



Stadt Oldenburg in Holstein

Vorbereitende Untersuchungen und integriertes Entwicklungskonzept

„Innenstadt“



Dezember 2018

cappel + kranzhoff
stadtentwicklung und planung gmbh



Stadt Oldenburg in Holstein
Vorbereitende Untersuchungen und
integriertes Entwicklungskonzept
„Innenstadt“



Stadt Oldenburg i.H.
FB 3 Bau, Umwelt und Liegenschaften
Markt 1
23758 Oldenburg in Holstein

Bearbeitung:
Stefan Gabriel, Anke Voß

cappel + kranzhoff
stadtentwicklung und planung gmbh



Cappel + Kranzhoff
Stadtentwicklung und Planung GmbH
Palmaille 96, 22767 Hamburg
Tel. 040 380 375 670
Fax 040 380 375 671
www.ck-stadtplanung.de

Bearbeitung:
Peter Kranzhoff, Ulrike Marggraf, Kathrin Kleinfeld u.a.

TOLLERORT
entwickeln & beteiligen

In Arbeitsgemeinschaft mit
TOLLERORT
entwickeln & beteiligen
Palmaille 96
22767 Hamburg

Bearbeitung:
Anette Quast, Katharine Wegner



**STÄDTEBAU-
FÖRDERUNG**

von Bund, Ländern und
Gemeinden



Bundesministerium
des Innern, für Bau
und Heimat



Schleswig-Holstein
Ministerium für Inneres,
ländliche Räume
und Integration

Inhalt

1	Vorbemerkungen	1
1.1	Anlass und Aufgabenstellung	1
2	Methodik.....	5
2.1	Bestandsaufnahme	5
2.2	Experteninterviews.....	5
2.3	Beteiligung	6
2.4	Fachgespräche	10
2.5	Lenkungsgruppe	11
2.6	Auswertung und Konzeptentwicklung	11
2.7	Abschlussveranstaltung	11
3	Planerische Rahmenbedingungen.....	12
3.1	Geltendes Planungsrecht.....	12
3.2	Städtische Planungen und Entwicklungen.....	21
3.3	Ausschuss für die Zukunft – Oldenburg 2030.....	23
4	Bestandsanalyse	26
4.1	Städtebauliche Struktur.....	26
4.2	Grün- und Freiräume	26
4.3	Stadtbild und Bebauungsstruktur.....	42
4.4	Nutzungsstruktur	52
4.5	Verkehr und Erschließung	63
4.6	Sozialstruktur	77
4.7	Soziale, kulturelle, gesundheits- bildungs- und freizeitbezogene Infrastruktur/Tourismus ...	86
4.8	Barrierefreiheit	91
4.9	Energie, Klima- und Umweltschutz.....	92
5	Fazit/Gesamtbewertung	95
5.1	Städtebauliche Missstände	95
5.2	Entwicklungspotenziale.....	98
6	Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept.....	102
6.1	Leitbild.....	102
6.2	Leitziele	103
6.3	Entwicklungsziele und Handlungsansätze.....	103
6.4	Maßnahmenkonzept	112
7	Maßnahmen-, Kosten und Finanzierungsübersicht.....	138
8	Verfahren nach dem besonderen Städtebaurecht	141
8.1	Vorliegen städtebaulicher Missstände	141
8.2	Erforderlichkeit der Sanierungs- bzw. städtebaulichen Gesamtmaßnahme	141
8.3	Durchführbarkeit	142
8.4	Mitwirkungsbereitschaft	142
8.5	Abwägung des Verfahrens für die Durchführung der städtebaulichen Gesamtmaßnahme	143
8.6	Abgrenzung der städtebaulichen Gesamtmaßnahme	145
8.7	Zeitliche Begrenzung der städtebaulichen Gesamtmaßnahme	145

9	Monitoring	146
10	Literatur- und Quellenverzeichnis	150

Anlagen zu diesem Bericht

Anlage 1: Pläne

Anlage 1.1: Grünanlagen
 Anlage 1.2: Bebauungsstruktur
 Anlage 1.3: Gebäudenutzung
 Anlage 1.4: Verkehr und Erschließung
 Anlage 1.5: Defizite
 Anlage 1.6: Zielkonzept
 Anlage 1.7: Maßnahmen
 Anlage 1.8: Abgrenzung Fördergebiet

