VEP umfasst im wesentlichen die Verlagerung bzw. Zusammenfassung der Betriebsstätten der Drahtseilfabrik Wolf auf das Firmengelände zwischen Sundernstraße und Am Anger. Gleichzeitig sollte auf diesem Gelände aber auch ein neuer Baumarkt mit einer Verkaufsfläche von 7.400 m<sup>2</sup> entstehen. Während die Zusammenführung der drei bisherigen Betriebsstätten der Firma Wolf an einen neuen Standort innerhalb der Stadt grundsätzlich begrüßt wurde, stieß die Ansiedlung des neuen Baumarktes mit Blick auf die Auswirkungen für den vorhandenen Einzelhandel auf Kritik.<sup>184</sup>

Mit der **23. Änderung** wurde der Flächennutzungsplan an den Bebauungsplan Nr. 157 „Blankenhagener Weg / Ecke Hofbreite“ angepasst, mit der **24. Änderung** an den Bebauungsplan 84 „Verwaltungszentrum Bertelsmann“ und mit der **25. Änderung** 1999 an den

Bebauungsplan Nr. 45A „Neuenkirchener Straße / Ostseite“.

Bei der Aufstellung des Flächennutzungsplans 1975 wurde von einer Laufzeit von ca. 10 Jahren ausgegangen. Die Bebauungspläne sollten sich in Folge aus dem Flächennutzungsplan entwickeln. Zunehmend kehrte sich dieses Verfahren aber um und der Flächennutzungsplan wurde den Bebauungsplänen angepasst. Damit verlor der Flächennutzungsplan schon zum Ende der 1980er Jahre an planerischer Kraft.

## 10.5 Baustufenplan und Bauzonenordnung (1956)

Der Entwurf für den Baustufenplan und der Vorentwurf für die Bauzonenordnung wurde in 1956 fertiggestellt. 1957 erfolgte die Beratung.

<sup>181</sup> Ratsprotokoll vom 15.12.1995

<sup>182</sup> Ratsprotokoll vom 15.12.1995

<sup>183</sup> Ratsprotokoll vom 13.12.1996

<sup>184</sup> Ratsprotokoll vom 8.11.1996

## 10.6 Der Fluchtlinienplan „Nordseite der Königstraße“

Die Königstraße hatte große Bedeutung für den innerörtlichen Verkehr. Der für den Abschnitt zwischen Moltkestraße und Hohenzollernstraße am 10. November 1949 festgelegte Fluchtlinienplan sah eine Straßenbreite von 14,00 Metern zwischen den Hausfassaden vor. Dies wurde 1955 für zu gering angesehen. Um eine dreispurige Straße mit einer Fahrbahnbreite von 9 – 10 m zu erzielen, sollte die Straßenbreite auf insgesamt 16 Meter aufgeweitet werden. Da an der Südseite bereits einige neue Gebäude standen, konnte diese Fluchtlinie nicht mehr verschoben werden. An der Nordseite standen alte Häuser, bei denen man jedoch davon ausging, dass diese in Kürze abgerissen würden. Bei der Gelegenheit sollte die Fluchtlinie dann verschoben werden. Der Rat stimmte dieser Aufweitung am 7. Juni 1955 zu.<sup>185</sup>

## 10.7 Durchführungspläne nach dem Aufbaugesetz NRW / Bebauungspläne (ab 1960)

Ab 1955 wurden für Gütersloh gemäß dem Wiederaufbaugesetz für das Land Nordrhein-Westfalen vom 29.4.1952 (GVBl. NRW S.75) Durchführungspläne aufgestellt.

Der 1. Durchführungsplan wurde für das Gebiet „Rhedaer Straße“ erarbeitet, der Durchführungsplan Nr. 2 umfasste die Südseite des Sunderweges und den Amtenbrinksweg.

Zu diesen Durchführungsplänen gehörte

- ein Fluchtlinienplan
- ein Erschließungsplan
- ein Baugestaltungsplan
- und ein Erläuterungsbericht.

Deren wohnungsbaufördernde Wirkung wurde von der Stadt sehr positiv bewertet.

## 10.8 Baugebietsplan von 1968 (Bebauungsplan 50)

Zur geordneten städtebaulichen Entwicklung der Stadt wurde es 1968 erforderlich, für die nicht mehr rechtsgültige „Ortssatzung über die Ausweisung und Ausnutzung der Baugebiete im Stadtbezirk Gütersloh vom 3.9.1948 / 22.12.1954“ neues Ortsrecht zu schaffen. Zu diesem Zweck

wurde vom Stadtplanungsamt der Bebauungsplan Nr. 50 als Baugebietsplan, d.h. in der Form eines einfachen Bebauungsplans, gemäß § 9 Bundesbaugesetz aufgestellt.

Dieser Plan sollte für die Bauvorhaben, die innerhalb der im Zusammenhang bebauten und erschlossenen Ortsteile lagen und nach § 34 BBauG beurteilt werden mussten, eine entsprechende planungsrechtliche Grundlage bilden. Es wurde für größere zusammenhängende Baugebiete Art und Maß der baulichen Nutzung sowie die Bauweise festgelegt.

Durch die Festsetzung dieser Merkmale für alle erschlossenen Baugebiete außerhalb qualifizierter Bebauungspläne sollte der Bevölkerung die Beurteilung der Bebauungsmöglichkeiten wesentlich erleichtert werden. So erhoffte man sich, dass damit auch die baurechtliche Abwicklung von Bauvorhaben vereinfacht und beschleunigt würde.<sup>186</sup>

Geregelt wurden:

- die Bautiefe
- der Abstand zur Straßengrenze
- die Nutzung der Flächen zwischen Baukörper und Straßengrenze (Vorgärten)

Der Rat fasste den Offenlegungsbeschluss am 16. Februar 1968.<sup>187</sup> Der Satzungsbeschluss erfolgte am 9. August 1968. Dieser Plan erhielt jedoch nicht die Zustimmung des Regierungspräsidenten. Insbesondere auch deshalb nicht, weil die kommunale Neugliederung sich abzeichnete. Ratsherr Lakämper stellte den Antrag, den Bauleitplan nicht weiter zu bearbeiten, denn seine bereits vorher geäußerten Befürchtungen hätten sich bestätigt. So habe dieser Leitplan keineswegs klare Verhältnisse geschaffen. Im Gegenteil: Es wären Fälle vorgekommen, bei denen das Bauen erschwert worden sei. (Tatsächlich benannte der Bauleitplan auch Zonen, die nicht bebaut werden sollten.) „*Er hätte keine Bedenken, wenn alle Anträge, die sich im Rahmen dieses Planes bewegten, genehmigt würden; er halte es jedoch nicht für vertretbar, wenn Bauanträge auf Grund dieses Planes abgelehnt würden.*“<sup>188</sup> Mit einem solchen Vorgehen verlor der Bauleitplan aber natürlich seine eigentliche bauordnende Aufgabe.

## 10.9 Das Standortprogramm 1975 - 1979

Durch die vorläufigen Richtlinien des Innenministers von Nordrhein-Westfalen vom 14. Juni 1971 wurden die Städte und Gemeinden auf-

<sup>186</sup> Beratungsvorlage vom 3.2.1968

<sup>187</sup> Ratsprotokoll vom 16.2.1968

<sup>188</sup> Ratsprotokoll vom 30.5.1969

<sup>185</sup> Ratsprotokoll vom 7.6.1955 bzw. Beratungsvorlage

gefordert, „Standortprogramme“, d.h. Entwicklungsprogramme und Finanzierungspläne mit „mittel- und langfristigem Zielhorizont“ aufzustellen.<sup>189</sup> Gemäß diesem Standortprogramm wurde als „Standort“ einer Stadt ein Bereich mit einem Radius von etwa 15 Minuten Fußwegentfernung (ca. 1.000 m) um den Verkehrsknotenpunkt verstanden. In diesem „Standort“ sollen neben den üblichen Einrichtungen der Nahversorgung nach Möglichkeit die wichtigsten zentralen Einrichtungen für ihren jeweiligen „Versorgungsbereich“ sowie eine möglichst große Zahl von Wohnungen und Arbeitsplätzen untergebracht werden.<sup>190</sup>

Auf dieser Grundlage verabschiedete die Stadt Gütersloh am 20. Dezember 1974 das „Standortprogramm 1975 - 1979“.

Dieses Standortprogramm entsprach im wesentlichen den bisherigen Gütersloher Planungsvorstellungen. In den Beratungen mit anderen Körperschaften und Behörden wurden insbesondere die Frage der Entwicklung der Ortsteile aufgrund der kommunalen Neugliederung zum Teil kontrovers diskutiert. Es wurde dabei von Rat und Verwaltung versucht, die weitere Entwicklung der Ortsteile, so wie in den Gebietsänderungsverträgen abgestimmt, weiter zu fördern.

Ausgangspunkt der Konzeption war dabei die Bedeutung der Stadt Gütersloh als neue Kreisstadt. Im Rahmen des Bielefeld-Gesetzes vom 24. Oktober 1972 wurden die Gemeinden Borgholzhausen, Gütersloh, Halle, Harsewinkel, Herzebrock, Langenberg, Rheda-Wiedenbrück, Rietberg, Schloß Holte-Stukenbrock, Steinhagen, Verl, Vermold und Werther zu einem neuen Kreis zusammengefasst. Außerdem wurden ihr Teile der ehemaligen Gemeinde Senne eingegliedert.

Die Kreisstadt Gütersloh war im Landesentwicklungsplan als „Entwicklungsschwerpunkt I. Ordnung in der ländlichen Zone“ eingestuft.

Als Ziele der Stadtentwicklung wurden benannt:

1. Die Erstellung weiterer öffentlicher Einrichtungen und die Verbesserung der öffentlichen Dienstleistungen (Bau weiterer Schulen, Errichtung eines Kulturzentrums, Kindertagesstätte, Altenzentrum II, Erweiterung des Krankenhauses, Klärwerk)
2. Verbesserung des Wohn- und Freizeitwertes
  - 2.1 Gestaltung und Erhaltung des Wohn- und Lebenswertes in der Innenstadt

(Ausweitung der Fußgängerzone, Erhaltung wertvoller Altbauten und Straßenbilder)

- 2.2 Verbesserung der Verkehrswege und der öffentlichen Nahverkehrsverbindungen (Innenstadttangente, Zentraler Omnibusbahnhof, Parkhäuser)
- 2.3 Abbau des störenden Nebeneinander von Gewerbe und Wohnen
- 2.4 Konzentration der Bebauung im Kernbereich und in den Ortsteilen
- 3 Verbesserung des Arbeitsplatzangebotes

Der Kernraum (Alt-Gütersloh) wurde als Hauptgeschäfts-, Verwaltungs- und Dienstleistungszentrum sowie als Standort öffentlicher Hauptversorgungseinrichtungen (Kulturzentrum einschließlich Weiterbildung, Klinikbereich, Schulzentren, Arbeitsschwerpunkt) vorgesehen. Avenwedde-Mitte und Spexard sollten dabei auf Dauer in den Kernbereich integriert werden.

Wegen der Emissionen des Flughafens sollte sich die weitere städtebauliche Entwicklung auf die östlichen und südliche Stadtgebiete konzentrieren.

Wenn auch den Planungsgrundsätzen des Standortprogramms grundsätzlich zugestimmt wurde, stieß das Instrumentarium bei der CDU-Fraktion doch auf massive Kritik. Dabei kritisierte man weniger die Inhalte des Programms, sondern sah in dem Standortprogramm eine unzulässige Einflussnahme der Landesregierung in die kommunale Planungshoheit. So wurde insbesondere kritisiert, dass in Zukunft zentrale Einrichtungen nur noch gefördert würden, wenn diese im Zentrum (Kernbereich) errichtet würden. Dagegen setzte sich der Rat auch weiterhin dafür ein, dass die Nebenzentren gefördert würden. Daher wollte sich die Stadt auch weiterhin dafür einsetzen, dass die Wohnungsbauförderungsmittel auch für Projekte in Isselhorst, Avenwedde, Friedrichsdorf und Spexard eingesetzt werden können. In den „Vorläufigen Richtlinien“ des Landes sah man daher eine Behinderung der Stadtentwicklung und des Wohnungsbaus. Elf Ratsherren der CDU enthielten sich aus Protest der Stimme.

<sup>189</sup> Statistischer Jahresbericht der Stadt Gütersloh 1974/75

<sup>190</sup> Beratungsvorlage zum Ratsprotokoll vom 20.12.1974

## 10.10 Der Gebietsentwicklungsplan (1977)

Im Juni 1977 bekam die Stadt Gütersloh von der Landesregierung den Entwurf zum novellierten Landesentwicklungsplan I/II zur Stellungnahme zugesandt. Dieser wurde im Rat sehr ausführlich diskutiert, zumal man mit verschiedenen Festsetzungen nicht einverstanden war. So forderte die Stadt Gütersloh die Einstufung der Stadt als „Mittelzentrum mit Teilfunktionen eines Oberzentrums“. Auch sollte die Einordnung in die „ländliche Zone“ abgeändert werden zugunsten einer Zone mit hohem gewerblichen und industriellen Entwicklungsstand. Die Einstufung als „Ballungsrandzone“ wurde abgelehnt.<sup>191</sup> So sei man, so Ratsherr Trede (SPD), kein „Wurmfortsatz“<sup>192</sup> der Stadt Bielefeld.

Insbesondere war der Rat der Auffassung, das es im Landesentwicklungsplan deutlich zu machen gelte, dass die Stadt Gütersloh eine eigenständige, von allen anderen Räumen Ostwestfalens abgesetzte eigenständige Entwicklung habe. Auch ging man in der Zwischenzeit davon aus, dass man für ein Gebiet von ca. 300.000 Einwohnern bestimmte zentrale Einrichtungen vorhalten müsse.

## 10.11 Der Teilentwicklungsplan Erholungs- und Freizeitflächen

Im August 1980 wurde dem Rat vom Amt für Stadtplanung und Stadtentwicklung der „Teilentwicklungsplan Erholungs- und Freizeitflächen“ vorgelegt. Dieser baute auf den Festsetzungen des Flächennutzungsplans auf. So hatte der Flächennutzungsplan bereits einige Schwerpunkte des Freizeit- und Erholungsbereichs ausgewiesen, und zwar:

- Die Dalkeniederung als Grünfläche nahezu in ihrem gesamten Verlauf, von der Herzebrocker Straße im Westen, durch das gesamte besiedelte Stadtgebiet bis zur Spexarder Straße im Osten, mit besonderer Betonung des Stadtpark/Heidewald-Stadionbereichs und des „Seegebietes“ südlich der Sundernstraße.
- Die Freizeitfläche des Mohns Parks in Verbindung mit dem Nordbad
- Flächen in Niehorst westlich der Brockhäger Straße vom Lichtebach bis zur

Stadtgrenze. Diese Fläche ist gleichzeitig Bestandteil eines großflächigen grenzüberschreitenden Erholungsgebietes des Kreises.

- Die Bereiche der Lutterniederung und des Krullsbaches im bebauten Gebiet von Isselhorst.

Es zeigte sich aber, dass diese Flächen nicht ausreichten. So gingen in der Folgezeit weitere Anträge zu den verschiedensten Freizeiteinrichtungen ein, so dass eine Abstimmung und Koordination in Form eines solchen Teilentwicklungsplans angeraten erschien.

Untergliedert nach den Bereichen

- Einrichtungen für Sport und Spiel
- Einrichtungen zum Treffen
- Einrichtungen zum Erholen und Ausruhen
- Einrichtungen für sonstige Betätigungen

wurden detailliert alle öffentlichen und privaten Einrichtungen und Angebote aufgelistet. Diese reichten vom Eislaufen über Diskotheken bis zur Taubenzucht.

Als Empfehlungen wurden – soweit sie städtische Investitionen betrafen - erarbeitet:

- a) Im Bereich der Landschaftsverbesserung:
  - Verbesserung der Flusslandschaften Lutter, Schlangenbach/Reinkebach durch großzügigere Uferbepflanzung bzw. durch Anpflanzung von größeren Waldstücken
  - Aufforstung größerer Flächen entlang der Bebauung im Westen der Stadt und entlang des Postdammes, der Lutter und des Reinkebaches
  - Verbesserung des Naherholungsgebietes Niehorst
  - Erweiterung der Stadtparklandschaft nach Süden
  - Planung und Bau des Sees in der Dalkeniederung
  - Anlage eines Feuchtgebietes
- b) Anhebung des Freizeitangebotes der Stadt durch Errichtung zusätzlicher Einrichtungen
  - Anlage größerer zusammenhängender Sportflächen
  - Erstellung eines zweiten Freizeitparks im Süden der Stadt
  - Bau eines weiteren Hallenbades

<sup>191</sup> Statistischer Jahresbericht der Stadt Gütersloh 1976/77. S. 174

<sup>192</sup> Ratsprotokoll vom 24.2.1978

- Erweiterung des Freizeitangebotes durch den Bau weiterer Freibäder
- Errichtung einer Eishalle
- Bau weiterer Jugendzentren

Am 31. Oktober 1980 wurde der Teilentwicklungsplan durch den Rat verabschiedet.

Als erste Maßnahme wurde 1980 im Rahmen der Teilentwicklungsplanung für das Stadtgebiet ein Wanderwegeplan aus dem Teilentwicklungsplan „Freizeit- und Erholungsflächen“ erarbeitet. Dabei wurde versucht, die das Stadtgebiet durchkreuzenden Wanderwege, untergliedert in

- überregionale Wanderwege
- regionale Wanderwege und
- gemeindliche Wanderwege

im Zusammenhang darzustellen und Verbindungsmöglichkeiten aufzuzeigen.<sup>193</sup>

## 10.12 Bauen im Außenbereich

1955 galten für das Bauen an Bestimmungen:

- das Straßenfluchtliniengesetz von 1875
- das Ortsstatut der Stadt Gütersloh vom Jahre 1896
- das Wohnsiedlungsgesetz vom 22.9.1933 (27.9.1938)
- das Gesetz über einstweilige Maßnahmen zur Ordnung des deutschen Siedlungswesens vom 3.7.1934 mit der Aufgrund dieses Gesetzes erlassenen Verordnung zur Regelung der Bebauung vom 15.2.1936

Nach diesen Bestimmungen musste das Bauen im Außenbereich untersagt werden. Bisher aber hatte die Stadt Gütersloh, so stellte der Stadtdirektor selbstkritisch fest, „sehr weitgehend von der Möglichkeit zur Erteilung von Ausnahmegenehmigungen Gebrauch gemacht. Das hat dazu geführt, daß das bebaute Stadtgebiet in unregelmäßiger und planloser Form erweitert ist. Diese Bebauung hat in zunehmendem Maße zu einer Verstädterung des Außengebietes im schlechteren Sinne geführt. ... Die städtebauliche Aufgabe, der Stadt Gütersloh ein ihrer Größe und Bedeutung entsprechendes Gesicht zu geben ist ungelöst geblieben.“<sup>194</sup>

Tatsächlich zeigte sich die Zersiedelung des Stadtgebietes als ein Dauerproblem der Stadt, dass bereits von Prof. Henrici vor dem I. Weltkrieg deutlich benannt worden war.

1955 lagen beispielsweise 13 Anträge zur Errichtung von Bauten im Außenbereich vor. Diese mussten nach Gesetzeslage abgelehnt werden. Andererseits wurden die Härten für die Eigentümer gesehen und gleichzeitig auch auf die Notwendigkeit der Schaffung von Wohnraum hingewiesen. Nach intensiver Diskussion über die weitere Verfahrensweise wurde schließlich dem Beschlussvorschlag des Ratsherrn Breenkötter zugestimmt. Dort heißt es:

*„Der Bauausschuss wird ermächtigt, mit Rücksicht auf die große Wohnungsnot weiterhin Bauanträgen für Grundstücke außerhalb des ausgewiesenen Baugebietes unter folgenden Bedingungen zuzustimmen:*

*a. Bei Grundstücken, die im Erbgang an den Antragsteller übergegangen sind und*

*b. bei Grundstücken, die mindestens 10 Jahre im Besitz des Antragstellers sind.“<sup>195</sup>*

Ein Anspruch auf Erteilung einer Baugenehmigung bestehe allerdings nicht.

Gelöst wurde das Problem damit allerdings nicht. Wobei im Rat aber überwiegend auch nicht die Bereitschaft bestand, dieses Problem tatsächlich zu lösen. Denn dies hätte bedeutet, dass das Bauen im Außenbereich im stärkeren Maße hätte unterbunden werden müssen.

## 10.13 Städtebaulicher Rahmenplan „Innenstadt“

Zur Ratssitzung am 30. August 1985 legte die CDU-Fraktion den Antrag vor, zur sinnvollen städtebaulichen Weiterentwicklung der Gütersloher Innenstadt einen Rahmenplan erarbeiten zu lassen. Durch diesen Rahmenplan sollten auf der Grundlage des Städtebauförderungsgesetzes weitere Möglichkeiten zur Wohnumfeldverbesserung, Verkehrsberuhigung, zur intensiveren Durchgrünung sowie zur Neugestaltung von Wegen und Plätzen unersucht und anschließend dem Rat zur Durchführung vorgeschlagen werden.

Ratsherr Lütkemeyer trug als Ziele einer solchen Planung vor<sup>196</sup>:

- Für die Innenstadt ist ein Rahmenplan zu erarbeiten, der die verschiedensten Einzelmaßnahmen zusammenfasst.

<sup>193</sup> Statistischer Jahresbericht der Stadt Gütersloh 1980/81. S. 190

<sup>194</sup> Beratungsvorlage des Stadtdirektors zur Ratsitzung am 28.4.1955

<sup>195</sup> Ratsprotokoll vom 9.5.1955

<sup>196</sup> Ratsprotokoll vom 30.8.1985



- Für die Durchführung der Einzelmaßnahmen sind Prioritäten zu setzen.
- Ebenso sind ein Kostenrahmen und ein Finanzierungsplan zu erstellen. Auf der Grundlage des Städtebauförderungs-gesetzes sind Zuschüsse rechtzeitig zu beantragen
- Als Ergänzung: Für die Ortsteile sind später oder gleichzeitig Begleitpläne vorzulegen, um die Ortskerne zu entwickeln und verkehrsberuhigende und andere Maßnahmen der Verkehrssicherheit durchführen zu können.

Als Beispiele wurden genannt:

#### für die Wohnumfeldverbesserung

nördliche Blessenstätte, Roonstraße, Bahnhofsviertel

#### für Maßnahmen der Verkehrsberuhigung

Roonstraße,

Außerhalb der Innenstadt: Grenzweg, Stiller Frieden, Eimerheide, Isselhorster Straße, Haller Straße

#### für stärkere Durchgrünung

Kolbe-Parkplatz, Verlagerung des Bauhofs des Gartenamtes von Barkeys Hof an eine andere Stelle, vorderer Teil de Marktplatzes Bismarckstraße, Baulücken

#### für die Neugestaltung von Wegen und Plätzen

Vervollständigung der Pättkensystems und Vervollständigung von Grünverbindungen in der Innenstadt (Daltropstraße, Büskerplatz an der Ecke Berliner Straße / Friedrich-Ebert-Straße)

Ein solcher Rahmenplan wurde von allen Fraktionen begrüßt. Hintergrund dieses Antrags war ein spezielles Förderprogramm der Landesregierung für die Jahre 1986 und 1987. So mussten die Anträge bereits im Herbst 1985 vorgelegt werden. Daher wurde von mehreren Ratsherren bezweifelt, dass man in so kurzer Zeit zu aussagekräftigen Unterlagen kommen könne. Da man aber eine solche Planung grundsätzlich für sinnvoll hielt, stimmte der Rat einmütig zu.

Am 26. September 1985 beriet der Planungsausschuss und am 25. Oktober 1985 der Rat über die Projekte zum Städtebauförderungsprogramm 1986. Danach sollten Mittel beantragt werden für folgende Maßnahmen:

- Wohnumfeldmaßnahmen im Bereich der nordwestlichen Innenstadt
- Ausbau von Plätzen, Wegen und Grünflächen in der Innenstadt
- Verkehrsberuhigung in den Siedlungsbe-reichen Grenzweg/Haegestrasse, Avenwedde-Mitte und Friedrichsdorf / Avenwedde.

Der Rat beschloss für diese Maßnahmen die Durchführung der „vorbereitenden Untersuchungen“ gemäß Städtebauförderungsgesetz. Allerdings war keineswegs sicher, ob die Zuschüsse überhaupt zugeteilt wurden, denn Stadtdirektor Dr. Wixforth hatte kurz vor der Sitzung erfahren, dass der Regierungsbezirk Detmold lediglich 50 Millionen DM Fördermittel erhielt, wovon allein 40 Millionen DM für den Neubau der Stadthalle in Bielefeld verplant seien. Dies sorgte für Unmut in Gütersloh. Allerdings sah man die Notwendigkeit der vorstehenden Maßnahmen und beauftragte die Stadtverwaltung, „Schubladen-Planungen“<sup>197</sup> zu erstellen, die bei entsprechender Förderung zügig umgesetzt werden könnten.

## 11 Verkehrsplanung

Die Verkehrsplanung ist wichtiger, integraler Bestandteil der städtebaulichen Planung. Entsprechend großen Raum nehmen die Beratungen zur Verkehrsführung innerhalb der städtebaulichen Planungen für Gütersloh ein.

### 11.1 Verkehrswege vor 1945

Die älteste und bedeutendste Fernstraße innerhalb des Stadtgebietes war die 1817 als „Chaussee“ Berlin-Minden-Koblenz geschaffene heutige B 61. In deren Zuge wurde auch die Berliner Straße erstmalig gepflastert. Durch den Bau dieser Straße nahm der Warenverkehr zu, die Preise für den Warentransport aber sanken. Damit ging auch die Bedeutung des Fuhrwesens zurück.

Alle übrigen Landstraßen wurden später gebaut.

nach Marienhagen	1877 – 1879
nach Brockhagen	1879 – 1882
nach Verl	1881 – 1883
nach Friedrichsdorf	1903 und 1956
nach Neunkirchen	1904
nach Herzebrock	1905

<sup>197</sup> Ratsprotokoll vom 20.9.1985

## 11.2 Die Autobahn (A 2)

Von großer Bedeutung wurde der Bau der Autobahn Berlin-Hannover-Ruhrgebiet zwischen 1936 und 1938. Ein wesentlicher Teil des Durchgangsverkehrs wurde nun auf diese Autobahn verlagert.

## 11.3 Die Eisenbahn (Cöln-Mindener Eisenbahn)

1847 erfolgte die Eröffnung der Cöln-Mindener Eisenbahn sowie die Inbetriebnahme des Bahnhofsgebäudes. Zwar war schon bei den Planungen klar, dass dieses neue Verkehrsmittel erhebliche Nachteile für das örtliche Fuhrwesen bringen würde, dennoch hatte die Stadt erreichen können, dass die Strecke über Gütersloh geführt wurde, denn dies trug in Folge erheblich zum wirtschaftlichen Aufschwung der Stadt bei. So siedelten sich die Industriebetriebe verstärkt östlich der Bahntrasse an.

1913 begann die Eisenbahnverwaltung mit der Höherlegung der Strecke, die nun auch auf 4 Gleise erweitert wurde. Damit wurden insgesamt 10 Unterführungen geschaffen. Das im Zuge des Ausbaus 1925 erforderliche neue Empfangsgebäude wurde nun an das Ende der Strenger Straße gelegt, während das vorherige an der Kökerstraße gestanden hatte.<sup>198</sup>

Die Bahnstrecke gewann als Verbindung des Ruhrgebietes mit dem Raum Bielefeld / Hannover und weiter nach Berlin hohe Bedeutung. Dies wiederum wirkte sich günstig auf die industrielle Entwicklung der Stadt Gütersloh aus. So besaß diese Bahnlinie hohe Bedeutung für die örtlichen Betriebe.

In den 1980er Jahren passierten mehr als 240 Züge pro Tag Gütersloh. Darunter auch zahlreiche IC-Linien, die allerdings in Gütersloh nicht hielten. Dies veranlasste den Rat am 7. November 1986, einen S-Bahn-Verkehr zwischen Gütersloh und Bielefeld, eventuell auch bis Rheda-Wiedenbrück, im 20-Minuten-Takt zu fordern, um die Anbindung an den Intercity-Verkehr zu verbessern. Gleichzeitig erhoffte man sich dadurch, die Attraktivität des Bahnverkehrs zu steigern. Besondere Hoffnungen auf die kurzfristige Realisierung machte man sich mit Blick auf die „roten Zahlen“ der Bundesbahn allerdings nicht.<sup>199</sup>

## 11.4 Die Teutoburger-Wald- Eisenbahn (TWE)

Die Teutoburger-Wald-Eisenbahn (TWE) von Gütersloh nach Ibbenbüren wurde in den Jahren 1900/01 und von Gütersloh nach Hövelhof 1903 erbaut und in Betrieb genommen. Durch diese Bahn wurde Gütersloh mit den Emshäfen und dem Textilgebiet in Rheine, andererseits mit Paderborn verbunden. Gleichzeitig konnten nun Arbeiter aus den Kreisen Wiedenbrück und Warendorf einfacher ihre Arbeitsplätze in Gütersloh erreichen. Der Bedeutung entsprechend hatte sich die Stadt an dieser Bahn mit über 1 Million Mark beteiligt. Es wurden als Bahnhöfe bzw. Haltepunkte angelegt:

- Gütersloh-Nord
- Gütersloh-Sundernweg
- Gütersloh-Carl-Miele-Straße
- Blankenhagen

Im Zuge der Erstellung des Bauzonenplans 1947/48 wurde der Eisenbahn-Anbindung der neuen Industriegebiete hohe Bedeutung beigemessen. Hierbei ging es insbesondere um die neue Linienführung der TWE in Richtung Ibbenbüren und Hövelhof. Mit der Planung der neuen Strecke wurde 1948 Regierungsbaumeister Thiemer aus Hannover beauftragt.<sup>200</sup>

## 11.5 Verkehrsplanung seit 1945

Die starke Zunahme des Kraftfahrzeugverkehrs nach dem II. Weltkrieg führte auch in Gütersloh zu immer größeren Verkehrsproblemen. In der Ratssitzung am 28.2.1947 beklagte sich der Stadtverordnete Bisele (CDU), dass die Fernlastzüge in zunehmendem Maße die Straßen der Innenstadt, und nicht, wie vorgesehen, die Umgehungsstraße benutzten. Durch die damit verbundenen Erschütterungen würden insbesondere die älteren Häuser in Mitleidenschaft gezogen.<sup>201</sup> Der Verkehrsausschuss legte am 30. Dezember 1947 der Stadtverordnetenversammlung hierzu eine ausführliche Erklärung vor.

Zur Ratssitzung am 25. Oktober 1955 legte der Vorsitzende der CDU-Fraktion den Antrag vor, einen Generalplan zur Regelung des gesamten Verkehrs in der Innenstadt und einen Generalplan mit einer Rangfolge der größeren Bau- und

<sup>198</sup> Eckhard Möller. a.a.O. S. 22

<sup>199</sup> Ratsprotokoll vom 7.11.1986

<sup>200</sup> Bauausschuss-Protokoll vom 9.8.1946

<sup>201</sup> Ratsprotokoll vom 28.2.1947

Grundstücksobjekte aufzustellen, denn nur durch eine umfassende Gesamtplanung wären die Verkehrsprobleme zu lösen. Insbesondere wurde auch der Zusammenhang mit den bevorstehenden Großbauprojekten gesehen, über die nur in Abstimmung mit den Verkehrsfragen entschieden werden könnte.

Im November 1955 wurde unter Beteiligung von 700 Schülern und 50 Polizisten an 110 Stellen im Stadtgebiet der Verkehr gezählt. Dazu gehörte auch das Zählen des Verkehrs in den Nachtstunden. Stadtbaurat Stieglitz konnte aufgrund der Ergebnisse berichten, dass im Durchgangsverkehr Wiedenbrück – Bielefeld die Dammstraße und die Kaiserstraße doppelt so stark belastet wurden, wie die Umgehungsstraße Nordring / Westring. Ebenfalls stark befahren war die Wilhelmstraße. Dort passierten zwischen 1.600 und 2.000 Fahrzeuge pro Stunde die Unterführung an der Kirchstraße. Die am stärksten belastete Kreuzung war 1955 jene am (alten) Rathaus (Königstraße / Berliner Straße). Innerhalb von 6 Stunden passierten 13.700 Fahrzeuge die Kreuzung. Die Blessenstätte wurde zwischen Kirchplatz und Unter den Ulmen innerhalb von 16 Stunden von 13.000 Fahrzeugen befahren.<sup>202</sup>

Ein weiteres Problem stellte der ruhende Verkehr dar. So klagte man über ständig zugeparkte Straßen. Zusätzliche Parkplätze wurden daher für die Innenstadt gefordert. Der Stadtrat beauftragte daraufhin am 5. Dezember 1955 das Stadtbauamt, in die Verkehrsplanung einzutreten und hierzu einen externen Verkehrsexperten hinzuzuziehen. Beauftragt wurde schließlich Prof. Hillebrecht, der sein Gutachten am 31. Januar 1956 vorlegte.

Am 7. Dezember 1956 beschloss der Stadtrat auf Antrag der SPD-Fraktion die Bildung eines Verkehrsbeirates, der sich im folgenden mit der Lösung der zunehmenden Verkehrsprobleme in Gütersloh beschäftigen sollte.<sup>203</sup> Der am 12. Februar 1957 gebildete Ausschuss bestand aus den Ratsherren Vogelsang und Gallus (SPD), Hoffschildt und Breenkötter (CDU), Ratsherrn Sundermann (FDP/BHE) sowie als sachkundige Mitglieder Polizeioberkommissar Peuer, Amtsgerichtsdirektor Dr. Mader in seiner Rolle als Verkehrsrichter, Rechtsanwalt Dr. Bewier und Versicherungskaufmann Karl Weeke als Vertreter der Verkehrswacht.<sup>204</sup>

Insgesamt sah der Rat auf dem Gebiet der Verkehrsplanung großen Handlungsbedarf, denn Verkehrsexperten prognostizierten eine Zunahme des Verkehrs bis Ende der 1970er Jahre um das Dreifache.<sup>205</sup> Diese Berechnung bildete in den

folgenden Jahrzehnten die Grundlage für alle Maßnahmen der Verkehrsplanung. Davon ausgehend, dass das Zentrum nach wie vor mit dem PKW gut zu erreichen sein musste, konnte die starke Zunahme des Verkehrs nur durch umfangreiche Ausbau- und Neubaumaßnahmen aufgefangen werden.

Bis 1959 wurden in Gütersloh für den Straßenausbau insgesamt 27 Häuser abgebrochen. So beispielsweise am Knotenpunkt Berliner Straße / Strengerstraße durch den Abbruch des im städtischem Besitz befindlichen Hauses des Verkehrsvereins. Auf diese Weise wurde es möglich, die Berliner Straße vierspurig auszubauen. Dabei musste 1959 noch der Anschluss zur neuen „Ortsverbindungsstraße“ gefunden werden. Hierzu sollten weitere Häuser auf der Ostseite der Berliner Straße abgebrochen werden.

### 11.5.1 Der Generalverkehrsplan von 1969

In den 1960er Jahren zeigte sich die Notwendigkeit einer grundlegenden Überprüfung der bisherigen Verkehrsplanung.

So wurde 1965 von der Stadt Gütersloh eine erneute große Verkehrszählung unter Mitwirkung von ca. 300 Schülern der Städt. Knaben-Realschule, der Städt. Mädchen-Realschule, des Städt. Mädchen-Gymnasiums und des Evangl. Stift.-Gymnasiums durchgeführt. Diese Zählung sollte insbesondere Datenmaterial für die Überprüfung der Generalverkehrsplanung liefern.<sup>206</sup>

1967 wurde Prof. Mäcke aus Aachen mit der Erstellung eines neuen Generalverkehrsplans für Gütersloh beauftragt, welcher am 20. Mai 1969 die Untersuchungsergebnisse vorstellen konnte. Insgesamt sechs verschiedene Netz-Varianten wurden untersucht, wobei Prof. Mäcke die Variante V empfahl. Diese Planung sah eine weitere Umgehungsstraße im Norden der Stadt, die EB 61 vor, die bei autobahnähnlichem Ausbau zu einer Entlastung der innerstädtischen B 61 führen sollte. (Dieses Straßenprojekt wurde später unter der Bezeichnung „Autobahn A 47“ weitergeplant.) Gleichzeitig würde aber auch der Verkehr des Umlandes („das Lebensblut des Umlandes“<sup>207</sup>) an Gütersloh herangeführt. Hierzu gehörte auch der Tangentenring im Zuge der B 61, die Südtangente und die Osttangente. Außerdem wurde eine Innentangenten geschaffen sowie ein Fußgängerbereich. Dieser Fußgängerbereich zwischen der Apostelkirche

<sup>202</sup> „Gütersloher Zeitung“ vom 6.12.1955

<sup>203</sup> Ratsprotokoll vom 7.12.1956

<sup>204</sup> Ratsprotokoll vom 17.2.1957

<sup>205</sup> Ratsprotokoll vom 30.1.1958

<sup>206</sup> Statistischer Jahresbericht der Stadt Gütersloh 1965. S. 148

<sup>207</sup> Ratsprotokoll vom 20.5.1969

und der Martin-Luther-Kirche könnte sich dabei bis zur Strengerstraße fortsetzen.

Danach sollte statt der Carl-Bertelsmann-Straße die Siegfriedstraße ausgebaut werden, um die verschiedenen Funktionen, die die Carl-Bertelsmann-Straße hatte, nämlich Hauptverkehrsstraße und Andienung der Gewerbegebiete, voneinander trennen zu können.

In mehreren Ausschusssitzungen wurden die Ergebnisse beraten und an der Variante V einige Veränderungen vorgenommen. Gleichzeitig wurde auch das Erfordernis für verkehrsregelnde Zwischenlösungen betont.

Nach der kommunalen Neugliederung wurden die laufenden Planungen auf das neue Stadtgebiet ausgedehnt. Am 19. Februar 1971 fand eine Sondersitzung des Rates statt, auf der zahlreiche Einzelfragen beraten wurden. Ein strittiger Punkt war dabei die Lage der Südtangente. Es war vorgesehen, den Kattenstrother Weg als Tangente auszubauen und an die B 61 anzubinden. Alternativ wurde der Vorschlag diskutiert, den Verkehr auf den Kattenstrother Weg und den Hellweg/Bertelweg aufzuteilen. Hierbei fanden sich auch unterschiedliche Auffassungen über die zukünftige Verkehrsbelastung und die Bedeutung der Südtangente als überörtliche Umgehungsstraße. Ein weiterer strittiger Punkt war die Umgehung Friedrichsdorf. Hier stand eine Süd- und eine Nordumgehung zur Auswahl.<sup>208</sup>

Auf der Sitzung am 28. Mai 1971 wurde der nun abschließend bearbeitete Generalverkehrsplan vorgelegt. Er sah als wesentliche Merkmale vor:

Die Regionalverkehre, die weder Quelle noch Ziel in Gütersloh hatten, sollten in Zukunft die örtlichen Verkehrsstraßen so gut wie nicht mehr belasten. Die B61n in Verbindung mit der B513n sowie die Bundesautobahn sollten weitgehend alle Durchgangsverkehre übernehmen. Unklar war dabei noch die genaue Lage des Knotens B61n/B513n.

Das äußere Tangentenviereck, das sich eng um das dichtbebaute Stadtgebiet spannt, sollte durch die B61, den Kattenstrother Weg und den Hellweg, sowie die Osttangente im Zuge der Paderborner Straße / Kampstraße / Annenstraße und die Industrietangente gebildet werden. Dieses Viereck übernahm die Funktion der Entlastung des gesamten Kerngebietes vom Tangentialverkehr und der Verteilung der Verkehre innerhalb des Stadtgebietes.

Für den Ortsteil Avenwedde wurde vorgeschlagen, die Osnabrücker Landstraße (K 3742) mit der Spexarder Straße, Sürenheider Straße, L 1478, zu verknüpfen. Ebenfalls gebaut werden soll die Umgehung Friedrichsdorf.

Für den Ortsteil Isselhorst soll in Anlehnung an den alten Flächennutzungsplan eine örtliche Tangente unter Wahrung des Zusammenhangs für das Gebiet Breede geschaffen werden. Weiterhin soll die Kahlerstraße bis zur Niehorster Straße und der Haverkampsweg bis zu dieser Verbindungsstraße verlängert werden. Diese Netzverknüpfung sollte eine Verbindung aus dem Zentrum von Gütersloh nach Isselhorst und weiter nach Brockhagen sichern.

Um die Innenstadt legte sich nach dieser Planung ein Zweibahnring, der im Zuge der Bismarckstraße, Barkeystraße mit Verlängerung zur Bultmannstraße, Blessenstätte, Kirchstraße, Kaiserstraße verläuft und im Nordosten in das Einbahnstraßenpaar Blücherstraße und Kahlerstraße aufgespalten wurde.

Die Innenstadt selber wurde durch einen Einbahnstraßenzug Strengerstraße, Schulstraße, Schulhof der Altstadtschule, Hohenzollernstraße und Münsterstraße, die sich auf der Kirchstraße und Kaiserstraße abstützte, umgeben.

