



Sanierungsgebiet „Bahnhofsviertel“ 2007 bis 2017



Inhaltsverzeichnis

Grußwort	3
1. Die Geschichte	4
2. Was ist Sanierung?	7
3. Anlass und Ziel der Sanierungsmaßnahme	8
3.1 Handlungsbedarf	10
3.2 Ziele der Sanierung, Erneuerungskonzept	14
4. Rahmenbedingungen	16
5. Ergebnisse	19
5.1 Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen	19
5.2 Ordnungsmaßnahmen	27
6. Finanzierung	35
7. Organisation und Beteiligung	36
8. Zusammenfassung	37

Grußwort



Liebe Leserinnen und Leser,

eine der Hauptaufgaben der Städtebauförderung ist die Behebung von städtebaulichen Missständen und Funktionsverlusten. Grundlage für die Bewältigung dieser Sanierungsaufgaben bildet bundesweit das Städtebauförderungsgesetz, welches

1971 in Kraft getreten ist und 1984 novelliert wurde. Mit dem Gesetz ist ein Instrument geschaffen worden, das unter anderem den Umgang mit einem schlechten Zustand der Bausubstanz und der öffentlichen Räume neu regelt.

Die Stadt Oldenburg nutzt bereits seit Jahrzehnten die finanzielle Unterstützung des Bundes und des Landes im Rahmen der Städtebauförderung. So konnten im Bereich Osterburg, Pferdemarkt, Kennedy-Viertel und Burgstraße umfangreiche und vielfältige städtebauliche Sanierungsmaßnahmen erfolgreich umgesetzt werden. Im Jahr 2007 begann die Sanierung des Bahnhofsviertels. Das Ziel, durch den Einsatz von Fördermitteln Entwicklungsnachteile abzubauen, wurde nun nach mehr als 11-jähriger Förderzeit erreicht. Der Abschluss des Sanierungsverfahrens im Jahr 2017 ist daher Anlass, mit dieser Veröffentlichung die Ergebnisse der Stadterneuerung darzustellen. Die vorliegende Broschüre umfasst eine kurze Beschreibung der Geschichte des Quartiers, die Darstellung des Sanierungsgeschehens zwischen 2007 und 2017 und zeigt eine Vielzahl an Maßnahmen auf, die zur Entwicklung des Gebietes ergriffen wurden, um die vorhandenen städtebaulichen Chancen zu nutzen. Somit kann die kontinuierliche Entwicklung zurückverfolgt und das Erreichte bewertet werden.

Die durchgeführten Projekte haben dabei nicht nur unmittelbar Einfluss auf das Quartier, sondern strahlen auch auf andere Bereiche aus, die von den Maßnahmen profitieren. So konnten mit der Sanierung der Kulturetage, des Theaters Wrede und dem Neubau des oeins-Turms bedeutende öffentliche Einrichtungen für das Viertel neu belebt, viele Straßen und Fußwege saniert und Plätze neu gestaltet werden.

Eine wichtige Basis für den Erfolg der Stadterneuerung in einem Sanierungsgebiet ist das Engagement und die Beteiligung der Partner. Ich möchte deshalb an dieser Stelle allen Beteiligten meinen ausdrücklichen Dank für ihre Mitwirkung an dem erfolgreich vollzogenen, langjährigen Entwicklungsprozess aussprechen. Es liegt nunmehr an den Eigentümerinnen und Eigentümern, Bewohnerinnen und Bewohnern und Gewerbetreibenden im Sanierungsgebiet, durch fortwährende Erneuerungsmaßnahmen das Erreichte zu bewahren und zeitgemäß anzupassen. Ebenso werden zahlreiche städtebauliche Maßnahmen in der Nachbarschaft des Bahnhofsviertels, wie zum Beispiel das neu entstandene Quartier am Alten Stadthafen, dazu beitragen, die Attraktivität des Viertels dauerhaft zu sichern.

Ich wünsche viel Freude und Anregung beim Lesen der Broschüre.

Jürgen Krogmann
Oberbürgermeister

1. Die Geschichte

Die Geschichte des Bahnhofsviertels

Das heutige Bahnhofsviertel wurde ab 1850 planmäßig angelegt. Die Gründerzeit in den frühen 50er Jahren des 19. Jahrhunderts brachte ein vom Hafen (Stau) her ins Hinterland wachsendes Hafen- und Bahnhofsviertel, das insbesondere nach Errichtung der ersten Bahnstrecken und des Hauptbahnhofes 1867 an Attraktivität gewann.

Bereits zu dieser Zeit wurde das Bahnhofsviertel in dichter Besiedlung erschlossen und auch strukturell stärker durchmischt als die übrigen Vorstadtquartiere außerhalb des mittelalterlichen Stadtkerns. Die Bebauungsdichte lag mit circa 50 Prozent fast bei den Werten der Altstadt. Ausgedehnte Grünanlagen gab es nicht.

Für die Standortwahl des Bahnhofs war letztlich die Nähe des Hafens ausschlaggebend. Vorbereitende Arbeiten, wie die Erhöhung des Geländes in den „Moorstücken“ um zwei Meter, setzten 1865 ein. Der im selben Jahr genehmigte Plan zur Erschließung des Gebietes zwischen Gottorpstraße und Stau sah fünf strahlenförmig vom Bahnhofsvorplatz abzweigende Straßen vor, wurde jedoch nicht vollständig in der projektierten Weise ausgeführt.

Kurz vor der Mitte des 19. Jahrhunderts sind bereits die Anfänge für die vom Stau nach Norden vordringenden Nebenstraßen verzeichnet. Die Flurkarte von 1842 zeigt als östlichsten Weg die spätere Bleicherstraße, nach Westen folgend den Beginn der Rosenstraße, die heutige Schifferstraße und die Kaiserstraße, die ursprünglich den Namen Kayserstraße trug, benannt nach den Brüdern David und Hermann Kayser. Einer der beiden Brüder soll Oldenburger Hafenmeister gewesen sein. Um der Zufahrtsstraße zum Hauptbahnhof einen repräsentativeren Namen zu geben, wurde sie bereits kurze Zeit später in Kaiserstraße umbenannt. Die Straßenführung war so angelegt, dass sie direkt vom Stau auf den Haupteingang des Bahnhofs führte. Durch die Überbauung der Kaiserstraße ist dies heute nur noch zu erahnen.



Eingangssituation Bahnhofsviertel vom Bahnhof aus 1900 (Kaiserstraße)



Heutige Situation

Die Rosenstraße diente zunächst den Anliegern der Schifferstraße nur als private Zuwegung zu ihren Grundstücken. Erst mit Anlage der Gasanstalt 1852/53 auf ihrer Westseite wurde sie zur öffentlichen Straße erklärt.

Als Zufahrtsstraße zum Bahnhof wurde 1869 die westlichste der geplanten Straßen, die Bahnhofstraße, angelegt, allerdings nicht in der vorgesehenen Führung bis zum Staugraben, sondern nur bis zur Gottorpstraße, so dass die Anbindung des Bahnhofs an die Stadt bald als ungenügend empfunden wurde.

Daher entschloss sich die Stadt 1879 für den Bau der mittleren der fünf geplanten Straßen, die als Kaiserstraße auf den Stau führt. Sie wurde jedoch, da zum großen Teil Privatweg, nur wenig benutzt und zunächst auch nicht bebaut. Erst nachdem die Eisenbahndirektion 1894 ihre Pflasterung angeregt hatte (1896/97 durchgeführt), ging sie im folgenden Jahr an die Stadt über und übernahm fortan die Funktion der Hauptzufahrtstraße zum Bahnhof. Erst um die Jahrhundertwende, das heißt etwa 20 Jahre nach ihrer Anlage, wurden im nördlichen

Abschnitt der Kaiserstraße die ersten Häuser errichtet. Ihre ursprüngliche Funktion als Hauptzufahrtstraße zum Bahnhof hat sie inzwischen an die Moslestraße abgetreten.

Die beiden östlichen Straßen, die 1902 von der Stadt übernommene Kläemannstraße und die als An- und Abfahrtstraße zum Güterbahnhof 1901 benannte Güterstraße, spielten für den allgemeinen Verkehr eine untergeordnete Rolle.



Karte von 1879

War im älteren, westlichen Teil des Stauviertels seit Mitte der fünfziger Jahre des 19. Jahrhunderts ein vorrangig von Wohngebäuden gehobenen Anspruchs geprägtes Viertel entstanden, das erst seit der vorletzten Jahrhundertwende und verstärkt seit dem Zweiten Weltkrieg mit größeren Bürobauten durchsetzt wurde, entwickelte sich das jüngere, östliche Bahnhofsviertel mit der um 1900 einsetzenden Bebauung aus Gewerbebetrieben, Speichern, Büro- und Verwaltungsgebäuden sowie Wohnhäusern von Beginn an zu einem Mischgebiet.