Anlage 2: Dokumentation Auftaktveranstaltung

Dokumentation zur Auftaktveranstaltung Vorbereitende Untersuchungen und städtebauliches Entwicklungskonzept „Innenstadt“ Oldenburg in Holstein, 15.11.2015

Anlage 3: Dokumentation Rundgang Barrierefreiheit

Dokumentation zum Rundgang Barrierefreiheit (27.11.2015)

Anlage 4: Dokumentation Kinder- und Jugendbeteiligung

Dokumentation der Kinder- und Jugendbeteiligung „So sehen wir das!“ (Februar-März 2016)

Anlage 5: Dokumentation Modellbauaktion

Dokumentation der Modellbauaktion und der Ausstellungseröffnung „So sehen wir das!“ (23.3.2016)

Anlage 6: Dokumentation Planungswerkstatt

Dokumentation der Planungswerkstatt (18.11.2017)

Anlage 7: Dokumentation Freiraumerkundung

Dokumentation der Freiraumerkundung (9.9.2017)

Anlage 8: Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange

Beteiligung der Träger öffentlicher Belange - Abwägungstabelle

1 Vorbemerkungen

1.1 Anlass und Aufgabenstellung

Im zentralen Innenstadtbereich Oldenburgs i.H. prägen zunehmend Leerstände das Ortsbild negativ. Auch fallen funktionale und gestalterische Mängel im öffentlichen Raum und oft eine Überformung der noch vorhandenen ortsbildprägenden Gebäude ins Auge. Diese baustrukturellen Mängel in Verbindung mit zahlreichen funktionalen Problemen wie fehlende Aufenthaltsqualität und Rückgang der Ladendichte und -vielfalt zeigen einen akuten Handlungsbedarf auf.

Bereits 1975 war der innerstädtische Bereich als Sanierungsgebiet festgelegt worden. Die letzten baulichen Maßnahmen wurden in den 1990er Jahren durchgeführt und die Sanierungssatzung im Jahr 2005 aufgehoben.

Mit der Städtebauförderungsmaßnahme „Innenstadt“ verfolgt die Stadt Oldenburg i.H. heute das Ziel, das Zentrum der Stadt Oldenburg in Holstein als lebendigen Ort zum Wohnen, Arbeiten und Leben sowie als Standort für Bildung, Wirtschaft, Kultur und Tourismus zu stärken und weiter zu entwickeln.

Das Hauptaugenmerk liegt hier auf der Schaffung von Aufenthaltsqualitäten, insbesondere auf dem Marktplatz, der Einbeziehung des Schauenburger Platzes in den Zusammenhang des Stadtzentrums, der Gestaltung der Fußgängerzone, der funktionalen Umstrukturierung der mittleren Schuhstraße sowie der Stärkung der innerstädtischen Funktion der Grünanlagen und der Verbesserung des Stadtbilds insgesamt.

Das ursprünglich nur auf den Kern der Innenstadt ausgerichtete Untersuchungsgebiet wurde im laufenden Verfahren um die die Innenstadt umgebenden Grünflächen und die dort angrenzenden Ränder der äußeren Wohngebiete erweitert. Zweck der Gebietserweiterung war die Einbeziehung der äußeren Stadtbereiche als die Vitalität des Zentrums speisende Teile der Gesamtstadt. Die Grün- und Parkflächen sollen dabei die Funktion als durchlässige und verbindende naherholungsspendende Strukturbereiche erfüllen, die es vor dem Hintergrund der Gesamtzielsetzung für die Zentrumsentwicklung weiter zu entwickeln und zu stärken gilt.

Am 3.12.2014 erhielt die Stadt Oldenburg in Holstein den Bescheid der Investitionsbank Schleswig-Holstein (IB.SH) zur Aufnahme des Gebiets „Innenstadt“ in das Städtebauförderungsprogramm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“. Der erste Einleitungsbeschluss für den Kernbereich des Untersuchungsgebiets wurde am 18.12.2014, der zweite für die Aufnahme der umliegenden Grünbereiche mit angrenzender Bebauung am 30.3.2017 bekannt gegeben.