Im Bereich des ruhenden Verkehrs wurde für die Innenstadt ein Bedarf an 5.559 Parkplätzen ermittelt. Davon sollten 4.500 Parkplätze öffentlich sein, der Rest sich auf Privatgrundstücken befinden.

Am 28. Mai 1971 beschloss der Rat, den Prognosenetzplan Nr. V in den Flächennutzungsplan zu übernehmen. Gleichzeitig sollte der Plan „Prognose Parkplätze“ für die Innenstadt verwirklicht werden.

Parallel wurden sieben Bebauungspläne aufgestellt, um die Trassen der neuen Straßen zu sichern. Dies waren:

- a) die westliche Innentadtangente zwischen Feld- und Herzebrocker Straße (B-Plan 85)
- b) der Kattenstrother Weg zwischen B 61 und Eichenallee (B-Plan 86)
- c) die Industrietangente zwischen der TWE und der Straße „Am Anger“ (B-Plan 87)
- d) die Industrietangente und deren Kreuzung mit der Carl-Miele-Straße (B-Plan 88)
- e) die Südtangente in Verlängerung des Kattenstrother Wegs zwischen der Neuenkirchener Straße und der Buschstraße (B-Plan 89)
- f) die Südtangente als Weiterführung des Hellwegs etwa im Zuge der alten Südumgehung südlich der Buschstraße (B-Plan 91)
- g) die Südtangente als Weiterführung des Hellwegs etwa im Zuge der alten Ostumgehung bis zur Neuenkirchener Straße unter Anbindung des Mühlenweges (B-Plan 92)

<sup>208</sup> Ratsprotokoll vom 19.2.1971

Als zeitliche Perspektive für die Realisierung des gesamten Verkehrsnetzes wurde das Jahr 2000, also ein Zeitraum von fast 30 Jahren, angesetzt.<sup>209</sup> Allerdings wollte man mit verschiedenen Maßnahmen nicht zu lange warten. So wurde für die Innenstadt dringend mehr Raum für die Fußgänger gefordert. Hierzu sagte Ratsherr Schittenhelm (FDP) in der Ratssitzung am 28.5.1971: „Wir können nicht warten, bis der Automief lebensgefährlich wird!“<sup>210</sup> Ratsherr Schandert (SPD) sah die Anbindung an die Autobahn als vordringlich an. So forderte er den zügigen vierspurigen Ausbau der Verler Straße.

Am 28. Mai 1971 wurde der GVP vom Rat beschlossen.

1976 mehrten sich dann Stimmen im Rat, den GVP zu aktualisieren.

### 11.5.2 Der Generalverkehrsplan Nordrhein-Westfalen (1970)

Die innerstädtische Verkehrsplanung war natürlich auf das Engste mit der regionalen Verkehrsplanung verknüpft. Von Bedeutung war daher der „Generalverkehrsplan Nordrhein-Westfalen“, den der Minister für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr am 16. März 1970 der Öffentlichkeit übergeben konnte. Auf einer gemeinsamen Sitzung des Bau-, Planungs- und Verkehrsausschusses wurde den Gütersloher Ratsvertretern die Zielsetzungen in einem ausführlichen Referat vorgestellt. Auf der Grundlage dieser Beratungen gab der Rat am 23. Oktober 1970 als Stellungnahme ab:

- Die Eisenbahnstrecke Gütersloh-Hövelhof sollte aus infrastrukturellen und städteplanerischen Überlegungen erhalten bleiben.
- Im Bereich des Omnibusverkehrs stellte man fest, dass der geplante Verkehrsverbund noch nicht in dem erforderlichen Maß entwickelt werden konnte und hoffte hier um Verbesserungen unter Beteiligung der örtlichen Stadtwerke.
- Die Einrichtung einer S-Bahn-Strecke nach Bielefeld wurde für zur Zeit nicht möglich gehalten. Wenn diese aber kommen sollte, dann sollte die Strecke bis nach Rheda-Wiedenbrück verlängert werden.
- Das Vorhaben des Baus einer Umgehungsstraße (EB 61) wurde von der Stadt unterstützt, die vorgeschlagene Parallelautobahn dagegen für weniger günstig angesehen.<sup>211</sup>

<sup>209</sup> „Neue Westfälische“ vom 1.6.1971

<sup>210</sup> „Neue Westfälische“ vom 1.6.1971

<sup>211</sup> Ratsprotokoll vom 23.10.1970

### 11.5.3 Der Generalverkehrsplan von 1981

Veränderungen bei den Grunddaten, hier insbesondere auch die Stagnation der Bevölkerungsentwicklung sowie Veränderungen der Nutzungsstrukturen, bewogen am 31. März 1977 den Planungsausschuss, die Ingenieurgruppe IVV Aachen mit der Überarbeitung des Generalverkehrsplans zu beauftragen. Hierzu wurde im Mai 1977 eine Verkehrszählung durchgeführt.<sup>212</sup>

Besondere Bedeutung wurde der Erschließung der Innenstadt beigemessen. Dabei bildeten die im Planungsausschuss beschlossenen „Städtebaulichen Rahmenbedingungen“ die Grundlage. Oberstes Ziel war die Erarbeitung eines Gesamtkonzeptes, das den Fußgängerverkehr, den Radverkehr, den öffentlichen Personenverkehr und den KFZ-Verkehr gleichermaßen berücksichtigte. Insbesondere sollte auch eine Verkehrsberuhigung im Innenstadtbereich erreicht werden.

1980 und 1981 wurde das Konzept des Ingenieurbüros in den Fachausschüssen eingehend beraten.

Ratsherr Lütkemeyer führte hierzu in der Ratssitzung am 17. Juli 1981 aus:

„Um es mit einem Schlagwort zu sagen: weg von der autogerechten Stadt – hin zu einem gleichberechtigten Nebeneinander – oder sogar Miteinander aller Verkehrsteilnehmer.“<sup>213</sup>

Tatsächlich dokumentierte dieser neue Generalverkehrsplan ein Umdenken in Gütersloh. Ratsherr Trede (SPD) bemerkte: „Die Autofahrer werden uns beschimpfen.“<sup>214</sup> fragte aber, ob es nicht wichtigere Kriterien für den Wohnwert einer Stadt gebe, als den freien Parkplatz.

Der Generalverkehrsplan konnte dann am 17. Juli 1981 vom Rat beschlossen werden. Dabei wurden folgende Festlegungen getroffen:<sup>215</sup>

- Das Prognose-Straßenverkehrsnetz soll Bestandteil des Flächennutzungsplanes werden (was dann auch geschah)
- Das Radwegenetz soll weiter ausgebaut werden.
- Der öffentliche Personennahverkehr soll weiter gefördert werden.

<sup>212</sup> Statistischer Jahresbericht der Stadt Gütersloh 1976/77. S. 175

<sup>213</sup> Ratsprotokoll vom 17.7.1981

<sup>214</sup> „Westfalenblatt“ vom 20.7.1981

<sup>215</sup> Statistischer Jahresbericht der Stadt Gütersloh 1980/81. S. 194f

Folgende Hauptelemente enthielt dieser neue Generalverkehrsplan:

- Die B 61 bildet das Rückgrat des städtischen Verkehrsnetzes
- Ergänzt wird die B 61 als äußere Tangente durch die geplante Südtangente, die an der Kiebitzstraße beginnend an der Verler Straße Anschluss an den im Ausbau befindlichen Stadtring Sundern erhalten soll. Der Stadtring Sundern wiederum soll in Richtung Norden bis zur Hülsebrockstraße verlängert werden. Dieser Straßenzug ist für die mittel- und langfristige Entwicklung als maßgebende Voraussetzung für die Entlastung der Kernstadttangente Neuenkirchener Straße / Lindenstraße und zur Verkehrsberuhigung der Innenstadt anzusehen.
- direkte Verbindung von Südtangente und Stadtring Sundern
- Im Bereich Avenwedde wird als Stadtteilverbindung eine in Nord-Süd-Richtung führende Verkehrsverbindung benötigt.
- Nördlich der B 61 soll der Straßenzug als Umgehung Isselhorst weitergeführt werden.
- Wiederanbindung der Bultmannstraße an die B 61

Als Innenstadttangenten galten nun die Straßen Neuenkirchener Straße, Lindenstraße, Kaiserstraße, Friedrich-Ebert-Straße, Bismarckstraße, Prinzenstraße und Barkeystraße. Mittelfristig nicht mehr als Innenstadttangente sollte der Straßenzug Blessenstätte / Kirchstraße gelten.

Dieser Generalverkehrsplan sah insbesondere auch die Entlastung der Innenstadt vom Durchgangsverkehr und die Ausweitung der Fußgängerbereiche vor. Dazu wurde im Frühjahr 1982 ein siebenwöchiger Versuch gestartet. Die Erfahrungen waren positiv, so dass sich die Stadt entschloss, die Fußgängerbereiche im Bereich der Königstraße und Berliner Straße auszuweiten. Die Strengerstraße wurde auf Wunsch der Anlieger dagegen ausgeklammert.

Im Februar 1983 wurden die Fußgängerbereiche eingerichtet. Einschließlich der Spickergasse besaß die Innenstadt nun ca. 850 m Fußgängerzone.<sup>216</sup>

### 11.5.4 Der Verkehrs entwicklungsplan

<sup>216</sup> Statistischer Jahresbericht der Stadt Gütersloh 1982/83, S. 193

## von 1995

Am 12. September 1994 beschloss der Planungs- und Verkehrsausschuss die Aufstellung eines Verkehrsentwicklungsplans. Daraufhin formulierte die Verwaltung als Ziele:

- Integration der Verkehrssysteme in die Stadt
- Möglichst stadt- und umweltverträgliche Abwicklung des Verkehrs
- Senkung der Verkehrsbelastungen auf Straßenabschnitten, in denen die zu definierenden Obergrenzen der Verkehrsbelastung besonders stark überstritten werden.
- Entwicklung konkreter Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und Optimierung der Verkehrsinfrastruktur für alle Verkehrsmittel

Das Arbeitsprogramm umfasste eine Bestandsaufnahme der 1995 vorhandenen Verkehrssituation einschließlich der Problem- und Mängelanalyse sowie die Hochrechnung der Verkehrsentwicklung bis zum Jahr 2010. Daraus sollte sich wiederum ein Handlungskonzept für Maßnahmen bis 2010 herleiten.

Die CDU-Fraktion hielt die Aufstellung eines neuen Verkehrsentwicklungsplans – nicht zuletzt mit Blick auf die hohen Kosten - für voreilig, und sah die Möglichkeit, den bestehenden Generalverkehrsplan fortzuschreiben. Vordringlich hielt die CDU-Fraktion Untersuchungen zur Linienführung des ÖPNV sowie ein Parkraumkonzept und ein Parkraumbewirtschaftungskonzept.

Die Fraktion der GRÜNEN forderte eine „strikte ökologische Eingrenzung der Ziele“<sup>217</sup>. Dies wiederum rief die FDP-Fraktion auf den Plan, die den Verkehrsplan nicht „ideologisch“ angegangen wissen wollte. Zusammen mit der SPD-Fraktion sah aber auch sie grundsätzlich die Notwendigkeit der Aufstellung. Diese wurde schließlich mit den Stimmen von SPD und GRÜNEN beschlossen.

## 11.6 Straßenbaumaßnahmen

### 11.6.1 Die Berliner Straße

Die Berliner Straße war von je her eine der Hauptverkehrsadern des Stadtzentrums und wurde auch als „Nervenstrang“<sup>218</sup> des Gütersloher

<sup>217</sup> Ratsprotokoll vom 24.2.1995

<sup>218</sup> „Die Glocke“ vom 3.11.1967

Verkehrsznetzes bezeichnet. Mit der Zunahme des Verkehrs nach dem II. Weltkrieg nahmen die Belastungen insbesondere auch auf dieser Straße stark zu.

Schon 1949 hatte sich der Bausschuss mit Maßnahmen zur Verkehrssicherheit zu befassen. So forderte der Kreis eine Einbahnstraßenregelung für die Berliner Straße. Der Bauausschuss hielt jedoch vorerst ein beidseitiges Parkverbot für ausreichend.<sup>219</sup> Auf Antrag der Polizei wurde 1950 dann aber doch der Einbahnstraßen-Verkehr auf Der Berliner Straße zwischen Köker- und Schulstraße eingeführt.<sup>220</sup>

Mit der Zunahme des Verkehrs in den 1950er Jahren bildeten sich insbesondere an den Einmündungen Königstraße und Kökerstraße zu den Hauptverkehrszeiten lange Staus. Eine Lösung wurde in dem Ausbau der Straße auf vier Spuren gesehen, wozu die Fluchtlinien der Bebauung deutlich verlegt werden sollten. Vordringlich sollte dabei der vierspurige Ausbau der Berliner Straße zwischen Königstraße und Münsterstraße erfolgen.

Mit dem Ausbau der Berliner Straße stiegen aber auch die Gefahren. Insbesondere bereitete es den Fußgängern zunehmend Mühe, die Straße zu überqueren.

Mit der Umwidmung der Königsstraße zur Einbahnstraße war der Ausbau in dieser Form jedoch nicht mehr erforderlich. An Stelle der vierspurigen Fahrbahn wurde 1967 der zweispurige Ausbau mit je einer 3,50 m breiten Spur und breiteren Bürgersteigen vorgesehen.<sup>221</sup>

### 11.6.2 Verbindungsstraße zwischen Berliner- und Eickhoffstraße / Friedrich-Ebert-Straße (ab 1947)

Am 30. Dezember 1947 stimmte die Stadtverordnetenversammlung dem Fluchtlinienplan für die neue Verbindungsstraße<sup>222</sup> zwischen Berliner- und Eickhoffstraße zu. Dieser Fluchtlinienplan war erforderlich geworden, um bei dem Wiederaufbau der zerstörten Häuser an der Verbindungsstraße die spätere Verwendungsmöglichkeit dieser Straße als Hauptzubringerstraße vom Bahnhof zu den Wohnvierteln im Norden der Stadt zu ermöglichen. Der Ausbau der Straße sollte in 1947 jedoch noch nicht erfolgen.

Mit dem Durchführungsplan 24, Teilplan B, wurde eine umfassende Gestaltung des Gebietes Rosenstraße (teilweise), Büscherweg,

Blücherstraße (teilweise), Berliner Straße (teilweise), Kurze Straße, Kaiserstraße (teilweise) und Mauerstraße vorgelegt. Mit diesem Durchführungsplan wurde der Abschnitt der neuen Verbindungsstraße zwischen dem Ostring und dem Nordring für das Teilstück Kaiserstraße-Blücherstraße festgelegt. Die neue Straße, die im Zuge der Gühstraße, der Rosenstraße, des Büscherweges und der Blücherstraße als Hauptverkehrsstraße ausgebaut werden sollte, hatte im wesentlichen den Zweck, die Eisenbahnunterführung an der Wilhelmstraße (Carl-Bertelsmann-Straße) / Kirchstraße zu entlasten, den Verkehr aus dem Osten der Stadt auf diesem Wege in die Innenstadt zu bringen und den Quellverkehr auf „leistungsgerechten“ Verkehrswegen abfließen zu lassen.<sup>223</sup>

Die zwischen der Mauerstraße und der Berliner Straße vorhandene alte Bebauung wurde abgebrochen und nicht wieder aufgebaut, da diese Flächen zur Anlage eines Verkehrsdreieckes bzw. einer Park- und Grünfläche benötigt werden.

Verwirklicht werden konnte die Straßenplanung dann Mitte der 1960-er Jahre. Als Entlastung der Innenstadt wurde die „östlich-innerstädtische Kerntangente“ vom Nordring über die Blücherstraße, Rosenstraße, (neue) Bundesbahn-Unterführung, Gühstraße und Ostring zur Verler Straße bzw. Carl-Bertelsmann-Straße geplant (Bebauungsplan 24c). Diese neue 1500 m lange Trasse wurde für den vierspurigen Ausbau vorgesehen. Die neue Unterführung wurde mit einer Breite von 23 m geplant.<sup>224</sup>

Am 19. Dezember 1968 gingen die Bewilligungsbescheide für die Zuschüsse des Bundes und des Landes für die Bundesbahn-Unterführung ein. Mit einem Gesamt-Volumen von 16 Millionen DM war dies die bisher teuerste Straßenbaumaßnahme der Stadt Gütersloh.<sup>225</sup>

### 11.6.3 Die Dalkestraße

Die Dalkestraße – die Nord-Süd-Achse der Stadt – erfuhr im Bereich des Elisabethhospitals, in der Nähe der Kreuzung Blessenstätte, eine Einschnürung. Von der einen Seite ragte die Hospitalkapelle in die Straße, von der anderen Seite ein Fachwerkgebäude mit der Gaststätte „Bremer Schlüssel“. Am 10. April 1956 fasste der Rat nach intensiven und durchaus kontroversen Beratungen den Beschluss, die Kapelle mit angrenzenden Gebäuden für die Summe 245.000 DM zu kaufen und abzureißen. Möglich wurde der Abriss des alten Krankenhaustraktes, weil das

<sup>219</sup> Bauausschuss-Protokoll vom 5.9.1949

<sup>220</sup> Bauausschuss-Protokoll vom 30.3.1950

<sup>221</sup> „Neue Westfälische“ vom 3.11.1967

<sup>222</sup> Ratsprotokoll vom 30.12.1947

<sup>223</sup> siehe auch „Gütersloher Morgenblatt“ vom 25. November 1960

<sup>224</sup> „Westfälische Zeitung“ vom 16.4.1967

<sup>225</sup> Ratsprotokoll vom 20.12.1968

Krankenhaus an anderer Stelle einen Neubau errichtete. Mit dieser Entscheidung tat sich der Rat aufgrund der hohen Kosten schwer. Allerdings musste die Entscheidung nun getroffen werden. Hierfür wurde der Durchführungsplan Nr. 9 am 10. April 1956 beschlossen.<sup>226</sup>

Diese Entscheidung wurde von der Presse positiv aufgenommen. so hieß es in einer Zeitung „*Ein Glück – so sagen die Verkehrsteilnehmer, auf die es ja ankommt – ein Glück, daß die Stadtväter die Angst vor dem eigenen Mut zuletzt doch überwandern*“.<sup>227</sup>

### 11.6.4 Der Omnibusbahnhof am Hauptbahnhof

Zur Entlastung der Kaiser- und Strengerstraße beschloss der Stadtrat am 19. Oktober 1955, vor dem Hauptbahnhof einen zentralen Omnibus-Bahnhof anzulegen. Dieses Gelände wurde zuerst für 20 Jahre von der Bundesbahn bzw. der Post angepachtet. Dort wurden 1955 385 Busse täglich abgefertigt.<sup>228</sup> Der Entwurf, der sieben Bahnsteige vorsah, stammte von dem aus Gütersloh stammenden Kreisbaurat Witte. Die Planungen hierzu wurden bereits 1952, nach Abschluss der Vorarbeiten für den Wiederaufbau des Bahnhofes aufgenommen. Dieser Plan für den Busbahnhof berücksichtigte auch schon das neue Postgebäude, das auf dem Gelände der ehemaligen Fleischwarenfabrik der Gebrüder Wulfhorst errichtet werden sollte.<sup>229</sup>

### 11.6.5 Der Nord- und Westring (B 61)

Der Leitplan von Prof. Henrici aus Aachen sah 1909 die Schaffung eines 20 – 30 m breiten Rings um die Stadt vor. Von diesem Ring wurden allerdings nur der Nord-, West- und Südring ausgeführt, und dieser Abschnitt auch nicht in der geplanten Breite.

1955 musste im Stadtrat festgestellt werden, dass der vorhandene Nordring ungeeignet war, die Innenstadt spürbar zu entlasten. Der Fernverkehr mied diese Straße.<sup>230</sup> Ein Ausbau war daher erforderlich.

Auf der Ratssitzung am 6. April 1959 wurde der zweispurige Ausbau mit Fuß- und Radwegen beschlossen. Der eigentlich vorgesehene vier-spurige Ausbau war aus finanziellen Gründen nicht möglich. Durch diesen zweispurigen Ausbau sollte aber eine bessere Akzeptanz dieser Straße als Umgehungsstraße erreicht werden.<sup>231</sup>

Der Ausbau der Umgehungsstraße verzögerte sich aber von Jahr zu Jahr. Im Mai 1963 wurden dann Pläne bekannt, wonach der Nordring mit einem Kostenaufwand von 16 Millionen DM vierspurig und zu einer kreuzungsfreien Straße ohne Geschwindigkeitsbegrenzung ausgebaut werden sollte.<sup>232</sup> Hierzu müssten 30 Gebäude am Nord- und Westring abgebrochen werden. (Allerdings war auch bei nur zweibahnigem Ausbau der Abbruch von über 20 Häusern notwendig.) Darüber hinaus würden zahlreiche Straßen ihre Anbindung an den Ring verlieren und in Sackgassen umgewandelt. Diese bei den Straßenbaubehörden in Bielefeld (Landesstraßenbauamt Bielefeld) entwickelte Planung wurde im Rat der Stadt kritisiert.<sup>233</sup> Man verwies auf die Nachteile für die Anwohner und auf den Umstand, dass die Straße im Einzugsbereich von gleich vier Schulen läge. Auch wurde in der Zwischenzeit bezweifelt, ob der Nord- bzw. Westring noch als Umgehungsstraße angesehen werden könnte, denn er würde in der Zwischenzeit durch dicht besiedeltes Wohngebiet führen. Es wurde die Meinung vertreten, dass Gütersloh eine „echte“ Umgehungsstraße benötige. Diese könnte beispielsweise dadurch geschaffen werden, dass die geplante Fernverkehrsstraße Bielefeld-Münster in dem Teilabschnitt, der um die Stadt Gütersloh herumführen soll, vordringlich gebaut werde.

Auf der Ratssitzung am 12. Juli 1963 konnte schließlich ein genauerer Bericht zum Planungsstand abgegeben werden. Danach habe sich das Bundesverkehrsministerium entschieden, dass als endgültige Umgehungsstraße ein Teil der für den Raum nordwestlich des Stadtgebietes zu planenden Schnellverkehrsstraße Bielefeld-Münster benutzt werden solle. Da die Planung und der Ausbau dieser Schnellverkehrsstraße aber noch Jahre dauern werde, sei als Zwischenlösung festgelegt worden, die jetzige B 61, d.h. der Nord- und Westring, vierspurig auszubauen. Die bisher für eine Ostumgehung freigehaltene Trasse würde im Gegensatz zu früheren Planungen vom Bundesverkehrsministerium nicht mehr benötigt.<sup>234</sup> Als Grundlage für die abschließende Festlegung der Linienführung wurde mit einer Verkehrsuntersuchung begonnen. Auf dieser Sitzung sprachen sich die Ratsvertreter mehrheitlich

<sup>226</sup> Beratungsvorlage des Stadtdirektors vom 10.12.1956 zur Ratssitzung

<sup>227</sup> Zeitungsartikel vom 12.4.1956 ohne Quellenangabe

<sup>228</sup> „Gütersloher Morgenblatt“ vom 20.10.1955

<sup>229</sup> „Die Glocke“ vom 26.10.1955

<sup>230</sup> „Gütersloher Zeitung“, 19.3.1955

<sup>231</sup> „Gütersloher Morgenblatt“ vom 10.4.1959

<sup>232</sup> siehe „Freie Presse“ vom 1.6.1963

<sup>233</sup> Ratssitzung vom 31.5.1963

<sup>234</sup> Beratungsvorlage Nr. 5 zur Ratssitzung vom 22.7.1963



gegen den vierspurigen Ausbau der B 61 aus. Man befürchtete eine erhebliche Lärmbelastigung und ein zusätzliches Hineinziehen des Verkehrs in das Stadtzentrum. Auch befürchtete man, dass sich dadurch der Bau der Schnellverkehrsstraße Bielefeld-Münster verzögere und die Wohngebiete zu stark voneinander getrennt würden.

Auf Antrag der SPD-Fraktion stand der Ausbau der B 61 am 2.4.1965 erneut auf der Tagesordnung des Rates. So heißt es im Antrag:

*„Niemand werde in Abrede stellen, daß die Verkehrsverhältnisse auf der B 61, den West- und Nordring, baldmöglichst verkehrssicher gelöst werden müssten. Der Durchgangsverkehr, insbesondere der Lastwagenverkehr, wirke sich auf den Verkehr recht nachteilig aus. Die schweren Lastzüge verließen bei Wiedenbrück die Autobahn, um den Berg bei Lämershagen zu umgehen und durchführen dann über die B 61 unser Stadtgebiet. Aber auch viele in den Land- und Stadtkreis Bielefeld fahrende PKW-Fahrer verließen bei Wiedenbrück die Autobahn, um die kürzere Strecke über die B 61 zu wählen.“<sup>235</sup>*

Man beklagte die Staus vor den innerstädtischen Kreuzungen und verwies darauf, dass die ehemalige Umgehungsstraße längst zu einer innerstädtischen Straße geworden wäre. Man befürchtete, dass durch den vierspurigen Ausbau zusätzlicher Verkehr auf den Ring gezogen und sich die weiteren Straßenbaumaßnahmen weiter verzögerten. Es wurde daher von der SPD-Fraktion erneut eine „echte Umgehungsstraße“ und ein nur zweispuriger Ausbau des West- bzw. Nordrings gefordert. Den vierspurigen Ausbau des West-Nordrings als Stadtstraße gemäß den Plänen von Prof. Dr. Schlums könne dann bei Erfordernis immer noch zu einem späteren Zeitpunkt ausgeführt werden. Die SPD stellte daher den Antrag, die Stadt möge die Planungen zu einer solchen neuen westlichen Umgehungsstraße aufnehmen.

Die CDU konnte sich diesem Antrag nicht anschließen. Sie hielt den vierspurigen Ausbau des West- und Nordrings weiterhin für erforderlich. Auch hielt sie die befürchtete Teilung der Stadt mit Verweis auf die bereits vierspurig ausgebaute Blücherstraße für nicht so schwerwiegend. Die zusätzlichen Belastungen der Bewohner müssten durch entsprechende Maßnahmen ausgeglichen werden. Der zweite stellv. Bürgermeister Sundermann verwies darauf, dass die Entscheidung des Verkehrsministeriums, den Ostring nicht zu bauen, endgültig sei.

Das Verkehrsministerium hielt ebenfalls an dem Ausbau der B 61 im Stadtgebiet fest. Dabei sprach sie bereits am 29. April 1963 anlässlich einer Besprechung im Landesstraßenbauamt Bielefeld, gegenüber den Vertretern der Stadt

Gütersloh die Empfehlung aus, rechtzeitig mit der Information der Bevölkerung zu beginnen. Denn es sei zu befürchten, dass „die betroffenen Bürger gegen derartige Objekte Sturm liefen, daß sie sich sogar zu Gruppen und Vereinen zusammen schlossen, um solchen Vorhaben, selbst wenn noch so erforderlich, Widerstand entgegen zu setzen.“<sup>236</sup>

(In jenen Jahren waren die Verwaltungen und politischen Gremien noch weitgehend ungeübt im Umgang mit außerparlamentarischen Bürgerinitiativen. In Gütersloh kannte man dieses Phänomen bisher überhaupt nicht.)

Mit den Stimmen von CDU und FDP stimmte der Rat schließlich für den vierspurigen Ausbau des West- bzw. Nordrings zu. Allerdings wurde auch die Meinung vertreten, dass die Entscheidung durch die Landesstraßenbaubehörden bereits längst getroffen worden wären. Während die Einen den SPD-Antrag damit für überflüssig ansahen, bewerteten die Anderen diesen als sehr nützlich, da man mit der sehr lebhaften Diskussion nur größere Klarheit gewonnen hätte.

In den folgenden zwei Jahren wurden nun die Planungen für den Straßenausbau durch das Landesstraßenbauamt voran getrieben. In einer gemeinsamen Sitzung des Bau-, Planungs- und Verkehrsausschusses am 27. Februar 1969 konnte die Planung des Landesstraßenbauamtes vorgelegt werden. Es wurde klar, dass es sich bei diesem Ausbau um das wohl größte Straßenbauprojekt der Stadt Gütersloh handelte. Um den vierspurigen Ausbau zu ermöglichen, mussten nun insgesamt 36 bisher in den West- bzw. Nordring einmündende Straßen abgebunden werden. Dies wurde auf der einen Seite als Nachteil angesehen, weil man hierdurch eine Abriegelung einzelner Stadtquartiere befürchtete. Andererseits versprach man sich hiervon auch eine Verringerung des Durchgangsverkehrs in den Wohngebieten.<sup>237</sup>

Nur noch an acht Knotenpunkten ergab sich eine Anbindung an das innerstädtische Straßennetz. Hinzu kamen sieben Einmündungen. Hierbei sprachen sich die Ratsvertreter für einen Ausbau der Kreuzung B 61 / Goethestraße aus und eine Abriegelung der Gneisenastraße. Das Landesstraßenbauamt hatte hier eine Abriegelung der Goethestraße vorgeschlagen. Ebenso setzte sich der Rat dafür ein, das insgesamt 4 Fußgängerbrücken über die B 61 errichtet werden, wobei man auf einen 80%-Zuschuss des Landes zu den insgesamt 1,6 Millionen DM Baukosten hoffte. Diese sollten an den Punkten Scharnhorststraße, Moltkestraße, Ohlbrocksweg und Kamphof die B 61 überqueren.

<sup>235</sup> Ratsprotokoll vom 2.4.1965

<sup>236</sup> Ratsprotokoll vom 2.4.1965

<sup>237</sup> „Die Glocke“ vom 21.5.1969

Nach der Fertigstellung der Ausbaumaßnahme musste der Rat 1979 feststellen, dass die Befürchtungen, durch den vierspurigen Ausbau würden die Belastungen durch den Verkehrslärm in den anschließenden Wohngebieten zunehmen, noch übertroffen wurden. Eine Entlastung war also angezeigt. Hier aber sah sich der Rat einer schwierigen Entscheidung gegenüber gestellt. Schon lange war mit der B61n eine nördliche Entlastungsstraße geplant, aus der sich dann die allseits abgelehnte A 47 entwickelte (siehe nachfolgend). Würde man nun aus Lärmschutzgründen wieder eine zweispurige Umgehungsstraße („eine Miniatur-A47“<sup>238</sup>) fordern und damit die alte B61n-Planung wieder aufnehmen, dann würde sich dagegen die gleiche Widerstand manifestieren, wie gegen die A 47.

### 11.6.6 Die Bundesstraße B61n / Autobahn A 47

Planungen zur Anlage einer Umgehungsstraße B 61n wurden bereits in den 1960er Jahren erarbeitet. So sah man damals grundsätzlich die Notwendigkeit, bei weiter zunehmendem Verkehr die vorhandene B 61, den Nord- und Westring durch eine zusätzliche, weiter außerhalb liegende Straße B61n (neu) zu entlasten. Eine solche Trasse fand sich daher auch im neuen Flächennutzungsplan wieder, der in der Ratssitzung am 25. November 1975 verabschiedet wurde. Diese von der Landesplanung festgelegte neue Trasse musste in den Flächennutzungsplan übernommen werden, obwohl diese nicht (mehr) den Vorstellungen der Stadt Gütersloh entsprach. Das Landesstraßenbauamt in Bielefeld ging dagegen auch weiterhin davon aus, dass die Stadt Gütersloh mit dieser Trassenführung einverstanden sei, da sich diese Straße schon im alten Flächennutzungsplan der Stadt wiederfindet und in den zurückliegenden 10 Jahren bisher keine Einwände eingegangen wären.

Ein großer Teil der Bevölkerung war mit der Trassenführung dieser B 61n - inzwischen unter der Bezeichnung A 47 geführt - nicht einverstanden. So erkannte auch die Verwaltung bereits nach der ersten Bürgeranhörung, dass nach Alternativen gesucht werden musste. Strittig war beispielsweise die Verknüpfung mit dem vorhandenen Straßennetz. So sollte die A 47 nur bis zum Knotenpunkt mit der A 33 vierspurig ausgebaut werden. Der südliche Anschluss sollte dann bis zur Gaststätte Kuhlmann an der B 61 zweispurig weitergeführt werden. Dies hätte bedeutet, dass dann der gesamte Verkehr die B 61 belastete.

Auch die SPD-Fraktion hatte am 9. November 1978 im Planungsausschuss gefordert, die A 47 nicht auszuführen. Dieser Antrag fand jedoch keine Mehrheit.

Am 28. Dezember 1978 beschloss der Planungsausschuss die Beauftragung eines Gutachtens, mit dem die Auswirkungen eines möglichen Wegfalls der Trasse der A 47 abgeklärt werden sollten. Zur Ratssitzung am 26. Januar 1979 wurde der Antrag der FDP, die Trasse der A 47 aus dem Flächennutzungsplan herauszunehmen, erneuert. Hauptkritikpunkt war, dass durch die Lage der Autobahn auf einem Straßendamm das nordwestliche Stadtgebiet zweigeteilt würde. Ein Gebiet mit ca. 10.000 Einwohnern geriet dadurch in eine Radlage und würde eine deutliche Abwertung erfahren.<sup>239</sup> Zudem befürchtete man zusätzlichen Durchgangsverkehr für Gütersloh und sah keinen Sinn darin, zwei Autobahnen im Abstand von 5 km parallel zueinander zu führen.

Grundsätzlich lehnte auch die CDU die A 47 in ihrer geplanten Form ab. Stadtdirektor Dr. Wixforth musste allerdings darauf hinweisen, dass eine Herausnahme der Trasse aus dem Flächennutzungsplan nur in Abstimmung mit dem Bundesverkehrsminister möglich würde. Schließlich einigte man sich auf eine von der CDU-Fraktion vorgelegte Beschlussformulierung, die ebenfalls die Herausnahme der A 47 zum Ziel hatte. Dieser Antrag wurde mit 25 gegen 2 Stimmen angenommen. Die SPD-Fraktion enthielt sich der Stimme, da ihr der CDU-Antrag nicht weit genug ging.<sup>240</sup>

Mit diesem Beschluss sah man sich nun aber auch in der Pflicht, nach verkehrstechnischen Alternativen zur Entlastung der Innenstadt zu suchen.

Die sich gegen die A 47 formierenden Bürgerinitiativen warfen dem Rat dagegen „Halbherzigkeit“ vor. So hätten sich die Fraktionen mit dem Beschluss vom Januar 1979 nicht deutlich genug von der bisherigen Planung distanziert. Am 1. März 1979 führte daher die Bürgerinitiative Gütersloh zwischen 6.00 und 21.00 Uhr eine Verkehrszählung auf der B 61 in Höhe der Gastwirtschaft Kuhlmann durch. Man zählte 5.678 Fahrzeuge in Richtung Bielefeld, bzw. 5.911 Fahrzeuge in Gegenrichtung. Der Stadtrat sah sich daher genötigt, sich auf der Sitzung am 11. Mai 1979 erneut ausführlich mit der Straßenplanung zu beschäftigen. Ratsherr Herbert Strothmann (FDP) stellte fest:

*„Die damaligen Voraussetzungen, die zur Planung der A 47 geführt haben, sind heute nicht mehr gegeben. Begründung: Umweltschutz, Verkehrsbelastung, Verkehrsaufkommen. So ist*

<sup>238</sup> „Die Glocke“ vom 11.9.1979

<sup>239</sup> Ratsprotokoll vom 26.1.1979

<sup>240</sup> Ratsprotokoll vom 26.1.1979

die damals vom Landesstraßenbauamt durchgeführte Hochrechnung zum Verkehrsaufkommen für die kommenden Jahre anzuzweifeln.“<sup>241</sup>

Auch wurde nun bekannt, dass der Beirat der Oberen Landschaftsbehörde beschlossen hatte, die A 47 im Raum Herford / Bielefeld abzulehnen.

In einer lebhaften Diskussion, die von zahlreichen Besuchern verfolgt wurde, bemühten sich nun alle drei Fraktionen deutlich zu machen, wie sehr sie die neue Autobahn ablehnen würden und stritten darüber, wer den ersten ablehnenden Antrag gestellt habe.<sup>242</sup> Schließlich stimmte man mit 43 Stimmen bei einer Enthaltung für folgenden Beschluss:

„Der Rat beschließt, mit allen Mitteln darauf hinzuwirken, die Trasse der B 61n – heute A 47 – aus dem Flächennutzungsplan der Stadt Gütersloh herauszunehmen.“<sup>243</sup>

### 11.6.7 Die Umgehungsstraße Ost

In dem im Jahr 1948 aufgestellten Bauzonenplan war auch eine östliche Umgehungsstraße vorgesehen, die in einem sehr großen Bogen um das äußere Stadtgebiet herumführen und dabei auch zum Teil das Gebiet der Gemeinde Avenwedde durchschnitten hätte. Die Gemeinde Avenwedde hatte gegen die Führung dieser Umgehungsstraße durch ihr Gemeindegebiet allerdings Einspruch eingelegt. Auch beim Regierungspräsidenten fand diese erste Planung keine Zustimmung. Nach Ansicht der Planungsstelle in Detmold würde diese geplante Straße nicht ausreichend vom Verkehr angenommen, so dass dadurch keine Entlastung des inneren Stadtgebietes vom Durchgangsverkehr gewährleistet wäre. Nach erneuter Prüfung wurde daher von der Stadt Gütersloh die Möglichkeit erwogen, diese Straße näher an das innere Stadtgebiet heranzulegen. Es erfolgte daraufhin eine Neuplanung.

Nach diesem neuen Plan sollte die Abzweigung an der Wiedenbrücker Straße zunächst mit einer geringen Abweichung die alte Streckenführung behalten. Vom Schnittpunkt mit dem Bertelsweg verläuft die Straße dann in nordöstlicher Richtung zur Verler Straße westlich des Kasernengeländes. Von hier aus führt sie parallel zur TWE und weiter durch die Eisenbahnunterführung Hülsbrockstraße auf die Fernverkehrsstraße nach Bielefeld. Die Strecke war nun 2 km kürzer als die im Jahr 1948 festgelegte.

Die Beratung der neuen Strecke erfolgte in der Ratssitzung am 11. Oktober 1954. Am 17. März 1955 wurde die Linienführung der Umgehungsstraße Ost zum zweiten Mal im Rat

diskutiert. Ratsherr Breenkötter (CDU) setzte sich stark für die geplante Linienführung ein und sah diese Straße als Voraussetzung für eine Verkehrsentlastung der innerstädtischen Straßen. Verfolgt wurde diese Sitzung von zahlreichen Zuschauern, die durch die geplante Straße erhebliche Nachteile erfahren würden. Ratsherr Harlinghausen (FDP) sprach sich im Namen seiner Fraktion gegen die vorgesehene Trasse aus, da die Industrie so keine Ausdehnungsmöglichkeiten mehr besäße. Er sah eine Lösung in dem stundenweisen Sperrern der Innenstadt für den Schwerlastverkehr. Auch wurde die Meinung vertreten, dass die Industrie mehr Verkehr auf die Schiene setzen könne. Schon damals zeichnete sich aber ab, dass wohl der Straßentransport in Zukunft von der Industrie bevorzugt werde.

Als weitere Schwierigkeit zeigte sich die angemessene Entschädigung der betroffenen Grundstücksbesitzer. Bauernhöfe sollten durchschnitten und gewerbliche Betriebe in ihrer Ausdehnung behindert werden. Trotz der grundsätzlichen Bedeutung wurde eine Entscheidung nach langen Diskussionen vertagt.<sup>244</sup>

Am 4. April 1955 stand die Umgehungsstraße Ost erneut auf der Tagesordnung des Rates. Die Verwaltung hatte die Verhandlung im nicht-öffentlichen Teil der Sitzung beantragt. Der Ältestenrat verlegte die Beratung jedoch in den öffentlichen Teil. Nach noch einmal grundlegender Diskussion stimmte der Rat schließlich mit großer Mehrheit bei 5 Gegenstimmen für den Entwurf des Stadtbauamtes und für die Aufnahme der Trasse in die Bauzonenordnung.<sup>245</sup>

So spielte diese östliche Umgehungsstraße auch bei den Beratungen von neuen Bauleitplan 1958/59 eine große Rolle. Die Stadtverwaltung wies auf den erheblichen Aufwand hin, der vor fast 20 Jahren mit der Schaffung des Nord- und Westrings entstanden war. So sah man den Ostring als erforderliche Entlastung für den Nord- bzw. Westring. Auch die Industrie- und Handelskammer hielt es für wichtig, dass die bereits durch Durchführungspläne geschützte Trasse ausgeführt werde. Die Umgehungs Ost war daher auch Gegenstand einer Ortsbesichtigung durch Vertreter des Bundesverkehrsministeriums am 11. und 12. November 1959. Auch diese sprachen sich für die Weiterverfolgung dieses Straßenbauprojektes aus.