Karte von 1867

Nachdem sich in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts das Viertel aufgrund hoch ausnutzbarer Bebauungspläne als Büro- und Dienstleistungsstandort sowie Gebiet für Banken und Versicherungen et cetera umgewandelt hat, wurden gewerbliche beziehungsweise industrielle Nutzungen, aber auch das Wohnen zunehmend verdrängt. Verstärkt wurde dieser Trend auch durch strukturelle Umnutzungen bei den Bahnliegenschaften in den 1980er Jahren. Gegen Ende des 20. Jahrhunderts konnten sich auf den frei werdenden Flächen/Liegenschaften zunehmend Übergangsnutzungen ansiedeln, die auch dazu geführt haben, dass es heute einen großen kulturellen Schwerpunkt im Bahnhofsviertel gibt.

Das Viertel stellt sich somit heute als ein Zusammenschluss verschiedenster Nutzungen, wie Banken, Versicherungen, Bildungs- und Kultureinrichtungen oder Transportunternehmen, dar.



Historische Karte

2. Was ist Sanierung?

Stadtsanierung ist ein Teil der sogenannten Städtebauförderung. Die verschiedenen Programme der Städtebauförderung verfolgen das Ziel, Städte und Gemeinden als Wohn- und Wirtschaftsstandorte attraktiv zu erhalten und zu gestalten. Bei den Programmen der Städtebauförderung stellen der Bund, das Land Niedersachsen sowie die Europäische Union finanzielle Mittel zur Verfügung, die dann durch Eigenmittel aus den jeweiligen Städten und Gemeinden ergänzt werden.

Das Baugesetzbuch (BauGB) formuliert die rechtlichen Grundlagen für die Stadtsanierung in seinem zweiten Kapitel, dem „Besonderen Städtebaurecht“, §§ 136 ff. Demnach sollen durch Sanierungsmaßnahmen städtebauliche Missstände in einem festgelegten Gebiet wesentlich behoben oder verbessert werden. Was genau als städtebauliche Missstände zu verstehen ist, wird im Weiteren im Gesetzestext ausgeführt. Insbesondere gehören hierzu funktionale Mängel hinsichtlich des fließenden und des ruhenden Verkehrs, also der Gestaltung der Straßen und Parkplätze; Mängel bei der Infrastruktur von Grünflächen, Sportanlagen, sozialen und kulturellen Einrichtungen sowie Missstände im baulichen wie funktionalen Zustand von Wohn- und Arbeitsstätten.

Die Durchführung einer Sanierung ist Aufgabe der jeweiligen Kommune, die diese Aufgabe allerdings auch an einen Sanierungsträger übertragen kann. Bei der konkreten Durchführung einer Stadtsanierung werden zuerst vor der förmlichen Festlegung des Sanierungsgebietes „Vorbereitende Untersuchungen“ für den zur Sanierung vorgesehenen Bereich angestellt. Hier werden alle Missstände analysiert und ein erstes grobes Konzept für die Behebung dieser Missstände festgehalten. Danach erfolgt die förmliche Festlegung des Sanierungs-

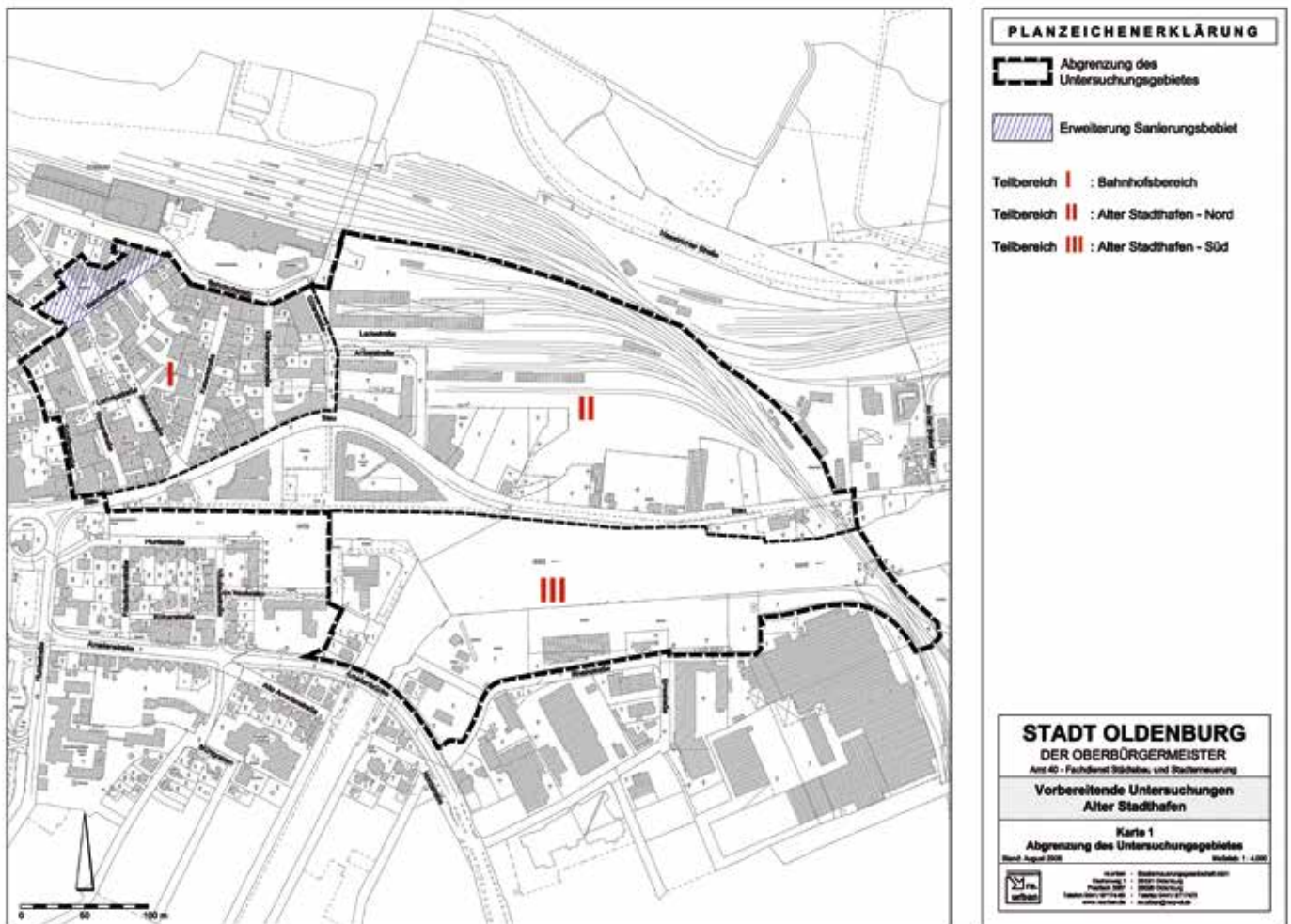
gebietes durch den Beschluss einer entsprechenden Sanierungssatzung durch die politischen Gremien (in der Regel der Rat der jeweiligen Kommune). Alle im Bereich des Sanierungsgebietes gelegenen Grundstücke erhalten im Grundbuch einen Sanierungsvermerk. Nach Inkrafttreten der Sanierungssatzung können die Grundstückseigentümerinnen und Grundstückseigentümer und auch die Kommune auf ihren Flächen Sanierungsmaßnahmen zur Verbesserung der städtebaulichen Missstände durchführen, die finanziell gefördert werden (allerdings keine Neubauvorhaben).

Nach Abschluss eines Sanierungsgebietes, wenn der überwiegende Teil der Missstände beseitigt, das Viertel umfassend modernisiert und aufgewertet wurde, sind in der Regel von den dortigen Grundstückseigentümerinnen und Grundstückseigentümern noch sogenannte Ausgleichsbeträge an die Gemeinde zu entrichten. Diese sollen die durch die Sanierung entstandene Bodenwertsteigerung für die im Sanierungsgebiet gelegenen Grundstücke ausgleichen.

Die Durchführung von Sanierungsverfahren wird im Rahmen von Verwaltungsvereinbarungen zwischen dem Bund und den Ländern geregelt und in entsprechenden Förderrichtlinien konkretisiert.

Ein Teil der Programme der Städtebauförderung läuft kontinuierlich bereits seit Beginn der 1990er Jahre. Die Erfolge der Programme sind vor Ort bereits deutlich wahrnehmbar. Sie haben sich als Motor für die Stadtentwicklung und für die regionalen Arbeitsmärkte erwiesen.

