



Stadt Oldenburg

Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept
& Vorbereitende Untersuchungen

Fliegerhorst Oldenburg

Stand 24.05.2017

Inhaltsverzeichnis

1. Vorbemerkung	6	3.5 Eigentümerstruktur	22
2. Zusammenfassung der Ergebnisse	7	3.6. Übergeordnete Planaussagen.....	23
2.1 Ausgangssituation	7	3.6.1 Stadtentwicklungsprogramm 2025	23
2.2 Entwicklungsziele.....	8	3.6.2 Flächennutzungsplanung	24
3. Das Untersuchungsgebiet.....	10	4. Städtebauliche Missstände im Untersuchungsgebiet.....	26
3.1 Lage in der Stadt.....	10	4.1 funktionale/gestalterische Mängel an Straßen, Wegen, Plätzen	26
3.2 Abgrenzung und Größe des Untersuchungsgebietes.....	11	4.2 Modernisierungsbedarf Gebäude	26
3.3 Wertzonen.....	12	5. Erneuerungskonzept.....	30
3.4 städtebauliche und bauliche Struktur.....	14	5.1 Konzept/Maßnahmen	30
3.4.1. Flächennutzung.....	14	5.1.1 Neuanlage von Straßen, Wegen und Plätzen	30
3.4.2 Versorgungseinrichtungen	14	5.1.2 Modernisierung und Instandsetzung des erhaltenswerten Gebäudebestands.....	30
3.4.3 Gewerbe und Dienstleistungen	14	5.1.3 Rückbau von abgängiger Gebäudesubstanz.....	31
3.4.4 öffentliche und soziale Infrastruktur	14	5.1.4 Altlastensondierung.....	31
3.4.5 Wohnen	14	5.1.5 Kampfmittelsondierung	31
3.4.6 Gebäude.....	15	5.1.6 Erschließung und Entwicklung von Freiflächen, Grünvernetzung.....	31
3.4.6.1 Denkmalschutz	15	5.1.7 Einbindung in die Umgebung	31
3.4.7 Erschließungsstruktur	18	5.1.8 Inklusion	32
3.4.7.1 Kraftfahrzeugverkehr	18	5.2 Masterplan Fliegerhorst	38
3.4.7.2 Rad- und Fußgängerverkehr.....	18	5.2.1 Städtebauliche Struktur	38
3.4.7.3 Öffentlicher Personennahverkehr	18	5.2.2 Öffentliche Freiräume	40
3.4.8 Versorgung und Entsorgung	18	5.2.3 Wasserwirtschaft	42
3.4.8.1 Oberflächen- und Schmutzwasserentwässerung.....	18	5.2.4 Energiestrategie.....	44
3.4.8.2 Altlasten	18	5.2.5 Exkurs: Im Detail - Betrachtung exemplarischer Bestandsbauten hinsichtlich deren Umnutzbarkeit	44
3.4.8.3 Kampfmittel.....	18	5.2.6 Mobilitätskonzept Erschließung Kraftfahrzeugverkehr.....	46
3.4.9 Naturschutz, Wasserwirtschaft, Grünstrukturen	19	5.2.7 Mobilitätskonzept Erschließung Radverkehr.....	48
3.4.9.1 Naturschutzgebiet	19	5.2.8 Überschlägige Größenangaben.....	50
3.4.9.2 Wasserschutzgebiet.....	19		
3.4.9.3 Grünstrukturen	19		

6. Kosten und Finanzierungsübersicht.....	54
7. Empfehlungen für das weitere Verfahren	56
7.1 Vorschlag zur Abgrenzung des Stadtumbaugebietes	56
7.2 Wahl des Verfahrens.....	57
8. Erforderlichkeit und Dringlichkeit des Stadtumbaus.....	57
9. Beteiligung Träger öffentlicher Belange.....	58
10. Information und Beteiligung der Bürger	58
11. Anlagen	58

1. Vorbemerkung

Am 23. März 2017 hat der Rat der Stadt Oldenburg den Beginn der Vorbereitenden Untersuchungen (VU) gemäß § 141 Baugesetzbuch (BauGB) für den Fliegerhorst beschlossen.

Für eine Aufnahme in das Förderprogramm „Stadtumbau West“ ist die Erstellung eines integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes zur Festlegung eines Stadtumbaugebietes (gemäß §§ 171a bis 171d BauGB) erforderlich. Da ggf. die Umsetzung der Maßnahme als förmlich festgelegtes Sanierungsgebiet nach § 142 BauGB erfolgt, ist weiterhin die Durchführung von Vorbereitenden Untersuchungen nach § 141 BauGB unabdingbar.

Über das Programm wird die Durchführung städtebaulicher Erneuerungsmaßnahmen zur Herstellung nachhaltiger städtebaulicher Strukturen in solchen Gebieten gefördert, in denen aufgrund erheblicher städtebaulicher Funktionsverluste Anpassungsmaßnahmen nötig sind.

Die Aufgabe der Vorbereitenden Untersuchungen ist die Gewinnung von Beurteilungsgrundlagen über

- die Notwendigkeit der Sanierung,
- soziale, strukturelle und städtebauliche Verhältnisse und Zusammenhänge,
- anzustrebende allgemeine Ziele,
- die Durchführbarkeit der Sanierung im Allgemeinen sowie
- nachteilige Auswirkung für die unmittelbar von der Sanierung Betroffenen.

Die VU sind dabei als ein formales Instrument zu verstehen, das bereits bekannte Erkenntnisse zusammenfasst, um einen umfassenden Überblick über die Problemlagen zu erhalten. Ziel der VU ist es, städtebauliche Missstände aufzuzeigen, Handlungsansätze für ihre Beseitigung bzw. Minderung zu formulieren und für das Gebiet ein Entwicklungskonzept zu erarbeiten, um es dann für die Förderung im Programm „Stadtumbau West“ anzumelden.

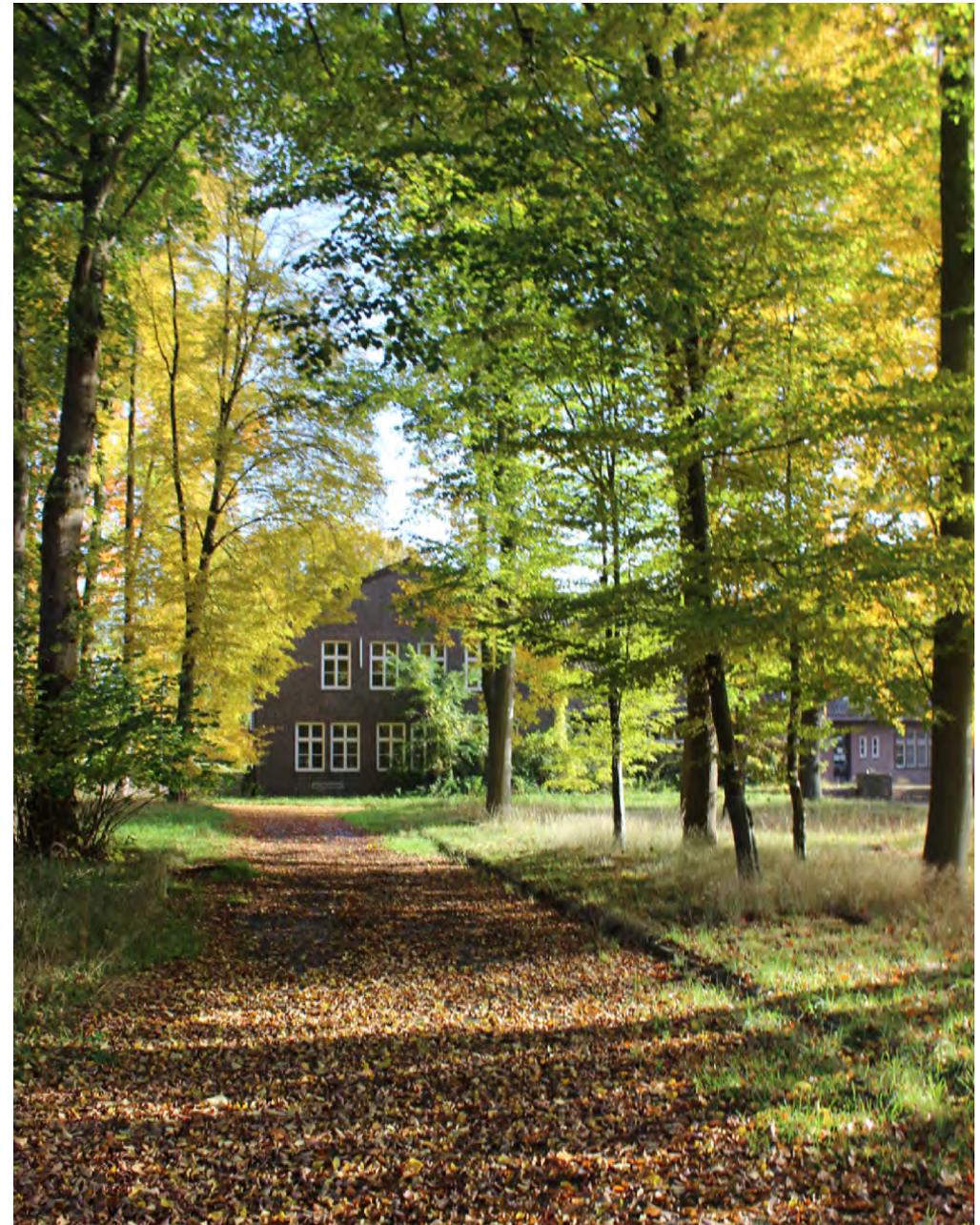


Abbildung 1 Unterkunftsgebäude

2. Zusammenfassung der Ergebnisse

2.1 Ausgangssituation

Seit dem 01.01.2014 ist die Stadt Oldenburg Eigentümerin einer rund 193 Hektar großen Teilfläche des Fliegerhorstes. Bereits 1993 wurde der Flugbetrieb auf dem Fliegerhorst eingestellt. Das Ende der militärischen Nutzung des Geländes folgte im Jahr 2006. Das im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen betrachtete Gelände des Fliegerhorstes wird im vom Rat der Stadt Oldenburg beschlossenen Stadtentwicklungsprogramm step2025 als Zukunftsort ausgewiesen. Es besteht ein weiterhin ansteigender Bedarf an Flächen in der Stadt Oldenburg für Wohn- und gewerbliche Zwecke, insbesondere auch für preiswerten Wohnraum. Dieser anhaltenden Entwicklung soll unter anderem durch die Konversion von Kasernen zu attraktiv gelegenen Wohn – und Gewerbeflächen begegnet werden.

Im Zukunftsplan 2030+ (Dokumentation Masterplan Fliegerhorst) ist von einer zunehmenden Nachfrage nach Wohnraum, besonders für Familien und Personen mit mittleren bis niedrigen Einkommen, sowie von Herausforderungen durch nationale und globale Entwicklung wie den anhaltenden Zustrom von Flüchtlingen die Rede. Dieser Nachfrage und der damit einhergehenden Herausforderung soll mit der Konversion des Geländes Rechnung getragen werden. Ein wichtiges Ziel ist dabei, die langfristige und zukunftsgerichtete Entwicklung des Fliegerhorstes nicht aus den Augen zu verlieren und diese mit den Bedürfnissen von Gesellschaft und Wirtschaft zu verbinden.¹

Die Flächen des Fliegerhorstes bieten enormes Entwicklungspotenzial für die Stadt Oldenburg. Um dieses Potenzial nutzen zu können gilt es, die städtebaulichen Missstände wie

- brachliegende Flächen,
- untergenutzte/leerstehende Gebäude,
- Unternutzung von städtebaulich prägenden Freiflächen,
- fehlende städtische Einbindung des Geländes / Barrierewirkung,
- fehlende Anbindung an das weitere städtische Verkehrsnetz / Barrierewirkung,
- Substanz-, Struktur- und Funktionsschwächen und - Gestaltungsmängel zu beheben.

¹ vgl. Fliegerhorst Oldenburg | Zukunftsplan 2030+ Dokumentation Masterplan | S. 7 | Oldenburg | August 2016



Abbildung 2 Turm

2.2 Entwicklungsziele

Allgemeine Zielsetzung ist es, die zügige Neuordnung des Bereichs voranzutreiben. Die Maßnahme dient der Deckung des konkret gegebenen erhöhten Bedarfs an Wohn- und Arbeitsstätten und des damit verbundenen Bedarfs an Gemeinbedarfseinrichtungen und zielt auf die Wiedernutzung weitgehend brachliegender Flächen ab.

Der Anlass für die Untersuchung ist die Absicht der Stadt Oldenburg, mittels eines integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes das ehemals militärisch genutzte Gelände zu entwickeln und an die bestehenden Siedlungsbereiche anzubinden. Die Realisierung einer qualitativvollen und zukunftsweisenden vernetzten Quartiersentwicklung und die Entwicklung eines Freiraumsystems waren weitere Impulse. Die Mischung unterschiedlicher Wohnungstypen und besonderer Wohnformen ist ebenso gewünscht wie die Ergänzung von verträglichen Nutzungen.

Insgesamt soll ein neuer Stadtteil entstehen, der einen Beitrag zu einer energieeffizienten Stadterneuerung leistet und eine CO₂ neutrale Energiebilanz aufweist. Idealerweise soll dieser Stadtteil ausschließlich über regenerative Energien versorgt werden. Die Inklusion und eine zukunftsfähige Verkehrsentwicklung sollen ebenso wie soziale und kulturelle Einrichtungen in dem Konzept berücksichtigt werden.

2015 wurde eine Bürogemeinschaft, bestehend aus Stadtplanern, Architekten, Landschaftsplanern, Wasser- und Energieexperten sowie Verkehrsplanern für die Erarbeitung des Masterplanes Fliegerhorst ausgewählt. Zu diesem Team gehören außerdem Experten des OOWV, der Verwaltung und der Stabstelle Fliegerhorst.

Bei der Ausschreibung des Planungsauftrages wurde Wert auf ein interdisziplinär arbeitendes Planungsteam gelegt. Der Erarbeitung des Masterplans Fliegerhorst ist ein umfassender Beteiligungsprozess in Form der Stadtwerkstatt, der Innovationscamps und der intensiven Öffentlichkeitsarbeit vorausgegangen. Hier wurden die Grundlagen für den Masterplan gelegt.

Das Planungsbüro Machleidt hat mit seinen Partnern als Masterplaner an allen Tagen der Stadtwerkstatt teilgenommen und die Innovationscamps maßgeblich begleitet. Ebenfalls begleitet wurde die Erarbeitung des Zukunftsplanes darüber hinaus durch ein Expertenteam aus der Universität Oldenburg, dem Wuppertal Institut für Klima, Umwelt und Energie, den Moderatoren und der Verwaltung im Rahmen des Förderprojektes „Zukunftsstadt 2030“, einem Forschungsprojekt des Bundesministeriums für Bildung

und Forschung. Dieser Prozess startete Anfang 2015 mit der Einladung des Oberbürgermeisters an alle Interessierte, Vorschläge für die Nachnutzung des Fliegerhorstes einzureichen. In einer darauf folgenden Stadtwerkstatt wurden die vielen Ideen aufgenommen und diskutiert. Als Ergebnis gehen 10 Leitsätze zur Entwicklung des Fliegerhorstes hervor:

Vielfältige Baukultur: Auf dem Fliegerhorst soll eine vielfältige Baukultur für Bestand und Neubau entstehen.

Erholungsqualität: Die Erholungsqualitäten des Fliegerhorstes sollen in organisierten und nicht organisierten Formen genutzt werden können.

Resilienz und Nachhaltigkeit: Auf dem Fliegerhorst soll ein resilientes und nachhaltiges Quartier mit zukunftsfähigen Strukturen entstehen.

Zukunftsfähige Mobilität: Auf dem Fliegerhorst soll Mobilität vom Menschen her gedacht werden.

Funktionszentren: Auf dem Fliegerhorst sollen Funktionen zentriert werden.

Natur- Landschaft – Wasser: Auf dem Fliegerhorst soll sich die städtebauliche Entwicklung an den natur- und landschaftsräumlichen Gegebenheiten und deren Bestand orientieren.

Soziale Durchmischung: Der Fliegerhorst soll in seiner wohnbaulichen Struktur und im öffentlichen Raum das Miteinander verschiedener Gruppen ermöglichen.

Alleinstellungsmerkmale und Identität: Die Alleinstellungsmerkmale und die besondere Identität des Fliegerhorstes sollen im neuen Quartier sichtbar bleiben.

Verflechtungen: Das neue Quartier soll mit seiner Umgebung verflochten werden.

Experimentelle Räume: Im neuen Quartier sollen experimentelle Räume für Finanzierungs- Prozess- und Lebensmodelle geschaffen werden.

Die Ergebnisse der Stadtwerkstatt waren neben den fachlichen Rahmenbedingungen

Grundlage für die Erarbeitung eines Zukunftsplanes 2030+ als Masterplan für den neuen Stadtteil Fliegerhorst. Die Leitsätze betreffen nicht immer die Planungsebene, sondern werden teilweise erst mit der Umsetzung der Planung mit Leben gefüllt.