Auf Antrag des Ratsherrn Sundermann (FDP) beschäftigte sich der Rat am 4. März 1963 wieder ausführlich mit der Umgehungsstraßen-Problematik in Gütersloh. Kritisiert wurde der schlechte Zustand der B61 (Westring) und die schleppende Planung des Ostrings. So war immer noch unklar, ob der Westring zwei- oder

<sup>241</sup> Ratsprotokoll vom 11.5.1979

<sup>242</sup> „Westfalen-Blatt“ vom 14.5.1979

<sup>243</sup> Ratsprotokoll vom 11.5.1979

<sup>244</sup> „Freie Presse“. 18.33.1955

<sup>245</sup> Ratsprotokoll vom 4.4.1955

vierspurig ausgebaut werden solle. Durch den schlechten Zustand dieser Straße verstärkte sich wieder der Verkehr in der Innenstadt.

Der Rat beauftragte die Verwaltung nun für den zügigen Ausbau der B 61 Sorge zu tragen und die Umgehungsstraßen-Problematik beim Verkehrsministerium vorzutragen.

So hatte die Stadt vernommen, dass durch die geplante vierspurige Schnellverkehrsstraße Bielefeld-Münster die geplante Ost-Umgehung für die Straßenbaubehörden nicht mehr aktuell sei. So erwartete die Stadt Gütersloh auch, an den Planungen dieser neuen Schnellverkehrsstraße, obwohl sie Gütersloher Gebiet nicht unmittelbar berührt, beteiligt zu werden.

### 11.6.8 Die Industrietangente (Stadtring Sundern) und die Südtangente

Bereits bei der Aufstellung des Bauzonenplans im Jahr 1947 wurde eine südliche Umgehungsstraße, der Südring, geplant. Dieser sollte zusammen mit dem geplanten Nord-Westring die weiträumige Umfahrung der Stadt ermöglichen. An eine Realisierung dieses Straßenprojektes war aber für Jahrzehnte nicht zu denken. Die Planung für die **Südtangente** konnte erst in den 1970-er Jahren wieder aufgenommen werden und entwickelte sich zur zweiten großen Maßnahme des Straßenbaus in den 1980er Jahren. Mit dem bereits im Juni 1959 förmlich festgestellten Durchführungsplan N. 11, dem späteren Bebauungsplan Nr. 11, wurde der Stadtring Sundern im Bereich zwischen der Verler Straße und der Carl-Bertelsmann-Straße als Straße in Hochlage festgeschrieben. Diese Planung wurde später dahingehend verändert, dass die Straße nun „höhengleich“ angelegt werden sollte.

Die konkreteren Planungen begannen 1978 mit der Aufstellung der Bebauungspläne 209A (Trasse zwischen Wiedenbrücker Straße und Schledebrückstraße) und 209B (Trasse zwischen Schledebrückstraße und Brockweg). Die Satzungsbeschlüsse erfolgten im Jahr 1980.

1988 konnte die Südtangente zwischen Wiedenbrücker und Neuenkirchener Straße nach 4 Jahren Bauzeit fertiggestellt werden. Die Realisierung des letzten Teilstücks zwischen Neuenkirchener und Verler Straße lag 1988 „in mittlerer Ferne“<sup>246</sup>.

Im Dezember 1990 wurde im Rat der Bebauungsplan 89A beschlossen, mit dem die Südtangente zwischen Heidewaldstraße und Verler Straße gebaut werden konnte. Wenn man auch mehrheitlich die erneuten Eingriffe in die Landschaft bedauerte, sahen die CDU-, SPD- und

FDP-Fraktion hierin doch die Möglichkeit, die Innenstadt weiter zu entlasten. Insbesondere erhoffte man sich<sup>247</sup>

- eine Reduzierung des Verkehrs auf der Buschstraße
- eine Entlastung des Straßenzugs Lindenstraße/Carl-Bertelsmann-Straße und
- eine Neuordnung des Verkehrs im Bereich Südtor

Die Realisierung des letzten Teilstücks bis zur Verler Straße gestaltete sich schwierig. Erst 1993 konnten die erforderlichen Flächen erworben und in den folgenden Jahren die Straße dann gebaut werden.

<sup>246</sup> Ratsprotokoll vom 23.9.1988

<sup>247</sup> Ratsprotokoll vom 21.12.1990

### 11.6.9 Die Osnabrücker Landstraße

In engem Zusammenhang mit der Industrietangente (Stadtring Sundern) wurde die Osnabrücker Landstraße diskutiert. Beide Straßen sollten parallel in der 2. Hälfte der 1980er Jahre ausgebaut werden, wobei die Fertigstellung der Industrietangente (Stadtring Sundern) nach Auffassung der SPD-Fraktion höhere Priorität besaß.

Die Osnabrücker Landstraße war als Straßenbaumaßnahme umstritten. So befürchtete man hohe Lärmbelastungen und zusätzlichen Verkehr im Bereich Avenwedde. Daher lief im März 1986 gar ein Petitionsverfahren gegen den Straßenbau, wobei sich alle Fraktionen bemühten festzustellen, dass die Osnabrücker Landstraße im Gegensatz zum Stadtring keine weitere Umgehungsstraße darstelle.

In diesem Zusammenhang wurde erneut die Frage diskutiert, ob die damit verbundene Ausweisung neuer Gewerbeflächen (Bebauungsplan 230 A und B) überhaupt noch erforderlich sei.<sup>248</sup>

### 11.6.10 Der Ausbau der Verler Straße

Mit der Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 91 beschloss der Rat im Mai 1971 den vierspurigen Ausbau der Verler Straße zwischen der Carl-Bertelsmann-Straße und der Busch- und Kampstraße.

Ziele der Planung waren:

- der Ausbau der Verler Straße als Autobahnzubringer und wichtige Nordost-Verbindung für die Stadt Gütersloh zwischen Carl-Bertelsmann-Straße und der Bahnlinie TWE
- Sicherung der Ausbaumaßnahmen im Bereich Kampstraße und der Alten Verler Straße
- Ordnung der angrenzenden Bauflächen im Rahmen einer sinnvollen städtebaulichen Entwicklung z.B. durch Schließen von Baulücken, durch Festsetzen von Umweltschutz- und Immissionsschutzmaßnahmen
- die Festsetzung als Mischgebiet, um den Bestand und eine gewisse Weiterentwicklung der vorhandenen Industrie- und Gewerbegebiete zu gewährleisten

Heftige Diskussionen löste von Beginn an der Umstand aus, dass die aus Linden gebildete Allee abgeholzt werden musste. Hiergegen erhob unter anderem der Heimatverein Protest. Mit dem Hinweis auf Kosten in Höhe von 300.000 DM für die Verpflanzung wurde die Erhaltung jedoch von der Stadtverwaltung abgelehnt<sup>249</sup>. Es folgten zahlreiche Eingaben und Anregungen, nicht nur von den Grundstücksbesitzern, sondern vom Kontaktkreis Gütersloher Architekten, dem Heimatverein, der Gemeinschaft für Natur und Umweltschutz im Kreis Gütersloh und der Arbeitsgemeinschaft Gütersloher Frauenverbände.

Die Planung zog sich über sechs Jahre hin. Im November 1977 konnte die Planung noch einmal ausführlich beraten werden. So wurde der Straßenbau nun deutlich reduziert. Lediglich im Bereich zwischen Oststraße und Carl-Bertelsmann-Straße wurde der vierspurige Ausbau weiterhin vorgesehen.

Mit diesem Bebauungsplan Nr. 91 wurde den Ratsvertretern deutlich, dass die Bürgerschaft zunehmend auf Planungsabläufe Einfluss nahm, wodurch die Aufgaben für die Ratsherren nicht unbedingt einfacher wurden. Bei der abschließenden Ratsdiskussion am 25. November 1977 beklagte sich Ratsherr Gräwe (CDU), dass das Planungsverfahren für diesen Bebauungsplan sechs Jahre gedauert hätte. Alle Beschlüsse zum vierspurigen Ausbau und zur Abholung der Allee wären seinerzeit einstimmig in allen Beschlüssen gefasst worden. Nach sechs Jahren hätte die Verwaltung plötzlich „neue Ideen“ bekommen. *„Es habe plötzlich jemand „gehustet“ und die Verwaltung habe „Lungenentzündung“ bekommen und der Rat den „schwarzen Peter“.“*<sup>250</sup> (Mit den neuen Ideen meinte man den Erhalt der Mittelinsel und den Verzicht auf den vierspurigen Ausbau.)

Ratsherr Gräwe sprach für seine Fraktion von einer *„Verunsicherung der Ausschüsse“*. So könne es nicht sein, dass alle Vorlagen der Verwaltung von Dritten überprüft werden müssten. Stadtdirektor Dr. Wixforth verwahrte sich gegen diese Unterstellungen und stellte eindeutig fest, dass es seine Pflicht und Aufgabe sei, geänderte Auffassungen auf jeden Fall dem zuständigen Ausschuss bzw. dem Rat mitzuteilen.

Ratsherr Eichberg (SPD) nutzte die Debatte zu dem Hinweis, dass er längst der Auffassung sei, dass Verkehrsplanungen bisher viel zu großzügig angelegt worden wären und hoffte, dass in Zukunft bescheidener geplant würde. Ratsherr Lütkemeyer (CDU) wies darauf hin, dass Verkehrsplanung ein ständiger Prozess sei und bestätigte, dass der Bevölkerungszugang in Gütersloh rückläufig sei. So würden die

<sup>248</sup> Ratsprotokoll vom 23.5.1986

<sup>249</sup> „Neue Westfälische“ vom 5.4.1977

<sup>250</sup> Ratsprotokoll vom 25.11.1977

Verkehrserwartungen wohl in diesem Umfang wohl nicht mehr erfüllt.

Ratsherr Lakämper (CDU) wandte sich gegen den Einfluss der Bürgerinitiativen:

*„Auch gehe es nicht um die Anhörung irgendwelcher Bürgerinitiativen. Die Bürgerinitiativen würden durch solche Angelegenheiten Aufschwung erhalten. Wenn mehrere solcher Vorgänge eintreten würden, sei zu befürchten, daß die Bürgerinitiativen in Zukunft im Lande Nordrhein-Westfalen die Politik machen würden. Bereits beim Schwesternwohnheim habe er festgestellt und darauf hingewiesen, daß durch solche Maßnahmen das Vertrauensverhältnis zwischen Rat und Verwaltung gestört werde. Nach diesen beiden Vorfällen müsste den Vorlagen der Verwaltung mit viel größerem Misstrauen begegnet werden. Der Rat müsse wissen, worauf das neuerliche Umdenken zurückzuführen sei.“<sup>251</sup>*

Bei dieser Planung zeigte sich, dass nun, Mitte der 1970er Jahre, Fragen des Landschafts- und Immissionsschutzes eine zunehmend an Bedeutung gewannen.

### 11.6.11 Die Landstraße 788: Umgehung Friedrichsdorf

1978 wurde das Planfeststellungsverfahren mit der Offenlegung der Pläne zur Landstraße L 788 - Ortsumgehung Friedrichsdorf - eingeleitet. Zahlreiche Bedenken wurden vorgetragen, so dass das Verfahren am 17. November 1979 eingestellt wurde.<sup>252</sup>

### 11.7 Verkehrslenkung in der Innenstadt

Ende der 1950er Jahre wurde die Zunahme des Verkehrs in der Gütersloher Innenstadt ein immer größeres Problem. Insbesondere in den Hauptverkehrszeiten bildeten sich an den Kreuzungen Staus. Besonders belastet war die Einmündung der Königstraße in die Berliner Straße.

Der Plan, für die beiden Einmündungen Kökerstraße und Königstraße eine gemeinsame Ampelanlage zu errichten, musste nach eingehender Überprüfung wieder verworfen werden. Die Schaltung mit den Ampeln an der Schulstraße und der Blessenstätte gestaltete sich zu schwierig. Zeitweise setzte die Polizei an der Einmündung Königstraße bis zu vier Beamte ein,

was aber nur als Notlösung angesehen werden konnte. Es wurde daher beschlossen, die Königstraße als zweispurige Einbahnstraße mit der Fahrrichtung nach stadtauswärts umzuwidmen.<sup>253</sup>

Mit der Einrichtung der Fußgängerzonen veränderten sich die Verkehrsströme in der Innenstadt. Immer wieder kam es zu Anregungen, geeignete Maßnahmen zur Verkehrslenkung zu treffen. Insbesondere wurden die unzureichend abgestimmten Ampelschaltungen in der Innenstadt kritisiert.

So hieß es 1976 von Ratsherr Willy Eichberg (SPD): *„Wenn in anderen Städten mal eine Ampel ausfällt, muß ein Schutzmann her, um den Verkehr zu regeln, wenn in Gütersloh eine Ampel ausfällt, dann ist ein flüssiger Verkehr die Folge.“<sup>254</sup>*

Nachdem bereits in 1975 erste Anläufe unternommen worden waren, wurden sich 1976 die drei Parteien einig darüber, dass durch einen Verkehrsplaner verschiedene Einzeluntersuchungen durchgeführt werden sollten.<sup>255</sup>

### 11.8 Die Fußgängerzonen im Stadtzentrum

Mit dem Abriss des alten Rathauses 1971 konnte an dessen Stelle der „Berliner Platz“ geschaffen werden. Gleichzeitig wurde die mittlere Berliner Straße für den Autoverkehr gesperrt. Damit hatte man zwar eine Verkehrsberuhigung erreicht, jedoch wirkte die Straße nun schmutzig und tristlos. So konnte man anfänglich beobachten, dass die Bürger die Fußgängerzone nur langsam annahmen und weiter nur die Bürgersteige benutzten.<sup>256</sup> Mit der Sperrung stellte sich aber nun die Frage der zukünftigen Gestaltung. So forderte die SPD-Fraktion ein Gesamtkonzept für die Umgestaltung, wobei man auch die Fußgängerzone von Bielefeld vor Augen hatte.

Am 14. Dezember 1972 erteilte der Bauausschuss dem Landschaftsarchitekten Ecke-brecht aus Frankfurt den Auftrag zur Erstellung eines entsprechenden Entwurfs.<sup>257</sup> Die Ausführung erfolgte bis 1974. Diese war noch nicht abgeschlossen, da äußerte Ratsherr Dieter Knobelsdorf (SPD) schon heftige Kritik. Er äußerte, dass die Gestaltung einen „Preis für Hässlichkeit“ verdient habe. Er bezeichnete die Gestaltung als wenig einfallsreich. Der Stadtbaurat erklärte aber, man möge doch erst die

<sup>251</sup> Ratsprotokoll vom 25.11.1977

<sup>252</sup> Statistischer Jahresbericht der Stadt Gütersloh 1978/79. S. 174

<sup>253</sup> Ratsprotokoll bzw. Beschlussvorlage vom 8.10.1965

<sup>254</sup> „Neue Westfälische“ vom 29.3.1976

<sup>255</sup> Ratsprotokoll vom 26.3.1976

<sup>256</sup> Ratsprotokoll vom 8.6.1973

<sup>257</sup> Ratsprotokoll vom 15.12.1972

Fertigstellung abwarten und verwies zudem darauf, das die Fraktionen selber den Entwurf beschlossen hätten.<sup>258</sup>

1974 wurden auch der Berliner Platz und die Königstraße von der Berliner Straße bis zum Moltkestraße zur Fußgängerzone erklärt. Dabei erwies sich die Umsetzung zu Beginn als schwierig. So wurde die Fußgängerzone nicht nur von den Anlieferern genutzt, sondern auch von den Kunden eines Discount-Marktes. Hier sah die Stadt aber keine Möglichkeiten der Regelung, da die rückwärtige Anlieferung und Erschließung zwar im Bebauungsplan vorgesehen war, aber bisher nicht realisiert werden konnte.<sup>259</sup>

Der südliche Teil der Berliner Straße wurde im Sommer 1983 zur Fußgängerzone erklärt.<sup>260</sup> Die Königstraße wurde im gleichen Jahr zwischen Moltkestraße und Münsterstraße zur Fußgängerzone umgewidmet.

Durch die Einrichtung der Fußgängerzone Berliner Straße verschlechterten sich die Verkehrsverhältnisse in der Innenstadt deutlich. Besonders deutlich wurde die „Verkehrsmisere“ während der Michaeliswoche.

Ratsherr Lakämper: *„Wir sind selbst schuld, daß es so gekommen ist, weil wir bei der Einrichtung der Fußgängerzone an der mittleren Berliner Straße die warnenden Stimmen überhört haben.“*<sup>261</sup>

Zurückgeführt wurde dies darauf, dass der Ausbau der B 61 und die Schaffung des innerstädtischen Tangentenrings bisher nicht verwirklicht worden waren. Dies veranlasste die SPD-Fraktion am 5. Oktober 1973 zu dem Antrag, per Dringlichkeitsbeschluss einen Verkehrsplaner zu beauftragen, verkehrslenkende Maßnahmen zu untersuchen. Dieser Antrag wurde von der Mehrheit des Rates (CDU und FDP) jedoch abgelehnt und statt dessen die Angelegenheit in den Verkehrsausschuss verwiesen. Die Stadtverwaltung bemerkte hierzu, dass man in der jüngeren Vergangenheit genügend Planungen erarbeitet hätte und man diese nur konsequent zur Ausführung bringen müsse.<sup>262</sup>

Am 3. Mai 1974 beschloss der Rat, die Königstraße zwischen Moltkestraße und Berliner Straße als Fußgängerzone auszuweisen, zuerst versuchsweise für 2 Monate. Gegen diese Planung gab es auch Gegenstimmen, die Probleme bei der Anlieferung der Geschäfte sahen.

Mit der Überarbeitung des Bebauungsplanes für das Sanierungsgebiet II 1977 wurde ein weiterer Akzent in der Gütersloher Innenstadt gesetzt. Allerdings musste die geplante Fußgängerzone

zwischen Moltkestraße und Hohenzollernstraße vorerst aus der Planung herausgenommen werden, da die Erschließung der Geschäfte und Wohnungen sonst nicht gesichert war.<sup>263</sup>

## 11.9 Tempo-30-Zonen

Im Juni 1984 wurde im Verkehrs- und Gewerbeausschuss zum ersten Mal über die Ausweisung von Tempo-30-Zonen in Wohngebieten diskutiert. Dabei herrschte zwischen den drei Fraktionen Einmütigkeit darüber, dass eine solche Ausweisung grundsätzlich sinnvoll ist.<sup>264</sup>

## 12 Gewerbeflächen

### 12.1 Ausweisung von Gewerbeflächen

Neben der Bereitstellung von Wohnbauflächen zeigt sich die Ausweisung von Gewerbeflächen als zweite große Aufgabe der Gütersloher Stadtplanung.

Diese Ausweisung war erforderlich

- zur Umsiedlung von Gewerbebetrieben aus Mischgebieten,
- um vorhandenen Betrieben Ausweitungsmöglichkeiten zu verschaffen,
- und zur Ansiedlung neuer Gewerbebetriebe.

Am 18. Dezember 1970 beschloss der Rat, für das Stadtgebiet nordöstlich der Bahnhofstraße in Isselhorst zwischen dem Bahnhof Isselhorst-Avenwedde und der Bundesstraße B 61 einen Bebauungsplan aufzustellen (Nr. 112 „Uthoff“). Mit der kommunalen Neugliederung und dem damit einsetzenden Strukturwandel wurde zunehmend die Notwendigkeit gesehen, zusammenhängende Industrie- und Gewerbeflächen auszuweisen. So sollten diese Flächen insbesondere auch zur Auslagerung von Betrieben aus Wohngebieten und dem Stadtzentrum dienen.

Insgesamt wurde dafür die Fläche zwischen der B 61 und der Bundesbahnlinie Hannover-Hamm bestimmt. Für den Teilbereich südwestlich der Bahnhofstraße im Ortsteil Isselhorst war bereits

<sup>258</sup> „Westfalenblatt“ vom 28.10.1974

<sup>259</sup> Ratsprotokoll vom 30.1.1976

<sup>260</sup> Eckhard Möller. a.a.O. S. 31

<sup>261</sup> „Westfalen-Blatt“ vom 6.10.1973

<sup>262</sup> Rasprotokoll vom 5.10.1973

<sup>263</sup> „Neue Westfälische“ vom 28.5.1977

<sup>264</sup> Ratsprotokoll vom 25.6.1984

vorher der Bebauungsplan Nr. 108 als Satzung beschlossen worden.

Auch in den 1980er Jahren war die Nachfrage nach Gewerbeflächen nach wie vor groß. So wurden auch weiterhin große Flächen ausgewiesen. Hierzu gehörte ein fast 50 ha großes Gebiet entlang der Verler Straße, das in die drei Teilbebauungspläne 114 A – C unterteilt wurde. Dieses Gebiet war nicht unumstritten. So befürchteten Vertreter der SPD und der GRÜNEN, dass mit der Zeit Verler und Gütersloh zusammenwachsen würden und für solche Gebiete immer mehr bisher freie Landschaft verbraucht würde. Die GRÜNEN forderten daher ein Gewerbeflächen-Kataster. Die CDU wies auf die Sicherung der Arbeitsplätze hin und sah in dem mittelfristigen Zusammenwachsen von Verler und Gütersloh kein Problem.<sup>265</sup>

Insgesamt wurde die Frage nach dem Bedarf weiterer Gewerbe- und Industrieflächen Ende der 1980er Jahre kontrovers diskutiert. Die Verwaltung und die CDU-Fraktion sahen weiterhin einen hohen Bedarf an zusätzlichen Flächen. Von der Fraktion der GRÜNEN wurde dies angezweifelt. So würden in Zukunft kaum noch Industrieansiedlungen stattfinden, sondern vermehrt Betriebe des Dienstleistungssektors nach Gütersloh ziehen.<sup>266</sup> In diesem Zusammenhang wurde auch die Notwendigkeit der Ausweisung des Gewerbegebietes B 61 / Carl-Zeiss-Straße angezweifelt.

## 12.2 Das Ingesta-Gutachten (1970)

1970 erteilte die Stadt Gütersloh der „Ingesta – Institut für Gebietsplanung und Stadtentwicklung“ aus Köln den Auftrag zur Anfertigung eines Gutachtens „Stadtentwicklungskonzept – Einzelhandels- und Gewerbestudie, wirtschaftliche und soziologische Zielplanung“.<sup>267</sup>

Am 22. Oktober 1971 wurden erste Ergebnisse dieser Untersuchung im Rat vorgetragen. Danach wurden zwei Modelle für die Entwicklung der Stadt in den nächsten 15 Jahren, d.h. bis 1985, untersucht. Es wurde festgestellt, dass Gütersloh aufgrund seiner verkehrsgünstigen Lage alle Voraussetzungen für den vorgesehenen Ausbau als Zentralort 1. Ordnung besitze. Der Versorgungsraum reiche im Norden bis Kölkebeck, im Westen bis Herzebrock und im Süden bis Langenberg. Im Osten schließe sich das Bielefelder Gebiet an. So sprachen sich die Gutachter eindeutig dafür aus, das Zentrum fußgängergerecht auszubauen durch Schaffung einer Fußgängerzone im Bereich der Berliner

Straße zwischen Strenger- und Kökerstraße. Gleichzeitig solle man verhindern, dass sich Einkaufszentren außerhalb des Stadtzentrums entwickelten. Lediglich im Südosten der Stadt müsse ein Einkaufszentrum für den kurz- und mittelfristigen Bedarf entstehen.

Hintergrund dieser Empfehlungen war die Abwanderung von Kaufkraft insbesondere nach Bielefeld. Um diese Abwanderung zumindest zu verringern, soll die Innenstadt durch die Schaffung einer Fußgängerzone attraktiver werden. Ebenso solle das Warenangebot, beispielsweise durch ein Warenhaus mit hochwertigen Angeboten, attraktiver werden. Hier wurde auf die Notwendigkeit der Ansiedlung von großen Waren- und Textilkaufhäusern hingewiesen, die wiederum positive Auswirkungen auf den Facheinzelhandel hätten. Mindestens zwei dieser Großbetriebe wurden für das Zentrum empfohlen. Gleichzeitig wurde aber auch empfohlen, Wohnraum im Zentrum zu erhalten bzw. neuen Wohnraum zentrumsnah zu schaffen.

Für das Zentrum wurde eine „*Verdichtungssanierung*“ vorgeschlagen, die den Vorteil habe, dass an Stelle vieler kleiner Einzelprojekte Gemeinschaftsvorhaben mehrerer Investoren realisiert werden könnten. Hierzu gehöre die Erhöhung der Geschoss- und Geschossflächenzahl sowie die Möglichkeit, der vollständigen Grundstücksbebauung im Keller- und Erdgeschoss. Als Mittel der Attraktivitätssteigerung wurde darüber hinaus die Schaffung eines Kulturzentrums neben der eigentlichen Stadthalle am Dreieckplatz empfohlen.

Mit geeigneten städtebaulichen Planungen solle auch die Zersiedelung der Landschaft insbesondere im Bereich der eingemeindeten Ortsteile verhindert und statt dessen ein neuer Siedlungsschwerpunkt für ca. 12.000 Einwohner im Süden der Stadt geschaffen werden.<sup>268</sup>

<sup>265</sup> Ratsprotokoll vom 17.5.1985

<sup>266</sup> Ratsprotokoll vom 23.5.1986

<sup>267</sup> Ratsprotokoll vom 23.9.1970

<sup>268</sup> „Die Glocke“ vom 27.10.1971



## 12.3 Verbrauchermärkte

Am 9. Juli 1976 reichte die FDP-Fraktion einen Dringlichkeitsantrag in den Rat ein. Die FDP wies auf die starke Zunahme großer Verbrauchermärkte am Rand des Stadtzentrums hin und verdeutlichte die Folgen für den mittelständigen Einzelhandel und das Erscheinungsbild der Stadt. Die FDP wandte sich gegen eine Verödung der Innenstadt und eine Steuerung der Ansiedlung neuer Verbrauchergroßmärkte. So blickte man mit Sorge auf die Situation in Bielefeld, wo in den zurückliegenden 12 Monaten gleiche mehrere neue Märkte entstanden seien.<sup>269</sup> Man verwies auf einen Beschluss der Stadt Bremen, Märkte mit mehr als 1.000 m<sup>2</sup> Grundfläche nur noch nach genauer Bedarfsermittlung zu genehmigen und wies auf eine Empfehlung des Deutschen Städtetages hin, Einkaufsmärkte mit mehr als 1.500 m<sup>2</sup> nur in „Sondergebieten“ zuzulassen.

So unterbreitete die FDP als Beschlussvorschlag:

*„Zukünftig dürfen Baugenehmigungen bzw. Genehmigungen oder auch Zusagen, die der Erstellung von Großraumverbrauchermärkten von mehr als 1.000 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche dienen, nicht von der Verwaltung erteilt werden, sofern diese nicht vorher in den einzelnen Ausschüssen überprüft worden sind.“<sup>270</sup>*

Die Forderung fand auch bei CDU und SPD grundsätzliche Zustimmung. So sah auch Ratsherr Lakämper die Steuerung der Verbrauchermärkte als eine vordringliche Aufgabe der Stadtplanung an, da sonst alle Maßnahmen zur Belebung des Zentrums unterlaufen würden. Allerdings war man sich nicht sicher, ob bzw. auf welcher baurechtlichen Grundlage hier entsprechend steuernd eingegriffen werden konnte.

Ende der 1970er Jahre änderte sich dann die Rechtslage. Nach bisherigem Recht waren Einkaufszentren, großflächige Einzelhandelsbetriebe und sonstige großflächige Handelsbetriebe (Verbrauchermärkte) in Gewerbe- und Industriegebieten zulässig, auch wenn sie nicht der übergemeindlichen Versorgung dienten. Dienten sie vorwiegend der übergemeindlichen Versorgung, so waren sie nur in Kengebieten und Sondergebieten zulässig. Die Abgrenzung war in der Praxis aber schwierig. Der Regierungspräsident wies daher darauf hin, die Bebauungspläne den neuen Vorschriften der Baunutzungsverordnung vom 15. September 1977 anzupassen, sofern solche Betriebe in den ausgewiesenen Gewerbe- und Industriebetrieben städtebaulich nicht vertretbar waren. Nach einer entsprechenden Strukturuntersuchung beschloss der Rat am 25. Januar 1980, in den folgenden

Bebauungsplangebieten Verbrauchermärkte über 1.500 m<sup>2</sup> Geschossfläche nicht mehr zuzulassen:

- im Ortsteil Avenwedde (Bebauungspläne 8, 38, 40, 65)
- im Ortsteil Spexard (6, 114A, 114B)
- im Ortsteil Isselhorst (108, 112, 113 A/B)

Die Diskussionen setzten sich aber weiter fort. So löste die Errichtung eines Verbrauchermarktes im Gewerbegebiet „Wiedenbrücker Straße“ (Bebauungsplan 65/1) im Mai 1988 erneut intensive Diskussionen im Rat aus, wobei alle Fraktionen grundsätzlich überein stimmten, dass zur Stärkung der Innenstadt großflächige Verbrauchermärkte in Gewerbegebieten vermieden werden müssten.<sup>271</sup>

## 13 Parkplatzflächen

Mitte der 1950er Jahre zeigten sich in der Innenstadt zunehmende Probleme durch die nicht ausreichend vorhandenen Parkplatzflächen. Große Probleme zeigten sich beispielsweise 1955/56 im Bereich der Berliner Straße. So vertrat man in Rat und Verwaltung grundsätzlich die Auffassung, dass die Innenflächen der Baublöcke als Parkflächen erschlossen werden sollten.

Als erste Maßnahme beschloss der Rat am 24. Juli 1956, einen Durchführungsplan (Nr. 7) für das Gelände Berliner Straße / Kökerstraße / Strengerstraße, im Hintergelände des Hotels „Barkey“, aufzustellen, der einen neuen Parkplatz von 8.000 m<sup>2</sup> mit Zubringerstraße vorsah.<sup>272</sup> Diese Maßnahme erwies sich allerdings als schwierig und machte zahlreiche Gespräche mit den betroffenen Grundstücksbesitzern erforderlich.

Bereits 1957 hatte der Rat für die Nordseite der Blessenstätte einen Durchführungsplan aufgestellt, der eine Rückverlegung der Fluchtlinie um ca. 5 m vorsah, um vor den Häusern 15 Parkplätze in Schrägaufstellung zu schaffen. Hiergegen erhoben die Eigentümer heftigen Einspruch und wiesen auf die Planung für die Südseite hin. Die Verwaltung führte aus, dass bei der Erstellung der Wiederaufbauplanung für die Südseite 1947 Fehler gemacht worden wären. So hätte man unter anderem die zukünftige Verkehrsentwicklung nicht ausreichend abschätzen können.<sup>273</sup> Letztlich blieb der Rat bei seiner Entscheidung, die Fluchtlinie an der Nordseite zu verschieben.

<sup>271</sup> Ratsprotokoll vom 27.5.1988

<sup>272</sup> Beratungsvorlage für die Ratssitzung am 14. Dezember 1956

<sup>273</sup> „Die Glocke“ vom 26.3.1958

<sup>269</sup> „Westfalen-Blatt“ vom 12.7.1976

<sup>270</sup> Ratsprotokoll vom 9.7.1976

Ein weiteres großes Projekt entwickelte sich 1960 mit der Planung des Parkhauses für das Kaufhaus Hertie. Dieses wurde grundsätzlich nicht in Frage gestellt. Allerdings wurde 1962 vom Arbeitskreis der Gütersloher Architekten bereits auf die Probleme der Anbindung über die Münsterstraße hingewiesen. Bereits in diesem Zusammenhang wurde 1962 (!) darauf hingewiesen, dass man sich in den großen Städte wieder bemühe, den ruhenden Verkehr aus den Innenstädten zu verdrängen, während man in Gütersloh weiter versuche, möglichst viel Parkraum unmittelbar an den Geschäften zu schaffen.<sup>274</sup>

1968 wurden zur Behebung der Parkraumnot in der Innenstadt ein neuer Parkplatz an der Ecke Bismarckstraße / Blücherstraße mit 139 Einstellplätzen angelegt. Nach dem Abbruch einiger Häuser am Domhof konnten dort weitere Parkflächen angelegt werden.<sup>275</sup>

Der von Prof. Mäcke aus Aachen 1971 vorgestellte Generalverkehrsplan (siehe oben) lieferte auch detaillierte Angaben zum Stellplatzbedarf in der Gütersloher Innenstadt. Insgesamt wurden für das Zentrum 5.559 Parkplätze gefordert. Davon sollen 4.500 Plätze öffentlich sein, die übrigen auf privaten Grundstücken entstehen. Eine Realisierung war aber nur schrittweise realisierbar.

Öffentliche Parkplätze blieben weiterhin ein großes Thema der öffentlichen Diskussion. Unstrittig war, dass weitere Parkflächen in der Innenstadt benötigt wurden. So sah das Sanierungsgebiet II auch ein entsprechendes Parkhaus im Zentrum vor. Dies wurde aber aufgrund der zu erwartenden Immissionen und des Erschließungsverkehrs heftig kritisiert, so forderten beispielsweise die Hauseigentümer, dass das neue Parkhaus an der Ecke Blessenstätte / Feldstraße errichtet werden solle. Dies wurde aber von der Stadtverwaltung als unrealistisch abgelehnt. Die Arbeitsgemeinschaft der Gütersloher Architekten entwickelte Alternativen, die bei der Überarbeitung der Bebauungspläne im Rat diskutiert wurden. So schlugen die Architekten vor, das Parkhaus ganz aus dem Bereich des Sanierungsgebietes herauszunehmen und einen neuen Standort im Umkreis von 300 m zu suchen.

Die Schaffung von Parkflächen im Zentrum blieb weiterhin ein lebhaft diskutiertes Arbeitsfeld der Stadtplanung. Anfang 1983 kam es zu einer intensiven, sehr kontroversen Diskussion im Stadtrat, als die SPD-Fraktion den Antrag stellte, die geplante 150 Stellplätze große und 8 Millionen DM teure Tiefgarage an der Dal-dropstraße aus dem Bebauungsplan Nr. 48A1

herauszunehmen. So wies die FDP-Fraktion auf ein Überangebot an Stellplätzen hin und verwies darauf, dass das Parkhaus Münsterstraße von den Bürgern nicht ausreichend angenommen würde. Von der SPD-Fraktion wurden die Bedarfsberechnungen angezweifelt. Diese Berechnungen beruhten auf einem Erlass des Innenministeriums aus dem Jahr 1972. Daher forderte die Fraktion eine grundlegende Überprüfung der Parkplatzsituation unter Berücksichtigung der weiteren Innenstadtentwicklung, aber auch unter Berücksichtigung der damit verbundenen Kosten. So verursachten die bereits vorhandenen Garagen bereits jährliche Kosten von 1,2 Millionen DM.

Die Verwaltung ging 1983 von einem Fehlbedarf von 205 Stellplätzen aus. Dazu käme der Fortfall von weiteren 170 Stellplätzen durch die Ausweitung der Fußgängerzonen. Aus Mangel an Alternativen hielt die Verwaltung ebenso wie die CDU-Fraktion daher an der Tiefgarage weiterhin fest.

Mit dem Bebauungsplan 24B „Strengerstraße, Eickhoffstraße, Berliner Straße, Kaiserstraße“ wurde 1989 u.a. ein weiteres Parkhaus und eine Fußgängerbrücke festgeschrieben. Insbesondere mit der Fußgängerbrücke wollte man die trennende Wirkung der Friedrich-Ebert-Straße vermindern.

Diese Planung wurde von der Fraktion der GRÜNEN abgelehnt, die stattdessen mehr innerstädtischen Wohnraum forderte. Ratsherr Lütkemeyer (CDU) verteidigte jedoch die Planung, „und bezeichnete es als Vorzug der Stadt Gütersloh, daß sie dank der Politik von CDU und FDP über genügend Parkplätze an der Peripherie der Innenstadt verfüge. Diese Politik werde die CDU maßvoll weiterbetreiben.“<sup>276</sup>

## 14 Einzelne Planungen

Wichtigstes städtebauliches Planungsinstrument zur Gestaltung der Stadt wurden die Bebauungspläne, in denen unter anderem die Bebauungsstruktur und der Siedlungsgrundriss, die öffentlichen Einrichtungen sowie Art und Maß der baulichen Nutzung festgeschrieben wurden. Diese Bebauungspläne gingen mit ihren Festsetzungen weit über die bisherigen Fluchtlinienpläne hinaus, die im Kern lediglich das Straßenraumprofil bestimmten.

Über die als kommunale Satzung zu verabschiedenden Bebauungspläne bestimmt der Rat

<sup>274</sup> „Gütersloher Morgenblatt“ vom 18.8.1962

<sup>275</sup> Statistischer Jahresbericht der Stadt Gütersloh 1968 S. 200

<sup>276</sup> Ratsprotokoll vom 10.3.1989

die Gestalt der Stadt. Entsprechend groß ist die Bedeutung dieser Bebauungspläne.

Mehr als 200 Bebauungspläne, oft mit mehrfachen Änderungen, wurden zwischen 1945 und 2000 verabschiedet. Jeder dieser Pläne erweist sich als Mosaiksein der Stadtentwicklung. Aber natürlich zeigen sich einige Planungen, welche die Stadt besonders geprägt haben oder aber die besonders engagiert im Stadtrat diskutiert wurden. Einige dieser Planungen sollen in diesem Abschnitt vorgestellt werden.

Bei der Bewertung dieser Planungen ist stets zu berücksichtigen, dass sich in den gut 55 Jahren seit Ende des II. Weltkrieges sowohl die gesetzlichen Grundlagen zu diesen Planungsinstrumenten als auch die damit verbundene Planungsphilosophie änderten. So stellte sich immer wieder neu die Frage, in welchem Umfang der Bauwille der Grundstückseigentümer und Investoren reglementiert werden sollte bzw. musste. Insbesondere zu Beginn der 1970er Jahre entbrannte im Stadtrat eine Diskussion darüber, wie stark und verbindlich die Festsetzungen in den Bebauungsplänen sein sollten.

Aktuell machte sich dies 1972 an zwei Bebauungsplänen fest, dem Bebauungsplan „Kattenstrother Weg“ (B-Plan 55) und dem Bebauungsplan „An der Insel“ (für das Gebiet zwischen Alsenstraße, Barkeystraße, An der Insel und Bohlenstraße). Stellvertretend für ihre Fraktionen wurde von den Ratsherren Westermann und Mohn (CDU), Eichberg und Trede (SPD) sowie Brune (FDP) die Auffassung vertreten, dass die Bebauungspläne nicht mehr Festsetzungen enthalten sollten, als das Bundesbaugesetz zwingend forderte. So sollte insbesondere auch eine größere Flexibilität bei den Bebauungstiefen und der Geschossigkeit möglich sein.<sup>277</sup> Hierzu führte Ratsherr Lakämper am 16. Juni 1972 für die CDU-Fraktion aus:

*„Die CDU-Fraktion sei der Auffassung, daß die Baugesetze, das Bundesbaugesetz, die Landesbauordnung, die Baunutzungsverordnung, das Bauen ausreichend regeln würden. Die Stadt Gütersloh solle über diese einschränkenden Maßnahmen des Gesetzgebers nicht hinausgehen. Es solle nicht Aufgabe des Rates sein, den Freiheitsraum des Bauherrn, der noch verbleibe, noch stärker einzuengen, als es die Baugesetze ohnehin tun würden. Die CDU-Fraktion halte darüber hinaus jede Vorschrift, die das Bauen einschränke, für unzumutbar.“<sup>278</sup>*

Daher forderten die CDU-Fraktion die Streichung aller „Ausnahmeverbote“ aus den textlichen Festsetzungen.

Beigeordneter Dr. Cordes wies für die Verwaltung darauf hin, dass die Stadt stets zwischen den individuellen Bauwünschen und der „geordneten Bauentwicklung“ abzuwägen habe. Daher könne auf allgemeinverbindliche Regelungen nicht grundsätzlich verzichtet werden. Dem Wunsch der CDU, Ausnahmen nur durch Einzelfallentscheidungen zu regeln, könne daher nicht grundsätzlich zugestimmt werden. Tatsächlich zeichnete sich hier ein Konflikt von grundsätzlicher Bedeutung ab. Aus städtebaulichen Gründen machte es durchaus Sinn, im Einzelfall auch engere Regelungen zur Baugestalt zu formulieren. Dies aber widersprach insbesondere dem Grundsatz der CDU-Fraktion, dem Grundeigentümer weitgehende Baufreiheit einzuräumen.

Bei den folgenden Beratungen zu neuen Bebauungsplänen stellte die CDU daher jeweils Anträge, bestimmte Festlegungen aus den textlichen Festlegungen zu streichen. Diesen Anträgen wurde meist fraktionsübergreifend zugestimmt und die von der Verwaltung aufgestellten Festsetzungen entsprechend beschnitten.

Die Frage, ob bzw. in welcher Form textliche Festsetzungen wünschenswert bzw. erforderlich seien, wurde aber nicht nur in den Ratsfraktionen, sondern auch innerhalb der Verwaltung diskutiert. Dies führte beispielsweise dazu, dass der Beigeordnete Dr. Cordes auf der Ratssitzung am 16. Juni 1972 dem Rat Änderungsvorschläge vorlegte. Dieses Vorgehen löste bei der CDU große Überraschung aus und führte in Folge auch zu einem Beschwerdebrief des Ratsherrn Knobelsdorf an Stadtdirektor Dr. Wixforth, denn bisher sei es üblich gewesen, alle Stellungnahmen der Verwaltung vorher mit der CDU-Fraktion abzustimmen.<sup>279</sup> (Die Stadtverwaltung hatte sich, für Gütersloh bisher nicht üblich, zu einer eigenen Meinung durchgerungen, ohne diese vorher mit der CDU-Fraktion abzustimmen.)