3. Anlass und Ziel der Sanierungsmaßnahme



Geltungsbereich des Sanierungsgebietes Bahnhofsviertel

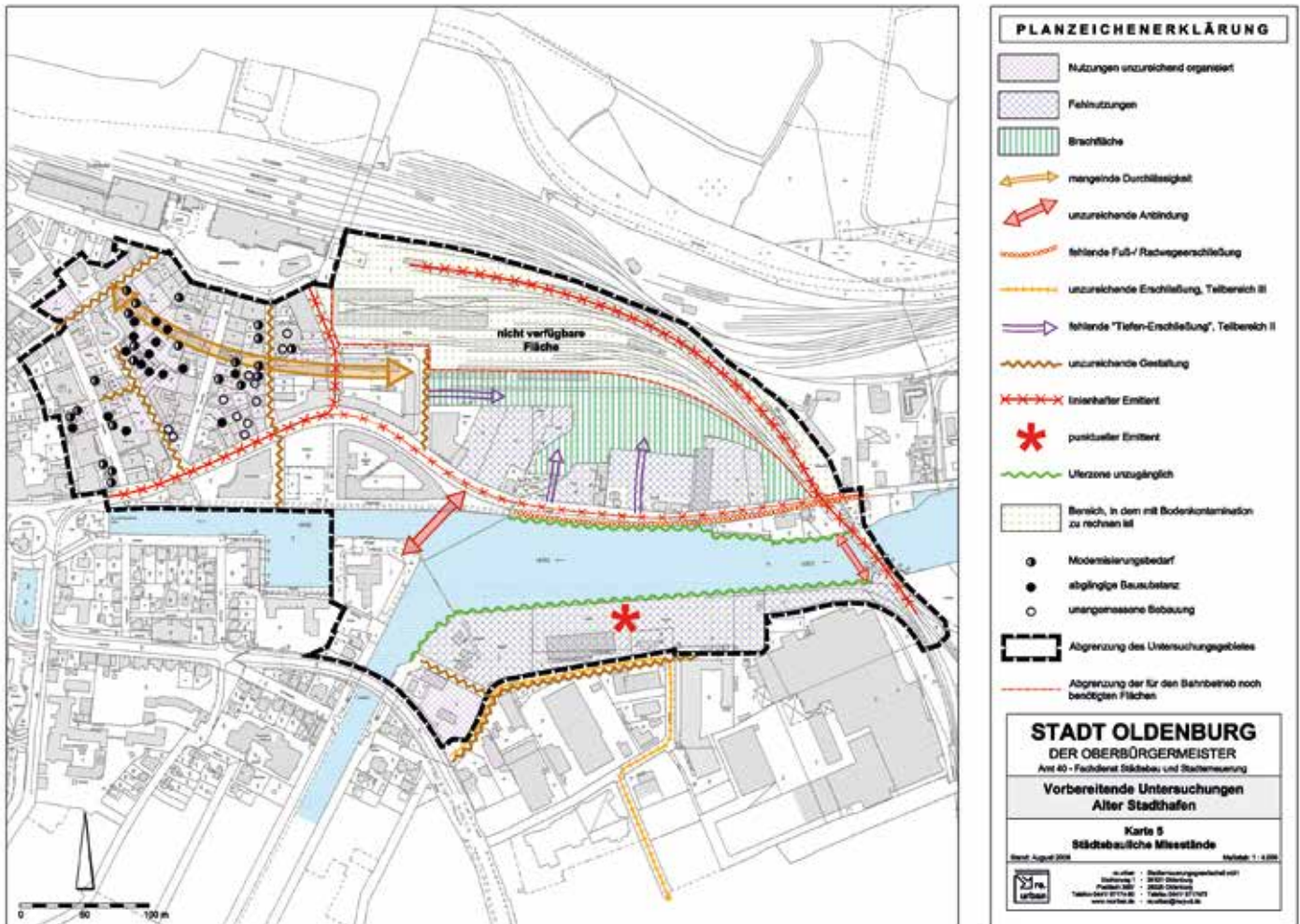
Das Bahnhofsviertel erfüllte zu Beginn der Sanierung 2007 nicht in ausreichendem Maße die Funktionen, die ihm als innenstadtnahem Mischgebiet und ÖPNV-nahem Standort zukommen sollte. Das Gebiet war insgesamt geprägt durch Funktionsverluste und städtebauliche Missstände, die es mit Blick auf eine nachhaltige Stadtentwicklung notwendig machten, erforderliche Anpassungsprozesse aktiv anzugehen, um noch bestehende Handlungsräume zu nutzen und Fehlinvestitionen zu vermeiden.

Das Bahnhofsviertel zeigte aber auch Potentiale zur Entwicklung eines urbanen Stadtraums auf. Auf der einen Seite waren dies die günstige Lage des Gebietes zwischen der historischen Innenstadt und dem Verkehrsknotenpunkt Bahnhof, dem Hafengebiet mit zunehmender Freizeitfunktion, dem geplanten neuen Stadtgebiet am Alten Stadthafen und dem zu entwickelnden Dienstleistungsbereich nördlich des Bahnhofs (EWE-Areal). Auf der anderen Seite verfügte das Gebiet schon im Vorfeld über eine gute innere Struktur mit einer vorhandenen Nutzungsmischung aus Dienstleistung, kulturellen Einrichtungen und Wohnen, für die es Ansätze zur Weiterentwicklung gab. Um Aufschluss über das Maß der städtebaulichen Missstände und dem vorhandenen Potenzial im Sanierungsgebiet zu geben, hat der Rat der Stadt Oldenburg im Mai 2006 den Beginn der Durchführung von Vorbereitenden Untersuchungen beschlossen.

Das Untersuchungsgebiet umfasste das Gebiet des Bahnhofsviertels und des Alten Stadthafens. Deutlich wurde im Rahmen der Untersuchungen, dass es sich bei diesen beiden Gebieten um zwei unterschiedlich zu betrachtende Gebiete mit unterschiedlichen Voraussetzungen, Anforderungen und Handlungsmöglichkeiten handelt. Deshalb wurden zwei voneinander unabhängige Sanierungsgebiete beschlossen:

- Bahnhofsviertel als städtebauliche Sanierungsmaßnahme im Juni 2007
- Alter Stadthafen als Stadtumbaumaßnahme im April 2008

3.1 Handlungsbedarf



Städtebauliche Missstände

Die Vorbereitenden Untersuchungen führten innerhalb der zu erhaltenden Grundstruktur im Wesentlichen folgende städtebaulichen Misstände auf:

- **Mangelnde Flächenerschließung**
Der Bereich zwischen Bahnhofplatz und Bleicherstraße war für eine Entwicklung der kleinteiligen Nutzungsstruktur des Gebietes unzureichend erschlossen.
- **Fehlnutzungen**
Nicht standortgerechte Nutzungen (zum Beispiel Fuhrunternehmen, Tankstelle, Straßenreinigungsunternehmen) hatten größere unbebaute Grundstücke, unangemessene Bebauung und Störung der Umgebung zur Folge. Die Kaiserstraße beziehungsweise der Bereich zwischen der Kaiserstraße und Klävemannstraße, hatte in weiten Teilen den Charakter typischer „Bahnhofsrückseiten“ mit Spielhallen, einfacher Gastronomie, Erotikshops et cetera.

- **Ungenügend organisierte Stellplatzsituation**
Insbesondere der ruhende Verkehr auf den privaten Grundstücken war suboptimal organisiert, nahm erhebliche Flächen in Anspruch und beeinträchtigte das Stadtbild, vor allem in den Blockinnenbereichen.



Unorganisiertes Parken im Sanierungsgebiet



Fehlnutzungen im Sanierungsgebiet



- **Brachflächen**

Es lagen Grundstücke brach, die infolge ihrer geringen Größe, ihres Zuschnitts oder der Bebauung auf angrenzenden Grundstücken kaum oder gar nicht angemessen neu bebaut werden konnten.



Brachflächen im Sanierungsgebiet



- **Unzureichender Straßenzustand**

Die Straßenflächen von Bahnhofstraße, Bleicherstraße, Ludwigstraße und Kläemannstraße wiesen einen technisch wie gestalterisch unzureichenden Zustand auf.



Bahnhofstraße vor der Sanierung



Kaiserstraße vor der Sanierung

- **Mangelnde Durchlässigkeit**

Zur Weiterentwicklung des urbanen Nutzungsgütes mangelte es dem Viertel an einer Beziehung zwischen den sternförmig verlaufenden Straßen durch entsprechende Erschließung.



Mangelnde Durchlässigkeit im Sanierungsgebiet

- **Modernisierungsbedarf**

Eine Reihe von stadtbildprägenden Gebäuden wies Substanzmängel auf und war erneuerungsbedürftig. Erhebliche Teile der Nebengebäude, Garagenbauten und gewerblich genutzten niedriggeschossigen Gebäuden waren erneuerungsbedürftig beziehungsweise abgängig.