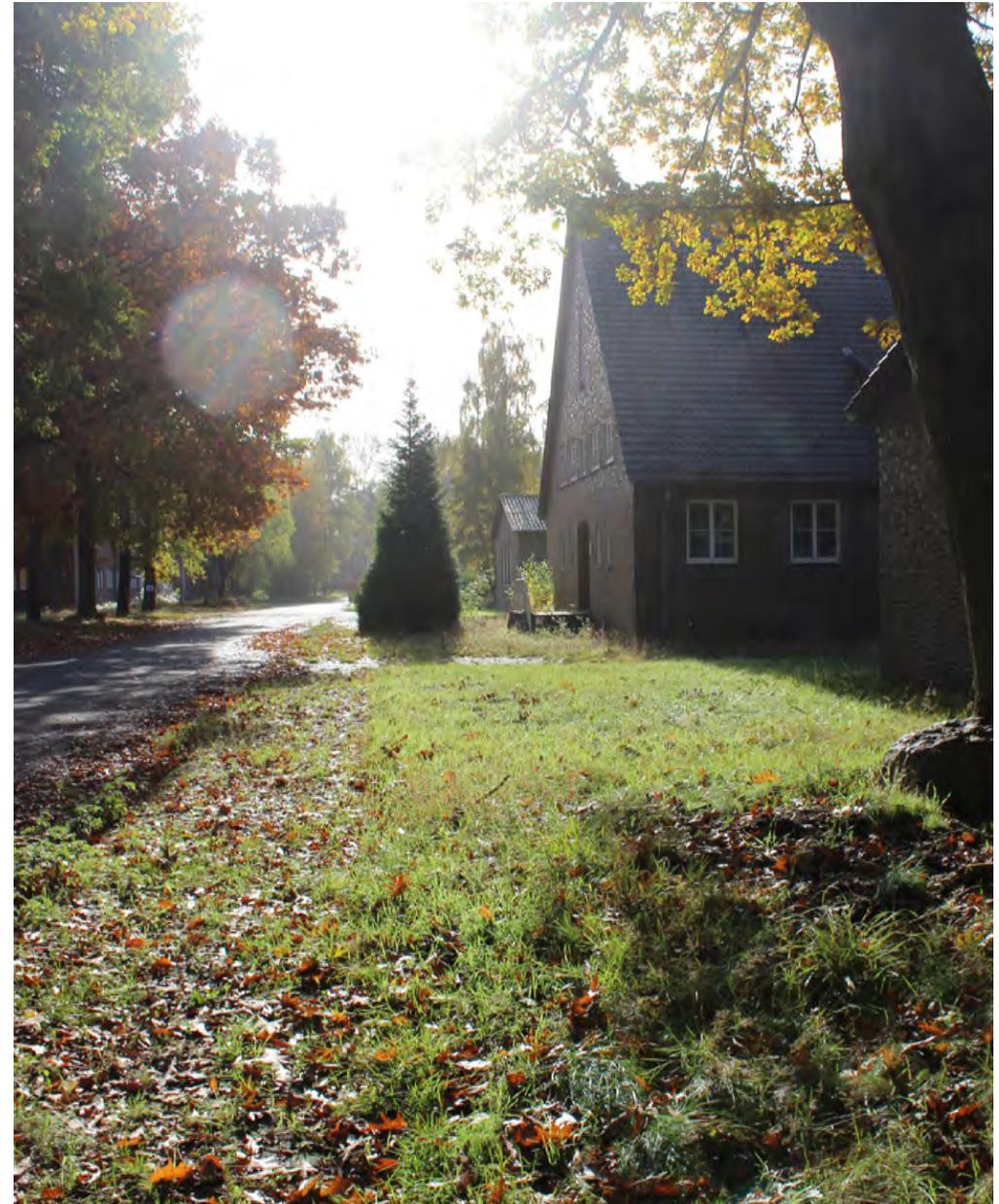
Es handelt sich bei dem Masterplan um ein nach § 1 BauGB Absatz 6 Nr. 11 von der Gemeinde beschlossenes städtebauliches Entwicklungskonzept, das für die Verwaltung handlungsleitend ist und auf Ebene der Bauleitplanung weiter konkretisiert wird. Dabei sind einzelne Abweichungen möglich, sofern nicht die städtebauliche Idee des städtebaulichen Entwicklungskonzeptes aufgegeben wird.

Der Masterplan (Planzeichnung und Dokumentation) enthält neben der Dokumentation des Beteiligungsprozesses folgende Aussagen

- städtebauliche Struktur
- öffentliche Freiräume
- Wasserwirtschaft
- Umnutzungsmöglichkeiten
- Energiestrategie
- Mobilitätskonzept

Um den Masterplan umsetzen zu können, ist eine Bauleitplanung (Aufstellung von Bebauungsplänen und Änderung des Flächennutzungsplanes) erforderlich. Auch auf der Ebene der Bauleitplanung findet eine weitere Beteiligung der Öffentlichkeit statt.

Ziel des verabschiedeten Masterplans ist es, ein robustes städtebaulich-freiräumliches Konzept unter Einbeziehung der vorhandenen baulichen und freiräumlichen Strukturen sowie ein nachhaltiges Wasser- und Energiekonzept zu entwerfen.²



3. Das Untersuchungsgebiet

3.1 Lage in der Stadt

Das Untersuchungsgebiet liegt im Nordwesten der Stadt, im Stadtteil Alexandersfeld, in der Stadtrandlage. Die Innenstadt ist ca. 4 Kilometer entfernt.



Abbildung 4 Lage des Untersuchungsgebietes

Das Gelände des Fliegerhorstes umfasst eine Fläche von 309 ha. Hiervon liegen 193 ha auf Oldenburger Stadtgebiet, während 116 ha zum Landkreis Ammerland gehören.

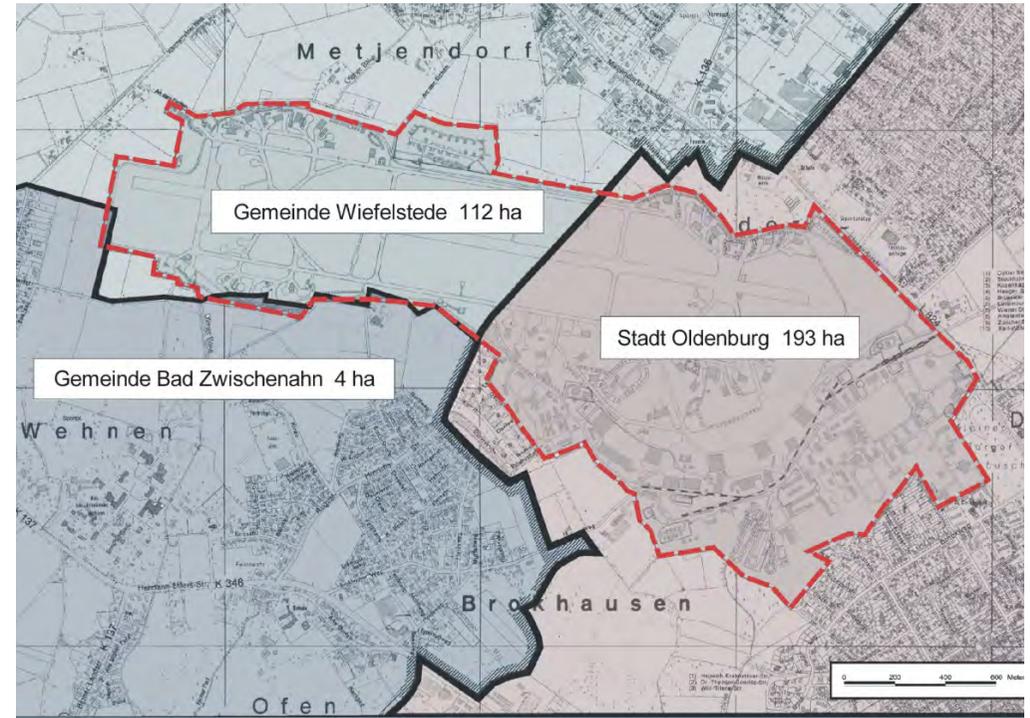


Abbildung 5 Flächenverteilung

3.2 Abgrenzung und Größe des Untersuchungsgebietes

Das rund 300 ha große Untersuchungsgebiet umfasst den in der Anlage dargestellten Bereich des ehemaligen militärischen Geländes „Fliegerhorst“ und die angrenzenden Flächen, die im Wesentlichen die Möglichkeit einer weiteren Erschließung des Geländes sicherstellen sollen.

Im Nordosten und Osten ist das Gebiet von der Alexanderstraße und dem kleinen Bürgerbusch begrenzt. Vom kleinen Bürgerbusch ausgehend über den Brookweg, Am Heidbrook und dem Posthalterweg bildet sich die Grenze des Untersuchungsgebietes zum Südosten und Süden aus. Hier trifft der Posthalterweg auf die Ammerländer Heerstraße, die die Grenze im Südwesten darstellt. Der weitere Verlauf des Untersuchungsgebietes wird durch die Stadtgrenze entlang der landwirtschaftlichen Flächen und des Wohngebietes in Ofen gebildet. Vom nördlichsten Punkt der August-Hinrichs-Straße führt die Grenze über den Fliegerhorst zurück zur Alexanderstraße.

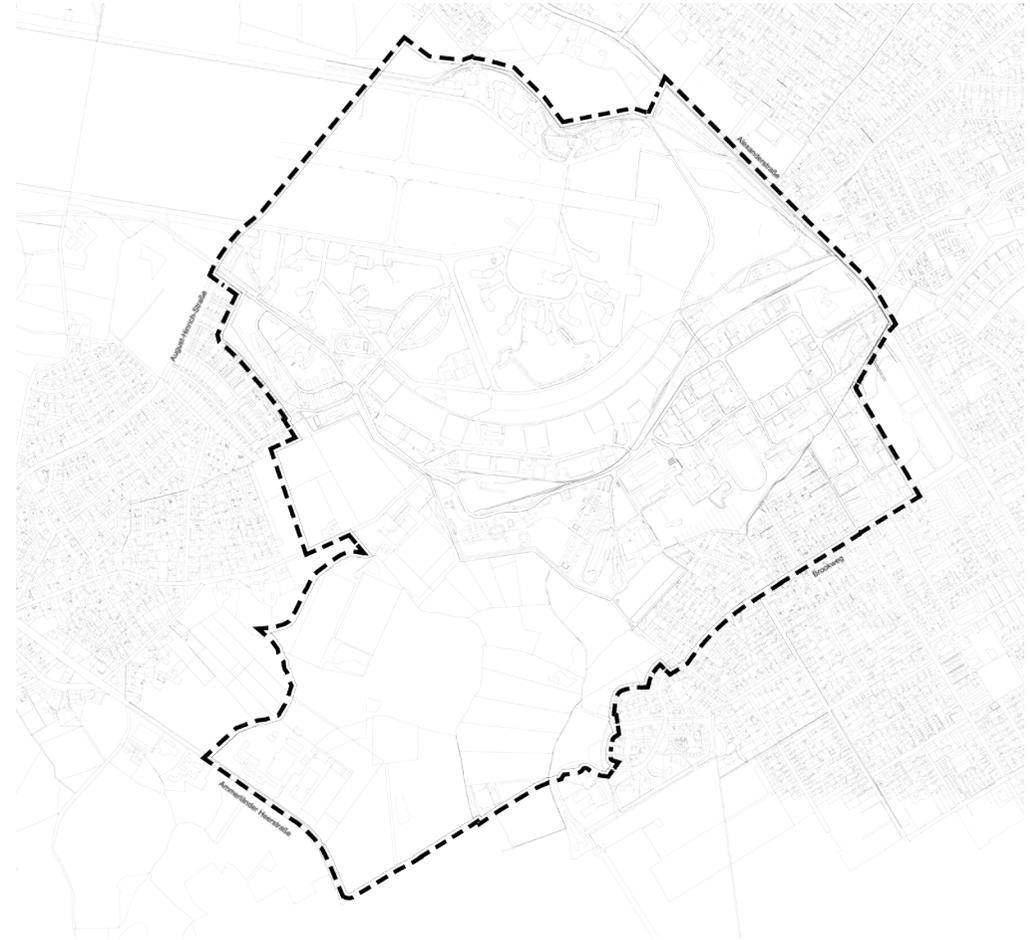


Abbildung 6 Geltungsbereich der Vorbereitenden Untersuchungen

3.3 Wertzonen

Die Stadt hat das Gelände Ende 2013 von der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA) erworben. Im Rahmen des Kaufs wurde ein baufachliches Gutachten erstellt, das eine sogenannte Wertzonenkarte enthält. Auf dieser Wertzonenkarte sind Teilbereiche des Fliegerhorstes anhand ihrer Entwicklungsmöglichkeiten für spätere Nutzungen aufgeteilt. Die Festlegung dieser Flächen hat Auswirkungen auf den Kaufpreis; spätere Nutzungsänderungen führen zur nachträglichen Veränderung des Kaufpreises. Insgesamt gibt es neun Wertzonen, für die unterschiedliche Nutzungen vorgesehen sind:

Teilbereich 1: Eingangssituation Wache (0,7 ha)

Der bisherige Hauptzugang zum Fliegerhorst mit Tor, Allee und Wachgebäude kann, durch flankierende Neubauten ergänzt, auch künftig den Eingangsbereich bilden.

Teilbereich 2: Wald und Grünfläche (6,7 ha)

Dieser Bereich bildet einen „Puffer“ zwischen dem Gelände und der Alexanderstraße und kann auch künftig diesem Zweck dienen.

Teilbereich 3: Wohnen und Gewerbe (7,8 ha)

Dieser Bereich umfasst Unterkunftsgebäude und den Tower. Hier kann ein Mischgebiet aus Wohnen, Gewerbe und Dienstleistungen entstehen.

Teilbereich 4: Wohnen in historischer Umgebung (16 ha)

Hier liegt der historische Kasernenbereich aus den 1930er Jahren mit altem Baumbestand und einer zentralen Grünfläche. Durch eine Mischung aus vorhandenen und neu zu errichtenden Gebäuden kann hier ein Wohngebiet mit unterschiedlichen Wohnformen entstehen.

Teilbereich 5: Gemeinbedarfsfläche (2,6 ha)

In diesem Bereich liegt das ehemalige Offizierskasino. Hier können Flächen für Kinderbetreuung, Treffpunkte und Kultur genutzt werden.

Teilbereiche 6.1, 6.2, 6.3: Landschaft (8 ha)

Hier liegen der Sportplatz sowie landschaftsschutzwürdige Bereiche. Dieses Gebiet soll auch künftig in seiner Grünstruktur erhalten bleiben, eine Nutzung des Sportplatzes steht im Konflikt zu einer Fläche für Regenrückhaltung. Teile der Fläche 6.3 sind aufgrund von Kampfmittelverdacht nicht zugänglich.

Teilbereich 7: Landschaft (18,2 ha)

Dieser Bereich unterliegt einem sehr hohen Kampfmittelverdacht und muss gesperrt bleiben.

Teilbereich 8: Gewerbeflächen (23,1 ha)

Dies ist der Bereich der sogenannten Hallensichel mit zehn großen Instandsetzungshallen (je 4000 qm). Hier ist eine Gewerbenutzung vorgesehen.

Teilbereich 9.1,9.2: Landschaft (26,5 ha)

In diesem Grünflächenbereich liegen die hügelartigen Flugzeugshelter. Neben dem Erhalt der Landschaftsflächen ist auch hier eine Freizeitnutzung denkbar.³

³ vgl. Fliegerhorst Oldenburg | Dokumentation Stadtwerkstatt | S. 25 | Oldenburg | August 2015

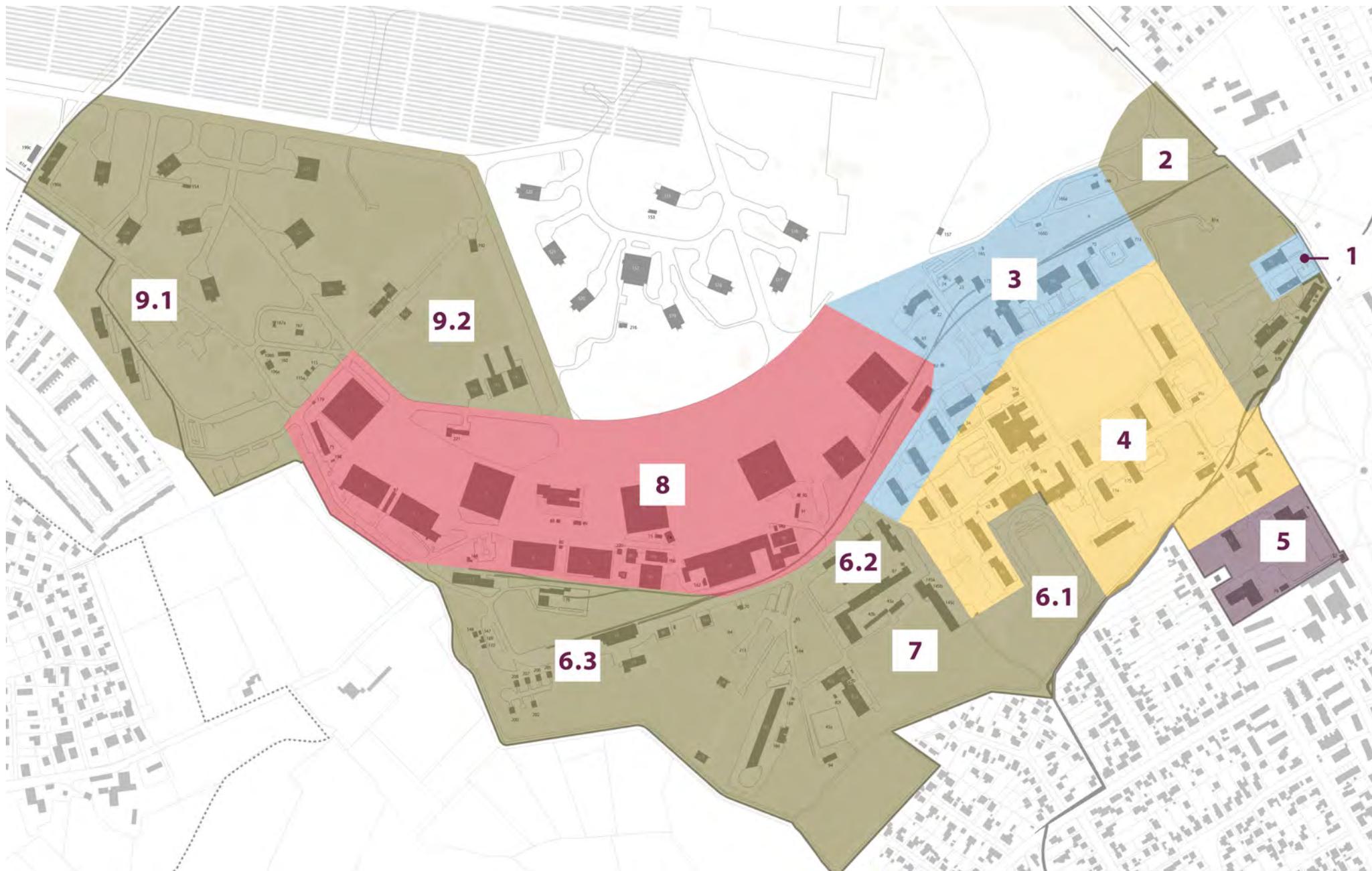


Abbildung 7 Wertzonen | Fliegerhorst Oldenburg | Dokumentation S. 24, August 2016

3.4 städtebauliche und bauliche Struktur

Mit der Einstellung des Flugbetriebs auf dem Fliegerhorst 1993 und dem Ende der militärischen Nutzung 2006 hat der Fliegerhorst seine Nutzung und damit seine Funktion als militärisches Gelände verloren. 2014 ist das Gelände endgültig in das Eigentum der Stadt Oldenburg übergegangen. Viele Gebäude aus der Zeit der militärischen Nutzung haben heute noch Bestand. Der Großteil der Gebäude auf dem Fliegerhorst steht heute jedoch leer. Nur wenige Gebäude wurden einer (Zwischen-) Nutzung zugeführt:

3.4.1. Flächennutzung

Landwirtschaftliche Nutzung

Schäferei im Bereich der Shelter

Gewerbliche Nutzung

Solarpark (Landebahn)

Lagerflächen (vor allem in den Instandsetzungshallen)

Wohnnutzung

Wagenburg

Kommunale Gemeinschaftsunterkünfte

Büronutzung

Stadt Oldenburg

Vereinsnutzung

Traditionsgemeinschaft Jagdbombergeschwader 43 e.V.