Im vorliegenden Bericht der vorbereitenden Untersuchungen werden die städtebaulichen Missstände dargestellt und Ziele für die Entwicklung der Innenstadt formuliert. Das integrierte städtebauliche Entwicklungskonzept (IEK) enthält entsprechende Maßnahmen zur Umsetzung der Ziele.

1.1.1 Lage der Stadt und des Untersuchungsgebiets

Die Stadt Oldenburg in Holstein ist Unterzentrum mit Teilfunktionen eines Mittelzentrums und erfüllt eine Versorgungsfunktion nicht nur für die knapp 10.000 Einwohner der Stadt, sondern auch für den Nordteil des Kreises Ostholstein. Sie liegt knapp 50 km von Lübeck entfernt zwischen der Hohwachter Bucht im Westen und der Lübecker Bucht im Osten auf der Halbinsel Wagrien, unmittelbar nördlich des Oldenburger Grabens. Die Stadt ist geprägt durch ihre Lage an der Vogelfluglinie (Bahn und BAB) und inmitten einer touristisch attraktiven Region mit Ostseebädern. Dadurch erfüllt sie auch eine Versorgungsfunktion für TouristInnen.

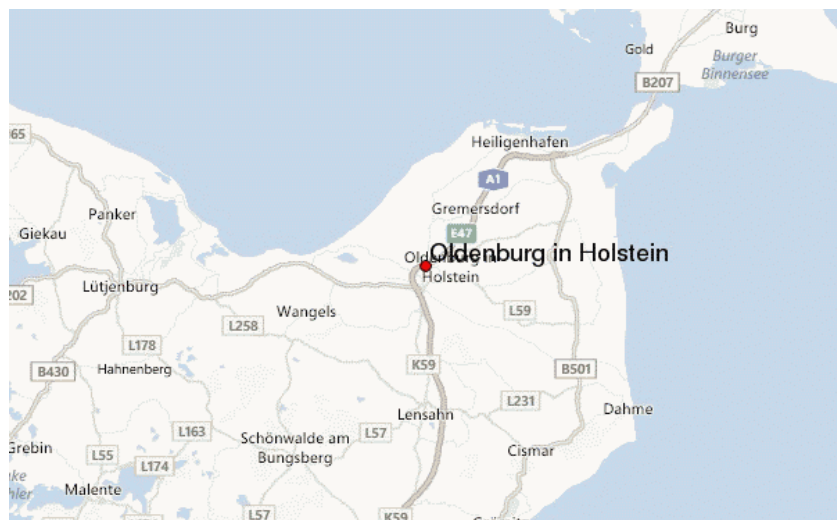


Abbildung 1: Lage im Raum (Online unter: <http://de.weather-forecast.com>)

Die Stadt zählt zu den ältesten Städten Schleswig-Holsteins (Stadtrecht 1233). Die erste Bauphase ihrer Wallanlage wird auf 680 / 700 n.Chr. datiert. Der noch vorhandene Wall ist historisches Wahrzeichen der Stadt. Ebenfalls als historisches Wahrzeichen gilt die St. Johanniskirche, Norddeutschlands erste große Backsteinkirche (1156).