Modernisierungsbedarf im Sanierungsgebiet

- **Unangemessene Bebauung**

Teile der Bausubstanz waren durch zu große, insbesondere aber zu geringe Bauhöhen und in ihrer Erscheinungsform im Straßenraum für die Quartiersstruktur unangemessen. Das Bahnhofsviertel wies im Prinzip eine Straßenrandbebauung mit teilweise recht engen Straßenräumen auf. Dieses Bild war jedoch durch unbebaute Lücken, niedriggeschossige oder aus der Fluchtlinie herausgerückte Bebauung bereichsweise gestört. In besonderem Maße fragmentarisch stellt sich das Stadtbild im Bereich der Bleicherstraße dar. Infolge der hier – in der Logik des Erschließungsnetzes analog zur Klävmannstraße – fehlenden Straße vom Bahnhofplatz zur Bleicherstraße hatte sich ein weiterer Innenbereich mit ungeordneter Sekundärbebauung gebildet.

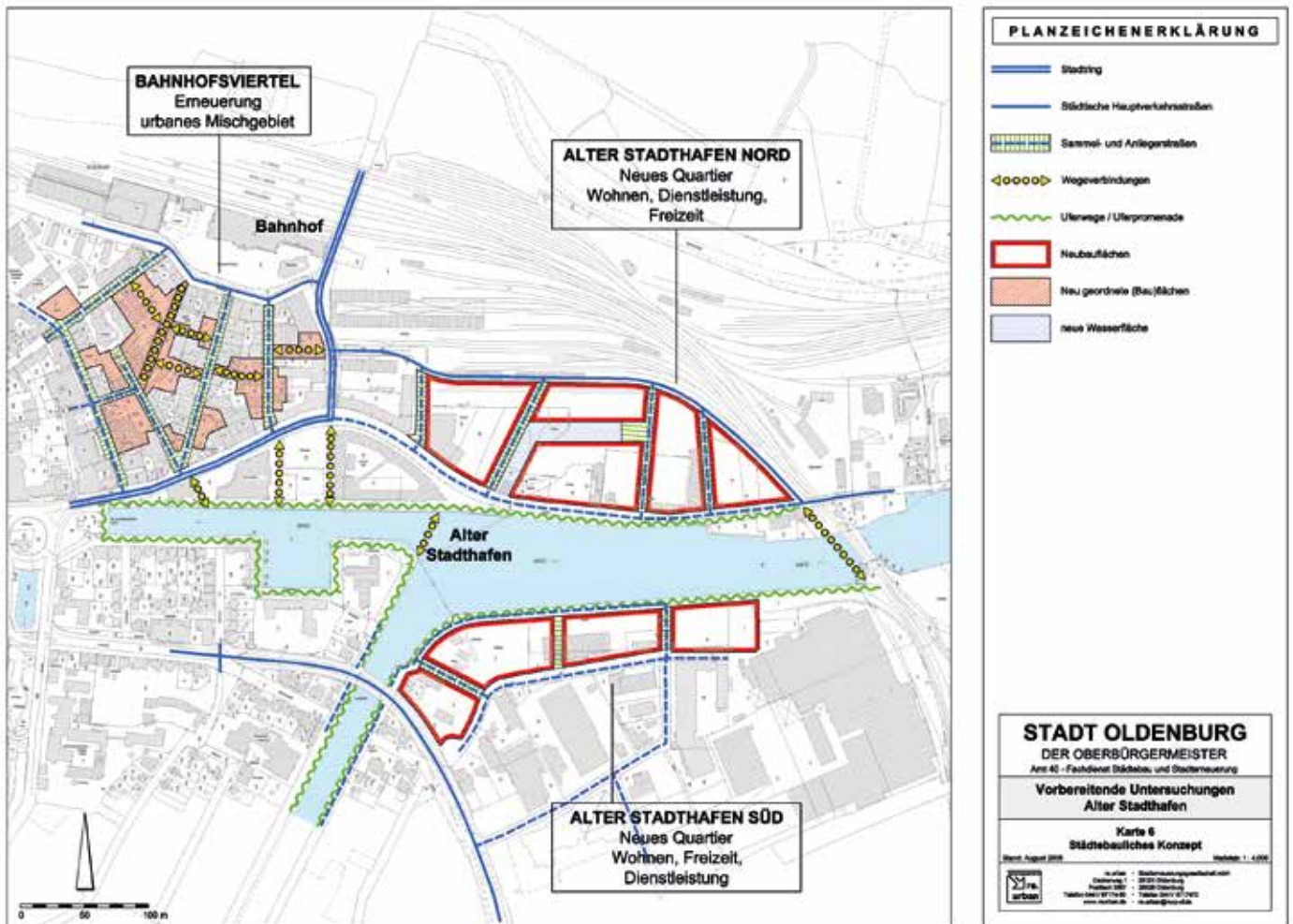


Lokalsender oeins vor der Sanierung



Unangemessene Bebauung

3.2 Ziele der Sanierung, Erneuerungskonzept



Städtebauliches Konzept

Ziel der Stadterneuerung im Bahnhofsviertel war und ist die Weiterentwicklung des Gebietes als Standort für Dienstleistungen und Kultur, die Stabilisierung und Weiterentwicklung als innerstädtischer Wohnstandort und die Qualifizierung des öffentlichen Stadtraumes zwischen Bahnhof und historischer Innenstadt durch die Neugestaltung der Straßen, Wege und Plätze als Erschließungs-, Aufenthalts- und Erlebnisraum.

Die Sanierung des Bahnhofsviertels zielte nicht auf eine grundlegende Umstrukturierung ab, sondern folgte dem Prinzip der „Stadtreparatur“. Schwerpunkte bildeten die Kulturetage, die an ihrem Standort gesichert und weiterentwickelt wurde, das Studio des Lokalsenders oeins sowie die Verlagerung des Theaters Wrede, des Ateliers Blauschimmel und weiterer soziokultureller Nutzungen an die Klävemannstraße, die hier einen gemeinsamen Kulturort bilden. Besonderes Augenmerk bei der Weiterentwicklung der Nutzungsstruktur wurde auf die Ansiedlung von Unternehmen der Kreativ-Branchen gelegt, die zusammen mit den kulturellen Einrichtungen dem Gebiet einen besonderen Charakter geben und sich gut mit der Weiterentwicklung der Wohnnutzung kombinieren lassen.

Für die gestalterische Verbesserung und Neuordnung des öffentlichen Raumes war vorgesehen, das Netz der Straßen in seiner Aufenthaltsqualität durch Neugestaltung zu verbessern. Eine besondere Bedeutung kam dabei der Kaiserstraße zu, die als Verbindungachse vom Bahnhof über das Stadthafengebiet zur historischen Innenstadt führt; sie stellt zugleich den Hauptgeschäftsbereich des Quartiers dar.

Das städtebauliche Konzept ging von folgenden Prämissen (übergreifend auch für die angrenzenden Bereiche) aus: Das Bahnhofsviertel und die nördliche Seite des Alten Stadthafens sollen so weit wie möglich als ein städtebaulich zusammenhängender Stadtraum

zwischen den beiden Polen „Bahnhof“ und „Hafen“ entwickelt werden. Dabei soll die nördliche Erweiterung bei eventueller Verfügbarkeit weiterer Bahnflächen möglich sein.

Die Entwicklung einer Querdurchlässigkeit im Bahnhofsviertel soll nicht nur der Sicherung von internen Nutzungszusammenhängen dienen, sondern auch den Zusammenschluss des Bahnhofsviertels mit dem neuen Quartier Alter Stadthafen-Nord erleichtern.

Für das Bahnhofsviertel galt zudem die Erneuerung innerhalb der bestehenden Strukturen mit den Schwerpunkten:

- Neuordnung der Flächen im Block zwischen Bahnhofstraße/Rosenstraße/Kaiserstraße,
- Herstellung einer Erschließungsachse (ohne Kfz-Verkehr) vom östlichen Bahnhofsvorplatz zur Bleicherstraße,
- Schließen der Lücken der Straßenrandbebauung,
- Schaffung einer Wegeverbindung zur Querdurchlässigkeit des Gebietes von der Bahnhofstraße bis zur Ankerstraße,
- technische und gestalterische Erneuerung der Straßen Bahnhofstraße, Bleicherstraße, Klävemannstraße,
- Modernisierungsförderung erhaltenswerter Altbauten.