3.4.2 Versorgungseinrichtungen

Das Einzelhandelsentwicklungskonzept (EEK) der Stadt Oldenburg hat die Stärkung der Urbanität der Innenstadt und der Stadtteilzentren sowie die Sicherung der verbrauchernahen Versorgung vor dem Hintergrund des demografischen Wandels zum Ziel. Im Nahbereich des Fliegerhorstes liegt der zentrale Versorgungsbereich Alexanderstraße Nord. Für die Nahversorgung ist ein Supermarkt an der Alexanderstraße 444 erreichbar. Gemäß EEK 2015 soll der Einzelhandel außerhalb der definierten zentralen Bereiche nur sehr eingeschränkt entwickelt werden. Zum einen sollen die Funktionen der zentralen Versorgungsbereiche (ZVB), in diesem Fall des ZVB Alexanderstraße Nord, nicht geschädigt werden, zum anderen sind die Gewerbegebiete für Handwerk und produzierendes Gewerbe zu sichern. Die Entfernung zur Innenstadt, die über die Busse des Nahverkehrs

gut erreichbar ist, beträgt circa vier Kilometer.

3.4.3 Gewerbe und Dienstleistungen

Auf der Landebahn des Fliegerhorstes wird ein Solarpark betrieben. Einige Gebäude (vor allem die Instandsetzungshallen) werden als Lagerflächen genutzt.

3.4.4 öffentliche und soziale Infrastruktur

Der Fliegerhorst liegt im Schulbezirkbereich der Grundschule Dietrichsfeld, die über eine Verlängerung des Mittelweges in knapp einem Kilometer erreichbar wäre. Die nächstgelegenen Kindertagesstätten sind der katholische Kindergarten St. Christophorus am Brookweg, die evangelische Kindertagesstätte (Krippe und Kindergarten) Spurenleger in der Schinkelstraße, der Hort Schülerinnenentreff in der Alexanderstraße und die Krippe Schneckenhaus des Vereins für Kinder in der Friedlandstraße; diese Angebote wären durch neue Einrichtungen im Stadtteil zu ergänzen.

3.4.5 Wohnen

Auf dem Fliegerhorst findet eine Wohnnutzung zurzeit nur im sehr geringen Maß statt. Im nördlichen Bereich des Untersuchungsgebietes befindet sich eine Wagenburg. Im westlichen und im südlichen Bereich werden insgesamt vier Gebäude als kommunale Gemeinschaftsunterkünfte genutzt.

3.4.6 Gebäude

Viele Gebäude aus der Zeit der militärischen Nutzung des Fliegerhorstes sind heute noch vorhanden und zum Teil aufgrund ihrer ortsbildprägenden Eigenschaft erhaltenswert.

Als ortsbildprägend sind vor allem der Eingangsbereich mit Hauptwache, das Stabsgebäude und die Unterkunftsgebäude, das Offizierscasino, die Truppenküche, das ehemalige Kino, der Tower, die Instandsetzungshallen und die Shelter einzustufen. Die meisten Gebäude stammen aus dem Jahr 1936. Der „visuelle Rundgang“ auf den nächsten Seiten soll einen Einblick über die Bestandsgebäude sowie die aktuelle Situation auf dem Fliegerhorst geben.

3.4.6.1 Denkmalschutz

Die Fliegerhorst Kaserne wurde im Februar 2010 bei einem Ortstermin mit dem Niedersächsischen Landesamt für Denkmalpflege (NLD) und der Stadt Oldenburg in Begleitung von Vertretern der BIMA ausführlich besichtigt und befahren. Die Anlage selbst erfüllt nicht die strengen Kriterien eines Baudenkmals gemäß § 3 Abs.3 des Niedersächsischen Denkmalschutzgesetzes (NDSchG).

Für die beiden Gebäude Offizierskasino (30er Jahre) und Kino (1953), die auch im Innern begutachtet worden waren, hat das NLD für das Kasino eine Negativbewertung getroffen, während das sowohl im Innern (komplette wandfeste Innenausstattung) wie im Äußeren vollständig erhaltene Kinogebäude die Kriterien eines Einzeldenkmals gemäß § 3 Abs. 2 NDSchG erfüllt. Die Einzeldenkmalqualität des Kinogebäudes (Alexanderstraße 461) wurde vom Ministerium für Wissenschaft und Kultur (MWK) bestätigt. Gemäß § 6 NDSchG sind Kulturdenkmale instandzuhalten, zu pflegen, vor Gefährdung zu schützen und, wenn nötig, instandzusetzen. Bei Veränderungen sind gemäß § 10 NDSchG Genehmigungen erforderlich.

Im Zuge der Planungen für die Umgebung des Einzeldenkmals ist der § 8 NDSchG zu berücksichtigen. In der Umgebung eines Baudenkmals dürfen Anlagen nicht errichtet, geändert oder beseitigt werden, wenn dadurch das Erscheinungsbild des Baudenkmals beeinträchtigt wird. Die untere Denkmalschutzbehörde wird bei Beteiligung in weiteren Planungen diese Einschätzung durchführen.



Abbildung 8 Stabsgebäude

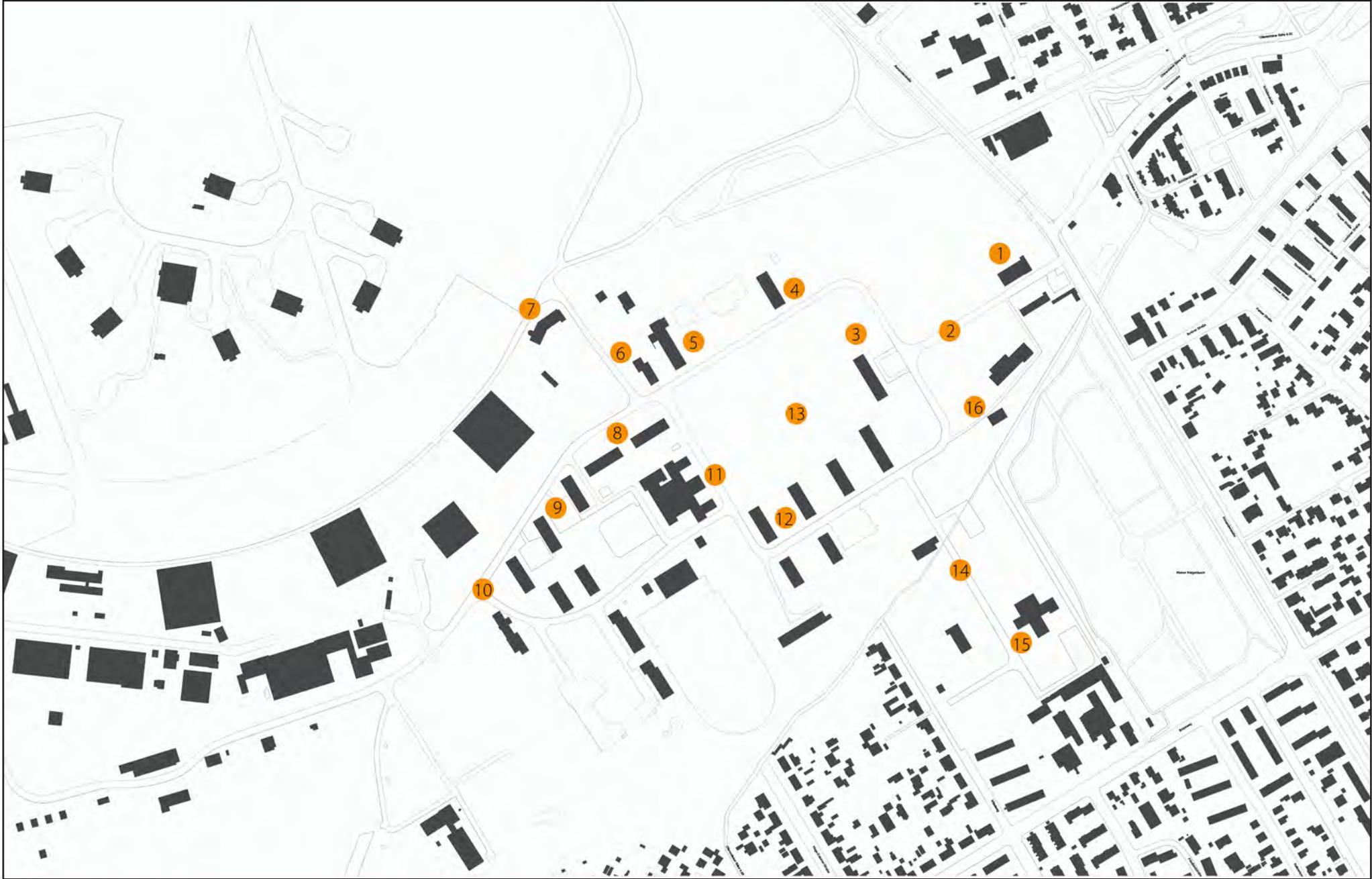


Abbildung 9 visueller Fotorundgang



3.4.7 Erschließungsstruktur

3.4.7.1 Kraftfahrzeugverkehr

Die Haupteerschließung des ehemaligen Fliegerhorstes Oldenburg erfolgte vornehmlich über die Hauptwache mit einer Anbindung an die Alexanderstraße. Aufgrund der besonderen Lage am nordwestlichen Rand des ehemaligen Fliegerhorstgeländes ist der Ortsteil Brokhausen derzeit nur über das Gebiet der Gemeinde Bad Zwischenahn, Ortsteil Ofen, erschlossen. In Verbindung mit der Aktivierung der Gebäude 108 und 109 des ehemaligen Fliegerhorstes für die Unterbringung von Asylbewerbern wurde eine direkte innerstädtische Erschließung über das Gebiet der Stadt Oldenburg gefordert.

3.4.7.2 Rad- und Fußgängerverkehr

Aufgrund der ehemals militärischen Nutzung war das Gelände von seiner Umgebung abgegrenzt und nicht in das umliegende Rad- und Fußgängeretz angebunden. Mit den Zwischennutzungen wurde eine eingeschränkte Zugänglichkeit sichergestellt.

3.4.7.3 Öffentlicher Personennahverkehr

Eine Anbindung an das öffentliche Personennahverkehrsnetz ist im Osten und Süden des Gebietes über mehrere Buslinien gegeben (Alexanderstraße, Brookweg).

3.4.8 Versorgung und Entsorgung

3.4.8.1 Oberflächen- und Schmutzwasserentwässerung

Von der städtischen Vermessung wurde bereits im Jahre 2004 die Topografie des Fliegerhorstareals mit dem bestehenden Straßensystem aufgenommen. Ende 2006 wurden diese Pläne mit Hilfe der von der Bundeswehr zur Verfügung gestellten Leitungsbestandspläne ergänzt – wobei sich allerdings herausstellte, dass diese aufgrund ihrer minderen Qualität die Lage der einzelnen Leitungen nur grob wiedergeben können. Nach diesen Plänen müsste ein Großteil der Leitungen außerhalb der Straßentrasse liegen bzw. im Bereich des freien Geländes verlaufen. Daher ist eine örtliche Überprüfung (Aufgrabungen und Einmessungen) oder in Teilabschnitten eine Neuverlegung der Leitungsnetze erforderlich. Die Schmutzwasser- und Regenwasserkanäle verlaufen häufig außerhalb der bestehenden Straßentrassen quer über das Gelände. Es wird davon ausgegangen, dass sowohl das Schmutzwassernetz als auch die Oberflächenentwässerung komplett neu zu beordnen sind.

3.4.8.2 Altlasten

Innerhalb des Fliegerhorstes soll die sogenannte NATO-Versorgungspipeline verlaufen. Konkrete Lagepläne liegen nicht vor. Der ehemalige Fliegerhorst ist im Altlastenkataster

der Stadt Oldenburg unter der Nr. 71 verzeichnet. Neben Rüstungsaltslasten ist auf dem Gesamtgelände auch mit Altlasten aus der langjährigen Nutzung als Flugplatz zu rechnen. Auf der Grundlage bereits vorliegender Untersuchungen wurden Kontaminationsflächen ermittelt, auf denen zunächst ergänzende Untersuchungen erforderlich sind, um eine mögliche Betroffenheit des Wasserwerks hinreichend beurteilen zu können. Diese Untersuchungen sind unabhängig von der zukünftigen Nutzung des Geländes erforderlich. Darüber hinaus sind auf mehreren bisher nicht untersuchten Verdachtsflächen Erstuntersuchungen durchzuführen. Grundsätzlich besteht das Risiko, dass im Zuge von Erdarbeiten entsorgungspflichtiger Bodenaushub anfällt, da z.B. ein Auffüllungshorizont oder bisher nicht bekannte, lokal begrenzte Bodenbelastungen nicht ausgeschlossen werden können.

3.4.8.3 Kampfmittel

Recherchen haben ergeben, dass der Fliegerhorst im April 1945 bombardiert wurde. Außerdem kann die Existenz vergrabener Munition, Handfeuerwaffen etc. im Bereich ehemaliger Flugabwehrstellungen, Splitterschutzgräben und Laufgräben nicht ausgeschlossen werden. Daher besteht für das gesamte Vorhabengebiet Kampfmittelverdacht, so dass vor einem Eingriff in den Boden eine Oberflächensondierung bzw. baubegleitende Aushubüberwachung durch eine qualifizierte Kampfmittelräumfirma zwingend durchzuführen ist. Im 300 m - Bereich des ehemaligen Munitionslagers wurden bei Kampfmittelräumungen von Testfeldern oberflächennah sprengfähige Kampfmittel (Granaten) aufgefunden. Daher ist das Gefährdungspotential in dieser Zone als besonders hoch einzustufen.

3.4.9 Naturschutz, Wasserwirtschaft, Grünstrukturen

Seit Aufgabe des Fliegerhorstes wurde ein Großteil der Flächen der natürlichen Sukzession überlassen, so dass sich heute neue Wertigkeiten ergeben.

Innerhalb der Fläche befinden sich Biotope, die nach § 30 Bundesnaturschutzgesetz gesetzlich geschützt sind. Ebenso befindet sich hier Wald im Sinne des Landeswaldgesetzes.

3.4.9.1 Naturschutzgebiet

Mit Beschluss des Verwaltungsausschusses vom 18.02.2013 wurde die Verwaltung beauftragt, das Verfahren für die Ausweisung einer Teilfläche als Naturschutzgebiet (NSG Alexanderheide) durchzuführen. Das Gebiet umfasst eine Fläche von ca. 39 ha und befindet sich am nordöstlichen Rand des Fliegerhorstes. Das NSG „Alexanderheide“ ist rechtsverbindlich seit 21.06.2014.

3.4.9.2 Wasserschutzgebiet

Das Kasernengelände befindet sich in Zone II und III A und B des Wasserschutzgebietes Oldenburg-Alexandersfeld. Grundsätzlich gilt für alle möglichen Erdaufschlüsse/Arbeiten (auch Entsiegelungen) im Boden ein Genehmigungserfordernis durch die untere Wasserbehörde. Der Schutz des Grundwassers besitzt eine hohe Priorität. Über das Gelände verläuft die verrohrte Ofenedieker Bäche.

3.4.9.3 Grünstrukturen

Auf dem Kasernengelände befinden sich erhaltenswerte Einzelbäume, Baumreihen, -gruppen sowie Gehölze. Eine Bewertung des Baumbestandes erfolgt durch die Stadt Oldenburg. Durch entsprechende Festsetzungen sind diese zu sichern. Dies gilt auch für die Gehölze, die die Ofenedieker Bäche am Rand des Geländes begleiten.

Das umgebende Grün um den Fliegerhorst stellt schon heute einen Puffer gegen die Bebauung dar. Dies sollte so bleiben.



