



Fliegerhorst Oldenburg | Zukunftsplan 2030+

Dokumentation Masterplan

Pläne, Fotos und Texte

Planerteam Zukunftsplan 2030+

Machleidt GmbH
Städtebau | Stadtplanung
Mahlower Straße 23/24
12049 Berlin
Bearbeitung: Benjamin Wille, Steffen Wörsdörfer

KSV Krüger Schuberth Vandreike
Planung und Kommunikation GmbH
Brunnenstraße 196
10119 Berlin
Bearbeitung: Bertram Vandreike

Hanke + Partner Landschaftsarchitekten
Bundesplatz 17
10715 Berlin
Bearbeitung: Marek Jahnke

performative architektur
büro für energiestrategien
Schwabstr. 32
70197 Stuttgart
Bearbeitung: Steffen Wurzbacher

SHP Ingenieure
Plaza de Rosalia 1
30449 Hannover
Bearbeitung: Wolfgang Haller, Christina Jänecke

thies schröder | planungskommunikation
Bernauer Straße 8a
10115 Berlin
Bearbeitung: Thies Schröder

im Auftrag der



Stadt Oldenburg i.O. – Stabsstelle Fliegerhorst
Industriestraße 1 (Eingang H)
26121 Oldenburg

fliegerhorst@stadt-oldenburg.de
<http://www.oldenburg.de/fliegerhorst>

Oldenburg, 22. August 2016

GEFÖRDERT VOM



Bundesministerium
für Bildung
und Forschung



Inhalt

| | |
|--|-----------|
| Grußwort | Seite 4 |
| Einleitung | Seite 6 |
| Herleitung Szenarien | Seite 11 |
| Variantenbetrachtung | Seite 21 |
| Dokumentation Innovationscamp 1 | Seite 29 |
| Konsensplan | Seite 45 |
| Dokumentation Innovationscamp 2 | Seite 53 |
| EXKURS: Die Innovationscamps aus Sicht des Moderators | Seite 68 |
| Masterplan | Seite 75 |
| Städtebauliche Struktur | Seite 78 |
| Öffentliche Freiräume | Seite 80 |
| Wasserwirtschaft | Seite 82 |
| Energierstrategie | Seite 84 |
| EXKURS: Im Detail | Seite 90 |
| Mobilitätskonzept | Seite 92 |
| Kennzahlen | Seite 100 |
| Anhang | Seite 102 |





Grußwort des Oberbürgermeisters

Liebe Oldenburgerinnen und Oldenburger,

im Februar 2015 habe ich Sie eingeladen, an der zukünftigen Entwicklung des Fliegerhorstes teilzunehmen. Bei der Bürgerbeteiligung sind wir neue Wege gegangen - mit großem Erfolg, wie ich meine. Bereits in der Phase der Ideenfindung erreichten mich mehr als 450 Ideenkarten und Emails mit mehr als 1.000 Ideen für den zukünftigen neuen Stadtteil. In Erinnerung bleibt insbesondere die überwältigende Resonanz bei der ersten Fahrradtour im April vergangenen Jahres, bei der mich ca. 700 Radfahrerinnen und -fahrer begleiteten. Im weiteren Verlauf hat unser Fliegerhorst-Team noch ca. 1.000 weitere Interessierte über das Gelände geführt.

In der Stadtwerkstatt im Juni konnte ich mehr als 150 Teilnehmende begrüßen. Schließlich waren jeweils ca. 100 Beteiligte in den Innovationscamps im November 2015 und Februar 2016 engagiert bei der Sache, den Fliegerhorst als Stadtteil zu formen. Den gesamten Ablauf der bisher stattgefundenen Bürgerbeteiligung der zweiten Phase finden Sie in dieser Broschüre dokumentiert.

Nun liegt das Ergebnis in einer sogenannten Konsensvariante vor, die den politischen Gremien der Stadt als Masterplan Fliegerhorst (Zukunftsplan 2030+) zur Beschlussfassung vorgelegt wird. Der Masterplan dient dann als Grundlage für die weiteren Detailplanungen, die durch die Bebauungspläne in kommunales Satzungsrecht umgesetzt werden sollen. Auch bei den nächsten Schritten zur Entwicklung des Fliegerhorstes freue ich mich auf einen Austausch mit Ihnen.

Jürgen Krogmann



Einleitung

Mit der Einstellung des Flugbetriebs auf dem Fliegerhorst 1993 und dem Ende der militärischen Nutzung 2006 erhielt Oldenburg ein rund 193 Hektar großes Gelände zurück, das am 1. Januar 2014 endgültig in das Eigentum der Stadt übergegangen ist.

Die Entwicklung dieses besonderen und durch seine mehrere Jahrzehnte andauernde militärische Nutzung ebenso spannenden wie anspruchsvollen Areals stellt für Oldenburg eine der großen Herausforderungen der kommenden Jahre dar. Die zunehmende Nachfrage nach Wohnraum, besonders für Familien und Personen mit mittleren bis niedrigen Einkommen, sowie die Herausforderungen durch nationale und globale Entwicklungen wie den anhaltenden Zustrom von Flüchtenden stellen kurz- bis mittelfristige Rahmenbedingungen dar, denen mit der Konversion des Geländes zu einem neuen Stadtteil Rechnung getragen werden muss. Dabei ist es ein wichtiges Ziel, die langfristige und zukunftsgerichtete Entwicklung des Fliegerhorsts nicht aus dem Blick zu verlieren und diese mit den zeitnahen Bedürfnissen von Gesellschaft und Wirtschaft zu verbinden.

Um den vielfältigen Anforderungen gerecht zu werden, hat sich die Stadt Oldenburg bewusst für ein partizipatives Verfahren entschieden, das sowohl Bürgerinnen und Bürger als auch Verwaltung, Expertinnen und Experten zu verschiedenen Themen der Stadt- und Quartiersentwicklung einbezog.

Anfang 2015 wurde zunächst eine Ideensammlung gestartet, in deren Rahmen alle Interessierten die Möglichkeit erhielten, ihre Vorschläge für die Nachnutzung des Fliegerhorsts einzureichen. Darauf aufbauend fand im Juni 2015 eine einwöchige Stadtwerkstatt auf dem Gelände des Fliegerhorsts statt, aus der 10 Leitsätze zur Entwicklung des Areals hervorgingen. Diese können, zusammen mit anderen Rahmenbedingungen wie Altlastenflächen, Vorgaben zur Wasserbewirtschaftung, der möglichst umfassenden Nachnutzung der baulichen Bestände und dem weitgehenden Erhalt des durchgrünten Charakters des Fliegerhorsts, als Grundlagen der folgenden Masterplanung unter partizipativer Begleitung durch die Oldenburgerinnen und Oldenburger angesehen werden.

Der nun vorliegende Entwurf des Masterplans, entwickelt im Rahmen des Zukunftsstadt-Projektes **Zukunftsplan 2030+**, wurde in enger Abstimmung mit der Stabsstelle Fliegerhorst der Stadtverwaltung Oldenburg durch ein interdisziplinäres Planerteam erarbeitet:

Machleidt GmbH
Städtebau | Stadtplanung

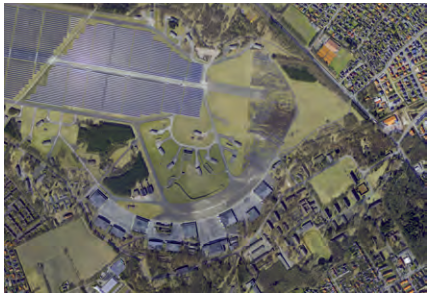
KSV Krüger Schuberth Vandreike
Planung und Kommunikation GmbH

Hanke + Partner
Landschaftsarchitekten

performative architektur
büro für energiestrategien

SHP Ingenieure
Verkehrsplanung

Ziel des zu verabschiedenden Masterplans ist es, ein robustes städtebaulich-freiräumliches Konzept unter Einbeziehung der vorhandenen baulichen und freiräumlichen Strukturen sowie der Entwicklung eines nachhaltigen Wasser- und Energiekonzeptes zu entwerfen.



Variante 1



Variante 2



Variante 3



MASTERPLAN

AKTUELLE
SITUATION

AKTEURE
10 LEITSÄTZE

SZENARIEN

KOORDINIERUNGS-
GREMIUM

VARIANTEN

INNOVATIONSCAMP
I

KONSENSPLAN

INNOVATIONSCAMP
II

Vorgehensweise

Durch den hohen Anteil partizipativer Elemente bei der Erstellung des Masterplans wurde auch die Arbeitsstruktur innerhalb der konzeptionellen und entwurflichen Prozessschritte entsprechend angepasst.

Zunächst fand eine Auswertung der bestehenden Planwerke und Konzeptpapiere zum Fliegerhorst statt. Außerdem wurden die Restriktionen auf dem Planungsgebiet mit der Stadtverwaltung analysiert und Spielräume ausgelotet. Begleitend zu diesem Schritt wurde auch die Stadtwerkstatt im Juni 2015 durchgehend von mehreren Mitgliedern des Planerteams als Beobachter begleitet, um bereits frühzeitig Einblick in die Wünsche und Vorstellungen der Bürgerschaft, Schülerinnen und Schüler und der Expertinnen und Experten aus Vereinen und Verbänden zu erhalten. Innerhalb dieser Woche konnte das Planerteam in Begehungen und Fotodokumentationen das Gebiet genauer kennenlernen und aus den bestehenden Planwerken nicht ersichtliche besondere Situationen und Orte kartieren.

Auf die gewonnenen Erkenntnisse aufbauend wurden drei Szenarien im Maßstab 1:5.000 entwickelt, die grundsätzliche Züge der Transformation des Fliegerhorstes in einen neuen Stadtteil mit unterschiedlichen Schwerpunkten aufzeigen. Nach einer intensiven Betrachtung aller Aspekte und Auswirkungen des jeweiligen Vorschlags in Arbeitsgruppen wurde durch das Koordinierungsgremium, bestehend aus dem Oberbürgermeister, Vertreterinnen und Vertretern des Rates und der Stadtverwaltung, ein Szenario als Grundlage der weiteren Bearbeitung ausgewählt. Besonderes Augenmerk wurde bei der Entscheidungsfindung auf den Abgleich mit den 10 Leitsätzen aus der Stadtwerkstatt gelegt.

Das ausgewählte Szenario wurde im nächsten Schritt konkretisiert und in drei Varianten im Maßstab 1:1.000 in verschiedene Richtungen weitergedacht. Dabei wurden Möglichkeiten zur künftigen städtebaulich-freiräumlichen Grundstruktur des Fliegerhorstes, zur Quartiersbildung, Erschließung und dem Umgang mit dem wichtigen Bereich der Ofenerdieker Bäke aufgezeigt.

Innerhalb des nächsten großen Beteiligungsbausteins wurden die Varianten im Innovationscamp 1 allen Teilnehmenden vorgestellt und an Plan und Modell intensiv diskutiert, Vor- und Nachteile herausgearbeitet und Arbeitshinweise an das Planerteam formuliert. Die Dokumentation des Innovationscamps 1 ist Teil dieses Berichts (s. Seite 29).

Unter Berücksichtigung der Ergebnisse des Innovationscamps 1 erarbeitete das Planerteam einen Vorschlag für einen möglichen Konsensplan, der die Vorteile der drei Varianten miteinander in Einklang bringt und möglichst viele der identifizierten Nachteile aufhebt. Dieser Prozess wurde dem Ausschuss für Stadtplanung und Bauen vorgestellt und der Konsensplan durch das Koordinierungsgremium als Grundlage der weiteren Ausarbeitung festgelegt.

Innerhalb des folgenden Innovationscamps 2 wurde der Konsensplan den Teilnehmenden vorgestellt und an verschiedenen Thementischen und räumlichen Vertiefungen diskutiert. Die Hinweise und Änderungen, die sich daraus ergeben haben, wurden mit der Stadtverwaltung abgestimmt und nach Abwägung der jeweiligen Belange in den Masterplan aufgenommen oder verworfen. Die Ergebnisse des 2. Innovationscamps sind ebenfalls Teil dieser Dokumentation (s. Seite 53).

Da einerseits ein innovatives Siedlungskonzept mit differenzierten Typologien für unterschiedliche Nutzergruppen entwickelt werden soll und andererseits das konkret nachgefragte Nutzungsspektrum bzw. die genaue Funktionsverteilung nicht verbindlich vorhergesagt werden kann, gewinnt die Zukunftsfähigkeit des Entwurfs stark an Bedeutung.

Die Robustheit des Städtebaus – also die Möglichkeit, auf unterschiedliche Zukunftsansprüche möglichst angemessen und flexibel reagieren zu können (Adaptivität), ohne die Grundzüge des Entwurfs in Frage zu stellen (Resilienz) – wird damit zum entscheidenden Faktor für den nachhaltigen Erfolg der Entwicklung des neuen Quartiers.

Der Konsensplan, der in weiterentwickelter Form seinen Abschluss im Masterplan findet, bietet ebendiese Fähigkeiten. Zugleich stellt er aber auch konkrete Strukturen dar, auf deren Grundlage in der weiteren Ausdifferenzierung Nachbarschaften, Freiräume und Teilquartiere ausgestaltet werden können.

Aufbauend auf die im Masterplan vorgeschlagenen Entwicklungsschritte sollen in den kommenden Jahren entsprechende Bebauungspläne erstellt werden.



Die vielfältigen Anforderungen und Restriktionen, die für das Areal des ehemaligen Fliegerhorsts bestehen, ließen unterschiedliche Ansätze bei der morphologisch-freiräumlichen Entwurfsfindung zu. Diese wurden zu Szenarien in den Maßstäben 1:10.000 und 1:5.000 zusammengefasst und vergleichend diskutiert.

Um diese Diskussion nicht vordergründig auf wirtschaftliche Aspekte aufzubauen, wurden innerhalb einer abgestimmten Verfeinerung der Szenarien im Maßstab 1:2.500 bei allen Vorschlägen vergleichbare Flächengrößen für Wohn-, Misch- und Gewerbebauflächen vorgesehen.



Szenario 1 - Grüne Finger zum Fliegerhorst

Das erste Szenario orientiert sich sehr stark an den Vorgaben aus der Wertzonenkarte und versucht, diese in eine morphologische Struktur zu übersetzen. Neben den Abgrenzungen der unterschiedlichen Nutzungsbereiche geht das Szenario intensiv auf die vorhandenen Strukturen wie die Straßenführungen und die Bestandsgebäude ein.

Prägnante und namensgebende Elemente des Entwurfes sind die Grünzüge, die sich in verschiedenen Lagen von den Grün- und Waldflächen an der Alexanderstraße (z.B. der Kleine Bürgerbusch) in das Quartier hinein entwickeln. Entlang der Ofenerdieker Bäke übernimmt diese Funktion ein neuer Grünzug, der bewusst eine Zäsur zwischen den Wohngebieten am Brookweg und dem neuen Wohnquartier auf dem Fliegerhorst darstellt.

Im zentralen Bereich wird der Freiraum um das Stabsgebäude herum bis zum Quartierseingang an der Hauptwache geführt und hier mit den bestehenden Grünflächen verknüpft.

Den nördlichsten der Grünfinger bildet das Naturschutzgebiet, von dem aus ein Grünzug entlang der Hallensichel in die Offenlandschaft der Shelter führt.

Die Adresse des Quartiers zu seiner städtischen Umgebung wird vor allem durch die alte Hauptwache und ein neues, prägnantes Gebäude an der Kreuzung der Verbindungsstraße mit der Alexanderstraße hergestellt.

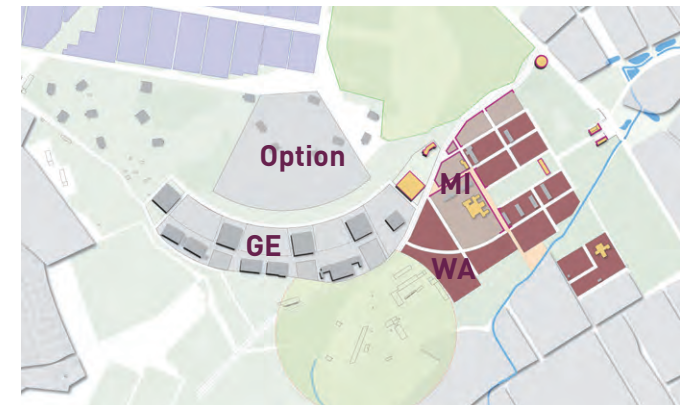
Die Erschließung des Gebietes für den Kfz-Verkehr erfolgt vornehmlich über die neue Verbindungsstraße, die eine Kreuzungssituation mit der Straße am Alexanderhaus ausbildet und von dort aus entlang der in der Wertzonenkarte definierten Flächen zwischen Wohn- und Mischgebiet und der Gewerbesichel durch das Quartier verläuft. Als untergeordnete Anknüpfung bleibt auch die Anschlussstelle an der alten Hauptwache erhalten. In die bestehenden Straßen wird die Haupteerschließung für das Quartier an die Verbindungsstraße eingehängt.

Zusätzlich zur Kfz-Erschließung wird auch die östlich vorhandene Fahrradtrasse anstelle der alten Schienenstränge in das Entwurfsgebiet hinein verlängert und nach Südwesten weitergeführt.

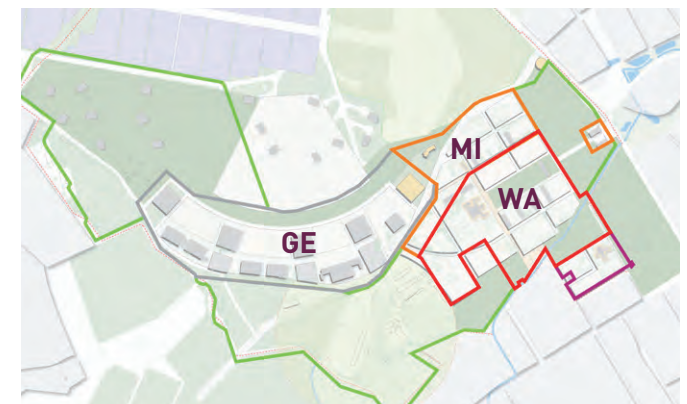
Im Bereich des Grünzuges an der Ofenerdieker Bäke werden Fuß- und Radwege angeordnet, die eine Vernetzung mit den südlichen Bestandsquartieren ermöglichen, ohne dadurch neue motorisierte Durchgangsverkehre zu erzeugen.



Szenario 1 | Erschließung



Szenario 1 | Nutzungen



Szenario 1 | Überlagerung Wertzonenkarte



Szenario 2 - Aktiver Grünsaum um den historischen Fliegerhorst

Innerhalb des zweiten Szenarios orientiert sich der neue Stadtteil sehr stark zu den südlich angrenzenden Quartieren. Das gesamte Wohn- und Mischgebiet wird über untergeordnete Straßen mit den Beständen Richtung Brookweg verbunden und aus deren Logik weiterentwickelt.

Durch die bauliche Schwerpunktsetzung im Süden entsteht im Norden ein großflächiger Grünsaum zwischen dem neuen Stadtquartier und dem Naturschutzgebiet Alexanderheide. Dieser Saum wird in Richtung Alexanderstraße an die teils bestehenden und teils geplanten Grün- und Waldflächen angebunden und somit bis zum Kleinen Bürgerbusch weitergeführt.

In westlicher Richtung führt der Grünzug als Aktivband am freigestellten Tower vorbei hin zum Landschaftspark nördlich der Gewerbesichel und von dort aus in die Offenlandschaft um die Shelter und das Solarfeld.

Die Wohnnutzungen werden angelagert an die Bestandssituation in den angrenzenden Quartieren vor allem im Süden angeordnet. Die Bereiche um die Quartiersmitte an der ehemaligen Truppenküche (Gebäude 35) bis zum nördlichen Abschluss der Bebauung sollen Mischnutzungen von Wohnen und Gewerbe oder Dienstleistungen dienen.

Die Gewerbesichel wird vergleichsweise weit von den übrigen Quartieren abgerückt und von Freiraumelementen eingerahmt.

An der Schnittstelle zwischen Gewerbesichel und Wohn-/Mischquartieren werden zwei Hallen und der freigestellte Tower als Bausteine mit besonderer öffentlicher Nutzung innerhalb des Grünsaums verortet.

Die Erschließung des Gebietes erfolgt über die ehemalige Hauptwache an der Alexanderstraße. Von hier aus wird die Verbindungsstraße als Stadtstraße direkt durch das Quartier geführt. In ihrem westlichen Verlauf folgt sie der Trasse der heutigen Erschließungsstraße und der Gleise auf dem Fliegerhorst und tritt im Südwesten an der vorgesehenen Stelle aus dem Plangebiet aus.

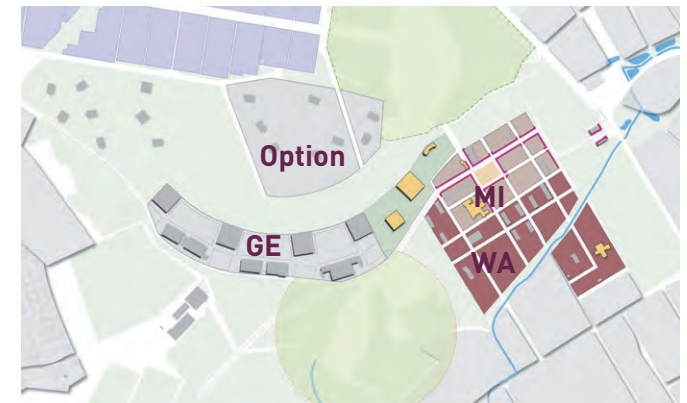
Untergeordnete Straßen werden in diese Hauptstraße eingehängt. Nach Süden werden der Mittelweg und die Hugo-Eckener-Straße als Anwohnerstraßen an den Fliegerhorst angebunden.

Die Verbindung Richtung Brokhausen erfolgt über eine Anwohnerstraße, die auch als Fuß- und Radweg dienen kann.

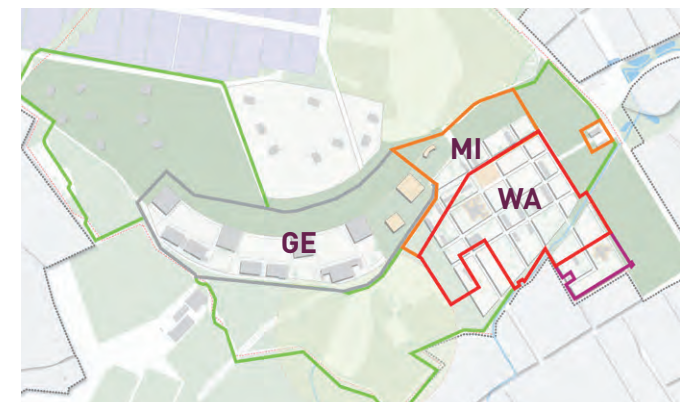
Die Fahrradstraße in Verlängerung des bestehenden Anschlusses auf Höhe des Discounters an der Alexanderstraße wird zunächst auf den ehemaligen Schienensträngen und im westlichen Verlauf entlang der Verbindungsstraße geführt.



Szenario 2 | Erschließung



Szenario 2 | Nutzungen



Szenario 2 | Überlagerung Wertzonenkarte



Szenario 3 - Zentraler Park an der Bäke zwischen Fliegerhorst und Brookweg

Besonders vielfältige Quartiers- und Freiräume bietet das dritte Szenario. Innerhalb eines Freiraummäanders, der das neue Wohn- und Mischgebiet ebenso umgibt wie die Gewerbesichel, entstehen unterschiedliche Park- und Landschaftsräume. Beginnend am Kleinen Bürgerbusch an der Alexanderstraße werden vorhandene Wege aufgenommen und auf den Fliegerhorst verlängert. Die Ofenerdiecker Bäke wird geöffnet und prägender Teil eines neuen Freiraumes, des Bäkeparks.

Dieser findet seine Fortsetzung in Richtung Nordwesten entlang des Radius der Munitionsverdachtsfläche über Grünflächen in Richtung der Weidelandschaft um die Shelter herum und von dort aus vorbei an Naturschutzgebiet und Solarfeld bis in die offene Landschaft des Umlandes.

Das Wohn- und Mischquartier wird anhand der Bestandgebäude auf dem Fliegerhorst entwickelt. Diese werden durch Baufelder ergänzt, die im Süden einen Abschluss zum Bäkenpark ausbilden. Der Bereich südlich der Bäke wird als Wohngebiet den Beständen am Brookweg angenähert und auch über diesen und den Mittelweg erschlossen, ohne dabei zum Fliegerhorst mit einer Kfz-Verbindung durchzubinden.

Nach Norden reichen die Baufelder des Mischgebietes bis zur neuen Verbindungsstraße, die südlich an das Naturschutzgebiet Alexanderheide angelagert wird. Durch das Herantreten der neuen Bebauung an die Alexanderstraße bekommt der neue Stadtteil eine eindeutige Adresse nach außen und entspricht darüber hinaus der Zielstellung aus dem Stadtentwicklungskonzept, an dieser Stelle den Stadteingang Oldenburgs deutlicher zu betonen.

Zwischen Tower und Halle 5 der Hallensichel spannt sich ein Platz auf, der durch seine Lage an Verbindungsstraße und Fahrradroute im Gelenk zwischen Gewerbesichel im Westen und Stadtquartier im Südosten eine lokale und übergreifende Nutzung als Stadtteilplatz erfahren kann. Darüber hinaus dient er als Vorplatz und Veranstaltungsfläche für die großen Halle 5, die einer öffentlichkeitswirksamen Nutzung zugeführt werden soll.

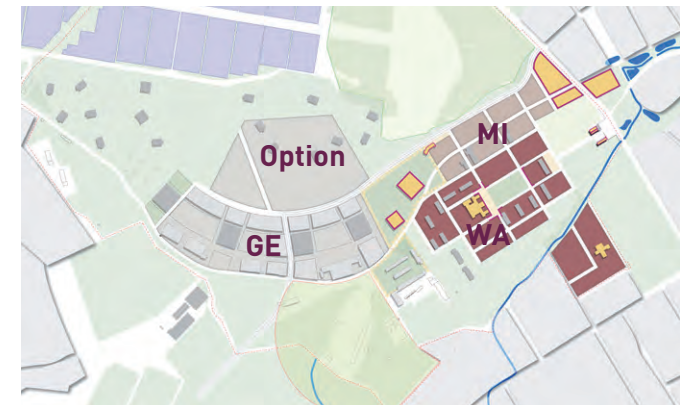
Die Haupteerschließung über die neue Verbindungsstraße erfolgt ab der Kreuzung der Alexanderstraße mit der Straße am Alexanderhaus. Von hier aus verläuft die Verbindungsstraße nördlich entlang der neuen Bebauung bis in das Gewerbegebiet an der Hallensichel. Diese wird nach einer Kurve durchquert und somit direkt angeschlossen. Die Straße verlässt den Fliegerhorst an der vorgegebenen Stelle im Südwesten und führt weiter zur Ammerländer Heerstraße.

Die untergeordnete Erschließung für das Stadtquartier erfolgt über einen Erschließungsring, der direkt in die Verbindungsstraße eingehängt wird. Darüber hinaus bleibt auch die Zufahrt an der Hauptwache weiterhin bestehen und dient der Quartierserschließung für die zukünftigen Bewohner.