Ergänzend sollte im südlich angrenzenden Bereich des Staubogens dafür Sorge getragen werden, dass

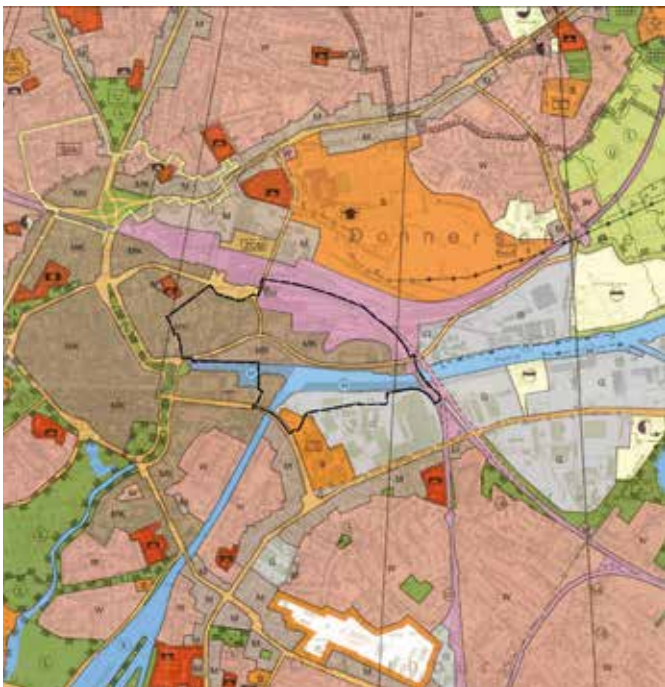
- die Sicht- und Bewegungsachsen aus den Straßen des Bahnhofsviertels im Bereich zwischen Stau-Bogen und Hafensperrmauer gesichert beziehungsweise hergestellt werden, auch wenn dieser Bereich nicht in das Sanierungsgebiet einbezogen wurde.
- bei der Weiterentwicklung des Staus als Teil des Stadtverkehrsringes die Trennwirkung der Straße nicht verschärft wird.

4. Rahmenbedingungen

Planungsrechtliche Situation:

Vorbereitende Bauleitplanung

Der Flächennutzungsplan (1996) der Stadt Oldenburg stellt das Bahnhofsviertel als Kerngebiet dar. Innerhalb diesem ist eine Gemeinbedarfsfläche sowie unmittelbar benachbart hierzu eine gemischte Baufläche dargestellt.



Ausschnitt aus dem Flächennutzungsplan

Verbindliche Bauleitplanung

Im Bereich des Bahnhofsviertels gab es zum Beginn des Sanierungsverfahrens folgende rechtsverbindliche Bebauungspläne:

- Nummer 413: Bahnhofsplatz (Kerngebiet, 1971)
- Nummer 283: Stau, Am Staugraben, Moslestraße, Kaiserstraße (1972)
- Nummer 283, Änderung Nummer 1: Bleicherstraße (Kerngebiet, 1994)

Während des Sanierungszeitraumes wurde der Bebauungsplan 283 geändert. Ziel war, die planungs-

rechtliche Grundlage für die Erstellung eines Quartiersplatzes und Errichtung eines Neubaus für kulturelle und kommunikative Zwecke für einen Teilbereich hinter der Kulturetage zu schaffen.

- Nummer 283, Änderung Nummer 2: Bleicherstraße (Straßenverkehrsfläche, Kerngebiet, 2012)

Ziele der Raumordnung und Landesplanung

Die beabsichtigte Entwicklung im Untersuchungsraum entsprach den Zielen der Raumordnung und Landesplanung hinsichtlich einer Stärkung der Funktion als Oberzentrum. Hier insbesondere hinsichtlich der Innenentwicklung des Oldenburger Siedlungsraumes, vor allem bezogen auf das Verfügbarmachen von Flächen für Gewerbe und Wohnen sowie die Nutzung von Entwicklungsstandorten in unmittelbarer Nachbarschaft zu Haltestellen des ÖPNV (hier Bahnhof).

Wettbewerb

Für den Bereich der Kulturetage und der angrenzenden Flächen hat die Stadt Oldenburg 2009 einen freiraumplanerischen Realisierungswettbewerb mit städtebaulichem Ideenteil ausgelobt und entschieden. Ziel der Maßnahme war die Schaffung eines zentralen Platzes für das Bahnhofsviertel, der als neue Quartiersmitte dienen und als Aufenthalts- und Veranstaltungsfläche genutzt werden sollte. In direkter Nachbarschaft zur Kulturetage, der bisher größten kulturellen Einrichtung im Quartier, sollte der Neuordnungsbereich um diesen „Kulturplatz“ zur Keimzelle für weitere kulturelle Entwicklungen im Bahnhofsviertel werden.



Siegerentwurf gruppe omp architekten BDA

Mit dem Neubau des sogenannten „oeins Turms“ durch die Stadt Oldenburg und den Umzug des Lokalsenders in dieses neue Gebäude sollte eine Initialzündung für die Entwicklung des Kulturplatzes sowie seiner künftigen Randnutzung und -bebauung erfolgen. Leider stellten sich die in privatem Eigentum befindlichen Grundstücke um den Kulturplatz herum im Laufe des weiteren Verfahrens als nicht verfügbar für eine Randbebauung heraus, so dass die städtebaulichen Wettbewerbsideen nicht im gewünschten Umfang realisierbar waren.



Siegerentwurf gruppe omp architekten BDA



5. Ergebnisse

5.1 Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen

- ① Bahnhofstraße 12
- ② Kaiserstraße 4-6
- ③ Kaiserstraße 7
- ④ Kaiserstraße 22
- ⑤ Stau 25-27
- ⑥ Stau 35-37
- ⑦ Rosenstraße 48
- ⑧ Klävermannstraße 16

Bahnhofstraße 12

Das Wohn- und Geschäftshaus an der Bahnhofstraße 12 besteht seit 1897 und ist als Baudenkmal ausgewiesen. Das Gebäude wies vor den Sanierungsarbeiten einige Mängel auf. Neben kleineren baulichen Maßnahmen sind vor allem Vorhaben zur energetischen Sanierung, wie zum Beispiel eine Aufrüstung der Dämmung und die Erneuerung von Fenstern und Türen zur Reduzierung des Energiebedarfs sowie eine Überarbeitung der heiztechnischen Anlagen, erfolgt. Insbesondere die Neugestaltung der Außenflächen mit der heute an den Hauptbaukörper besser angepassten Wagenremise trägt zur Verbesserung dieser straßenbegleitenden Bebauung bei.



Kaiserstraße 4-6

Dieses Gebäude ist auch als das „Gewerkschaftshaus“ bekannt. Das Bürogebäude wurde 1927 als dreigeschossiger Klinkerbau mit Satteldach errichtet. 1982 wurde es um den viergeschossigen Büroanbau ergänzt. Da die Nachfrage nach Wohnungen in diesem zentrumsnahen Gebiet gestiegen ist, während die Nachfrage nach Büroräumen nachgelassen hatte, wurden freie Büroflächen in den Obergeschossen saniert und zu barrierefreien Wohnungen umgebaut. Das Dach und die Fassade wurden saniert und nachträglich wärmegeklämmt, marode Fenster und Türen ausgetauscht. Die Außenanlage und Einstellplätze wurden für einen barrierefreien Zugang umgestaltet.



Kaiserstraße 7

Das Wohn- und Bürohaus in der Kaiserstraße 7 verfügt über eine besonders gestaltete und unter Denkmalschutz stehende Straßenfassade. Zudem besteht ein Ensembleschutz mit den benachbarten Gebäuden Kaiserstraße Nummer 5, 9 und 11. Im Zuge der Sanierungsmaßnahmen wurden bauliche, funktionale und gestalterische Umbaumaßnahmen durchgeführt. Risse in der Fassade wurden im Zusammenhang mit einem neuen Anstrich der Außenwände behoben. Die größten funktionalen Sanierungsmaßnahmen lagen im Bereich der energetischen Ertüchtigung des Gebäudes, hier die Dämmung und Austausch der Heiztechnik. Mit der Neugestaltung des Hofbereiches wurden die Maßnahmen 2013 abgeschlossen.



Kaiserstraße 22

Das in den Kriegsjahren zerstörte Gebäude wurde 1949 als Lagerhalle wieder aufgebaut. Im Zuge der Sanierungsmaßnahmen wurde das ehemalige, teils leerstehende, teils bereits zu Wohnzwecken genutzte Gebäude gänzlich zu marktgerechten Wohnungen umgebaut. Hierfür waren umfangreiche Modernisierungsmaßnahmen, wie die Sanierung des Mauerwerks, der Austausch der Fenster und Türen, die Sanierung des Daches und diverse Innenausbauten, erforderlich.