Abbildung 10 Shelter

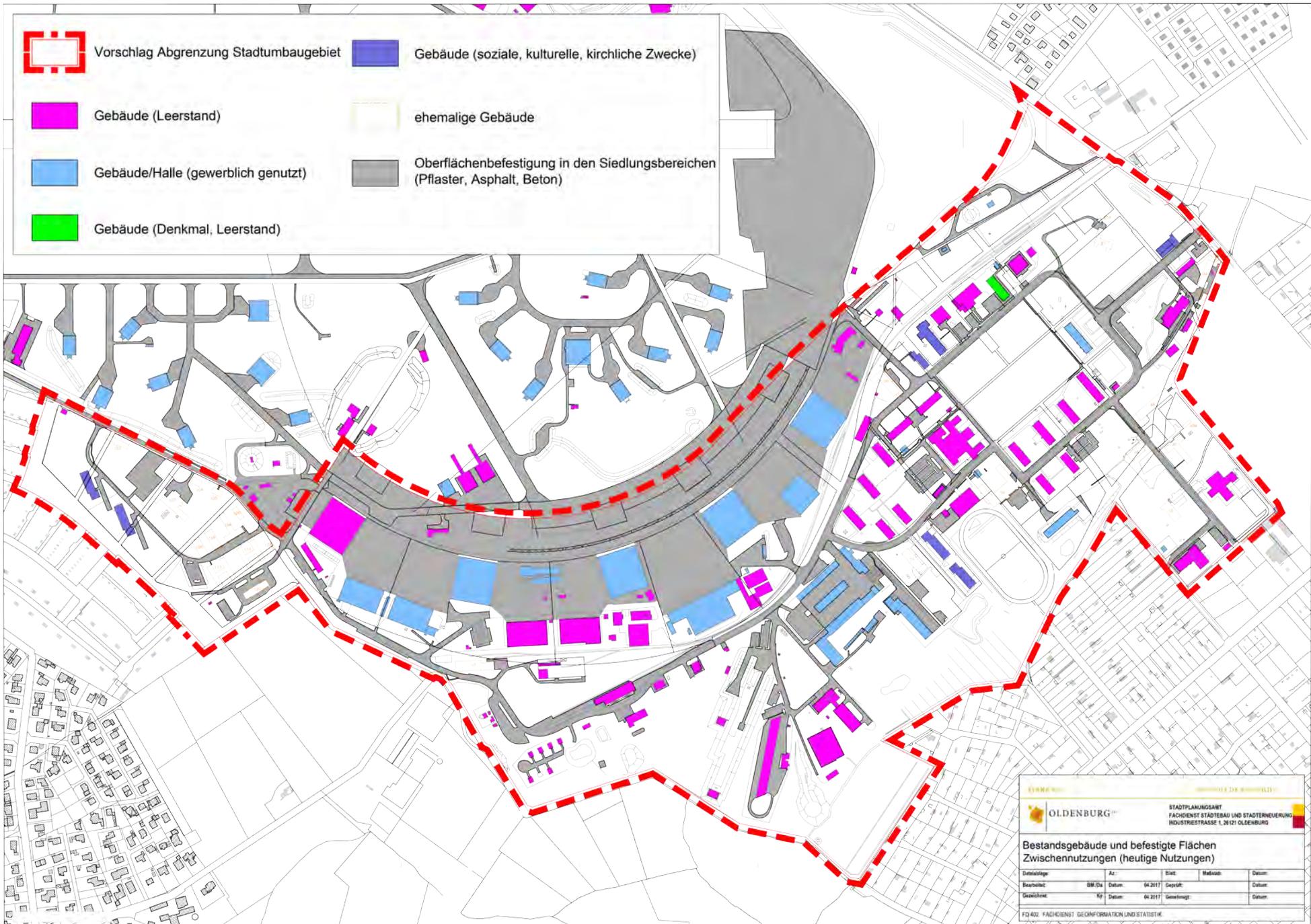


Abbildung 12 Gebäude

3.5 Eigentümerstruktur

Die Flächen des Fliegerhorstes befinden sich im Eigentum der Stadt. Die Flächen angrenzend an das Gelände des Fliegerhorstes befinden sich größtenteils in Privateigentum - teilweise umfasst das Eigentum mehrere Grundstücke.

Einige Immobilien befinden sich im Eigentum von Bau- und Wohngesellschaften und im Eigentum des Bundes.

Die Straßen befinden sich im Eigentum der Stadt Oldenburg.

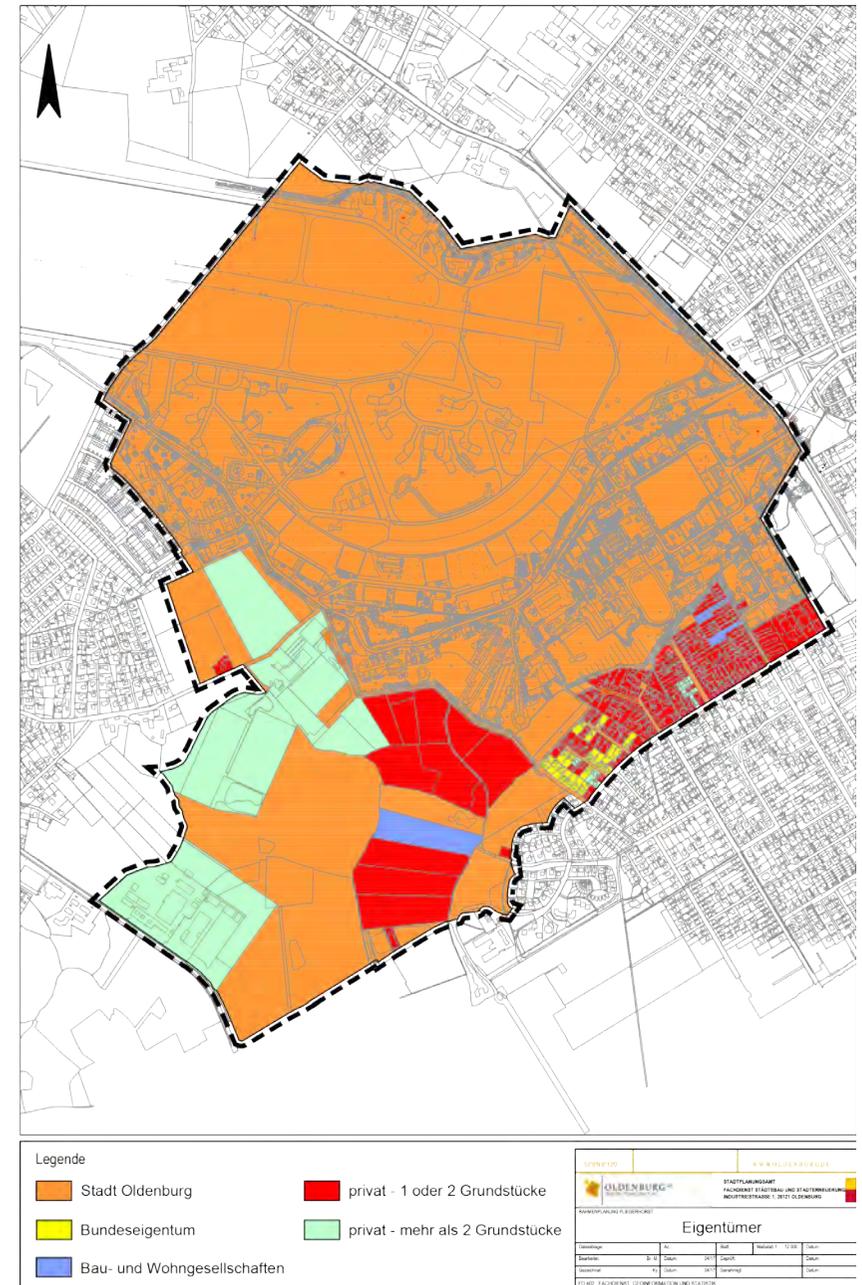


Abbildung 13 Eigentümerstruktur

3.6. Übergeordnete Planaussagen

3.6.1 Stadtentwicklungsprogramm 2025

Das Stadtentwicklungsprogramm befasst sich mit langfristigen Entwicklungsperspektiven und -konzepten für die Stadt in ihrer Gesamtheit. Als Steuerungsinstrument dient es dazu, Entwicklungsschwerpunkte und Leitlinien für einen mittel- bis langfristigen Zeitraum zu entwickeln. Der Rat der Stadt Oldenburg hat in seiner Sitzung am 31. März 2014 das Stadtentwicklungsprogramm 2025 beschlossen.

Die den Fliegerhorst betreffenden Aussagen des step2025 werden im Folgenden zitiert:

Handlungsfeld Arbeit, Wissenschaft, Bildung und Kultur:

„Der prognostizierte Flächenbedarf von großflächigen Betrieben und solchen, die industrieähnliche Anforderungen stellen, kann innerhalb der im Flächennutzungsplan dargestellten Flächen nicht befriedigt werden. Der Fliegerhorst (Nr. 15 in der Karte) wird daher für einen langfristigen Entwicklungsprozess benötigt.“ (step2025, S.56)

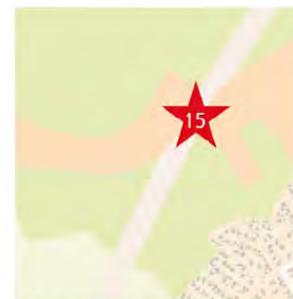
„Oldenburg setzt auf die kulturelle wie sportliche Nutzung „spannender“ Orte wie den Fliegerhorst, die Donnerschwee-Kaserne, den Bunker Utkiek oder Brands Werft und macht sie sichtbar.“ (step2025, S. 59)

Handlungsfeld Freiraum und Landschaft, Freizeit und Sport:

„Die Stadt berücksichtigt das Bewegungs- und Sportbedürfnis von Kindern und Jugendlichen. Für Jugendliche besonders attraktive Sportarten werden gefördert. Bewegungsflächen an Schulen werden erhalten und quartiersnahe Freiflächen bereitgestellt. Nicht dem Natur- oder Landschaftsschutz unterstehende Grünräume sollen weitgehend einer freien Aneignung zur Verfügung stehen, etwa als „freie Spiel- und Erlebnisräume“ für Bewegung, Sport und Spiel und als Orte für die gemeinsame Freizeit. Nicht mehr benötigte Siedlungsflächen und Teile des Fliegerhorstes werden als Bewegungs- und Freiflächen entwickelt.“ (step2025, S. 72)

„Mit der Umsetzung und Weiterentwicklung des Sportentwicklungsplans und des Spielplatzplans werden Sport- und Spielräume der demografischen Entwicklung und dem geänderten Bewegungs- und Sportverhalten angepasst und weiterentwickelt. Sportliche Aktivitäten werden in der Zukunft nicht mehr nur auf Sportplätzen oder in Sporthallen ausgeübt. Die Sport- und Freizeitstätten der Zukunft finden sich daher im gesamten Stadtgebiet: etwa für Wassersport im Huntebogen, auf den Seen und auf den Wasserwegen, für Rad- und Rollsport auf dem Fliegerhorst und im Umfeld der We- ser-Ems-Hallen oder als urbane Kletterwand am ehemaligen Müllbunker am Utkiek.“

Zukunftsort
Fliegerhorst 15 ★



Ort: Stadtrand (Alexandersfeld) / Anbindung Radiale

ZIELE

- ▶ Konversion der brachgefallenen Fläche
- ▶ Einbindung in den Stadtteil und in die Landschaft
- ▶ Mischnutzung aus Wohnen, Dienstleistung und Gewerbe
- ▶ Sicherung und Entwicklung prägender Grünelemente
- ▶ Entwicklung von Sport-, Bewegungs- und Freizeitangeboten (in- und outdoor)
- ▶ Anbindung und verkehrliche Erschließung

MASSNAHMEN

- ▶ Flächenentwicklung
- ▶ Integration von Übergangsnutzungen (Zwischennutzung Photovoltaik-Kraftwerk)
- ▶ Anbindung der Gewerbefläche von Süden und begleitende gewerbliche Entwicklung
- ▶ Bürgerpartizipation

UMSETZUNG

- ▶ Priorität 1 und 2 / kurz- und mittelfristige Umsetzung
- ▶ verantwortliche Akteure:
 - Stadt Oldenburg
 - BIMA
 - Wirtschaft
 - Sportvereine
- ▶ Aufgaben Stadt Oldenburg:
 - Weiterentwicklung der Rahmenplanung (Amt 40 – Stadtplanung / FD 401, Amt 43 – Umweltschutz und Bauordnung)
 - Bauleitplanung (Amt 40 / FD 400)
 - Erschließung und Flächenmanagement (Amt 41 – Verkehr und Straßenbau, Amt 11 – Wirtschaftsförderung / FD 112)
 - Entwicklung von Sport-, Bewegungs- und Freizeitangeboten (Amt 30 – Kultur und Sport)

Handlungsfeld Technologie, Energie und Mobilität:

„Zur Verbesserung der Verkehrserschließung der nördlichen Stadtgebiete und insbesondere zur Entlastung des starken und durch zunehmende Schrankenschließzeiten weiter beeinträchtigten Verkehrs auf der Alexanderstraße soll eine Verbindungsstraße zwischen Alexanderstraße auf Höhe des Fliegerhorstes und der Ammerländer Heerstraße hergestellt werden.“ (step2025, S. 84)

„Die Funktion der Oldenburger Straßen geht weit über ihre Verbindungs- und Erschließungsaufgaben hinaus. Mit einer hochwertigen Straßengestaltung sind sie Lebensraum für Kinderspiel, Aufenthalt, Einkauf und Besichtigungen und fördern die Orientierung und das Zurechtfinden in der Stadt. Besondere Beachtung genießen dabei die Hauptverkehrsstraßen, die in ausgewählten Bereichen von Verkehrsradien zu gut gestalteten Stadtteilbändern werden. Gut gestaltet, an den Rändern verdichtet und um städtische Nutzungen ergänzt, werden sie gemeinsam mit markanten Stadttoren (Nr. 21 in der Karte) und dem umgestalteten Autobahnring zu einem Imageräger der Stadt.“ (step2025, S. 84)

3.6.2 Flächennutzungsplanung

Als Planungsgrundlage gilt auf Ebene der Stadt Oldenburg aktuell der Flächennutzungsplan aus dem Jahr 1996 – als Neubekanntmachung vom 06.06.2014, Stand Mai 2015.

Der Flächennutzungsplan stellt den Fliegerhorst als „Sonderbauflächen Bund“ dar. Ein großer Teil der ehemaligen Landebahn des Fliegerhorstes ist als Zweckbestimmung „Photovoltaik-Freilandanlagen“ dargestellt. An diese Fläche angrenzend ist eine Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden und Natur dargestellt.

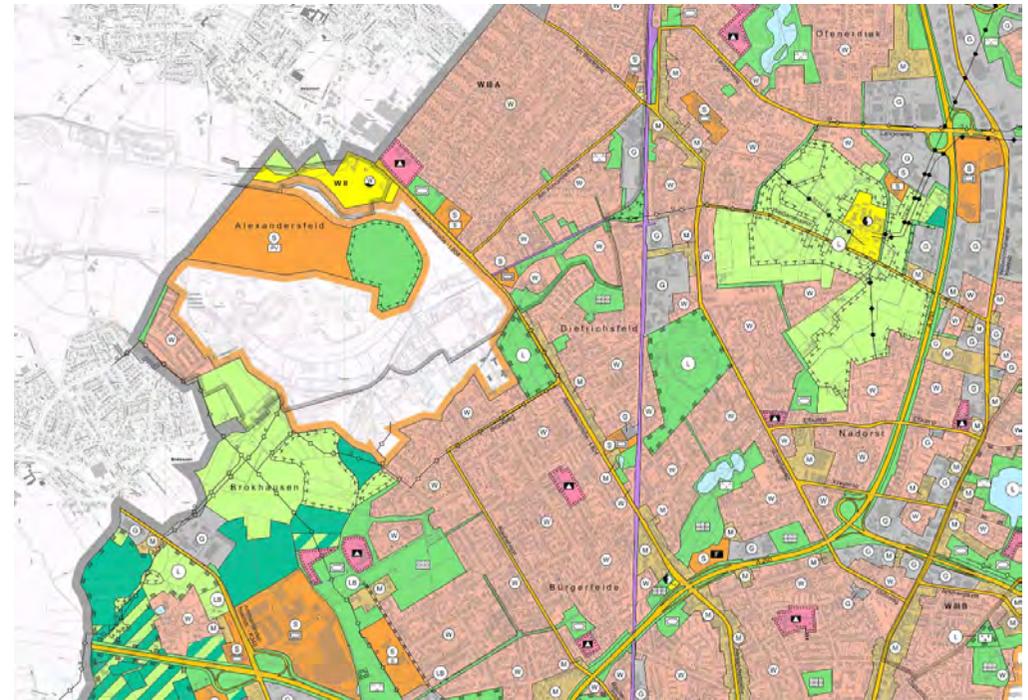


Abbildung 15 Auszug aus dem Flächennutzungsplan (Stand 02/2014)



Abbildung 16 Stabsgebäude

4. Städtebauliche Missstände im Untersuchungsgebiet

Die Flächen des Fliegerhorstes bieten enormes Entwicklungspotenzial für die Stadt Oldenburg. Zum heutigen Zeitpunkt weist der Fliegerhorst, bedingt aus seiner ehemals militärischen Nutzung, städtebauliche Missstände auf.

Gemäß § 136 BauGB liegen städtebauliche Missstände vor, wenn ein Gebiet mit seiner vorhandenen Bebauung oder nach seiner sonstigen Beschaffenheit den allgemeinen Anforderung an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht entspricht (Missstände bezüglich der Substanz) oder das Gebiet in der Erfüllung der Aufgaben, die ihm nach seiner Lage und Funktion obliegen, erheblich beeinträchtigt ist (Missstände bezüglich der Funktion).

Die Untersuchungen des Gebietes haben eine Vielzahl von funktionalen und substanziellen Missständen aufgezeigt, die im Folgenden zusammenfassend aufgeführt werden.

4.1 funktionale und gestalterische Mängel an Straßen, Wegen und Plätzen

Das Straßensystem sowie die technische Infrastruktur auf dem Gelände entsprechen nicht den heutigen Anforderungen und es wird damit gerechnet, dass diese nicht den Belastungen standhalten, die im Zuge der Entwicklung des Geländes auftreten werden. Aus militärischen Gründen wurde die technische Infrastruktur entlang der Straßen und nicht unter den Straßen verlegt. Im Zuge der Entwicklung des Fliegerhorstes sind voraussichtlich der Rückbau und die Erneuerung des gesamten Straßen- und Versorgungssystems notwendig.