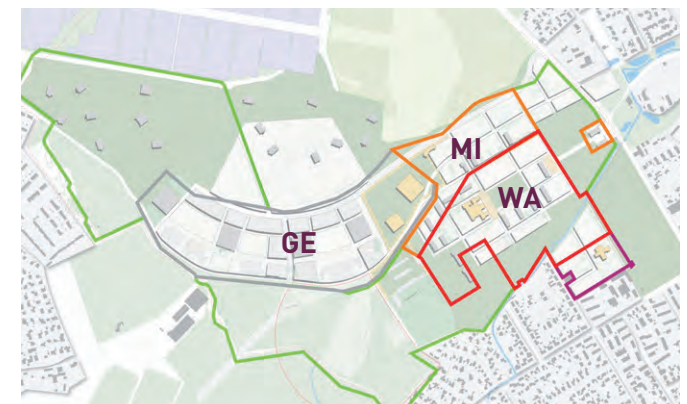
Die Fahrradstraße kann wegen der nach Norden verlagerten Verbindungsstraße durchgängig in dem heutigen Gleisbett verlaufen und verzweigt sich am Schnittpunkt mit der neuen Straße südlich der Gewerbesichel in einen südlich weiter verlaufenden Fuß- und Radweg und eine Anliegerstraße Richtung Brokhausen, die auch als Rad- und Fußroute zum Flugfeld dient.



Szenario3 | Erschließung



Szenario 3 | Nutzungen



Szenario 3 | Überlagerung Wertzonenkarte

Kurzabgleich der Szenarien mit den 10 Leitsätzen aus der Stadtwerkstatt

Szenario 1 - Grüne Finger zum Fliegerhorst



Park an der Bäche als gemeinsamer Freiraum

Fliegerhorst als eigenständiger Stadtteil

Identität durch Erhalt prägender Strukturen

Anbindung Landschaftsraum unterbrochen

Verbindungsstraße wirkt als Barriere

Adresse zur Stadt fehlt

Szenario 2 - Aktiver Grünsaum um den historischen Fliegerhorst



Anbindung Landschaftsraum sehr gut

Fliegerhorst kein eigenständiger Stadtteil

Identität geht teilweise verloren

Verbindungsstraße durch das Wohnquartier

Adresse zur Stadt fehlt

Szenario 3 - Zentraler Park an der Bäche zwischen Fliegerhorst und Brookweg



Anbindung Landschaftsraum vielfältig

Fliegerhorst als eigenständiger Stadtteil

Verbindungsstraße am Rand geführt

Adresse zur Stadt vorhanden

Identität durch Erhalt prägender Strukturen

**AUSGEWÄHLT ALS GRUNDLAGE
DER WEITEREN BEARBEITUNG**

Festlegung Szenario zur Vertiefung in Varianten

Innerhalb der Szenariendiskussion wurden viele Arbeitsszenarien entwickelt und zumeist wieder durch einfache Plausibilisierung und den Abgleich mit den Leitsätzen der Stadtwerkstatt verworfen.

Die drei hier vorgestellten Szenarien bilden daher bereits eine Vorauswahl, die einer ersten Überprüfung anhand der vorhandenen Restriktionen des Geländes und der vorhergegangenen Beteiligungsschritte standgehalten hat.

Nach vertiefter Rücksprache mit der Stadtverwaltung innerhalb mehrerer Arbeitsrunden wurden diese drei Szenarien in ausgearbeiteter Form dem Koordinierungsgremium, bestehend aus Vertretern der Ratsfraktionen, dem Oberbürgermeister, den Dezernentinnen sowie den Spitzen der betroffenen Ämter der Stadtverwaltung, vorgestellt. Um die Entscheidung möglichst ausschließlich anhand der räumlichen Qualitäten der Szenarien zu fällen, wurde bei der Erarbeitung der Vorschläge darauf geachtet, dass alle Szenarien eine vergleichbare Größenordnung der wichtigsten Kennzahlen wie Bauland und Freiflächenanteile aufweisen.

Innerhalb der Sitzung des Ausschusses für Stadtplanung und Bauen am 17. Dezember 2015 wurden der Abgleich mit den 10 Leitsätzen aus der Stadtwerkstatt sowie eine Abwägung der Vor- und Nachteile im Detail präsentiert.

Nach intensiver Diskussion wurde Szenario 3 einstimmig zur weiteren Vertiefung in Varianten bestimmt.



Die zuvor betrachteten Szenarien dienen dem Aufzeigen möglicher Leitbilder der Entwicklung des Fliegerhorsts. Mit der Festlegung auf ein Szenario konnten der Entwürfskorridor nun deutlich enger gefasst und auf dessen Grundlage erste Setzungen gemacht werden.

In Abstimmung mit der Stadtverwaltung wurden unterschiedliche Varianten in Skizzenform im Maßstab 1:2.000 erarbeitet und gemeinsam diskutiert. Im Ergebnis wurden drei grundsätzliche Entwurfsansätze vertieft und im Maßstab 1:1.000 ausgearbeitet.

Diese drei Varianten wurden den Teilnehmenden im Innovationscamp 1 im November 2015 zur Diskussion und Überarbeitung vorgelegt.



Variante 1 - Die Identität des Fliegerhorsts

Innerhalb der ersten Variante zum zuvor ausgewählten Szenario wird der Fokus auf die Aufnahme der Struktur der Bestandsgebäude auf dem Fliegerhorst und der Grünstrukturen im Entwurfsgebiet gelegt.

Entsprechend der Zeilenausrichtung der ehemaligen Staffelgebäude werden auch die neu hinzugefügten Baukörper angeordnet. Daraus ergibt sich ein Raster aus unterschiedlich großen Baufeldern. Die Neubauten werden innerhalb des Rasters so angeordnet, dass sie in leichtem Versatz zu den Beständen stehen. Dies bewirkt eine Betonung der markanten Klinkerbauten, da sie aus vielen Blickrichtungen im Quartier sichtbar werden. Die Geschossigkeit liegt, ähnlich den Beständen, bei zwei bis drei Vollgeschossen plus Staffelgeschoss.

Zur Verbindungsstraße im Norden richten sich die Neubauten straßenbegleitend aus, um die Lärmemissionen der Straße abzuschirmen und die dahinterliegenden Wohnbereiche zu schützen. Außerdem entsteht so mit drei bis vier Geschossen ein klarer Abschluss zum Naturschutzgebiet.

Die Adresse des neuen Stadtteils zur Alexanderstraße bilden Gewerbe- und Einzelhandelsbauten mit bis zu vier Geschossen.

Im Bereich südlich der Bäke wird eine Mischung aus Einzel-, Doppel- und Reihenhaustypen vorgesehen, die die Körnung der Umgebung aufgreift und neu interpretiert.

Das Gewerbegebiet auf der Hallensichel beinhaltet Experimentierfelder, die eine deutliche Ausrichtung zur nördlich angrenzenden Landschaft um die Shelter aufweisen. Die Bestandsgebäude werden um neue Baufelder ergänzt, die in ihren Abmessungen flexibel auf kommende Nutzungsansprüche reagieren können.



Variante 1 | Baustruktur

Analog zu den baulichen Strukturen werden auch die Freiräume stark an den Gegebenheiten des Bestands orientiert. Zwischen den Bestandsgebäuden und den Neubauten entstehen lineare Freiräume, die in private, halböffentliche und öffentliche Bereiche zoniert werden können.

Die prägenden öffentlichen Räume im Quartier bilden der Quartiersplatz in der Mitte des neuen Stadtteils sowie die Platzsituation zwischen Tower und den beiden westlich angrenzenden Flugzeugwerften der Hallensichel.



Variante 1 | Freiräume

Der Freiraummäander setzt sich in dieser Variante aus unterschiedlichen Teilbereichen zusammen. Vom Kleinen Bürgerbusch ausgehend wird die Ofenerdieker Bäke um Niederungen erweitert, die eine Rückhaltefunktion bei Starkregenereignissen erfüllen können. Diese Bereiche werden weitgehend naturnah angelegt und leisten einen wichtigen Beitrag zur Biotopvernetzung zwischen Fliegerhorst und den Quartieren am Brookweg.

Parallel zur Bäke werden darüber hinaus wohnungsnah Spiel- und Aufenthaltsflächen angeboten.

Der Mäander führt an den bestehenden und erweiterten Regenrückhaltebereichen vorbei weiter Richtung Garagenhof, der einer neuen Nutzung zugeführt werden soll.

Weiter Nördlich kreuzt er die Fahrradstraße und tangiert den Stadtplatz am Tower. Von hier aus geht der Mäander in die Weidelandschaft um die Shelter über, welche über die bestehenden Wege und Fahrradhauptachsen für Radfahrer und Fußgänger erschlossen werden.



Variante 2 - Vielfältige Inseln in der Landschaft

Die zweite Variante stellt die Besonderheiten der Bestandsbebauung dadurch heraus, dass Neubauten quer dazu gestellt werden. Dies wird insbesondere im nördlichen Teil des Misch- und Wohngebietes deutlich. Die neue Bebauung verläuft straßenbegleitend und schafft durch die Ergänzung mit Punktbauten zu den Beständen geschützte Hofstrukturen, innerhalb derer sich ein System von privaten und halböffentlichen Freiräumen entwickeln lässt.

Zum südlich verlaufenden Park an der Bäke bildet der Entwurf eine ebenso klare Kante aus wie zur Verbindungsstraße im Norden. Es entstehen urbane Übergänge und Grenzen zwischen Freiraum und Quartier.

Durch eine bauliche Kante wird auch der westlich am Quartier angelagerte urbane Freiraumkeil geprägt. Er grenzt das Wohnquartier auf dem Fliegerhorst von einem Experimentierfeld für neue Wohnformen und Smart-City-Projekte ab, das neben offen gestalteten Freiflächen für Neubauten auch einige Bestandsgebäude einbeziehen kann. Innerhalb des Wohnquartiers in Richtung Brookweg, das südlich des Parks an der Bäke entsteht, werden Typologien und Dichte der umgebenden Bestandsbebauung aufgenommen.

Die zukünftig gewerblich genutzte Hallensichel beinhaltet neben den Bestandshallen und Flugzeugwerften auch Baufelder für bauliche Ergänzungen. Die Neubauten werden dabei auch nördlich der neuen Verbindungsstraße angeordnet, um deren Wirtschaftlichkeit zu erhöhen. Mit zwei bis vier Geschossen kann in diesem Bereich eine große Spannweite an Angeboten gewerblicher Nutzung umgesetzt werden.



Variante 2 | Baustruktur

Durch das Querstellen der Neubauten zu den Beständen entstehen im gesamten Stadtteil unterschiedlich große und verschieden nutzbare Hofsituationen, die private, halböffentliche oder auch öffentliche Freiflächen beinhalten können. Als private Freiflächen können so annähernd jedem Gebäude Gärten für die Bewohnerinnen und Bewohner in den Erdgeschossen bereitgestellt werden. Die halböffentlichen Flächen grenzen daran an und nehmen neben Gemeinschaftsgärten auch Treffpunkte für die Haus- und Hofanlieger auf. Spielplätze und Durchwegungen der Höfe sind als öffentliche Flächen charakterisiert.

Als markante öffentliche Räume treten auch in dieser Variante der Quartiersplatz an der ehemaligen Truppenküche (Gebäude 35) und der Platz an Tower und Halle 5 hervor. Der Bereich rund um die kleinere Halle 13 wird in dieser Variante als Freifläche für gemeinschaftliche Gartennutzung ausgewiesen. Die Halle kann in dieses Konzept als Stützpunkt eingebunden werden.



Variante 2 | Freiräume

Der mäandrierende Freiraum entwickelt sich auch in Variante 2 entlang der Bäke, die ebenfalls geöffnet und um einzelne Flächen zur Rückhaltung von Regenwasser bei Starkregenereignissen ergänzt wird. Der Park an der Bäke wird analog zur klaren, nördlich angrenzenden Quartierskante geometrisch durch die herzustellenden Wegeverbindungen geprägt. Auf den entstehenden unterschiedlichen Teilflächen lassen sich Spiel- und Aufenthaltsmöglichkeiten für das neue und die bestehenden Quartiere umsetzen.

Der nordwestlich angrenzende urbane Freiraumkeil beinhaltet Wasserflächen, die aus dem Oberflächenwasser der Hallensichel gespeist werden. Die Flächen werden urban gestaltet und intensiv nutzbar sein. Im Gegenzug wird der erweiterte Bereich des Munitionsverdachtsradius zur Sukzessionsfläche, die der natürlichen Rückgewinnung durch Flora und Fauna dient.

Nördlicher Abschluss der neuen Freiräume ist der Stadtplatz am Tower mit der Urban Gardening Fläche. Von hier aus besteht ein Übergang zu den Weidelandflächen um die Shelter.



Variante 3 - Bunter, junger und entschleunigter Stadtteil in einer vernetzten Landschaft

In der dritten Variante wird eine Mischung aus unterschiedlich geprägten Teilquartieren vorgeschlagen. Der zentrale Bereich des Fliegerhorsts mit dem höchsten Anteil an Bestandsgebäuden wird ähnlich Variante 1 geprägt.

Der nördlich daran angrenzende Teilbereich zur Verbindungsstraße weist eine straßenbegleitende Bebauung auf, die den Anforderungen an den Lärmschutz entspricht und die Adressbildung der Anlieger der Fahrradstraße stärkt.

Der südliche Quartiersabschluss wird mit Wohnhöfen belegt, die sich aus einer Mischung verschiedener Typologien des Wohnens unter Einbeziehung der Bestandsgebäude zusammensetzt.

Innerhalb des südlich der Bäke entwickelten Wohngebietes am Casino werden vor allem Einzel- und Reihenhäuser angedacht, die eine Ergänzung zum Angebot in der direkten Nachbarschaft darstellen können.

Das westliche Gewerbegebiet, welches die Gebäude der Hallensichel einbezieht, zeigt in dieser Variante die Möglichkeiten der Nutzung durch eine Mischung aus Verwaltungs- und Produktionsstätten auf. Die in der mittleren Bebauungsspanne integrierten Experimentierfelder können den Gebäuden zugeordnet und durch deren Nutzer bespielt werden.

Die verschiedenen Teilquartiere werden durch markante öffentliche Freiraumbänder miteinander verbunden. Diese verlaufen von der Hauptwache aus in Richtung Westen und beziehen nördlich den Stadtplatz am Tower und südlich den mit unterschiedlichen Nutzungsfeldern belegten Quartiersplatz ein.



Variante 3 | Baustruktur



Variante 3 | Freiräume

Die Mischung der Ausrichtungen und Typologien innerhalb der unterschiedlichen Teilquartiere zeigt sich auch in den vorgeschlagenen Konstellationen bei den privaten und halböffentlichen Freiräumen im Stadtteil.

Innerhalb der Höfe im nördlichen Mischquartier werden direkt an den Neubauten private Freiflächen und Gärten verortet. Diese gehen in der jeweiligen Hofmitte in halböffentliche Flächen über, die dem nachbarschaftlichen Zusammenleben dienen können.

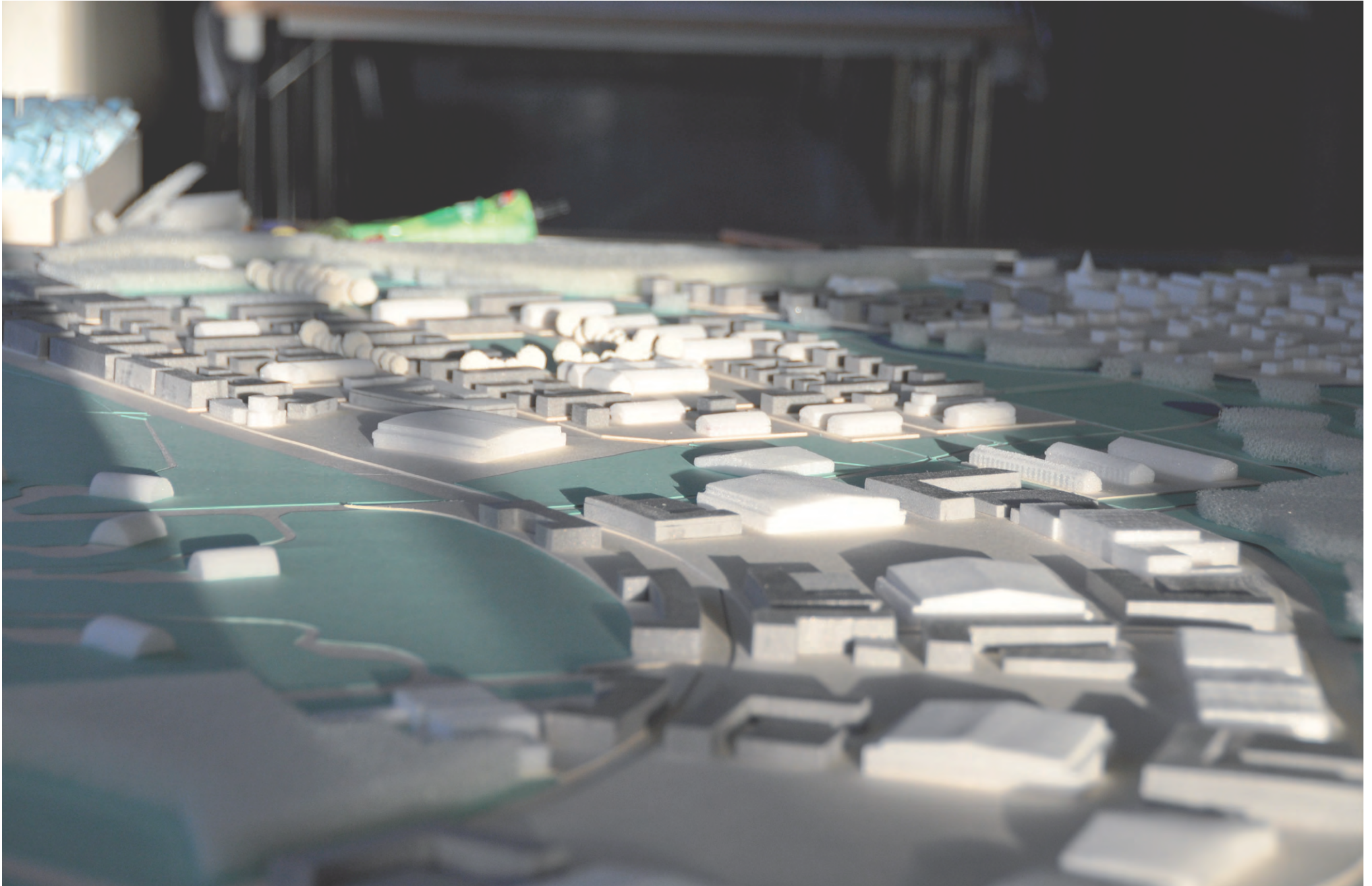
Zwischen den zeilenartig angeordneten Baukörpern am zentralen Quartiersplatz ergeben sich immer wieder untergeordnete Wegeverbindungen und kleinere Aufenthaltsplätze für die Anwohnerinnen und Anwohner.

Die Höfe im südlichen Teilquartier werden als halböffentliche Anger mit Aufenthalts- und Spielmöglichkeiten bei gleichzeitiger Erschließungsfunktion für die Hofgruppe geplant. Wege zwischen den Höfen und den privaten Freiflächen der Hausgärten schaffen eine direkte Verbindung mit dem Bäkenbereich.

Durch die vergleichsweise große Dimensionierung des südlich des Stadtquartiers gelegenen Parks an der Bäke mit Niederungsbereichen zur Rückhaltung von überschüssigem Regenwasser bei Starkregenereignissen liegt hier auch ein Schwerpunkt des Freiraummäanders. Im nach Nordwesten angrenzenden Bereich in Verlängerung der urbanen Freiraumbänder aus dem Quartier werden Wasser- und Aktivitätsflächen zur intensiven Nutzung vorgeschlagen.

Den nördlichen Abschluss der Freiraumfolge bildet die Weidelandschaft an den Sheltern, die über ein Experimentierfeld um Halle 13 herum mit den südlichen Teilen verbunden ist.

Der Radius um die Muntitonsverdachtsfläche bleibt weitgehend unberührt und wird als Sukzessionsfläche den natürlichen Prozessen überlassen.



Innovationscamp 1

Am 21. November 2015 fand das Innovationscamp 1 im Offizierscasino auf dem Fliegerhorstareal statt. Mehr als 100 Bürgerinnen und Bürger, die zum größten Teil auch schon an der Stadtwerkstatt im Sommer 2015 teilgenommen hatten, trafen sich in produktiver Atmosphäre mit Vertretern der Verwaltung und des Rates, dem Oberbürgermeister und dem Planerteam zur gemeinsamen Diskussion der inzwischen erfolgten Arbeitsschritte und deren Ergebnisse in Form der Szenarien und Varianten.

Tagesablauf

Ankommen

Zu Beginn des Tages wurden die Teilnehmenden begrüßt und mit den aktuellsten Informationen wie der broschierten Dokumentation zur Stadtwerkstatt, den aktuellen Planständen und einem Wissensquartett zum Thema Zukunftsstadt in einem Willkommenspaket versorgt. Es konnte ein zweites Frühstück eingenommen werden, während die Ausstellung „Zukunftsstadt“ zum Wissenschaftsjahr 2015 weitere Informationen über Entwicklungen andernorts zeigte.

Durch Plakate zu den planerischen Rahmenbedingungen und zur Entscheidungsfindung in der Szenarienbetrachtung wurden erste Einblicke in die Arbeit der vergangenen vier Monate gegeben.

Einleitung

Als Gastgeber begrüßten Oberbürgermeister Krogmann und Baudezernentin Nießen alle Anwesenden und führten in den weiteren Ablauf ein. Es folgte ein Rückblick auf die 10 Leitsätze der Stadtwerkstatt, um auch diejenigen mitzunehmen, die im Sommer 2015 noch nicht am Prozess beteiligt waren. Im Anschluss hatten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer die Möglichkeit, Ergänzungen, eigene Erwartungen und persönliche Anmerkungen an Planerteam, Verwaltung und Politik zu richten. Diese wurden an Pinnwänden und in Mindmaps dokumentiert.



Oberbürgermeister Krogmann



Ankommen im Plenum

Inputs

Die Bürgerinnen und Bürger sollten im Tagesverlauf als Experten an den vorgelegten Varianten in Plan und Modell arbeiten. Um diese Arbeit kreativ zu fördern, wurden externe Fachleute aus unterschiedlichen Richtungen der zukunftsgerichteten Quartiersentwicklung eingeladen, um inspirierende Vorträge rund um das Thema der Zukunftsstadt beizusteuern.



- Input 1: Vielfalt und Mischung als gemeinsames Experimentierfeld der Zukunft - Julian Petrin, Hamburg



- Input 2: Identitätsstiftende Stadt- und Freiraumqualitäten von morgen gestalten - Prof. Martin Prominski, Hannover



- Input 3: Nachhaltige Infrastrukturen (Mobilität/Energie/Wasserkreisläufe) für unsere Kinder und Enkel schaffen - Prof. Bernd Siebenhüner, Universität Oldenburg - Dr. Jürgen Meister, OLEC Oldenburg - Dr. Michael Kopatz, Wuppertal Institut

Nach den Vorträgen bestand jeweils die Möglichkeit für Nachfragen und eine kurze Diskussion der Themen der Referenten.

Planungsstand

Nach der Mittagspause wurden die Teilnehmenden in den aktuellen Stand der Planung für den Fliegerhorst eingeführt. Mitarbeiter des Planerteams stellten den bisherigen Prozess der Herleitung der Szenarien, der Variantenbetrachtung und der Vorbereitung der Arbeitsgruppen vor.

Variantenarbeit

Es folgte die konkrete Arbeit an den drei vorgestellten Varianten. Diese erfolgte zum einen an Plänen im Maßstab 1:1.000, auf denen mit Skizzenrollen, Stiften, Post-its und Klebeband thematische Anregungen, Lob und Kritik geäußert werden konnten. Zum anderen bestand für jede Variante die Möglichkeit, räumliche Interventionen mit Hilfe eines Modellbaukastens an je einem Modell, ebenfalls im Maßstab 1:1.000, zu erproben. Somit konnten planerische Setzungen des Planerteams nachvollzogen und eigene Ideen fundiert eingebracht werden.



Diskussion am Plantisch



Diskussion am Modell

Plenum

Die Mitglieder des Planerteams bereiteten die Ergebnisse der Diskussionen in Form von verfeinerten Skizzen und Fotos von Modellen innerhalb einer Kaffeepause für die Teilnehmenden auf. Diese Abbildungen wurden dann im Plenum von Sprecherinnen und Sprechern der Tischgruppen der Allgemeinheit vorgestellt und von dieser kommentiert.

Die Kernaussagen wurden für alle sichtbar in einer Live-Matrix zusammengefasst, die Planerteam und Verwaltung in den kommenden Schritten als weitere Arbeitsgrundlage diente.

Nach einer Zusammenfassung und dem Ausblick auf das weitere Verfahren bot sich beim geselligen Ausklang des Tages noch die Möglichkeit für Gespräche und Diskussionen außerhalb des Protokolls.

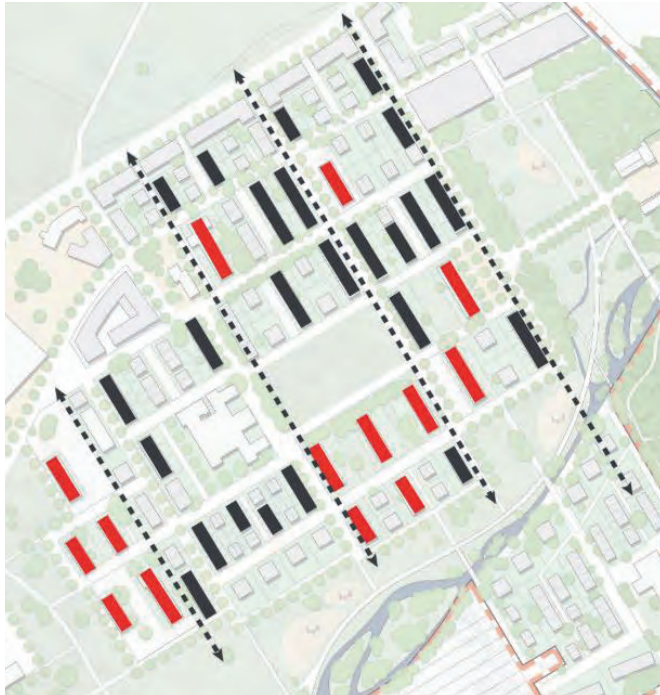


Vorstellung der Pläne im Plenum

Dokumentation

Die Ergebnisse und der Verlauf des Innovationscamps 1 wurden in Karten und Tabellen zusammengetragen und in einer Kurzdokumentation dargestellt, welche im Dezember 2015 dem Ausschuss für Stadtplanung und Bauen vorgestellt wurde.





Variantenarbeit - Variante 1

Die Identität des Fliegerhorsts

besondere Merkmale des Entwurfs

- Aufnahme der Bestandsstrukturen und -richtungen bei baulichen Ergänzungen und in den Freiräumen innerhalb des Quartiers
- Grünzug am Südrand mit aufgeweiteter und weitgehend renaturierter Ofenerdieker Bäke, die zudem eine verbesserte Retentionsfunktion für Oberflächenwasser bietet
- durchgängig verknüpfte private Freiräume
- U-förmige Gewerbebereiche mit Öffnung zur Alexanderheide im Norden und Experimentierfeldern mit direktem Landschaftsbezug



Variante 1: Die Identität des Fliegerhorsts



LIVE-Matrix - Variante 1

Die Identität des Fliegerhorsts

Mobilität ÖPNV

Das Quartier soll besser an den ÖPNV angebunden werden.

Mobilität Kfz-Verkehr

Es soll ein autoarmes Wohnquartier entstehen. Durch die Integration von Quartiersgaragen wird der Stellplatzschlüssel minimiert. Ein Kreisverkehr an der Kreuzung Alexander-/Verbindungsstraße ermöglicht einen flüssigen Verkehr. Es wird keine Verbindung für den Kfz-Verkehr zwischen Brookweg und Fliegerhorst hergestellt.

Mobilität Rad

Innerhalb von Mobilitätsstationen werden auch Fahrradleihstationen/dezentrales BikeSharing angeboten. Die Kreuzung Verbindungsstraße/Radweg wird für Radfahrer optimiert.