Stau 25-27

Bei diesem Objekt handelt es sich um ein unter Denkmalschutz stehendes, historisches Ensemble. Das Haupthaus wurde 1814 als Wohn- und Geschäftshaus im klassizistischen Stil errichtet. Das rückwärtige Fachwerkhaus wurde ebenfalls im 19. Jahrhundert errichtet und diente ursprünglich als Stall und Munitionskammer. Ziel der Sanierung war der Umbau der ehemaligen, teilweise leerstehenden Verkaufsräume zu einem gastronomischen Betrieb mit Veranstaltungsraum. Neue Raumaufteilungen, eine Wärmedämmung, der Austausch der Fenster und Dachausbesserungen waren die wesentlichen Modernierungsmaßnahmen. Auch der Innenhof wurde neu gestaltet und wird für die Außengastronomie genutzt.



Stau 35-37

Das unter Denkmalschutz stehende Kaiserhaus am Stau 35-37 wurde mit dem Ziel einer bautechnischen, funktionalen und gestalterischen Modernisierung des Gebäudes saniert. Die erfolgten Maßnahmen umschließen die Sanierung von Balkon, Hauseingangstür, Schaufensteranlage und die Wiederherstellung des Holztürelementes zum Innenhof in der ursprünglichen Form.



Rosenstraße 48

Das Gebäude an der Rosenstraße 48, eine ehemalige Lagerfläche einer Spedition, wurde im Rahmen der Sanierungsarbeiten grundsaniert. Durch umfangreiche Umbauarbeiten, wie zum Beispiel die Dämmung des Gebäudes, die Erneuerung des Daches und der Fenster sowie diversen Innenarbeiten, konnten hier sieben neue innerstädtische Wohnungen geschaffen werden. Zudem wurden im Erdgeschoss die vorhandenen Büro- und Gewerbeflächen saniert. Auch die Hoffläche mit einem erhaltenswerten Großbaum wurde neu gestaltet.



Klävemannstraße 16

Die ehemalige Lagerhalle wurde komplett umgebaut und modernisiert. Das Theater Wrede als Hauptnutzer sowie das Blauschimmelatelier und die Interkulturelle Arbeitsstelle IBIS bilden hier heute einen gemeinsamen Kulturort. Die Nutzungsänderung zur interkulturellen Begegnungsstätte hat einige Modernisierungs- und Instandsetzungsarbeiten erfordert. Neben umfangreichen Abbruch- und Umbauarbeiten war auch eine allgemeine Gebäudesanierung, wie der Austausch von Fenster und Türen und die Erneuerung der Haustechnik, erforderlich. Für die spezifische Nutzung waren zudem bauakustische Maßnahmen sowie Maßnahmen für den vorbeugenden Brandschutz unabdingbar. Die Kulturstätte ist heute selbstverständlich barrierefrei zugänglich. Mit der Neugestaltung der Außenflächen wurden die Sanierungsarbeiten 2009 abgeschlossen.





5.2 Ordnungsmaßnahmen

- ① Kulturplatz
- ② Bahnhofstraße 10
- ③ Creativ Kantoor
- ④ Bahnhofstraße
- ⑤ Klävemannstraße
- ⑥ Kaiserstraße
- ⑦ Bleicherstraße/Ludwigstraße

Kulturplatz

Für den Bereich der Kulturetage und die angrenzenden Flächen hatte die Stadt Oldenburg 2009 einen freiraumplanerischen Realisierungswettbewerb mit städtebaulichem Ideenteil ausgelobt. Ziel der Maßnahme war die Schaffung eines zentralen Platzes für das Bahnhofsviertel, der als neue Quartiersmitte dienen und als Aufenthalts- und Veranstaltungsfläche genutzt werden soll. In direkter Nachbarschaft zur Kulturetage, der bisher größten kulturellen Einrichtung im Quartier, sollte der Neuordnungsbereich um diesen sogenannten „Kulturplatz“ zur Keimzelle für weitere kulturelle Entwicklungen im Bahnhofsviertel werden.

Mit dem Neubau des sogenannten „oeins-Turms“ durch die Stadt Oldenburg und den Umzug des Lokalsenders in dieses neue Gebäude erfolgte der Auftakt für die Entwicklung des Kulturplatzes.

Der Kulturplatz ist das Herzstück des Bahnhofsviertels und so gestaltet, dass durch seine besondere Figur ein vielschichtiger Außenraum mit weiten und schmalen Bereichen entsteht. Der Kulturplatz soll als Platz dienen, der für Konzerte und andere Open Air Veranstaltungen geeignet ist, ebenso wie ein Platz mit Nischen und Zonen, der durch die Nutzer angeeignet werden kann.



Bahnhofstraße 10 (Kulturetage)

Die Kulturetage als Kultur- und Kommunikationszentrum mit einem spartenübergreifenden Kulturangebot erreicht jährlich eine sechsstellige Besucherzahl. Als in der Tradition von kulturell genutzten Industrieruinen stehend galt es, die damit verbundene Qualität im Vergleich zu einem Neubau durch eine bauliche Sanierung zu erhalten und zu entwickeln. Die Weiterentwicklung der Kulturetage orientierte sich an den Anforderungen und Aufgaben zeitgemäßer soziokultureller Arbeit sowie an den Leitlinien und Handlungsfeldern des „Masterplans Kultur für die Stadt Oldenburg“.



Nach der Sanierung

Die Grundsanierung des Gebäudes umfasste im Wesentlichen die

- Erhaltung der Industrielatmosphäre bei gleichzeitiger moderner Inneneinrichtung,
- Umsetzung einer idealen Verbindung zwischen Kultur und Gastronomie,
- Schaffung optimaler Klimabedingungen (Heizung/Lüftung) und
- Verbesserung der Barrierefreiheit.

Neben Mitteln aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE-Förderung) und der Städtebauförderung erfolgte eine erhebliche Eigenbeteiligung der Eigentümerinnen und Eigentümer.



Innenhof der Kulturetage nach der Sanierung

Creativ Kantoor

Ziel der Maßnahme war es, im Ostflügel der Kulturetage eine breite kulturelle Nutzung durch Kunstschaffende, Kultureinrichtungen und Kreative verwirklichen zu können.

Ausgangspunkt der Maßnahme war die Tatsache, dass für die Nachnutzung der Räumlichkeiten, die ehemals vom Lokalsender oeins genutzt worden sind, Sanierungsarbeiten vorgesehen waren. Mit der Aussicht auf eine Förderung durch EU-Mittel (EFRE) eröffnete sich die Möglichkeit, diese Arbeiten umfangreicher zu gestalten und beispielsweise auch einen behindertengerechten Zugang zu schaffen. Das „Creatiev Kantoor“ gibt den interdisziplinären Aktivitäten von Kunst, Kultur und Kreativszene am Kulturplatz einen neuen Ort, um die inhaltlichen Ziele der Sanierungsmaßnahmen oeins-Turm und Kulturplatz im Sanierungsgebiet Bahnhofsviertel abzurunden. Geschaffen wurden Freiräume für interdisziplinären Austausch, projektbezogene Zusammenarbeit und gegenseitige Unterstützung sowie Förderung von Künstlerinnen und Künstlern und Kulturschaffenden, von Kreativen und künstlerischem Nachwuchs. Entstanden ist durch die Verwirklichung des Vorhabens ein erhebliches innovatives Wertschöpfungspotential - gesellschaftspolitisch, künstlerisch, kulturell sowie der aktivierenden Nachwuchsförderung.



Creativ Kantoor und Innenhof der Kulturetage nach der Sanierung



Bahnhofstraße

Die Sanierungsmaßnahmen in der Bahnhofstraße haben eine Neugestaltung der Straße, der Parkierungsflächen und der Fahrradabstellanlagen vorgesehen. Die Straßenausbaumaßnahme umfasst den Abschnitt von der Rosenstraße bis zur Moslestraße/Bahnhofplatz. Neben der Erneuerung des Straßenbelages sind insgesamt 22 PKW-Stellplätze entstanden und 14 Baumpflanzstandorte hergerichtet worden. Durch die Neuordnung des ruhenden Kfz-Verkehrs und die Einrichtung von zusätzlichen Fahrradabstellanlagen konnte eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität erreicht werden. Die neu geschaffene Fahrradabstellanlage kommt unter anderem insbesondere dem anliegenden Kulturbetrieb zugute.

Die Baumaßnahme umfasst außerdem noch Arbeiten der Versorgungsträger und dem Oldenburgisch-Ostfriesischen Wasserverband. Es sind anlässlich der Straßenbauarbeiten der vorhandene Mischwasserkanal erneuert und der vorhandene Regenwasserkanal ausgebaut worden. Außerdem wurde die Gasleitung erneuert und Schutzrohre für Lichtwellenleiter durch die EWE verlegt.