4.2 Modernisierungsbedarf Gebäude

Mit der Einstellung des Flugbetriebes auf dem Fliegerhorst und dem Ende der militärischen Nutzung liegt der überwiegende Teil des Fliegerhorstes brach. Den Fliegerhorst in diesem brachliegenden Zustand zu belassen, würde den Verfall für viele erhaltenswerte Gebäude auf dem Gelände des Fliegerhorstes bedeuten. Auch der oft eintretende Vandalismus in leer stehenden Gebäuden sollte nicht außer Acht gelassen werden. Viele Gebäude des Fliegerhorstes (wie z.B. viele der ehemaligen Unterkunftsgebäude, das Offiziers-Kasino, der Tower, die Truppenküche sowie auch das unter Baudenkmalstehende ehemalige Kino) stehen leer und verkommen durch Nichtnutzung, Witterungs-

einflüsse oder Vandalismus. Eines der Ziele bei der Entwicklung des Fliegerhorstes ist der Bestandserhalt und eine zukunftsfähige Nachnutzung sowie die Ertüchtigung des erhaltenswerten Bestands. Nur wenige Gebäude konnten bisher zwischengenutzt werden (z.B. als Lagerfläche verschiedener Betriebe). Damit wird dem Verfall durch die Bewirtschaftung bis zur Entwicklung des Geländes zumindest minimal entgegen gewirkt. Einige Gebäude befinden sich jedoch in einem Zustand, in dem für den Erhalt des Gebäudes eine zeitnahe Modernisierung und Instandsetzung notwendig ist.

4.3 abgängige Bausubstanz

Ein Teil der Bausubstanz (vor allem Nebengebäude) ist abgängig.

4.4 Altlastenverdachtsflächen

Neben Rüstungsaltlasten ist auf dem Gesamtgelände auch mit Altlasten aus der langjährigen Nutzung als Flugplatz zu rechnen. Grundsätzlich besteht das Risiko, dass im Zuge von Erdarbeiten entsorgungspflichtiger Bodenaushub anfällt, da z.B. ein Auffüllungshorizont oder bisher nicht bekannte, lokal begrenzte Bodenbelastungen nicht ausgeschlossen werden können.

4.5 Kampfmittelverdacht

Für das gesamte Vorhabengebiet des Fliegerhorstes besteht Kampfmittelverdacht, so dass vor einem Eingriff in den Boden eine Oberflächensondierung bzw. baubegleitende Aushubüberwachung durch eine qualifizierte Kampfmittelräumfirma zwingend durchzuführen ist.

4.6 fehlende Grünvernetzung

Auf dem Gelände des Fliegerhorstes befinden sich städtebauliche sowie auch landschaftliche Freiflächen, die ein hohes Potenzial für das Gebiet darstellen, jedoch bisher durch z.B. eine fehlende Erschließung des Geländes nicht genutzt werden können. Als im step2025 aufgeführter Zukunftsort soll die Sicherung und Entwicklung prägender Grünelemente sowie die Entwicklung von Sport-, Bewegungs- und Freizeitangeboten ausgebaut werden.

4.7 fehlende Einbindung in die Umgebung

Als militärischer Standort wurde das Gelände des Fliegerhorstes von der Umgebung abgegrenzt. Auch durch die autarke Versorgung war eine städtische Einbindung des Geländes nicht notwendig. Der Fliegerhorst war im Prinzip eine eigene „kleine Stadt“ für sich. Daher fehlen heute auch sämtliche Bezüge zu der Umgebung des Geländes. Die HAUPTerschließung erfolgte vornehmlich über die Hauptwache mit einer Anbindung an die Alexanderstraße.

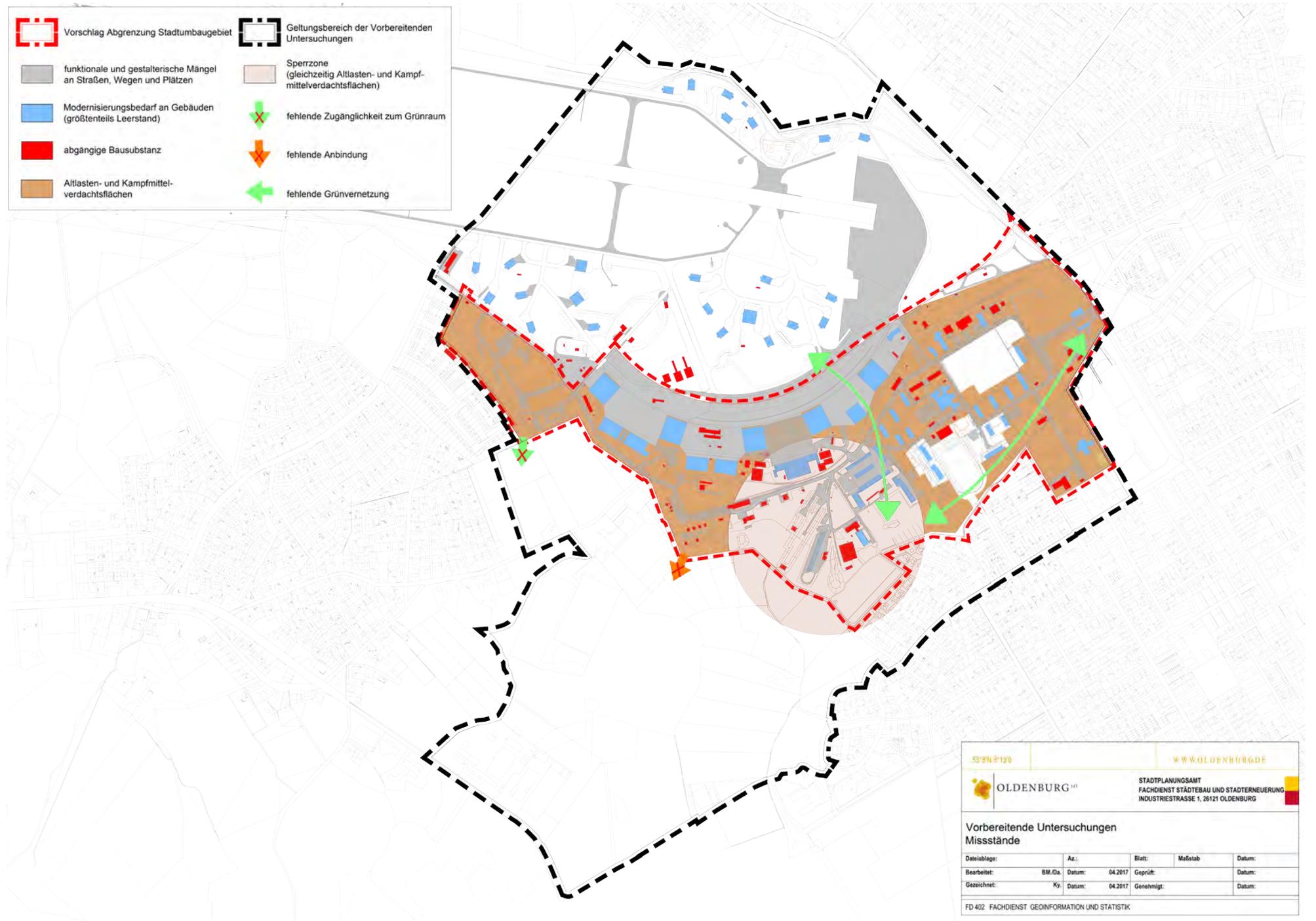
Zufriedenstellende Anbindungen an den südöstlichen Siedlungsbereich, an die Ammerländer Heerstraße im Süden des Geländes und eine Erschließung des Geländes über den westlichen angrenzenden Siedlungsbereich sind nicht gegeben.

Durch die Vorbereitenden Untersuchungen hat sich herausgestellt, dass die städtebaulichen Missstände vor allem auf dem bebauten Teil des Fliegerhorstes vorgefunden werden. Daher konzentriert sich die grafische Darstellung der städtebaulichen Missstände auf diesen Bereich des Fliegerhorstes, eine zweite Grafik dient als Überblick zur Lage im Untersuchungsgebiet.



Abbildung 17 Unterkunftsgebäude

	Vorschlag Abgrenzung Stadumbaugebiet		Geltungsbereich der Vorbereitenden Untersuchungen
	funktionale und gestalterische Mängel an Straßen, Wegen und Plätzen		Sperrzone (gleichzeitig Altlasten- und Kampfmittelverdachtsflächen)
	Modernisierungsbedarf an Gebäuden (größtenteils Leerstand)		fehlende Zugänglichkeit zum Grünraum
	abgängige Bausubstanz		fehlende Anbindung
	Altlasten- und Kampfmittelverdachtsflächen		fehlende Grünvernetzung



53°01' 8"120		WWW.OLDENBURG.DE	
 OLDENBURG ¹⁰³		STADTPLANUNGSAMT FACHDIENST STÄDTEBAU UND STÄDTERNEUERUNG INDUSTRIESTRASSE 1, 26121 OLDENBURG	
Vorbereitende Untersuchungen Misstände			
Dateneblage:	Az.:	Blatt:	Maßstab:
Bearbeitet:	BM./Da:	Datum:	04.2017
Gezeichnet:	Ky:	Datum:	04.2017
		Geprüft:	
		Genehmigt:	
FD 402 FACHDIENST GEOINFORMATION UND STATISTIK			

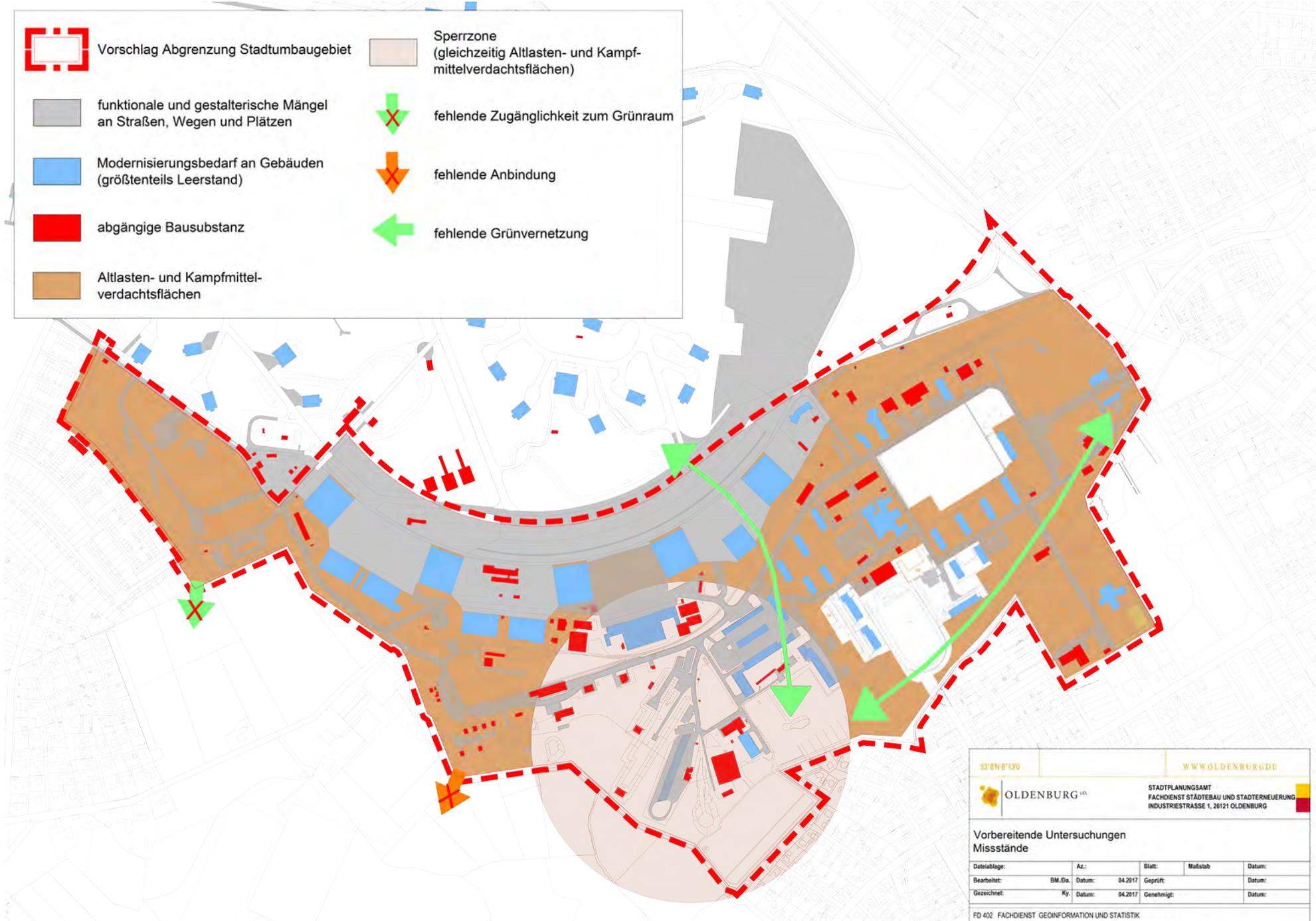


Abbildung 19 Städtebauliche Missstände

5. Erneuerungskonzept

5.1 Konzept/Maßnahmen

Das Entwicklungskonzept für das Gelände des Fliegerhorstes sieht die zügige Neuordnung des Bereiches vor. So soll der Deckung des konkret gegebenen erhöhten Bedarfs an Wohn- und Arbeitsstätten und des damit verbundenen Bedarfs an Gemeinbedarfseinrichtungen nachgekommen werden. Durch dieses Konzept wird eine nachhaltige Wiedernutzung der weitgehend brachliegenden Fläche möglich.

Die Maßnahmen sind in zwei Plänen festgehalten (Seite 36/37). Der erste Plan zeigt den Umgang mit dem, was wir heute auf dem Fliegerhorst vorfinden und beschreibt vor allem Maßnahmen, die der Vorbereitung des Geländes für die eigentliche Entwicklung des neuen Stadtquartiers dienen (z.B. Rückbau des Straßensystems, Abriss von Bausubstanz, Kampfmittelsondierung, Altlastensondierung). Der zweite Maßnahmenplan zeigt die geplante Erschließung und die geplanten Freiflächen sowie die sich daraus ergebenden Baufelder.

5.1.1 Neuanlage von Straßen, Wegen und Plätzen

Da die vorhandenen Straßen nicht den heutigen Anforderungen entsprechen und auch damit zu rechnen ist, dass diese nicht den Belastungen standhalten werden, die im Zuge der Entwicklung des Geländes zu erwarten sind, ist das Straßen- und Wegenetz komplett zu erneuern.

Öffentliche Plätze und Freiräume sollten zur Quartiersbildung im Sinne der Identifikation der Bewohner/innen mit ihrem Wohnort so gestaltet werden, dass nachbarschaftliche Kontakte und (interkulturelle) Begegnungen möglich sind. Niedrigschwellige Möglichkeiten der Begegnung können soziale Kontakte und Netzwerke im Quartier stärken und sich positiv auf die Identifikation mit dem Wohnviertel und das Sicherheitsempfinden auswirken. Beispiele dafür können Freiflächen sein, die generations- und ethnizitätsübergreifend genutzt werden können (z.B. Gartenprojekte, Grillplätze, Bewegungsangebote). Bereits das Vorhandensein von Bänken an zentralen Plätzen kann sich positiv auf Kommunikationsmöglichkeiten in der Nachbarschaft auswirken. Dies gilt besonders für ältere Menschen und für Menschen, die nicht oder eingeschränkt berufstätig sind. Im Quartier sollten Räume für den Gemeinbedarf angeboten werden, die von unterschiedlichen Gruppen genutzt werden können.

5.1.2 Modernisierung und Instandsetzung des erhaltenswerten Gebäudebestands

Viele der Bestandsgebäude bieten durch eine Modernisierung und Instandsetzung die Möglichkeit, der erhöhten Nachfrage nach Wohnraum entgegen zu kommen. Eine zukunftsfähige Anpassung des Bestandes an die Nachfrage ist von zentraler Bedeutung

bei der Erhaltung und Entwicklung eines ausgewogenen Wohnungsmarktes. Hier ist eine wichtige Voraussetzung, eine ausbalancierte Durchmischung der angebotenen Wohngebäude (Einfamilienhäuser, Doppelhäuser, Mehrfamilienhäuser) wie auch der Wohnformen (spezielle Angebote für Familien, Senioren, Frauen Menschen mit Behinderung, Studenten usw.) bereitzustellen. Diese Mischung setzt unterschiedliche Wohnungsgrößen, technische Ausstattung, Grundrissqualitäten und Abstellmöglichkeiten sowie eine Mischung von Eigentums-, Miet- und geförderten Wohnungen voraus. Angesichts einer derzeit lebhaften Nachfrage nach Wohnraum, insbesondere auch nach preiswerten Wohnraum und den dadurch ausgelösten Bedarf an Gemeinbedarf- und Grünflächen sowie öffentlichen Räumen bietet das ehemalige Kasernengelände ein wertvolles Flächenpotenzial für die Entwicklung der Stadtteile Dietrichsfeld und Alexandersfeld sowie der Stadt Oldenburg insgesamt.

Die Förderung von barrierefreien Wohnprojekten unterschiedlichster Couleur sollte an oberer Stelle stehen.

Es könnte zudem ein Stadtteil geschaffen werden, der das Sicherheitsbedürfnis der Bewohnerinnen und Bewohner besonders beachtet.

Aufgrund der Entwicklungen der letzten Jahre auf dem Wohnungsmarkt verzeichnet Oldenburg eine angespannte Lage im Wohnungsteilmarkt der preisgünstigen Mietwohnungen. Da der Fliegerhorst als Konversionsfläche nach dem step2025 zu den größeren Arealen zur Entwicklung von Wohnbauflächen gehört, sollte hier auch neben der angestrebten Mischung sowohl bei den Bautypen als auch bei den Eigentums- und Mietformen ein bestimmter Anteil an preisgünstigem Wohnraum entstehen.

Der Fliegerhorst bietet die Möglichkeit, relativ stadtnah Flächen für unterschiedliche Gewerbe und Dienstleistungsnutzungen in einem innovativen Umfeld zu schaffen. Der step2025 führt auf, dass der prognostizierte Flächenbedarf von großflächigen Betrieben innerhalb der im Flächennutzungsplan dargestellten Flächen nicht befriedigt werden kann. Der Fliegerhorst wird daher für einen langfristigen Entwicklungsprozess benötigt. Die Entwicklung der Hallensichel ist nach dem step2025 mittelfristig für ein derartiges Angebot vorgesehen. Es könnte ein Areal für Technologie und Dienstleistungen geschaffen werden, das sich von der grünen Mitte der Kasernenanlage nach Norden bis an die Flächen des ehemaligen Flugfeldes zieht. Dabei müsste ein Profil dieses Standortes so entwickelt werden, dass er nicht zu den vorhandenen/geplanten Standorten, z.B. Pophankenweg bzw. MTO in Kreyenbrück, in Konkurrenz tritt. Die Hallensichel mit ihrer markanten städtebaulichen Anordnung der Hangars bietet sich als Flächen- und Raum-

angebot für Innovationen und Produktion an. Zurzeit stehen die Instandsetzungshallen leer oder werden als Lagerflächen genutzt.