Gewerbesichel

Die Experimentierfelder sollen den Landschaftsbezug stärken. Dachbegrünung wird verpflichtend auf allen Gebäuden gesehen.

Bestandsgebäude

Bestandsgebäude sind weitestgehend zu erhalten und Blickbezüge herauszuarbeiten, um Identität und Historie des Fliegerhorstes zu wahren. Die ehemalige Truppenküche (Gebäude 35) und die Zeilen am Park sollen unbedingt erhalten werden. In den Bestandsgebäuden sollen besondere Nutzungen und Nutzer angesiedelt werden.

Wohntypologien

Neue Wohnformen sollen etabliert werden (z.B. kleine Wohneinheiten in Einzelgebäuden, so genannte Tiny Houses) und Ankergebäude mit Strahlkraft vorab ermöglicht und ausgeschrieben werden.

Alt und Neu

Im Quartier soll eine Gemeinschaft zwischen Bestandsbauten und -nutzern/-bewohnern entstehen.

Bäke erlebbar machen

Die Wasserlagen sollen erschlossen werden (Fuß/Rad). Außerdem werden intensivere Freizeitnutzungen (z.B. Sportanlagen/Laufstrecke...) angedacht.

Urban Gardening

In und um die Shelter soll gemeinschaftliches Gärtnern ermöglicht werden. Die Erzeugnisse können in der Markthalle verkauft oder getauscht werden und zur Verwendung in einer Kantine im Gewerbegebiet weitergegeben werden. Es sollen Obstbäume innerhalb einer Gemeinschafts-Streuobstwiese gepflanzt werden.

Dachbegrünung

Ökologische Aspekte der Dachbegrünung sollen aufgezeigt werden.

Gemeinschaftshöfe

Die gemeinsame Nutzung halböffentlicher Freiräume durch die Anwohner soll möglich sein.

Freizeit und Kultur

Denkbar ist eine „Oldtimerinsel“ in einer der Hallen. Zudem werden eine Kletter-/Sporthalle und eine Halle für kulturelle Zwecke (z.B. Konzerte) vorgeschlagen. Eine Kart-Bahn könnte auf der nördlichen Optionsfläche verortet werden. Der Tower soll als Merkzeichen für den Fliegerhorst mit Café und öffentlicher Nutzung belegt werden.

Umsetzung

Es sollen differenzierte Bereiche/Baufelder mit unterschiedlichen Themenschwerpunkten herausgearbeitet werden.

Phasierung

Zwischennutzungen und Experimentierfelder sollen ermöglicht werden.





Variantenarbeit - Variante 2

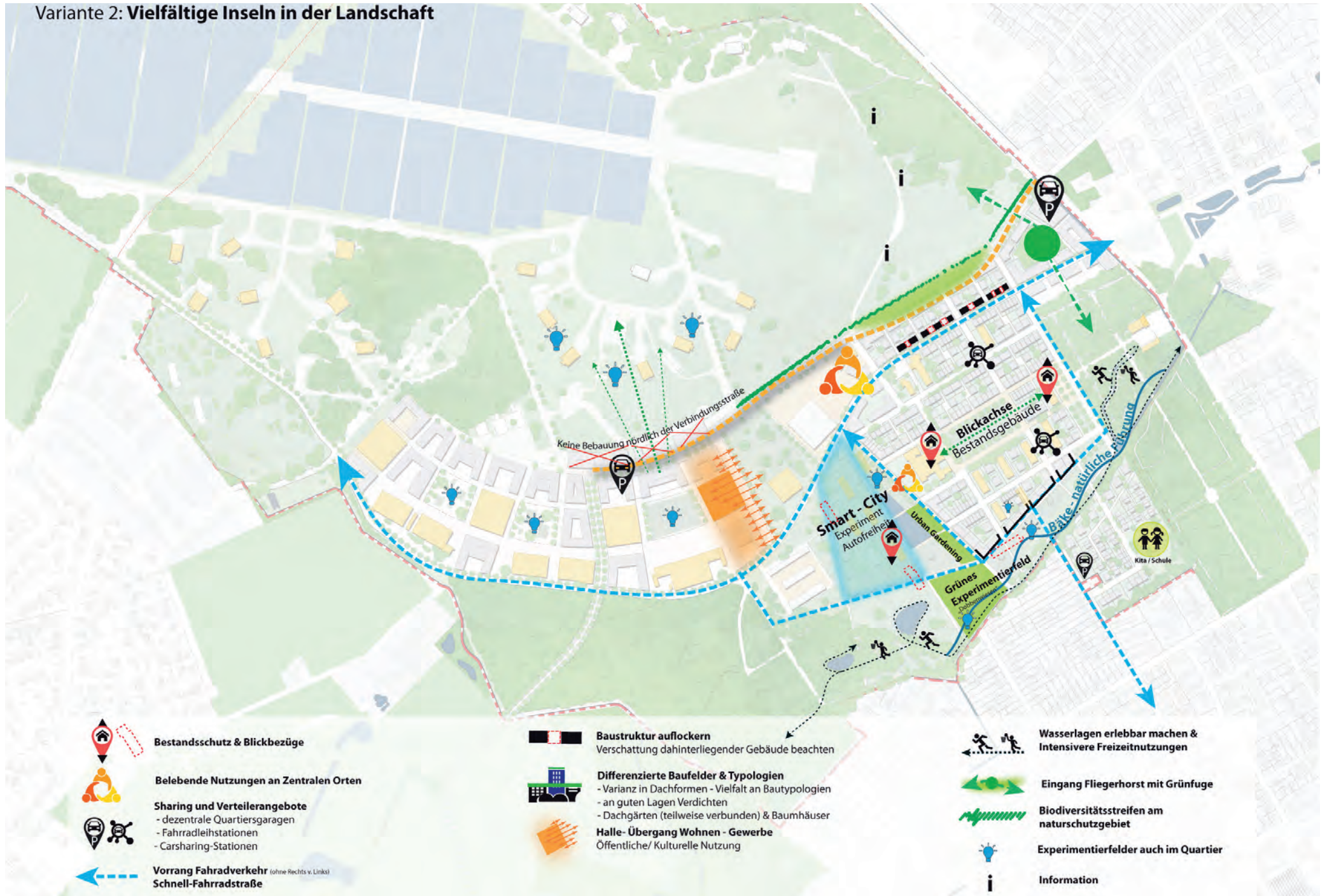
Vielfältige Inseln in der Landschaft

besondere Merkmale des Entwurfs

- neue Bebauung um 90° gegenüber dem Bestand gedreht, um dessen Besonderheiten hervorzuheben
- deutliche Baukante zum Grünzug mit vielen attraktiven Wohnlagen
- schmaler Grünzug im Süden mit Aufweitung am Westende des Wohnquartiers als „Landschafts-keil“
- Gewerbebereiche gruppieren sich um gemeinsame Höfe mit Experimentierfeldern



Variante 2: Vielfältige Inseln in der Landschaft



- Bestandsschutz & Blickbezüge
- Belebende Nutzungen an Zentralen Orten
- Sharing und Verteilerangebote
 - dezentrale Quartiersgaragen
 - Fahrradleihstationen
 - Carsharing-Stationen
- Vorrang Fahrradverkehr* (ohne Rechts v. Links)
Schnell-Fahrradstraße

- Baustruktur auflockern
Verschattung dahinterliegender Gebäude beachten
- Differenzierte Baufelder & Typologien
 - Varianz in Dachformen - Vielfalt an Bautypologien
 - an guten Lagen Verdichten
 - Dachgärten (teilweise verbunden) & Baumhäuser
- Halle-Übergang Wohnen - Gewerbe
Öffentliche/ Kulturelle Nutzung

- Wasserlagen erlebbar machen & Intensivere Freizeitnutzungen
- Eingang Fliegerhorst mit Grünfuge
- Biodiversitätsstreifen am naturschutzgebiet
- Experimentierfelder auch im Quartier
- Information

LIVE-Matrix - Variante 2

Vielfältige Inseln in der Landschaft

Entree Fliegerhorst

Eine grüne Fuge in Nord-Süd-Richtung soll das Wohnquartier am Westrand gliedern.

Bäke erleben

Die Wasserlagen sollen erschlossen werden (Fuß/Rad). Außerdem werden intensivere Freizeitnutzungen (z.B. Sportanlagen/Laufstrecke...) angedacht.

Zentraler Freiraum

Es wird eine Blickachse zwischen Stabsgebäude (Gebäude 40) und ehemaliger Truppenküche (Gebäude 35) vorgeschlagen.

Erlebbarkeit Naturschutzgebiet

Nach Möglichkeit soll ein Biodiversitätsstreifen am Rande des Naturschutzgebietes ermöglicht werden. Auch ein Weg durch das Naturschutzgebiet wird gewünscht (in Teilen schon vorhanden).

Mobilität Rad

Der Weg auf den ehemaligen Gleisen soll als Schnell-Fahrradstraße ausgebildet werden. Auch die Radwege um das Quartier sollen ausgebaut werden.

Mobilität Kfz-Verkehr

Der Garagenhof soll zur Quartiersgarage umgenutzt werden. Insgesamt sind dezentrale Quartiersgaragen vorzusehen und Carsharing-Stationen im Wohngebiet (näher als Quartiersgarage) einzurichten. Der Wunsch nach einem autoarmen Quartier sollte berücksichtigt werden (nur Halten, nicht Parken, außer Carsharing).

Gewerbesichel

Es soll keine Bebauung nördlich der Verbindungsstraße geben, damit die Hallensichel erlebbar bleibt und der Bezug zur Landschaft erhalten wird.

Halle am Übergang

Die Halle soll als belebter Raum der Verknüpfung zwischen Wohnen und Arbeiten dienen. Die Kulisse an der Westseite des Freiraums soll die Verbindung von Gewerbe und Kultur aufzeigen.

Smart City auf Wohninsel

Hier sollen neue Dinge ausprobiert werden und Experimente möglich sein. Die Autofreiheit ist als ein Thema zu berücksichtigen.

Vielfalt im Quartier

Es wird eine Mischung der Wohnformen etc. (vgl. Variante 1) gewünscht. Allgemein ist die Verschattung zu beachten (insb. entlang Fahrradweg). Das vielfältige Quartier sollen unterschiedliche Haus- und Dachformen prägen. Auch Baumhäuser sollen in eine organische, schrittweise Entwicklung integriert werden. Die Mischung der Bauformen auf dem Baufeld wird vorgeschlagen. Eine hohe Dichte an attraktiven Lagen (möglichst viele sollen profitieren) und eine möglichst kleinteilige Nutzungsmischung sollen den Eindruck eines reinen Wohnquartiers auflockern.

Zentraler Freiraum

Hier sind Möglichkeiten für Geselligkeit zu finden.

Quartiersplatz am Tower

Belebende Nutzungen sollen die Fläche als Quartiersmittelpunkt definieren.

ehemalige Truppenküche (Gebäude 35)

Die ehemalige Truppenküche (Gebäude 35) soll als Schule oder Kita genutzt werden.

Experimentierfelder

Auch im Freiraum sowie im Wohnquartier soll das Experimentieren möglich sein.

Umsetzung

Die Grundstücke sollen max. baufeldweise vergeben werden und nicht am Stück.

Umgang mit dem Bestand

Soweit möglich sollen sämtliche Bestandsstrukturen beachtet werden.

Dächer

Die zu planenden Gründächer sollen auch gemeinschaftliche Dachnutzungen aufnehmen und die Dächer ggf. verbunden über Brücken (Nachbarschaften stärken) erschlossen werden.

Shelter

Im Bereich der Shelter sollen Freizeitangebote mit echten Freiräumen „um sich auszuprobieren“ entstehen.





Variantenarbeit - Variante 3

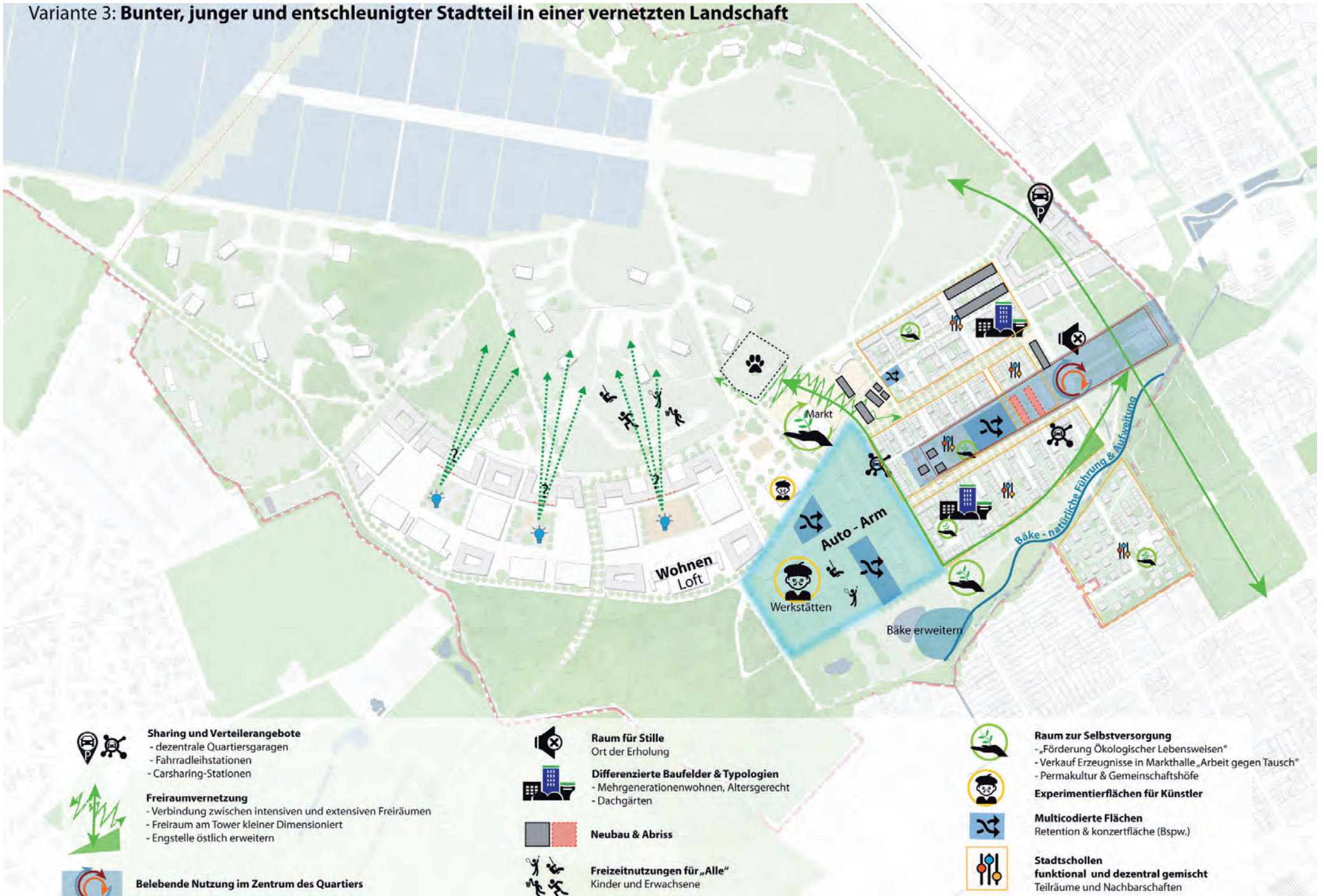
Bunter, junger und entschleunigter Stadtteil in einer vernetzten Landschaft

besondere Merkmale des Entwurfs

- Wohngebiet setzt sich aus drei Quartiersbändern unterschiedlichen baulichen und freiräumlichen Charakters zusammen (Block/Zeile/Höfe)
- Quartiersbänder werden durch öffentliche Promenaden mit Funktionsflächen (Spiel/Treff) verbunden
- südlicher Freiraum als Landschaftspark
- Gewerbe gruppiert sich um große innere Freiräume mit Experimentierfeldern, keine Bebauung nördlich der neuen Verbindungsstraße



Variante 3: Bunter, junger und entschleunigter Stadtteil in einer vernetzten Landschaft



LIVE-Matrix - Variante 3

Bunter, junger und entschleunigter Stadtteil in einer vernetzten Landschaft

Stadtgrundriss

Die langen Straßenachsen sollen immer wieder aufgebrochen werden (baufeldweise: organischer Verlauf/geschlängelte Wege) und es sollen Gemeinschaftshöfe entstehen.

Retentionsflächen

Es sollen größere Flächenangebote zur Retention geschaffen werden. Hier könnte auch eine Konzertinsel als Angebot für Besucher integriert werden.

Stadtschollen

Alle Bereiche sollen funktional gemischt sein => Dezentralität

Dachgärten

Es soll ein Leben „im Einklang mit der Natur“ ermöglicht werden, auch in Bezug auf Selbstversorgung.

Markthalle

Die östliche Halle 5 soll als Markthalle mit regionalen Produkten geplant werden. Prinzip: Arbeit gegen Tausch (Nahrungsmittel als Lohn)

Experimentierfläche für Künstler

Es sollen Angebote im gesamten Quartier geschaffen werden.

Garagenhof

Hier könnten Werkstätten mit Selbstbeteiligung/alternativer Lebenskultur eingerichtet werden.

Identität

Das große Wohngebiet soll in kleinere Teilräume/Nachbarschaften untergliedert werden.

Freizeitnutzungen

Hier sollen Angebote „an alle“ gemacht werden (Kinder + Erwachsene)

Heil-Raum

Ein Ort der Kontemplation und Erholung soll vorgesehen werden.

Identität

Der Zusammenhang zwischen Torgebäude/Allee/Stabsgebäude/zentraler Freiraum/ehemalige Truppenküche soll als Einheit hergestellt werden. Belebende Nutzungen sollen im Zentrum etabliert und die Dimension des zentralen Freiraums überprüft werden.

Kleiner Bürgerbusch

Hier wird eine Anbindung durch das Zentrum bis zum Naturschutzgebiet vorgeschlagen.

Mobilität Kfz-Verkehr

Innerhalb von dezentralen Quartiersgaragen sollen die Voraussetzungen für ein autoarmes Quartier zur Verfügung gestellt werden (Sharinglösungen,...). Insgesamt sollen deutlich weniger Stellplätze pro WE als bisher üblich vorgehalten werden.

Tower/Traditionsgemeinschaft JaboG 43

Beide Besonderheiten sollen erhalten und ihr Zusammenhang hergestellt werden.

Bäke erlebbar machen

Die Engstelle des Freiraums im Osten soll aufgehoben werden.

Freiraum Halle/Tower

Der Freiraum soll an dieser Stelle kleiner dimensioniert werden.

Halle 10

Hier soll der Blickbezug zum Freiraum erhalten bleiben.

Freiraumvernetzung

Eine gute Verbindung zwischen intensiven und extensiven Freiräumen wird gewünscht.

Umsetzung

Das Quartier soll innerhalb einer schrittweisen Entwicklung realisiert werden (nur, wenn Bedarf, „weniger ist mehr“).



Innerhalb des Innovationscamps 1 wurden die drei vorgelegten Varianten intensiv auf ihre Vor- und Nachteile hin untersucht und darauf aufbauend Überarbeitungshinweise durch die Bürgerinnen und Bürger gegeben. Mit Hilfe dieser Vorlagen wurde durch das Planerteam eine

Zusammenführung der besonders guten Aspekte der drei Entwürfe unter Berücksichtigung der Überarbeitungsbedarfe erstellt. Der so entstandene Konsensplan wurde in mehreren Runden mit der Stadtverwaltung abgestimmt, im Dezember 2015 im Ausschuss für Stadtplanung und Bauen

vorge stellt und letztendlich im Innovationscamp 2 an Thementischen und anhand von Vertiefungsräumen erneut mit den Bürgerinnen und Bürgern diskutiert.

Variante 1



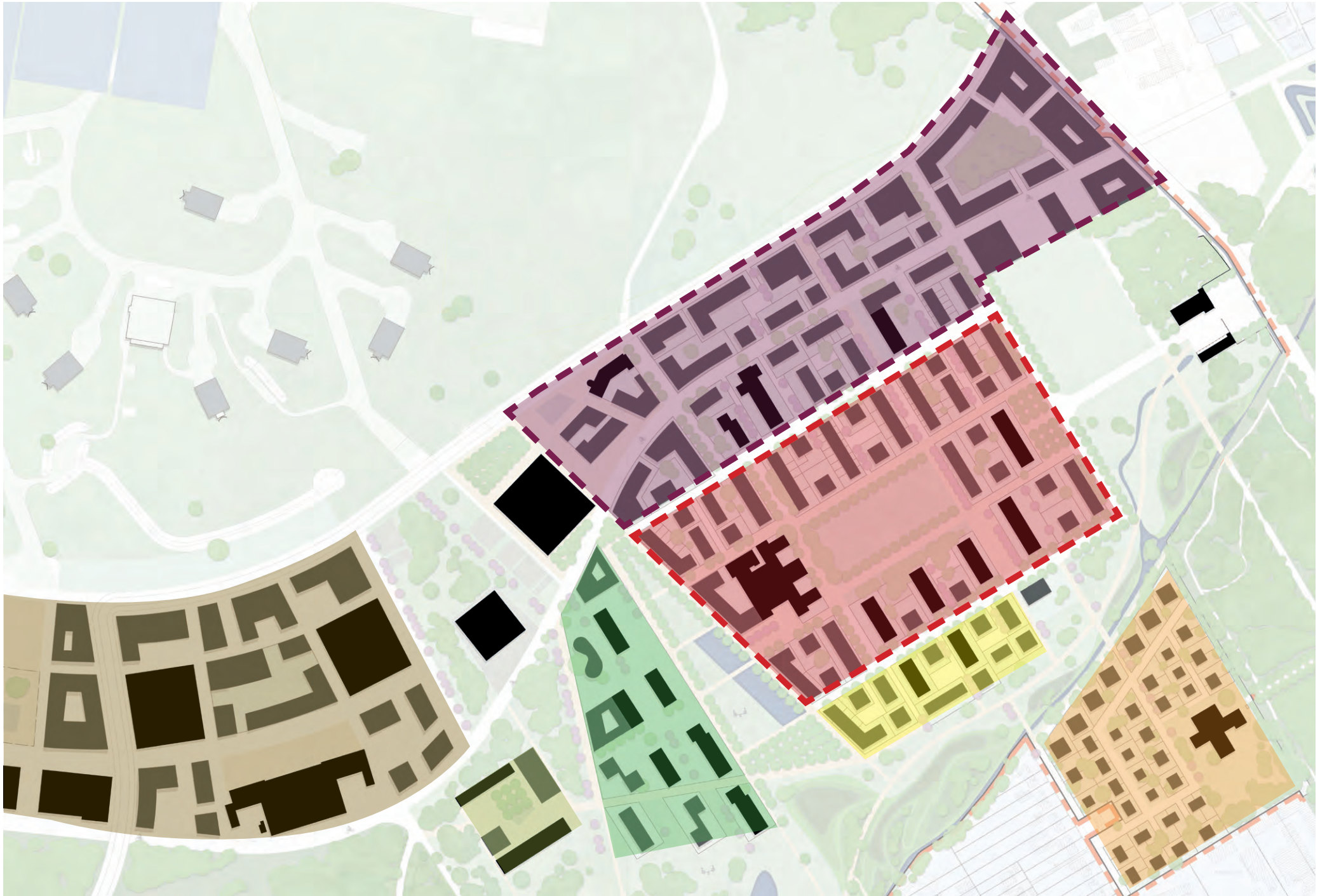
Variante 2



Variante 3





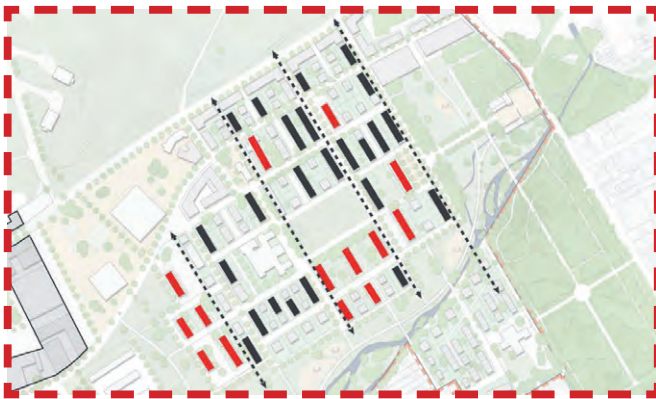




Im nördlichen Teil des Stadtquartiers auf dem Fliegerhorst wurde vor allem das Grundprinzip aus Variante 2 übernommen. Um den Lärm der direkt angrenzenden Verbindungsstraße aus dem Quartier heraus zu halten, wird eine straßenbegleitende Bebauung mit drei bis vier Geschossen vorgesehen. Im Zusammenspiel mit den um 90° gedrehten Bestandsgebäuden und Neubauten entstehen halböffentliche und private Höfe. In den Gebäuden werden Mischnutzungen vorgesehen, wobei insbesondere in den Erdgeschossen gewerbliche Nutzungen gesehen werden.

Die Köpfe des Mischgebietes nach Osten und Westen werden durch zwei unterschiedlich geprägte Felder gebildet:

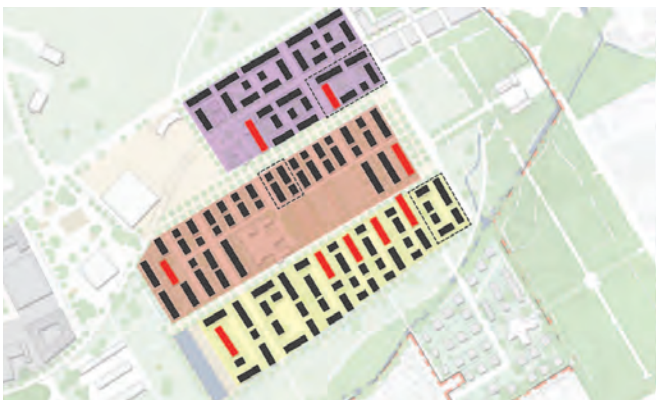
- Im Westen entsteht um Tower und Halle 5 der Stadtplatz. Zusammen mit den umgenutzten Bestandsgebäuden soll hier das soziale und kulturelle Zentrum des Stadtteils entstehen.
- Im Osten bildet das Quartier seine Adresse über ein kommerzielles Zentrum aus, mit dem auch die Versorgungssituation der näheren Umgebung verbessert werden soll.



Der zentrale Bereich des Wohnquartiers wird weiterhin vor allem durch die Ausrichtung und Körnung der baulichen Bestände der Staffelgebäude, Stabsgebäude und der ehemaligen Truppenküche (Gebäude 35) bestimmt. Diese werden um linear angeordnete Baukörper ergänzt, die unterschiedliche Wohn- und Mischtypologien aufnehmen können.

Im Zentrum steht ähnlich Variante 1 der zentrale Platz als neuer begrünter Quartiersplatz in historischer Dimension für Aufenthalt, Erholung und Spiel bereit.

Südlich davon werden an Variante 3 angelehnte Hausgruppen um kleinere Höfe und Anger gruppiert, die einen direkten Zugang zum renaturierten Bächenbereich erhalten.



Das prägendste Element des Konsensplans, das aus Variante 3 übernommen wurde, stellt die Zusammensetzung des Stadtteils durch drei teils deutlich unterschiedliche Teilquartiere dar.

Durch die konsequente Umsetzung des Mischungsgedankens von Wohnlagen, Typologien und Freiraumqualitäten entsteht ein vielfältiges Quartier, innerhalb dessen ein breites Spektrum an Bauherren und Nutzern angesprochen wird.