Vor (oben) und nach (unten) der Sanierung



Klävemannstraße

Die Klävemannstraße wies neben technischen Mängeln eine sehr geringe Gestaltqualität im Straßenraum auf. In der Rahmenplanung wurde sie daher als eine von mehreren Straßen bezeichnet, für die technische und gestalterische Erneuerungsmaßnahmen vorgesehen waren. Die Klävemannstraße hat neben ihrer Funktion als Erschließungsstraße und als öffentlicher Aufenthaltsraum für die Stadteilnutzer auch eine gebietsübergreifende Bedeutung als Stadtraum, in dem sich die Stadt in ihren Gestaltqualitäten darstellt. Hieraus ergab sich die Anforderung, sie zu einem repräsentativen Straßenraum zu entwickeln und ihre Gestalt- und Aufenthaltsqualität wesentlich zu verbessern.



Das Verkehrskonzept für das Sanierungsgebiet Bahnhofsviertel geht davon aus, dass alle innerstädtischen KFZ-Durchgangsverkehre außerhalb, teilweise auch am Außenrand des Sanierungsgebietes, geführt werden. Das Gebiet selbst soll also nur seine eigenen Ziel- und Quellverkehre aufnehmen.

Für die Klävemannstraße gilt auch nach der Neugestaltung weiterhin die Tempo-30-Regelung. Ihre Breite erlaubte es, bei beidseitigem Parken auch beidseitig Bäume zu setzen und dem teilweise verödet wirkenden Straßenraum mit einer ausreichenden Breite der Fußwege einen Alleecharakter zu verleihen.



Kaiserstraße

Ziel der Sanierung war eine umfassende Erneuerung der Kaiserstraße, um die Aufenthaltsqualität deutlich zu verbessern. Die Kaiserstraße verfügt auf der einen Straßenseite über eine, wenngleich nicht durchgängige, Baumreihe. Diese steht allerdings nicht im Parkstreifen, sondern im Fußwegbereich. Dies hat zur Folge, dass auf der gegenüberliegenden Straßenseite der Fußweg außerordentlich schmal ist; die Fußgängerinnen und Fußgänger bewegen sich sehr nahe am Straßenverkehr.

Wesentliches Ausbaumerkmal ist die Wiederherstellung der Symmetrie der Straße mit einer axial auf den Bahnhof ausgerichteten Fahrbahn. Hierfür wurde die Fahrbahn in die Straßenmitte verschoben, wodurch der vorhandene und das Erscheinungsbild stark beeinträchtigende Parkstreifen entfallen ist. Unter Beibehaltung der Fahrbahnbreite von vier Metern wurden die Parkplätze im Wechsel mit den Baumstandorten angeordnet. Um eine Belebung und Neuentwicklung von Geschäften voranzutreiben, wurden die Fußgängerbereiche beidseitig neu gestaltet und in Bezug auf Breite, Begrünung und Ausstattung/Möblierung gleichwertig präsentiert. Der höhengleiche Ausbau fördert unter anderem das Einhalten einer niedrigen Fahrgeschwindigkeit (Tempo 20) und gibt der Straße den Charakter und den Vorzug einer fußläufigen Verbindungs- und Geschäftsstraße. Der nur einseitige Baumbestand wurde durch im Wechsel angeordnete Neupflanzungen von mittelhoch wachsenden Bäumen an beiden Straßenseiten ersetzt. Damit wird dem im Rahmenplan vorgesehenen „Alleecharakter“ entsprochen und der Grünanteil im Quartier erhöht.

Die Oberflächengestaltung des Fußweges und der Fahrbahn erfolgte – der Optik und der Funktionalität einer Geschäftsstraße angemessen – mit grauen Betonsteinplatten. Ausstattungselemente, wie Fahrradanhänger, Mülleimer und Sitzbänke, wurden zwischen den Bäumen angeordnet. Zur Unterstützung der gleichberechtigten Straßenseiten wurde die Straßenbeleuchtung wechselseitig angeordnet.



Bleicherstraße/Ludwigstraße

Der öffentliche Raum des Sanierungsgebietes hat neben den Funktionen der gebietsinternen Erschließung und als öffentlicher Aufenthaltsraum der Stadtteilnutzerinnen und Stadtteilnutzer vor allem auch eine gebietsübergreifende Funktion als Raum, in dem sich die Stadt in ihren Gestaltqualitäten darstellt. Die Sanierung hat sich das Ziel gesetzt, diesen öffentlichen Raum seiner Bedeutung entsprechend neu zu gestalten.

Für die beiden Straßen wurde eine Neugestaltung in Form einer Ausbaubreite von circa zehn Metern bis 11,50 Metern vorgesehen. Der Regelquerschnitt besteht aus einer mittigen bituminösen Fahrbahn in

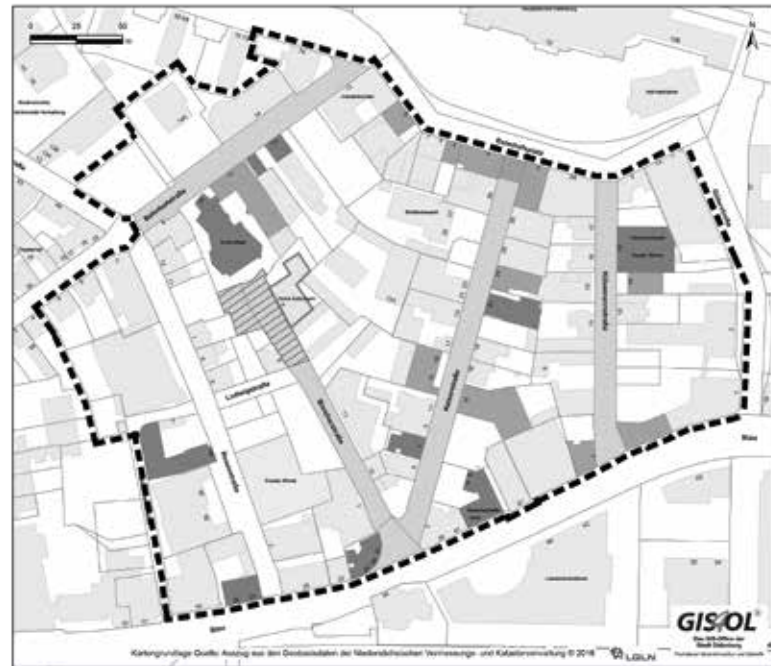
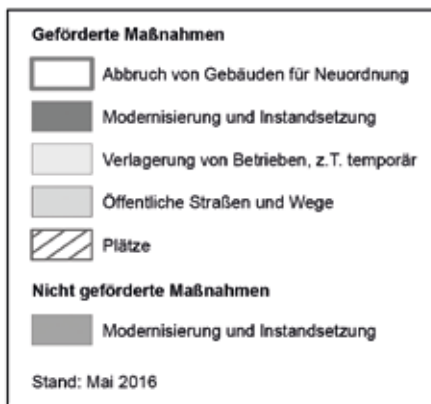
einer Breite von 4,75 Metern, einschließlich beidseitiger Rinnenanlagen von je circa 0,30 Metern Breite.

Die beidseitigen Gehwege haben eine Breite von jeweils 1,50 Metern bis zwei Metern, die mit Betonplatten in den Abmessungen von 40/40 Zentimetern befestigt worden sind. Zwischen der bituminösen Fahrbahn und den Gehwegen befinden sich PKW-Stellplätze in zwei Metern Breite, die mit Grauwacke-Natursteinkleinpflaster befestigt sind und durch Baumpflanzungen eingefasst wurden. Zu der vertikalen Gliederung des Straßenraumes wurden Bauminseln vorgesehen. Die Baumstandorte sind mit begehbaren Baumrosten eingefasst.



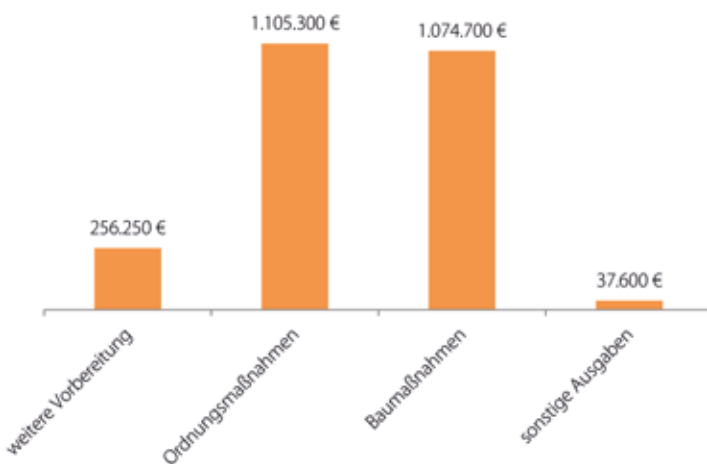
6. Finanzierung

Die nebenstehende Karte zeigt die geförderten Maßnahmen im Sanierungsgebiet, die im Zeitraum der Sanierung durchgeführt beziehungsweise begonnen wurden.