Aus stadtgestalterischer Sicht sollen die städtebaulichen und architektonischen Qualitäten des Geländes betont werden. Dies gilt insbesondere für die den Fliegerhorst prägenden Bereiche der Wache mit ihrer Allee bis zur Kommandantur, der anschließenden Grünfläche bis zum Küchengebäude sowie für die Hallensichel und den Erhalt der Hallen.

5.1.3 Rückbau von abgängiger Gebäudesubstanz

Einige Gebäude auf dem Gelände des Fliegerhorstes, vor allem Nebengebäude, sind abgängig. Um diese Flächen nutzen zu können, ist der Rückbau dieser Bausubstanzen geplant. Hier sollen neue Gebäude oder Freiflächen entstehen.

5.1.4 Altlastensondierung

Die anfallenden Altlasten auf dem Gelände des Fliegerhorstes müssen im Zuge der Entwicklung des Geländes entsorgt werden.

5.1.5 Kampfmittelsondierung

Vor einem Eingriff in den Boden muss eine Oberflächensondierung bzw. baubegleitende Aushubüberwachung durch eine qualifizierte Kampfmittelräumfirma zwingend durchgeführt werden.

5.1.6 Erschließung und Entwicklung von Freiflächen, Grünvernetzung

Das Gelände des ehemaligen Fliegerhorstes soll mit den ihn umgebenden Grünstrukturen fuß- und radläufig verknüpft werden. Die sogenannte Sport- und Freizeitroute, die überwiegend auf dem das Flugfeld umgebenden Versorgungsweg verläuft, soll an die umgebenden Fuß- und Radwege angebunden werden. Ebenso ist der südlich angrenzende „kleine Bürgerbusch“ fuß- und radläufig anzubinden. Im südöstlichen Areal ist eine Öffnung und Neugestaltung der Ofenerdieker Bäke mit Schaffung von Retentionsräumen vorgesehen, die ausreichend dimensioniert sein müssen, um das sich bei Starkregenereignissen aus Alexandersfeld aufstauende Regenwasser abfangen zu können. Darüber hinaus ist an der südlichen Gebietsgrenze der Bau einer Flutmulde als Umleiter von der Ofenerdieker Bäke zur Flugplatzbäke zur hydraulischen Entlastung bestehender Baugebiete im Bereich des Brookweges geplant. Durch den Bau eines auf Teilstrecken (unabhängig vom Unterhaltungstreifen) die Gewässer begleitenden Fuß- und Rad-

weges soll eine wichtige, das Quartier begleitende und verknüpfende Grünverbindung entstehen.

Flächen für Natur und Landschaft sind nicht nur zu schützen, sondern auch weiter auszubauen. Für beide Bereiche sollten frühzeitig eigene Entwicklungsstrategien entwickelt werden. Ausgleich und Ersatz sollten zur Stärkung der landschaftlichen Räume vor Ort am grünen „Rahmen“ stattfinden.

Der Sportentwicklungsplan sieht vor, im öffentlichen Raum mehr Bewegungsflächen zu schaffen, die auch ohne Vereinszugehörigkeit von Freizeitsportlern genutzt werden können. Hierzu zählen Spielplätze mit Bewegungsschwerpunkt ebenso wie Bolzplätze, Laufwege bzw. Laufstrecken und einfache Freiflächen.

Ob der ehemalige Sportplatz erhalten werden kann ist hinsichtlich der Kampfmittel und der zu erwartenden typischen Emissionen und der Nachbarschaft zu einer potenziellen Wohnbebauung zu prüfen. Ist ein Erhalt an dieser Stelle nicht realistisch, ist auf dem Gelände des Fliegerhorstes ein mindestens gleichwertiger Sportplatz, zum Beispiel im Bereich zwischen den Shelters, vorzusehen.

Der zentrale Platz könnte zur Hälfte einer Wohnbebauung zugeführt werden. Die verbleibende Hälfte, zwischen dem Versorgungsgebäude und dem Stabsgebäude, kann dann als zentrale Grünfläche allen Generationen zur Verfügung stehen.

Die Entwicklungsfläche im Zentrum des Fliegerhorstes steht für eine zukünftige Nutzung (gewerblich, kulturell, landschaftlich) noch offen.

5.1.7 Einbindung in die Umgebung

Mit der Entwicklung des Geländes besteht die Möglichkeit, die bisher einseitige äußere Erschließung von der Alexanderstraße um eine weitere Anbindung an die Ammerländer Heerstraße zu ergänzen. Der Ortsteil Brokhäusen ist derzeit nur über das Gebiet der Gemeinde Bad Zwischenahn, Ortsteil Ofen, erschlossen. Eine Erschließung über das Gebiet der Stadt Oldenburg wurde in Verbindung mit der Aktivierung von Gebäuden auf dem ehemaligen Fliegerhorst für die Unterbringung von Asylbewerbern gefordert. Eine neue Straße soll zudem den fehlenden Lückenanschluss im Hauptverkehrsstraßennetz des nordwestlichen Stadtbereichs herstellen und so eine Verbindungs- und Erschließungsfunktion übernehmen und vorhandene Straßen entlasten.

Ein Verkehrsentwicklungsplan (VEP) stellte diese fehlende Querverbindung im nord-westlichen Stadtbereich als Ergänzung des Hauptverkehrsstraßennetzes fest. Daraufhin wurden mehrere Varianten einer Tangente zwischen Ammerländer Heerstraße und Alexanderstraße untersucht. Im Ergebnis konnte eine möglichst stadtnahe Führung als die Variante mit den größten Entlastungseffekten für den Stadtteil Bürgerfelde, insbesondere für den Straßenzug Brookweg - Rauhehorst, identifiziert werden. Zusätzlich lassen sich damit aber auch Entlastungen für den Bahnübergang Alexanderstraße und die stark frequentierte BAB-Anschlussstelle OL-Bürgerfelde erzielen.

Im step2025 ist dazu ausgeführt: „Zur Verbesserung der Verkehrserschließung der nördlichen Stadtgebiete und insbesondere zur Entlastung des starken und durch zunehmende Schrankenschließzeiten weiter beeinträchtigten Verkehrs auf der Alexanderstraße soll eine Verbindungsstraße zwischen Alexanderstraße auf Höhe des Fliegerhorstes und der Ammerländer Heerstraße hergestellt werden.“

Auch im vom Rat der Stadt beschlossenen Strategieplan Mobilität und Verkehr (SMV) ist der Neubau einer Verbindung zwischen Ammerländer Heerstraße und Alexanderstraße über das Gelände des ehemaligen Fliegerhorstes benannt. Eine neue Querverbindung, die zu einem großen Teil auch über das Gelände des ehemaligen Fliegerhorstes führt, soll der Erschließung des Fliegerhorstes und dem sich westlich daran anschließenden städtischen Flächenareal dienen. Gleichzeitig kann diese Querverbindung sowohl durch die Anschlüsse an die Ammerländer Heerstraße als auch an die Alexanderstraße die Erschließungsqualität dieses relativ großen Areals wesentlich erhöhen. So lassen sich über diese Straßenverbindung für das gesamte Areal, für die künftigen Bewohner und für die gewünschten tertiären Nutzungen des Fliegerhorstes als auch für den überörtlichen Verkehr, günstige Anschlussmöglichkeiten an die Autobahnen A28 und A293 realisieren. Auch die Zielverkehre zum Gewerbegebiet Wechloy (Familia) und zur BBS IV können damit optimiert werden. Des Weiteren kann die Siedlung Brokhausen im untergeordneten Netz von der Tangente aus über eine bestehende Verbindung an das Oldenburger Stadtgebiet angebunden werden. Ebenfalls abgehend von der Tangente könnte über eine neue Straßenverbindung zur Straße Am Brook eine bessere Vernetzung im Straßensystem und eine günstigere Anbindung bestehender Wohngebiete im Bereich Brookweg/Rauhehorst geschaffen werden. In ihrer weiteren stadteilverbindenden Funktion bewirkt die neue Straße und die Weiterführung über die Straße Am Alexanderhaus eine Verknüpfung der Stadtteile von Wechloy bis Bürgerfelde und Ofenerdiek.

Bei der Entwicklung des Fliegerhorstes sind in ausreichender Anzahl private Stellplätze, öffentliche Parkplätze, Parkdecks, Car Sharing-Plätze sowie Fahrradabstellanlagen und ggf. Ladestationen mit zu berücksichtigen. Des Weiteren sind im Rahmen der Inklusion die Gebiete möglichst barrierefrei zu entwickeln.

Die sich mit der Übernahme des ehemaligen Fliegerhorstes in die Hand der Stadt Oldenburg ergebenden umfangreichen Entwicklungsmöglichkeiten für u.a. weitere Wohnbau-, Gewerbe- und Freizeitnutzungen machen auch eine Erschließung durch den Öffentlichen Personennahverkehr erforderlich. Dazu wird es notwendig sein, neben einer möglichen Erschließung über die neue Tangente auch im hierarchisch nachgeordneten Verkehrsnetz eine Befahrbarkeit für Stadtbusse herzustellen. Der relativ große städtebauliche Entwicklungsbereich erfordert in Abhängigkeit künftiger Entwicklungsschritte eine ÖPNV-Erschließung einschließlich Einrichtung entsprechender Haltestellen und bietet sukzessiv ggf. auch die Möglichkeit, neue Bus-Netzverbindungen im nordwestlichen Stadtbereich herzustellen.

Über die Tangente, einem Teilabschnitt der Ammerländer Heerstraße und die Straße Im Technologiepark wird das Fliegerhorstareal günstig an den neuen Eisenbahnhaltepunkt in Wechloy angebunden.

Bei der Planung einer neuen Entlastungsstraße sind beidseitig Nebenanlagen für den Rad- und Fußgängerverkehr zu berücksichtigen. Darüber hinaus ist eine enge Vernetzung mit den angrenzenden Siedlungsstrukturen ggf. auch über bestehende Straßen herzustellen. Ebenso kann auch die Anlage weiterer separat geführter Rad- und Gehwege erforderlich werden.

Die weitere Infrastruktur für den Rad- und Fußgängerverkehr ist analog der weiteren städtebaulichen Entwicklungsschritte mit zu planen und herzustellen.

5.1.8 Inklusion

Durch die Erschließung des Quartiers entsteht ein neuer Sozialraum, der von Beginn an inklusiv gestaltet werden soll. Im Fokus stehen dabei die Handlungsfelder „Wohnen“, „Barrierefreiheit“, „Bildung“, „Arbeit“ und „Freizeit“.

Der Inklusionsgedanke ist aus städtischer Sicht ein zentrales Element im Quartier, d. h. jeder Bewohner hat unabhängig von einer möglichen Behinderung die gleichen Zugangsmöglichkeiten zu allen Lebensbereichen. Die Stadt erwartet von künftigen Invest-

oren hierzu eine verpflichtende Aussage darüber, in welcher Art und Weise die Gesichtspunkte von Inklusion flächendeckend umgesetzt werden können. Die Entwicklung eines inklusiven Quartiers kann sich positiv auf die bestehenden Strukturen im unmittelbaren Wohnumfeld auswirken. Inklusion sollte gemäß der Ausrichtung der Stadt umfassend gedacht werden (nicht nur aus Perspektive behinderter Menschen). Das bedeutet, dass der Anspruch im gesamten Quartier und in allen Bereichen Beachtung finden muss.

Die Stadt Oldenburg hat sich mit Ratsbeschluss vom 21. Mai 2012 zu einer grundsätzlich inklusiven Ausrichtung bekannt. Angebote, Planungen und Entscheidungen sind inklusiv zu optimieren oder neu zu entwickeln. Zugrunde liegt dabei ein Verständnis von Inklusion, das sich an den allgemeinen Menschenrechten orientiert. Inklusion wird deshalb in Oldenburg als Teilhabegerechtigkeit für alle Einwohner und Einwohnerinnen der Stadt verstanden, unabhängig von persönlichen Voraussetzungen und Fähigkeiten wie Alter, Geschlecht, Einschränkungen und Migrationshintergrund.

Die Leitvision der Inklusion ergänzt somit die vier strategischen Ziele der Stadt Oldenburg – Technologie, Talente, Toleranz sowie Tradition – um eine weitere Dimension, die der Teilhabe (take part). Die strategischen Ziele sollten ihren Niederschlag in den Grundsätzen zur Entwicklung des Fliegerhorstes finden.

Im Kontext inklusiv orientierter Stadtentwicklungsmaßnahmen sollten die nachfolgend skizzierten Bereiche bei der Entwicklung des Fliegerhorstes noch stärkere Berücksichtigung finden als bisher im Entwurf dargelegt:

Inklusive Werte und Grundhaltung

- Planung für alle, d.h. Vielfalt der Bürgerinnen und Bürger und ihrer Bedürfnisse berücksichtigen, die Bürgerinnen und Bürger weitgehend beteiligen und dies mit einer von Respekt und Wertschätzung geprägten Haltung.

Wohnen und Versorgung

- Schaffung verschiedener Wohnungsgrößen und -grundrisse als Grundlage vielfältiger Lebensformen
- Förderung von umfassender Barrierefreiheit
- Förderung altengerechter Wohnformen

Wohlbefinden und Gemeinschaft

- vielfältige Quartiersgestaltung von Wohnen, Kleingewerbe (Einkaufsmöglichkeit), Assistenz- und Pflegedienstleistern sowie Kulturorten
- Orte der Begegnung schaffen: Treffpunkte im jeweiligen Haus, im Quartier oder auf den Freiflächen (Kantine; gemeinschaftliche Gärten, Sitzplätze, Grillplätze)

Mobilität und Beförderung

- gute Anbindung an das Radwege- und ÖPNV-Netz, um eine gute Erreichbarkeit von Versorgungs-, Bildungs-, Beratungseinrichtungen u.ä. zu erhalten

Barrierefreiheit

- barrierefreie Ausgestaltung, Zugänglichkeit und Sicherheit (Gebäude, Geschäfte, Straßen, Haltestellen, Beschilderung, Notdienste, Freiflächen, Zugänge und Wege)

Umwelt / Energie

- ressourceneffizientes Energiekonzept (Gebäudedämmung, Nutzung regenerativer Energien, gute Anbindung an ÖPNV)

Bildung und lebenslanges Lernen

- gute Anbindung an Bildungseinrichtungen wie Kindertageseinrichtungen, Schulen und außerschulische Bildungseinrichtungen

Arbeit und Beschäftigung

- Schaffung von Möglichkeiten zur Ausbildung, Arbeit und Beschäftigung für alle (Wohnungsverwaltung, Gewerbe, Pflegeeinrichtungen, Kultureinrichtungen)

Kultur und Freizeit

- Berücksichtigung von Spiel- und Bewegungsflächen
- Vorhaltung von Sport- und Freizeitflächen
- gute Anbindung an Kultureinrichtungen

Beteiligung und Mitsprache

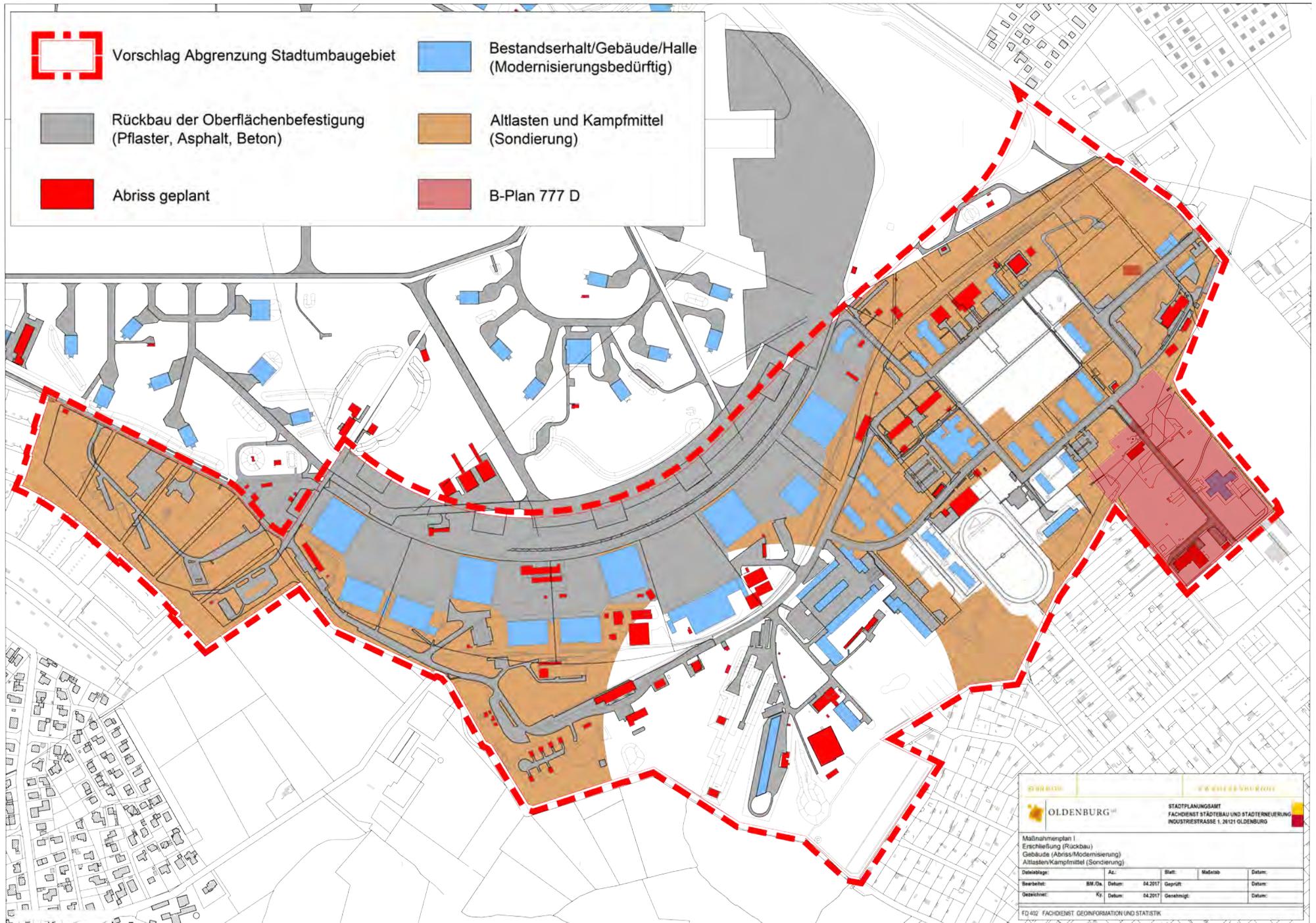
- transparente Formen der Bürgerbeteiligung bei der Entwicklung und Gestaltung des zu beplanenden Gebietes, ggf. unter Hinzuziehung der Vertretungen

(Behindertenbeirat, Seniorenvertretung u.a.) sowie barrierefreie Gestaltung der Beteiligungsveranstaltung (Zugänglichkeit, Toilette, Gebärdendolmetscher Hörschleife, leichte Sprache usf.)