Auch in den folgenden Jahren wurde insbesondere von der CDU die Haltung eingenommen, den Bauherren möglichst große Baufreiheit einzuräumen. So kam die CDU bei vielen Bebauungsplänen dem in Gütersloh vorrangigen Wunsch nach ein- bzw. Zweifamilienhäusern in 1 – 1½-geschossiger Bauweise nach. Die SPD-Fraktion, und später auch die Fraktion der GRÜNEN, versuchten dagegen eher, auch Konzepte für flächensparendes Bauen zu realisieren, was auf dem Grundstücksmarkt aber nur geringe Akzeptanz fand. So wurden verschiedene Bebauungspläne später in dem Sinne verändert, dass die Baudichte wieder reduziert wurde.

<sup>277</sup> „Neue Westfälische“ vom 27.5.1972

<sup>278</sup> Ratsprotokoll vom 16.6.1972

<sup>279</sup> Schreiben von D. Knobelsdorf vom 14.7.1972

In den Jahren 1995/96 machte sich die Diskussion beispielsweise an der 6. Änderung des Bebauungsplans Nr. 105 „Rosenstraße“ in Avenwedde fest. Während SPD und GRÜNE bei bestimmten Baugebieten die Zweigeschossigkeit verbindlich vorschreiben wollten, setzten sich CDU und FDP für die Festsetzung „maximal zweigeschossig“ ein, um so auch dort Einfamilienhäuser realisieren zu können.

War die SPD-Fraktion von der Tendenz bisher eher für genauere Festsetzungen in den Bebauungsplänen, änderte sich deren Haltung mit dem Antrag zur Ratssitzung am 29. August 1996. Zusammen mit der Fraktion der GRÜNEN besaß die SPD nun erstmalig die Mehrheit im Rat. In der Begründung zum Antrag hieß es:

*„Die in Gütersloh üblich Regelungsdichte bei den Vorschriften zur äußeren Gestaltung von baulichen Anlagen ist nicht angemessen. Sie engt den Spielraum der Bürgerinnen und Bürger zur Realisierung ihrer persönlichen Vorstellungen zu sehr ein. Das Baugenehmigungsverfahren wird unnötig verkompliziert und damit letztlich verlängert.*

*Es ist auch zu beachten, daß die Vielzahl detaillierter Regelungen im Hinblick auf die Überwachung, die Festsetzung von Ausnahmen und die Behandlung von Widersprüchen ein erhebliches Maß an Verwaltungskraft bindet. Dies führt insgesamt zu vermeidbaren Kosten in der Verwaltung.*

*Es sollte daher eine Klärung und Verständigung darüber herbeigeführt werden, ob die Durchsetzung bzw. Bewahrung eines einheitlichen „regionaltypischen) Ortsbildes oder die individuelle Gestaltungsfreiheit im Rahmen von Bebauungsplänen Vorrang genießen soll.“<sup>280</sup>*

Ratsherr Volker Tappe (SPD) ergänzte hierzu: *„Wir können nicht einerseits politisch die Weichen dafür stellen, daß mehr Familien ihr erträumtes Eigenheim bauen können und dann das Träumen im Detail vorschreiben.“<sup>281</sup>*

Diese Haltung war bisher so deutlich nur von der CDU eingenommen worden, und so lief die SPD mit ihrem Antrag bei der CDU grundsätzlich offene Türen ein.

Planungsamtsleiter Stojan verteidigte dagegen die bisherigen Regelungen. So ginge es darum, *„den absoluten Wildwuchs im Stadtbild zu vermeiden und das Ortstypische zu erhalten“<sup>282</sup>*. Durchsetzen konnte sich die Verwaltung mit ihrer Auffassung jedoch nicht. Die Festsetzung einer einheitlichen Dachpfannenfarbe wurde bereits als wichtige städtebauliche Festsetzung verstanden. Die weitgehend eingeräumte Beliebigkeit der

Baugestalt konnte durch solche kosmetischen Maßnahmen jedoch kaum unterbunden werden.

Dennoch spiegelten auch die Gütersloher Bebauungspläne natürlich auch neue Entwicklungen im Städtebau wieder. So gewannen mit Beginn der 1970er Jahre Natur- und Landschaftsschutz an Bedeutung. Im Bebauungsplan 93 (Offenlegungsbeschluss im September 1975), der den Ausbau der Schledebrückstraße und insbesondere auch den Bau eines 6-geschossigen Terrassen-Wohnhauses festsetzte, wurden zum ersten Mal konkret auch Baumanpflanzungen vorgeschrieben. Damit wurde ein neuer Akzent in der Bebauungsplanung gesetzt, der weit über die bisher unverbindliche Ausweisung von Grünflächen hinausging. Dies wurde im Stadtrat wohlwollend zur Kenntnis genommen.

## 14.1 Planungen für das Stadtzentrum

Bis in die 2. Hälfte der 1950er Jahre hinein entwickelte die Gütersloher Stadtplanung verstärkt Durchführungspläne für die Erschließung neuer Baugebiete auf bisher unbebauten Flächen. Hierdurch sollte der Industrie Möglichkeit zur Entwicklung gegeben und die herrschende Wohnungsnot abgebaut werden.

Mit der Aufstellung von Durchführungsplänen für den Bauhofsvorplatz und die Königstraße begann dann 1958 die Stadterneuerungsplanung für die Gütersloher Innenstadt. Diese sollte über die folgenden Jahrzehnte zum dominierenden städtebaulichen Thema werden. Während die Bebauungspläne im Außenbereich vergleichsweise unproblematisch den Rat passierten, lösten die Planungen für die Innenstadt regelmäßig heftigste Diskussionen aus.

Die wichtigsten Planungen seinen im folgenden kurz vorgestellt.

### 14.1.1 Bahnhofsvorplatz und Königstraße (1958)

Am 30. Januar 1958 beschloss der Rat zwei Durchführungspläne für Bereiche der Innenstadt, die für die zukünftige Entwicklung, besonders der Verkehrsverhältnisse in diesen Bezirken, von großer Bedeutung wurden. Das eine Plangebiet (Durchführungsplan 12) wurde von der Kaiserstraße, Strengerstraße, Eickhoffstraße, Stohmannplatz und der Westseite der Eickhoffstraße zwischen Kökerstraße und Strengerstraße begrenzt. Nachdem der Ausbau des Omnibus-Bahnhofs abgeschlossen war,

<sup>280</sup> Antrag der SPD-Fraktion vom 16.8.1996

<sup>281</sup> „Neue Westfälische“ vom 2.9.1996

<sup>282</sup> „Neue Westfälische“ vom 2.9.1996

wurde nun der Bahnhofsvorplatz und der gesamte Baublock neu geordnet. Eine zentrale Rolle spielte dabei der siebengeschossige Verwaltungsbau der Stadt. In Zuge dieser städtebaulichen Maßnahmen wurde die Kaiserstraße um 6 m auf insgesamt 19 m verbreitert.

Im Bereich Königsstraße (Durchführungsplan 15 / Nordseite der Königsstraße zwischen Moltkestraße und Hohenzollernstraße und Westseite der Moltkestraße) wurde die Errichtung eines 10-geschossigen Hochhauses durch die Firma Bertelsmann ermöglicht. Damit wurde auch klar, dass eine neue Phase der städtebaulichen Entwicklung eingeleitet wurde. Ratsherr Breenkötter stellte in der Ratssitzung vom 30.1.1958 fest: „*Es ist nichts mehr mit der kleinen Heidestadt, daran werden wir uns gewöhnen müssen !*“. Und so hielt man den „*Sprung zur Großstadt*“ nun für notwendig.

#### 14.1.2 Durchführungsplan 16: Berliner Straße zwischen Münsterstraße und Kökerstraße (1958)

Mit dem im März 1958 verabschiedeten Durchführungsplan Nr. 16 wurde das Gesicht der Berliner Straße zwischen Münsterstraße und Kökerstraße vollständig verändert. Das Straßenprofil wurde auf 19 m aufgeweitet (13 m Fahrbahn und 2 x 3 m Bürgersteig). Die dort in typischer Schrägstellung vorhandenen Gebäude wurden zum Abriss bestimmt und durch eine dreigeschossige Bebauung ersetzt. Damit verbunden war auch ein verkehrsgerechter Ausbau der Kreuzung Kökerstraße / Königsstraße / Berliner Straße, die bisher als unübersichtlich galt. Sobald die städtischen Dienststellen aus dem Haus Berliner Straße 20 in das Verwaltungsgebäude an der Wallstraße umgezogen waren, konnte mit dem Abbruch der Häuser 20, 22 und 24 begonnen werden.<sup>283</sup>

Die entscheidenden Beschlüsse hierzu wurden auf der Ratssitzung am 6. April 1959 gefasst. In nichtöffentlicher Sitzung stimmte der Rat Plänen zu, der Berliner Straße gegenüber dem (alten) Rathaus eine neue, endgültige Gestalt zu geben. Hierzu beschloss man, die Besitzung der Frau Annegret Timmermann geb. Schlieckmann (Berliner Straße 18) anzukaufen. Dieser vorspringende Fachwerkbau engte das Straßenprofil ein. Ebenso wurde das Gebäude Boye/Antenbrink (Kökerstraße 2) zum Abbruch erworben. Dies geschah mit dem Hinweis, dass dieses Gebäude seit 50 Jahren über die damals festgelegte Fluchtlinie hinaus ragte. Ebenso stand

nun auch der Abbruch des Westerfrölkischen Hauses in der Kökerstraße an.

Durch diese Abbrüche wurde ein 29 m breiter Zwischenraum in der sonst geschlossenen Bebauung möglich, so dass der Blick auf die Martin-Luther-Kirche möglich wurde. In der „Gütersloher Zeitung“ hieß es hierzu am 10. April 1959:

*„Der Beschluß des Rates setzt die Reihe der Beschlüsse fort, die mehr Raum für den Verkehr schaffen und dem Stadtbild moderne Züge geben sollen.“*

#### 14.1.3 Bebauungsplan 16/1: Das Warenhaus Hertie an der Berliner Straße (1960)

Als einer der ersten großen städtebaulichen Projekte gestaltete sich die Errichtung des Warenhauses Hertie. Dieses Projekt wurde u.a. in der Zeitung „Die Glocke“ als „*Stadterneuerung großen Stils*“ und als „*tiefgreifende Veränderung des Stadtbildes*“<sup>284</sup> bezeichnet.

1960 stellte die Hertie-Warenhausgesellschaft den Antrag auf Errichtung eines Warenhauses in der Gütersloher Innenstadt. Dabei trug sich der Kaufhauskonzern wohl zuerst mit dem Gedanken, dieses Warenhaus auf dem Grundstück des alten Rathauses unter Einbeziehung der benachbarten Wohn- und Geschäftshäuser zu errichten. Dies führte in Gütersloh zu erheblicher Unruhe. Die Stadt signalisierte, dass sie diesen Bauplatz, obwohl der Abbruch des alten Rathauses sich schon deutlich abzeichnete, nicht hierzu hergeben wollte.

Die Firma Hertie GmbH begann daraufhin, zahlreiche Objekte in der Nachbarschaft zu erwerben. Dies waren die Gebäude Berliner Straße 13 und 15 sowie Münsterstraße 2, 4 und 6 (Brennerei H.C. König) sowie 14 und 16 (Vossen). Das eigentliche Warenhaus sollte dabei auf dem Gelände der ehemaligen Brennerei H.C. König entstehen.

Mit dieser Planung sah sich die Stadt der Gefahr ausgesetzt, die Firma Hertie würde dort ein Warenhaus errichten – ohne dass die Stadtplanung hierauf besonderen Einfluss nehmen könnte. Diese Haltung befremdet heute, belegt aber, dass sich sowohl Rat als auch Verwaltung zum Ende der 1950er Jahre keineswegs als ‚Herr der Planung‘ verstanden, sondern sich auch weiterhin überwiegend auf die Festlegung von Fluchtlinien beschränkte. Die Möglichkeit, die Planung eines Konzern abzulehnen, wenn diese nicht den Zielen der

<sup>283</sup> „Gütersloher Zeitung vom 26.3.1958

<sup>284</sup> „Gütersloher Zeitung“ vom 21.7.1961

Stadtentwicklung entsprach, oder zumindest diese Planung stark zu lenken, wurde nicht gesehen.

Insbesondere sah die Stadtverwaltung die Gefahr, ihre Ziele einer Fluchtlinienverlegung in der Berliner Straße und Münsterstraße über Jahre nicht realisieren zu können. Die Stadt sah sich daher genötigt, zur Wahrung der städtischen Interessen intensiv mit der Firma Hertie zu verhandeln. Es setzten daher umfangreiche Grundstücksverhandlungen ein. So wurde nun der Plan weiterverfolgt, das Warenhaus neben das alte Rathaus zu setzen, und zwar an der Berliner Straße von der Einmündung Münsterstraße bis zum (alten) Rathaus.

Zur Realisierung musste die Firma Hertie GmbH in Folge mehrere im städtischen Besitz befindliche Grundstücke und Häuser erwerben, und zwar die Häuser Berliner Straße 19 (Janssen) und 21 (Einwohnermeldeamt). Insgesamt wurden verschiedene Grundstücksübertragungen erforderlich, in dessen Verlauf die Stadt das Gelände der ehemaligen Brennerei H.C. König übereignet bekam.

Auf der Ratssitzung am 20. Juni 1960 kam es zu einer intensiven Aussprache. Von den Ratsherren wurde das Projekt eines großen Kaufhauses mehrheitlich begrüßt. Zusammen mit der Stadtverwaltung wurde die Auffassung vertreten, dass durch dieses Projekt u.a. die Verkehrsprobleme an der Ecke Berliner / Münsterstraße und auch ein einheitlicher Straßenzug von der Münsterstraße bis zum Rathaus zügig realisiert werden könnte.<sup>285</sup> Gleichzeitig bestünde damit die Möglichkeit, die Firma König umzusiedeln.

Für das Warenhausprojekt musste der Durchführungsplan Nr. 16 abgeändert werden, da das Warenhaus eine größere Bautiefe benötigte.

Der Rat stimmte dem Verkauf der beiden städtischen Gebäude grundsätzlich zu. Hierzu sah man sich genötigt, denn würde man diese Zustimmung verweigern, so könne man in Zukunft auch von keinem Privateigentümer mehr verlangen, dass er sein Gebäude für städtische Maßnahmen veräußern würde.

Für den Baublock Münsterstraße / Berliner Straße / Königstraße stand insgesamt eine umfangreiche Neuordnung an, wobei auch die Fluchtlinien für die Verbreiterung der Münsterstraße neu festgelegt werden sollten. Dabei wurden verschiedene Varianten des Kaufhausprojektes beraten. Hierbei ging es unter anderem um die Schaffung des erforderlichen Parkraumes (Parkhaus) sowie dessen Erschließung sowie auch die Erschließung der übrigen Geschäftshäuser. Damit mussten auch die Häuser Münsterstraße 8, 10

und 12 mit in die Planung einbezogen werden, was sich schwierig gestaltete.

Entscheidend war dann bei den weiteren Verhandlungen der Entschluss, im Zuge dieses Warenhausbaus das alte Rathaus zur Schaffung eines neuen innerstädtischen Platzes abzubauen. Auf der Ratssitzung am 13. Juni 1961 wurde betont, dass damit die Stadt ein Objekt von „ganz besonderem ideellen Wert einbringe“.<sup>286</sup>

Am 20. Juli 1961 stimmte der Stadtrat dem Kaufhausprojekt zu.<sup>287</sup> Dabei fiel die Entscheidung nicht leicht. Während Ratsherr Eichberg betonte, dass es nicht die Aufgabe der Stadt sein könne, das Ansiedeln eines Warenhauses in Gütersloh zu fördern oder zu verhindern, sondern lediglich dafür Sorge zu tragen, dass bei baulichen Veränderungen städtebauliche Gesichtspunkte berücksichtigt würden, beklagte Ratsherr Sundermann (FDP), dass ein auswärtiges Unternehmen zu Lasten alteingesessener Unternehmen so stark gefördert würde. „Dieses Handeln bezeichnete er als Abkehr vom heimatlichen Tun und Denken.“<sup>288</sup> und bezeichnete den Hertie-Konzern als „Nascher am Kuchen unserer Stadt“<sup>289</sup>.

Festzustellen ist, dass sich die Stadt erheblichem Druck ausgesetzt sah. So hieß es in der Presse: „Nachdem damit endgültig feststand, daß der Hertie-Konzern entschlossen war, in Gütersloh ein Warenhaus zu bauen, und es damit offensichtlich eilig hat, blieb den städtischen Körperschaften und der Verwaltung nur noch die – allerdings wenig beneidenswerte und sehr schwierige – Aufgabe, zu versuchen, auf diesen Plan in städtebaulicher Hinsicht möglichst Einfluß zu nehmen, damit die Interessen der Stadt gewahrt bleiben“<sup>290</sup>

Ratsherr GÜth (FDP) bezeichnete dieses Vorhaben „als die härteste Nuß, mit der sich der Rat seit Jahren beschäftigt“<sup>291</sup> hätte.

Wenn damit auch die Firma Hertie GmbH das Planungsverfahren stark dominierte und sich der Rat unter Druck gesetzt fühlte, entsprach die Entwicklung doch durchaus den städtebaulichen Vorstellungen der Stadtplanung. Die weitere Planung stieß jedoch auch auf Kritik. So beklagten sich jene Bürger, die durch den Abbruch der bisherigen Bebauung verdrängt wurden. Eine umfangreiche Stellungnahme ging vom Arbeitskreis der Gütersloher Architekten ein. Diese forderten eine grundsätzliche Planung für das Dreieck Münsterstraße / Berliner Straße / Königstraße. Sie hielten das Plangebiet

<sup>286</sup> Ratsprotokoll vom 13.6.1961

<sup>287</sup> Ratsprotokoll vom 20.7.1961

<sup>288</sup> Ratsprotokoll vom 20.7.1961

<sup>289</sup> „Gütersloher Morgenblatt“ vom 25.7.1961

<sup>290</sup> „Die Glocke“ vom 21.7.1961

<sup>291</sup> „Gütersloher Zeitung“ vom 21.7.1961

<sup>285</sup> Ratsprotokoll vom 20.6.1960

(Bebauungsplan 16) für zu klein gefasst um zu einer grundsätzlichen Sanierung des Areals zu kommen. Kritisiert wurde auch, dass man vom Parkhaus Münsterstraße nur durch das Warenhaus Hertie zur Berliner Straße gelangen könne. Hier forderte man ein neutrales, von Hertie unabhängiges „Pättken“.<sup>292</sup> Wie die weitere Entwicklung zeigte, war diese Eingabe der Gütersloher Architekten richtig und vorausschauend. Die Meinung fand aber vorerst im Rat keine Mehrheit.

Im September/Oktober 1963 wurde der 1889 errichtete Gasthof (Berliner Straße 21), in dem sich vom 1. Juni 1894 bis zum 31. März 1899 der „Ratskeller“ der Stadt befand und zum Schluss das Einwohnermeldeamt zusammen mit den Nachbargebäuden Janssen (Nr. 19), Sandmann (Nr. 17), Schulte (Nr. 15) und Fleischer Hemesath (Nr. 13) sowie die Brennerei König (Ecke Münsterstraße) abgerissen. Am 5. März 1965 wurde das Kaufhaus Hertie eröffnet.

#### 14.1.4 Bebauungsplan 22 „Domhof / Blessenstätte“ (1960)

Im Zuge der Neuordnung der Gütersloher Innenstadt wurde am 23. Juni 1960 der Bebauungsplan Nr. 22 für das Stadtgebiet am Domhof, Blessenstätte, Dalkestrasse, Berliner Straße, Münsterstraße, Göbenstraße und der Straße „Unter den Ulmen“ aufgestellt. Gleichzeitig wurde für den Zeitraum vom 19.12.1960 bis zum 21.1.1964 eine Veränderungssperre erlassen. Der Bebauungsplan Nr. 22 wurde als „konsequente Fortführung“ des Bebauungsplanes Nr. 16 („Hertie-Planung“) verstanden, der den Abschnitt der Berliner Straße zwischen der Königstraße und der Münsterstraße umfasste. Ein entscheidendes Moment bildete dabei die städtebauliche Neugestaltung an der Apostelkirche.

Von der historischen Bebauung an der Kirche ausgehend, wurde eine dreigeschossige Bauweise mit einem vierten Staffelgeschoss in Anschluss an den Bebauungsplan Nr. 16 (Westseite der Berliner Straße) entwickelt. Durch den Einbau von Arkaden sollte die anzustrebende „architektonische Harmonie“ mit dem alten Kirchplatz hergestellt werden.

„Historischer Bauwert“ wurde der „Krönig'schen Apotheke“ zugemessen. An der Blessenstätte wurde die Fortführung der viergeschossigen Bebauung bestimmt. Ebenso wurde 1963 festgestellt:

*„Die Südseite der Blessenstätte im Abschnitt Dalkestrasse/Unter den Ulmen bedarf einer völligen Neugestaltung. Es kann gesagt werden, daß neben den entscheidenden Erfordernissen des Straßenverkehrs der Zustand der vorhandenen Bebauung einen baldigen Wiederaufbau erforderlich macht.“<sup>293</sup>*

Entscheidender Anlass für die Aufstellung des Bebauungsplans war die Neuordnung des Verkehrs. Hierzu gehörte insbesondere der verkehrsgerechte Ausbau der Kreuzung Berliner Straße / Blessenstätte / Dalkestrasse. Grundlage der Überlegungen bildeten die Empfehlungen aus dem Verkehrsgutachten von Prof. Dr. Schlums von der TU Hannover. So wurde nun möglich, die Berliner Straße vom alten Rathaus aus vier- im Bereich der Ampel sogar fünfspurig auszubauen. Die Berliner Straße wurde hier nun auf 25 Meter aufgeweitet. Mit diesem Ausbau hoffte man, die Verkehrsprobleme an dieser Stelle nun abschließend gelöst zu haben. So hoffte beispielsweise Ratsherr Breenkötter: *„Irgendwann muß ja schließlich mal eine Verkehrssättigung eintreten.“<sup>294</sup>*

Auf der Ratssitzung wurde sich mehrheitlich für den Erhalt der historischen Fachwerkhäuser ausgesprochen. Verschwinden musste hingegen das an der Einmündung zum Domhof gelegene alte Fachwerkhaus (das „stahlsche Haus“, in dem sich bisher noch das Standesamt befand (s.u.)). Die schöne „Stahlsche Tür“ hatte immer wieder Brautpaaren als Hintergrund für Fotografien gedient. Es wurde allerdings überlegt, ob eine Translozierung des Gebäudes an eine andere Stelle möglich wäre, ebenso wie die Versetzung des Gasthauses „Bremer Schlüssel“.<sup>295</sup> Es gab aber auch Gegenstimmen. So vertrat Ratsherr Lewerenz die Auffassung, dass es besser wäre, die Häuser des Domhofes im Bereich der Berliner Straße abzubrechen, um auf diese Weise eine gerade Linienführung der Kirchstraße und Blessenstätte zu erreichen. Auch wurde durch neue Gebäude der Verkehrslärm in größerem Maße vom Elisabeth-Hospital ferngehalten.

Allen Beteiligten war klar, dass sich mit der Umsetzung dieses Bebauungsplans das Gesicht des Stadtkerns grundlegend verändern würde. Dies wurde mehrheitlich begrüßt. So schrieb die „Westfälische Zeitung“ am 9. Januar 1964:

*„Wie dem Plan zu entnehmen ist, wird sich das Stadtbild an dieser Stelle in einigen Jahren grundlegend und für die Gütersloher Visitenkarte ansprechend verändert haben. ... Hoffentlich stellen sich den verantwortlichen Stellen nicht mehr allzu viele Hindernisse in den Weg. Schön*

<sup>293</sup> Begründung zum Bebauungsplan Nr. 22“ vom 28.10.1963 (Zwischenberichte. Band 24)

<sup>294</sup> Westfälische Zeitung vom 23.12.1963

<sup>295</sup> „Freie Presse“ vom 7.12.1964

<sup>292</sup> siehe auch „Gütersloher Morgenblatt“ vom 18.8.1962

wäre es, wenn schon in wenigen Jahren das großartige Projekt in die Tat umgesetzt und sich das Zentrum Güterslohs seiner städtischen Bedeutung würdig erweise.“

#### 14.1.4.1 Das Stahl'sche Haus (Domhof 4)

Im Zuge der Beratungen zu den eingegangenen Anregungen und Bedenken wurde beschlossen, die Gebäude Berliner Straße 9, Münsterstraße 1 – 7 und auch die Krönig'sche Apotheke abzurechen. Letztere besäße eine zu schlechte Bausubstanz.<sup>296</sup>

Gegen den Abriss der Gebäude Münsterstraße 3 (Apotheke) und Domhof 4 (ehemals Stahl) erhob der Landeskonservator Einspruch. Er verwies darauf, dass es sich um Fachwerkhäuser handele. Der erste stellv. Bürgermeister Vogelsang wies diesen Einspruch allerdings zurück, da er festgestellt habe, dass beide Gebäude mit Schiefer verkleidet wären und somit nicht als Fachwerkgebäude bezeichnet werden könnten. Stadtbaurat Stieglitz erklärte daraufhin, dass beide Gebäude trotz Schieferverkleidung als Fachgebäude gelten würden und insbesondere das Gebäude Domhof 4 als eines der älteren Ackerbürgerhäuser bedeutend wäre für die Heimat- und Baugeschichte der Stadt Gütersloh. Bürgermeister Sundermann schlug daraufhin vor, das Gebäude Domhof 4 in den Stadtpark zu translozieren.<sup>297</sup>

Aufgrund der massiven Bedenken des Landeskonservators setzte der Regierungspräsident die Genehmigung des Bebauungsplanes aus. Daraufhin fasste der Rat am 26. März 1965 den Beschluss:

*„Der Rat bedauert auch nach erneuter Beratung der vom Landeskonservator vorgetragenen Bedenken gegen die Festlegungen des Bebauungsplanes Nr. 22, sich diesen Bedenken nicht anschließen zu können, sondern hält seine den Bebauungsplan betreffenden Beschlüsse in vollem Umfang aufrecht.*

*Er ist damit einverstanden, daß das im Besitz der Stadt stehende Haus Domhof 4 nach Abbruch an geeigneter Stelle im Stadtgebiet wiederaufgebaut wird, um es den Wünschen des Landeskonservators entsprechend der Nachwelt zu erhalten. ...<sup>298</sup>*

Trotz weiterer Einwendungen des Landeskonservators genehmigte der Regierungspräsident daraufhin den Bebauungsplan am 7. September

1965. In der Folgezeit fand konnte über den neuen Standort keine Einigung erzielt werden.

Eine neue Sachlage stellte sich ein, als durch eine Neubearbeitung des Generalverkehrsplans ein Abbruch des Hauses Domhof 4 nicht mehr zwingend notwendig war. Nach mehreren Beratungen in den Ausschüssen wurde Prof. H. Deilmann aus Münster beauftragt, Vorschläge für eine städtebauliche Einbindung in die Umgebung und eine sinnvolle Nutzung zu entwickeln. Diese fanden im Ausschuss jedoch keine Zustimmung. Der Ausschuss empfahl daher 1971, das Gebäude abzurechen und auf einen Wiederaufbau zu verzichten.

In der Ratssitzung am 29. Januar 1971 gab es hierzu noch einmal eine intensive Diskussion. Insbesondere Ratsherr Trede (SPD), selber Mitglied in der Gruppe der Gütersloher Architekten, führte gewichtige Gründe für den Erhalt an. So wies er auf die Notwendigkeit hin, das „Gesicht dieser Stadt“ zu bewahren. *„Es solle in seiner Eigenart von dem anderer Städte zu unterscheiden sein. Es müsse nicht so sein, daß man von einer Fülle gesichtsloser Gebäudesammlungen umgeben sei. Mit anderen Worten: ‚Wir möchten uns ein wenig von Wanne-Eickel unterscheiden.‘<sup>299</sup>*

Ratsherrin Frau Meinerts (SPD) wies ausführlich auf die hohe Bedeutung des Stahl'schen Hauses hin. Es wäre das letzte große Gütersloher Ackerbürgerhaus und gelte als Wahrzeichen der Stadt. So wies sie auf die zahlreichen Abbildungen auf Postkarten und Drucksachen hin. Es wurde auch darauf hingewiesen, dass es keinen Zeitdruck für den Abbruch gebe, denn der neue Generalverkehrsplan (Netzplan V) wäre erst in Arbeit. Die Gütersloher Architekten hätten sich bereit erklärt, Vorschläge für eine sinnvolle Nutzung zu entwickeln. So suche man beispielsweise in Gütersloh ein Gebäude als Jugendeinrichtung.

Trotz dieser Argumente beschloss der Rat aber, auf einen Wiederaufbau zu verzichten, da die damit verbundenen Kosten bei der Öffentlichkeit auf großes Unverständnis stoßen würden. Auch sah man den Generalverkehrsplan von 1965 weiterhin als gültig an, so dass kein Grund bestünde, von den einmal gefassten Beschlüssen abzuweichen.<sup>300</sup>

Die mehr als 10 Jahre dauernde Diskussion über den Erhalt des Stahl'schen Hauses verdeutlicht die Grundzüge der Gütersloher Stadtplanung. Die Umwandlung der Innenstadt in ein modernes, verkehrsgerechtes Stadtzentrum galt als vorrangiges Planungsziel. Soweit die historische Bebauung mit diesem Planungsziel nicht

<sup>296</sup> Ratsprotokoll vom 25.8.1964

<sup>297</sup> Ratsprotokoll vom 26.3.1965

<sup>298</sup> Beratungsvorlage zum Ratsprotokoll vom 29.1.1971

<sup>299</sup> Ratsprotokoll vom 29.1.1971

<sup>300</sup> Ratsprotokoll vom 29.1.1971



übereinstimmte, musste diese abgebrochen werden. Was um so leichter fiel, als sich diese in der Regel in sanierungsbedürftigem Zustand befand.

Der Abbruch der historischen Gebäude geschah dabei nicht in Unkenntnis ihrer Bedeutung für die Stadtgeschichte und das Ortsbild. Auch in den 1960er Jahren fanden sich bereits mahnende Stimmen, die sich für den Erhalt aussprachen. Zu jenen Mahnern gehörten unter anderem auch Teile der Gütersloher Architektenschaft. Diese fanden jedoch im Gütersloher Stadtrat keine Mehrheit. Selbst als Anfang der 1970er Jahre die bisherige Verkehrsplanung bereits wieder in Frage gestellt wurde und damit der Abbruch der Gebäude keineswegs mehr zwingend war, hielt der Rat, insbesondere die Koalition von CDU und Verwaltung, an seiner einmal gefassten Meinung fest.

Das Gebäude wurde schließlich in das Westfälische Freilichtmuseum Detmold transloziert.

#### 14.1.4.2 Haus Domhof 5

Das Baugebiet „Domhof“ blieb weiterhin Gegenstand städtebaulicher Diskussion. Im Zuge der Verabschiedung des Bebauungsplans Nr. „220 – 2. Teilabschnitt“ im Juli 1988 ergaben sich heftige Diskussionen über den Erhalt des Gebäudes „Domhof 5“. Im Bereich dieses Bebauungsplans, der auf das Jahr 1976 zurückging, hatte ursprünglich auch das „Haus mit der Stahl'schen Tür“ gestanden. Hier war dann durch den Abriss der Häuser an der Blessenstätte im Jahr 1972 das „Südtor“ der Stadt geschaffen worden. Auf dem freigewordenen Gelände hatte man zuerst einen Parkplatz angelegt und dann später dort die neue Bibliothek gebaut.

Erhalten geblieben war das Gebäude „Domhof 5“. Diesem Gebäude wurde von verschiedenen Seiten aus der Bürgerschaft und auch von der SPD-Fraktion städtebauliche Bedeutung beigemessen, da es den Beginn der Villenstraße „Unter den Ulmen“ markiere. Das Westfälische Amt für Denkmalpflege maß diesem Gebäude dagegen keinen Denkmalwert bei. Die Stadt bezifferte die Investitionskosten für die Sanierung mit mehr als 1 Million DM.

Die CDU vertrat die Auffassung, dass das Gebäude für Gütersloh „atypisch“ sei und es für die Bibliothek gut wäre, wenn diese mehr Freiraum erhalte. Auf diese Weise gelänge eine großzügigere Grünverbindung und der Gebäudeteil V der „Alten Weberei“ könne besser angebunden werden. Die CDU vertrat daher gemeinsam mit Stadtbaurat Bredikow die Auffassung, dass das Gebäude Domhof 5 gerade

aus städtebaulichen Gründen abgebrochen werden müsse.<sup>301</sup>

#### 14.1.5 Bebauungspläne 16/1 und 22: Sanierungsgebiet I (1965)

Konzentrierte sich die Stadtplanung in den ersten Nachkriegsjahren verstärkt auf die Erschließung neuer Wohngebiete, rückten zu Beginn der 1960er Jahre zunehmend auch die Baugebiete im Stadtzentrum in das Blickfeld städtebaulicher Planung.

Es wurden 3 Durchführungsabschnitte gebildet:

Sanierungsgebiet I:  
Berliner Straße, altes Amtsgericht, Parkhaus  
Münsterstraße

Sanierungsgebiet II:  
Königstraße, Münsterstraße

Sanierungsgebiet III:  
zwischen Münster- und Feldstraße

Für diese drei Teilabschnitte wurden unterschiedliche Schwerpunkte festgelegt:

Sanierungsgebiet I:  
Schaffung von Möglichkeiten für ein kulturelles und kommunikatives (Platzraum-)Angebot

Sanierungsgebiet II:  
Schaffung von Möglichkeiten zur Erweiterung des kommerziellen Angebotes und des Wohnraumangebotes. So wurden hier überwiegend Läden untergebracht.

Sanierungsgebiet III:  
Schaffung der Möglichkeit zur Versorgung mit Dienstleistungen, Wohnraum und öffentlichem Freiraum. In diesem Bereich war eine Entwicklung im bestehenden Baubestand möglich.

Da es im engeren Geschäftsbereich nicht möglich war, genügend Stellplätze auf den Einzelgrundstücken einzurichten, sollten zusätzliche Sammelparkplätze erstellt werden. Eine weitere Verkehrsberuhigung wurde erreicht durch die Münsterstraße als Andienungsstraße, durch die Integration der Königstraße in die innerstädtischen Fußgängerbereiche, die Schaffung eines parallel zur Königstraße verlaufenden rückwärtigen Fußgängerbereiches (Spiekergasse) und durch den Ausbau und die Umgestaltung des Berliner Platzes.<sup>302</sup>

<sup>301</sup> Ratsprotokoll vom 1.7.1988

<sup>302</sup> Statistischer Jahresbericht der Stadt Gütersloh 1982/83. S. 192f

### Ersatzgeschäftsraum

Im Zuge der Umgestaltung der Innenstadt stand immer wieder die „Freilegung von Fluchtlinien“ an, d.h. bestehende Gebäude mussten abgebrochen und an deren Stelle – nun auf neuer Fluchtlinie – ein Neubau errichtet werden. Für die Bauzeit hatte die Stadt Ersatz sowohl für die dort vorhandenen Ladenlokale als auch die Wohnungen zu schaffen. Bisher dienten hierzu Gebäude, die im Besitz der Stadt waren. Dies waren das „Haus Bille“, das „Haus Schulte“ und das Haus Berliner Straße 7 (früher Sager).

Da diese drei Häuser aber ebenfalls abgerissen wurden, hatte die Stadt entsprechenden Ersatz zu schaffen oder aber für Geschäftsausfälle größere Entschädigungssummen zu zahlen. Der Rat beschloss daher am 30. August 1965, auf einem städtischen Grundstück an der Berliner Straße, neben dem Neubau Hoffschmidt, ein eigenes Wohn- und Geschäftshaus zu errichten, dass nach der Sanierungsmaßnahme veräußert werden könnte.<sup>303</sup>

### Sanierungsgebiet I

Am 26. März 1965 beschloss der Stadtrat für den Bereich der Bebauungspläne 16, 16/1 und 22 eine förmliche „Sanierung“ (Sanierungsgebiet I). In diesem Innenstadtbereich, der sich von der Kökerstraße über die Berliner Straße bis zur Blessenstätte hinzog, wurden wegen der vorhandenen städtebaulichen Missstände und der beabsichtigten Verkehrsneuordnung Stadterneuerungsmaßnahmen für erforderlich angesehen.<sup>304</sup>

1972 wurde dieses Gebiet zwischen Berliner Platz und Feldstraße gemäß Städtebauförderungsgesetz förmlich als Sanierungsgebiet festgelegt. Dabei war zunächst eine Flächen-sanierung geplant, d.h. ein vollständiger Abriss der alten Bebauung.<sup>305</sup> Nach entsprechenden Bürgerprotesten wurden dann aber 1976 die Bebauungspläne dahingehend geändert, dass nun die vorhandene Bausubstanz stärker berücksichtigt wurde.

### **14.1.6 Bebauungsplan 48a und 68: Sanierungsgebiet II (1968)**

Noch wichtiger wurde das folgende Sanierungsgebiet II.

#### Die erste Planungsphase

Der Stadtrat hatte in seiner Sitzung am 29. März 1968 die Aufstellung eines Bebauungsplanes für das Stadtgebiet zwischen Münsterstraße, Königstraße und Westgrenze des Bebauungsplans 16/1 beschlossen. Es folgte aber schon bald eine Umplanung, die insbesondere auch die Aussagen des Generalverkehrsplans berücksichtigte. Entscheidend war dabei der Beschluss, die Königstraße zwischen Berliner Straße und Moltkestraße in eine Fußgängerzone umzuwandeln. Ebenso wurde die Vergrößerung des Kaufhauses Hertie und die Aufstockung des Parkhauses vorgesehen. In seiner Sitzung am 22. Mai 1970 wurde dann die Erweiterung des Plangebietes zugestimmt (Bebauungsplan Nr. 68). Dieser Bebauungsplan wurde mit folgender Begründung aufgestellt:

*„Die Stadt Gütersloh wird im Entwurf des Landesentwicklungsplanes II als Entwicklungsschwerpunkt I. Ordnung mit einem Versorgungsbereich von mehr als 100.000 Einwohner festgelegt.*

*Zur Erfüllung von Zukunftsaufgaben wird eine Neuordnung der Innenstadt als wesentlicher Standort öffentlicher und privater Versorgungseinrichtungen erforderlich, wie sie bereits durch Bauleitplanung und Sanierungsmaßnahmen eingeleitet wurde.*

*Der vorhandene teilweise überalterte Baubestand und die unterschiedlichen Nutzungsarten im Planbereich lassen durchgreifende Verbesserungen auf den Einzelgrundstücken mit dem Ziel einer allmählichen geordneten Stadterneuerung nicht zu.*

*Dieser Plan, der zum Vollzug der Planung eine Bodenordnung erforderlich macht, soll als Sanierungsplan verfolgt werden und einen Übergang zu den Sanierungsgebieten der Bebauungspläne Nr. 16/1 und 48a schaffen.*

...

*Ziel dieses Bebauungsplans ist die Aktivierung des Stadtkerns als Versorgungszentrum. Die Schaffung von fußläufigen Bereichen wird besondere Bedeutung zugemessen. Durch Trennung von Fahrzeugverkehr und Fußgänger sowie durch Bereitstellung von Parkraum soll eine wesentliche Verbesserung der Verkehrsverhältnisse erreicht werden. Der fußläufige Bereich von der Berliner Straße über den geplanten Architekturplatz bis zur Münsterstraße soll zu einem vom Fahrzeugverkehr ungestörten*

<sup>303</sup> Ratsprotokoll vom 30.8.1965

<sup>304</sup> Statistischer Jahresbericht der Stadt Gütersloh 1965. S. 147

<sup>305</sup> Statistischer Jahresbericht der Stadt Gütersloh 1982/83. S. 192

*Einkaufs- und Dienstleistungsbereich ausgebaut werden.“*

Erstmals wurde nun eine „vorgezogene Bürgerbeteiligung“ durchgeführt. Hierzu hatte Stadtdirektor Dr. Wixforth und Baudirektor Bredikow die Bürger einen Tag vor der Ratssitzung zu einer Informationsveranstaltung eingeladen. Dabei zeigte sich überwiegende Zustimmung.