1.1.2 Abgrenzung des Untersuchungsgebietes

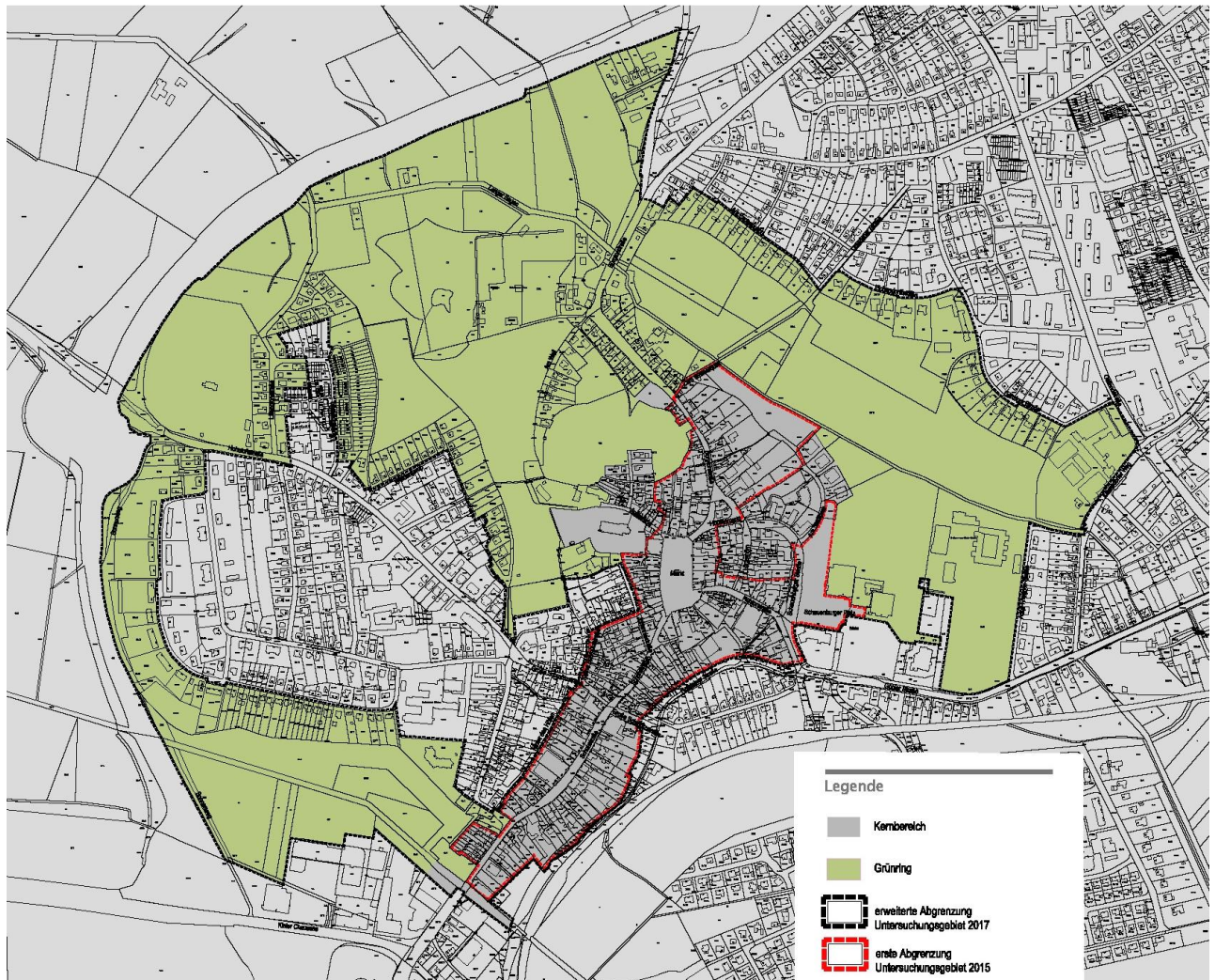


Abbildung 2: Abgrenzung des Untersuchungsgebietes (schwarze Umrandung), Kernbereich (dunkelgrau) und ursprüngliches Untersuchungsgebiet (rote Umrandung)

Das Untersuchungsgebiet umfasst insgesamt eine Fläche von rund 128 ha. Es besteht aus dem Altstadtbereich, also der Innenstadt, sowie den sie umschließenden Grünbereichen mit der dort vorhandenen Randbebauung.

Das ursprüngliche Untersuchungsgebiet umfasste lediglich das Zentrum der Innenstadt (s. rote Umrandung in Abbildung 2). Dieser zentrale Bereich wurde im Zuge der Gebietserweiterung ergänzt und wird im Folgenden als Kernbereich des Untersuchungsgebietes bezeichnet (s. dunkelgrau markierten Bereich in Abbildung 2). Die in der Abbildung grün dargestellten Flächen sind die das Untersuchungsgebiet erweiternden, den Kernbereich umgebenden Grünanlagen mit der angrenzenden äußeren Wohnbebauung. Dieser Bereich wird im Folgenden als „Grünring“ bezeichnet. Die begriffliche Differenzierung wird

vorgenommen, weil es sich um unterschiedliche Strukturbereiche handelt, die mitunter in der Analyse getrennt betrachtet werden.