- Beteiligungsmöglichkeiten für die Quartiersbewohner bzw. die Hausgemeinschaften schaffen, um nachbarschaftliches und gemeinschaftliches Wohnen zu fördern
- bei größeren Planungsvorhaben Einrichtung eines Quartiersbüros mit haupt- aber auch ehrenamtlichen Lotsen für Auskunft und Koordination von sozialen Dienstleistungen, Stadtteilangeboten und ehrenamtlichem Engagement, idealerweise auch als Internetplattform.



Abbildung 20 Grünbereiche



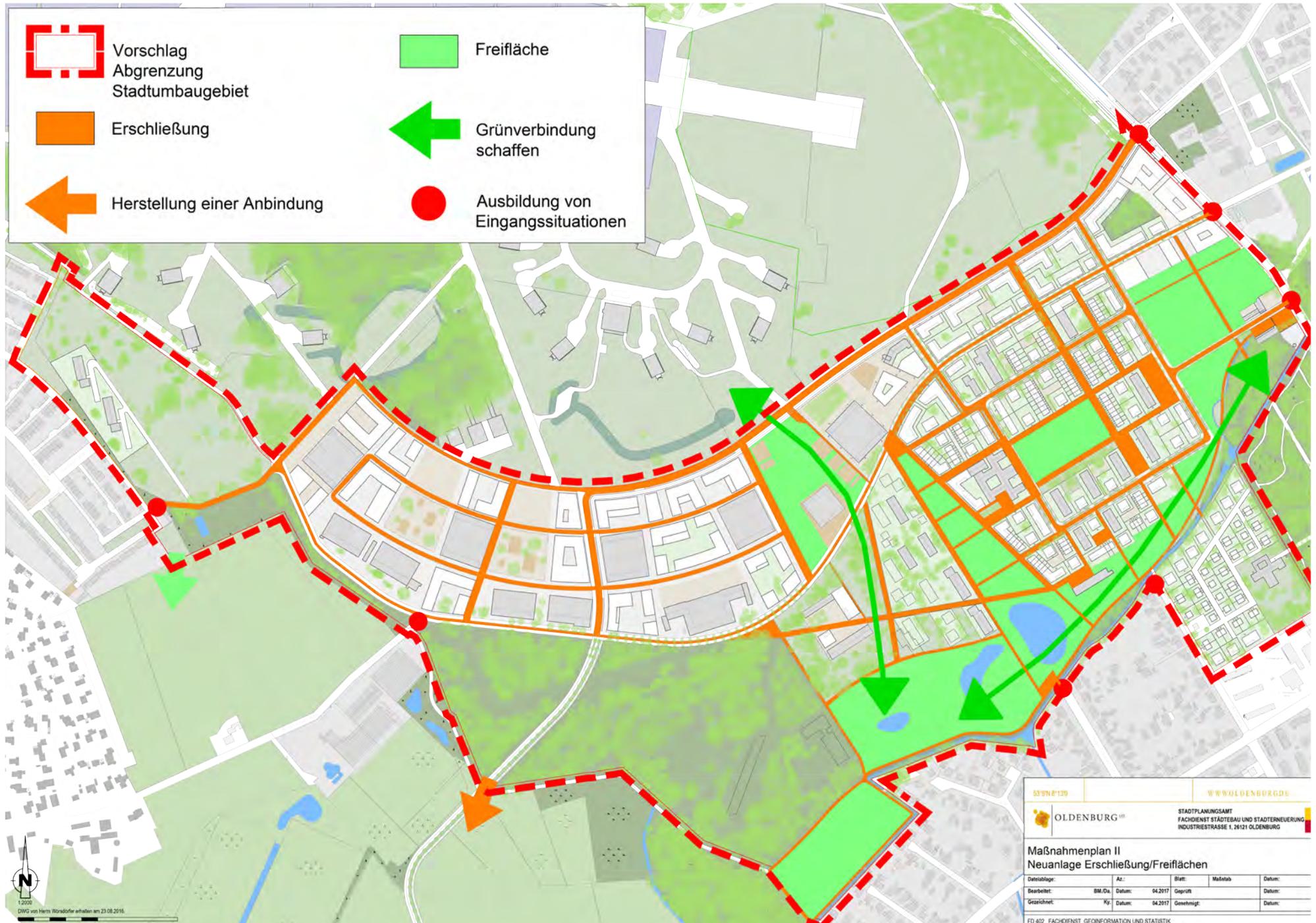


Abbildung 22 Maßnahmenplan II

5.2 Masterplan Fliegerhorst

In der Ratssitzung am 22. August 2016 hat der Rat der Stadt Oldenburg den Masterplan zum Fliegerhorst beschlossen. Damit wurde eine Grundlage für die Aufstellung von Bauleitplänen für das Gebiet des Fliegerhorstes geschaffen.

5.2.1 Städtebauliche Struktur

Das Gelände des Fliegerhorstes 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 entstehen verschiedene Wohnlagen (unterschiedlicher Typologien) in Neubauten und Bestandsgebäuden. Besonderes Augenmerk in der Umsetzung sollte hier auf den Erhalt möglichst vieler Bäume aus dem prägnanten Baumkaree gelegt werden.

4 – Neubauten am Brookweg/Mittelweg

Die Bauflächen südlich der Bäke werden aus den angrenzenden Quartieren weiterentwickelt. Hier entstehen Einfamilien- und Doppelhäuser in nachbarschaftlichen 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/Smart CityLab

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 heutige Vergabep Praxis hinaussehen.

7 – Gewerbe auf der Hallensichel

Die Hallensichel wird in ihrer charakteristischen Form erhalten und weiterentwickelt. Neben den 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 Weidelandschaft dienen können.

8 – Städtebauliches Gelenk – Stadtplatz am Tower

Der Tower soll bereits kurz- bis mittelfristig mit einer bleibenden 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.⁴



Abbildung 23 städtebauliche Struktur | Dokumentation Masterplan | S. 78 | August 2016

5.2.2 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 Kampfmittelondierungen 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.⁵



Abbildung 24 öffentliche Freiräume | Dokumentation Masterplan | S. 80 | August 2016

5.2.3 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 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.⁶

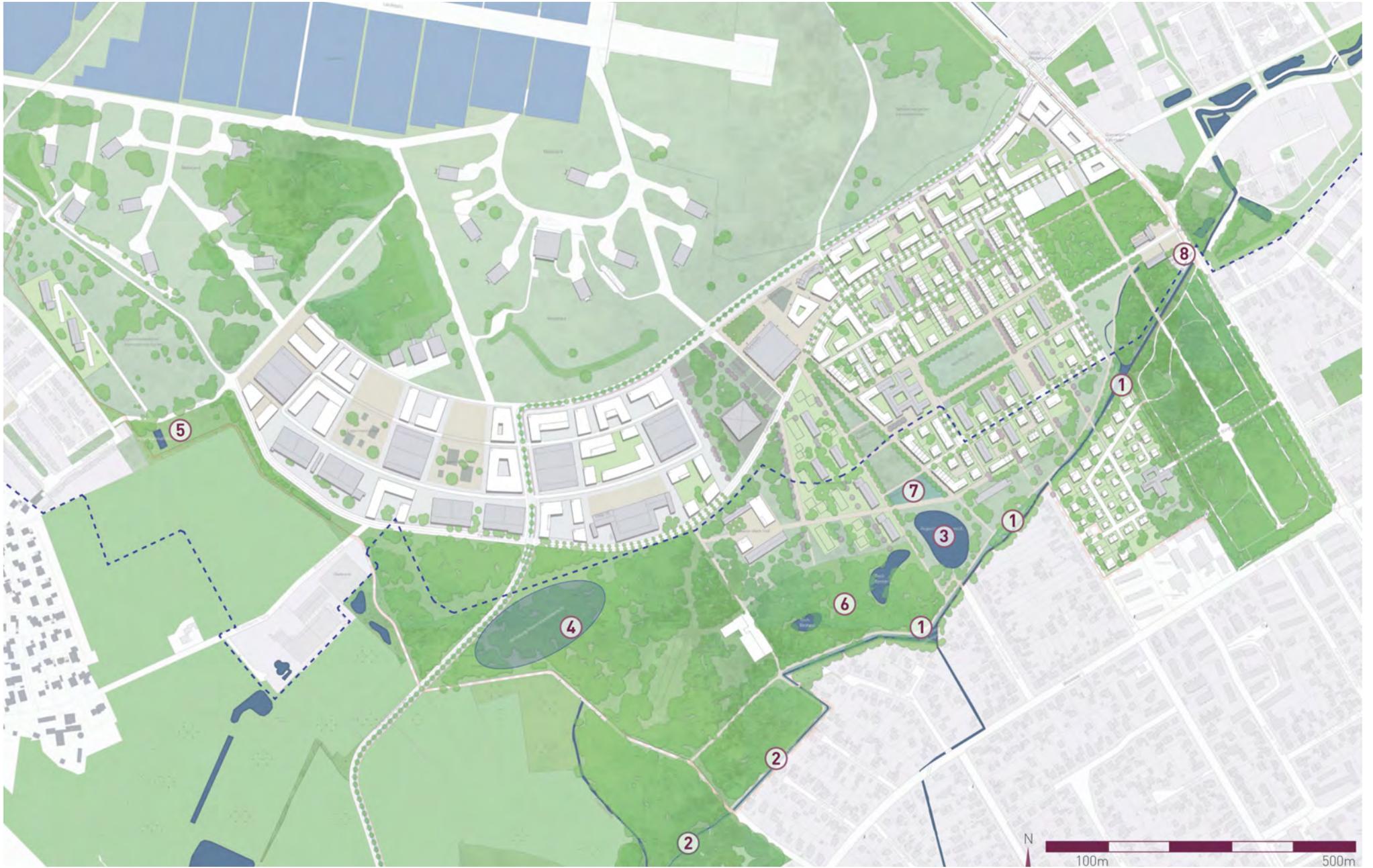


Abbildung 25 Wasserwirtschaft | Dokumentation Masterplan | S. 82 | August 2016

5.2.4 Energiestrategie

1 - 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 werden und die Konstruktion „sortenrein“ wiederverwertbar sein.

2 - 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.

3 - 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.

5.2.5 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 Dachgeschosse eingeschnitten werden, um einen zeitgemäßen Wohnkomfort zu erreichen.

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.

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 schlanken Stützen entspricht der zeittypischen 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 sowie seinen durchlaufenden Fensterbändern verweist wiederum auf das Neue Bauen der Zeit der Weimarer Republik, welches sich gelegentlich unterschwellig 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.

Als identitätsstiftendes Gebäude, an dem Zeitgeschichte ablesbar ist, sollte dieses Gebäude erhalten bleiben und im besten Falle auch für öffentliche Nutzungen bereitstehen.⁷

⁷ vgl. Dokumentation Masterplan | S. 84-91 | Oldenburg | August | 2016



Abbildung 26 Tower

5.2.6 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, so dass 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.⁸



Abbildung 27 Mobilitätskonzept | Dokumentation Masterplan | S. 92 | August 2016

5.2.7 Mobilitätskonzept Erschließung Radverkehr

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 Linkseinbiegen 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 Lastenfahrrädern 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 Fliegerhorstes 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 Wohnquartieres mit direktem Anschluss an die Sammelstraße möglich.⁹

⁹ vgl. Dokumentation Masterplan | S. 95 | Oldenburg | August | 2016



Abbildung 28 Mobilitätskonzept | Dokumentation Masterplan | S. 94 | August 2016

5.2.8 Überschlägige Größenangaben¹⁰

1 - Wohnquartier Brookweg		Sondernutzung	6.642 m ²
		GFZ	0,85 - 2,31
		GRZ	0,38 - 0,70
Grundstücksfläche	23.814 m ²	Wohneinheiten	228
überbaubare Grundstücksfläche	6.727 m ²		
Geschossigkeiten	II-III	4 - Experimentierfeld Wohnen	
Geschossflächen		Grundstücksfläche	39.299 m ²
Wohnen	13.287 m ²	überbaubare Grundstücksfläche	rd. 15.000 m ²
Sondernutzung	2.642 m ²	Geschossigkeiten	II-IV
GFZ	0,54 - 0,70	Wohneinheiten	rd. 110
GRZ	0,23 - 0,30		
Wohneinheiten	105	weitere Angaben aufgrund der offenen Planungshaltung zum Experimentierfeld nicht möglich	
2 - Wohnquartier Fliegerhorst		5 - Gewerbe auf der Hallensichel	
Grundstücksfläche	58.250 m ²	Grundstücksfläche	104.095 m ²
überbaubare Grundstücksfläche	24.221 m ²	überbaubare Grundstücksfläche	64.938 m ²
Geschossigkeiten	II-IV	Geschossigkeiten	I-IV
Geschossflächen		Geschossflächen	
Wohnen	61.385 m ²	Gewerbe	153.509 m ²
Sondernutzung	7.042 m ²	GFZ	1,12 - 2,84
GFZ	0,43 - 1,40	GRZ	0,46 - 1,00
GRZ	0,21 - 0,50		
Wohneinheiten	500	6 - alte Hauptwache	
3 - Mischgebiet		Grundstücksfläche	3.228 m ²
Grundstücksfläche	56.047 m ²	überbaubare Grundstücksfläche	943 m ²
überbaubare Grundstücksfläche	29.411 m ²	Geschossigkeiten	I-II
Geschossigkeiten	II-IV	Geschossflächen	
Geschossflächen		Sondernutzung	943 m ²
Wohnen	24.790 m ²	GFZ	0,29
Gewerbe	58.686 m ²	GRZ	0,29

¹⁰ vgl. Dokumentation Masterplan | S. 101 | Oldenburg | August | 2016

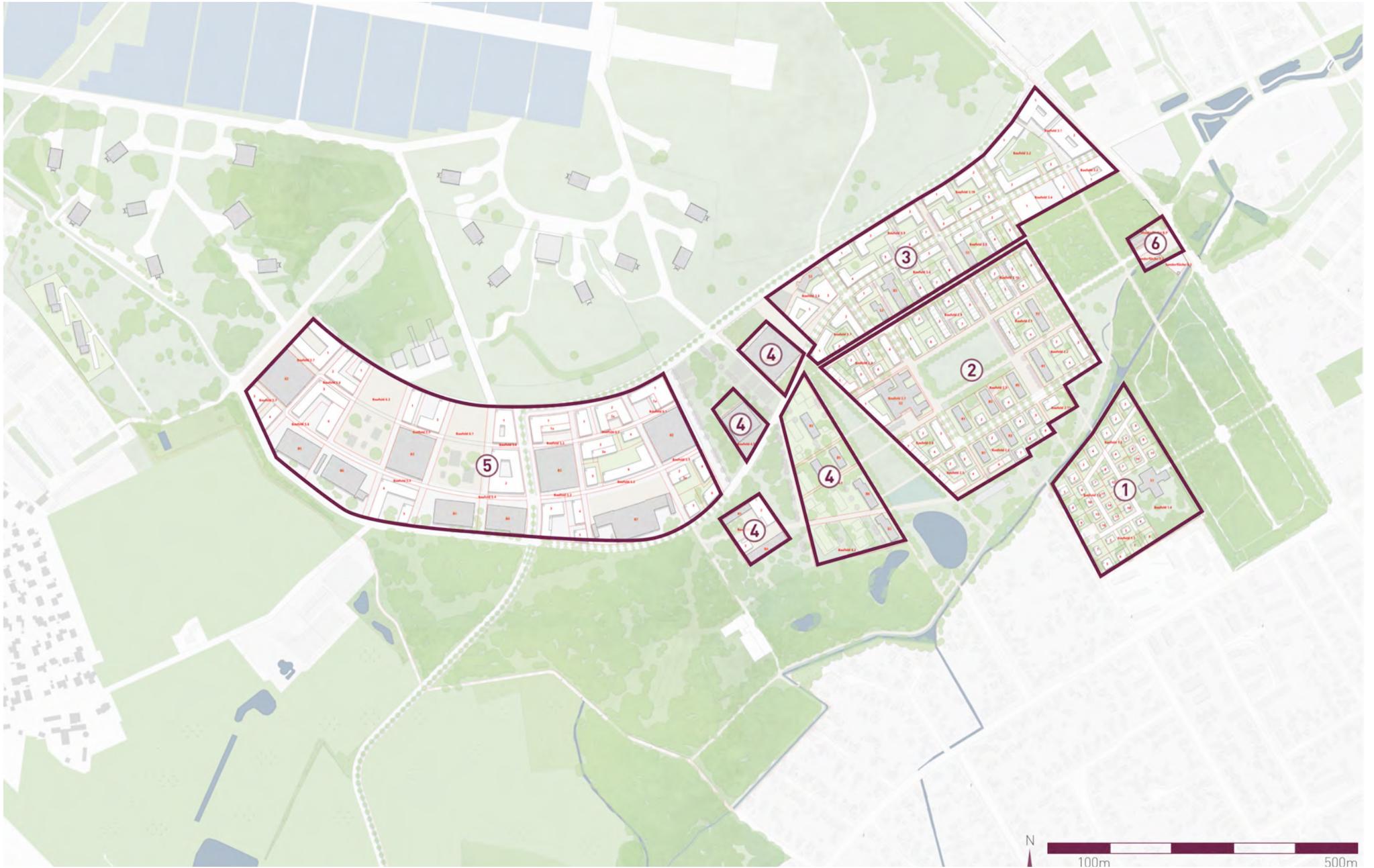


Abbildung 29 Berechnungsabschnitte Kennzahlen | Dokumentation Masterplan | S. 100 | August 2016

Gesamtfläche Fliegerhorst 193 ha 100 %

Baufelder

Grundstücke 28,5 ha ca. 15,0 %
überbaubare Grundstücksfläche 14,1 ha (davon rund 50% überbaubare Grundstücksfläche)

Geschossflächen
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 ca. 5,7 %
Grünflächen intensiv, Parks 6,2 ha ca. 3,3 %

Straßen (Fahrbahnen) 2,6 ha ca. 1,3 %
Gehwegbereiche 4,1 ha ca. 2,1 %
Stellplätze und Nebenanlagen 1,1 ha ca. 0,5 %

Grünflächen extensiv 37 ha ca. 20,0 %
Wald- und Sukzessionsflächen 28,3 ha ca. 15,0 %
Naturschutzgebiet 32,5 ha ca. 17,1 %
Wasserflächen 1,5 ha ca. 0,8 %
Vorhaltefläche Regenrückhaltebecken 2,1 ha ca. 1,1%

Solarfeld 21,1 ha ca. 11,1 %
Landebahn 13,3 ha ca. 7,0 %

Die konkrete Ausgestaltung dieser möglichen Kennzahlen bleibt der verbindlichen Bauleitplanung vorbehalten.¹¹

¹¹ vgl. Dokumentation Masterplan | S. 101 | Oldenburg | August | 2016



Abbildung 30 Masterplan | Dokumentation Masterplan | S. 75 | August 2016

6. Kosten und Finanzierungsübersicht

Für die zuvor beschriebenen Maßnahmen wurden Kosten ermittelt. Diese Kostenermittlung basiert auf einer überschlägigen Ermittlung (z.B. Flächenansatz), ihr liegen keine differenzierten Unterlagen (z.B. Ausbauplanungen) zugrunde.