Baustruktur

Im nördlichen Teil des Wohnquartiers werden lärmabschirmende, dichte Baukörper für Mischnutzungen vorgeschlagen. Daran schließt im zentralen Bereich des Fliegerhorsts ein Teilquartier mit starken Bezügen zu den hier vorhandenen Bestandsgebäuden an. Diese geben Körnung und Ausrichtung der Gebäude vor und werden um Neubauten ergänzt.

Zum Bakenraum im Süden entstehen Wohnhöfe mit unterschiedlichen Typologien unter Einbeziehung der Bestände. Die Gewerbesichel wird entlang der heutigen Raumkanten verdichtet. Zwischen Wohnen und Gewerbe entsteht das „Experimentierfeld Wohnen“.



Freiraum

Wie in der Szenarienbetrachtung fixiert, wird das neue Quartier von einem Freiraummäander umgeben, der sich aus unterschiedlichen Teilräumen zusammensetzt. Beginnend am Kleinen Bürgerbusch führt zunächst ein Quartierspark entlang der aufgeweiteten und so auch zum Regenrückhalt dienenden Ofenerdieker Bäke bis zu einem urbanen Freiraumkeil.

Dieser bildet den Übergang zum Stadtplatz am Tower und darüber hinaus zur Weidelandschaft im Bereich rund um die Shelter. In und am Sperrradius der gesicherten Munitionsverdachtsfläche im Süden wird der Wald der Sukzession überlassen und nur von einem Weg durchzogen.



Mobilität

Das Mobilitätskonzept geht in einem ersten Schritt von der Erschließung des Wohnquartiers über die Hauptwache aus. Von hier aus wird ein Ring aus Sammelstraßen gebildet, die wiederum in kleinere Anwohnerwege übergehen. Nach Fertigstellung der Verbindungsstraße soll diese auch als Erschließung herangezogen werden. Sie soll eine vorhandene Netzlücke schließen und ist notwendig, um die Gewerbeflächen entwickeln

zu können, deren Erschließung allein über die alte Hauptwache funktional nicht umsetzbar ist. Auf den alten Bahngleisen verläuft ein Radschnellweg als Fahrradstraße. Der ÖPNV soll weit ins Quartier hineingeführt werden. Die Anzahl und Ausgestaltung der Stellplätze soll für ein autoarmes Quartier ausgelegt sein.



Innovationscamp 2

Das Innovationscamp 2 am 13. Februar 2016 wurde als kompakter Arbeitstag zur Vertiefung und Ausarbeitung des Konsensplans im Forum Alte Fleiwa konzipiert. Im Gegensatz zum ersten Innovationscamp ging es dabei nicht vorrangig um die Findung neuer Konzepte, sondern um das gemeinsame Überprüfen und Diskutieren der Entwürfe und die Anreicherung mit den Ideen der Bürgerinnen und Bürger, der Verwaltung und der Verbände.

Tagesablauf

Ankommen

Das Element des „zweiten Frühstücks“ wurde auch im Innovationscamp 2 zum Auftakt des Tages angeboten. Durch den betont offenen Einstieg in das Innovationscamp konnten sich auch neu hinzugekommene Bürgerinnen und Bürger in die Atmosphäre und den Aufbau der Arbeits- und Ausstellungsgebiete einfinden.

Hierzu wurden allen Ankommenden die Dokumentation des Innovationscamps 1 sowie ein schriftlicher Tagesablauf und ein Präsent der Stadtverwaltung überreicht.

Durch Plakate zu den planerischen Rahmenbedingungen, zur Szenarienbetrachtung und der Erarbeitung und Diskussion der Varianten im vorherigen Innovationscamp wurden diese Teile des Prozesses auch den neu hinzugekommenen Teilnehmenden vermittelt.

Zudem stand ein Präsentationsmodell des gesamten Entwurfsgebietes im Maßstab 1:1.000 zur Verfügung. An den Tischen zu den Vertiefungsbereichen konnte außerdem an teilträumlichen Detailmodellen gearbeitet werden.

Einleitung

Nach der Begrüßung durch Oberbürgermeister Krogmann wurden die Beteiligten des Planerteams und der Stadtverwaltung durch den Moderator vorgestellt.

Im Anschluss wurde der geplante Tagesablauf präsentiert und Nachfragen hierzu beantwortet.

Im Folgenden stellten Mitglieder des Planerteams den Anwesenden eine Zusammenfassung des Innovationscamps 1 und des gesamten Prozesses der Erstellung des Zukunftsplans 2030+ bis hierhin vor.

Nun gab es eine erste Möglichkeit, Fragen und Kritik zum Vorgestellten zu äußern. Eine rege Diskussion wurde auf Karteikarten festgehalten, die den späteren Tischgruppen thematisch bzw. vertiefungsräumlich zugeordnet wurden.

Planungsstand

Ein Mitarbeiter des Planungsteams führte die Teilnehmenden in den aktuellen Stand des Zukunftsplanes ein. Hierzu wurde zunächst der Arbeitsweg vom Innovationscamp 1 mit seinen vielfältigen Hinweisen und Diskussionsergebnissen nachvollzogen. Anschließend wurde der vorgeschlagene Konsensplan in seinen Grundzügen erläutert.

Themen und Vertiefungsbereiche

Die Diskussions- und Arbeitsrunden innerhalb des Innovationscamps 2 sollten anhand von spezifischen Themenkomplexen und besonderen Vertiefungsbereichen geführt werden. Dazu wurden kurze Vorstellungs- und Impulsvorträge zu den drei Thementischen und den drei Vertiefungstischen durch je ein Mitglied des Planerteams gehalten.

Thementische:

- Mobilität
- Wassermanagement, Energie und Nachhaltigkeit
- Leuchtturmprojekte im Zusammenleben

Vertiefungstische:

- Stadtplatz am Tower
- Wohnen an der Båke
- Experimentierfeld Wohnen



Fliegerhorst-Café

In abgewandelter Form des Modus eines Weltcafés hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit, sich in insgesamt drei Arbeitsrunden an den Tischen einzubringen, die am meisten Interesse weckten. Jede Arbeitsrunde dauerte 30 Minuten und wurde durch eine zusammenfassende Darstellung der Ergebnisse am Tisch abgeschlossen.



Plenum

Während einer Pause für die Teilnehmenden fassten die Mitglieder des Planerteams die Ergebnisse ihrer Tischrunden zusammen und stellten sie in Form von Skizzen und Karteikarten dar, die fotografiert und im Plenum auf die Projektionsfläche gebracht wurden. Entlang dieser Darstellungen stellten die Planerinnen und Planer die Diskussionsergebnisse im Plenum vor und wurden dabei von den jeweiligen Teilnehmerinnen und Teilnehmern unterstützt oder ergänzt.

Dokumentation

Die Ergebnisse und der Verlauf des Innovationscamps 2 wurden anhand der Abbildungen zu den Diskussionsrunden dokumentiert und durch begleitende textliche Zusammenfassungen ergänzt. Beide Teile wurden in der folgenden Kurzdokumentation festgehalten.





Thematisch Mobilität

Das Alternative Mobilitätskonzept braucht ein Gesicht!

Das „Alternative“ muss spürbar und deutlich erkennbar sein. Eine gute Möglichkeit wäre ein „Mobilitätshub“ (die Mobilitätsstation) als Merkzeichen an einem zentralen Ort, z.B. am zentralen Stadtplatz am Tower an der Verbindungsstraße. Zudem sollen Straßenräume autoreduziert gestaltet werden.

Verbindungsstraße

Pro:

- Verringerung von Verkehrsproblemen im Stadtnorden
- Voraussetzung für die Aufsiedlung am Fliegerhorst generell
- gute Verbindung zur A 28 und damit ans Fernstraßennetz

Contra:

- Beeinträchtigung eines wichtigen Naturraums
- Hypothek für das neue Gebiet, das dann bereits wieder vor Lärm geschützt werden muss
- geringe Zukunftsorientierung: Industrie 4.0 kommt mit viel weniger Lkw-Verkehr aus (These!)

Die Verbindungsstraße ist als planerische Vorbedingung gesetzt, trotzdem ist die Frage zu beantworten, wie weit das Gebiet besiedelt werden kann, solange die Straße (noch) nicht da ist. Tendenz: ein Teil des Wohnens ist auch ohne Verbindungsstraße möglich, die gewerbliche Entwicklung eher nicht.

Liegt die Trasse der Verbindungsstraße richtig?

Kritisiert wurde die Durchschneidung des Baumbestandes, die bei einer weiter westlichen Lage vermieden werden könnte.

Straßennetz

Verkehrsberuhigung und nach Möglichkeit viele autoreduzierte Teilquartiere. Straßenräume sollen autoreduziert sein. Vereinzelt wurde kritisiert, dass die Straßenräume alle im rechten Winkel und geradlinig verlaufen, was aber den vorhandenen Strukturen auf dem Kasernenareal geschuldet ist. Das Abhängen der Siedlung am Brookweg vom übrigen Fliegerhorst wird für richtig erachtet.

Parken

Gefordert wird ein reduzierter Stellplatzschlüssel (<1,0 inkl. öffentliche Stellplätze). Notwendig sind Quartiersgaragen. Der Vorschlag, den bestehenden Garagenhof zu nutzen, wird kontrovers diskutiert (zu weit weg von den Wohnungen).

Fahrradstraße - Radverkehrsnetz

Die Fahrradstraße wird begrüßt, soll nach Möglichkeit aber nicht mit Erschließungsverkehr überlagert werden. An Querungen wird Bevorrechtigung gewünscht.

Wichtiger als die Fahrradstraße im Zuge der Bahntrasse ist die Verbindung in die Innenstadt. Im Zuge von Mittelweg und/oder Rauhehorst (dort fährt der Bus) wird eine Fahrradstraße als Hauptachse im Radverkehr gefordert. Diese Achse soll die Alternative zur Alexanderstraße werden!

Fahrradstation

Ein Fahrradverleihsystem für Oldenburg wird sehr skeptisch gesehen, da die Oldenburgerinnen und Oldenburger im Schnitt 2,6 Fahrräder besitzen. Ergänzend kann man sich aber den Verleih von Lastenfahrrädern und E-Bikes am Mobilitätspunkt (s.o.) vorstellen.

Öffentlicher Personennahverkehr

Die zentrale ÖV-Erschließung des Gebietes wird für wichtig erachtet. Die Frage ist, ob „Bürgerbusse“ das klassische ÖPNV-System ergänzen können. Der ÖPNV sollte auf jeden Fall mit der Mobilitätsstation verknüpft werden.

Elektromobilität + Carsharing

Elektromobilität soll integriert werden. Im Sinne von „Das alternative Mobilitätskonzept braucht ein Gesicht!“ sollen Ladestationen vorgesehen werden. Carsharing könnte in Verbindung mit der Mobilitätsstation und an anderen Standorten im Quartier angeboten werden.



Thematisch Wassermanagement, Energie und Nachhaltigkeit

Konzeptgebundene Vergabe

Innerhalb aller Gesprächsrunden wurde dem Thema der Vergabe der Grundstücke an Baugruppen, Investoren, Einzelbauherren oder Wohnungsbaugesellschaften eine hohe Bedeutung eingeräumt. Diese sollte konzeptgebunden erfolgen und sich nicht ausschließlich auf finanzielle Kriterien, sondern in erster Linie auf die zukunftsorientierten Besonderheiten eines Bauprojektes stützen.

Wassermanagement

Im Stadtteil anfallendes Regenwasser sollte für die Bewässerung von Freiflächen und als Ergänzung zum Brauchwasser der Gebäude eingespeist werden.

Generell sollten die versiegelten Flächen auf dem Fliegerhorst so klein wie möglich geplant werden. Dies soll unter anderem einen übermäßigen Regenwasserabfluss vermeiden und entsprechend die umliegenden Vorfluter entlasten. Besondere Bedeutung haben in diesem Zusammenhang die Abgrenzung des bestehenden Wasserschutzgebiets und die damit verbundenen Restriktionen bei Eingriffen in den natürlichen Wasserhaushalt.

Eine Grauwasseraufbereitung zur Gewinnung von Brauchwasser muss auf ihre Wirtschaftlichkeit geprüft werden. Auch die Vorhaltung von Löschwasser ist in diesem Kontext zu beachten.

Die ambitionierte Idee einer Schwarzwasseraufbereitung mit Biomasseaufbereitung im Gebiet soll auf ihre Realisierungsfähigkeit geprüft werden und ggf. auch zu einem späteren Zeitpunkt noch nachrüstbar sein.

Energie und Nachhaltigkeit

Dezentrale Lösungen

Das neue Quartier sollte bei seiner Energieversorgung auf dezentrale Cluster setzen, die in Verbindung miteinander stehen und sich ggf. gegenseitig im Lastmanagement unterstützen können.

Regenerativ und nachhaltig

Die Energiegewinnung sollte im ökologisch und ökonomisch sinnvollen Zusammenspiel aus regenerativen Quellen erfolgen. Besonders die Nutzung von Photovoltaik auf den großflächigen Dachebenen des Gewerbegebietes an der Hallensichel wird als Chance gesehen.

CO₂-Bilanz

Die Bebauung und Versorgung des neuen Stadtteils sollten insgesamt CO₂-neutral erfolgen. Nach Möglichkeit sollte darüber hinaus in vielen Teilquartieren eine positive CO₂-Bilanz angestrebt werden. Dies gilt vor allem für das Leuchtturmcluster westlich des Grünkeils (SmartCity).

Modellquartier für nachhaltige Energienutzung

Der neue Stadtteil auf dem Fliegerhorst soll sich insgesamt modellhaft in vielen Bereichen der Zukunftsfähigkeit entwickeln lassen. Das Leuchtturmcluster westlich des Grünkeils soll dabei die höchsten Ansprüche nachhaltiger Energienutzung an die dort zu realisierenden Projekte stellen.

Im Verbund denken

Die unterschiedlichen Nutzungsbereiche wie Gewerbe, Wohnen und Mischgebiet sollen so miteinander im Verbund stehen, dass Synergien effektiv und weitgehend automatisiert genutzt werden können.



Thematisch Leuchtturmprojekte im Zusammenleben

Konzeptgebundene Vergabe

Ein wesentlicher Hinweis in allen Diskussionsrunden lag im Bereich der konzeptgebundenen Vergabe. Die Teilnehmenden forderten, dass die gängige Vergabepraxis überdacht und weiterentwickelt werden müsse - weg vom reinen Preiswettbewerb hin zur Vergabe anhand nachvollziehbarer städtebaulich-architektonischer und gesellschaftlich-nachhaltiger Konzeptkriterien.

Verdichtetes Bauen

Die im Entwurf vorgeschlagenen, verdichteten Typologien werden wegen der guten Grundstücksausnutzung und der Vermeidung übermäßigen Flächenverbrauchs positiv bewertet. Verdichtetes Bauen an sich muss in Oldenburg aber vor allem „sexy“ gemacht werden. Dies ist der Diskussion nach unter anderem zu erreichen, indem man auch Etagenwohnen individueller gestalten kann (Maisonette/SplitLevel). Zudem sollten besonders die Vorteile der kompakten Bauformen für genossenschaftliches und Baugruppenwohnen betont und gefördert werden. Hauskanten von einzelnen Reihenhäusern sollten auch zurückspringen dürfen. Durch die Ausbildung von (Innen-) Hofsituationen könnten unterschiedliche thematische Schwerpunkte gesetzt werden (Kunst/Kultur/Café/Kinderspiel). Ebenfalls durch die verdichteten Typologien können vernetzte oder verbundene Dachgärten entstehen, die eine zweite Freiraumebene eröffnen, welche vor allem den Bewohnern ohne eigenen erdgeschossigen Garten dienen soll.

Organisation

Innerhalb des neuen Quartiers sollen alternative Organisationsformen für gemeinschaftliche Aufgaben mit mehr individueller Verantwortung ermöglicht werden. Dazu könnte ein kommunaler ökologischer Wirtschaftshof (Recycling/Erde/Laub) beitragen, für den ein Standort im Bereich der Hallensichel untersucht werden sollte. Hier könnten angelagerte Ausbildungsstätten für bspw. Landschaftspfleger entstehen. Mit dieser und weiteren Maßnahmen soll die Vermittlung von resilientem und nachhaltigem Umgang mit den Ressourcen besser an alle „Oldenburg-Menschen“ vermittelt werden. Durch das Implementieren einer Plattform für das Zusammenbringen von kreativen Oldenburgern sollen bereits im Kleinen vorhandene Synergieeffekte gebündelt und genutzt werden, wie bei einer technischen Vernetzung auf sozialer Ebene. Innerhalb des Quartiers sollen Urban Gardening-Flächen zur selbstorganisierten Nutzung bereitgestellt werden. In Teilbereichen könnte auch die freiwillige Selbstversorgung umgesetzt werden.

Öffentliche Einrichtungen

Kommunale Einrichtungen wie ein Stadtteiltreff und eine Kita sollen ins Gebiet integriert sein. Auch die Einbehaltung von Räumlichkeiten durch die öffentliche Hand zur gemeinschaftlichen Nutzung durch die Bewohner wird angeregt. Im Tower soll ein Quartiersbüro eingerichtet werden, das auch Aufgaben während der Realisierung übernehmen kann.

Wohnen + Arbeiten

Am Übergang der Gewerbesichel zum Wohnquartier sollte eine Kombination aus Wohnen und Arbeiten, auch im Homeoffice, angestrebt werden.

Integrationsmöglichkeiten

Die Zahl der zukünftig im Gebiet unterzubringenden Flüchtlinge soll einen verträglichen Anteil an der Gesamtbevölkerung darstellen. Nur so können gute Integrationsmöglichkeiten sichergestellt werden. Dies soll durch gemeinsame Wohnlagen wie beispielsweise in den südlichen Hoftypen ermöglicht werden.

Experimentierfeld Wohnen

Innerhalb des Experimentierfeldes am Grünkeil soll es keine offensichtlichen Grundstücksgrenzen geben. Es wird eine kleinteilige Vergabe und Parzellierung angeregt. Zudem sollte das Feld autofrei ausgestaltet werden und zunächst auch temporäre Nutzungen ermöglichen. Der Bebauungsplan sollte sehr offen gehalten sein.

Museale Einrichtungen

Neben Hinweisen zur Geschichte des Fliegerhorstes innerhalb des Quartiers wird auch auf den Bestand historischer Omnibusse in einer der Hallen hingewiesen, für den nach Möglichkeit ein neuer Ausstellungsort gefunden werden sollte.



Vertiefungstisch Stadtplatz am Tower

Halle 5

Der Halle sollte keine feste Nutzung zugeschrieben werden. Durch eine multifunktionelle, flexible Gestaltung der Halle sollten möglichst viele unterschiedliche Nutzungen vorstellbar bleiben. Sie sollte den Charakter eines „Gemeinschaftshauses“ bekommen. Ein Ort der nicht nur alle anspricht, sondern auch allen zugänglich ist. Eine Art „offenes Haus“, welches durch einen Verein koordiniert werden könnte.

Tower

Der Tower sollte als ein „Leuchtturm“ erhalten werden. Er zeigt die Geschichte des Ortes und sollte diese auch in Zukunft widerspiegeln. Baulich sollte er als ein Solitär verstanden werden, welcher durch Neubauten nicht zu sehr in den Hintergrund gestellt wird. Durch seine „Leuchtturm“-Funktion, würde sich der Tower als eine Art Prozess-Zentrum/Infobox eignen.

Verbindung Halle 5 – Tower

Die optische Verbindung zwischen Halle und Tower sollte nicht durch neue Gebäude verstellt werden. Die beiden Gebäude werden als ein historisches Ensemble begriffen, welches auch gestalterisch verbunden sein sollte. Die geplanten Gebäude auf dem Platz sollen sich der Verbindung unterordnen und vielmehr eine bauliche Kante zu dieser darstellen.

Platz an der Landschaft

Der nördliche Platz wird als ein Übergang zur Landschaft verstanden. Er soll sich durch seine Gestaltung und Nutzung mit dem angrenzenden Grünraum verbinden.

Die Straße zwischen Platz und Landschaft wird als Barriere gesehen, die es gestalterisch zu überwinden gilt. Die Straße sollte sich in diesem Bereich unterordnen.

Städtischer Platz

Der südliche Teil des Stadtplatzes wird als ein urbaner Stadtplatz definiert. Durch die angrenzende Bebauung und die Beziehung zur Halle 5 soll er als ein flexibel nutzbarer Platz mit vielfältigen Angeboten für unterschiedliche Nutzergruppen gestaltet werden. Im südlichen Bereich sollte der Platz bis zu den Gebäuden geplant werden. In diesem Bereich soll sich die Fahrradstraße dem Platz unterordnen.

Neubau auf dem Platz

Die geplanten Gebäude auf dem Platz sollten durch ihre Architektur als Skulptur gelesen werden. Ihre besondere Lage auf dem Platz sollte dazu auffordern, eine besondere Situation zu schaffen.

Besondere Orte

Auf dem Stadtplatz gibt es vereinzelt Orte, die besonderer Aufmerksamkeit bei der weiteren Planung bedürfen.

So zum Beispiel der Übergang des Landschaftskeils (aus dem Süden kommend) zum Stadtplatz. Hier gehen zwei unterschiedliche Themen in einander über, wodurch dort eine besondere Situation entsteht. Auch der Übergang von Halle 5 zum Stadtplatz sollte sensibel geplant werden.

Entwicklung des Platzes

Der Platz sollte, wie das gesamte Gebiet, nach und nach entwickelt werden. Eine vorläufige Zwischenutzung soll zur Aneignung des Platzes führen. Zu einem späteren Zeitpunkt sollte noch einmal genau auf die bis dahin entstandenen Bedürfnisse der neuen Bewohner eingegangen werden. Eventuell könnte dadurch eine Überarbeitung der geplanten Platzsituation und deren Nutzungen notwendig werden.

Zusammenfassend

Der Stadtplatz am Tower wird als zwei verschiedene Plätze interpretiert, die jedoch unmittelbar zusammen gelesen werden. Besondere Bedeutung sollte dem historischen Ensemble (Flugzeughalle und Tower) beigemessen werden. Sie sollten in ihrer Strahlkraft gestärkt und in Verbindung zueinander gesetzt werden. Der Platz und seine angrenzenden Nutzungen sollten möglichst offen für alle Nutzergruppen sein. Insgesamt sollte die Entwicklung des Gebietes beachtet und die entstehenden Prozesse im Gebiet bei der Planung berücksichtigt werden.



ANSBILDUNG
WASSER
ENERGIE
& KLIMA

SICHERHEIT
DES VORH.
GEBÄUDE
AN DER STADT

VORH.
"NATÜRLICHE"
HÖLLEN-AN-
NAHMEN

REINIGUNG
ANNAHMEN

Vertiefungstisch Wohnen an der Bäke

Wasser/Regenrückhaltung:

Auf dem Fliegerhorst sollte keine "konventionelle" Regenrückhaltung, sondern eine flächige, gestaltete, und organisch geformte Landschaft entstehen, in der das Wasser auf unterschiedliche Weise erlebbar und sichtbar wird.

Es werden folgende Vorschläge für eine gestaltete Regenrückhaltung geäußert: städtischer Platz, Wasserspielplatz, See/Badeteich, temporär geflutete Muldenlandschaft und renaturierte Flächen unmittelbar an der Bäke.

Vielfältige Nutzungsangebote hinsichtlich Spiel und Sport werden in Kombination mit hoher Aufenthaltsqualität (Treppen, Podeste, Sitzstufe etc....) gewünscht.

Es werden auch Bedenken hierzu geäußert, denn der Bestand (Bäume und der vorh. Urwaldcharakter) sollte soweit wie möglich erhalten und andernfalls ein adäquater Ausgleich geschaffen werden.

Erlebnisraum:

Das Leitthema sollte das Spielen mit der Natur sein. Es geht um Natur zum Anfassen und darum, dass Bereiche der natürlichen Sukzession überlassen werden, um von der Natur zu lernen.

Mit Hilfe eines Erlebnispfad und Aussichtspunkten kann auf Besonderheiten der Landschaft hingewiesen werden.

Die auf dem Gelände ablesbaren Zeitschichten sollen freigelegt und kenntlich gemacht werden (bspw. Munitionsverdachtsfläche -> Hinweise auf die Geschichte des Fliegerhorstes...)

Es sollen generationsübergreifende Angebote geschaffen werden, mit ausreichend Sitzgelegenheiten.

Gestaltung /Wegeföhrung:

In der Planung sollen Spielräume geschaffen und nur ein Grundgerüst an Wegen angelegt werden. Die Wegeföhrung soll entsprechend der sich entwickelnden Nutzung und Verbindungen nachträglich anpassbar bleiben.

Eine spannungsreiche Wegeföhrung mit Treppen, Stufen und Rampen soll auch gelegentlich Blicke "unterbrechen". Ein Baumwipfelpfad über die Munitionsverdachtsfläche könnte ein besonderes Highlight darstellen.

Verknüpfung Stadt und Landschaft:

Der Park an der Ofenerdieker Bäke soll in seiner Bedeutung gestärkt werden, um identitätsstiftend für das neue Stadtteilquartier am Fliegerhorst zu wirken. Verknüpfungen, Wegeanbindungen zwischen Stadtteilquartier und Landschaft sollen verdeutlicht werden.

Die Bezüge und Blickbeziehungen zur historischen Bebauung sollen beibehalten und inszeniert werden.

Neue Wohnformen sollen entwickelt werden und sich stärker auf die Landschaft beziehen (Stelzenhaus - Wald, Hausboot - See, etc..).



Vertiefungstisch Experimentierfeld Wohnen

Zentraler Punkt war übergreifend die Frage nach den Kriterien für Experimente/Innovationen auf diesem Areal.

Quartiersidentität/Modellcharakter

Viele der Beteiligten können sich innerhalb des Experimentierfeldes eine Künstlerkolonie oder ein Kreativwirtschaftsquartier vorstellen. Dies steht nicht unbedingt in Konflikt mit der Idee, eine neue Form der Shareconomy (freie Wohnformen mit Selbstversorgung) anzubieten.

Soziale Angebote sollten als vorrangiges Kriterium bei der Bewertung von Projekten gegenüber technischen und energetischen Punkten gelten.

Die Vergabe der Flächen sollte möglichst kleinteilig erfolgen, auch wenn in einer Diskussionsrunde eine exklusive Vergabe der Fläche für ein gesamtseitliches Quartier für Künstler und Selbstversorger vorgeschlagen wurde.

Bauformen

Die maximale Bauhöhe sollte sich an den zu erhaltenden Bestandsgebäuden orientieren und 2-3 Geschosse betragen.

Es sollen Flächen für alternative Bauformen (modular, temporär, flexibel) vorgehalten werden. Zudem wird das Thema des Weiter- und Selbstbaus hervorgehoben.

Wohnen/Arbeiten

Innerhalb des Experimentierfeldes sollen auch günstige Wohnungen durch z. B. Genossenschaftsmodelle, Baugruppen u. ä. entstehen können.

Durch langfristige Verträge sollen gesicherte günstige Mieten für Werkstätten/Ateliers ermöglicht werden.

Ein weiteres Thema war das „Bewusste“ Wohnen durch flächenmäßige Selbstbeschränkung (<35m²/Person) und dafür Kompensation durch Gemeinschaftsflächen (Beispiel Zürich).

Innerhalb der Bebauung und der Freiräume sollen Angebote an die Kreativwirtschaft, z. B. Co-Working-Spaces, möglich sein.

Gemeinschaftlich nutzbare Werkstattangebote könnten auch auf dem angrenzenden Hallenareal verortet werden.

Es gab Hinweise zu den Themen Senioren-WG und besonders kleinen Wohneinheiten in eigenen Gebäuden, so genannten „Tiny-Houses“, als Siedlungsgruppe auf dem Experimentierfeld, ohne dies mit konkreten Anfragen zu verbinden.

Freiräume

Der heute vorhandene, grüne und offene Charakter soll beibehalten werden. Dies wird vor allem durch ein Quartier ohne Zäune als möglich erachtet.