Zusätzliche Motivation zur völligen Überplanung dieses Stadtgebietes gab dabei auch der Umstand, dass im Gebietsentwicklungsplan II Gütersloh als „Entwicklungsschwerpunkt 1. Ordnung“ benannt und damit für eine Versorgung von ca. 150.000 Menschen zuständig wurde. Diese Einstufung wurde in Gütersloh freudig aufgenommen. Immer schon sah man sich im Schatten des großen Nachbarn Bielefeld. Nun bekam man von übergeordneter Stelle bestätigt, dass man längst die Aufgaben einer Großstadt von 150.000 Einwohnern besitze, wenn auch nicht alle Einwohner unmittelbar in Gütersloh wohnten. Für Rat und Verwaltung leitete sich aus dieser Einstufung der klare Auftrag ab, die Innenstadt von Gütersloh zum großstädtischen Zentrum weiterzuentwickeln. Damit würde Gütersloh zunehmend Standort öffentlicher und privater Versorgungseinrichtungen. Dies sei aber in den vorhandenen, überalterten Baubestand, der zum Teil noch aus der Epoche der „Ackerbürgerstadt“<sup>306</sup> stamme, nicht zu realisieren.

Baudirektor Bredikow benannte für das Sanierungsgebiet II drei wichtige Elemente:

- die Verdreifachung der Geschäftsfläche
- die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und
- die Schaffung von neuem Wohnraum.

Letztere sei wichtig, um der Verödung der Innenstadt nach Geschäftsschluss vorzubeugen.

Der Baudirektor machte deutlich, dass gemäß dieser Planung das alte Rathaus und das Gerichtsgebäude, dass jetzt die Polizei nutzte, abgebrochen werden müssten, ebenso auch die übrigen älteren Gebäude an der Königstraße und Münsterstraße. Hierzu hatte der Landeskonservator bereits seine Zustimmung gegeben.<sup>307</sup>

Ein „starker städtebaulicher Akzent“<sup>308</sup> sollte mit einem siebengeschossigen Hochhaus an der Ecke Königstraße / Münsterstraße gesetzt werden. Auf dem Dach des Hochhauses könne

ein Restaurant oder Cafe geschaffen werden, von dem man aus einen interessanten Blick auf die Innenstadt und das neue Kulturzentrum an der Friedrichstraße hätte.

Am 22. Mai 1970 stimmt der Rat der Offenlegung des Bebauungsplans Nr. 68 zwischen Königsstraße und Münsterstraße in Anschluss an den Bebauungsplan 16/1 („Hertie-Planung“) zu. Dieser Plan galt in den Augen der Ratsherren als „*der bedeutendste Plan im zentralstädtischen Bereich der Stadt*“<sup>309</sup>. Durch diesen Bebauungsplan wurde in der City der dritte Schwerpunkt gebildet, zusammen mit dem neuen Rathaus und dem noch zu errichtenden Kulturzentrum am Dreiecksplatz.

Ratsherr Dr. Maßmann (CDU) charakterisierte den Bebauungsplan mit fünf Punkten:

- Bei der Aufstellung des Bebauungsplans sei es gelungen, ein völlig neues Konzept zu entwickeln, welches u.a. keine Rücksicht auf die vorhandene Substanz nehme.
- Der Gedanke der Fußläufigkeit sei konsequent fixiert worden. Der Verkehr werde dabei tangential herangeführt.
- Der Architekturplatz, auf dem zur Zeit noch das alte Rathaus steht, könne zu einem „Schmuckstück“ gestaltet werden
- Die Parksituation wird durch die Schaffung weiterer 400 Plätze verbessert
- Als Besonderheit werde ein Kinderspielplatz auf einem eingeschossigen Gebäude angelegt.

Ratsherr Schittenhelm (FDP) erklärte ebenfalls, dass seine Fraktion von der Planung begeistert sei. Ratsherr Dr. Maßmann rief die Eigentümer des Plangebietes dazu auf, die Planung nach Kräften zu unterstützen.

Am 17. März 1972 beschloss der Rat die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes II für den Bereich der Bebauungspläne Nr. 48a und 68 zwischen König-, Friedrich-, Feld-, Daltrop-, Münster- und Berliner Straße. Durch die städtebauliche Erneuerungsmaßnahme sollte nach der Behebung städtebaulicher Missstände und der Beseitigung des „überalterten Baubestandes“ die Neubebauung und Modernisierung von Gebäuden entsprechend den Zielen der Bebauungspläne vollzogen werden.<sup>310</sup> Mit der Durchführung dieser Maßnahme wurde die Landesentwicklungsgesellschaft Nordrhein-Westfalen (LEG) beauftragt. Die Finanzierung erfolgte unter Zuhilfenahme von Landesmitteln. Im Gebäude Mühlenstraße 34 wurde von der LEG

<sup>306</sup> Die Bezeichnung „Ackerbürgerstadt“ findet sich für Gütersloh recht häufig, auch wenn sie so nicht zutrifft.

<sup>307</sup> Ratsprotokoll vom 29. April 1976

<sup>308</sup> Stadtbaudirektor Bredikow in „Die Glocke“ vom 23.5.1970

<sup>309</sup> Ratsprotokoll vom 22.5.1970

<sup>310</sup> Statistischer Jahresbericht der Stadt Gütersloh 1972/73. S. 129f

und der Stadt Gütersloh ein Sanierungsbüro eingerichtet.

Die Ziele des Sanierungsgebietes I (Bebauungspläne 16/1 und 22) konnten bis 1971 erreicht werden. In der Zwischenzeit war am 1. Juli 1971 das Städtebauförderungsgesetz in Kraft getreten, das als Ergänzung zum Bundesbaugesetz neue Regelungen für die Stadterneuerung brachte. Ziel war dabei die zügige Durchführung von Sanierungsmaßnahmen. Damit dies geschehen konnte, bekamen die Gemeinden mit Abbruch-, Aufbau- und Modernisierungsgebieten neue Instrumentarien an die Hand. Während der Dauer der Maßnahme konnte auch der Bodenverkehr erheblich eingeschränkt werden. Gleichzeitig gab es nun aber auch einen verstärkten Rechtsschutz der Eigentümer und eine neue „soziale Fürsorge“ (Sozialplan). Auf dieser Grundlage sollte nun das Sanierungsgebiet II begonnen werden.

Verbunden mit der Sanierung waren:

- der Erwerb bebauter und unbebauter Grundstücke durch die Stadt Gütersloh
- die Beschaffung von Ersatzflächen, insbesondere für Wohn- und Gewerbebedarf
- die rechtliche und tatsächliche Freimachung der im Sanierungsgebiet gelegenen Grundstücke für die Wiederbebauung
- die Neuerschließung und die Veräußerung der neu geordneten und erschlossenen Grundstücke

### Die Umplanung

Die Planung für das Sanierungsgebiet war von der Idee geprägt, auf dieser innerstädtischen Fläche ein völlig neues Zentrum zu schaffen. Der Erwerb und die Weiterveräußerung der Grundstücke gestaltete sich aber schwieriger, als die Stadt angenommen hatte. Dabei spielte auch die Frage der Bereitstellung von Stellplätzen im Planungsgebiet und die finanzielle Belastbarkeit der Eigentümer eine wichtige Rolle. Die Realisierung verzögerte sich daher, was am 28. November 1975 zu einer entsprechenden Anfrage der CDU-Fraktion im Stadtrat führte.<sup>311</sup>

Bei allen Veränderungen seit Beginn der Planungen 1971/72 war den Fraktionen aber auch klar, dass die Sanierung weiterhin vordringlich sei. Ratsherr Trede (SPD) äußerte sich im Mai 1977, „es würde politischen Selbstmord bedeuten, diesem Plan die Zustimmung zu versagen.“<sup>312</sup> So sahen Rat und Verwaltung den Stadtkern nun als Zentrum eines Versorgungsgebietes von inzwischen 250.000 Einwohnern (!) (Das Einzugsgebiet vergrößerte sich von Planungsstufe zu Planungsstufe.). Gelänge es

nicht, den Stadtkern attraktiv weiterzuentwickeln, so befürchtete man die Verlagerung des Einzelhandels an den Stadtrand.<sup>313</sup>

In der Zwischenzeit hatte aber auch ein Prozess des Umdenkens in der Bevölkerung begonnen. Die Planung, die auch den Abriss des Alten Amtsgerichtes beinhaltete, stieß in der Öffentlichkeit zunehmend auf Kritik. Die Entwicklung am Domhof vor Augen, erkannte man, dass mit der geplanten Flächensanierung Gütersloh auch einen wesentlichen Teil seiner Identität verlieren werde. Ratsherr Trede (SPD) bezeichnete den alten Bebauungsplan nun als „Kahlschlag“.

Wie die etwa zeitgleich verlaufenden Diskussionen um das „Stahl'sche Haus“ zeigten, waren dies aber nicht die entscheidenden Argumente. Die mit der Planung verbundenen Kosten und die zum Teil ablehnende Haltung der Grundstücks- und Gebäudeeigentümer zwangen die Stadt vielmehr dazu, die Planung neu zu orientieren. So wollte man nun versuchen, in kleineren Einzelschritten zu einer Realisierung zu gelangen, wobei auch der Erhalt von älteren Gebäuden nun nicht mehr grundsätzlich ausgeschlossen wurde.<sup>314</sup>

So zeichnete sich Anfang 1976 bereits ab, dass der erforderliche Grunderwerb zur Realisierung der Planung bis Mitte 1978 nicht abgeschlossen werden könnte.<sup>315</sup> Als weitere Gründe für die Verzögerungen bei der Sanierung wurde das unklare Schicksal des Alten Amtsgerichtes und die allgemeine wirtschaftliche Rezession angeführt. Auch gingen zunehmend Anregungen und Bedenken ein, wobei auch die Ordnung des ruhenden Verkehrs und damit die Frage ob bzw. wo ein weiteres Parkhaus zu errichten wäre, eine wesentliche Rolle spielte.

Es wurde nun immer deutlicher, dass das ehrgeizige Projekt nur schwer in der ursprünglichen Form zu realisieren war. Daher beschloss der Rat am 30. Januar 1976 eine Teilung des alten Bebauungsplanes um so ein abschnittsweises Vorgehen zu ermöglichen. Nicht zuletzt auf Grund zahlreicher Einsprüche aus der Bürgerschaft fasste man den Entschluss, von einer „Flächensanierung“ zu einer „objektbezogenen Einzelsanierung“ zu gelangen. Dabei sollten weiterhin als Ziele verfolgt werden:

- Die Aktivierung der Innenstadt durch den Bau neuer Geschäftsbereiche und modernerer Wohnungen
- Die Einrichtung einer Fußgängerzone, die parallel zur Königstraße verläuft und gleichzeitig für die rückwärtige Andienung sorgt

<sup>311</sup> Ratsprotokoll vom 28.11.1975

<sup>312</sup> Ratsprotokoll vom 27.5.1977

<sup>313</sup> Ratsprotokoll vom 29.4.1976

<sup>314</sup> Ratsprotokoll vom 30.1.1976

<sup>315</sup> Beratungsvorlage zum Ratsprotokoll vom 30.1.1976

- Die Gestaltung eines attraktiven Platzes vor dem „Alten Amtsgericht“ auf der Grundlage des erfolgten Architektenwettbewerbs

Als Planungsziel wurde nun auch die Erhaltung und die Einbindung wertvoller Bausubstanz und die Wahrung des Ortsbildes und der Maßstäblichkeit genannt. Dies war neu. An der Ecke Königstraße / Münsterstraße sollte nun an Stelle des siebengeschossigen Hochhauses eine additive, maßstäbliche Bebauung entstehen.<sup>316</sup>

Mit Genugtuung wurde im Mai 1977 in der Presse vermeldet, dass nun doch eine größere Zahl an Gebäuden entlang der Königstraße erhalten bleiben könnte. Dieser Sinneswandel, so Ratsherr Helmut Lütkemeyer (CDU), „*sei nicht allein auf die „Nostalgie“ zurückzuführen, sondern habe auch mit Respektierung des Bürgerwillens zu tun.*“<sup>317</sup>

Eine wesentliche Planidee des neuen Bebauungsplanes war die Fußgängerzone im Blockinnenraum. Diese „*neue Fußgängerzone soll eine basarähnliche Atmosphäre erhalten, verstärkt durch eine lichtdurchlässige Überdachung im Bereich des Passageneingangs.*“<sup>318</sup> Dabei sollte dieses neue „*Fußgängerparadies*“ so gestaltet werden, dass der Fußgänger bewusst auf die Münsterstraße geleitet werde. Im Bereich der neuen Fußgängerzone sollte möglichst viel Grün geschaffen werden. Diese Planung fand aber auch Kritik. So befürchteten die Ladenbesitzer an der immer noch stark befahrenen Königstraße „*ausgehungert*“<sup>319</sup> zu werden. SPD-Ratsherr Trede betonte, dass hier sehr attraktive Wohnungen entstehen würden, die allerdings auch sehr teuer würden. So befürchtete er, dass „*nach Geschäftsschluss in der Innenstadt die Bürgersteige hochgeklappt würden*“.<sup>320</sup>

In der Zwischenzeit lag auch eine negative Stellungnahme des Landeskonservators vor, der die geplante, viergeschossige Hofbebauung ablehnte. Dieser Auffassung schloss sich der Rat jedoch nicht an. Vom Landeskonservator und vom den Bezirksregierung wurde darüber hinaus der geplante „*Architekturplatz*“ als zu groß angesehen. Hier empfahl man eine Reduzierung, beispielsweise durch weitere Anbauten an das Kaufhaus Hertie. Dieser Vorschlag wurde im Rat jedoch als „*Schnapsidee*“ bezeichnet.

Zur Umsetzung der Planungen wurde am 30. Januar 1976 die Offenlegung des Teilbebauungsplans 68/1-48A/1 beschlossen.<sup>321</sup>

Am 29. April 1976 fasste der Rat den Satzungsbeschluss zum Bebauungsplan 68/1-48A/1. Dabei war insbesondere das zweite Parkhaus

sehr umstritten. Hier befürchtete man eine zu große Belastung durch den zusätzlichen Verkehr und suchte nach alternativen Standorten, die sich in der Nähe jedoch nicht fanden. So musste diesem neuen Parkhaus schließlich zugestimmt werden. Zum beschlossenen Parkhaus an der Münsterstraße hieß es im „Westfalen-Blatt“ vom 4. Mai 1976 „*Rund 2,6 Millionen Mark für das allseits unerwünschte Parkhaus*“ und in „Die Glocke“: „*Ungeliebtes Parkhaus oder keine Sanierung*“.

Aus der Planung herausgenommen wurde vorerst die Ausweisung der Königstraße zwischen Moltkestraße und Hohenzollernstraße als Fußgängerzone. Hier sah man das Erfordernis, zuerst die Innenstadt-Tangente fertig zu stellen, bevor an eine Schließung der Königstrasse gedacht werden konnte.

Am 25. Mai 1977 fasste der Rat den Beschluss zur Offenlegung des neuen Bebauungsplans. Am 22. September 1977 wurde der neue Bebauungsplan als Satzung beschlossen.

Zum Teilbereich I (Bebauungsplan 68/1) gehörte die Erweiterung des Kaufhauses Hertie, die Errichtung des Parkhauses Münsterstraße neben dem Hertieparkhaus und die Gestaltung des Berliner Platzes.<sup>322</sup>

Im II. Teilabschnitt der Sanierung konnte die Ordnungsphase bis 1980 weitgehend abgeschlossen und mit den Baumaßnahmen begonnen werden. In der Zeit von 1979 bis 1981 wurden 10 Baumaßnahmen abgeschlossen. 1981 befanden sich weitere 5 Objekte in der Ausführung, bis 1985 sollten weitere 4 Objekte fertiggestellt werden.

Ebenfalls geändert wurde der Bebauungsplan 48A für den Bereich Münsterstraße / Feldstraße. Die Umplanung ging jetzt auch hier von einer stärkeren Erhaltung stadtbildprägender Bauten aus. Dieser Bereich sollte nun unter Reduzierung oberirdischer Stellplätze stärker für das Wohnen genutzt werden.

1978/79 waren die Maßnahmen zur städtebaulichen (Neu-)Strukturierung weitgehend abgeschlossen, so dass nun mit der Ausführung der Baumaßnahmen in größerem Umfang begonnen werden konnte.<sup>323</sup>

Insgesamt zeigte sich Ende der 1970er Jahre eine Neuorientierung der innerstädtischen Planungen. Hierzu führte Stadtdirektor Dr. Wixforth bei seiner Haushaltsrede am 8. September 1978 aus:

„*Ohne eine Innenstadt, die Impulse gibt, die attraktiv ist, in der sich die Menschen wohlfühlen*

<sup>316</sup> Ratsprotokoll vom 27.5.1977

<sup>317</sup> „Neue Westfälische“ vom 28.5.1977

<sup>318</sup> „Westfalen-Blatt“ vom 1.6.1977

<sup>319</sup> „Westfalen-Blatt“ vom 1.6.1977

<sup>320</sup> „Die Glocke“ vom 28.5.1977

<sup>321</sup> Ratsprotokoll vom 30.1.1976

<sup>322</sup> Statistischer Jahresbericht der Stadt Gütersloh 1980/81, S. 193

<sup>323</sup> Statistischer Jahresbericht der Stadt Gütersloh 1978/79, S. 173

und treffen wollen, ist eine Verbesserung der gesamten Stadt nicht denkbar. Es ist notwendig, mehr Plätze zu schaffen, auf denen Leben ist. Die Fußgängerzonen müssen ausgeweitet werden. Solche Maßnahmen der Stadt führen dazu, daß die Bürger weitere Impulse setzen.“<sup>324</sup>

Hierzu gehörten auch Impulse im Bereich der Kultur. Die ersten Veranstaltungen in der neuen Stadthalle waren für Juni 1979 gebucht, bereits Ende 1978 konnte das „Alte Amtsgericht“ für die Volkshochschule ihren Betrieb aufnehmen. Zudem hatte der Kulturausschuss dem zwischen der Bertelsmann AG und der Stadtverwaltung erarbeiteten Konzept einer neuen Stadtbibliothek bereits zugestimmt.

Auf der Ratssitzung am 18. Dezember 1989 wurde der Bebauungsplan 48B aus dem Jahr 1971 aufgehoben und gleichzeitig die Aufstellung des Bebauungsplans 48Bneu beschlossen. Anlass war, dass durch die Vielzahl an in der Zwischenzeit in die Denkmalliste eingetragenen Gebäuden die Planungsziele der Planung aus dem Jahr 1971 nicht mehr umgesetzt werden konnten und sollen.<sup>325</sup>

Am 27. September 1991 konnte der Rat die „Aufhebung der Satzung über die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes II“ beschließen. Damit war das Sanierungsverfahren abgeschlossen.<sup>326</sup>

#### 14.1.6.1 Das alte Amtsgericht

Symbol für das Umdenken der Stadtplanung wurde das alte Amtsgericht. Gemäß dem Bebauungsplan Nr. 68, der seit Anfang 1972 rechtsverbindlich war, sollte das alte Gerichtsgebäude einer viergeschossigen, terrassierten Neubebauung weichen. Beginnend mit der Sitzung am 4. Januar 1973 hatte sich der Planungsausschuss, genötigt durch Proteste der Bürgerschaft, dann mehrfach mit der Frage zu beschäftigen, ob dieses Gebäude nicht doch erhalten werden könne.

Im Zuge der Offenlegung hatte beispielsweise der Gütersloher Architekt Tödttmann vorgeschlagen, das Alte Amtsgericht wegen seines baugeschichtlichen Wertes zumindest in seinem vorderen Teil zu erhalten und hier öffentliche Einrichtungen zur Belebung der Innenstadt einzurichten. Der Planungsausschuss beschäftigte sich über mehrere Monate mit dieser Anregung. „Man sei schließlich zu dem Ergebnis gekommen, daß dieses Gebäude doch nicht den baugeschichtlichen Wert habe, der ihm von Herrn Tödttmann beigemessen werde. Man sei der Meinung gewesen, daß man an dieser Stelle durch den Architekturplatz einen der drei

Mittelpunkte unserer Stadt schaffen solle. Das sei aber nur möglich, wenn das Gebäude des Amtsgerichtes abgerissen würde. Wenn das Gebäude stehen bliebe, würde sich eine architektonische Gesamtlösung ergeben, die im Ganzen nicht befriedigen könne. Auch habe man sich aus Gründen einer vernünftigen wirtschaftlichen Nutzung nicht für die Erhaltung des Gebäudes aussprechen können.“<sup>327</sup>

Die FDP sprach sich gegen den Abriss des Gebäudes aus. Einige andere Ratsherren drückten ebenfalls ihr Bedauern über den Abriss aus. Für eine Umplanung wäre es aber nun zu spät. In der Zeitung „Die Glocke“ hieß es hierzu:

„Die jahrelangen Diskussionen um die Erhaltung einzelner Gütersloher Altbauten, wie etwa das Stahlsche Haus, sitzen den Stadtvätern offensichtlich in den Knochen; sie haben genug davon ! Das war einer der Gründe, die das Schicksal des alten Amtsgerichtes an der Königstraße, heute Sitz der Polizei, beschleunigt besiegelte.“<sup>328</sup>

Anlässlich der Verabschiedung des Sanierungsträgervertrages mit der LEG am 29. November 1972 stellte Ratsherr Brune für die FDP-Fraktion den Antrag, das alte Amtsgericht aus dem Sanierungsgebiet auszuklammern. Mit Hinweis darauf, dass hierzu der Bebauungsplan Nr. 68 geändert werden müsse, wurde dieser Antrag einstimmig an den Planungsausschuss verwiesen.<sup>329</sup> Als Ergebnis der Beratungen wurde festgestellt, dass die Einbindung des Alten Amtsgerichtes in die Konzeption des Bebauungsplanes Nr. 68 im Grundsatz möglich war. Dazu hieß es in der Beratungsvorlage:

„Dabei kann das Alte Amtsgericht mit seinem stadtbildprägenden Baukörper als eines der wenigen bauhistorischen Gebäude in Gütersloh u.a. eine dominierende Platzwand innerhalb des künftigen Architekturplatzes im Herzen der Stadt bilden.“<sup>330</sup>

Damit hatte der Ausschuss, und hier insbesondere die CDU-Fraktion, die entscheidende Wende vollzogen. Im April 1975 entschied schließlich der Rat, das Alte Amtsgericht aufgrund der stadtbildprägenden und bauhistorischen Bedeutung zu erhalten. Dabei musste auch die Polizeidienststelle zur oberen Berliner Straße verlegt werden, was sich ebenfalls als schwierig erwies.

Im statistischen Jahrbuch 1967/77 heißt es hierzu:

„Der allgemeine Wandel in der Beurteilung von Sanierungsmaßnahmen und verschiedene Bestrebungen in der Bürgerschaft zur Erhaltung

<sup>324</sup> „Die Glocke“ vom 9.9.1978

<sup>325</sup> Ratsprotokoll vom 18.12.1989

<sup>326</sup> Ratsprotokoll vom 27.9.1991

<sup>327</sup> Ratsprotokoll vom 25. Juni 1971

<sup>328</sup> „Die Glocke“ vom 28.6.1971

<sup>329</sup> Ratsprotokoll vom 24.11.1972

<sup>330</sup> Beratungsvorlage zur Ratssitzung vom 18.4.1975

von Altbausubstanzen, insbesondere des Alten Amtsgerichts, führten zu einer teilweisen Überarbeitung des Sanierungskonzeptes. Nach umfangreichen Beratungen mit den Betroffenen wurde das ursprüngliche Konzept einer durchgreifenden Umstrukturierung zugunsten der Erhaltung von Bausubstanzen und einer abschnittswisen Wiederbebauung und Modernisierung aufgegeben. Wesentliche Grundzüge zur Nutzung der Grundstücke, die Gestaltung des Architekturplatzes, eine rückwärtige Fußgängerzone und die Erweiterung des Parkhauses Münsterstraße, wurden in das neue Konzept übernommen.<sup>331</sup>

Männer vom Städtischen Bauhof maßstabsgerechte Pappnachbildungen für die Entscheidung des Kulturausschusses an Ort und Stelle gebracht, da wurde die Entscheidung zurückgestellt.

Realisiert werden konnte dagegen die Baumverpflanzung aus dem Bereich der Innenstadt-Tangente auf den „Berliner Platz“. Uneinig war man über die Art der Beleuchtung. Zwar gefielen die Lampen, mal aber leuchteten diese bläulich, mal matt-gelblich. Auch zeigte sich schon bald, dass sich die Pflasterung lockerte.<sup>332</sup>

Seine jetzige Form erhielt der „Berliner Platz“ 1999. Dabei wurde „Portugiesischer Naturstein“ und „Holländischer Klinker“ kombiniert.<sup>333</sup>

#### 14.1.6.2 Der Berliner Platz („Hertieplatz“)

Nachdem der geänderte Bebauungsplan 68 Rechtskraft erhalten hatte und mit der Erweiterung des Kaufhauses Hertie begonnen worden war, konnte 1977 mit der Gestaltung der Freifläche vor dem Alten Amtsgericht begonnen werden, die durch den Abbruch des alten Rathauses entstanden war.

Am 16. September 1976 hatte der Bauausschuss beschlossen, drei Architekten mit der Erarbeitung von Vorentwürfen zu beauftragen. Nach Beratungen im Dezember 1976 wurde Architekt Dobra aus Berlin mit den weiteren Planungen beauftragt. Der Platz sollte für Veranstaltungen der unterschiedlichsten Art dienen wobei auch die Zulieferung der anliegenden Geschäfte zu berücksichtigen war. In der Mitte des Platzes sollte eine „Mittelinsel“ entstehen. Fahrräder und Mofas sollten dabei in einer Mulde untergebracht werden. Vorgesehen wurde eine Gestaltung mit Kleinpflaster aus einem rotbraunen Porphyrenaturstein in Sechseckform. Eingfasst werden sollte der Platz mit einem Ring aus Platanen.

Nach der Fertigstellung des Platzes im Frühjahr 1978 setzte ein Gerangel um die Namensgebung ein. Die CDU schlug den Namen „Konrad-Adenauer-Platz“ vor. SPD und FDP konnten sich aber mit dem partei-neutraleren Namen „Berliner Platz“ durchsetzen.

Nicht realisiert werden konnte der Brunnen. Aus der Bürgerschaft bzw. von Seiten des Heimatvereins wurde eine Brunnenanlage vorgeschlagen. Hierzu veranstaltete man einen Bildhauerwettbewerb, bei dem die Bürger mitentscheiden durften. Zwei Modelle kristallisierten sich als brauchbar heraus. Doch gerade hatten

<sup>331</sup> Statistischer Jahresbericht der Stadt Gütersloh 1976/77. S. 178f

<sup>332</sup> „Die Glocke“ vom 22.5.1978

<sup>333</sup> Ratsprotokoll vom 19.3.1999

### 14.1.7 Bebauungsplan 48A „Münsterstraße / Feldstraße“ (1965)

Ab der Mitte der 1960er Jahre wurden schrittweise für alle Bereiche der Innenstadt Planungen entwickelt. Am 2. April 1965 beschloss der Rat die Aufstellung eines Bebauungsplans für das Gebiet zwischen Münsterstraße, Göbenstraße, Feldstraße, Bismarckstraße und Hohenzollernstraße (Bebauungsplan 48). Aus städtebaulichen Gründen wurde das Plangebiet dann später geteilt. Das zuerst zur Überplanung vorgesehene Gebiet (Bebauungsplan 48A) umfasste nun den Teilbereich Münsterstraße, Göbenstraße, Feldstraße, Friedrichstraße und Königstraße. Mit diesem Plan wurde der Versuch unternommen, ein altes Stadtgebiet mit zahlreichen „abgängigen Gebäuden“<sup>334</sup> neu zu ordnen. Insbesondere sollte auch erreicht werden, dass die großen Freiflächen zwischen Münster- und Feldstraße einer baulichen Nutzung zugeführt wurden. Im Plangebiet wurden Tiefgaragen und zahlreiche oberirdische Parkplätze vorgesehen. Dieses Gebiet wurde am 27.10.1967 förmlich zum Sanierungsgebiet erklärt. Der Offenlegungsbeschluss erfolgte am 19.1.1968.

Es folgten zahlreiche Einsprüche, wobei dem Rat klar war, „daß ein derartiger Bebauungsplan im innerstädtischen Gebiet schmerzliche Eingriffe erfordert“<sup>335</sup>. Andererseits wurde aber auch noch einmal betont, dass durch die Erschließung der tiefen Gärten weitere 150 Parkplätze geschaffen werden könnten und auch der Bau einer Tiefgarage möglich wäre.

Am 9. August 1968 wurde der Bebauungsplan schließlich als Satzung beschlossen.

Am 27. Januar 1978 wurde für den Teilbereich König-, Münsterstraße die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 48A/1 „Teilgebietssanierung II – 3. Abschnitt“ beschlossen, der am 5. November 1979 vom Rat als Satzung verabschiedet wurde. Mit Schreiben vom 12. Dezember 1982 beantragte die SPD-Fraktion die Änderung dieses Bebauungsplans mit dem Ziel, Tiefgarage für 150 Stellplätze aus der Planung herauszunehmen. Über die Notwendigkeit der Tiefgarage „Daldropstraße“ entwickelte sich eine sehr kontroverse Diskussion, bei dem schließlich dem Antrag der SPD-Fraktion mit 9 gegen 8 Stimmen zugestimmt wurde.<sup>336</sup> Mi Hinweis auf die Ziele der Stadtsanierung und Stadtentwicklung

wurde die Tiefgarage von der CDU-Fraktion dagegen weiterhin befürwortet.

Die FDP wies auf das inzwischen vorhandene Überangebot an Parkplätzen in der Innenstadt hin und auf den Umstand, dass die angebotenen Tiefgaragenplätze von den Bewohnern in der Innenstadt nicht angenommen würden. So sah die FDP-Fraktion keine wirtschaftliche Auslastung für die 8 Millionen DM teure Tiefgarage. Nach lebhafter Diskussion im Rat wurde die Streichung der Tiefgarage schließlich mit 23 zu 23 Stimmen abgelehnt.<sup>337</sup>

### 14.1.8 Bebauungsplan 46 „Kökerstraße / Eickhoffstraße“ (Hochhaus Bertelsmann, 1968)

„Dies ist ein Plan von besonderer Bedeutung“<sup>338</sup> stellte Ratsherr Schandert (SPD) auf der Ratssitzung vom 29. März 1968 fest. Er sprach damit den Bebauungsplan Nr. 46 an, der das Gebiet zwischen Berliner Straße, Strenger Straße, Kaiserstraße und Kökerstraße umfasste. Dieser Plan galt als einer „der interessantesten und durch seine Kosten auch „massivsten“ Bebauungspläne, der praktisch alle Gütersloher und viele auswärtige Besucher angeht“.<sup>339</sup>

„Die Innenstadt soll moderner, interessanter und attraktiver werden“<sup>340</sup>. So wies der von Oberbaurat Bredikow entworfene Plan die Errichtung eines Parkhochhauses und ein neues 12-geschossiges Verwaltungsgebäude für die Bertelsmann AG aus. Das Parkhaus für 500 Fahrzeuge sollte 3 ½ Ebenen mit einer Gesamthöhe von 11 Metern besitzen und im Erdgeschoss durch Läden ergänzt werden.

Als „Markierungspunkt“ und „Dominante“ wurde das neue Bertelsmann-Hochhaus begrüßt. Für die Fußgänger sollte eine von Fahrzeugen unbelastete Verbindung von der Berliner Straße bis zur Kaiserstraße und zum Bahnhof geschaffen werden. Hierzu sollte das Haus Berliner Straße 52 abgerissen werden. Angedacht war dabei auch ein Fußgängertunnel. Ergänzend waren Freiflächen geplant. Teil der Planung war darüber hinaus auch ein neues Fernmeldeamt der Bundespost.

Eine neue Planstraße wurde vorgesehen, die von der Kökerstraße, am Parkhaus vorbei zur Strengerstraße führen sollte. Ein anderer neuer Weg verband Parkhaus und Eickhoffstraße. Er sollte von einer Art Brücke, auf Stelzen ruhenden Cafés oder kleinen Geschäften überzogen

<sup>334</sup> Ratsprotokoll vom 19.1.1968

<sup>335</sup> Ratsprotokoll vom 9.8.1968

<sup>336</sup> Beratungsvorlage zum Ratsprotokoll vom 18.2.1983

<sup>337</sup> Ratsprotokoll vom 18.2.1983

<sup>338</sup> „Neue Westfälische“ vom 3.4.1968

<sup>339</sup> „Die Glocke“ vom 3.4.1968

<sup>340</sup> „Neue Westfälische“ vom 3.4.1968



werden. Diese Straße, eine reine Fußgänger-Verbindung, fand ihre Fortsetzung auf der anderen Seite der Eickhoffstraße durch eine Fußgängerpassage, in deren Untergeschoss sich Stellplätze für 300 PKWs der Bertelsmann-Verwaltung befinden sollten. Diese Passage führte auf die Kaiserstraße vor den Bahnhof. Die Kaiserstraße sollte an dieser Stelle untertunnelt werden, damit alle Fußgänger den Bahnhof gefahrlos erreichen können.

*„Zum alles überragenden Kernstück des Planbereichs wird der Neubau der Firma Bertelsmann. Auf dem bisher mit verschiedenartigen Gebäudetypen bebauten Gelände zwischen Eickhoffstraße und Kaiserstraße soll ein zwölfgeschossiger Baustrakt errichtet werden, der als gigantischer Pfeiler dicht am Bahnhof einen gewichtigen Akzent in die Silhouette der Innenstadt bringt!“<sup>341</sup>*

Diese neue Planung wurde in der Öffentlichkeit, soweit man als Bewohner des Quartiers nicht selber betroffen war, äußerst positiv aufgenommen. So hieß es in einem Kommentar in der Zeitung „Die Glocke“ vom 3. April 1968:

*„Denn eines steht fest: die derzeitigen bau- und planungspolitischen Maßnahmen der Stadt im Verein mit tatkräftigen und initiativreichen Bauherren bestimmen darüber, ob Gütersloh tatsächlich eine Zentralstadt wird, die ihre Attraktivität für die weite Umgebung behält oder nicht. Der berechtigte Anspruch, „Einkaufsstadt“ mit zahlreichen Einkaufsmöglichkeiten für Kunden aus Stadt und Land zu sein, darf nicht durch einen geradezu lähmenden Mangel an Parkflächen wie auch durch zu geringe Rücksichtnahme auf den Fußgänger gefährdet oder gar ad absurdum geführt werden. Mit dem Hinweis allein auf die trauliche „Gartenstadt“ ist auf Dauer kein Staat mehr zu machen!“*

Und weiter hieß es:

*„Schon die in den letzten Jahren verabschiedeten Bebauungspläne haben den neuen, bei aller berechtigten Schonung traditioneller Wertbestände doch oft kühnen Kurs der kommunalen Planung bestätigt, einen Kurs, der die Stadt interessant macht!“<sup>342</sup>*

Weniger glücklich waren die betroffenen Grundstücksbesitzer. Insgesamt 32 Eingaben wurden vorgebracht. Einem Teil der Bedenken konnte stattgegeben werden. Im übrigen warben alle Parteien bei den Betroffenen um Verständnis für diese zukunftsweisende Planung.

Insgesamt wurde dieser Bebauungsplan als der bisher schwierigste der Stadt Gütersloh angesehen.<sup>343</sup>

Realisiert wurde die Planung in dieser Form nicht. Abgesehen davon, dass die Kosten erheblich und die Grundstücke nur schwer zu erwerben waren, war wohl der Hauptgrund, dass die Bertelsmann AG entgegen ihrer bisherigen Planung ihren Verwaltungssitz nach außerhalb verlegte.

In völlig veränderter Form erfolgte die Umgestaltung schließlich Ende der 1990er Jahre durch die Bebauung Kolbeplatz.

#### **14.1.9 Bebauungsplan 24B1/B1A : „Rosenstraße“ (1970)**

Der Bebauungsplan 24B1/B1A „Rosenstraße“ galt schon bei seiner Aufstellung 1970/71 aus einer der kühnsten städtebaulichen Projekte in der Gütersloher Innenstadt. Mit dieser Planung sollte der Raum zwischen dem Hauptbahnhof und dem neuen Rathaus von Grund auf umgewandelt werden. Das Gebiet wurde begrenzt durch die Straßen Berliner Straße, Büskerweg, Eickhoffstraße, Strengerstraße, Kaiserstraße und Dr.-Kraefuß-Straße.

Der von Baudirektor Bredikow und seinen Mitarbeitern entwickelte Plan fand große Zustimmung. Neben den durchgreifenden Lösungen für den Straßenverkehr, der Schaffung zahlreicher Büros, Wohnungen und Parkplätze war die Schaffung attraktiver Zonen für den Fußgängerverkehr ein besonderes Anliegen des Bebauungsplanes. Ziel des Bebauungsplans war die Bereitstellung großflächiger, nutzungsflexibler Dienstleistungsbereiche in unmittelbarer Nähe zum Hauptbahnhof als Haltstelle eines zukünftigen Stadtschnellbahnsystems.<sup>344</sup> Daher sollten nur nicht störende Gewerbebetriebe zugelassen.

Bestimmt wurde der Entwurf von der kommenden Verkehrsachse „Unterführung Rosenstraße“ (Unterführung Friedrich-Ebert-Straße) und galt als folgerichtige Fortführung der im Bau befindlichen Ost-West-Verbindung.

Die vierspurige Straßenunterführung unter der Eisenbahn erfuhr nach dieser Planung ihre Fortsetzung über zwei Straßenzüge, die den jeweiligen Richtungsverkehr aufnahmen, und zwar über den auszubauenden Büskerweg in Fortführung auf die Blücherstraße und über eine noch zu schaffende Planstraße zwischen Kaiserstraße und Berliner Straße mit Einmündung auf die Kahlertstraße. Zentraler Ort und Verkehrsmittelpunkt dieses Bereiches wurde nach dieser Planung die Kreuzung der Rosenstraße mit der Kaiserstraße. Dieser Kreuzungsbereich sollte nach den Planungen besondere architektonische Akzente erhalten, nämlich den Neubau der Bundespost auf dem Gelände der

<sup>341</sup> „Die Glocke“ vom 3.4.1968

<sup>342</sup> „Die Glocke“ vom 3.4.1968

<sup>343</sup> „Neue Westfälische“ vom 26.10.1968

<sup>344</sup> „Neue Westfälische“ vom 9.3.1971

Paketverteilerbaracke sowie durch großflächige Gebäude an der Kaiserstraße gegenüber dem Bahnhofsvorplatz und im Winkel zwischen Rosenstraße und Planstraße. Diese bis zu siebengeschossigen Gebäude sollten vornehmlich Großraumbüros und Dienstleistungsbetriebe aufnehmen.

Ratsherr Lütkemeyer (CDU) erwartete von dieser Planung eine starke Steigerung der Attraktivität der Innenstadt, so dass diese ihre „Funktion als Zentralort zum Oberzentrum Bielefeld voll erfüllen könne“.<sup>345</sup>

Ratsherr Schandert (SPD) dämpfte dagegen die Begeisterung indem er ausführte, dass sich die Realisierung wohl allein wegen der hohen Kosten bis zum Jahr 2000 hinziehen würde. Dies wiederum beruhigte die Bewohner, denn diese befürchteten, kurzfristig aus ihren Häusern vertrieben zu werden. Die Zahl der Bewohner sollte sich nach dieser Planung von 300 (1967) auf ca. 850 erhöhen.

Weiter waren 930 Parkplätze geplant, von denen 600 in einem Parkhaus geschaffen werden sollten. Dieses Parkhaus sollte zwischen Rosenstraße und einer neuen Straße (Planstraße) entstehen.

Am 25. Juni 1971 wurde der Bebauungsplan als Satzung beschlossen. Dabei war dem Rat klar, „daß zur Durchführung dieses Planes guter Wille und echter Bürgersinn notwendig seien.“<sup>346</sup>

#### 14.1.10 Bebauungsplan 48B „Roonstraße“ (1970)

Am 17. Juli 1970 wurde der Bebauungsplan 48B für den Bereich Hohenzollern-, König-, Friedrich-, Feld- und Bismarckstraße vorgestellt. Dieser Plan setzte die Festsetzungen des Bebauungsplans 48A fort. Anlass für die Aufstellung war eine „überalterte Bebauung“ und unzureichende Verkehrsverhältnisse.

Kernpunkte dieses Bebauungsplans waren daher:

- die Verdichtung der Wohnbebauung nahe dem Stadtzentrum
- die Entwicklung neuer Ideen für städtisches Wohnen und
- die Ableitung des Wirtschafts- und Durchgangsverkehrs zugunsten der Fußgänger

Stadtbaudirektor Bredikow ging von einer Verdreifachung der Bewohnerdichte aus bei einer Erhöhung der Wohnungszahl von 120 auf 300.

Nicht eindeutig festgelegt war die Form der Bebauung. So konnte sich der Baudirektor eine ein- bis fünfgeschossige Bebauung, auch in Terrassenform, vorstellen.