Die äußeren Grenzen des Untersuchungsgebiets „Innenstadt“ verlaufen im Norden entlang der Autobahn, der Burgtorstraße, der Straßen Am Papenbusch, Dresdner Straße und Eichendorffstraße. Im Osten bilden die Danziger Straße, die Ostlandstraße, der Kremsdorfer Weg und die Adolf-Friedrich-Straße die Grenze. Im Süden grenzt das Gebiet an einen kleinen Abschnitt der Göhler Straße und an die Straße Am Kuhhof. Von hier aus verläuft die Grenze entlang den südlichen Grundstücksgrenzen der Schule und des „Neuen Marktes“ am Schauenburger Platz. Sie folgt südöstlich der Kuhtorstraße, nördlich bzw. westlich der Holsteiner Straße und schließt von hier aus die Grünflächen des Oldenburger Grabens bis zur Autobahn ein (s. schwarze Umrandung in Abbildung 2).

Innerhalb dieser Grenzen ist ein zusammenhängender Bereich von dem Untersuchungsgebiet ausgenommen. Dieser Bereich ist definiert durch die Johannisstraße, die westlichen Grundstücke der Kleinen Schmützstraße, die Straße Hinter den Höfen, die Hospitalstraße, die Straße Kurzer Kamp, den Mühlenkamp, die Hoheluftstraße sowie den östlichen Teil der Liliencronstraße mit den nördlich und westlich anliegenden Grundstücken.

2 Methodik

Als Grundlage für die vorbereitenden Untersuchungen wurde eine Bestandsaufnahme der baulichen, räumlichen, sozialen und versorgungsinfrastrukturellen Strukturen durchgeführt und die verfügbaren Daten, Materialien und Informationen ausgewertet. Im Rahmen der Bestandsaufnahme für die erst später erfolgte Gebietserweiterung wurden die Bestandsdaten für den Kernbereich entsprechend aktualisiert.

Wesentlicher Bestandteil der vorbereitenden Untersuchungen war eine breite Beteiligung der Oldenburger Bevölkerung und Institutionen, um die Interessen der unterschiedlichen AkteurInnen zu identifizieren und unter ihrer Einbeziehung ein möglichst konsensfähiges Konzept zu entwickeln.

Unter Einbeziehung sämtlicher Informationen fand schließlich eine Auswertung der Potenziale und Defizite der Innenstadtentwicklung statt. Hieraus wurden Ziele abgeleitet, die die Richtung für das anschließend entwickelte integrierte städtebauliche Entwicklungskonzept vorgeben.

2.1 Bestandsaufnahme

Für die Bestandsaufnahme wurde eine fachlich ausgerichtete Ortsbegehung zur Aufnahme der städtebaulichen Situation (Bau- und Gebäudestrukturen, Grün- und Freiraumstruktur, Verkehr und Mobilität, Barrierefreiheit, Gebäudenutzung u.a.) durchgeführt. Für das Erweiterungsgebiet wurde speziell der Bestand der Grünstrukturen erhoben. Die Beobachtungen wurden kartiert, thematisch ausgewertet und textlich dargestellt.

Darüber hinaus wurde das von der Stadt Oldenburg bereitgestellte Datenmaterial ausgewertet. Weitere Informationen konnten aus bereits vorhandenen Gutachten, Konzepten, Plänen und weiteren medialen Quellen gewonnen werden.

Wesentlich für die Erfassung und Bewertung des Istzustands waren die Aussagen von VertreterInnen unterschiedlicher Institutionen im Rahmen von Experteninterviews und des gesamten Beteiligungsprozesses.

2.2 Experteninterviews

Um das lokale Wissen zu eruieren und für die Innenstadtentwicklung zu nutzen, führte das Projektteam zu Beginn der vorbereitenden Untersuchungen sieben leitfadengestützte Experteninterviews mit ausgewählten SchlüsselakteurInnen durch. Dabei wurden Anhaltspunkte für die Mitwirkungsbereitschaft und mögliche Zielkonflikte, Hemmnisse und Maßnahmenswerpunkte gesammelt. Die Auswahl der GesprächspartnerInnen erfolgte in Abstimmung mit der Auftraggeberin.