Neben Angeboten für gemeinschaftliche Gärten für „urban gardening“ bzw. Selbstversorgung werden auch private Gartenflächen gefordert.

Ein Vorschlag hierzu lautete, den zurzeit schon in Teilen der Bestände untergebrachten Flüchtlingen Gärten zur eigenen Bewirtschaftung (internationale Gärten?) zur Verfügung zu stellen.

EXKURS: Die Innovationscamps 1 und 2 aus Sicht des Moderators von Thies Schröder

Innovationscamp 1 | 21. November 2015

Das Innovationscamp 1 zum Zukunftsplan 2030+ für das städtebaulich zu entwickelnde Areal „Fliegerhorst“ war bestimmt durch die Begriffe „Gemeinschaft“ und „Nachhaltigkeit“.

Leitsätze bestätigt

Durch die zuvor abgeschlossenen Phasen der Ideindung und der Strategieplanung, die in eine große Stadtwerkstatt im Juni 2015 mündeten, waren die am Innovationscamp 1 (21.11.2015) beteiligten Bürgerinnen und Bürger, Verwaltungsmitarbeiterinnen und -mitarbeiter und Planenden sehr gut vorbereitet. Auf die für Beteiligungsprozesse konstitutiven Phasen der Erkundung und Annäherung an das Areal und die gemeinsame Fixierung von Ideen und Werten für einen neuen, einen Ort der Transformation konnte im Innovationscamp aufgebaut werden.

Daher konnte nach Begrüßung und Einleitung sowie nach einem Rückblick auf die Stadtwerkstatt mit den 10 Leitsätzen, die am „Planungsteppich“ entwickelt worden waren, direkt wieder in den schon erprobten Dialog der Teilnehmenden eingestiegen werden.

Die Formulierung der Erkenntnisse aus der Stadtwerkstatt mit einigem zeitlichen Abstand fand durch die Teilnehmenden im Innovationscamp selbst statt.

Die Thesen und Handlungsfelder aus der Stadtwerkstatt wurden im Wesentlichen bestätigt. Besondere Betonung und Unterstreichungen fanden die Leitsätze zur Resilienz und Nachhaltigkeit, zur Mobilität, zur Bedeutung der natur- und landschaftsräumlichen Gegebenheiten und insbesondere die Revitalisierung baulicher Zeichen der vormaligen Nutzung als Fliegerhorst im Sinne der Alleinstellungsmerkmale und der Identität des neuen Quartiers. In Frage gestellt wurde keiner der zehn Leitsätze aus der Stadtwerkstatt.

Nach der Formulierung der Erkenntnisse aus der Stadtwerkstatt durch die Teilnehmenden selbst wurde der konzentrierte Blick auf das Planungsareal bewusst geweitet. Mehrere Input-Referate in thematischer Anlehnung an die Leitsätze für die Quartiersentwicklung Fliegerhorst wiesen auf Möglichkeiten und Erfahrungen in anderen Städten und Regionen hin. Den Teilnehmenden wurde so die Möglichkeit gegeben, die Fokussierung auf den Erfahrungsraum Oldenburg nochmals zu überprüfen. Was ist möglich, was kann durch partizipative Stadtentwicklung erreicht werden, welche der Leitsätze werden auch anderswo verfolgt – und mit welchen Ergebnissen? Was lässt sich in Oldenburg umsetzen?



Horizonte abgesteckt

Die Themen der „Vielfalt und Mischung als gemeinsames Experimentierfeld der Zukunft“ (Julian Petrin) und „Identitätsstiftende Stadt- und Freiraumqualitäten von morgen gestalten“ (Prof. Martin Prominski) waren praxisnah gehalten, die Impulse zu nachhaltigen Infrastrukturen (Prof. Siebenhüner, Dr. Jürgen Meister, Dr. Kopatz) orientierten sich am aktuellen Stand der Forschung in den Bereichen Nachhaltigkeitsstrategien, Smart Cities, Mobilität, Energie und Klimaschutz.

Der durch diese Impulse abgesteckte Horizont für die „Zukunftsstadt“ Oldenburg war nun sehr weit gefasst.

Die Teilnehmenden konnten diese Erweiterung der Perspektiven und Erfahrungen nutzen, um die eigenen Anforderungen und Ideen zu bestärken oder auch in Frage zu stellen. Einzelne, die mit sehr spezifischen Anliegen am Innovationscamp teilnahmen, fanden sich nun eher weniger wieder bzw. mussten sich der Mühe unterziehen, ihre spezifischen Ideen in den Kontext genereller Stadtentwicklungsziele zu stellen.

Immer deutlicher wurde in dieser Phase, wie aufwendig der Abgleich zwischen einzelner Idee und dem Kontext der allgemeinen Zielstellung in der Stadtplanung ist. Gerade in der Transformation von Räumen, hier dem Fliegerhorstareal, werden Entwicklungsziele immer wieder zwischen den Polen „Was war?“, „Was passiert rundherum?“ und „Was wäre alles möglich?“ abgewogen und diskutiert. Diese Betrachtungen der Entwicklungspotenziale aus der Geschichte des Ortes (auch der Geschichte der Erinnerungen der Teilnehmenden), der stadt- und landschaftsräumlichen Ist-Situation, den Wünschen an die eigene Stadt und den unterschiedlichen Zukunftsphantasien gibt quasi das Handlungsfeld des Gelingens von Stadtentwicklungsprojekten vor.

Je kleiner das Feld abgesteckt ist, desto größer ist die Gefahr von Fehlsteuerungen in eine einzige Richtung, die ggf. in einigen Jahren nicht mehr tragfähig ist. Je weiter aber das Feld gesteckt wird, desto ungenauer werden die Zieldefinitionen. Alles ist möglich, alles irgendwie gewünscht oder auch nicht – dies sollte nicht das Ergebnis von Werkstätten und Partizipationsverfahren, Innovationscamps sein.

Andererseits ist auch eine zu starke Engführung der Ziele und Wünsche kontraproduktiv, zumal wenn – wie hier in der Entwicklung Fliegerhorst – wesentliche strukturelle Entwicklungsvorgaben (Grundstücksentwicklung, Vermarktungsstrategien, Art der Vermietung, des Verkaufs, der Verpachtung etc.) noch nicht entschieden sind oder nicht offensiv in den Partizipationsprozess eingebracht werden. Diese strategischen Weichenstellungen beeinflussen die konkrete räumliche Entwicklung ebenso sehr wie die Stadtbilder, die Raumvisionen, die Quartiersidentitäten in den Köpfen.



Raumstrukturen diskutieren

Diskutiert wird jedoch in erfolgreichen Partizipationsverfahren in Oldenburg immer entlang der sichtbaren, der vorstellbaren Raumstrukturen. Die Diskussion um das Zukunftsquartier Fliegerhorst war daher stark beeinflusst durch Stadtentwicklungsprojekte in Oldenburg aus jüngerer Zeit. Fragen wie Siedlungsdichte, Verkehrsanbindung, Mobilitätsstrukturen (Parkplatz vor dem Haus, PKW auf dem Grundstück oder Carsharing) wurden immer entlang dieser greifbaren Erfahrungsräume diskutiert. Einige potenziell relevante Perspektiven der zukünftigen Stadtentwicklung bleiben da eher schwer vorstellbar, so dass die Beiträge der Wissenschaft und Planung immer wieder einmal die Chancen neuer Strukturen von Stadt und Raum betonen müssen ohne natürlich die Risiken der Akzeptanz solcher Zukunftsbilder aus dem Auge zu verlieren, wofür aber in der Regel die Teilnehmenden sorgen, die sich meist sehr genau mit einem Gelände auskennen, sehr viele Ideen aus der Identität (Vergangenheit) eines Areals für dessen Zukunft fruchtbar machen können und den Faktor „gesunder Menschenverstand“ in die Planungsdialoge einbringen.

Im Verlauf des Innovationscamps erwies es sich als hilfreich, dass die Ideenvielfalt der Stadtwerkstatt („Planungsteppich“) durch die Stadtplaner und Landschaftsarchitekten, Verkehrsplaner und Architekten in mehrere Planungsszenarien und daraus abgeleitet in drei Varianten übersetzt worden waren.

Varianten nützen der Konzentration auf Mögliches

Diese drei Varianten wurden nun durch die Planungsteams und Planungspaten vorgestellt. Der zweite Teil des Innovationscamps konnte so auf konkrete Raumalternativen aufbauen, die Diskussion wurde dadurch konzentriert.



Die von den Planungsteams zwischen Stadtwerkstatt im Juni 2015 und Innovationscamp im November 2015 erarbeiteten Varianten waren aber keineswegs so weit fixiert, dass die Öffentlichkeit nun einfach über sie hätte abstimmen können. Vielmehr gaben die Varianten den Leitsätzen jeweils ein unterschiedliches Gewicht, übersetzt in mögliche Raumstrukturen.

Ist das Quartier „Fliegerhorst“ ein landschaftsräumlich geprägtes Stück innerer Peripherie in Oldenburg, ein neuer zentraler Stadtraum mit Kernfunktionen, ein gut angebundenes Wohngebiet eher mit öffentlichem oder Individualverkehr? Ein neuer Stadtrand, ein neues Zentrum? Die Arbeit an den Varianten ermöglichte, die Ziele der vielen Teilnehmenden sehr konkret zu unterstützen oder in Frage zu stellen.

Diese Arbeit anhand der Varianten wurde im Kern des Innovationscamps nun sehr konkret. An Bürger-Planer-Tischen wurde zu jeder dieser drei Varianten intensiv gearbeitet, und zwar sowohl auf der Ideenebene am Plan (Ideentisch) wie in der konkreten stadträumlichen Durcharbeitung (Modelltisch).

Nach rund zwei Stunden intensiver gemeinsamer Arbeit konnten dann abschließend im Plenum die Arbeiten zu den Varianten präsentiert und zur Diskussion gestellt werden.



Innovationscamp 2 | 13. Februar 2016

Keine der Varianten wurde in dieser Phase des Gesamtprozesses ausgeschlossen, vielmehr wurden die Potenziale, Defizite und das allen Varianten inhärente Verbesserungspotenzial aufgezeigt. Diese Art der Qualifizierung planerischer Arbeit durch Beteiligungsprozesse dient auch der Zuspitzung der Unterschiedlichkeiten, so dass später eine umso besser qualifizierte Entscheidung getroffen werden kann.

Ebenfalls können die Entscheidungen später erfahrungsgemäß zugunsten eines optimierten Konsensplanes getroffen werden, der die besten Elemente der Varianten in einen schlüssigen und für den Ort passenden Zusammenhang stellt. Zu diesem Zweck wird das Innovationscamp 2 die prägenden Stadträume zu einem Quartiersbild zusammenführen, die übergreifenden Themenfelder endgültig fixieren und wiederum in einem Gemeinschaftswerk der Teilnehmenden und Planenden, der Politik und Verwaltung ein „Futurehorst“/eine „Fliegerhorst-siedlung Oldenburg“ städtebaulich kreieren.

Ergebnis: ein Masterplan, ein Plan zur Stadtstruktur, mit eben der notwendigen Offenheit für individuelle Vielfalt und gemeinschaftliche Identität. Nachhaltig. Mobil. Sozial verflochten. Oldenburg(er) entwickelt die beste Zukunft aus sich selbst heraus, denn Oldenburg ist beständig im Wandel.

Das Innovationscamp 2 im Februar 2016 leitete über von der Arbeit in und an den zu qualifizierenden Varianten (Innovationscamp 1) zu einer Festlegung. Zu diesem Zweck wurde im Innovationscamp 2 vor allem im Partizipationsformat des World Cafés gearbeitet, hier adaptiert als Fliegerhorst-Café. Dies bot die Möglichkeit, sich in wechselnden Diskussionsrunden nochmals besonders intensiv mit den räumlichen und inhaltlichen Leitideen der Quartiersbildung im Bereich Fliegerhorst Oldenburg zu befassen.



Die eigentliche Festlegung des Planungsergebnisses allerdings wird im typischen parlamentarischen und planungsrechtlichen Prozess der Aufstellung eines Bebauungsplanes erfolgen. Dieser Prozess der Erarbeitung, der Diskussion und der Abstimmung zum Bebauungsplan in Ausschüssen und im Stadtrat wird an die Innovationscamps anschließen. Die Bürgerinnen und Bürger haben dabei gemeinsam mit ihren politischen Vertretern Gelegenheit zu prüfen, inwieweit die Ergebnisse der Innovationscamps die Grundlage bilden für die spätere Bebauungsplanung.

Nachdem sich die Bürgerinnen und Bürger, Schülerinnen und Schüler und Teilnehmenden von Vereinen und Verbänden ebenso wie Politik, Verwaltung und Fachplaner aus dem Innovationscamp 1 mit mehreren städtebaulich tragfähigen Varianten verabschiedet hatten, waren zwischen Herbst 2015 und Februar 2016 weitere Abstimmungen zwischen Planern und der Stadt Oldenburg erfolgt. Aus den drei städtebaulichen Varianten als Ergebnis des Innovationscamps 1 war der Vorschlag einer Konsensvariante erarbeitet worden.

Diese Konsensvariante galt es nun kritisch zu überprüfen und in einem zweiten Schritt in aller Öffentlichkeit weiter zu qualifizieren.

Um die Entscheidungswege zwischen den Varianten und dem Konsensvorschlag nachvollziehen zu können, stellte nach der Begrüßung durch Oberbürgermeister Krogmann das Büro Machleidt GmbH stellvertretend für die beteiligten Büros Machleidt GmbH, KSV, Hanke + Partner, performative architektur und SHP diesen Weg zum Konsensplan vor. Schlüsselfragen zum landschaftlichen Charakter des neuen Stadtquartiers, zu Bau- und Wohnstrukturen, zum zukünftigen Energie- und Mobilitätssystem wurden durch die Fachplaner vertiefend erläutert und unmittelbar anhand der Kriterien und Zukunftsvisionen aus dem Innovationscamp 1 zur Diskussion gestellt.

Als Ergebnis ist festzuhalten: die Konsensvariante für die Entwicklung des Fliegerhorstquartiers als Schlüsselement der Zukunftsstadt Oldenburg wurde nicht grundlegend in Frage gestellt. Wohl aber tauchten immer wieder Experten- und Bürgerfragen auf, die darauf zielten, ob das Konsensmodell angesichts solcher Themen wie zukunftsweisender Mobilität, neuer Energiesysteme und der Bedeutung von Informations- und Kommunikationstechnologien in der Mischung von Wohn- und Arbeitsstrukturen tatsächlich ausreichend zukunftsorientiert gedacht und geplant worden ist. In einem Satz: genügt die Planung für das Quartier Fliegerhorst den hohen Ansprüchen einer Zukunftsstadt, also einer nachhaltigen Stadtentwicklung?

Geklärt werden konnten diese Fragen vor allem anhand detaillierter Blicke auf die Planungen. Auch Veränderungen der Planungsideen gehörten dazu. Diese Diskussion und Qualifizierung der Planungen fand an mehreren Themen- und Vertiefungstischen zu den Schlüsselthemen statt. Die Einbindung des Quartiers in den Landschaftsraum stand hier ebenso zur Diskussion wie die Bedeutung des motorisierten Individualverkehrs für einen Zukunftsstadtteil. Immer wieder wurde der Vorrang des Fahrradverkehrs inklusive bester Anbindungen an Stadtzentrum und Umland angemahnt.



Auch die Art der Vergabe und der Zuschnitt der Grundstücke stand zur Diskussion. Und natürlich die Integration von regenerativen Energiesystemen in die Bau- und Stadtteilstruktur.

Erreicht wurden durch die detailgenaue Diskussion anhand der konkreten planerischen Vorschläge eine hohe Genauigkeit und auch die sofortige Prüfung der Anregungen anhand des realräumlichen Stadtzusammenhangs. Bürgerinnen und Bürger sowie Administration, Politik, Quartiersentwickler und Fachplaner argumentierten letztlich qualifiziert und kritisch abwägend zwischen Wünschenswertem und Machbarem. Wobei sich dies im Quartier Fliegerhorst bisher kaum unterscheidet, so vielfältig sind die Möglichkeiten des neuen Stadtquartiers auf dem Konversionsgelände.

Einigkeit bestand darin, dass die Identität der Phase der militärischen Nutzung einige Chancen für das neue Quartier bietet, dass das Quartier aber kein Museum mit Stadtteil sein wird, sondern ein neuer Stadtteil mit Elementen aus der vergangenen Nutzung. Einige signifikante Bauten wie Casino, Tower, Hallensichel, Stabs- und Unterkunftsgebäude werden nachgenutzt werden, dafür liegen inzwischen zahlreiche qualifizierte Ideen vor.

Ebenso klar schälte sich heraus, dass der Stadtteil Fliegerhorst mehr sein wird als ein (Wohn)quartier. Der Städtebau gibt hier Möglichkeiten für Quartiere unterschiedlicher Dichte und Bautypologien vor. Die Integration von Wohnen und Arbeiten im neuen Stadtteil ist durch den Wechsel der Nutzungsstrukturen gewährleistet, zugleich kann in sogenannten Experimentierfeldern auch zu späterer Zeit noch auf neue Anforderungen an die Mischung einer Zukunftsstadt reagiert werden.

Die Entwicklung des Stadtteils Fliegerhorst soll Oldenburg gerade die Möglichkeiten bringen, die in der bisherigen Stadtstruktur zu wenig angelegt sind. Daher wird nicht einfach ein Vorort entstehen, sondern ein Stadtelement, das Oldenburg in die Zukunft führt.

Dafür ist nun eine klar zonierte und in Maßstab und Mischung durch den Städtebau definierte Grundstruktur gefunden. Der Übergang zum Landschaftsraum findet hier ebenso Berücksichtigung wie die historische Identität des Areals. Die Entwicklung als offener Prozess ist durch den gemeinsam entwickelten Städtebau nun vorgezeichnet, nicht vorgeschrieben.

Die Schritte der Partizipation mit Stadtwerkstatt und Innovationscamps haben eine sehr qualifizierte, durch alle Beteiligten getragene Grundlage geschaffen für einen ambitionierten Prozess der Bauungsplan- und Grundstücksentwicklung in der Vielfalt der Möglichkeiten dieses beeindruckenden neuen Stadtraums.





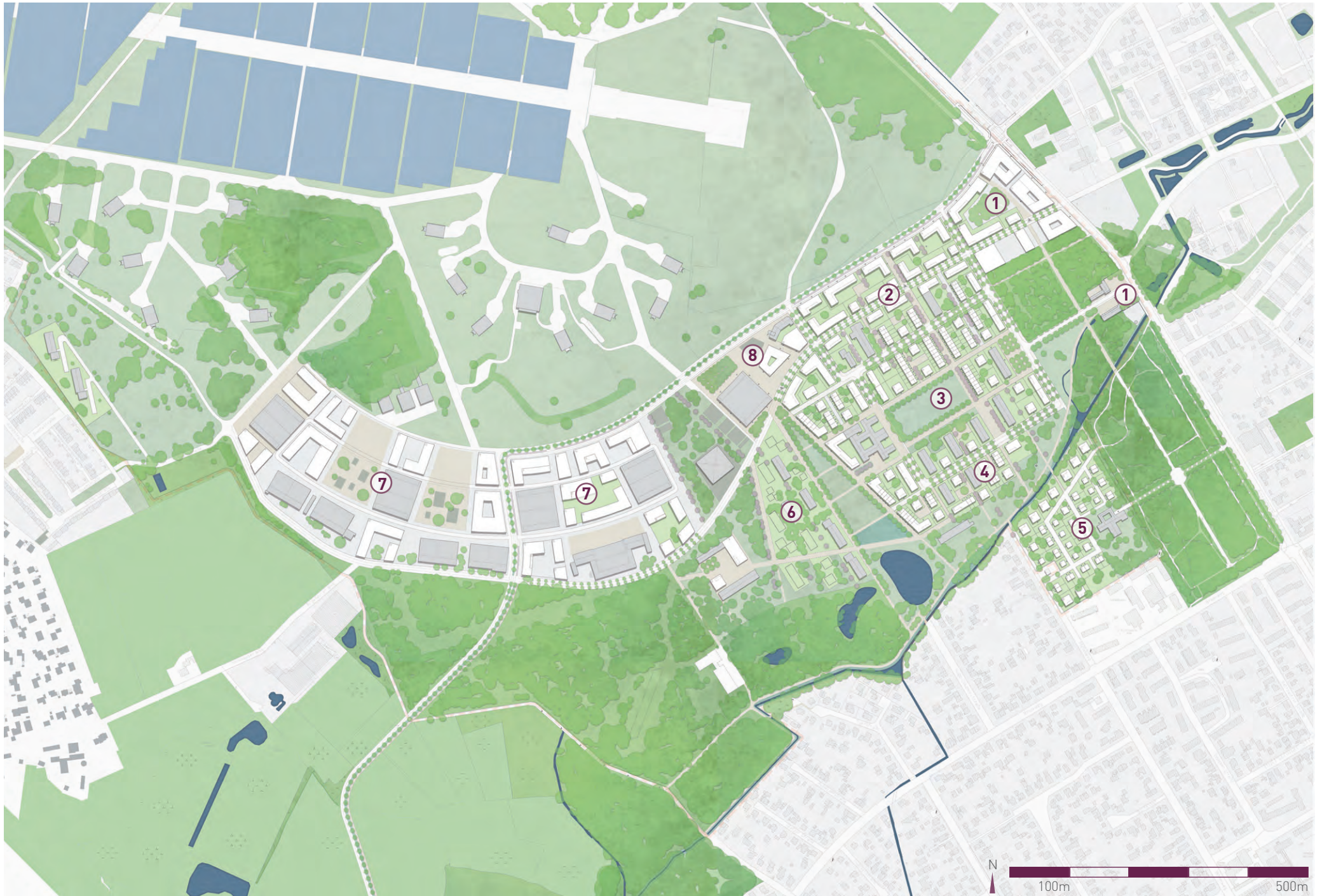
Mit dem abgestimmten und intensiv diskutierten Konsensplan lag eine belastbare Grundlage zur Erstellung des eigentlichen Masterplans vor. Dieser entstand durch die Einarbeitung der Anregungen durch die Bürgerinnen und Bürger, die am Innovationscamp 2 teilgenommen hatten.

Zudem mussten einige Restriktionen zur Verdeutlichung graphisch eingearbeitet werden, insbesondere im Bereich der wasserwirtschaftlichen und naturschutzrechtlichen Belange. Außerdem wurden die Typologien der Wohngebäude vertieft ausgearbeitet und Einzelthemen wie

Mobilität, Freiraumstruktur und Energie eingehend untersucht.







Städtebauliche Struktur

Das Gelände des Fliegerhorsts weist bereits heute gut ablesbare räumliche Strukturen auf, aus denen sich der vorliegende städtebauliche Masterplan ableitet. Innerhalb des Entwurfes wurden unter Einbeziehung der Oldenburger Bürgerinnen und Bürger, der Verbände, der Verwaltung und der Politik Themen und Leitbilder gefunden, die der Weiterentwicklung des Areals zugrunde liegen. Die folgenden Teilräume bilden besondere Lagen innerhalb des Gesamtquartiers aus, die unterschiedliche Nutzergruppen und Ansprüche berücksichtigen. Ziel ist es, den Fliegerhorst anhand seiner Bestände erkennbar weiterzuentwickeln, Bestehendes zu respektieren und neue Qualitäten zu schaffen.

1 - Die Adresse des Gebietes

Historisch gesehen hatte der Fliegerhorst schon immer eine Adresse zur Alexanderstraße. Diese wird durch die Hauptwache gebildet, die erhalten und als untergeordnete Zufahrt in das Wohnquartier genutzt wird. Hinzu kommt eine weitere Adresse, die zugleich Teil des Oldenburger Stadteingangs von Norden her ist. Hier können Gebäude mit öffentlich wirksamen Nutzungen entstehen, die von Norden durch die neue Verbindungsstraße erschlossen werden.

2 - Mischgebiet

Zwischen neuer Verbindungsstraße im Norden und dem Wohnquartier im Süden entsteht ein Mischgebiet, das zur nördlichen Lärmbelastung geschlossene und zum Quartiersinneren offene Baukanten aufweist.

3 - Historischer Kern

Der zentrale Bereich innerhalb der Ringstraße weist den höchsten Anteil an umnutzbaren Bestandsgebäuden auf. Sie geben strukturell die Ausrichtung der zusätzlichen Neubauten mit einem hohen Durchgrünungsgrad vor. Um den Quartiersplatz mit der ehemaligen Truppenküche (Gebäude 35) entstehen unterschiedliche Wohnlagen in Neubauten und Bestandsgebäuden unterschiedlicher Typologien. Besonderes Augenmerk in der Umsetzung sollte hier auf den Erhalt möglichst vieler Bäume aus dem prägnanten Baumkarree gelegt werden.

4 - Wohnhöfe zum Quartierspark an der Bäke

Die südlichen Siedlungsbereiche werden mit kleinen Gruppen von unterschiedlichen Typologien um Wohnhöfe entwickelt, die die Bestandsgebäude integrieren. Es entstehen nachbarschaftliche Plätze mit direktem Bezug zum Bäkenraum.

5 - Neubauten am Brookweg/Mittelweg

Die Bauflächen südlich der Bäke werden aus den angrenzenden Quartieren weiterentwickelt. Hier entstehen Einfamilien- und Doppelhäuser in nachbarschaftlichem Verbund mit bis zu dreigeschossigen Mehrfamilienhäusern. Das Casino wird für öffentliche Nutzungen integriert und das Teilquartier über Fuß- und Radwege mit dem Fliegerhorst verbunden.

6 - Experimentierfeld Wohnen/SmartCityLab

Innerhalb eines durch befahrbare Fußgängerpromenaden begrenzten Bereichs westlich des urbanen Freiraumkeils wird eine Fläche für experimentelle Lebensräume auf verschiedenen thematischen Ebenen vorgesehen. Diese reichen von technisch orientierten Smart-City-Labs über neue gemeinschaftliche Bau- und Wohnprojekte bis hin zu zukunftsorientierten Verbindungsmöglichkeiten von Wohnen und Arbeiten. Insbesondere die Vergabe von Flächen innerhalb dieses Bereiches soll streng an Kriterien gebunden werden, die über die heutige Vergabep Praxis hinausschauen.

7 - Gewerbe auf der Hallensichel

Die Hallensichel wird in ihrer charismatischen Form erhalten und weiterentwickelt. Neben den erhaltenen Bestandshallen werden weitere Baufelder definiert, die eine flexible Bebauung entsprechend den aktuell noch nicht feststehenden späteren Nutzern zulassen. Zusätzlich werden auch innerhalb der Gewerbefelder Experimentierfelder verortet, die besonders innovativen und außergewöhnlichen Gewerbe- und Wirtschaftsformen mit Bezug zur Weidelandchaft dienen können.

8 - Städtebauliches Gelenk - Stadtplatz am Tower

Der Tower soll bereits kurz- bis mittelfristig mit einer belebenden Nutzung in Form eines gemeinschaftsorientierten Treffpunkts nachgenutzt werden. Das hier entstehende Gelenk zwischen Wohnen und Gewerbe spannt sich zwischen den nachgenutzten Hallen 5 und 13 im Westen und den ergänzten Bauten im Osten auf und bildet einen der zentralen Orte im Quartier.



Öffentliche Freiräume

Ziel des Konzeptes ist es, einen mit prägnanten Freiraumstrukturen vernetzten Stadtteil zu entwickeln.

Das Quartier wird von einem landschaftlich gestalteten Freiraum umgeben, der unterschiedliche Teilräume und Nutzungsmöglichkeiten anbietet.

1 - Quartiersplätze

Das Quartier wird durch mehrere öffentliche Räume geprägt, die zentrale Orte unterschiedlicher Nutzung innerhalb der Siedlungsstruktur bilden.