Für die Hohenzollernstraße wurde eine geschlossene zwei- bis dreigeschossige Zeilenbebauung vorgeschrieben. Die Königstraße sollte eine dreigeschossige Bebauung mit Arkadengang erhalten, darüber hinaus wurde eine zwei- bis fünfgeschossige Bebauung festgeschrieben. Entlang der Feldstraße sollte dreigeschossig in offener Bauweise gebaut werden, dazwischen wurden Stellplätze und Spielplätze angeordnet. An der Bismarckstraße wurde ein fünfgeschossiges Wohnhaus mit vorgelagerten zweigeschossigen Wohnzeilen vorgesehen. Ein viergeschossiges Bankgebäude wurde ebenfalls geplant<sup>347</sup>

Der Bebauungsplan sah darüber hinaus vor, dass die Hohenzollernstraße durch Zurückverlegung der Bebauung verbreitert werden sollte, ebenso die Feldstraße. „In diesem Zusammenhang erklärte Baudirektor Bredikow, daß Gütersloh einen Versorgungsbereich von 150.000 Einwohnern darstelle. Wenn die Straßen nicht verbreitert würden, könnte es sein, daß ein großer Teil der im Einzugsbereich wohnenden Menschen in andere Bereiche abwanderte.“<sup>348</sup>

Zu diesem Bebauungsplanentwurf gingen zahlreiche Anregungen und Bedenken ein. Diese wurden aber überwiegend vom Planungsausschuss abgelehnt. Lediglich im Bereich der Königstraße wurden hinsichtlich der Geschosshöhe und Bautiefe Veränderungen vorgenommen. Sonst aber blieb es bei der Planung, dass die Hohenzollernstraße gemäß Generalverkehrsplan als „Haupteinfall- und Ausfallstraße“ ausgebaut werden sollte. Hierzu sollte die vorhandene Bebauung vollständig abgebrochen und die neuen Gebäude um mehrere Meter zum Ausbau der Straße zurückverlegt werden. Die neue Bebauung sollte dabei gleichzeitig um 50 % dichter sein, als die Bestehende. Allerdings wurde den zum Teil besorgten Anwohnern mitgeteilt, dass an eine Verwirklichung der Planung aufgrund fehlender Mittel vorerst nicht zu denken sei.<sup>349</sup>

Tatsächlich konnten später nur wenige Elemente dieser Planung realisiert werden.

#### 14.1.11 Bebauungsplan 205: Alter Kirchplatz (1973)

Mit der Durchführung der Sanierungsmaßnahmen im Zentrum fand auch die historische Bebauung

<sup>345</sup> „Neue Westfälische“ vom 9.3.1971

<sup>346</sup> Ratsprotokoll vom 25.6.1971

<sup>347</sup> „Neue Westfälische“ vom 18.7.1970

<sup>348</sup> „Neue Westfälische“ vom 18.7.1970

<sup>349</sup> „Gütersloher Morgenblatt“ vom 24.10.1970

am alten Kirchplatz größeres Interesse. Zwar hatte es bisher schon Maßnahmen zur Erhaltung des Verhoff'schen Hauses (Domizil des Kunstvereins) und anderer Gebäude gegeben. Insgesamt erschienen diese Einzelmaßnahmen aber Anfang der 1970er Jahre als nicht ausreichend. So startete die CDU-Fraktion mit einer entsprechenden Anfrage am 26. Januar 1973 eine Initiative zur Erhaltung. Gleichzeitig forderte die CDU, auch alle anderen erhaltenswerten Gebäude der Stadt in einer Liste zu erfassen.<sup>350</sup> Damit äußerte sich erstmalig der Versuch, erhaltenswerte Gebäude zu benennen.

Am 8. Juni 1973 beschloss der Rat die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 205 für den Bereich „Alter Kirchplatz“ und erließ gleichzeitig eine Veränderungssperre. Mit diesem Bebauungsplan sollte die Erhaltung dieses Quartiers unter gleichzeitiger Verbesserung der Wohnverhältnisse erreicht werden. Grundlage für den Bebauungsplan sollte u.a. ein Gutachten des Landesamtes für Baupflege sein.<sup>351</sup> Ratsherr Lothar Trede führte dabei aus, dass die Konservierung und Renovierung alleine nicht ausreiche und forderte eine Wieder- bzw. Neubelebung des Bereiches durch neue Nutzungen.<sup>352</sup>

Schwerpunkt dieser Planung war der Erhalt und die Sicherung des historischen Rings am Alten Kirchplatz mit seiner Bausubstanz und seinem geschlossenen Erscheinungsbild. Hierzu sollten auch Vorschriften über besondere Anforderungen an bauliche Anlagen, Werbeanlagen und Automaten getroffen werden.

Im Zuge dieses Bebauungsplans sollte auch die Kirchstraße im Bereich der Kreuzung ausgebaut werden. So sollte die Kirchstraße neben einer Linksabbiegerspur zwei weitere Fahrspuren erhalten. Entgegen dem Vorschlag der Verwaltung beschloss hierzu der Planungsausschuss, diesen Ausbau durch die Einziehung der bisher südlich gelegenen Parkspur zu realisieren. Der Verkehrsausschuss sprach sich dagegen für den Erhalt dieser Parkspur aus und schlug vor, die vorhandene Kirchhofmauer mit den dazugehörigen Grünstreifen um 2 m zurück zu verlegen. Mit Hinweis auf die hohe Bedeutung der Kirchstraße als Hauptverkehrsstraße wurde dieser Ausbau unter Beibehaltung der Parkplätze für zwingend erforderlich gehalten. Die SPD-Fraktion bezweifelte dies. Sie wies darauf hin, dass der Generalverkehrsplan bereits sieben Jahre alt wäre und längst hätte aktualisiert werden müssen. Auch verwies man darauf, dass auch das Alte Amtsgericht ursprünglich abgerochen werden sollte und nun doch erhalten werden konnte. Daher wollte man ein weiteres „herumknabbern“

am Alten Kirchhof nicht akzeptieren. In der Öffentlichkeit war von „*einem brutalen Anschneiden des Kirchplatzes und Zerstörung historischer Plätze*“<sup>353</sup> die Rede.

Nach lebhafter Diskussion wurde die Zurückversetzung der Kirchplatzmauer und die Schaffung einer Linksabbiegerspur mit 24 Stimmen bei 22 Gegenstimmen beschlossen. Die SPD-Fraktion, Siegbert Mohn (CDU) und drei FDP-Ratsherren sprachen sich dagegen aus.

Mit den CDU- und drei FDP-Stimmen bei zwei Nein-Stimmen von der FDP und der Enthaltung der gesamten SPD-Fraktion wurde der Bebauungsplan als Satzung beschlossen. Dieses Abstimmungsergebnis war bemerkenswert und sorgte für Aufmerksamkeit, denn im Gütersloher Rat war man bisher gewohnt, Bebauungspläne stets sehr einmütig zu beschließen.

Damit war das Problem jedoch nicht gelöst. Unmittelbar nach dem Ratsbeschluss vom 1. Juli 1977 hatte sich die Initiative „Alter Kirchplatz“ gebildet, die vom Heimatverein, vom Kunstverein und vom Kontaktkreis Gütersloher Architekten unterstützt wurde. Im Beisein des Heimatverein-Vorsitzenden Otto Walger und von Dr. Kurt Herrmann von der Initiative „Alter Kirchplatz“ übergab die Kreistagsabgeordnete Annemarie Oldenburg am 27. Juli 1977 Bürgermeister Heinz Kollmeyer 2712 Unterschriften für den Erhalt der historischen Kirchplatzmauer. Mit dieser Unterschriftenaktion setzte man sich für deren Erhalt ein.<sup>354</sup>

Bürgermeister Kollmeyer versprach, dass sich der Planungs- und der Verkehrsausschuss erneut mit dieser Planung beschäftigen würden. Auf eine entsprechende Anfrage der SPD-Fraktion in der Ratssitzung vom 25. November 1977 relativierte der Bürgermeister dann aber seine Zusage. So habe er nicht die erneute Beratung in den Ausschüssen zugesagt, sondern nur die Weiterleitung der Eingabe.<sup>355</sup>

Anfang 1980 ging der Antrag ein, in dem ehemaligen Küsterhaus der evang. Kirche eine Weinstube einzurichten. Da dieses Gebiet im Bebauungsplan aber als „reines Wohngebiet“ ausgewiesen war, konnte dem Antrag auf dieser Grundlage nicht stattgegeben werden, was in der Ratssitzung am 23. Mai 1980 eine entsprechende Diskussion auslöste.

Mit der erforderlichen Umwandlung in ein „allgemeines Wohngebiet“ konnte sich die SPD-Fraktion nicht anfreunden, da hiermit eine Entwicklung für dieses Gebiet ausgelöst werden könnte, die als nicht denkmalgerecht angesehen wurde.

<sup>350</sup> „Neue Westfälische“ vom 29.1.1973

<sup>351</sup> Ratsprotokoll vom 8.6.1973

<sup>352</sup> „Westfalenblatt“ vom 13.6.1973

<sup>353</sup> Ratsprotokoll vom 1.7.1977

<sup>354</sup> „Neue Westfälische“ vom 28.7.1977

<sup>355</sup> Ratsprotokoll vom 25.11.1977

Die FDP konnte sich mit einer „Lockerung“ der Nutzungsvorgaben anfreunden, sah aber die Notwendigkeit einer starken Steuerung, um den alten Kirchplatz als die „Altstadt von Gütersloh“ zu erhalten. Insbesondere wurde strittig im Rat diskutiert, ob bei der von Planungsausschuss empfohlenen Umwandlung in ein „allgemeines Wohngebiet“ Gastronomiebetriebe auch abgelehnt werden könnten. Die SPD sah hier die Gefahr, dass sich der alte Kirchplatz schrittweise in ein Kneipenviertel verwandele.

Hierzu Ratsherrin Jacobsen: „Die SPD sei gegen eine freudlose Gasse, aber auch gegen eine Freudengasse.“

Kritisiert wurde dabei auch die Haltung der evang. Kirchengemeinde. Diese hatte das Gebäude im Wissen auf Umwandlung in ein Weinlokal verkauft und wandte sich nun gegen diese Nutzungsänderung. Ratsherr Mohn hierzu sehr bestimmt: „Früher hätte man so etwas Heuchelei genannt.“

Mit 27 Stimmen der CDU und FDP gegen 22 Stimmen der SPD wurde das Gebiet des alten Kirchplatzes schließlich am 23. Mai 1980 in ein „allgemeines Wohngebiet“ umgewandelt. Das Weinlokal blieb – mit einem Zugang von der Kirchstraße aus – bisher das einzige Lokal am Kirchring.

#### 14.1.12 Bebauungsplan 85: Westliche Innenstadtangente (1974)

Am 3. Mai 1974 beschloss der Rat die Aufstellung des Bebauungsplans 85: Westliche Innenstadtangente. Mit dieser Planung hoffte man, die Verkehrsstaus in der Innenstadt zu reduzieren. Die neue Trasse verlief im Zuge der Prinzenstraße zwischen Bismarckstraße ab Feldstraße und Prinzenstraße bis König-/Baumstraße und verursachte Kosten von ca. 4,3 Millionen DM. Zur Realisierung war ein Durchbruch in der vorhandenen Bebauung erforderlich.<sup>356</sup> So mussten an den Kreuzungsbereichen mit der Bismarckstraße und Marienfelder Straße eine ganze Reihe von Häusern fallen. Dies stieß auf heftige Kritik. So verglich man die Planung mit jenem riesigen Loch, das am „Südtor“, der Kreuzung Blessenstätte, entstanden war.<sup>357</sup> Tatsächlich wurde die Größe der abzuräumenden Fläche mit 70 x 40 Meter angegeben.

Ratsherr Karl-Ernst Strothmann (CDU):

„Dieses Opfer muß gebracht werden, wenn wir weniger Verkehr in unserer Innenstadt haben wollen. Besser wäre es sicher, dieser Plan wäre bereits verwirklicht. Wir hätten so weniger Verkehrsprobleme nach der Schließung der mittleren Berliner Straße.“<sup>358</sup>

Kritisiert wurde von Ratsherrn Mohn die Haltung des Heimatvereins. So fordere der Verein auf der einen Seite die Entlastung des Zentrums, wolle aber auf der anderen Seite auch keine Entlastungsstraßen akzeptieren.

Auch in der Folgezeit taten sich die Fraktionen mit der Beschlussfassung schwer. Aber man sah andererseits auch keine Möglichkeit, durch die Verringerung der geplanten Straßenbreiten die Eingriffe zu minimieren. Auch wenn man sich nicht mehr sicher war, ob die Vorgaben des Generalverkehrsplans richtig und aktuell waren, sah man keine Alternativen. Stadtbaurat Bredikow wies darauf hin, dass man für diese Planung 85 % Zuschüsse erhalte. Bei einer starken Reduzierung oder gar Verschiebung der Planung würden diese Zuschüsse verloren gehen. Die Ratsherren bezeichneten diesen Umstand als „Goldene Zügel“. Eher mit Unbehagen, aber aus Mangel an Alternativen, stimmten die Fraktionen schließlich am 25. Oktober 1974 dem Bebauungsplan Nr. 85 zu.

#### 14.1.13 Bebauungsplan 211: Zentraler Omnibushof ZOB (1976)

Am 21. Mai 1976 beschloss der Rat, für den Bereich zwischen Kaiserstraße, Stohlmannplatz, Eickhoffstraße und Strengerstraße den Bebauungsplan Nr. 211 aufzustellen.

Mit der Verlagerung der Hauptverwaltung Bertelsmann in die Nähe ihrer Betriebsstätten konnte nun das Anliegen der Stadt, in der Nähe des Bahnhofes einen zentralen Bushof zu errichten, realisiert werden. Gleichzeitig sollte dort nun auch eine Tiefgarage mit 440 Stellplätzen entstehen. Für den Bushof waren 5 Bahnsteige mit insgesamt 22 Haltestellen vorgesehen.

Ursprünglich war vorgesehen, den gesamten ZOB zu überdachen, was aus Kostengründen aber später reduziert werden musste, da eine solche vollständige Überdachung nicht bezuschusst wurde.<sup>359</sup> Ebenfalls vorgesehen wurde eine Fußgängerbrücke zwischen Kaiserstraße und Bahnhof, wobei auch deren Realisierung unsicher war.<sup>360</sup> Insgesamt aber handelte es sich für Rat und Verwaltung um ein bedeutendes Projekt, denn mit der Errichtung dieses Zentralen

<sup>356</sup> „Neue Westfälische“ vom 7.5.1974

<sup>357</sup> „Neue Westfälische“ vom 28.10.1974

<sup>358</sup> „Westfalenblatt“ vom 9.5.1974

<sup>359</sup> Beratungsvorlage zum 25.3.1977

<sup>360</sup> „Neue Westfälische“ vom 24.5.1976

Omnibushofes (ZOB) sah die Stadt die „Zentralörtlichkeit“ der Stadt gestärkt.<sup>361</sup>

1988 wurde mit den Bebauungsplan 235 „Kolbe-Parkpatz“ (siehe unten) die bisherigen Bebauungspläne 46 und 211 abgeändert. Von dieser Planung versprach man sich eine Aufwertung des Gesamtbereiches und eine stärkere Durchgrünung des Kolbe-Parkplatzes.<sup>362</sup> Dabei schlug die CDU-Fraktion vor, für die Zukunft die Möglichkeit einer galerieartigen Überbauung von Teilbereichen offenzuhalten. Die Fußgängerpassage als Durchbruch zur Berliner Straße sollte in Gesprächen mit den Grundstücksbesitzern eines Tages ermöglicht werden.

Ratsherr Brinker (SPD): *„Die von allen Bürgern positiv aufgenommenen Veränderungen im Kernbereich müssen hier fortgesetzt werden. Eine Verbesserung des Einkaufsumfeldes, sichere und durchgrünte Wegeverbindungen zum Zentralen Omnibushof und zum Bahnhof, planerische Sicherung einer Traditionsinsel und eine freundlichere Gestaltung der Plätze sind Zielpunkte dieses Bebauungsplanes.“*<sup>363</sup>

#### 14.1.14 Bebauungsplan 97A “Moltkestraße” (1977)

Durch die Umwidmung der Berliner und der Königstraße zur Fußgängerzone wurde für das Gebiet zwischen Berliner, König-, Moltke- und Schulstraße eine rückwärtige Andienung erforderlich.

Das Hinterhofgelände, mitten in der Gütersloher Innenstadt gelegen, war bisher gekennzeichnet durch kleinteilige Gärten mit zahlreichen Schuppen.

Um den Wohnwert des Plangebietes zu verbessern, war daher vorgesehen, größere zusammenhängende Grünflächen, sowohl öffentliche als auch private, zu schaffen. Der vorhandene Fußweg von der Berliner zur Moltkestraße sollte dabei erhalten bleiben. Weitere Wege sollten hinzu kommen. Für den gesamten Bereich wurde eine geschlossene Randbebauung in drei- bis viergeschossiger Bauweise vorgesehen.

Ziele der Planung waren insgesamt:

- die Abgrenzung der verschiedenen Nutzungen
- die Aktivierung des Dienstleistungsbereiches durch Gliederung bzw. Nutzungsfestsetzungen

- die Sicherung der Stellplatzmöglichkeiten auf dem eigenen Grundstück oder durch private Garagenhöfe
- die Bereitstellung von Grundstücksflächen im rückwärtigen Grundstücksbereich des ehemaligen Pfarrhauses an der Moltkestraße für eine öffentliche Parkanlage
- die Sicherung der rückwärtigen Erschließung von der Moltkestraße bei Schaffung einer Fußgängerzone an der unteren Königstraße

Ein größerer Teil der für die Geschäfte erforderlichen Kundenparkplätze sollten bzw. konnten die Ladenbesitzer darüber hinaus in der neuen Tiefgarage an der Kaiserstraße ablösen.

Am 1. Juni 1977 wurde diese Planung der Öffentlichkeit vorgestellt. Am 27. Januar 1978 fasste der Rat den Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan und am 20. Oktober 1978 den Offenlegungsbeschluss. Zahlreiche Widersprüche der Anwohner gingen nun ein, wobei diese durchaus gegensätzlich waren. Während ein Teil der Eigentümer die bisherigen Gärten erhalten sehen wollte, forderten insbesondere die Ladenbesitzer mehr Wageneinstellplätze in unmittelbarer Geschäftsnähe, da ihnen die Ablösesumme von 10.000 DM pro Stellplatz viel zu hoch erschien. Insgesamt war jeder Eigentümer natürlich bemüht, seine eigenen Interessen möglichst optimal gewahrt zu wissen.

Da sich abzeichnete, dass die vorgelegte Planung am Widerstand der Eigentümer scheitern würde, legte die Stadtverwaltung daher eine Umplanung vor. Statt der großzügig geplanten öffentlichen und privaten Grünflächen wurden nun Parkplätze, Garagen und überdachte Stellplätze erlaubt. Die Idee, auch auf der Rückseite Schaufenster anzulegen, um so den Baublock-Innenbereich attraktiver zu gestalten wurde von den Geschäftsleuten nicht mitgetragen.<sup>364</sup>

Am 10. September 1979 wurde der neue Bebauungsplan im Rat als Satzung beschlossen.

<sup>361</sup> „Neue Westfälische“ vom 13.10.1976

<sup>362</sup> Ratsprotokoll vom 18.3.1988

<sup>363</sup> Ratsprotokoll vom 18.3.1988

<sup>364</sup> „Westfalenblatt“ vom 22.6.1979

### 14.1.15 Die Erhaltungssatzung

Zur Unterstützung der innerstädtischen Planungen verabschiedete der Rat am 22. September 1977 die „Satzung über die Erhaltung baulicher Anlagen gem § 39 h) des Bundesbaugesetzes der Grundstücke Kirchstraße 12, 17, 18, 21 und 23“.

Vorangegangen war der Beschluss einer Veränderungsperre am 8. Juni 1973, die zweimal verlängert wurde und nun auslief.

Mit dieser Satzung wollte man die Erhaltung der historischen Gebäude an der Kirchstraße erreichen. Konkret lag schon der Abbruchantrag für das Gebäude Kirchstraße 21 vor. Die SPD-Fraktion stimmte dieser Erhaltungssatzung zu, sah aber die Gefahr, dass die Stadt die Gebäude auf Dauer übernehmen müsse, was mit entsprechend hohen Kosten für Erwerb und Unterhaltung verbunden sei.

Die Satzung fand schließlich Zustimmung bei allen Fraktionen.

### 14.1.16 Hotel Kaiserhof (Parkhotel, 1979)

Bereits Mitte der 1960er Jahre wurde von der Industrie die Bitte an die Stadt herangetragen, die Stadt möge ein Hotel im Gütersloher Zentrum errichten. Schon damals wurde aber von den Fraktionen die Meinung vertreten, dass ein solches Hotel durch private Investoren zu finanzieren sei. Zur Realisierung kam es daher vorerst nicht. Um so mehr wurde begrüßt, als Reinhard Mohn 1979 das Hotelprojekt realisieren wollte.

In seiner Haushaltsrede zum Haushalt 1980 im Herbst 1979 berichtete dann auch Stadtdirektor Dr. Wixforth über die Planungen im Bereich der Kirchstraße. Im Winter 1979/80 konnte mit dem Umbau des Hauses Kirchstraße 21 begonnen werden. Dieses Gebäude besaß mit seinem Grundstück in der Nähe der Martin-Luther-Kirche hohe Bedeutung für die Stadtentwicklung, weil es sich in unmittelbarer Nachbarschaft zu dem geplanten Hotel befand. Der Hotelneubau der gehobenen Mittelklasse mit 130 Betten sollte den bestehenden „Kaiserhof“ ersetzen. Die Stadt sah mit diesem Hotelbau eine große Lücke in der Gütersloher Infrastruktur geschlossen. Beitrag der Stadt sollte im wesentlichen die Bereitstellung der Grundstücke sein.<sup>365</sup>

Die Verwaltung sah vor, diesen Hotelneubau nach § 34 Bundesbaugesetz zu genehmigen. Die SPD

sah hier die Gefahr, dass die Bevölkerung nicht ausreichend beteiligt würde und forderte daher im Januar 1980 die Aufstellung eines förmlichen Bebauungsplans. Mit Hinweis auf die Dauer eines solchen Verfahrens sprach sich die Verwaltung aber gegen eine solche Planung aus und unterstellte der SPD-Fraktion, sie wolle mit einem solchen Verfahren den Hotelneubau unterbinden. Dies bestritt die SPD-Fraktion entschieden. Die SPD-Fraktion:

*„Die Fraktion möchte die Öffentlichkeit deshalb beteiligen, weil sie wisse, wie schwierig es sei, ein solches Bauprojekt an dieser Stelle einzuordnen. Sicherlich gebe es eine ganze Reihe Bürger, deren Vorstellungen sich nicht realisieren lassen würden. Richtig aber sei es immer, die Bürger rechtzeitig an einem solchen Verfahren zu beteiligen.“<sup>366</sup>*

Stadtdirektor Dr. Wixforth bot an, das vorliegende Modell eine gewisse Zeit im Rathaus auszustellen, damit der Bürger Stellung nehmen könne. Ein endgültiger Beschluss wolle die Stadt schon vor den Sommerferien fassen, damit zu Beginn des Jahres 1981 mit dem Bau begonnen werden könne. Auch die CDU sprach sich für eine umfassende Bürgerbeteiligung mit Bürgerversammlungen und öffentlicher Vorstellung der Pläne aus.

Insgesamt sah sich die Stadt und der Rat unter erheblichen Zeitdruck gestellt. Da man ein solches Hotel in Gütersloh für wichtig hielt und sich nun auch ein Investor gefunden hatte, wollte die CDU aber das Projekt nicht durch ein mindestens 1 ½-Jahre dauerndes Bebauungsplan-Verfahren gefährden. Alle Fraktionen waren grundsätzlich für einen Hotelneubau und für die Durchführung eines zügigen Planungsverfahrens.

Der im September 1979 vorgelegte Entwurf war von dem Architekten Rathai aus Wiesbaden erarbeitet worden. Dieser Entwurf wurde sehr kontrovers diskutiert. Das Gebäude Kirchstraße 23 sollte dabei nach diesem Plan abgerissen werden. Ratsherr Lüdeling (SPD) sprach von einem „*unruhigen, verwirrenden Bauwerk*“, dass den Charakter der Kirchstraße nachhaltig verändern werde. Er führte aus:

*„Völlig im Gegensatz zu den klaren Fassadengliederungen der Kirchstraße stehe dieser nach Ansicht des Architekten feingliedrige Entwurf im absoluten Gegensatz zu der bisherigen Bebauung. Die Materialien, die der Architekt verwenden möchte, wie Kupfer und ausgedehnte Glasflächen, passten nicht in den Charakter der Kirchstraße. Er fürchte, daß hier ein Prunkbau errichtet werden solle. Die Kirchstraße in ihrer Schlichtheit würde empfindlich gestört. Würde der Plan verwirklicht, würde sich der Bau nicht nach der Kirchstraße, sondern die Kirchstraße werde*

<sup>365</sup> „Die Glocke“ vom 17./18.11.1979

<sup>366</sup> Ratsprotokoll vom 25.1.1980

*sich an den Neubau orientieren müssen. Beim Abriss des Gebäudes Kirchstraße 23 werde der charakteristische Schwung aus der Kirchstraße genommen. Das Gebäude Kirchstraße 23 weise eine charakteristische Schrägstellung auf.“<sup>367</sup>*

Dr. Wixforth teilte daraufhin mit, dass er und die gesamte Verwaltung dieses Projekt deutlich positiver bewerten würden.

Während sich CDU und FDP mit einem Genehmigungsverfahren gemäß § 34 BBauG ± Bürgerbeteiligung anfreunden konnten, wies Ratsherr Strandt (SPD) deutlich auf die Verfahrensunterschiede zum Bebauungsplanverfahren hin. So werde beim §-34-Verfahren die Bürgerschaft lediglich informiert. *„Es ergebe sich der Unterschied zwischen Schaufensterdemokratie und einer qualifizierten Bürgerbeteiligung.“<sup>368</sup>* Ratsherr Trede (SPD), der die gleiche Auffassung vertrat, hatte daher aus Protest die Ratssitzung verlassen, was für viel Aufmerksamkeit sorgte.

Ab dem 25. Februar 1980 wurden Modell und Zeichnungen des Hotelprojektes im Rathausfoyer ausgestellt. Am 12. März 1980 erging dann die Einladung an die Bürger zu einer „Einwohnerversammlung“. In der Zwischenzeit hatte der Heimatverein den Vorschlag vorgelegt, das Hotel auf dem Gelände der Stadtwerke, in unmittelbarer Nähe zu Theater und Stadthalle zu errichten und die Stadtwerke dafür in den alten „Kaiserhof“ zu verlagern.<sup>369</sup>

An der Einwohnerversammlung zum Hotel „Kaiserhof“ nahmen 250 Bürger teil. Bürgermeister Gräwe und die drei Fraktionssprecher betonten dabei mehrfach, dass sie alle Bedenken und Anregungen aufnehmen würden.

Einer der wesentlichen Kritikpunkte war der geplante Abriss des Hauses Kirchstraße 23. Dieses Gebäude hatte die Stadt 1957 erworben, um es zu Gunsten einer Straßenaufweitung abreißen zu können. Dies geschah nicht. Allerdings führte die Stadt in den folgenden Jahren auch keine Unterhaltungsarbeiten aus, so dass sich nun ein Restaurierungsbedarf von ca. 700.000 DM zeigte.

Ebenfalls von zahlreichen Bürgern kritisiert wurde der Abriss des Hotels „Kaiserhof“. Dieses Hotel besaß 70 Zimmer, die jedoch nicht mehr dem Standard eines Mittelklassehotels entsprachen. So schätzte die Verwaltung hier den Renovierungsbedarf auf ca. 5 Millionen DM.

Auf der Bürgerversammlung warf Ratsherr Lüdeling (SPD) dem Stadtdirektor vor, er würde leichtfertig ein bestehendes Hotelgebäude mit einem Verkehrswert von 4 Millionen DM abreißen. Nicht nur hierdurch würde der Stadt ein

Vermögensverlust entstehen, sondern auch durch den Pacht- bzw. Mietverlust aus den Häusern Kirchstraße 23 und dem (alte) Hotel „Kaiserhof“.

Diese Argumente wurden von den Hotelgegnern dankbar aufgenommen. Obwohl Stadtdirektor Dr. Wixforth sich nach Kräften bemühte nachzuweisen, dass die genannten Zahlen falsch waren, hatte er einen schweren Stand. Der Stadtdirektor sah sich durch Behauptungen Lüdelings in der Versammlung „lächerlich“ gemacht, was er in der nachfolgenden Ratssitzung am 21. März 1980 massiv beklagte. Auf dieser Ratssitzung konnte der Bürgermeister dann sehr ausführlich über die sehr lebhaft abgelaufene Versammlung berichten. Hierbei ließ der durch die massive, öffentliche Diskussion aufgewühlte Stadtdirektor zu Protokoll geben:

*„Es solle s.E. [Dr. Wixforth] den gesamten Rat nachdenklich machen, wenn von einem DKP-Mitglied Herr Lüdeling als „einsame Leuchte der SPD-Fraktion“ bezeichnet werde.“<sup>370</sup>*

In der Zeitung „Die Glocke“ hieß es hierzu am 22./23.3.1980 unter der Überschrift *„DKP-Beifall für Kaiserhof-Gegner stimmt nachdenklich: Stadtdirektor Dr. Wixforth fühlte sich in Einwohnerversammlung von SPD-Ratsherr Gerhard Lüdeling der Lächerlichkeit preisgegeben“:*

*„Ratsherr Lüdeling und SPD-Sprecher Willy Eichberg wiesen die Äußerung des Stadtdirektors scharf zurück. Die CDU trommelte Beifall.“*

Insgesamt wurden die Aussagen des Stadtdirektors in der Presse als sehr unglücklich kommentiert und als Zeugnis für die sehr emotional geführte Hoteldebatte gewertet. So kommentierte das „Westfalenblatt“:

*„Zudem wirkt der Versuch alle diejenigen, die mit dem Hotelneubau skeptisch gegenüber stehen, in die linke Ecke zu drücken, sehr unglaubwürdig. Oder sollte der Gütersloher Heimatverein mittlerweile von Kommunisten unterwandert sein?“<sup>371</sup>*

Die Bürgerversammlung, die eigentlich zum Ziel hatte, gemeinsam mit den Bürgern zu einem tragfähigen Konzept zu finden, wurde in der Rückschau von der SPD-Fraktion sehr kritisch kommentiert. So führte Ratsherr Trede (SPD) auf der Ratssitzung am 13. Juni 1980 aus:

*„Seines Erachtens habe es gar keinen Sinn, zu solchen Versammlungen zu gehen, denn dort werde zwar beteuert, alle Anregungen eingehend zu prüfen, in Wirklichkeit würden die vorgefassten Meinungen nur zementiert nach dem Motto: wir können planen, weil wir planen wollen, wir können bauen, weil wir die Mehrheit hinter uns haben. Für viele Bürger ergebe sich die Frage, ob es notwendig sei, in Zukunft noch zur Kommunalwahl*

<sup>367</sup> Ratsprotokoll vom 25.1.1980

<sup>368</sup> Ratsprotokoll vom 25.1.1980

<sup>369</sup> „Die Glocke“ von 25.2.1980

<sup>370</sup> Ratsprotokoll vom 21.3.1980

<sup>371</sup> „Westfalenblatt“ vom 24.3.1980

zu gehen, denn es beständen Zweifel an einer echten Mitwirkungsmöglichkeit.“<sup>372</sup>

Ratsherr Eichberg (ebenfalls SPD) zeigte sich ebenfalls enttäuscht über den Verlauf der Bürgerversammlung. Insbesondere aber auch deshalb, weil man nicht über das Hotelprojekt, sondern fast ausschließlich über den Erhalt des Gebäudes Kirchstraße 23 diskutiert habe. Ratsherr Dr. Gehring erklärte für die FDP-Fraktion, dass man den Verlust des Hauses Kirchstraße bedauere und bemängelte, dass nicht intensiv genug nach Alternativen gesucht worden wäre.

Ratsherr Karl-Ernst Strothmann (CDU) vertrat die gemeinsame Auffassung von CDU-Fraktion und Stadtverwaltung. So hieß es in der Beratungsvorlage der Verwaltung:

*„Die städtebaulichen Rahmenbedingungen des Standortes Kirchstraße, die bauplanungs- und bauordnungsrechtliche Situation des Kaiserhof-Grundstücks und die Funktions- und Wirtschaftlichkeitserfordernisse des Hotelneubaus selbst machen die Überplanung des Grundstücks Kirchstraße 23 erforderlich. Der Standort Kirchstraße ist für einen Hotelneubau gut geeignet. Er hat zentrale City-Lage, von ihm gehen belebende Impulse für die Innenstadt aus, er ist gut auffindbar und anfahrbar und hat eine geradezu ideale fußläufige Anbindung an die Einkaufs- und Fußgängerzone der Innenstadt. Außerdem ist das Grundstück kurzfristig verfügbar, so daß die – auch vom Hauptauschuß mehrfach geforderte – dringend notwendige Verbesserung der Hotelsituation in relativ kurzer Zeit realisierbar ist.“<sup>373</sup>*

Das aber wohl stärkste Argument war, dass sich die Bertelsmann AG längst auf diesen Bauplatz festgelegt hatte. So hatte die Bertelsmann AG die SPD-Fraktion in die Firmenleitung eingeladen und ihr deutlich zu verstehen gegeben, dass sie ausschließlich bereit wäre, die geplanten 27 Millionen DM auf dem Gelände an der Kirchstraße unter Abriss des Gebäudes Kirchstraße 23 und des (alten) Kaiserhofes zu investieren.<sup>374</sup> Diese Hinweise überzeugten.

Als Problem erwies sich, dass der Rat 1973 zur Erhaltung des Ensembles an der alten Kirche eine Erhaltungssatzung verabschiedet hatte. Danach war der Abriss des Hauses Kirchstraße 23 eigentlich ausgeschlossen. Der Erlass dieser Satzung hielt die CDU in der Zwischenzeit für einen Fehler. „Der Rat sei seinerzeit in der Tat etwas allzu schnell vorgeprescht.“ Einen solchen Fehler, würde man in Zukunft nicht mehr machen.

Die Verwaltung betonte, zusammen mit dem Investor nach Alternativen gesucht zu haben.

Dabei hatte die Verwaltung ihre Aufgabe durchaus ernst genommen. Die gesamte Bürgerversammlung wurde auf Tonband mitgeschnitten und anschließend ein umfassendes Protokoll angefertigt, das den Verlauf der Diskussion sowohl chronologisch, als auch in einem zweiten Teil nach Themen gliedert dokumentierte.

Am 10. Juni 1980 fasste der Rat mit 32 Ja-Stimmen (5 FDP, 7 SPD, 20 CDU) gegen 12 Nein-Stimmen (SPD) den Beschluss zum Abriss der Gebäude Kaiserhof und Kirchstraße 23.

### 14.1.17 Sanierungsgebiet III „Blessenstätte“ (1980)

Anfang der 1980er Jahre wurde zunehmender Sanierungsbedarf im Gebiet nördlich der Blessenstätte bzw. Herzebrocker Straße erkannt. Dieses Gebiet umfasste 7,5 ha und wurde begrenzt durch die Blessenstätte, Herzebrocker Straße, Barkeystraße, Friedrichstraße, Münsterstraße und Berliner Straße.

Als Mängel wurden exemplarisch von der Verwaltung benannt:

- bauliche Mängel an den bestehenden Gebäuden
- schwer zugängliche Gebäude im Blockinnenbereich
- Belastungen durch die gemischte Wohn- und Gewerbenutzung
- Die ungeordnete Bebauung in den Blockinnenbereichen verhindert eine sinnvolle Nutzung des Gebietes.
- Die Entwicklungsfähigkeit des Gebietes ist durch flächenintensive Nutzungen, die der Innenstadtlage nicht entsprechen, beeinträchtigt.
- Die Versorgung mit infrastrukturellen Einrichtungen und mit Gütern und Dienstleistungen ist äußerst mangelhaft.

Am 9. Februar 1981 beschloss daher der Rat, mit den vorbereitenden Untersuchungen für eine eventuelle Ausweisung als förmliches Sanierungsgebiet zu beginnen. Im Rahmen der folgenden Untersuchungen wurde als städtebauliches Ziel formuliert, in diesem Bereich ein innerstädtisches Wohnquartier zu schaffen. An der Herzebrocker Straße und der Blessenstädte sollte eine Durchmischung mit Läden und sonstigen Dienstleistungsbetrieben ermöglicht werden.

Als Maßnahmen wurden benannt:

<sup>372</sup> Ratsprotokoll vom 13.6.1980

<sup>373</sup> Ratsprotokoll vom 13.6.1980

<sup>374</sup> Ratsprotokoll vom 13.6.1980



- die Verlagerung störender Betriebe
- der Abbruch nicht modernisierungsfähiger Bausubstanz mit anschließender Wohnbebauung in konzentrierter Bauweise
- die Herstellung der Bebaubarkeit unterausgenutzter und fehlgenutzter Flächen
- die Entkernung zur Schaffung von Frei- und Grünflächen
- die Schaffung von verkehrsberuhigten Zonen

Am 18. September 1981 beschloss der Rat die Durchführung der „Sanierung III – Nördliche Blessenstätte“ in den Baublockbereichen 2 und 3.<sup>375</sup>

#### 14.1.18 Stadterneuerungsprogramm „Innenstadt“ (1985)

1985 stimmte der Planungs- und Verkehrsausschuss sowie der Rat einem umfangreichen Maßnahmenprogramm im Bereich der Stadterneuerung und der Verkehrsberuhigung zu. So wurde durch Ratsbeschluss vom 25. Oktober 1985 der Innenstadtbereich, begrenzt von Bismarckstraße, Friedrich-Ebert-Straße, Bahnlinie, Dalke und Barkeystraße/Prinzenstraße als Untersuchungsgebiet ausgewiesen. Mit Beschluss vom 16. Februar 1989 wurde dieses Gebiet um die Bereiche Barkeys Hof und Meiers Mühle erweitert. Gleichzeitig wurde als neues Gebiet der östliche Innenstadtrand zwischen Friedrich-Ebert-Straße, B 61 und Bahnlinie der TWE festgesetzt (siehe nachfolgendes Kapitel). Die förmliche Festlegung dieser Sanierungsgebiete war Voraussetzung für die Beantragung von Fördermitteln. So erhielt die Stadt Gütersloh bis 1991 8.279.000 DM, so dass Maßnahmen im Gesamtumfang von 10,5 Millionen DM ausgeführt werden konnten.<sup>376</sup>

Veränderungen in den Förderbedingungen machten es dann 1992 erforderlich, die beiden Gebiete „Innenstadt“ und „Nördlicher Innenstadtrand“ zusammenzufassen und als „Sanierungsgebiet“ auszuweisen. Gemeinsam mit den „Vorbereitenden Untersuchungen“, die für die Innenstadt bereits 1986 begonnen werden konnten, wurde für die beiden Gebiete jeweils ein städtebauliches Rahmenkonzept von der Verwaltung erarbeitet.

Im November 1991 konnte das Amt für Stadtplanung und Stadtentwicklung das „Rahmenkonzept Stadterneuerung: Vorbereitende Un-

tersuchung Innenstadt“ vorlegen. Hierzu hieß es im Vorwort:

*„Rahmenplanung im Bereich der Innenstadt bedeutet vornehmlich Stadterneuerungsplanung. Nach Abkehr von der Flächensanierung der 60er und 70er Jahre geht es um eine behutsame, bestandsorientierte Stadterneuerung, die auch Aspekte der Denkmalpflege und der Erhaltung stadtbildprägender Gebäude mit einbezieht.*

*Ersatz abgängiger Bausubstanz durch behutsam eingepasste Neubauten, die die alten Maßstäbe respektieren, Schaffung von Ecklösungen durch neue gestalterische Akzente sind Beispiele für eine sinnvolle Stadtbildpflege.“*

Die Analyse des Gebietes zeigte als Problemfelder:

- teilweise überalterte Bausubstanz
- eine ungünstige Bevölkerungsstruktur (hoher Anteil von über 65jährigen und Ausländern)
- alte, teilweise ungenutzte Gewerbebauten in den Blockinnenbereichen
- mangelnde Gestaltqualität bei öffentlichen Plätzen und Freibereichen
- für den Innenstadtbereich zu hohe Verkehrsbelastung des Straßennetzes, teilweise überdimensionierte Straßenquerschnitte

Ziel der Planung war, die Innenstadt als Wohnstandort zurückzugewinnen, ihre Attraktivität zu erhöhen und den öffentlichen Raum wieder erlebbar zu machen. Mit dem Zurückdrängen des PKW-Verkehrs wurde der Schaffung eines gut ausgebauten Fuß- und Radwegenetzes besondere Bedeutung beigemessen. Die traditionell in der Innenstadt vorhandenen „Pättken“ sollten aktiviert, die Durchlässigkeit erhöht und die Aufenthaltsqualität verbessert werden.