Die Interviews wurden mit VertreterInnen aus folgenden Bereichen geführt:

- GrundeigentümerInnen
- Wohnungswirtschaft
- Soziale Belange (u.a. Schule, Inklusionseinrichtungen)

- Kirche
- Tourismus / Freizeit
- Kultur
- Gleichstellungsbeauftragte
- SeniorInnenbeirat

Es wurden sowohl Einzel- als auch Gruppengespräche durchgeführt. Zu den Themenschwerpunkten „Schule“ und „Inklusion“ fanden Gruppengespräche mit sechs und mehr TeilnehmerInnen statt.



Abbildung 3: Gruppeninterview „Inklusion“

2.3 Beteiligung

Der Beteiligungsprozess basierte auf einem Beteiligungskonzept, das zu Beginn der vorbereitenden Untersuchungen eigens für die spezifische Situation in Oldenburg erstellt wurde. Es umfasst mehrere Beteiligungsmodule, die aufeinander aufbauen. Alle Beteiligungsmodule wurden durch das Projektteam professionell organisiert, moderiert und dokumentiert.

Die Beteiligung von BürgerInnen an der Stadtentwicklung gehört in Oldenburg in Holstein bereits seit geraumer Zeit zur kommunalen Praxis. Der Beteiligungsprozess im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen konnte von dieser „Beteiligungskultur“ profitieren. In diesem Zusammenhang ist insbesondere die Arbeit des Projektausschusses „Ausschuss für die Zukunft – Oldenburg 2030“ zu nennen. Viele AkteurInnen, die in der Vergangenheit an der Stadtentwicklung partizipiert haben, beteiligten sich auch jetzt wieder. Durch die zielgruppenspezifische Ausrichtung der Veranstaltungsformate konnten auch BürgerInnen und AkteurInnen eingebunden werden, die sich bisher wenig oder gar nicht beteiligt hatten. Die Dokumentationen der Beteiligungsveranstaltungen sind diesem Bericht als Anlagen beigelegt.

2.3.1 Auftaktveranstaltung

Eingeleitet wurde der Beteiligungsprozess durch eine öffentliche Auftaktveranstaltung am 10. November 2015. Alle Haushalte und weitere AkteurInnen bekamen einen Flyer zugeschickt, in dem über die Durchführung der vorbereitenden Untersuchungen informiert und zu der Auftaktveranstaltung eingeladen wurde.

Der Einladung folgten über 200 Personen. Ziel der Veranstaltung war die frühzeitige Information und die Aufnahme der innenstadtbezogenen Anliegen der TeilnehmerInnen.

Auf der zweistündigen Veranstaltung wurde zunächst das Städtebauförderprogramm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ und das spezifische Verfahren zur Erstellung der vorbereitenden Untersuchungen in Oldenburg in Holstein erläutert. Zum Einstieg in die Diskussion stellte das Projektteam erste Eindrücke zu Problemen und Potentialen der Innenstadt vor. In der anschließenden Diskussion wurden auch erste Ideen zur Entwicklung der Innenstadt geäußert. An thematisch geordneten Stellwänden wurden die Anliegen schließlich gesammelt und dokumentiert. Auch nach der offiziellen Beendigung der Veranstaltung fanden hier noch Gespräche in kleinen Gruppen statt, was auf ein großes Interesse und die Bereitschaft zu einem hohen Engagement schließen lässt.



Abbildung 4: Auftaktveranstaltung

2.3.2 Rundgang Barrierefreiheit

Angesichts des demografischen Wandels und der damit verbundenen Alterung der Bevölkerung gewinnt die Barrierefreiheit in vielen Kommunen an Bedeutung. Um herauszufinden, welche Barrieren es in der Innenstadt gibt, welche davon hinnehmbar sind und welche zwingend zu beseitigen sind, wurde ein Rundgang mit BürgerInnen vor Ort veranstaltet.