Der zentrale Platz im Inneren des historischen Unterkunftsbereichs auf dem Fliegerhorst wird erhalten und seine baulichen Ränder durch eine Kombination der Bestände im Süden und Neubauten verschiedener Typologien im Norden gestärkt. Als zentral gelegene Grünfläche kommen ihm vor allem Funktionen auf der Ebene des nachbarschaftlichen Zusammenlebens zu.

Der Stadtplatz am Tower nimmt darüber hinaus eine wichtige Funktion am Übergang von Siedlungsfläche und offenem Landschaftsraum ein und spannt sich zwischen zentralen Stadtteileinrichtungen im Tower und der möglichen Markt- und Veranstaltungshalle in Halle 5 auf. Er bildet zudem das Gelenk zwischen Wohnquartier und Gewerbeflächen sowie den urbanen Freiräumen im Süden und den Weideflächen an den Shelters.

2 - Urbaner Freiraum

Der keilförmige Freiraum zwischen dem Wohnquartier im Osten und dem Experimentierfeld Wohnen im Westen verknüpft die südlich angrenzenden Freiräume des Parks an der Bäke mit dem Stadtplatz am Tower und der Alexanderheide.

Darüber hinaus bietet er Flächen für wohnungsnaher Freizeitangebote, Spiel- und Aufenthaltsbereiche und an seinem südlichen Ende Regenrückhalteflächen in Form von temporär zu flutenden Platzflächen und naturnah gestalteten Wasserflächen an.

3 - Quartierspark an der Bäke

Die Verrohrung der Ofenerdieker Bäke im östlichen Bereich des Plangebietes wird zurückgebaut und die Bäke in offener Lage geführt. Zudem soll das Gewässer weitgehend naturnah umgestaltet werden, ohne dass es dabei seine Funktion für die Entwässerung der Umgebung verliert. Wo die topografischen Gegebenheiten es zulassen, werden durch Geländemodellierungen am nördlichen Bäkeufer Niederungen geschaffen, die zu einem interessanten Landschaftsbild beitragen und bei Starkregenereignissen als Retentionsraum dienen. Parallel zur Bäke wird ein erforderlicher Wirtschaftsweg geführt, der auch für Fußgänger und Radfahrer nutzbar ist. Er liegt vorwiegend auf der Nordseite des Gewässerbettes und kann somit auch der Erschließung der Quartiersparks dienen, ohne in die Grundstücke der südlichen Anlieger einzugreifen oder deren Gärten direkt zu tangieren.

Innerhalb des Quartiersparks werden möglichst viele schützenswerte Bestandsbäume erhalten. Hierbei ist eine genaue Betrachtung der Notwendigkeit von Kampfmittelsondierungen und Altlastensanierungen notwendig, um möglichst große

Flächen zugänglich zu machen und im Gegenzug möglichst geringe Eingriffe in die Grünstrukturen vorzunehmen.

Der Park soll vor allem Raum für Aufenthalt und Erholung in direkter Nähe zu den Aufweitungen der Bäke bieten, wovon auch die südlich angrenzenden Bestandsanlieger profitieren, da sie einen ebenso direkten Zugang zum Park erhalten wie die neuen Bewohner auf dem Fliegerhorst.

Den nördlichen Abschluss des Quartiersparks bilden die Hofstrukturen des neuen Wohngebietes, mit denen der Park an der Bäke direkt verknüpft wird. Eine Querung des Parks durch den Kfz-Verkehr wird nicht vorgesehen, Querungsmöglichkeiten für Rettungsfahrzeuge werden gewährleistet.

4 - Sukzessionsflächen

Innerhalb des heutigen Sperrradius und im bewaldeten Bereich um die Bestandsteiche wird ein Großteil der Flächen der natürlichen Sukzession überlassen. Vereinzelt Wege auf verschmälerten Bestandsstraßen und ein möglicher Hochweg bieten die Möglichkeit, diesen Prozess zu beobachten.

5 - Weidelandschaft

Die Flächen um die Shelter werden zur Beweidung durch Schafe weitergenutzt.

6 - Stadtteilgarten

Hier werden Gemeinschaftsgärten und nachhaltige Landnutzung in Verbindung mit der vorhandenen Bestandshalle als Wirtschaftsgebäude für alle sichtbar und partizipativ umgesetzt. Das selbst produzierte Obst und Gemüse wird am benachbarten Stadtplatz an einer eigenen Verkaufsstelle angeboten.



Wasserwirtschaft

Innerhalb des neuen Stadtteils soll möglichst effizient mit der Ressource Wasser umgegangen werden. Neben der Sammlung von Regenwasser wird daher auch die Behandlung von Grauwasser auf Basis von Hausgruppen innerhalb eines Baufeldes vorgeschlagen, um einen Brauchwasserkreislauf zu entwickeln, der den Trinkwasserbedarf deutlich senkt. Die hierzu benötigte Infrastruktur an Leitungen und Kanälen muss bereits in einer frühen Phase der Detailplanung mitgeplant werden.

Große Teile des Fliegerhorsts liegen innerhalb eines Wasserschutzgebietes. In diesem Gebiet sind Einleitung und Versickerung von Oberflächenwasser nicht möglich, so dass Teile der anfallenden Wassermengen in weiter südlich, außerhalb der WSG-Grenze gelegenen, Bereichen rückgehalten, versickert oder verzögert in die Vorfluter eingeleitet werden müssen.

1 - Ofenerdieker Bäche

Die Ofenerdieker Bäche wird aus der heutigen Teilverrohrung freigelegt und möglichst naturnah ihrer Funktion als Entwässerungselement für Teile der Umgebung zugeführt. Nivellierte Aufweitungen an topografisch günstigen Stellen dienen als Rückstauraum bei Starkregen.

Die Bäche verfügt im gesamten Verlauf über einen begleitenden Wirtschaftsweg.

2 - Umleiter zur Flughafenbäche

Der Umleiter wird in der vorgegebenen Lage vorgesehen und ebenfalls durch einen Weg flankiert.

3 - Regenrückhalteteich

Das Ende des Quartiersparks bildet ein großer Regenrückhalteteich, der außerhalb des Wasserschutzgebietes liegt und einen Teil des anfallenden Oberflächenwassers aus dem nördlichen Quartier aufnehmen kann.

4 - Regenrückhaltebereich

Ein weiterer, rund 2 Hektar großer Regenrückhaltebereich wird planmäßig am Rande der Munitionsverdachtsfläche vorgesehen. Eine genaue Verortung ist im Rahmen der Detailplanung zu erarbeiten. Über einen unterirdischen Kanal, der im Wesentlichen unter der neuen Fahrradstraße verläuft, werden hier die überschüssigen Wassermengen aus der Alexanderbäche eingeleitet.

5 - Erweiterung Rückhaltebecken

Die geplante Erweiterung des Regenrückhaltebeckens an der Ibsenstraße kann bei Bedarf problemlos umgesetzt werden.

6 - Erlenwald/Bestandsteiche

Die heute bereits vorhandenen Teiche innerhalb der stark durchfeuchteten Waldbereiche werden erhalten und sind nicht öffentlich zugänglich, um Sondierungsmaßnahmen und damit verbundene Baumfällungen so gering wie möglich zu halten.

7 - Wasserplatz

Der südliche Abschluss des urbanen Freiraumkeils wird durch eine befestigte und vielfältig nutzbare Fläche gebildet. Diese liegt leicht vertieft, so dass bei Starkregenereignissen hier die Möglichkeit zur Rückhaltung und verzögerten Abgabe von Oberflächenwasser aus der näheren Umgebung besteht.

8 - Fläche für Wasserhaus

Im Umfeld des heutigen Pumpenhauses für den Fliegerhorst wird eine Fläche für die optionale Schwarzwasseraufbereitung vorgehalten. An dieser Stelle kann ein Wasserhaus entstehen, in dem die Prozesse der Reinigung und Aufbereitung von Schwarzwasser sichtbar und verständlich gemacht werden.

Energiestrategie

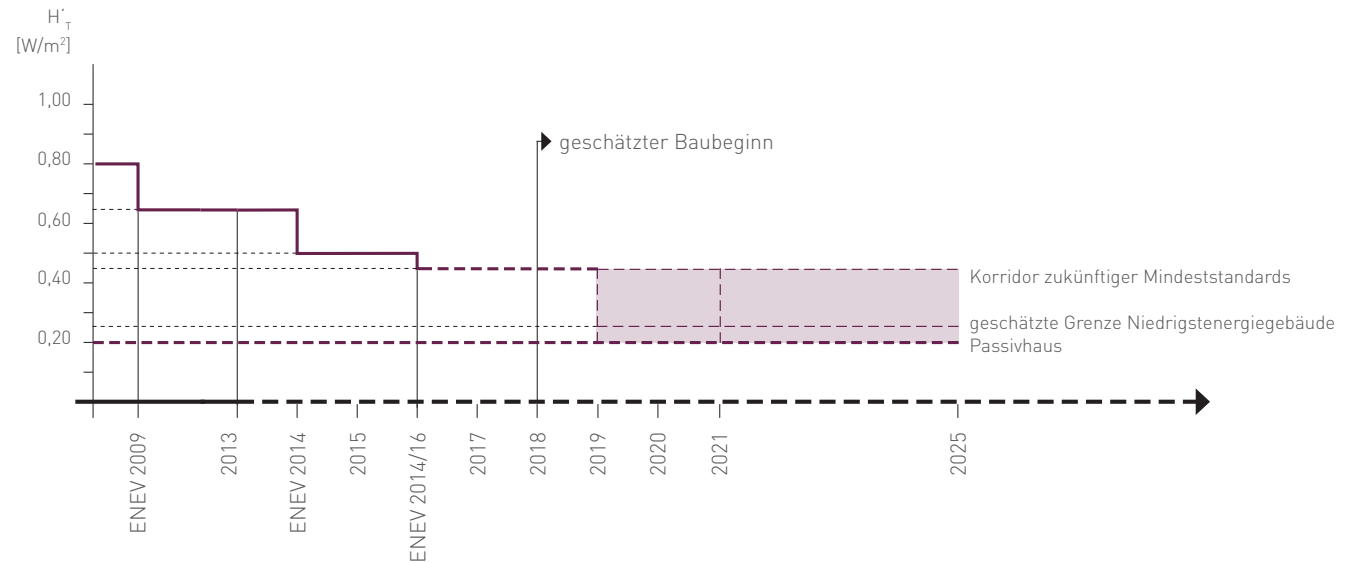
Energieeffizienz von Gebäuden

In den letzten Jahren wurden die gesetzlichen Anforderungen an die Energieeffizienz von Gebäuden sukzessive verschärft. Ziel hierbei ist es den Energieverbrauch im Gebäudesektor signifikant zu senken. Das Europäische Parlament hat hierzu die Richtlinie 2010/31 „über die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden“ erlassen. Diese sieht die Errichtung von Neubauten im „Niedrigstenergiestandard“ ab 2019, beziehungsweise 2021 vor. Umgesetzt wird diese Richtlinie in Deutschland durch die Energieeinsparverordnung (EnEV). Es ist davon auszugehen, dass die derzeit gültige EnEV 2014 in naher Zukunft weiter verschärft werden wird. Für eine Quartiersentwicklung über einen längeren Zeitraum hinaus sind potenzielle zukünftige energetische Anforderungen zu berücksichtigen.

Neben der im Betrieb benötigten Energie sollte im Rahmen einer nachhaltigen Entwicklung auch die im Bau und Abriss eingesetzte Energie berücksichtigt werden. Hierzu sollte auf den Einsatz „fossiler“ Baustoffe verzichtet und werden die Konstruktion „sortenrein“ rezyklierbar sein.

Umgang mit dem Bestand

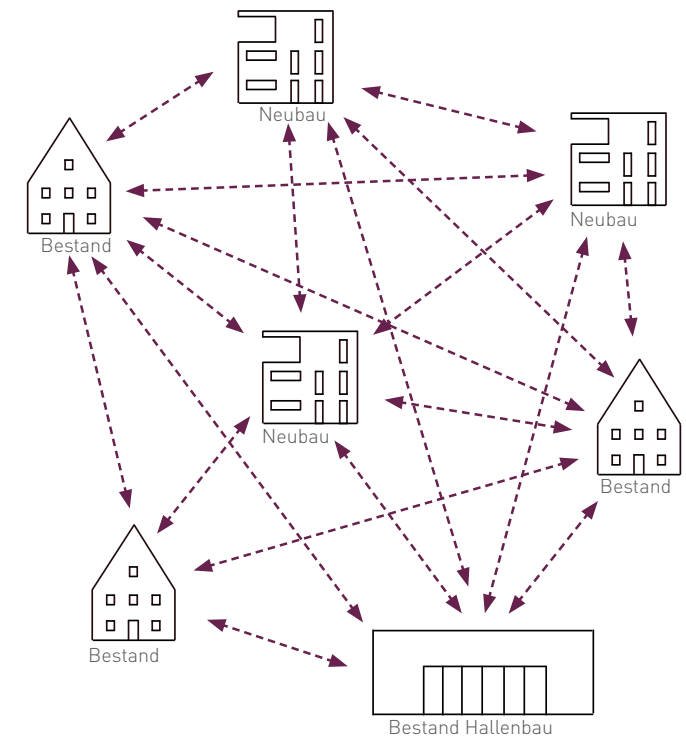
Zu den Besonderheiten des Fliegerhorstes gehören die prägnanten Bestandsgebäude. Diese sollen behutsam energetisch ertüchtigt werden, ohne dabei ihren grundsätzlichen Charakter zu verlieren. Daher müssen hier ggf. Einschränkungen bei der Gesamteffizienz hingenommen werden. Eine Vollsanierung mit Außendämmung wird aufgrund des prägnanten Sichtmauerwerks des Bestandes ausgeschlossen. Vorstellbar ist es hingegen, das Dach, die Kellerdecke sowie die Fenster energetisch zu sanieren.



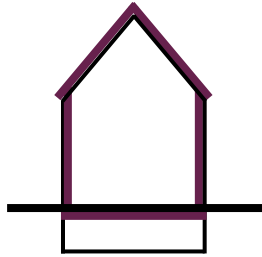
Diese unterschiedlichen energetischen Begabungen des Bestandes erfordern flexiblere Anforderungen im Einzelfall.

Nachhaltige Energieversorgung

Insgesamt wird ein CO₂-neutrales Quartier „Fliegerhorst“ angestrebt. Dieses kann durch eine Kombination energieeffizienter Neubauten, behutsamer energetischer Sanierung von Bestandsbauten, dem Einsatz erneuerbarer Energien (z.B. Solarenergie, Umweltwärme, etc.) und einem intelligenten Energieversorgungssystem erreicht werden. Die Versorgung kann dabei über dezentrale Kraft-Wärme-Anlagen, stromgetriebene Wärmepumpen und Photovoltaiksysteme erfolgen, die in einem kaskadenartigen Verbund in der Logik „Neu versorgt Alt“ betrieben werden.



Bestand Kasernen-/ Wohngebäude



Vollständige Sanierung, nach Möglichkeit mit Innendämmung



- Nur partielle energetische Erhöhung unter Wahrung der gestalterischen Qualität
- Abgestimmte Maßnahmen:
 - Erneuerung des Daches
 - Erneuerung der Fenster
 - Dämmung der Kellerdecke
 - ggf. Innendämmung
- Ziel: $H'T$ (Transmissionswärmekoeffizient) $< 0.40 \text{ W/m}^2\text{K}$ (Bestand unter Berücksichtigung von Innendämmung)

Bestand Flugzeugwerften/Hallensichel

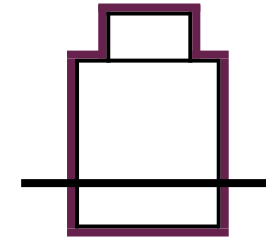


Teilsanierung mit Haus-in-Haus-Prinzip

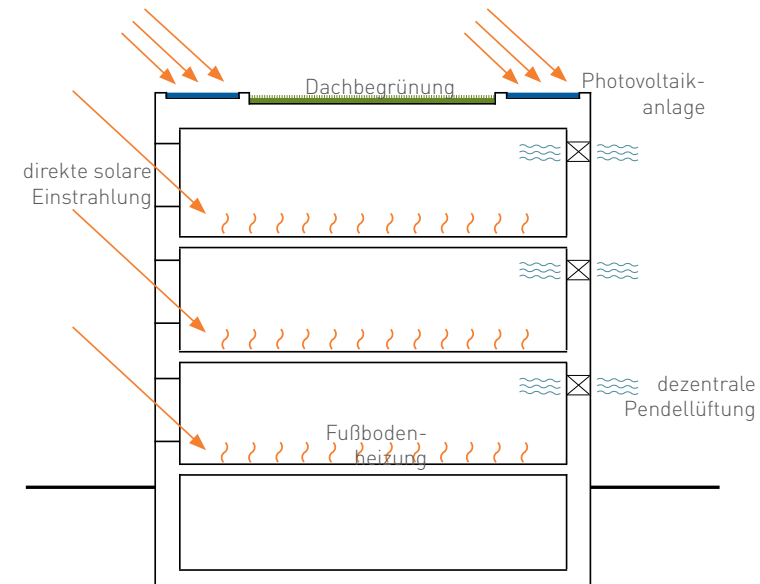


- Nur partielle Sanierung der Außenhaut
- „Haus in Haus“-Prinzip mit differenzierten energetischen Zonen im Innenraum vorstellbar
- Aufteilung energetischer Anforderung zwischen bestehender Fassade und neu eingesetzten „Zellen“
- Integration von Solarsystemen im Dachbereich

Neubauten



Innerhalb des Korridors der zukünftigen Mindeststandards, Leuchtturmprojekte wesentlich effizienter

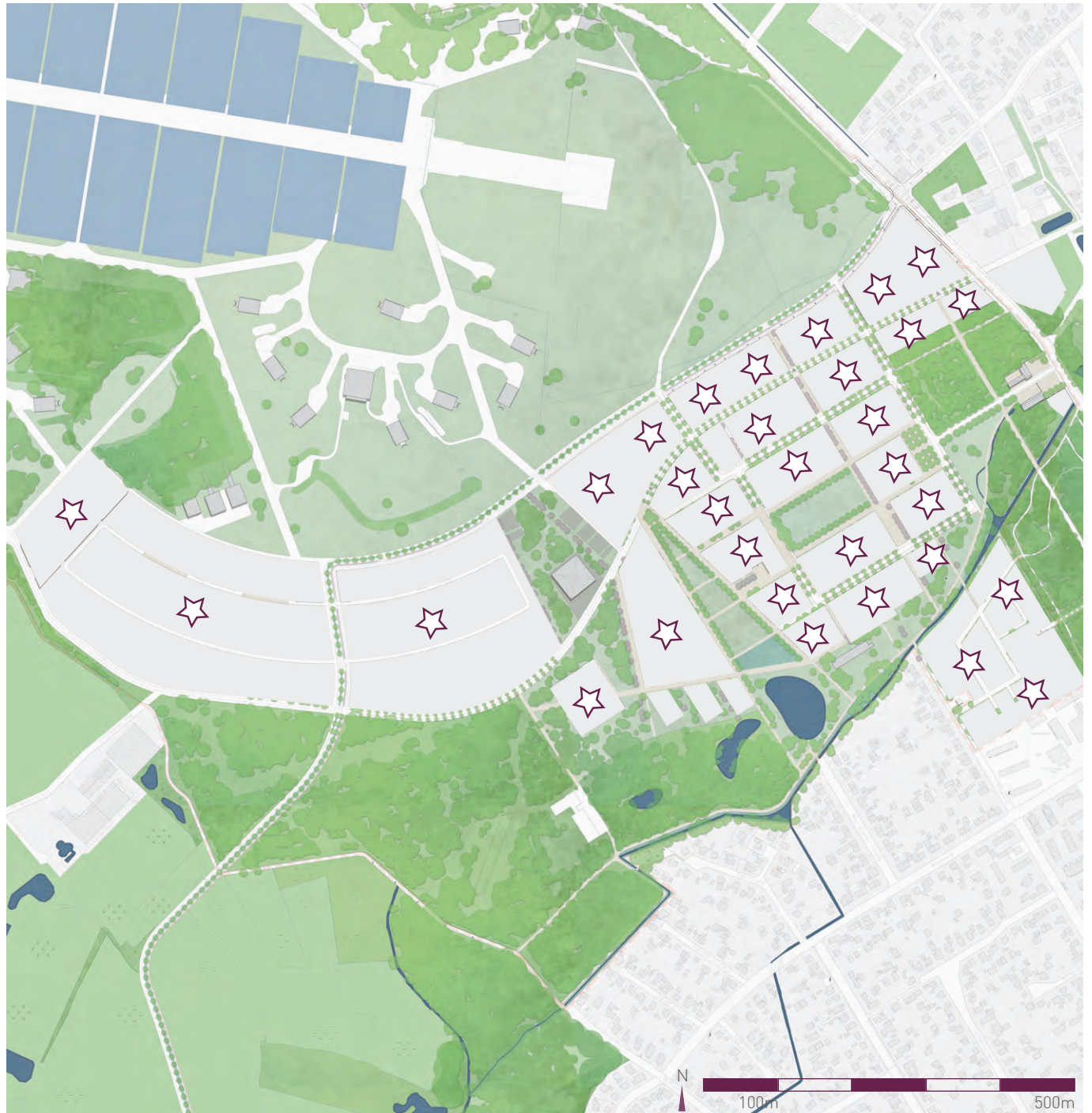


- hocheffiziente Gebäudehülle
- $H'T < 0.25 \text{ W/m}^2\text{K}$ (EFH)
- $H'T < 0.35 \text{ W/m}^2\text{K}$ (MFH)
- aktive Energiegewinnung am Gebäude
- Integration solaraktiver Systeme in das Dach (horizontal orientierte bzw. minimal geneigte PV)
- Duale Dachnutzung mit Solarsystemen und Begrünung

Energieversorgungsstruktur

Dezentraler Verbund

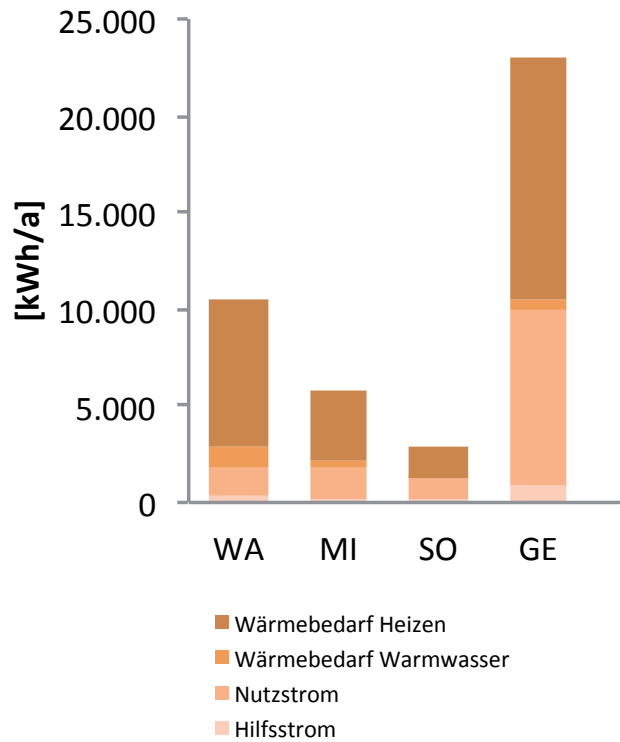
- Energieerzeugung über Kraft-Wärme-Kopplungsanlage (Gas-KWK / Brennstoffzelle) in Schwarmsteuerung auf Gebäude- bzw. Blockebene (Bestand)
- stromgetriebene Wärmepumpen (z.B. mit Eisspeichern) auf Gebäudeebene (Neubauten)
- Stromerzeugung über Photovoltaik an Gebäuden
- Umsetzbar bei längerfristigem Ausbau des Quartiers (Phasierung)
- keine Errichtung von Wärmenetzen im Quartier notwendig



Szenarien und resultierende Energiebedarfe

Szenario 1 (Standard)

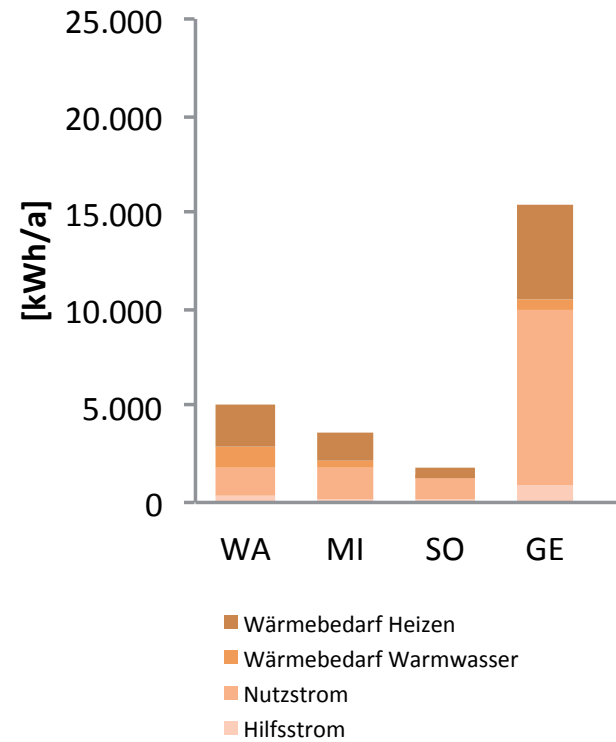
- Teilsanierung Bestand (Einzelmaßnahmen: Dach, Grundplatte, Fenster)
- Neubauten nach EnEV14/16



Hoher Wärmebedarf aufgrund mäßiger Hüllqualitäten

Szenario 2 (Innovation)

- Vollsanierung Bestand (Innendämmung, Dach, Grundplatte, Fenster)
- Neubauten nach Niedrigstenergiegebäude

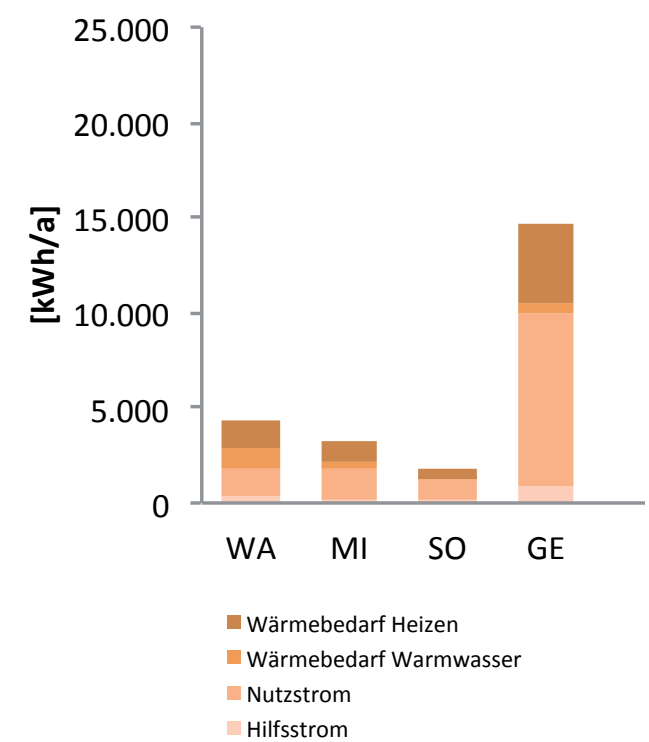


Geringerer Wärmebedarf gegenüber STANDARD, Strom dominiert
Vorschlag zur Weiterverfolgung

anwendbar auf Wohn- und Mischquartiere, ggf. auch auf Gewerbesichel

Szenario 3 (Leuchtturm)

- Vollsanierung Bestand (Innendämmung, Dach, Grundplatte, Fenster)
- Neubauten nach Passivhaus