Während diese Ziele in weiten Teilen der Innenstadt durch die bisherigen Planungen bereits erreicht werden konnten, zeigte sich insbesondere im südlichen Bereich Nachholbedarf. Hier war der Straßenzug Blessenstätte/Kirchstraße noch von erheblichem Durchgangsverkehr belastet. Es wurde daher der Vorschlag entwickelt, den Straßenzug im Bereich der Stadtbibliothek zu unterbrechen und damit den Durchgangsverkehr aus der Innenstadt zu verdrängen. Diese Lösung war jedoch an die Fertigstellung des noch fehlenden Teilstücks des südlichen Tangentensystems zwischen der Neuenkirchener Straße und der Verler Straße gebunden. Nach dessen Fertigstellung könnten dann große Teile der Blessenstätte und Dahlkestraße in Fußgängerbereiche umgewandelt werden. Damit würden sich dann direkte Fußwegeverbindungen zwischen der Innenstadt

<sup>375</sup> Beratungsvorlage zur Ratssitzung am 18.9.1981

<sup>376</sup> Ratsprotokoll vom 28.2.1992

und dem südlich von Blessenstätte / Kirchstraße gelegenen Bereich mit Stadtbibliothek, Altenzentrum, Bürgerzentrum Alte Weberei und dem Grünbereich am Josefs Haus ergeben.

Umgestaltet werden soll darüber hinaus der Rathausvorplatz und der Kolbe-Parkplatz. Mit der Verlagerung der Stellplätze in die geplante Tiefgarage unter dem Rathausvorplatz könnten die Strengerstraße und die Berliner Straße zwischen Strengerstraße und Friedrich-Ebert-Straße verkehrsberuhigt umgestaltet werden. Zwischen Ernst-Buschmann-Straße und Eickhoffstraße soll die Strengerstraße zum Fußgängerbereich werden.

#### 14.1.19 **Bebauungspläne 238 und 239: „Innenstadt“ (Spielhallen, 1987)**

1987 sah sich der Rat veranlasst, auf die Art der gewerblichen Nutzung in der Innenstadt Einfluss zu nehmen. Insbesondere befürchteten die Fraktionen, dass in absehbarer Zeit außer Spielhallen kaum noch andere Betriebe die hohen Mieten in der Innenstadt bezahlen könnten, so dass sich ein erheblicher Attraktivitätsverlust einstellen würde. Aus diesem Grund stellte der Rat im Mai 1987 die Bebauungspläne 238 und 239 auf, mit der alle bestehenden Bebauungspläne für die Innenstadt hinsichtlich der Art der zulässigen Gewerbe verändert wurden.<sup>377</sup> Gleichzeitig stellte die SPD-Fraktion den Antrag, das Problem „Spielsucht“ im Sozialausschuss zu behandeln.

#### 14.1.20 **Stadterneuerungsprogramm „Nördlicher Innenstadtrand“ (1989)**

Im Rahmen des Stadterneuerungsprogramms des Landes Nordrhein-Westfalen erhielt die Stadt Gütersloh seit 1986 Mittel des Bundes und des Landes für städtebauliche Maßnahmen. Vor diesem Hintergrund wurden die innenstadtnahen Bereiche auf ihren Sanierungs- und Entwicklungsbedarf geprüft. Dringender Sanierungsbedarf bestand danach für den Bereich des nördlichen Innenstadtrandes, der von der Friedrich-Ebert-Straße, der B61 und den Strecken der Bundesbahn und der TWE begrenzt wurde. Dieses Gebiet wird von der Berliner Straße durchschnitten, die ursprünglich die

Hauptverkehrsverbindung darstellte. Das Gebiet zeichnete sich durch eine starke Durchmischung unterschiedlichster Funktionen und Nutzungen aus.

Als allgemeine Mängel wurden von der Stadtplanung benannt:

- Städtebauliche und strukturelle Mängel durch Baulücken bzw. fehlgenutzte Grundstücke
- Verlust der Stadtqualität durch Ausweitung der Räume für den Kraftfahrzeugverkehr
- dadurch teilweiser Verlust des straßenbegleitenden Grüns
- nicht ausreichende Berücksichtigung von Fußgängern und Radfahrern
- kaum Gestalt-, wenig Erlebnis-, kein Freizeitwert

Eine Chance der Verbesserung sah man nun, da durch die Verkehrsmaßnahmen der zurückliegenden 10 bis 15 Jahre die Berliner Straße erheblich entlastet werden konnte. Als Maßnahmen wurden 1989 geplant:

- Wiederherstellung des öffentlichen Raums
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität und des Wohnumfeldes
- Stützung als innenstadtnaher Wohnbereich
- Nutzungsumwandlung früher gewerblicher Betriebe
- Stärkung der Teilfunktionen dieses Gebietes wie z.B. des Geschäftsbereiches
- Aufwertung der Städteingangssituation
- Sicherung, Erhaltung und Ergänzung des Straßengrüns

Hierfür war die Beantragung von Fördermitteln vorgesehen<sup>378</sup>. Grundlage für die Planungen wurde das „*Rahmenkonzept Stadterneuerung: Vorbereitende Untersuchungen östlicher Innenstadtrand*“, welches das Amt für Stadtplanung und Stadtentwicklung im April 1990 vorlegte.

<sup>377</sup> Ratsprotokoll vom 22.5.1987

<sup>378</sup> Ratsprotokoll vom 16.6.1989

### 14.1.21 **Bebauungsplan 235: „Kolbeplatz“ (1991)**

Der 1969 für das Gebiet zwischen Berliner Straße, Strengerstraße und Kökerstraße aufgestellte Bebauungsplan 46 (siehe vorstehend) sah die Bereitstellung großflächiger Verwaltungs- und Dienstleistungseinrichtungen in unmittelbarer Nähe des Hauptbahnhofes vor. Notwendige Flächen für den ruhenden Verkehr sollten in einem Parkhaus untergebracht werden.

Mit der Verlagerung der bisher im Bereich zwischen Kaiserstraße und Eickhoffstraße ansässigen Hauptverwaltung der Firma Bertelsmann wurde das bisherige Entwicklungsziel aufgegeben. Dafür wurde zwischenzeitlich im Bereich zwischen Kaiserstraße und Eickhoffstraße als Ersatz für den alten, erweiterungsbedürftigen Omnibusbahnhof der zentrale Omnibusbahnhof (ZOB) mit zwei unterirdischen Parkebenen angelegt (Bebauungsplan 211) Damit wiederum entfiel die Notwendigkeit für das im Bebauungsplan Nr. 46 festgeschriebene Parkhaus auf dem „Kolbe-Parkplatz“.

In Fortführung der Sanierung I und II wurde nun der Bebauungsplan 235 aufgestellt, der am 21. Mai 1991 Rechtskraft erhielt. Dieser Bebauungsplan verfolgte das Ziel, die Innenstadt als zentralen Versorgungsbereich und Wohnstandort weiter zu entwickeln. An Stelle des geplanten Parkhauses wurde der vorhandene Parkplatz mit nun 172 Stellplätzen umgestaltet. Dieser Parkplatz wurde zwar als zentrumsnahe Parkfläche angenommen, die städtebauliche Situation war aber insgesamt unbefriedigend.

Zur Neugestaltung des Rathausplatzes und des Kolbeplatzes wurde daher 1993 ein „Städtebaulicher Ideenwettbewerb“ ausgelobt, bei dem der 1. Preis Prof. Rob Krier, Wien, zugesprochen wurde. Zur Umsetzung dieses Wettbewerbsentwurfes wurde dann 1994 der Bebauungsplan 235 neu aufgestellt. Zur Schaffung einer maßstäblichen Bebauung traf der Bebauungsplan detaillierte Festsetzungen zur Baugestalt. So waren die Baublöcke durch unterschiedliche Trauf-, First- und Geschosshöhen in einzelne Baukörper von maximal 15 m Breite zu untergliedern.

Am 27. Juni 1997 wurde der Bebauungsplan als Satzung verabschiedet. Dabei drohte dieser Plan in letzter Minute zu scheitern, da die geplante Passage zur Berliner Straße vorerst nicht realisiert werden konnte. Alle Fraktionen waren sich aber darüber einig, dass dadurch die Realisierung des Gesamtprojektes nicht scheitern sollte<sup>379</sup>. So konnte nun mit einem Volumen von ca. 60 Millionen DM in neues Geschäftszentrum,

60 Wohnungen, 180 Tiefgaragenplätze und ein öffentlicher Platz von 500 m<sup>2</sup> geschaffen werden.<sup>380</sup> Die Fertigstellung erfolgte 1999.

### 14.1.22 **Städtebauliche Rahmen- planung „Güterbahnhof“ (1996)**

Zur Ratssitzung am 26. Januar 1996 stellte die CDU-Fraktion den Antrag, für den Stadtbezirk zwischen Bundesbahn, Friedrich-Ebert-Straße und Carl-Bertelsmann-Straße sowie Flächen südlich der Carl-Bertelsmann-Straße einen städtebaulichen Rahmenplan zu entwickeln. Einen ähnlichen Antrag hatte bereits vorher die SPD-Fraktion im Planungsausschuss gestellt.

Mit dieser Planung wollte man die Chance nutzen, die Innenstadt über die Bahnstrecke hinaus, die bisher eine deutliche Zäsur darstellte, nach Osten hin zu vergrößern. Voraussetzung hierfür war, dass der Güterbahnhof und Teile der Gleisflächen aufgegeben und verschiedene Gewerbeflächen umgewidmet werden. Durch die Verlängerung des Bahnsteig-Zugangs zur Ostseite hin könnte die Anbindung zum Zentrum deutlich verbessert werden. Insgesamt erhofft man sich von dieser Planung durchgreifende Verbesserungen für die Quartiere zu beiden Seiten der Bahn und sieht in der Entwicklung der östlich gelegenen Flächen eine Aufgabe für die folgende Generation.<sup>381</sup>

<sup>379</sup> „Neue Westfälische“ vom 28.6.1997

<sup>380</sup> „Westfalen-Blatt“ vom 28.6.1997

<sup>381</sup> Ratsprotokoll vom 26.1.1996

## 14.2 Die Erschließung neuer Baugebiete

Neben der Umgestaltung der Innenstadt bildete die Erschließung neuer Gewerbe- und Wohngebiete den zweiten Schwerpunkt städtebaulicher Planung. Nachstehend sollen einige bedeutende Baugebiete exemplarisch vorgestellt werden.

### 14.2.1 Bebauungsplan 51: „Westfalenweg“ (1965)

Am 16. Juli 1965 beschloss der Rat die Aufstellung eines Bebauungsplans für das Gebiet zwischen Feuerbornstraße, Neuenkirchener Straße, Westfalenweg, Eichenallee, Schalückstraße, Wiedenbrücker Straße, Dammstraße und Wörthstraße.

Dieser Bebauungsplan wurde vom Planungsausschuss als einer der Interessantesten Planungen der letzten Jahre angesehen, *„der alle Elemente einer Modellplanung enthalte“*.<sup>382</sup> Der Plan wäre interessant wegen seiner Nähe zum zentralstädtischen Bereich und weil er nicht nur Wohn-, sondern auch Industrie- und Gewerbegebiete sowie Gebiete für öffentliche Folgeeinrichtungen (Schulen, öffentliche Grünanlagen und Kinderspielplätze) enthalte. So sollte mit diesem Plan insbesondere auch der Standort der 3. Realschule festgeschrieben werden.

Das Plangebiet umfasste eine Bruttobaulandfläche von 40 ha, in der sich vor der Planung bereits 410 Wohneinheiten mit 1.440 Einwohnern fanden. Bei vollständiger Realisierung könnten zusätzlich 625 Wohneinheiten für ca. 2.000 Einwohner geschaffen werden.

Im Bereich des Verkehrs wurde die Einbahnstraßenregelung für den Brockweg und die teilweise Einziehung des Westfalenweges vorgesehen. Vorgesehen wurde eine „Unterflurgarage“ im Zentrum und der Ausbau des Westfalenweges als Marktstraße. Die bisher noch vorhandenen landwirtschaftlichen Betriebe wurden überplant.

Am 18. Mai 1967 stimmte der Verkehrsausschuss, am 21.12.1967 der Planungsausschuss, und am 19. Januar 1968 der Rat zu.

### 14.2.2 Bebauungsplan 55: „Kattenstrother Weg“ (Südstadt)

Mit dem Bebauungsplan 55 „Kattenstrother Weg“ entwickelte die Stadt Gütersloh Anfang der 1970er Jahre das bisher größte zusam-

menhängende Baugebiet mit einer Bruttofläche von 37,4 ha. Dieses Gebiet entstand zwischen Kattenstrother Weg, Brockweg, Hellweg und Neuenkirchener Straße.

Auf der Ratssitzung am 26. Mai 1972 führte der Vorsitzende des Planungsausschusses, Dr. Günter Maßmann (CDU) aus, dass mit diesem Baugebiet neue Ziele in der Stadtentwicklung von Gütersloh verfolgt würden. Außer den als Nebenzentren zu entwickelnden Bereichen Isselhorst, Avenwedde/Friedrichsdorf und Spexard sollte nun der Süden der Stadt verstärkt entwickelt werden. Dies geschah nicht zuletzt vor dem Hintergrund, dass im Norden durch die verstärkte Fluglärmbelastung kaum mehr Baugebiete ausgewiesen werden können.

Bedeutung erhielt dieses neue Gebiet, die „Südstadt“, durch das geplante Schulzentrum Süd, durch den in der Nähe errichteten Neubau des Elisabeth-Hospitals am Hellweg, durch seine Nähe zum Stadtpark und seine geringe Entfernung zum Zentrum (3,5 km). Mit diesem neuen Plangebiet wurde die Verbindung zum Wohngebiet Brockweg / Schleddebrückstraße und zur Bettentrupsiedlung in Spexard-West hergestellt. Zu den bereits vorhandenen 60 Wohneinheiten wurden weitere 780 Wohneinheiten für insgesamt 3.000 Bewohner geplant.

Am Rande waren fünfgeschossige Gebäude, in der Mitte eine „Teppichbebauung“ vorgesehen. Insgesamt sollte sich dieses Baugebiet mit einer Mischung aus ein- bis fünfgeschossiger Bebauung zu einem der attraktivsten Baugebiete der Stadt entwickeln.<sup>383</sup> Im Zentrum der neuen Siedlung wurde ein Ladenzentrum geplant. 50 % der Stellplätze sollten unterirdisch geschaffen werden.<sup>384</sup>

Trotz intensiver Beratungen in insgesamt acht Sitzungen des Planungsausschusses meldete die CDU in der Ratssitzung noch einmal Bedenken an. Dabei wurde vermerkt, dass man erstmalig bei einem Bebauungsplan im Planungsausschuss nicht zu einer einstimmigen Meinung gekommen wäre.

Besonders unterstützt wurde die Planung durch die SPD-Fraktion. Ratsfrau Meinerts (SPD) wünschte für ihre Fraktion, *„daß durch die Planausführung ein modernes Stadtbild entstehen werde. Es gehe nicht an, Blocks nach dem alten Schema zu errichten. Es komme in der Tat auf echtes, gestalterisches Planen an. Hier sei ein dankbares Gebiet für die Architekten zu finden. Es gehe nicht an, für jeden ein ‚Häuschen im Grünen‘ zu erstellen. Die Bauausführung müsse sich ganz auf das Wohnen in der Zukunft konzentrieren.“*<sup>385</sup>

<sup>383</sup> Ratsprotokoll vom 26.5.1972

<sup>384</sup> „Westfalenblatt“ vom 29.5.1972

<sup>385</sup> Ratsprotokoll vom 26.5.1972

<sup>382</sup> Ratsprotokoll vom 19.1.1968

Die CDU wünschte sich eine in der Höhe abgemilderte Verdichtung für die Bebauung parallel zum Hellweg, eine Schonung der vorhandenen Bebauung durch Änderungen in der Bauflucht, die Einbeziehung des gesamten Hellwegs als Süd-Ost-Tangente und eine Überprüfung bzw. Lockerung der textlichen Festsetzungen, sofern diese über die gesetzlichen Vorschriften hinausgingen.

### 14.2.3 Bebauungsplan 106: „Hüttenbrink“

Mit dem Bebauungsplan 106 „Hüttenbrink“ erfuhr der Stadtteil Spexard eine bedeutende Erweiterung. Mit diesem Plan sollte das Gefälle zwischen dem Stadtkern und den Außenbezirken gemindert und eine *„abgestufte Zentralität und Aufgabenteilung zwischen Ortsteil und Innenstadt“*<sup>386</sup> erreicht werden. Das insgesamt 61 ha große Plangebiet sollte Wohnraum für 3.700 Einwohner schaffen. Das Baugebiet wird begrenzt von der Weserstraße, der Avenwedder Straße, der Straße Am Hüttenbrink, der Bundesautobahn und der Verler Straße.

Grundlage dieser neuen Planung war der als Entwurf aufgestellte Bebauungsplan Nr. 3 „Hüttenbrink“ der Gemeinde Spexard sowie die rechtskräftigen Bebauungspläne 63 „Spexarder Grenze“ (der Stadt Gütersloh) und Nr. 8 „An der Elisabethstraße“ (der Gemeinde Spexard). So war die Weiterentwicklung des Ortsteils Spexard unter anderem bei der kommunalen Neugliederung vereinbart worden. Dieses Baugebiet diente überwiegend dem Wohnen. Eine Mischnutzung wurde an der Verler Straße zugelassen.

### 14.2.4 Bebauungsplan 141: „Im Brock“ (Kempkensteffen)

Für das Bebauungsplangebiet 141 „Kempkensteffen“ waren Anfang der 1980er Jahre drei verschiedene Modelle erarbeitet worden. Nach Beratungen im Planungsausschuss wurde das Modell 2 als Grundlage für den Bebauungsplan ausgewählt, bei dem niederländische Modelle neuen Wohnens Vorbild waren. Dieser Bebauungsplan wurde daher auch „holländisches Modell“ genannt und versuchte Formen verdichteten Bauens zu finden. Tatsächlich konnten bei verdichteter Bauweise (Modell 2) 95 Wohnhäuser errichtet werden, während bei konventioneller Bauweise nur 72 Bauplätze geschaffen werden konnten.

Eine Erhebung des Liegenschaftsamtes zeigte dann aber, dass die 102 bisher bekannten Kaufinteressenten eine konventionelle Bebauung wünschten.

- 35 Bewerber wünschten ein freistehendes Einfamilienhaus ohne Einliegerwohnung
- 56 Bewerber ein freistehendes Einfamilienhaus mit Einliegerwohnung
- 4 Bewerber ein Doppelhaus
- 2 Bewerber wünschten ein Atriumhaus
- 5 Bewerber ein Reihenhäuser

Dabei sprach man sich für ein- und zweigeschossige Bebauung aus. Für die im Bebauungsplan vorgesehenen „Kettenhäuser“ holländischen Typs fand sich kein Interessent. Die CDU stellte daher den Antrag, den Bebauungsplanentwurf nicht weiter zu verfolgen und einen Plan mit konventioneller Bebauung zu entwickeln. So befürchtete man, nicht genügend Käufer finden zu können. Zusätzlich belasteten die zu jener Zeit hohen Zinsen den Baumarkt erheblich und im Rat befürchtete man, dass die Stadt die hohen Investitionskosten für Grundstückserwerb und Erschließung nicht wieder erwirtschaften konnte.

Nach entsprechender Überarbeitung wurde am 14. Mai 1982 der Bebauungsplan erneut im Stadtrat beraten. Die CDU enthielt sich mehrheitlich Ihrer Stimme, da ihr der Anteil an Gruppen- und Reihenhäusern immer noch zu hoch war. Die SPD äußerte sich kritisch über die starke Reduzierung der Grün- und Freiflächen.<sup>387</sup> Der Offenlegung wurde schließlich am 14. Mai 1982 zugestimmt.

### 14.2.5 Bebauungsplan 201: „Rhedaer Straße“

Am 18. Dezember 1981 beschloss der Rat mit den Stimmen der CDU gegen die Stimmen der SPD und FDP den Bebauungsplan 201 „Rhedaer Straße“. Hierbei handelt es sich um ein Wohngebiet mit 220 Mietwohnungen in unmittelbarer Nachbarschaft zur Bahnlinie Köln – Hannover.

Selbst Ratsherr Helmut Lütkemeyer bezeichnete die Wohnbebauung an dieser Stelle als *„nicht unproblematisch“*<sup>388</sup>. Eine Bezeichnung, die in der Presse als *„charmant untertrieben“* kommentiert wurde, denn täglich befuhren 240 Züge die Strecke. So hatte auch das Gesundheitsamt erhebliche Bedenken gegen diesen Bebauungsplan angemeldet. Der Investor entkräftete die Vorbehalte allerdings mit einem

<sup>386</sup> „Gütersloher Morgenblatt“ vom 11.7.1972

<sup>387</sup> Ratsprotokoll vom 14.5.1982

<sup>388</sup> „Neue Westfälische“ vom 22.12.1981

umfangreichen Schallschutzgutachten. Die SPD-Fraktion zweifelte dieses Gutachten an und bemerkte, dass wohl kein Gütersloher in dieses Baugebiet ziehen wolle. Ratsherr Strothmann (CDU) vertrat dagegen die Auffassung, dass, wenn man allen Bedenken und Anregungen von Fachleuten bis ins Letzte folgen wolle, man keinen Bebauungsplan mehr zustande bringe. Viele Leute in Gütersloh wohnten längs der Bundesbahn ohne Schallschutzmaßnahmen. „Man solle nicht übertreiben und überziehen.“<sup>389</sup>

#### 14.2.6 Außenbereichssatzung „Emser Landstraße“

Wie schwer die Abwägung zwischen unterschiedlichen Interessen sein kann, zeigte sich im Falle der Außenbereichssatzung „Emser Landstraße“. Dort befand sich ein Geflügelzucht-Betrieb und in unmittelbarer Nachbarschaft Wohngebäude.

Diese Bebauung lag im Außenbereich und sollte gemäß Flächennutzungsplan nicht weiter ausgebaut werden, da die Ver- und Entsorgung solcher abgelegenen Gebiete schwierig war. Von den Anwohnern wurde aber die Errichtung weiterer Gebäude auf den zum Teil recht großen Grundstücken gewünscht. Daher beschloss der Rat am 26. August 1991 die Aufstellung einer entsprechenden Außenbereichssatzung.

Gegen diesen Plan meldete das Staatliche Gewerbeaufsichtsamt aufgrund der großen Nähe zum Geflügelzuchtbetrieb aber erhebliche Bedenken an. So wäre eine Wohnbebauung neben einem solchen immissionsträchtigen Betrieb nicht zulässig. Eine Auffassung, die die Verwaltung nach Abklärung der Rechtslage teilte. Daher empfahl sie die Einstellung des Verfahrens. Mit den Stimmen von CDU und GRÜNEN beschloss allerdings der Rat, gegen das Votum des Planungsausschusses, das Verfahren zur Aufstellung einer solchen Satzung weiter fortzusetzen,<sup>390</sup> um den Eigentümern eine wirtschaftliche Ausnutzung Grundstücke zu ermöglichen.

### 14.3 Planungen für die Stadtteile

Mit der kommunalen Neugliederung sahen die ehemals selbstständigen Gemeinden die Gefahr, zu Gunsten der Innenstadt städtebaulich nicht weiter entwickelt zu werden. Entsprechende Forderungen waren daher auch in die Gebietsänderungsverträge aufgenommen worden. Die Stadt Gütersloh kam diesen Forderungen jedoch nach, obwohl die Realisierung der

Bebauungspläne nicht immer einfach war und auch von den vorgesetzten Planungsbehörden verschiedentlich Bedenken gegen den weiteren Ausbau angemeldet wurden.

Einige Planungen seien hier exemplarisch benannt.

#### 14.3.1 Gewerbegebiet Bahnhofstraße in Isselhorst (1970)

Mit dem Bebauungsplan 108 wurde unmittelbar nach der kommunalen Neugliederung in Isselhorst an der Bahnhofstraße ein neues Gewerbegebiet geschaffen. Es wurde die Auffassung vertreten, dass mit der neuen Stadtstruktur nun zunehmend größere Gewerbe- und Industrie-flächen außerhalb der Wohngebiete auszuweisen seien. Diese Gewerbegebiete sollen u.a. für die Auslagerung von Betrieben aus dem Stadtzentrum und den Wohngebieten dienen um dort Flächen für Gemeinbedarfseinrichtungen zu schaffen. Die Lage zwischen der B 61 und der Bundesbahnlinie an der Ortsverbindungsstraße Bahnhofstraße zwischen den Ortsteilen Avenwedde und Isselhorst war hierfür besonders geeignet.<sup>391</sup> Tatsächlich stellte sich hier für die Gütersloher Stadtplanung eine neue Aufgabe. Bereits vor dem II. Weltkrieg hatte sich ein größeres Gewerbegebiet östlich der Bahnlinie gebildet. Insgesamt aber zeigte Gütersloh eine zunehmende Durchmischung von Wohn- und Gewerbegebieten. Dies nicht zuletzt deshalb, weil die Gewerbegebiete von der sich ausdehnenden Wohnbebauung „eingeholt“ worden waren. Hinzu kam bei verschiedenen Betrieben zunehmender Flächenbedarf.

<sup>389</sup> Ratsprotokoll vom 18.12.1981

<sup>390</sup> Ratsprotokoll vom 25.9.1992

<sup>391</sup> „Neue Westfälische“ vom 26.5.1970

### 14.3.2 Städtebaulicher Ideen-Wettbewerb Avenwedde-Mitte

Als Grundlage für die zukünftige Entwicklung der neuen Ortsteile, entschied sich der Stadtrat von Gütersloh 1972, für das Gebiet Avenwedde-Mitte erstmalig einen städtebaulichen Ideen-Wettbewerb auszuschreiben. Aufgabe sollte dabei sein, ausgehend von den vorhandenen Einrichtungen, wie altes Amtshaus, Kirche und Schule ein Nebenzentrum zu schaffen. Dabei galt es, eine innerhalb von 10 Jahren zu realisierende Ausbaustufe zu entwerfen.<sup>392</sup>

Der 1973/74 durchgeführte Wettbewerb bildete im Folgenden jedoch nicht die Grundlage für die Bebauungspläne Nr. 105 „Rosenstraße“, Nr. 115 „Strangmühle“ und 123 „Eimerheide“. Die wurden vom städtischen Planungsamt erarbeitet.

### 14.3.3 Bebauungsplan 117: Avenwedde-Mitte

Der Rat der Stadt Gütersloh beschloss in seiner Sitzung am 9. Juli 1982 die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 117 „Avenwedde-Mitte“.

Bei diesem Baugebiet handelte es sich um eine zusammenhängende Fläche von ca. 20 ha, die nach den Vorstellungen des Projektträgers vorwiegend mit Einfamilienhäusern, Mietwohnungen und Eigentumswohnungen bebaut werden sollte. Das Baugebiet wurde begrenzt durch die Avenwedder Straße, die neue Osnabrücker Landstraße, die Immelstraße und die östliche Grenze der landwirtschaftlichen Besitzung Hauertmann.<sup>393</sup> Dieser 1982 zur Aufstellung beschlossene Bebauungsplan Nr. 117 „Avenwedde-Mitte“ setzte die Entwicklung von Avenwedde als Nebenzentrum fort, wenn auch nicht mehr alle Ziele des Wettbewerbs verfolgt werden sollten.

In der folgenden Zeit zeigte sich, dass durch die in der Zwischenzeit eingetretene Bedarfsdeckung am Grundstücksmarkt ein so großes Baugebiet nicht mehr erforderlich war. Der Planungsausschuss stimmte daher am 17. Januar 1985 dem Vorschlag der Verwaltung zu, das Baugebiet zu verkleinern. Gleichzeitig wurde die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 117 (neu) für das Gebiet zwischen Avenwedder und Spexarder Straße beschlossen.

### 14.3.4 Planung für das Nebenzentrum Isselhorst

Bereits vor 1970 hatte die seinerzeit selbstständige Gemeinde Isselhorst Konzepte für die städtebauliche Entwicklung erarbeitet. Nach der kommunalen Neugliederung wurden im Rahmen der Erarbeitung städtebaulicher Zielvorstellungen für das gesamte Stadtgebiet im Laufe des Jahres 1972 durch das Amt für Stadtplanung und Stadtentwicklung Studien und Entwicklungsmodelle für den Bereich um die Isselhorster Kirche entwickelt. Es war das Ziel, durch eine konzentrierte Ansammlung von Einrichtungen des Handels, des Dienstleistungsbereiches und des kundenorientierten, nicht oder nur wenig störenden Kleingewerbes bzw. Handwerks ein Zentrum zu bilden. Es sollte sich ausgehend vom historischen Ortskern mit der evangelischen Kirche und dem historischen Gasthaus in Richtung Steinhagener Straße zum überwiegenden Teil auf dem Gelände des ehemaligen Pastorats entwickeln.

Am 1. Februar 1973 wurde dieses Konzept im Rahmen einer öffentlichen Planungsausschusssitzung in Isselhorst vorgestellt.<sup>394</sup> Die Planungen wurden äußerst kontrovers diskutiert, da die Bürger der Ortsteils Isselhorst sehr unterschiedliche Interessen verfolgten.

Erst 1978 konnte ein erster Entwurf zu einem Bebauungsplan vorgelegt werden. Dieser Plan heizte die Diskussionen weiter an. Letztlich drehte es sich auch hier um die Frage, wer, wo und in welchem Umfang Wohn- bzw. Gewerbebauten errichten durfte. Unter anderem wurden Anfang 1980 auch 300 Unterschriften zur Errichtung eines Altenheims im Ortskern gesammelt.

Am 23. Mai 1980 beschloss der Rat die förmliche Offenlegung des Bebauungsplan-Entwurfs.<sup>395</sup> Eine große Zahl an Einsprüchen und Änderungsanträgen ging ein, auf deren Grundlage es dem Planungsausschuss nicht gelang, einen konsensfähigen Entwurf zu erarbeiten. Daher sah sich der Rat am 19. Dezember 1980 gezwungen, das Bebauungsplan-Verfahren einzustellen. Dabei betonten die Vertreter aller drei Fraktionen, dass sie damit die Gefahr sehen, dass der Ortsteil Isselhorst eine wichtige Chance verspiele.<sup>396</sup> Besonders Ratsherr Helmut Lütkemeyer (CDU), gleichzeitig Ortsvorsteher von Isselhorst, zeigte sich enttäuscht und hoffte, dass sich in Zukunft Lösungen finden ließen.

<sup>392</sup> Statistisches Jahrbuch Gütersloh 1972/73. S. 126f

<sup>393</sup> Ratsprotokoll vom 9.7.1982

<sup>394</sup> Statistisches Jahrbuch Gütersloh 1972/73. s. 127

<sup>395</sup> Ratsprotokoll vom 23.5.1980

<sup>396</sup> Ratsprotokoll vom 19.12.1980

### 14.3.5 Planung für das Wohngebiet Blankenhagen

Blankenhagen zeigte sich Mitte der 1970er Jahre als ein Wohngebiet, das getrennt von dem „Hauptsiedlungskern“ inmitten eines landwirtschaftlich genutzten Bereiches lag. In diesem Gebiet, das unmittelbar von den Lärmschutzzonen des Militärflughafens betroffen war, wohnten 1976 ca. 4.000 Einwohner.

Die zum Teil hohe Verdichtung führte zu sozialen Spannungen. Auf einer Bürgerversammlung der SPD-Fraktion wurden von zahlreichen Bewohnern Klagen vorgebracht. Insbesondere gestaltete sich das Zusammenleben in den Wohnhäusern als schwierig. Beklagt wurde die überdurchschnittlich hohe Kriminalität und die starke Verschmutzung der Häuser. Entsprechend groß war die Fluktuation mit bis zu 20 % jährlich.<sup>397</sup> Beklagt wurde, dass Blankenhagen eine reine „Schlafstadt“ wäre. Es gäbe keine Bürgerräume und Freizeiteinrichtungen. Es fehlten Post, Arztpraxis und Apotheke. Für diesen Stadtteil wurde daher 1976 eine eigene Strukturuntersuchung erstellt. Diese hatte zum Ergebnis:

- den Neubau einer Grundschule inmitten des Wohngebietes
- den Bau von zwei nebeneinander liegenden Spielplätzen
- die Änderung des Bebauungsplanes 39 (Herabzonung der sechsgeschossigen Bebauung in zweigeschossige Reihenhaus-Bebauung)
- die Einrichtung eines Kleingartengeländes
- die Einrichtung eines Sportplatzes auf dem alten Schulgrundstück
- die Einrichtung eines „Treffpunktes“

### 14.3.6 Planungen für den Stadtteil Niehorst

Für den Ortsteil Niehorst bestanden nach der kommunalen Neugliederung Bebauungspläne der ehemaligen Gemeinde Niehorst in verschiedenen Planungsstufen, die eine erhebliche Unsicherheit in der Beurteilung der städtebaulichen Entwicklung des Ortsteils im Rahmen der Gesamtstadt mit sich brachten. Dies veranlasste den Rat am 18. Februar 1972 zur Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 101 „Im Venn“. Dieser Entwurf stieß vor Ort aber auf erheblichen Widerstand, so dass der Stadtrat im August 1972 einen überarbeiteten Plan verabschiedete, der sich weitgehend auf eine

Einpassung in die vorhandene Struktur beschränkt.

Bei der öffentlichen Auslegung im November / Dezember 1972 und der Bürgerversammlung am 26. April 1973 gab es jedoch wiederum heftige Kritik, wodurch sich der Rat veranlasst sah, das Planverfahren noch einmal zu wiederholen. Der Bebauungsplan wurde dann im Dezember 1973 / Januar 1974 erneut ausgelegt.<sup>398</sup>

## 14.4 Der Dalkesee

Bereits 1965 hatte die FDP auf ihre Kosten eine Studie über die Anlage eines Sees an der Dalke anfertigen lassen. Die Fraktion versprach sich hiervon eine Verbesserung der Freizeitmöglichkeiten und eine Erhöhung des Wohnwertes in Gütersloh. In Angriff genommen wurde das Projekt jedoch nicht.

Im September 1978 beantragte die FDP dann Mittel zur Anfertigung eines geologischen und eines hydrologischen Gutachtens, um Grundlagen für eine weitere Planung zu erhalten. Mit Hinweis darauf, dass mit einer Realisierung in den nächsten Jahren eh nicht zu rechnen wäre, wurde dieser Antrag aber vorerst in den Bauausschuss verwiesen.<sup>399</sup> Realisiert wurde das Projekt nicht.

## 15 Denkmalschutz

Diskussionen über den Erhalt einzelner Gebäude finden sich in Gütersloh bereits relativ früh. So stieß beispielsweise der Anfang der 1960er Jahre geplante Abriss des alten Rathauses in der Öffentlichkeit durchaus auf Kritik. Was jedoch im Rat überwiegend auf Unverständnis stieß.

Auf der Grundlage des Denkmalschutzgesetzes NW vom 11. März 1980 hatte die Stadt Gütersloh erstmalig eine Denkmalliste aufzustellen. Hierzu hatte der Heimatverein eine Vorschlagsliste erarbeitet. Diese von der Verwaltung geprüften Vorschläge wurden in mehreren Sitzungen des Bauausschusses als Denkmalausschuss und im Kulturausschuss beraten. Bei 142 Objekten wurde schließlich die Einleitung eines Unterschutzstellungsverfahrens vorgeschlagen. 33 Eigentümer legten Widerspruch ein. Hierbei wurden insbesondere wirtschaftliche oder soziale Gründe vorgetragen, die jedoch bei der

<sup>397</sup> Ratsprotokoll vom 18.4.1975

<sup>398</sup> Statistisches Jahrbuch Gütersloh 1972/73. S. 127f

<sup>399</sup> Ratsprotokoll vom 8.9.1978



Bewertung der Schutzwürdigkeit keine Berücksichtigung finden konnten. Insbesondere die Eigentümer von gewerblich genutzten Gebäude im Zentrum und Besitzer der Villen an der Thesingsallee widersprachen.

Auf seiner Sitzung am 30. August 1983 beschloss der Bauausschuss schließlich die Einleitung des Verfahrens zur Aufnahme von 131 Objekten in die Denkmalliste. Der endgültige Ratsbeschluss für 130 Objekte erfolgte am 31. August 1984.

Am 31.8.1990 bzw. 15. Juli 1991 beschloss der Rat die Denkmalbereichssatzung „Zumhagen Hof“.<sup>400</sup> Eine zweite Satzung für das Gebiet „Am Kamphof“ wurde am 15. Juli 1991 beschlossen.<sup>401</sup> (Beschluss der Satzung am .10.1993)

Zu einer sehr lebhaften Diskussion kam es im Rat am 23. November 1990 anlässlich des geplanten Abbruchs des Gebäudes Moltkestraße 15. Dieses Gebäude wurde insbesondere im Zusammenhang mit den benachbarten Gebäuden 17 und 19 als Teil eines erhaltenswerten Ensembles angesehen und so wurde von der SPD-Fraktion der Erlass einer Erhaltungssatzung befürwortet, um den Abbruch zu verhindern, da alle drei Gebäude nicht auf der Denkmalliste der Stadt standen.

Sowohl von der Verwaltung, als auch von der CDU-Fraktion wurde dieser Antrag abgelehnt. Während die Verwaltung rechtliche Bedenken anmeldete, befürchtete Ratsherr Lütkemeyer hohe Entschädigungsforderungen. Zudem unterstrich er die „*Rechte des Bürgers auf Baufreiheit*“<sup>402</sup>. Sollten Ratsvertreter für die Erhaltung des Gebäudes stimmen, sah er den Tatbestand der vorsätzlichen oder grob fahrlässigen Verletzung der Ratspflichten gegeben. Er forderte daher die namentliche Abstimmung, weil in diesem Fall eine Einzelhaftung nicht ausdrücklich ausgeschlossen werden könne.

Trotz der namentlichen Abstimmung stimmten schließlich 25 Ratsvertreter bei 22 Gegenstimmen für den Erlass einer Erhaltungssatzung für die Gebäude Moltkestraße 15 – 19. Auf Grund einer entsprechenden Klage der Eigentümer erklärte das Verwaltungsgericht in Minden die Erhaltungssatzung am 28. Mai 1991 für ungültig. Daraufhin ging die Stadt Gütersloh vor dem Oberverwaltungsgericht Münster in die 2. Instanz. Gleichzeitig klagte der Eigentümer nun auf Erteilung einer Abbruchgenehmigung.

Am 28. Oktober 1991 hatte der Rat daher noch einmal über den Erhalt des Gebäudes zu beraten. Die SPD-Fraktion stellte mit Bedauern fest, dass ihr Ziel, Wohnraum zu erhalten, nicht durchgesetzt werden konnte. Sie enthielt sich daher bei der folgenden Abstimmung, so dass die Erhaltungssatzung mit den Stimmen von CDU

und FDP wieder aufgehoben wurde. Begleitet war die Sitzung von lebhaften Zuschauerdiskussionen. Auf der Tribüne wurden Transparente entrollt und Flugblätter geworfen, so dass Bürgermeister Strothmann die Sitzung für 35 Minuten unterbrechen musste.<sup>403</sup> Das Gebäude ist dann durch einen Neubau ersetzt worden.

## 16 Der Beirat für Stadtgestaltung

Im Februar 1995 stellte der Heimatverein Gütersloh e.V. den Antrag, einen „Beirat für Stadtgestaltung“ einzurichten. Dieser Beirat soll die Aufgabe haben, zu wichtigen stadtgestalterischen Projekten in der Stadt Gütersloh Stellung zu nehmen sowie Planungsausschuss und Verwaltung bei ihren Entscheidungen zu beraten. Zusammensetzen soll sich dieser Beirat aus Mitgliedern der örtlichen Architektenschaft, Vertretern der örtlichen Heimatvereine und dem Stadtbaurat als beratendem Mitglied. In gleich vier Sitzungen wurden Aufgaben und Organisation eines solchen Beirates beraten, wobei die Auffassungen weit auseinander lagen.

Abgelehnt wurde der Gestaltungsbeirat von der Stadtverwaltung, die hierzu gleich eine ganze Reihe von Gründen auflistete:

- Durch die Einschaltung des Beirates werden die Baugenehmigungsverfahren verzögert, so dass im Einzelfall Amtshaftungsansprüche drohen.
- Datenschutzgründe lassen es nicht zu, Bauanträge gegen den Willen des Antragstellers dem Beirat vorzulegen.
- Über die Festsetzungen des Bebauungsplans hinaus hat die Stadt keine rechtlichen Möglichkeiten, auf die Gestaltung der Gebäude Einfluss zu nehmen. Bei der zwangsweisen Beratung der Bauanträge im Gestaltungsbeirat befürchtet die Verwaltung eine ablehnende Haltung der Antragsteller.

Die Fraktionen der CDU und FDP schlossen sich der Meinung der Verwaltung an und wiesen drauf hin, dass für städtebaulich markante und wichtige Bereiche immer schon Ideen- und

<sup>400</sup> Ratsprotokoll vom 31.8.1990

<sup>401</sup> Ratsprotokoll vom 15.7.1991

<sup>402</sup> Ratsprotokoll vom 23.11.1990

<sup>403</sup> Ratsprotokoll vom 28.10.1991

Realisierungswettbewerbe ausgelobt worden seien.

Von der SPD und den GRÜNEN wurde der Antrag des Heimatvereins dagegen unterstützt. So versprach sich die SPD-Fraktion von der Arbeit des Beirates, dass bereits frühzeitig Anregungen sachkundiger und engagierter Bürger in die Planung eingebracht werden könnten.