Der Rundgang zum Thema „Barrierefreiheit“ durch einen großen Teil der Innenstadt fand am 27.11.2015 statt. Auf der anderthalbstündigen Veranstaltung wurde gemeinsam mit mobilitätseingeschränkten und sehbehinderten Personen sowie weiteren Interessierten eine fokussierte Bestandsaufnahme der Innenstadt hinsichtlich ihrer Barrierefreiheit durchgeführt.

Der Rundgang startete am Schauenburger Platz und führte u.a. über die Kuhtor- und Schuhstraße sowie Markt und Hopfenmarkt. An insgesamt fünf vorab vom Projektteam festgelegten Stationen wurde die jeweils zurückliegende Strecke besprochen. Defizite wurden aufgedeckt und mögliche Maßnahmen zu ihrer Behebung diskutiert. Es wurden aber auch Potenziale einer barrierefreien, bzw. barrierearmen Innenstadtentwicklung identifiziert.

Ziel des Rundgangs war es, Grundlagen für eine möglichst barrierefreie Planung zu schaffen und die Öffentlichkeit für das Thema Barrierefreiheit zu sensibilisieren. Ziel dieses Beteiligungsformats – analog der vorangegangenen Formate – war es zudem, die Mitwirkungsbereitschaft der Beteiligten am weiteren Prozess zu stärken.

2.3.3 Kinder- und Jugendbeteiligung

Um ihre besonderen Sichtweisen und Kompetenzen in den Entwicklungsprozess einzubeziehen, wurde eine umfassende Kinder- und Jugendbeteiligung durchgeführt.

In der zweiten und dritten Februarwoche 2016 nahmen über 50 SchülerInnen aller vier ortsansässigen Schulen an einer Innenstadtrallye teil. Begleitet wurden sie dabei vom Lehrpersonal der Schulen. Auf vier verschiedenen Routen durch die Innenstadt erkundeten die Kinder und Jugendlichen ihre Umwelt. Ausgestattet mit Kamera, Plan und Fragebogen dokumentierten sie dabei ihren Blick auf die Innenstadt und hielten fest, welche Orte sie positiv und negativ bewerten. Die Ergebnisse ihrer

Erkundungen wurden der Öffentlichkeit in einer öffentlichen Ausstellung in der Vorhalle vom Edeka-Einkaufsmarkt präsentiert, die am 23.03.2016 um 14.00 Uhr von Bürgermeister Voigt feierlich eröffnet wurde.



Abbildung 5: RallyeteilnehmerInnen: SchülerInnen der 4. Klasse (Grundschule am Wasserquell)

2.3.4 Modellbau

Am 23.03.2016 fand in der Vorhalle des Edeka-Einkaufsmarkts im Anschluss an die Ausstellungseröffnung der Kinder- und Jugendbeteiligung (s. 2.3.3) eine zweieinhalbstündige „Modellbauaktion für Alle“ statt. Drei MitarbeiterInnen des Projektteams waren an einem Tisch präsent, auf dem als Modellgrundlage ein großes Luftbild der Innenstadt befestigt war. Interessierte konnten mit dem Projektteam ins Gespräch kommen und hatten die Möglichkeit, ihre Anregungen und Wünsche für die Innenstadtentwicklung mit Hilfe von Klebezetteln zu notieren und auf dem Luftbild zu verorten. Weitere Materialien standen zum Basteln und zum Platzieren auf dem Modell bereit.

Im Laufe des Nachmittags nahmen ca. 60 Personen teil und es konnten detaillierte Informationen zur Einschätzung und zu den Wünschen von BewohnerInnen bezüglich der Innenstadtentwicklung gewonnen werden.

Ziel dieser Form der aufsuchenden Beteiligung war insbesondere auch die Einbeziehung von Bevölkerungsgruppen, die eher nicht zu öffentlichen Veranstaltungen kommen bzw. sich dort nicht äußern (z.B. MigrantInnen) sowie von NutzerInnen der Innenstadt, die ggf. nicht dort wohnen.