Übersicht der geförderten Maßnahmen

Die Ausgaben für die Sanierungsmaßnahmen des Bahnhofsviertels von 2007 bis Ende 2017 teilen sich wie folgt auf:



Neben dem Grunderwerb sind es vor allem die Ordnungsmaßnahmen, Erschließungs- und Baumaßnahmen, die verteilt auf das gesamte Sanierungsgebiet umgesetzt wurden und so zur positiven Entwicklung dieses Innenstadtbereiches beigetragen haben.

Über die Städtebauförderung konnten die Sanierungsmaßnahmen mit rund 1,65 Millionen Euro von Bund und Land und mit rund 825.000 Euro von der Stadt Oldenburg gefördert werden.

7. Organisation und Beteiligung

Die Stadt Oldenburg verfügt seit 1978 über eine Sanierungsstelle im Fachdienst Städtebau und Stadterneuerung des Stadtplanungsamtes, von der bisher sämtliche städtebaulichen Sanierungsmaßnahmen betreut wurden.

Zudem wurde für diese Sanierungsmaßnahmen eine externe Begleitung/Projektsteuerung durch einen Sanierungsbeauftragten vergeben.

Schon im Baugesetzbuch, das die rechtliche Grundlage für die Vorbereitung und Durchführung der Stadterneuerung liefert, ist in § 137 die Beteiligung und Mitwirkung der Betroffenen zwingend vorgegeben. Bei den Planungen zur Durchführung der Sanierungsmaßnahmen spielte die Beteiligung der von der Sanierung betroffenen Bürgerinnen und Bürger daher eine große Rolle. Bewohnerinnen und Bewohner und Unternehmen sollten sich nicht verdrängt, sondern integriert und wahrgenommen fühlen. Die Ergebnisse der Vorbereitenden Untersuchungen wurden daher zu Beginn des Jahres 2007 im Rahmen einer ersten öffentlichen Bürgerversammlung im Gebiet vorgestellt. Die Einbindung der Bürgerinnen und Bürger wurde im Bahnhofsviertel durch das öffentlich tagende Sanierungsforum fortgeführt. Das Forum bot Raum für eine Vorstellung, Betrachtung und Diskussion der geplanten Maßnahmen im Gebiet mit allen Beteiligten und Interessierten.

Das Sanierungsforum tagte in unregelmäßigen Abständen im Sanierungsgebiet und wurde von zwei gewählten Vertreterinnen/Vertretern aus dem Kreis der Interessierten geleitet. Die Protokolle dieses öffentlich tagenden Gremiums wurden ins Internet eingestellt. Zudem gab es zu einzelnen Projekten des Straßenbaus Anliegersammlungen.

Durch die in der Sanierungsstelle angefertigten und öffentlich ausgelegten Informationsbroschüren, die

sowohl öffentliche Maßnahmen als auch Hinweise für Eigentümerinnen und Eigentümer, Mieterinnen und Mieter und andere Interessierte zum Inhalt hatten, erhielten die Bewohnerinnen und Bewohner kontinuierlich Informationen über den laufenden Planungsprozess. Neben der Sanierungsstelle gab es zu Beginn der Sanierung für vier Jahre auch ein Vor-Ort Beratungsbüro. An beiden Stellen konnten die Interessierten Auskünfte zu den Planungen im Bahnhofsviertel erhalten. So war es möglich, in zahlreichen Gesprächen die verschiedenen Modernisierungsmaßnahmen mit den Eigentümerinnen und Eigentümern vorzubereiten.

Im Mai 2016 wurde der bundesweite Tag der Städtebauförderung im Sanierungsgebiet Bahnhofsviertel durchgeführt. An diesem jährlich wiederkehrenden Tag sind alle Städte und Gemeinden eingeladen, Veranstaltungen durchzuführen, die die Bürgerinnen und Bürger über Projekte, Strategien und Ziele der Städtebauförderung informieren.



Ausstellung am Tag der Städtebauförderung im Mai 2016



8. Zusammenfassung

Die Städtebauförderung des Bundes und der Länder ist ein wichtiges und unverzichtbares Instrument zur Stadterneuerung. So führen die auf diese Weise geförderten Maßnahmen zu erheblichen öffentlichen und privaten Folgeinvestitionen. Es kann davon ausgegangen werden, dass ein Euro öffentlicher Förderung in der Städtebauförderung mindestens sechs Euro private Folgeinvestitionsmaßnahmen bewirkt.

Seit dem Beginn der Sanierung im Mai 2007 sind im Bahnhofsviertel eine Reihe von privaten und öffentlichen Baumaßnahmen beantragt, gefördert und durchgeführt worden. Die Vielzahl der Maßnahmen hat ganz offensichtlich zu einer positiven Entwicklung des Gebietes beigetragen. Die Aufwertung ist heute an vielen Stellen im Quartier zu erfahren.

Folgende Sanierungsziele konnten jedoch trotz intensiver Bemühungen der Stadt, insbesondere aufgrund fehlender Flächenverfügbarkeit beziehungsweise Mitwirkungsbereitschaft der Eigentümerinnen und Eigentümer im Sanierungszeitraum, leider nicht umgesetzt werden.

Verbesserung der fußläufigen

Gebietsdurchlässigkeit

Die im Rahmenplan vorgesehenen Wegeverbindungen zur Innenstadt zwischen der Gottorpstraße und der Staulinie, der Anschluss „Bahnhofplatz - Bleicherstraße“ und der sogenannte „Kulturpfad“ konnten nicht realisiert werden. Obwohl sich bereits bei der Aufstellung des Rahmenplanes abzeichnete, dass einige Grundstückseigentümerinnen und Grundstückseigentümer nicht bereit sein würden, an der Umsetzung mitzuwirken, wurde im Sanierungsforum beschlossen, an dem übergeordneten Sanierungsziel – die fußläufige Gebietsdurchlässigkeit zu verbessern – festgehalten.

Die Frage der Realisierbarkeit dieser Projekte wurde im Rahmenplan deshalb als sogenannter „offener Punkt“ vermerkt, da die Umsetzung dieses Sanierungsziels im Wesentlichen von der Mitwirkungsbereitschaft der Grundstückseigentümerinnen und Grundstückseigentümer abhängig ist. Verhandlungen und Alternativplanungen haben leider nicht zum Erfolg geführt.

Private Neubauprojekte

Dies betrifft insbesondere das brachliegende Gelände im Bereich Ludwigstraße/Rosenstraße, die vorgesehene Randbebauung des Kulturplatzes sowie die Schließung von Lücken in der Straßenrandbebauung.

Regelung des ruhenden Verkehrs

Um den durch Neuordnungen im Bahnhofsviertel zu erwartenden öffentlichen Parkdruck aufzufangen, wurden zahlreiche Gespräche mit privaten Stellplatzanbietern (Post- und OLB-Parkhaus) geführt. Diese hatten nur bedingt Erfolg: Öffentliches Parken ist nur auf dem Parkplatz der OLB ermöglicht worden. Es konnten jedoch am östlichen Rand des Bahnhofsviertels neue Parkmöglichkeiten im Stadtumbaugebiet „Alter Stadthafen“ geschaffen werden.

Die für die Realisierung dieser Projekte vorgehaltenen Städtebaufördermittel konnten aber für andere öffentliche und private Maßnahmen sinnvoll eingesetzt werden.

Neben den Städtebaufördermitteln konnte die Stadt zudem EU-Mittel für Infrastrukturmaßnahmen (inklusive Kulturförderung) einsetzen, so dass zusätzlich zum Ausbau der Straßen (Bahnhofstraße, Ludwigstraße, Bleicherstraße, Klävmannstraße und Kaiserstraße) auch die Neuanlage des Quartiersplatzes südlich der Kulturetage finanziert werden konnte.

Die Platzgestaltung gehört nach Auffassung der Stadt, zusammen mit der Sanierung der Klävemannhalle und der Kulturetage sowie dem Neubau des oeins-Turms, zu den wichtigsten Projekten im Sanierungsgebiet.



Rundgang durch das Sanierungsgebiet Bahnhofsviertel

Herausgeber

Stadt Oldenburg
Der Oberbürgermeister
Stadtplanungsamt
Fachdienst Städtebau und Stadterneuerung
Industriestraße 1 a
26121 Oldenburg
www.oldenburg.de/stadterneuerung
Stand: April 2019

Redaktion

Fachdienst Städtebau und Stadterneuerung

Fotos und Pläne

Wenn nicht anders angegeben: Stadt Oldenburg

Allgemeine Anfragen an die Stadt Oldenburg bitte an das ServiceCenter unter Telefon 0441 235-4444.

Gefördert durch:

STADT OLDENBURG i.O.