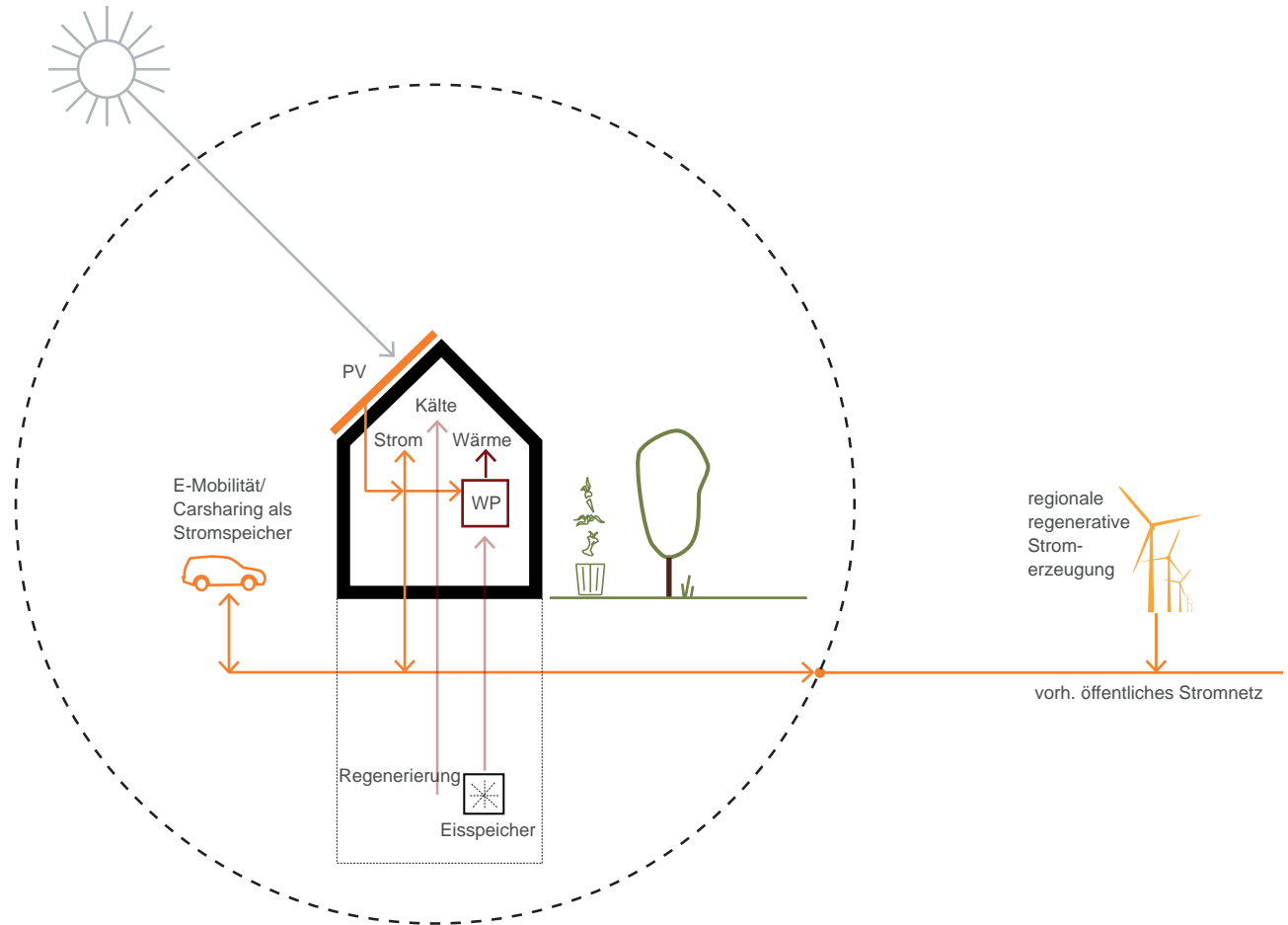
Verbesserung gegenüber INNOVATION nur geringfügig

anwendbar auf Leuchtturmprojekte

Energieversorgungsstruktur Neubau

Eisspeicher + Wärmepumpe

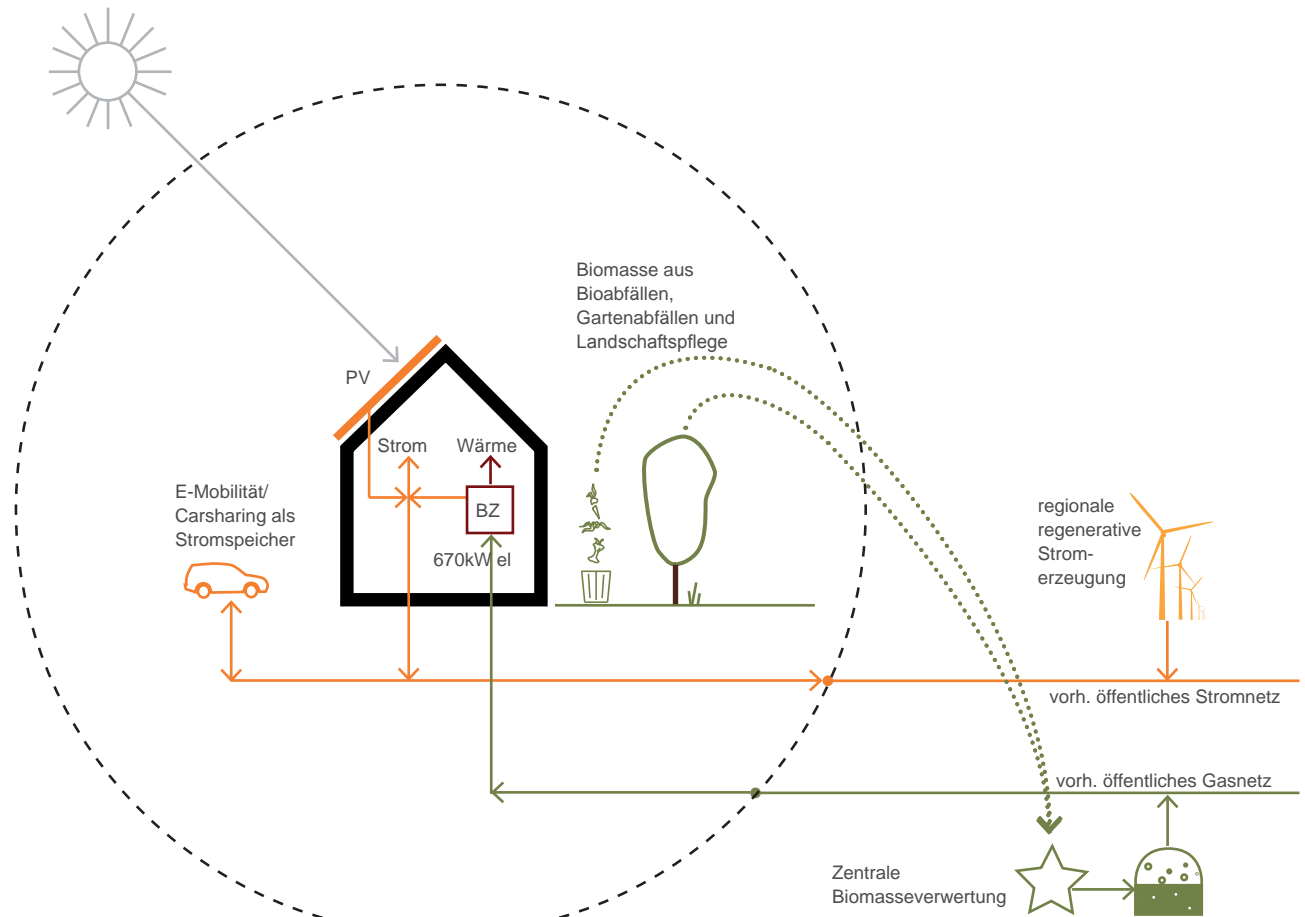
- strombetriebene Wärmepumpe mit Wärmepufferspeicher
 - gebäudeweiser Einsatz in Neubauten
 - Dank Pufferspeicher Steuerung von externem Betreiber möglich
 - Wärmequelle: Eisspeicher
-
- Unterstützung zum Lastspitzenausgleich
 - Synergie mit den KWK-Anlagen der Bestandsbauten



Energieversorgungsstruktur Altbau

Dezentrale Kraft-Wärme-Kopplung

- gasbetriebener KWK-Prozess (Biogas/Windgas) auf Gebäude- bzw. Clusterebene
 - Schwarmsteuerung mit Wärmepufferspeicher
 - stromgeführt, jedoch wärmegedeckelt
 - Steuerung von externem Betreiber möglich
 - Geräte: Gas Ottomotoren, Stirling, Brennstoffzellen
-
- Funktionsweise eines virtuellen Kraftwerks
 - gutes Backup-System gegenüber schwankendem PV-Ertrag



EXKURS: Im Detail
Betrachtung exemplarischer Bestandsbauten
hinsichtlich deren Umnutzbarkeit

Unterkunftsgebäude/ Stabsgebäude

Beide Gebäude haben eine ähnliche Grundstruktur: breiter Mittelflur, mittiges Treppenhaus, zusätzliche Zugänge über die Giebel.

Für eine weitere Wohnnutzung sind unter diesen Voraussetzungen verschiedene Erschließungssituationen und Wohnungsaufteilungen sowie –größen denkbar. Für eine Ergänzung durch Balkone bietet sich die Westseite an. Hierzu können die bestehenden Öffnungen genutzt werden und als Terrassenausgänge heruntergebrochen werden.

Im Dachgeschoss, insbesondere im Stabsgebäude, erfolgt die Belichtung zurzeit über sehr kleine Gauben. Diese müssten vergrößert werden. Dachterrassen könnten ebenfalls in die Dachgeschossse eingeschnitten werden, um einen zeitgemäßen Wohnkomfort zu erreichen. Beides ist möglich.

Energetisch lässt sich die Gebäudehülle unter Beibehaltung der typischen Klinkerfassade durch den Einbau neuer Fenster und Türen sowie die Dämmung der Massivdecke im Dachgeschoß erreichen. Weiterhin ist die technische Machbarkeit einer Nutzung des Hohlraums in der Außenwand zwischen Klinkerschale und Mauerwerkswand für eine Isolierung zu prüfen.

Eine Umnutzung für Wohnungen ist bautechnisch und architektonisch in jedem Fall möglich.



Staffelgebäude an der zentralen grünen Freifläche



Stabsgebäude von Norden gesehen



Unterkunftsgebäude von Norden gesehen



Westfassade des Stabsgebäudes



verschiedene Typen der Unterkunftsgebäude

Tower

Der Tower ist das Gebäude an dem sich die einstige militärische Flughafennutzung am markantesten ablesen lässt. In seiner Architektur gehen verschiedene Elemente eine „disharmonische“ Synthese ein:

- Das Eingangsmotiv mit dem Stahlbeton-Vordach auf überschaubaren Stützen entspricht der zeit-typischen Repräsentationsarchitektur im 3. Reich
- Die Stützen und das Vordach sind scharriert, um dem Stahlbeton eine Natursteinoptik zu geben, was typisch für die 30er und 40er Jahre war.
- Der geklinkerte, schlichte Neubau des Gebäudes mit flachem Dach und dem halbrunden Vorbau, seinen durchlaufenden Fensterbändern verweist wiederum auf das Neue Bauen der Zeit der Weimarer Republik, welches sich gelegentlich unerschwerlich in Zweck- und Industriebauten dieser Jahre findet.
- Als technisch bemerkenswert hervorzuheben ist die, von vier schlanken, schräg verlaufenden Stahlbetonstreben gehaltene, verglaste, oberste Aussichtskanzel.

Auch im Innern sind bei den Oberflächen und der Ausstattung die unterschiedlichsten „Zeitschichten“ sichtbar: NS-Zeit, britischer Militärflughafen der Nachkriegszeit, Nutzung durch die Bundeswehr und Ausbau zum NATO-Luftwaffenstützpunkt.

Die Erschließung und Raumstruktur lässt unterschiedliche Nutzungen (Gastronomie, Information, Besprechung, Büro, etc.) zu.

Um weitere Durchfeuchtungen und Korrosionsschäden an den filigranen Stahlbetonbauteilen zu vermeiden, sollte die Dachabdichtung und -entwässerung als kurzfristige Sicherheitsmaßnahme erneuert werden.

Zusammenfassend kann eingeschätzt werden, dass bautechnisch und räumlich eine Sanierung und Weiternutzung möglich und sinnvoll ist. Voraussetzung für die Ermittlung verlässlicher Kosten wäre eine genauere Bauzustandsuntersuchung als Basis für ein Sanierungskonzept. Parallel könnten Nutzungsmöglichkeiten untersucht werden.

Als künftiges, identitätsstiftendes Gebäude an dem Zeitgeschichte ablesbar ist, sollte dieses Gebäude erhalten bleiben und im besten Falle auch für öffentliche Nutzungen bereitstehen.



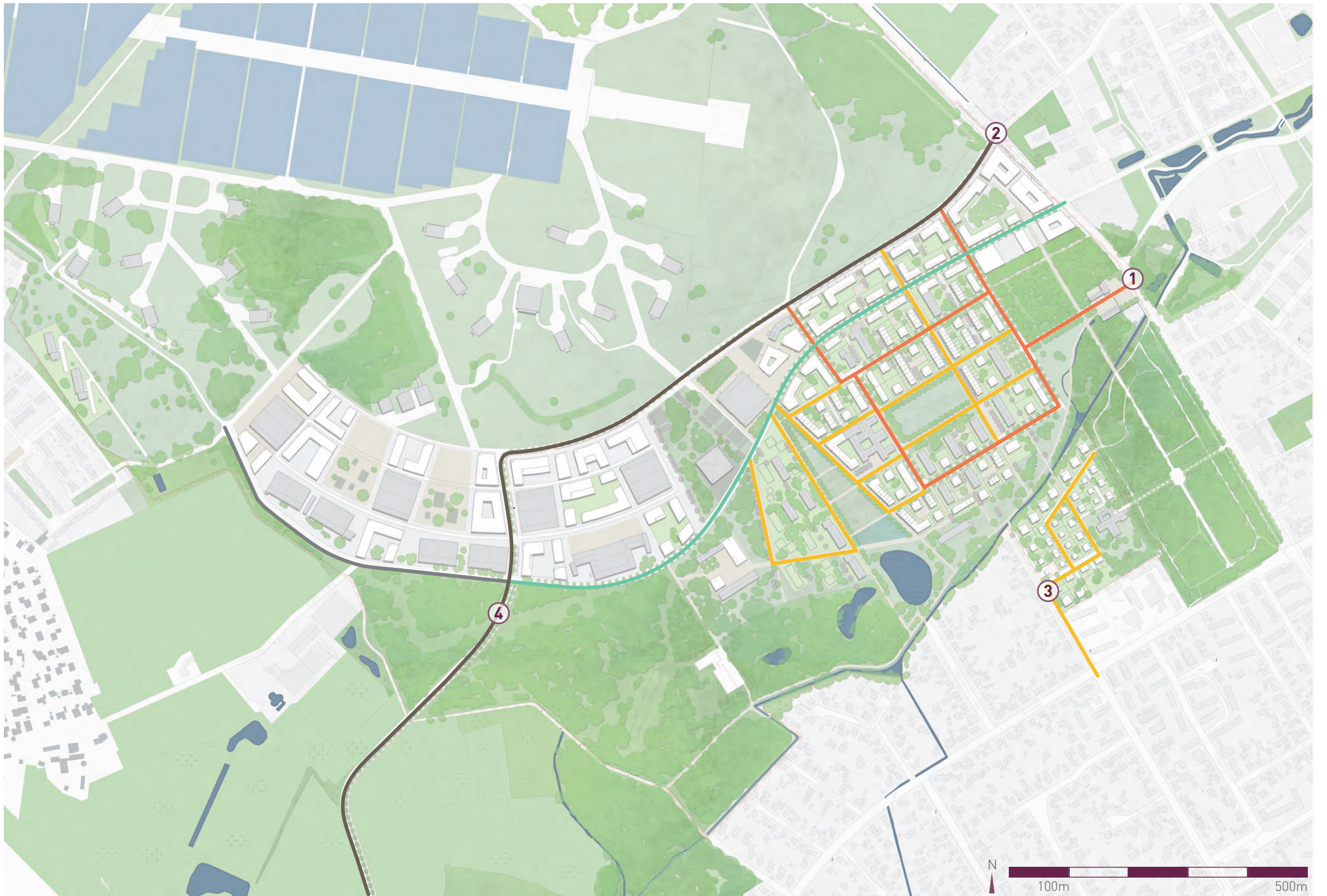
Tower vom Vorfeld gesehen



Vordach an der Zufahrt zum Vorfeld



Eingangstresen im Erdgeschoss



Mobilitätskonzept Erschließung Kraftfahrzeugverkehr

1 - Zufahrt alte Hauptwache

Erste Nutzungen können am Fliegerhorst im Einzugsbereich der Alexanderstraße bereits ohne die Verbindungsstraße angesiedelt werden, da ein Teil des Wohnens bezüglich der verkehrlichen Auswirkungen auch ohne die Verbindungsstraße möglich ist. Die Erschließung würde in einem ersten Schritt über den vorhandenen Knotenpunkt an der alten Hauptwache erfolgen.

2 - Knotenpunkt Alexanderstraße

Für die Erschließung der nördlich gelegenen Baufelder an der Alexanderstraße, beispielsweise für die geplanten Versorgungseinrichtungen, sind ein erstes Teilstück der Verbindungsstraße und ein Anschluss an die Alexanderstraße erforderlich. Hierfür ist der Knotenpunkt Alexanderstraße/Am Alexanderhaus auszubauen. Dieser ist heute eine signalisierte Einmündung und könnte zukünftig als signalisierte Kreuzung ausgeführt werden. Die Fahrbahn der Alexanderstraße ist im Einmündungsbereich bereits heute aufgeweitet, sodass notwendige Abbiegestreifen relativ problemlos unterzubringen sind. Ein prinzipiell ebenfalls möglicher Kreisverkehr müsste an dieser Stelle einen Fahrbahnaußendurchmesser von 30 bis 35 m haben und würde den Ankauf weiterer Flächen notwendig machen.

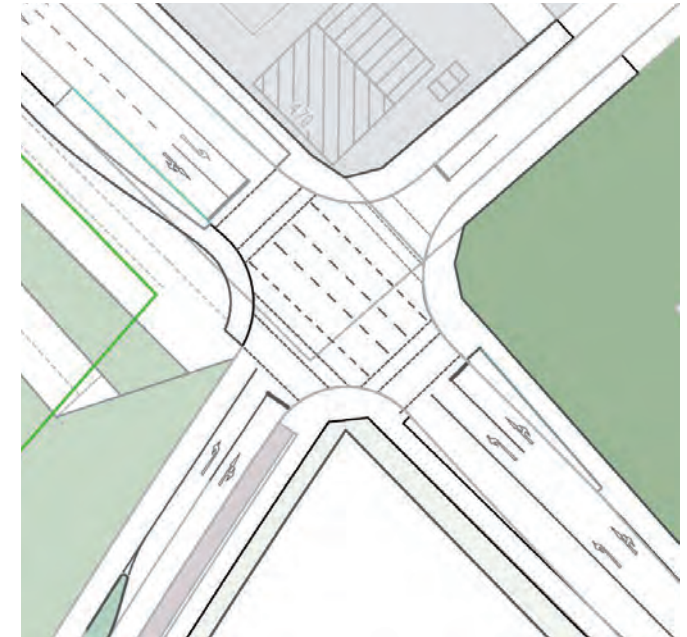
3 - Erschließung Baufeld Mittelweg

Das südliche Baufeld am Mittelweg ist für den Kfz-Verkehr sinnvoll über den Brookweg zu erschließen, da es durch seine Lage südlich der Bäke eher eine Arrondierung der Bestandsbebauung als einen Teil des Fliegerhorstes darstellt. Zudem würde eine Kfz-Erschließung von Norden den Naturraum an der Bäke zerschneiden. Der Mittelweg ist zur Aufnahme der zusätzlichen Verkehre grundsätzlich in der Lage, ggf. sind Anpassungen notwendig.

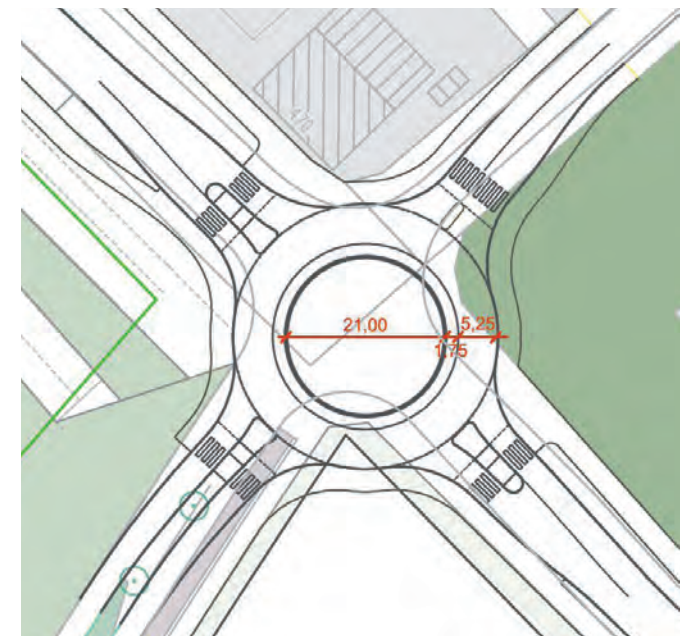
4 - Verbindungsstraße

Die Verbindungsstraße zwischen Alexanderstraße und der Ammerländer Heerstraße soll die bisher fehlende Tagentialverbindung im Stadtnorden ermöglichen. Zudem schafft sie die Möglichkeit, die Verkehre der im Westen des Fliegerhorstes gelegenen potenziellen Gewerbe- und/oder Mischgebietsflächen abzuwickeln. Eine vollständige Entwicklung ist ohne die Verbindungsstraße nicht vorstellbar. Durch die Verbindungsstraße würden der Fliegerhorst und auch die östlich gelegenen Bestandsquartiere besser an die A 28 und damit an das Fernstraßennetz angebunden.

Diese ersten Einschätzungen sind im weiteren Prozess noch mit Berechnungen zur Verkehrserzeugung und zu den Leistungsfähigkeiten zu untersetzen.



Darstellung Knoten Alexanderstraße/Am Alexanderhaus
Variante Kreuzung M 1:1.000



Darstellung Knoten Alexanderstraße/Am Alexanderhaus
Variante Kreisverkehr M 1:1.000



Mobilitätskonzept

1 - Erschließung Radverkehr

Die Fahrradachse bindet den Fliegerhorst, aber auch das bestehende Wohngebiet Alexandersfeld an den Naturraum im Westen und den Einzelhandel im Süden an. Durch die Ausweisung als Fahrradstraße wird der Radverkehr bevorrechtigt, das Nebeneinanderfahren ermöglicht und ein wichtiges Zeichen für den Radverkehr gesetzt. Der Kfz-Verkehr ist auf der Fahrradstraße verträglich abzuwickeln, sofern Durchgangsverkehre zur Verbindungsstraße unterbunden werden.

2 - Querungshilfe Fußgänger und Radfahrer

Durch eine Querungshilfe könnte das Überqueren der Alexanderstraße für den Rad- und Fußverkehr in Zuge der Fahrradstraße sicherer gestaltet werden. Zugleich könnte die Querungshilfe das Linksabbiegen in die Alexanderstraße und das Linksabbiegen von der Alexanderstraße für den Kfz-Verkehr verhindern. Dieser kann an der Einmündung dann verträglich nach dem Prinzip „rechts rein, rechts raus“ abgewickelt und die Einzelhandelsstandorte angedient werden.

3 - Fahrradverbindung Mittelweg

Wichtig ist auch die Verknüpfung des Fliegerhorstes mit dem Mittelweg (perspektivisch als mögliche Fahrradstraße) und damit die Anbindung an die Innenstadt. Die Achse könnte eine Alternative zur Alexanderstraße bieten.

4 - Erschließung ÖPNV

Der Fliegerhorst ist derzeit durch die vorhandenen Haltestellen nicht ausreichend durch den Busverkehr erschlossen. Die zukünftige Erschließung ist wie für den Kfz-Verkehr in Stufen vorstellbar. In einer ersten Stufe ohne Verbindungsstraße wäre eine Führung als Schleife denkbar. In einer zweiten Stufe könnte zu einer halben Schleife durch das Wohngebiet eine tangentielle Führung über die Verbindungsstraße sinnvoll sein. Der in Oldenburg übliche Takt von 15 Minuten sollte mindestens angeboten werden.

5 - Mobilitätsstation

Um das alternative Mobilitätskonzept spürbar zu machen, sollte an einem zentralen Ort eine Mobilitätsstation mit Sharing-Angeboten untergebracht werden. Eine gute Möglichkeit dafür bietet der Stadtplatz am ehemaligen Tower. Dieser zeichnet sich neben der Zentralität durch die Nähe zum innovativen Baufeld aus, in dem perspektivisch auch autoreduziertes Wohnen vorgesehen werden soll.

Ob ein Fahrradverleihsystem für Oldenburg Bestand haben könnte, wird skeptisch gesehen, da der Fahrradbesitz sehr hoch ist. Ergänzend sollte die Mobilitätsstation aber den Verleih von Lastenrädern und E-Bikes umfassen. Ladestationen sollten für E-Bikes sowie für Elektroautos vorgesehen werden. Car-Sharing ist in die Mobilitätsstation zu integrieren. Um die Akzeptanz für das Car-Sharing zu erhöhen, sollten Einzugsradien von maximal 500 m angestrebt werden. Die Mobilitätsstation deckt damit den Bereich des Fliegerhorsts im Wesentlichen ab.

6 - Quartiersgaragen

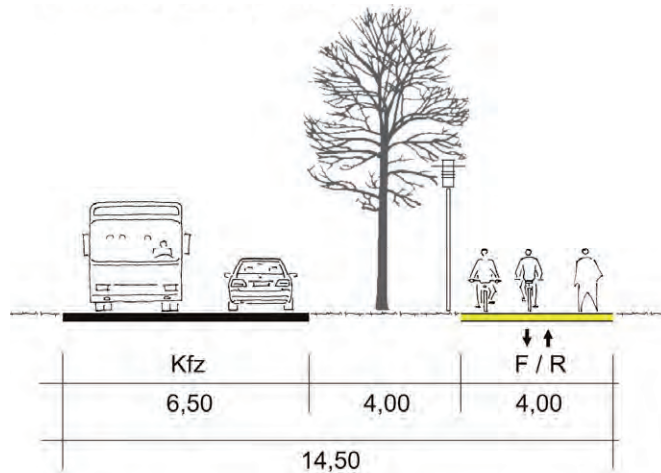
Für den Fliegerhorst soll ein reduzierter Stellplatzschlüssel vorgesehen werden (kleiner als 1,0 inklusive der öffentlichen Stellplätze). Zweckmäßig könnte für einen Teil der Stellplätze das punktuelle Zusammenfassen der Stellplätze in Quartiersgaragen sein. Ein günstiger Standort für eine Quartiersgarage könnte im Bereich des Knotenpunktes an der Alexanderstraße liegen, da somit ein Teil des Kfz-Verkehrs aus dem Quartier herausgehalten wird.

Bei Bedarf ist auch eine Quartiersgarage, denkbar auch als Tiefgarage, innerhalb des Wohnquartiers mit direktem Anschluss an die Sammelstraße möglich.