Mit den Stimmen der SPD und der GRÜNEN, gegen die Stimmen der CDU und der FDP, wurde der Beirat gebildet

## 17 Natur- und Landschaftsschutz

Am 29. November 1974 stand zum ersten Mal der Landschaftsschutz auf der Tagesordnung des Rates. Hierzu hieß es in der Beratungsvorlage der Stadtverwaltung:

*„Der Natur- und Landschaftsschutz hat für den Kreis Gütersloh im Rahmen des Umweltschutzes eine hervorragende Bedeutung.“*<sup>404</sup>

Die Berichterstatterin des Planungsausschusses, Eva Meinerts (SPD), führte hierzu aus:

*„Im Gegensatz zu vielen unangenehmen Aufgaben, die wir hier zu lösen haben, trage ich diesen Plan besonders gern vor.“*<sup>405</sup> Gemäß der Verordnung zum Schutz von Landschaftsteilen hatte das Stadtplanungsamt in einer Karte Flächen ausgewiesen, die dem Reichsnaturschutzgesetz unterstellt werden sollten. Hierbei erwies sich wieder einmal die Zersiedelung der Landschaft als Schwierigkeit. Um so größere Bedeutung wurde nun der Erhaltung der Landschaft beigemessen. Mit der Ausweisung von großen zusammenhängenden Freiflächen als Landschaftsschutzgebiet sollte nun das ökologische Gleichgewicht bewahrt und gleichzeitig Flächen für die Naherholung bewahrt werden.

Bei der Vorstellung der Gütersloher Landschaftsschutzkarte wurde betont, dass der Landschaftsraum und nicht Einzelbestandteile geschützt werden sollen. Dabei wurde insbesondere auch auf den kleinräumigen, parklandschaftsähnlichen Charakter hingewiesen.

Der Entwurf wies große Flächen insbesondere im Nordwesten und Süden aus. Der Rat stimmte dem Entwurf des Planungsamtes einstimmig zu, so dass die Planung an den Kreis weitergeleitet werden konnte.

<sup>404</sup> Beratungsvorlage der Stadtverwaltung zur Ratssitzung vom 29.11.1974

<sup>405</sup> „Die Glocke“ vom 13.12.1974

Ingesamt stand immer wieder die Abwägung zwischen den Interessen des Landschaftsschutzes und der Ausweisung von Bauland an. So löste beispielsweise 1989 der Bebauungsplan 230D „Gewerbegebiet B 61 / Hülsbrockstraße“ Diskussionen aus, weil durch dieses Gewerbegebiet wertvolle Freiflächen entlang des Schlangenbaches überplant würden.<sup>406</sup> Mit Blick auf die Notwendigkeit, weitere Gewerbeflächen anbieten zu müssen, um die Abwanderung von Betrieben zu vermeiden, wurde dem Entwurf letztlich jedoch zugestimmt.

In den 1980er Jahren gewann auch der Umweltschutz zunehmend an Bedeutung. In seiner Rede zum Haushalt 1990 setzte der Stadtdirektor hier gar einen besonderen Schwerpunkt. Als Maßnahmen nannte er u.a.<sup>407</sup>:

- das Klärwerk an der Herzebrocker Straße
- Grunderwerb entlang des Schlangenbaches zur Herstellung von uferbegleitendem Grün (Uferstrandstreifenprogramm)
- Renaturierung der Dalke
- Sanierung der Kanäle
- Anschluss von Gebäuden im Außenbereich an das Kanalnetz
- Lärmschutzmaßnahmen (insbesondere an der Industrietangente und dem Stadtring Sundern)

### 17.1 Die Baumschutzsatzung

Am 9. Juli 1982 stellte die SPD-Fraktion den Antrag auf Erarbeitung einer Baumschutzsatzung für die Stadt Gütersloh. Vorausgegangen waren längere Diskussionen in der Öffentlichkeit und in den Ausschüssen. So war bereits 1977 schon einmal dem Bauausschuss der Entwurf einer Baumschutzsatzung vorgelegt worden. Dieser fand aber damals keine Mehrheit. Im November 1980 hatte der Bauausschuss einen Antrag des Heimatvereins mit den Stimmen der CDU und FDP abgelehnt. Mit dem förmlichen Antrag versuchte die SPD nun, 1982, noch einmal, in der Politik zu einer Diskussion zu gelangen. Zur Begründung hieß es:

*„Zu oft und wahrscheinlich auch gedankenlos wird immer noch dadurch gesündigt, daß auch dort Bäume vernichtet werden, wo es vermeidbar wäre, oder es folgt eine Güterabwägung zu Lasten der Bäume und der Natur. Letzteres hat uns veranlasst, diesen Antrag zu stellen. Wir*

<sup>406</sup> Ratsprotokoll vom 27.1.1989

<sup>407</sup> Ratsprotokoll vom 10.11.1989

*glauben auch, daß allein durch die Existenz einer Baumschutzsatzung das Bewusstsein für Natur und Bäume geschärft wird.*<sup>408</sup>

Die CDU-Fraktion betonte ebenfalls ihr Interesse an der Erhaltung der Bäume, hielt aber eine Baumschutzsatzung für ungeeignet. Nach ihrer Auffassung würden die Festsetzungen in den Bebauungsplanungen durchaus ausreichen. Während eine Baumschutzsatzung eine unnötige Reglementierung darstelle, zu mehr Bürokratie führe und negative Auswirkungen „auf die freie Verfügbarkeit“<sup>409</sup> des privaten Eigentums darstelle. Tatsächlich waren Baumschutzsatzungen umstritten. So zeigten Anfragen in anderen Städten, dass man in Dortmund gute Erfahrungen gewonnen habe, während die Stadt Bielefeld aufgrund des damit verbundenen Ärgers davon abriet.<sup>410</sup>

Die FDP-Fraktion schloss sich entgegen bisheriger Ablehnung nun dem SPD-Antrag an, da auch sie zunehmende Verluste im Innenstadtbereich feststellen musste. Nach intensiver Debatte wurde dem SPD-Antrag schließlich mit 26 gegen 24 Stimmen (CDU) zugestimmt.

Im 2. Halbjahr 1982 wurde dann im Bauausschuss ein überarbeiteter Entwurf beraten und dem Rat am 17. Dezember 1982 vorlegen. Während SPD und FDP den Entwurf begrüßten, erklärte Ratsherr Strothmann für die CDU, *„daß es bereits seit längerer Zeit einen Tag des Baumes gebe. Die CDU-Fraktion sei der Meinung, daß der Bürger vernünftig genug sei, beurteilen zu können, ob ein Baum gefällt werden dürfe oder nicht.“*<sup>411</sup> Mit den Stimmen von SPD und FDP wurde die Satzung schließlich dennoch verabschiedet. Die CDU lehnte die Satzung weiterhin als eine *„zusätzliche Gängelung des Bürgers“* ab.

Im Oktober 1987 verabschiedete der Rat eine 1. Nachtragssatzung zur Baumschutzsatzung. Diese war erforderlich geworden, um die Satzung der aktuellen Rechtsprechung anzupassen. Darüber hinaus wurde die Satzung an vielen Stellen redaktionell überarbeitet, um die Bestimmungen noch klarer und eindeutiger zu fassen. Diesmal wurde die Satzung einstimmig verabschiedet.<sup>412</sup>

## 17.2 Erholungsgebiet Niehorst

Im Flächennutzungsplan von 1975 wurde in den Ortsteilen Niehorst und Ebbesloh zwischen der Brockhäger Straße, der Münsterlandstraße und den Nachbargemeinden Harsewinkel und

Seinhagen ein „Gebiet für Erholung und Freizeit“ ausgewiesen. Dieses Gebiet war gleichzeitig Teil eines größeren, stadtgebietsübergreifenden Bereiches, den der Gebietsentwicklungsplan GEP/TA Bielefeld / Gütersloh von 1984 als „Bereich für eine besondere Pflege und Entwicklung der Landschaft“ ausweist. Zum Schutz dieses Bereichs wurde am 30. März 1979 die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 136 „Erholungsgebiet Niehorst“ beschlossen. Gemäß dem Gebietsentwicklungsplan sollte für dieses Gebiet ein landschaftspflegerischer Fachplan aufgestellt werden. Träger dieser Landschaftsplanung war der Kreis Gütersloh, der in einem solchen Landschaftsplan die notwendigen Entwicklungs-, Pflege- und Erschließungsmaßnahmen festsetzt und als verbindliche Satzung beschließt.

Mit Hinweis auf personelle Engpässe lehnte der Kreis Gütersloh aber die beschleunigte Aufstellung des Landschaftsplans Nr. 5 „Harsewinkel/Isselhorst“ ab, was den Rat der Stadt Gütersloh am 25. April 1986 wiederum zu einem entsprechenden Aufforderungsbeschluss veranlasste. Der Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan Nr. 136 wurde mit Blick auf den Landschaftsplan aufgehoben.<sup>413</sup>

## 18 Die Flurbereinigung

Die Landwirte der bis 1970 selbständigen Gemeinden Isselhorst, Niehorst, Hollen, Ebbesloh und Holtkamp hatten schon vor der kommunalen Neugliederung 1970 sowohl beim früheren Amt Brackwede als auch beim Kreis Bielefeld die Ordnung und Sanierung der wasserwirtschaftlichen Verhältnisse gefordert. Hierbei ging es insbesondere darum, Wiesen- und Ackerflächen besser zu entwässern. Diese Forderung wurde auch in die Gebietsänderungsverträge aufgenommen, in denen sich die Stadt Gütersloh verpflichtete, die Gewässer III. Ordnung auf ihre Kosten auszubauen.

Vorplanungen durch den Kreis Bielefeld waren bereits im Jahr 1969 zu dem Ergebnis gelangt, dass im Raum des Kirchspiels Isselhorst erhebliche Gewässerausbaumaßnahmen erforderlich würden, die sich nach Ansicht der Fachbehörden wegen der Grundstücksveränderungen nur in einem Flurbereinigungsverfahren verwirklichen lassen könnten. Deshalb wurde vom Kreis Bielefeld das Amt für Agrarordnung um die Einleitung eines Flurbereinigungsverfahrens gebeten.

<sup>408</sup> Ratsprotokoll vom 9.7.1982

<sup>409</sup> Ratsprotokoll vom 9.7.1982

<sup>410</sup> „Westfalenblatt“ vom 1.7.1982

<sup>411</sup> Ratsprotokoll vom 17.12.1982

<sup>412</sup> Ratsprotokoll vom 23.10.1987

<sup>413</sup> Ratsprotokoll vom 25.4.1986

Nach verschiedenen Vorverhandlungen konnte das Amt für Agrarordnung am 20. März 1973 erstmalig eine Kostenübersicht für den Fall der Einleitung eines Flurbereinigungsverfahrens vorlegen. Danach würden Kosten in Höhe ca. 13 Millionen DM entstehen. Der Ausbau der Flussläufe würde weitere 4,5 Millionen DM verursachen.

Am 31. Juli 1974 wurde die Gesellschaft für Landeskultur in Bremen mit der agrarstrukturellen Vorplanung für das Stadtgebiet Gütersloh und Gebietsteile der Stadt Bielefeld beauftragt. Dieses Gutachten wurde am 6. August 1976 vorgelegt. Das Gutachten untersuchte die Betriebsstrukturen und die Wirtschaftlichkeit der landwirtschaftlichen Betriebe, ihre Standorteignung und künftige Flächennutzungen. Festgestellt wurde eine starke Besitzsplitterung insbesondere im Bereich Niehorst, Hollen und Holtkamp-Ummeln (Bielefeld). Mit Rücksicht auf die Interessen der Landwirte wurde vorgeschlagen, für den nördlichen Bereich des Stadtgebietes von Gütersloh ein Flurbereinigungsverfahren einzuleiten.<sup>414</sup>

Die geplante Flurbereinigung löste im Kirchspiel Isselhorst heftige Diskussionen aus. Man sprach gar von einer „*Politisierung*“ der Flurbereinigung. So fand sich unter anderem die Auffassung, die kleineren und die Nebenerwerbsbetriebe würden zu Gunsten der größeren Betriebe benachteiligt. Tatsächlich gingen die Meinungen für und wider die Flurbereinigung quer durch die Bevölkerung. Insbesondere auch innerhalb der CDU wurde die Notwendigkeit einer Flurbereinigung unterschiedlich bewertet. Eine „*Interessengemeinschaft gegen die geplante Flurbereinigung*“ kritisierte die Informationspolitik des Amtes für Agrarordnung. Unstrittig war bei den meisten Vertretern des Rates, dass für den wirtschaftlichen Einsatz von Maschinen die Ackerflächen neu geordnet werden mussten und der Ausbau der Gewässer erforderlich war. Über die Form der Realisierung gab es allerdings erhebliche Meinungsdifferenzen.

Stark kritisiert wurde die bevorstehende Flurbereinigung von Vertretern des Natur- und Umweltschutzes, wie beispielsweise dem Bund für Vogelschutz e.V.. Mit Blick auf bereits durchgeführte Flurbereinigungen befürchtete man begradigte Bäche, trockengelegte Sümpfe und die Abholzung von wertvollen Waldflächen. Wenn schon eine Flurbereinigung durchgeführt werden müsse, so die überwiegende Meinung, dann unter starker Berücksichtigung ökologischer Gesichtspunkte.

Im Oktober 1977 wurde der Stadt und allen Beteiligten die Textfassung des Gutachtens vorgelegt. Danach wurde eine Flurbereinigung für

das benannte Gebiet empfohlen und dabei als Ziele formuliert:

- Verbesserung der Agrarstruktur und damit Schaffung einer existenzfähigen Landwirtschaft mit einem vergleichbaren und wachsenden Einkommen
- Beseitigung der vorhandenen Besitzsplitterung, d.h. Schaffung ausreichend großer und günstig zu bewirtschaftender Flurstücke
- Sicherung und Verbesserung der Ertragsfähigkeit der Nutzflächen, insbesondere Erhöhung des Ertragsanteils durch Umbruch von Grünland
- betriebliche Anpassung durch Steigerung der Produktionsleistung und Senkung des Aufwands
- Aufstockung zur existenzfähigen Betriebsgröße von derzeit 29 ha auf 36 ha im Zieljahr
- Reduzierung des Arbeitskräfteeinsatzes durch Technisierung und Rationalisierung
- Verbesserung der Einkommensentwicklung der Haupteinwerbungsbetriebe
- Vermeidung der Entstehung von vielen „Grenzexistenzen“ d.h. Betrieben ohne Reineinkommen
- Erhaltung der Kulturlandschaft als Lebens- und Erholungsraum
- Regelung der unbefriedigenden wasserwirtschaftlichen Verhältnisse
- Sicherstellung von Straßentrassen nach dem Flächennutzungsplan

Von den Gegnern, überwiegend Besitzer kleiner Hofflächen, wurde die Flurbereinigung aus Kostengründen abgelehnt. So könne man die Entwässerungsprobleme, der Ausgangspunkt der Flurbereinigung, auch ohne Flurbereinigung lösen. Besitzsplitterungen wären außerhalb der Flurbereinigung durch freiwilligen Landtausch möglich. Die amtlichen Vertreter der Landwirtschaft sprachen sich dagegen für die Flurbereinigung aus.

Als Beteiligter an der Flurbereinigung stimmte der Rat am 24. April 1978 für die Flurbereinigung.

Dies löste wiederum heftige Reaktionen bei den Betroffenen aus. Die SPD lehnte im folgenden die Flurbereinigung ab, während CDU und Teile der FDP an den Beschlüssen festhielten. Die CDU-Fraktion bat im folgenden Landwirtschaftsminister Dieter Deneke um Überprüfung, ob eine Flurbereinigung gegen den Willen der Mehrheit der Betroffenen überhaupt sinnvoll sei.<sup>415</sup>

<sup>414</sup> Beratungsvorlage zur Ratssitzung vom 13.5.1977

<sup>415</sup> „Die Glocke“ vom 29.8.1978

Daraufhin hatte der Minister die Überprüfung der Einleitung des Flurbereinigungsverfahrens veranlasst und betont, dass die Stellungnahme der Stadt Gütersloh Gewicht habe.

Der Vorstand des CDU-Ortsvereins Isselhorst lehnte die Flurbereinigung in der Zwischenzeit ab. Die SPD-Fraktion, die immer schon gegen die Flurbereinigung war, forderte nun, dass die mit den Stimmen von CDU und FDP gefasste Beschluss geändert werden müsse. Sie sah die Möglichkeiten des freiwilligen Landtauschs und hielt die Kanalisierung des Lichtebachs für nicht erforderlich.

Zur Ratssitzung am 8. September 1978 erneuerte die SPD-Fraktion ihren Antrag vom 24. April 1978, wonach der Rat folgenden Beschluss fassen solle: *„Die Stadt Gütersloh lehnt die Durchführung eines Flurbereinigungsverfahrens gegen den Willen der Mehrheit der Beteiligten ab.“*<sup>416</sup>

Die hierzu folgende Debatte wurde von zahlreichen Zuschauern verfolgt. Als schließlich dem Antrag der SPD-Fraktion mit 29 zu 13 Stimmen stattgegeben wurde, führte dies zu „tosendem Applaus“ von der Tribüne. Bürgermeister Heinz Kollmeyer (CDU) sah sich veranlasst, mit der Räumung der Tribüne zu drohen.

Damit wurde ein Beschluss aufgehoben, mit dem sich der Rat möglichst unbeteiligt am bisherigen Verfahren gezeigt hatte. So hatte man am 10. April 1978 beschlossen:

*„Nach dem Flurbereinigungs-gesetz obliegt es dem Landesamt für Agrarordnung drüber zu entscheiden, ob die gutachterlichen Aussagen die Durchführung eines Flurbereinigungsverfahrens im Raum Isselhorst-Niehorst rechtfertigen und ob es das Interesse der Beteiligten für gegeben hält. Die Stadt Gütersloh wird bei der Anordnung eines solchen Verfahrens ihre finanziellen Verpflichtungen mit den Gemeinden Niehorst und anderen erfüllen.“*<sup>417</sup>

Per Gerichtsentscheid des Oberverwaltungsgerichtes Münster wurde das Flurbereinigungsverfahren durchgesetzt. Für die Einlegung eines Rechtsmittels entschied sich auch das Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten und auch der Gütersloher Stadtrat beschloss mit 28 gegen 17 Stimmen (der SPD und FDP), vorsorglich Revision einzulegen. Dies löste noch einmal Diskussionen aus, wobei man mehrheitlich der Auffassung war, dass die Stadt Gütersloh ihre Rechte zu wahren habe und ohne Flurbereinigung bestimmte Vereinbarungen aus den Gebietsänderungsverträgen (kommunale Neugliederung) nicht einhalten könne. Gleichzeitig legte die Stadt nun Pläne vor, die Wasserprobleme ohne große Flurbereinigung zu lösen. Allerdings befürchtete man, dass durch die

klagen das weitere Verfahren erheblich verzögert würde.<sup>418</sup> Man rechnete mit bis zu zwei Jahren, was die Befürworter wiederum zu der Drohung nötigte, die Stadt für alle Verzögerungen verantwortlich zu machen.<sup>419</sup>

<sup>416</sup> Ratsprotokoll vom 8.9.1978

<sup>417</sup> siehe auch "Die Glocke" vom 9.9.1978

<sup>418</sup> Ratsprotokoll vom 14.5.1982

<sup>419</sup> "Neue Westfälische" vom 17.5.1982

## 19 Aufgaben und Themen der Stadtplanung in Gütersloh

In den vorstehenden Abschnitten konnten verschiedene Aspekte der Gütersloher Stadtentwicklung exemplarisch skizziert werden.

Die Auswertung der Ratsprotokolle für den Zeitraum 1945 – 2000 belegt, welche zentrale Rolle die Stadtentwicklungsplanung darstellt. In großem Umfang hat sich der Rat zu beschäftigen mit:

- der Ausweisung von Bauflächen
- dem Bau von Verkehrswegen
- der Aufstellung von Bebauungsplänen
- der An- und Verkauf, Tausch und Entzweignung von Grundstücken
- der Beschluss über städtische Hoch- und Tiefbaumaßnahmen

Besonders bis in die 1970er Jahre hinein befassten sich mehr als die Hälfte aller Tagesordnungspunkte mit Fragen der Bodenordnung und Stadtentwicklung.

### Maschine „Stadt“

Die Stadt wurde verstanden als eine „Maschine“, die sich aus unterschiedlichsten Elementen zusammenfügt. Zu diesen Elementen gehören u.a.:

- die Wohnungen (die gut 80 % des Gesamtbaubestandes ausmachen)
- Arbeitsplätze
- Einrichtungen des Handels und der Dienstleistungen
- Einrichtungen der medizinischen und sozialen Versorgung
- kulturelle Einrichtungen
- Bildungs- und Weiterbildungseinrichtungen
- Einrichtungen der Sicherheit und Ordnung
- Einrichtungen der kommunalen und staatlichen Verwaltung
- ein leistungsfähiges Verkehrswesen
- die Ver- und Entsorgung
- Einrichtungen der Freizeit und Erholung

Nur wenn alle Elemente vorhanden und in der richtigen Weise zusammengefügt sind, kann sie

ihre Aufgabe für die Bewohner erfüllen.

Aufgabe der kommunalen Politik und der Stadtverwaltung – und hier besonders auch der Stadtplanung ist es – dafür zu sorgen, dass die Stadt über alle erforderlichen Elemente verfügt und diese in der richtigen Weise zusammenwirken.

Zeigt sich ein Fehlbedarf oder zeichnet sich dieser ab, so hat die Stadtplanung hierauf mit geeigneten Planungen zu reagieren. Dabei zeichnen sich zentrale Themen waren:

### Die Beseitigung der Wohnungsnot

Hauptaufgabe der Gütersloher Stadtplanung seit 1945 war die Beseitigung der Wohnungsnot. Dabei galt es in der unmittelbaren Nachkriegszeit, Wohnraumverluste durch Kriegszerstörungen und Beschlagnahme auszugleichen sowie Raum für Flüchtlinge und Vertriebene zu schaffen. Später galt es, mit der Bevölkerungszunahme und dem Zuzug Schritt zu halten. Neben der Sanierung der vorhandenen Bausubstanz reagierte die Stadtplanung auf die Wohnungsnot insbesondere durch die Ausweisung von Baugebieten.

Dabei versuchte man immer wieder, mit einem gesteuerten „Überangebot“ die Grundstückspreise zu beeinflussen, was allerdings kaum gelang.

Während es in den Anfangsjahren verstärkt darum ging akute Obdachlosigkeit zu verhindern, lag der Schwerpunkt in den letzten Jahrzehnten bei der Schaffung von geeignetem Wohnraum für Senioren, kinderreiche Familien bzw. Familien mit geringem Einkommen.

### Großstadt Gütersloh

Bereits seit dem Ende des 19. Jahrhunderts entwickelte sich Gütersloh zu einer Stadt von Gewerbe und Industrie. Dies brachte der Stadt Wohlstand und Ansehen. Dieser Weg hin zu einer modernen Industriestadt sollte nach 1945 konsequent weiter beschritten werden und prägte insbesondere die Gestaltung der Gütersloher Innenstadt.

### Entwicklung des Stadtzentrums

Gütersloh entwickelte nach 1945 zunehmende Bedeutung für das Umland als Handels- und Dienstleistungszentrum. Das 1964 errichtete Kaufhaus Hertie besaß dabei Signalwirkung und stand am Beginn einer schrittweisen Umgestaltung der gesamten Innenstadt.

Die Stadt Gütersloh, die sich selber stets im Schatten der Stadt Bielefeld sah, nahm freudig auf, dass der Gebietsentwicklungsplan die Stadt

als Zentrum 1. Ordnung einstuft. Die Stadt wurde damit für die Versorgung eines Gebietes von anfänglich 100.000 Menschen zuständig erklärt. Diese Zahl erhöhte sich schrittweise bis zu einem Einzugsgebiet von 300.000 Einwohnern Anfang der 1980er Jahre. Damit war Gütersloh, zumindest in den Augen der Gütersloher, nun auch offiziell zur Großstadt erklärt worden, wenn auch nicht alle „Einwohner“ unmittelbar im Gütersloher Stadtgebiet wohnten.

Damit war aber auch der Auftrag an die Stadtplanung klar formuliert. Gütersloh musste auf der Fläche des historischen Stadtkerns ein modernes Zentrum erhalten, das großstädtischen Ansprüchen genüge. Der städtebauliche Wert des Zentrums lag dabei in seiner zentralen Lage.

Die vorhandene historische Bebauung galt als überaltert und stand der Umgestaltung im Wege. Vor dem Inkrafttreten des Denkmalschutzgesetzes im Jahr 1980 galt nur die Bebauung an der alten Kirche als erhaltenswert. Allerdings formulierte sich schon seit den 1960-er Jahren Protest gegen den Abbruch historischer Bebauung, der jedoch nur im Falle des alten Amtsgerichtes zu einem Erfolg führte.

Die Erhaltung weiterer historischer Gebäude ist letztlich auf die Weigerung der Eigentümer zurückzuführen, sich an den umfassend geplanten Umlegungsplänen zu beteiligen.

### **Beseitigung der Verkehrsprobleme**

Unmittelbar nach dem II. Weltkrieg verfügte Gütersloh über ein Verkehrsnetz, das sich bereits im 19. Jahrhundert entwickelt hatte. Das vorhandene Straßennetz insbesondere in der Innenstadt erwies sich für die starke Zunahme des Kraftfahrzeugverkehrs als unzureichend. So waren bereits in den 1950er Jahren erhebliche Verkehrsprobleme zu beklagen, wobei die Verkehrsplaner davon ausgingen, dass sich dieser Verkehr bis 1980 noch verdreifachen werde. Um die Stadt vor einem vollständigen Verkehrskollaps zu bewahren, war daher eine durchgreifende Neuordnung des Verkehrs angezeigt.

Diesem Problem versuchte man anfänglich mit dem Ausbau der innerstädtischen Straßen zu begegnen. Hierzu gehörte beispielsweise der geplante vierspurige Ausbau der Berliner Straße und der starke Ausbau der Hohenzollernstraße. Hierzu mussten die Straßenräume aufgeweitet werden, was wiederum nur mit dem Abriss ganzer Straßenfluchten ermöglicht werden konnte. Die Berliner Straße erhielt auf diese Weise eine Breite von 19 m.

Parallel wurde versucht, die Innenstadt durch den Bau von Tangenten und Umgehungsstraßen zu entlasten. Dabei konnte man auf Konzepte zurückgreifen, die bereits weit vorausschauend

noch vor dem I. Weltkrieg entwickelt worden waren.

Der Bau solcher Straßen führte aber gleichzeitig immer auch zu zusätzlichen Belastungen. So waren die Straßenbauplanungen insbesondere ab den 1970-er Jahren von starken Bürgerprotesten begleitet. Dies machte sich insbesondere an der Planung der B 61n/ A 47 fest.

### **Schaffung von Parkflächen**

Die Unterbringung des ruhenden Verkehrs stellte noch in den 1930er Jahren kein nennenswertes Problem dar. Die wenigen vorhandenen Parkflächen erwiesen sich aber schon zur Mitte der 1950er als völlig unzureichend. Die problemlose Erreichbarkeit des Stadtzentrums mit dem privaten PKW wurde aber als Grundvoraussetzung für die Entwicklung des Stadtzentrums angesehen.

Dabei wurde anfänglich das Konzept verfolgt, möglichst viele Fahrzeuge unmittelbar an die Geschäfte heranzuführen. Ab den 1960-er Jahren dann wurde verstärkt die Schaffung von zentralen Parkplätzen am Rand des Stadtkerns bevorzugt.

### **Erhaltung historischer Gebäude und Stadtidentität**

Trotz der Kriegszerstörungen verfügte die Stadt Gütersloh nach dem II. Weltkrieg auch weiterhin über einen großen Bestand an Altbauten. Wobei diese unterschiedliche Epochen der Stadtentwicklung repräsentierten.

Bemerkenswert war der Bestand an Fachwerkgebäuden. Daneben fanden sich zahlreiche Wohn- und Gewerbebauten aus der Zeit der industriellen Entwicklung. Deren identitätsstiftende Bedeutung wurde jedoch entweder nicht erkannt oder gegenüber den Zielen des Verkehrs und der Schaffung von neuem wohn- und Gewerbebau als von geringerer Bedeutung angesehen.

Als Traditionsinsel, als „Altstadt von Gütersloh“ wurde nur der stark beschnittene alte Kirchplatz angesehen.

Aus diesem Grund wurde auch grundsätzlich nicht die Notwendigkeit gesehen, den vorhandenen Baubestand und die überlieferte Wege- und Parzellenstruktur zu analysieren und als Ausgangspunkt städtebaulicher Planung zu wählen. Nicht einmal vom Landeskonservator wurde ein solches, erst in späteren Jahrzehnten übliches Vorgehen der Stadterhaltung, in den 1950er und 1960er Jahren eingefordert.

Der alte Baubestand entsprach nicht den mo-

deren Anforderungen an Wohn- und Gewerberman. Darüber hinaus zeigte sich in vielen Fällen Sanierungsbedarf, wobei eine Erhaltung in der Regel als unwirtschaftlich angesehen wurde. Bei der Erteilung von entsprechenden Auflagen zur Erhaltung befürchtete die Stadt Entschädigungsforderungen.

Die Frage nach der Identität der Stadt, nach erhaltenswerten Elementen der Stadtstruktur stellte sich bis in die 1970er Jahre nicht. Ab der Mitte der 1970er Jahre erst fanden sich auch in Gütersloh zunehmend Stimmen, die sich für den Erhalt historischer Gebäude einsetzten. Nach 20 Jahren der Stadterneuerung zeigte sich eine zunehmende Unzufriedenheit, denn die Stadt hatte zwar neue Gebäude gewonnen aber Stadtidentität verloren.

Als Prüfstein wurde der Erhalt des (gar nicht so alten) Amtsgerichtes angesehen, dass zusammen mit dem eigentlich bedeutenderen Rathaus abgerissen werden sollte. Hier artikuliert sich erstmalig deutlicher Bürgerwille und so leiteten diese Diskussionen eine neue Phase der Stadtentwicklungsplanung ein.

### „Wirtschaftsfreundliche Politik“

Gütersloh war durch Industrie und Gewerbe zur Stadt geworden. Gute und ausreichend vorhandene Arbeitsplätze sichern die Existenz der Stadt und ihrer Bewohner. Rat und Verwaltung sahen sich daher auch nach 1945 im Interesse der Bürgerschaft zu „wirtschaftsfreundlicher Politik“ verpflichtet, die einher ging mit „wirtschaftsfreundlicher Stadtplanung“. Dieser Grundsatz prägt seit über 50 Jahren das Gütersloher Planungsgeschehen. Obwohl von manchem durchaus auch in vorwurfsvollem Sinne und mit kritischem Unterton verstanden.

Aufgabe der Stadtplanung war und ist, Industrie und Gewerbe stets ausreichende Flächen zur Verfügung zu stellen. Diese wurden benötigt für die Umsiedlung und Ausdehnung von bestehenden Betrieben und die Ansiedlung neuer Firmen. Schon die leiseste Andeutung, dass ein Betrieb eventuell aus Gütersloh abwandern könnte, diente regelmäßig als „Totschlagargument“. Insbesondere Fragen des Landschafts- und des Denkmalschutzes galten gegenüber der Erhaltung bzw. Neuansiedlung von Arbeitsplätzen stets als nachrangig.

Dabei entwickelten sich insbesondere in den 1980er und 1990er Jahren Diskussionen darüber, ob Flächen weiterhin in dem bisherigen Umfang ausgewiesen werden mussten. So musste man feststellen, dass auf der einen Seite der Flächenverbrauch pro Arbeitsplatz immer größer wurde, andererseits aber mit jeder Modernisierung auch Arbeitsplätze verloren

gingen. Zusätzlich zeigte sich ein Wandel von produzierenden zum Dienstleistungsgewerbe.

### Baugestalt

Bei jedem Baugebiet waren nicht nur Art und Maß der baulichen Nutzung sondern auch die Baugestalt festzulegen. So spiegeln sich in den Gütersloher Bebauungsplänen die jeweils aktuellen Architekturtrends wieder, wobei sich stets die Frage nach der Realisierbarkeit und der Akzeptanz bei den Bürgern bzw. Bauherren stellte.

Von grundsätzlicher Bedeutung war die Festlegung der Geschossigkeit in der Innenstadt. Hier bestand schon unmittelbar nach dem II. Weltkrieg die Tendenz, im Zuge des Wiederaufbaus die Geschossigkeit, und damit die Wirtschaftlichkeit der Gebäude zu erhöhen. Mit der Planung für das Gebiet Blessenstätte wurde die Geschossigkeit erstmals – und damit letztlich für das gesamte Innenstadtgebiet – auf vier Geschosse festgelegt.

Im Zuge der Beratungen zum Durchführungsplan Nr. 16, der ein Gebiet an der Martin-Luther-Kirche umfasste, hatte der Gutachter, Prof. Hillebrecht von der TH Hannover dagegen zumindest für das Umfeld der Kirche eine Beschränkung auf drei Geschosse empfohlen, damit die städtebauliche Dominanz der Kirche bewahrt bliebe. Gleichzeitig wurde von Prof. Hillebrecht bereits damals auf die Bedeutung verschiedener Gebäude für das Stadtbild hingewiesen. Eine Auffassung, die aber nicht von allen Ratsherren geteilt wurde.<sup>420</sup>

Anlässlich der Aufstellung der Durchführungspläne 17 – 20 entbrannte im Stadtrat am 28. Juli 1958 ein Streit über die zukünftige bauliche Entwicklung von Gütersloh. Seit einiger Zeit wurde von der Stadt die Strategie verfolgt, Bauflächen nur grundsätzlich zu entwickeln, die konkrete Ausgestaltung aber Baugesellschaften zu überlassen, denen eine größere Freiheit in der Baugestaltung eingeräumt werden sollte. Diese Baugesellschaften besaßen natürlich Interesse an einer möglichst hohen Auslastung. Es stellte sich daher 1958 die Frage, ob man Wohnhochhäuser in Gütersloh zulassen sollte. Ratsherr Nordmann von der FDP hielt dies für angebracht, da sonst die Wohnraumnot nicht beseitigt werden könne. Hierin fand er aber bei allen Parteien, auch bei seiner eigenen Fraktion, keine Zustimmung. Mehrheitlich sprach man sich gegen Hochhäuser aus. Grundsätzlich hielt man zwei- bis dreigeschossige Gebäude für günstig. Sah aber auch den zunehmenden Wunsch der Bauherren nach Einfamilienhäusern in einstöckiger Bauweise.<sup>421</sup>

Im November 1959 stellte Dr. Wilhelm Loerpabel den Antrag, in Abänderung des Durch-

<sup>420</sup> „Die freie Presse“ vom 17.3.1958

<sup>421</sup> „Die freie Presse“ vom 29.7.1958



führungsplans Nr. 17 auf seinem Eckgrundstück Ohlbrocksweg / Grenzweg ein achtstöckiges Hochhaus errichten zu dürfen. Hierauf entbrannte in der Ratssitzung vom 12. November 1959 eine heftige Diskussion, denn dies wäre das erste Wohngebäude dieser Art in Gütersloh. Diskussionen entstanden dabei auch über die Lage des Hochhauses. So wurde die Auffassung vertreten, es läge zu nahe an der Kreuzung, was zu entsprechender Lärmbelastung für die Bewohner führen würde.

In der Aussprache betonte Ratsherr Breenkötter (CDU), „daß ein acht- oder zehnstöckiges Haus durchaus am Platze ist. Darüber besteht keine Meinungsverschiedenheit. Gütersloh hat nur Flachland und wir sollten in stärkerem Maße alles tun, um das Stadtbild durch Punktbauten zu beleben.“<sup>422</sup>

Abgelehnt wurde ein zehngeschossiges Haus im Plangebiet des Durchführungsplan Nr. 12 für das Gebiet Kaiserstraße Strengerstraße / Eickhoffstraße und Stohlmannplatz. Hier nahm der Regierungspräsident eine Beschränkung auf vier Geschosse vor.<sup>423</sup>

Wohnhochhäuser blieben aber auch in den 1960er Jahren aktuell. Im Zusammenhang mit der Aufstellung des Bebauungsplan Nr. 39 für einen Teil des Stadtgebietes zwischen der Hofbreite, der Brockhäger Straße, der Teutoburger-Wald-Eisenbahn und dem Blankenhagener Weg wurde erneut über Wohnhochhäuser diskutiert. Mit Hinweis auf den knapper werdenden Baugrund begrüßte Ratsherr Eichberg (SPD) für seine Fraktion die Planung der Hochhäuser und empfahl, „man solle bei einer erneuten Überprüfung prüfen, ob nicht doch hier und da noch eine höhere Bebauung durchführbar sein.“ Auch die FDP sprach sich nun für die Errichtung von Wohnhochhäusern aus.

Anlässlich des Beschlusses zum Bebauungsplan Nr. 241 für das Stadtgebiet Südtangente, Heidewaldstraße, Hellweg und Neuenkirchener Straße beantragte die SPD-Fraktion, einen Architektenwettbewerb auszuschreiben mit dem Ziel, familien- und kinderfreundliches Wohnen zu ermöglichen. Dies wurde mit den Stimmen von CDU und FDP aber abgelehnt, die an einer eher konventionellen Bebauung festhalten wollten. Das ebenfalls vorgeschlagene Blockheizkraftwerk wurde mit Hinweis auf die zu kurze Zeit für Planung und Realisierung ebenfalls abgelehnt. Diese Idee sollte bei einem späteren Bebauungsplan aber aufgegriffen werden.<sup>424</sup>

Anfang der 1980er Jahre versuchte der Planungsausschuss mit dem Bebauungsplan 141 „Im Brock“, Modelle neuen Wohnens aus den Niederlanden zu übertragen. Hiervon versprach

man sich bei geringerem Flächenverbrauch eine Kostenreduzierung und gleichzeitig auch eine kinder- bzw. familienfreundlichere Siedlungsstruktur. Auf dem Wohnungsmarkt wurde jedoch weiterhin die konservative 1- und 2-Familienhaus-Bebauung gewünscht, so dass nicht einmal Reihenhausezeilen eine Chance auf Realisierung besaßen. Der Bebauungsplan wurde daher wieder verändert.

Die großen, ganze Baublöcke umfassenden Planungen des Stadtplanungsamtes aus den 1960er Jahren, die Punkthochhäuser und Terrassenhäuser vorsahen, konnten für die Innenstadt nicht realisiert werden. In den neuen Baugebieten orientierten sich die Bebauungspläne an den Interessen der investierenden Wohnungsbaugesellschaften bzw. an den Wünschen der privaten Bauherren. Hier dominiert der Wunsch nach einem freistehenden Einzel- bzw. Doppelhaus.

Das bei der rasanten Entwicklung der Stadt die Baugestalt manchesmal zu eher unbefriedigenden Lösungen fand, wurde bereits in den 1950er Jahren festgestellt. So hieß es beispielsweise im „Gütersloher Morgenblatt“ vom 21.8.1957:

„Das überraschend schnelle Wachstum der Industrie erzwang immer neue wirtschaftliche und betriebliche Maßnahmen und damit neue Baustile, deren Wirkung kaum verkraftet worden“ sind.

Heftig diskutiert wurde die Frage, in welchem Umfang die Stadtplanung konkrete Festsetzungen zur Baugestalt treffen dürfe. Das Stadtplanungsamt sah die Aufgabe, im Interesse der Stadtgestalt Leitlinien für die Bebauung vorgeben zu dürfen.

Dies wurde aber von Seiten des Rates immer wieder Fällen kritisiert. Von der Seiten der Fraktionen – und hier stärker von der CDU, als von den übrigen Fraktionen – sollte den Bürgern weitgehende Baufreiheit gewährt, und die Auflagen auf die Mindestforderungen der Baugesetzgebung beschränkt werden.

Dies führte dann von Seiten der Bauherren und Architekten zu einer sehr individuellen Auslegen der städtebaulichen Vorgaben, so dass sich ein zum Teil recht uneinheitliches, Stadtbild herausbildete.

### Planen für die Zukunft

Die vorliegende Arbeit lieferte Stichworte zu den städtebaulichen Planungen der Stadt Gütersloh für die Jahre von 1945 bis zum Jahr 2000. Dies ist ein im Vergleich zur langen Geschichte der Stadt recht kurzer Zeitraum. Aber auch für diese knapp 55 Jahre zeigt sich, wie oft sich die Grundsätze und Konzepte städtebaulicher Planungen

<sup>422</sup> „Gütersloher Zeitung“ vom 14.11.1959

<sup>423</sup> Ratsprotokoll vom 1.3.1960

<sup>424</sup> Ratsprotokoll vom 23.3.1990

wandelten bzw. sich veränderten Rahmenbedingungen anpassen mussten. Fast jede „grundsätzliche“ und „zukunftsweisende“ Planung hat sich nach gut 10 Jahren überholt. Manches Konzept scheiterte bereits in der ersten Phase der Realisierung oder musste nach 5 Jahren aufgegeben bzw. stark überarbeitet werden. Dies macht Stadtplanung nicht unbedingt einfach.