Es ergibt sich ein Gesamtinvestitionsvolumen für das Stadtumbaugebiet Fliegerhorst von rund 125 Mio. Euro. Daraus ergeben sich rund 32 Mio. Euro förderfähige Kosten. Bei einer Drittelfinanzierung durch Bund, Land und Kommune bedeutet das einen städtischen Anteil von rund 11 Mio. Euro. Hieraus ergibt sich eine jährliche durchschnittliche Haushaltsbelastung von rund 1.1 Mio. Euro.

Hinzu kommt ein städtischer Anteil von rund 6 Mio. Euro für das noch zu beantragende Förderprogramm „Brachflächenrecycling“. Diese 6 Mio. Euro bedeuten eine jährliche Haushaltbelastung von rund 600 T Euro, so dass sich eine gesamte jährliche Haushaltbelastung von 1.6 Mio. Euro für die Stadt Oldenburg über einen Zeitraum von 10 Jahren ergibt.

Kosten und Finanzierungsübersicht Fliegerhorst 08.05.2017		Gesamtkosten	Aufteilung der Kosten		
		Kosten	förderfähige Kosten / Städtebauförderung	andere Fördermittel (Brachflächenrecycling)	Eigentümer
A Ausgaben		125.040.858,98	70.163.100,00	11.838.458,98	43.039.300,00
1.	Weitere Vorbereitung	900.000,00	900.000,00		
1.1	Planung (Erarbeitung B-Pläne/Gutachten)	300.000,00			
1.2	Sonstige Maßnahmen zur weiteren Vorbereitung (Bürgerbeteiligung/Öffentlichkeitsarbeit/Dokumentationen)	100.000,00			
1.3	Sanierungsbeauftragter / Treuhänder	500.000,00			
2.	Ordnungsmaßnahmen	66.088.458,98	54.250.000,00	11.838.458,98	
2.1	Grunderwerb	50.000,00			
2.2	Maßnahmen zur Grundstücksneuordnung	11.838.458,98			
2.2.1	Abriss von Gebäuden	1.037.835,00			
2.2.2	Rückbau von vorhandener Infrastruktur/Entsiegelung von Flächen	2.485.000,00			
2.2.3	Beseitigung von Altlasten	1.000.000,00			
2.2.4	Kampfmittelsondierung (ohne Objekte)	7.315.623,98			
2.3	Verbesserung öffentlicher Räume, des Wohnumfeldes, der privaten Freiflächen und Anbindung des Gebietes	54.200.000,00	54.200.000,00		
2.3.1	Herstellung der Erschließungsanlagen inklusive der Sicherstellung der Erschließung des Gebietes	20.400.000,00			
2.3.2	Herstellung und Gestaltung von öffentlichen Plätzen	21.400.000,00			
2.3.3	Herstellung und Gestaltung von Freiräumen	12.400.000,00			
3.	Baumaßnahmen	58.052.400,00	15.013.100,00		43.039.300,00
3.1	Modernisierung und Instandsetzung Gebäude (Ansatz 25% förderfähig)	38.600.000,00			
3.2	Modernisierung und Instandsetzung Hallen (Ansatz 25% förderfähig)	17.452.400,00			
3.3	soziale Einrichtungen ("Bürgerhaus", Gemeinbedarfseinrichtungen)	2.000.000,00			

B Einnahmen		38.004.385,00			
Einnahmen sowie sonstige Erlöse (z.B. Grundstücksveräußerungen) können zzt. nicht genau ermittelt werden. Schätzwert					
1.	Einnahmen durch Grundstücksveräußerungen	38.004.385,00			
	Bodenwert Mischgebiet 180 € (Mittelwert)	10.088.460,00			
	Bodenwert Wohnbaufläche 200 €* (Mittelwert)	24.272.600,00			
	Bodenwert Gewerbliche Fläche 35 €	3.643.325,00			

C Durch Einnahmen nicht gedeckte Kosten			32.158.715,00		
1.	förderfähige Kosten	70.163.100,00			
2.	Einnahmen	38.004.385,00			

D Finanzierung			32.158.715,00		
1/3 Anteil Bund			10.719.571,67		
1/3 Anteil Land			10.719.571,67		
1/3 Anteil Stadt			10.719.571,67	5.919.229,49	
Anteil Stadt					
10 Jahre			1.071.957,17	591.922,95	

Summe Stadt Oldenburg 16.638.801,16 Euro/
auf 10 Jahre verteilt 1.663.880 Euro

* Es ist Wunsch der Stadt, dass Anteile des Fliegerhorstes für preiswerten Wohnraum zur Verfügung gestellt wird und Vergaberechtlich berücksichtigt wird

Abbildung 31 Kosten- und Finanzierungsübersicht

7. Empfehlungen für das weitere Verfahren

7.1 Vorschlag zur Abgrenzung des Stadtumbaugebietes

Die Vorbereitenden Untersuchungen haben ergeben, dass die städtebaulichen Missstände überwiegend direkt auf dem Gelände des Fliegerhorstes vorzufinden sind. Auch für die Behebung der Missstände, ist die Einbeziehung nur weniger Flächen außerhalb des Geländes des Fliegerhorstes erforderlich.

Daher sollen folgende Bereiche nicht einbezogen werden:

- die Siedlung oberhalb des Brookwegs
- die landwirtschaftlichen Flächen im südlichen und süd-westlichen Bereich
- die Bereiche der Shelter im Norden des Geländes
- sowie das Landschaftschutzgebiet

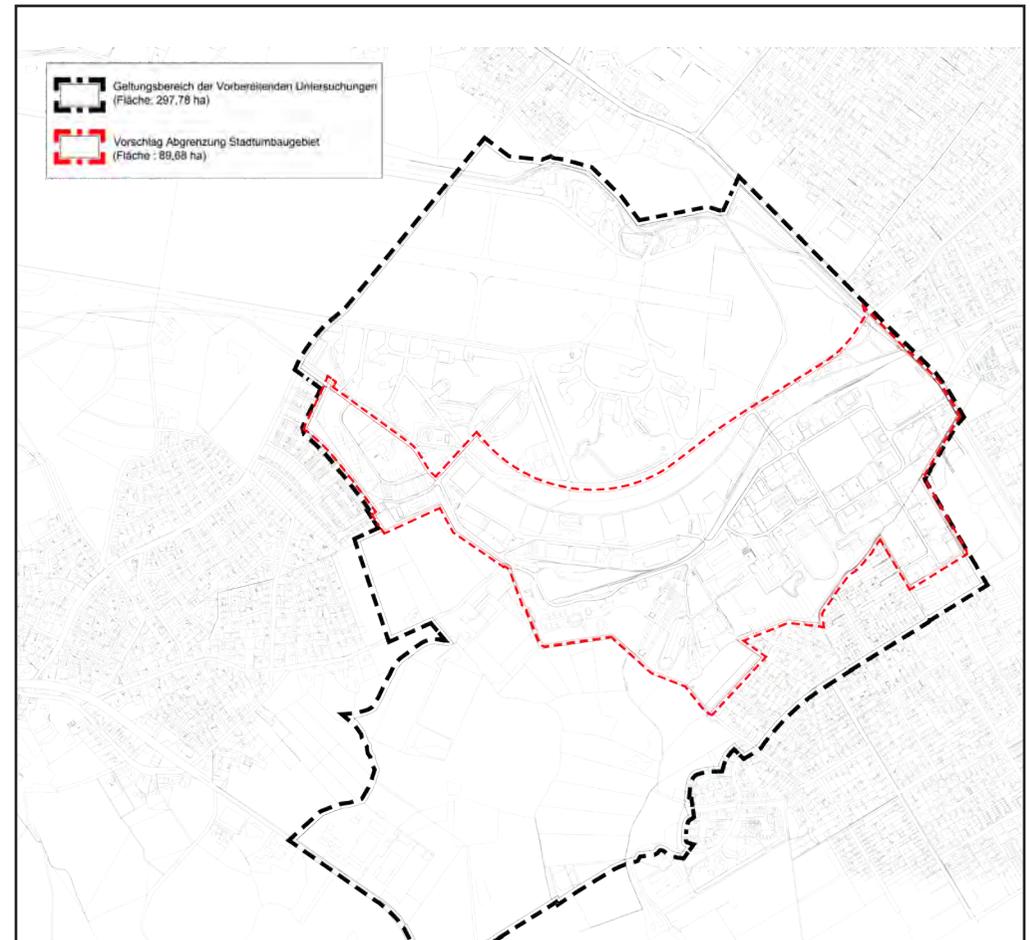


Abbildung 32 Vorschlag zur Abgrenzung des Sanierungsgebietes

7.2 Wahl des Verfahrens

Für die Maßnahme wird die Aufnahme in die Städtebauförderung im Programm Stadtumbau West angestrebt. Über dieses Programm wird die Durchführung städtebaulicher Erneuerungsmaßnahmen zur Herstellung nachhaltiger städtebaulicher Strukturen in solchen Gebieten gefördert, in denen aufgrund erheblicher städtebaulicher Funktionsverluste i.S. des §171 a Abs. 2 Satz 2 BauGB Anpassungsmaßnahmen erforderlich sind (Städtebauförderungsrichtlinie - R-StBauF RdErl.d. MS v. 17.11.2015).

Derartige Funktionsverluste liegen insbesondere vor, wenn ein dauerhaftes Überangebot an baulichen Nutzungen als Folge des sich abzeichnenden demografischen oder wirtschaftlichen Wandels besteht oder zu erwarten ist oder wenn die allgemeinen Anforderungen an den Klimaschutz und die Klimaanpassung nicht erfüllt werden. Hierzu gehören auch die städtebauliche Neuordnung sowie die Wieder- und Zwischenutzung von ehemals militärisch genutzten Flächen (Nds. MBl. Nr.2/2017, Bek. d. MS v 3.1.2017).

Für die Wahl des Verfahrens in dem die Maßnahmen umgesetzt werden sollen, gibt es verschiedene Möglichkeiten:

- als Stadtumbaugebiet nach §§ 171a-171d BauGB
- als Sanierungsgebiet nach § 142 im umfassenden oder vereinfachten Verfahren

Nach derzeitigem Stand ist vorgesehen die Maßnahmen innerhalb eines Sanierungsgebietes nach § 142 BauGB durchzuführen. Da die Stadt Oldenburg Eigentümerin der Flächen ist und dadurch mögliche Wertsteigerung abgeschöpft werden können, ist die Durchführung im vereinfachten Verfahren vorstellbar.

8. Erforderlichkeit und Dringlichkeit des Stadtumbaus

Die Vorbereitenden Untersuchungen haben die Missstände im Untersuchungsgebiet Fliegerhorst dargestellt. Der Handlungsbedarf liegt in erster Linie in der Neuordnung des Bereiches zur Deckung des konkret gegebenen erhöhten Bedarfs an Wohn- und Arbeitsstätten und des damit verbundenen Bedarfs an Gemeinbedarfseinrichtungen und zielt auf die Wiedernutzung der weitgehend brachliegenden Fläche ab.

Die Beseitigung der dargelegten städtebaulichen Missstände liegt im besonderen öffentlichen Interesse (gemäß § 136 Abs. 1 BauGB).

Das vorgeschlagene Entwicklungskonzept soll zeitnah umgesetzt werden um den erhöhten Bedarf an Wohnung- und Arbeitsstätten nachzukommen und dem weiteren drohenden Verfall des Geländes vorzubeugen.

Die Stadt Oldenburg selbst ist angesichts des Handlungsbedarfes und der entstehenden Kosten nicht in der Lage, diese Probleme ohne Inanspruchnahme von Fördermitteln in absehbarer Zeit zu beheben. Die Städtebauförderung ist daher als zentrales Finanzierungsinstrument zur Behebung der aufgelisteten Missstände notwendig.

Die Stadt Oldenburg wird im Rahmen ihrer Haushaltsplanung die erforderlichen Haushaltsmittel für ihren finanziellen Eigenanteil entsprechend den zu erwartenden Bewilligungsbescheiden bereitstellen.

9. Beteiligung Träger öffentlicher Belange

Die Durchführung einer TÖB-Beteiligung ist im Herbst/Winter 2017 vor einem möglichen Satzungsbeschluss oder einer Sicherungssatzung vorgesehen.

10. Information und Beteiligung der Bürger

Um den vielfältigen Anforderungen für die Entwicklung des Fliegerhorstes 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.¹²

Der Beteiligungsprozess, von Ideenkarten über Fahrradtouren über das Gelände und die Ausstellung in der Hauptwache bis zum Format der Werkräume war ein großer Erfolg. Der eingeschlagene Weg hat sehr gute Ergebnisse für die Basisarbeit zur weiteren Entwicklung des Fliegerhorstes hervorgebracht.¹³

Anfang 2015 wurde zunächst eine Ideensammlung gestartet, in deren Rahmen alle Interessierten die Möglichkeit erhielten, ihre Vorschläge für die Nachnutzung des Fliegerhorstes einzureichen. Darauf aufbauend fand im Juni 2015 eine einwöchige Stadtwerkstatt auf dem Gelände des Fliegerhorstes statt, aus der die 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 Fliegerhorstes, als Grundlagen der Masterplanung unter partizipativer Begleitung durch die Oldenburgerinnen und Oldenburger angesehen werden.¹⁴

Das Planungsbüro Machleidt hat die Ergebnisse der Stadtwerkstatt in Form von unterschiedlichen Szenarien zu Papier gebracht. Diese Szenarien wurden im Innovationscamp I im November 2015 vorgestellt. Eingeladen wurden alle 150 Teilnehmer der bisherigen Stadtwerkstatt, um so eine gewisse Kontinuität im Beteiligungsprozess zu gewährleisten. Weitere Plätze wurden ausgelost.

Das Innovationscamp I fand als ganztägiger Workshop im Offizierscasino auf dem Fliegerhorst statt. Die Teilnehmenden wurden darüber informiert, wie sich die 10 Leitsätze aus der ersten Beteiligungsphase in Szenarien und Varianten umsetzen lassen. Konkret wurde an drei Varianten in Modellen und mit Plänen gearbeitet.

Das weiterführende Innovationscamp II fand im Februar 2016 statt. Hier wurde eine Konsensvariante vorgestellt, die die besten Elemente der drei Varianten in sich vereinigt. In kleineren Gruppen wurde zu verschiedenen Themenfeldern und „Vertiefungsräumen“ gearbeitet.

Der gesamte Beteiligungsprozess wurde in den Dokumentationen „Fliegerhorst Oldenburg - Dokumentation“ und „Fliegerhorst Oldenburg - Dokumentation Masterplan“ festgehalten.

Die Konsensvariante wurde redaktionell überarbeitet und als Masterplan vom Rat der Stadt Oldenburg im August 2016 beschlossen.

Auf Ebene der Bauleitplanung wird eine weitere Beteiligung der Öffentlichkeit stattfinden.

Für die Dauer des Sanierungsverfahrens werden direkte Formen der Beteiligung gewählt, wie z.B.

- Workshops
- Anliegerversammlungen
- Bürgerinformationen
- Ideenwerkstätten u.v.m.
- Sanierungsbeiräte oder -foren

11. Anlagen

Pläne:
Vorbereitende Untersuchungen Missstände Überblick
Vorbereitende Untersuchungen Missstände
Maßnahmenplan I
Maßnahmenplan II

¹² vgl. Dokumentation Masterplan | S. 7 | Oldenburg | August | 2016

¹³ vgl. Fliegerhorst Oldenburg Dokumentation | S. 8 | Oldenburg | August | 2016

¹⁴ vgl. Dokumentation Masterplan | S. 7 | Oldenburg | August | 2016



Abbildung 33 Radtour Fliegerhorst

Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept
& Vorbereitende Untersuchungen

Fliegerhorst Oldenburg

Stadt Oldenburg
Fachdienst Städtebau und Stadterneuerung
Stand Mai 2017