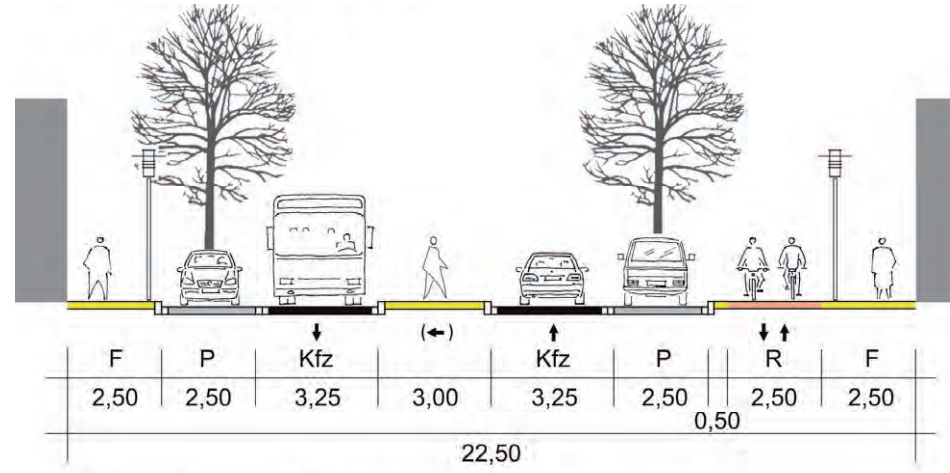
Mobilitätskonzept - Vorschläge für mögliche Straßenquerschnitte

Verbindungsstraße „außerorts“



- einseitiger gemeinsamer Geh- und Radweg
- Kfz-Fahrbahn abgesetzt durch Grünstreifen

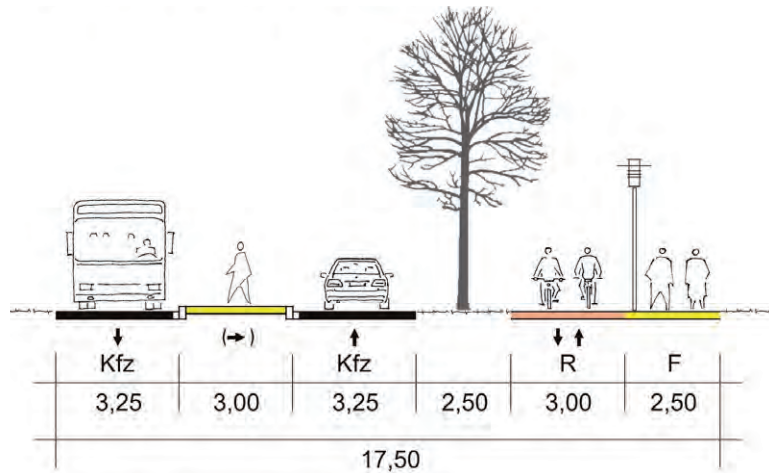
Verbindungsstraße beidseitig angebaut



- einseitiger Zweirichtungsradweg
- beidseitig Gehwege
- beidseitig Längsparkstände in Parkbuchten

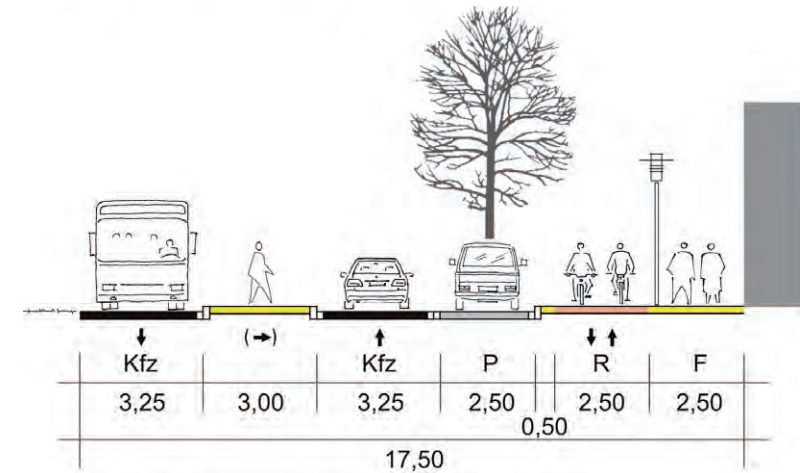
- Mittelstreifen zur Verbesserung der Überquerbarkeit/Linksabbiegestreifen

Verbindungsstraße anbaufrei „innerorts“

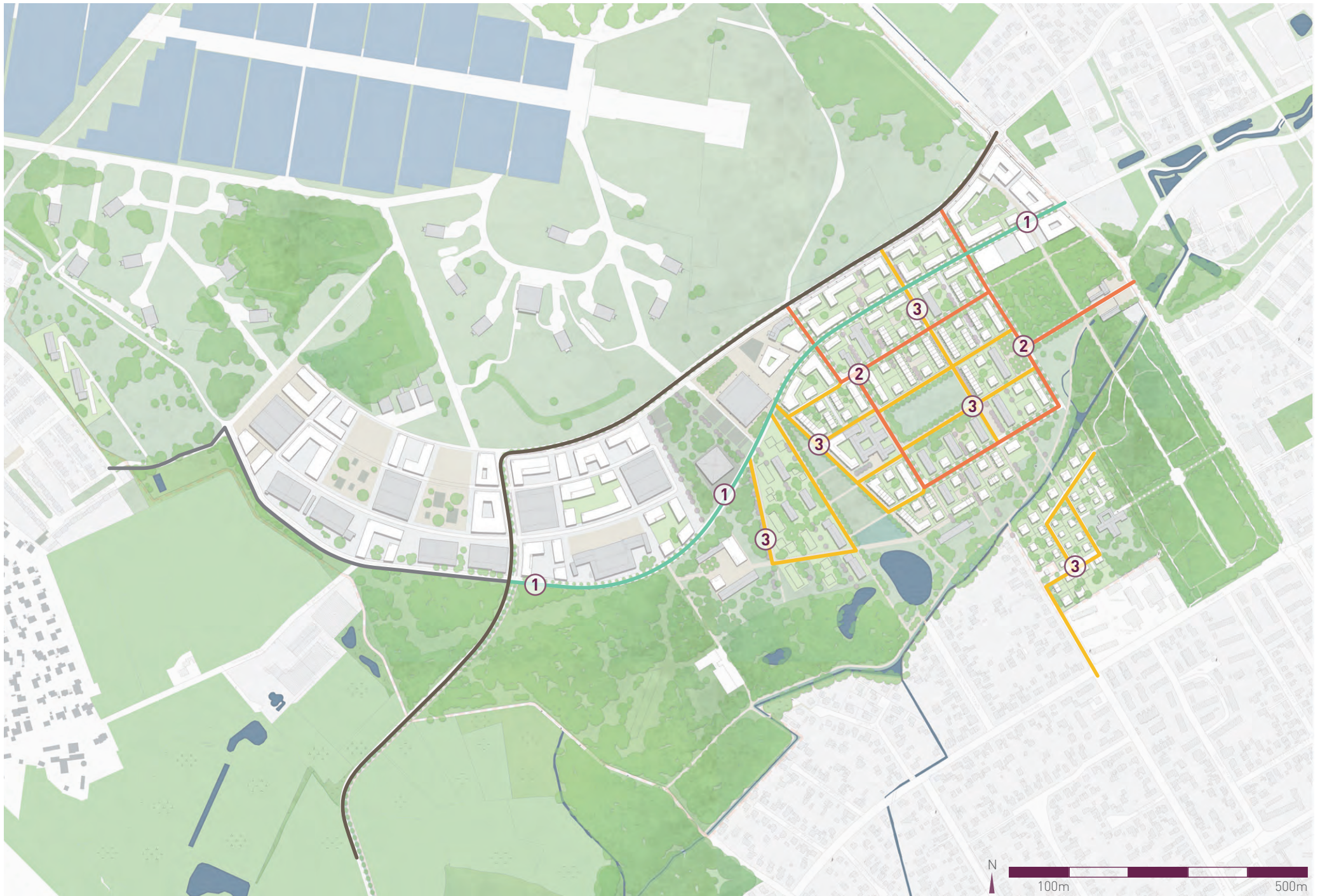


- einseitiger Zweirichtungsradweg und Gehweg
- Nebenanlage durch Grünstreifen abgesetzt
- Mittelstreifen zur besseren Querbarkeit/Linksabbieger

Verbindungsstraße einseitig angebaut

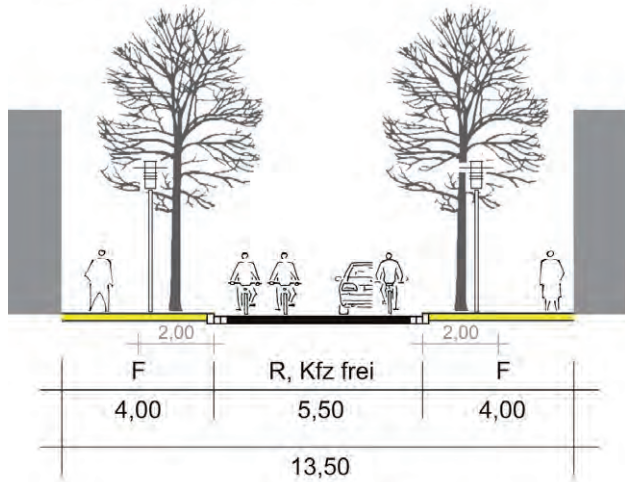


- einseitiger Zweirichtungsradweg und Gehweg
- Nebenanlage durch Grünstreifen abgesetzt
- einseitig Längsparken in Parkbuchten
- Mittelstreifen zur besseren Querbarkeit/Linksabbieger



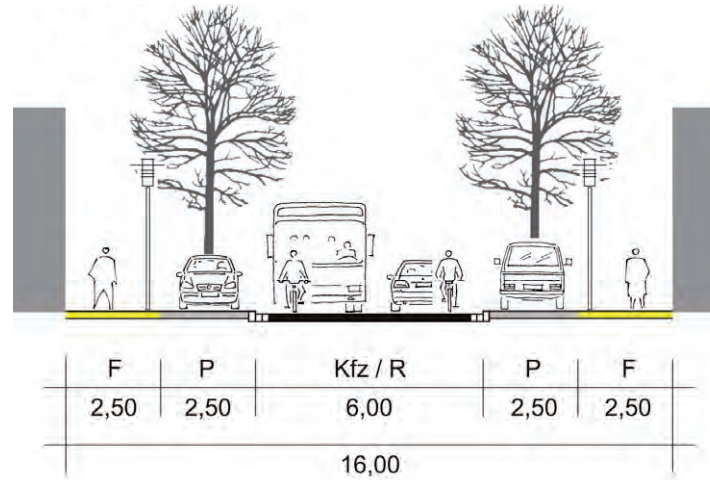
Mobilitätskonzept - Vorschläge für mögliche Straßenquerschnitte

1 - Fahrradstraße



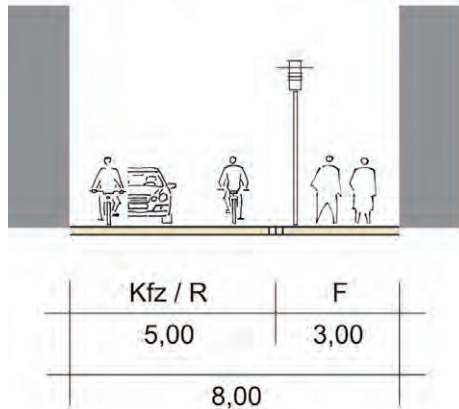
- Fahrradstraße mit Freigabe für Kfz-Verkehr
- beidseitig Gehwege
- straßenbegleitende Baumpflanzungen

2 - Sammelstraße

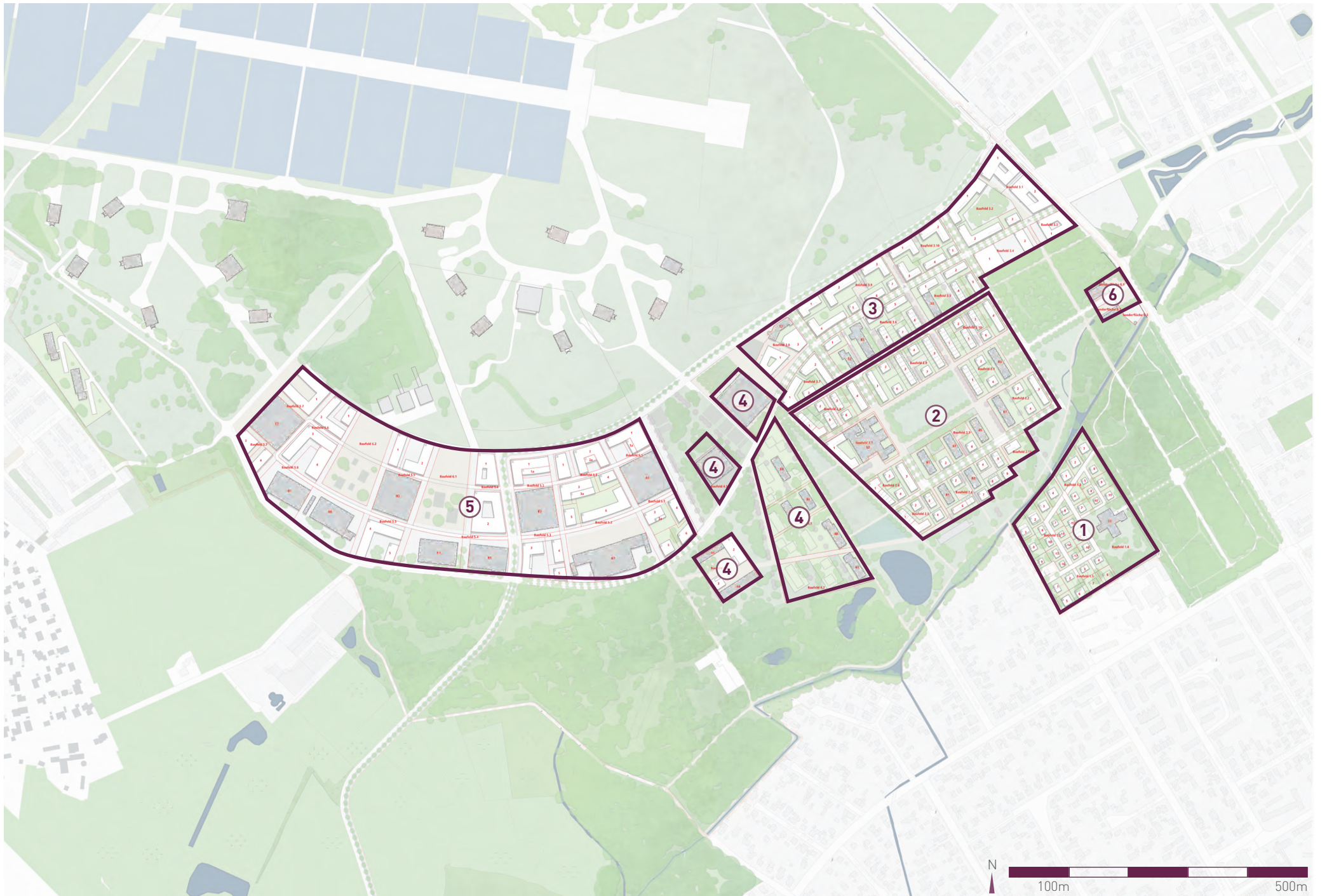


- Radverkehrsführung im Mischverkehr
- beidseitig Gehwege
- beidseitig Längsparken unter Bäumen niveaugleich im Seitenraum

3 - Wohnweg



- niveaugleicher Straßenraum
- als Mischverkehrsfläche denkbar



überschlägige Kennzahlen

1 - Wohnquartier Brookweg

| | |
|-------------------------------|-----------------------|
| Grundstücksfläche | 23.814 m ² |
| überbaubare Grundstücksfläche | 6.727 m ² |
| Geschossigkeiten | II-III |
| Geschossflächen | |
| Wohnen | 13.287 m ² |
| Sondernutzung | 2.642 m ² |
| GFZ | 0,54 - 0,70 |
| GRZ | 0,23 - 0,30 |
| Wohneinheiten | 105 |

2 - Wohnquartier Fliegerhorst

| | |
|-------------------------------|-----------------------|
| Grundstücksfläche | 58.250 m ² |
| überbaubare Grundstücksfläche | 24.221 m ² |
| Geschossigkeiten | II-IV |
| Geschossflächen | |
| Wohnen | 61.385 m ² |
| Sondernutzung | 7.042 m ² |
| GFZ | 0,43 - 1,40 |
| GRZ | 0,21 - 0,50 |
| Wohneinheiten | 500 |

3 - Mischgebiet

| | |
|-------------------------------|-----------------------|
| Grundstücksfläche | 56.047 m ² |
| überbaubare Grundstücksfläche | 29.411 m ² |
| Geschossigkeiten | II-IV |
| Geschossflächen | |
| Wohnen | 24.790 m ² |
| Gewerbe | 58.686 m ² |
| Sondernutzung | 6.642 m ² |
| GFZ | 0,85 - 2,31 |
| GRZ | 0,38 - 0,70 |
| Wohneinheiten | 228 |

4 - Experimentierfeld Wohnen

| | |
|-------------------------------|---------------------------|
| Grundstücksfläche | 39.299 m ² |
| überbaubare Grundstücksfläche | rd. 15.000 m ² |
| Geschossigkeiten | II-IV |
| Wohneinheiten | rd. 110 |

weitere Angaben aufgrund der offenen Planungshaltung zum Experimentierfeld nicht möglich

5 - Gewerbe auf der Hallensichel

| | |
|-------------------------------|------------------------|
| Grundstücksfläche | 104.095 m ² |
| überbaubare Grundstücksfläche | 64.938 m ² |
| Geschossigkeiten | I-IV |
| Geschossflächen | |
| Gewerbe | 153.509 m ² |
| GFZ | 1,12 - 2,84 |
| GRZ | 0,46 - 1,00 |

6 - alte Hauptwache

| | |
|-------------------------------|----------------------|
| Grundstücksfläche | 3.228 m ² |
| überbaubare Grundstücksfläche | 943 m ² |
| Geschossigkeiten | I-II |
| Geschossflächen | |
| Sondernutzung | 943 m ² |
| GFZ | 0,29 |
| GRZ | 0,29 |

Gesamtfläche Fliegerhorst 193 ha

Baufelder GESAMT

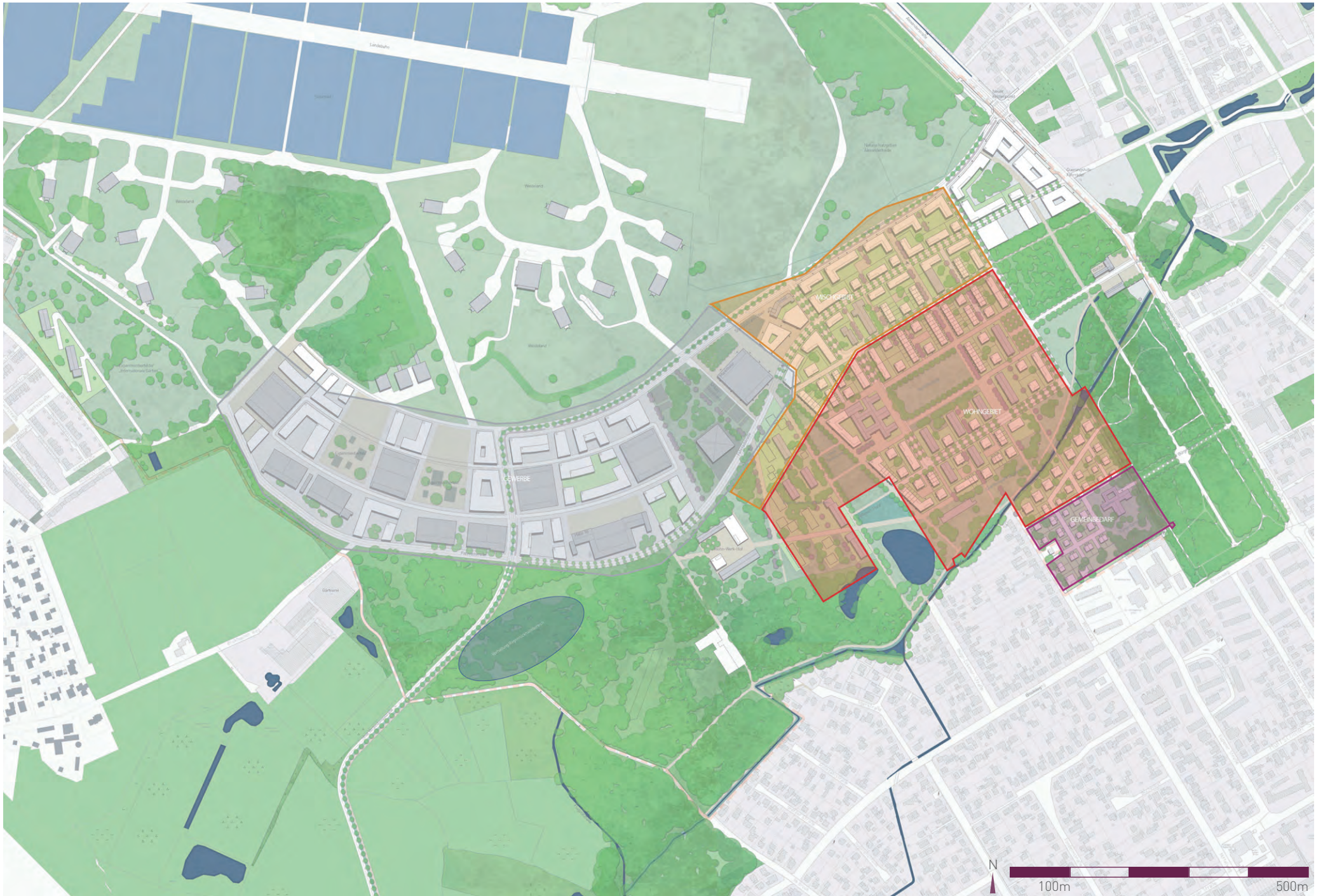
| | |
|-------------------------------|------------|
| Grundstücke | 28,5 ha |
| überbaubare Grundstücksfläche | 14,1 ha |
| Geschossflächen gesamt | 35,4 ha |
| Wohnen | 11,2 ha |
| Gewerbe | 21,8 ha |
| Sondernutzung | 2,4 ha |
| Wohneinheiten | bis zu 950 |

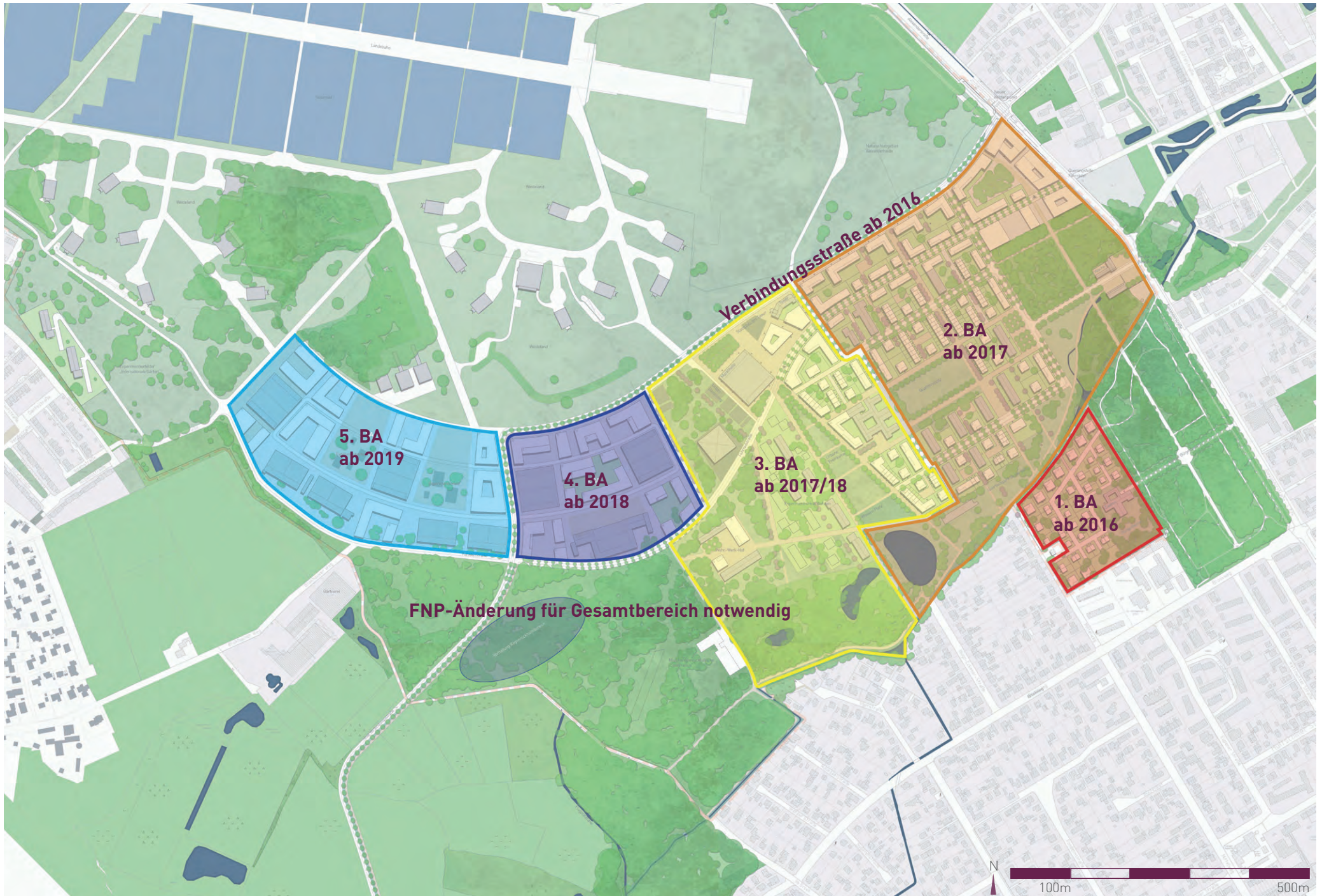
Freiflächen und Straßenräume

| | |
|-------------------------------------|---------|
| Öffentlicher Raum | |
| Plätze, Wege, Promenaden | 10,7 ha |
| Grünflächen intensiv, Parks | 6,2 ha |
| Grünflächen extensiv | 37 ha |
| Wald- und Sukzessionsflächen | 28,3 ha |
| Naturschutzgebiet | 32,5 ha |
| Wasserflächen | 1,5 ha |
| Vorhaltefläche Regenrückhaltebecken | 2,1 ha |
| Solarfeld | 21,1 ha |
| Landebahn | 13,3 ha |
| Straßen (Fahrbahnen) | 2,6 ha |
| Gehwegbereiche | 4,1 ha |
| Stellplätze und Nebenanlagen | 1,1 ha |

Die konkrete Ausgestaltung dieser möglichen Kennzahlen bleibt der verbindlichen Bauleitplanung vorbehalten.







Dokumentation Masterplan

Fliegerhorst Oldenburg
Zukunftsplan 2030+

Pläne, Fotos und Texte

Planerteam Zukunftsplan 2030+
Machleidt GmbH
Mahlower Straße 23/24
12049 Berlin

im Auftrag der

Stadt Oldenburg – Stabsstelle Fliegerhorst
Industriestraße 1 (Eingang H)
26121 Oldenburg

fliegerhorst@stadt-oldenburg.de

Axel Müller
Telefon: 0441 235-2095

Dirk Schäfer
Telefon: 0441 235-3623

Ihr Kontakt zum Stadtplanungsamt
Ulrich Fortmann
Telefon: 0441 235-2593

weitere Infos:

<http://www.oldenburg.de/fliegerhorst>

Alle Pläne sind genordet dargestellt!
Sofern nicht gesondert angegeben, wurden
alle Pläne und Abbildungen durch das Pla-
nerteam Zukunftsplan 2030+ erstellt.

Oldenburg, 22. August 2016