2.3.5 Freiraumerkundung

Mit der Erweiterung des Untersuchungsgebiets wurden vor allem großflächige Grünanlagen einbezogen. Um diese Flächen aus

unterschiedlichen Gesichtspunkten zu betrachten und die Eindrücke aus der alltäglichen Nutzung zu erfahren, wurde am 09. September 2017 eine Freiraumerkundung mit allen interessierten BürgerInnen veranstaltet.

Der Treffpunkt war die Mensa des Freiherr-vom-Stein-Gymnasiums. Von dort sollte der Start zu den insgesamt acht Stationen in den Grünanlagen erfolgen. Aufgrund der Größe des zu erkundenden Gebiets und der Abstände zwischen den Stationen erschien es ratsam, die Route mit dem Fahrrad zu bewältigen. Doch wegen anhaltenden Regens war dies nicht möglich. Stattdessen wurde aus der Radtour eine stationäre Freiraumerkundung mit dem Wissen der Teilnehmenden anhand eines Planes. Etwa 20 Personen nahmen daran teil.

Der Routenverlauf war dennoch derselbe: Nach den ersten Stationen im Stadtpark führte der Weg über den Wall zu den Priesterviesen, von dort am Wallmuseum vorbei zum Sonnenweg, der wieder zur Innenstadt zurückführte. Jede Station wurde hinsichtlich der Aspekte Nutzung, Blickbeziehungen und erhaltenswerte und verbesserungswürdige Zustände diskutiert. Auch erste Verbesserungsvorschläge wurden geäußert. Insgesamt ergab sich dadurch ein fundiertes Bild der alltäglichen Nutzungen, der persönlich wahrgenommenen Defizite und damit verbundenen Wünsche für die Entwicklung der Grünflächen Oldenburgs.



Abbildung 6: Freiraumerkundung

2.3.6 Planungswerkstatt

Bei der öffentlichen Planungswerkstatt, die am 18.11.2017 stattfand, wurden die Ergebnisse der VU einschließlich der bisherigen Beteiligungsergebnisse sowie die bereits erarbeiteten Zielsetzungen vorgestellt. Die Veranstaltung war so konzipiert, dass die TeilnehmerInnen sich nun – im Anschluss an die Entwicklung von Zukunftsvisionen für die Zukunft der Oldenburger Innenstadt – am Planungsprozess beteiligen konnten. An Stellwänden wurden zu vorbereiteten Fragestellungen entsprechend den bereits vorgestellten Zielsetzungen, nach Themen strukturiert, Entwicklungsmöglichkeiten und Maßnahmenideen erarbeitet. Dabei konnten die TeilnehmerInnen ihre Anliegen und Ideen in drei von 6 nach räumlichen Schwerpunkten gegliederte Themenbereiche

konkret einbringen. Die Ergebnisse gingen wesentlich in die Entwicklung der Maßnahmen ein.

2.4 Fachgespräche

Im Rahmen der Konzeptentwicklung wurden zwei moderierte Fachgespräche zu den Themen Verkehr/Umwelt und Wall/Wallmuseum durchgeführt. Eingeladen waren jeweils VertreterInnen der wesentlichen Institutionen und fachlich mit den Themen befasste Personen bzw. GutachterInnen. Die Fachgespräche dienten dem Ziel, bereits vorhandene Konzeptideen unter Einbeziehung des fachlichen Know-Hows in interdisziplinärer Zusammensetzung zu diskutieren, ihre Umsetzbarkeit zu verifizieren sowie weitere Maßnahmen zu erarbeiten. Auch sollten die Träger wichtiger öffentlicher Belange bereits bei der Konzeptentwicklung einbezogen werden, so dass sie die Möglichkeit hatten, ihre Anliegen frühzeitig in den Entwicklungsprozess einzubringen.

2.4.1 Verkehr/Umwelt

Das Fachgespräch Verkehr/Umwelt fand am 28.11.2017 statt. Vertreten waren die örtlichen Schulen, der Seniorenbeirat, die Polizei, die Behindertenbeauftragte der Stadt Oldenburg i.H., KulTour Oldenburg, der ADFC, der Automobil-Club Oldenburg i.H., das Verkehrsgutachterbüro Merkel Ingenieur Consult, die Stadt Oldenburg sowie die Büros Cappel+Kranzhoff und Tollerort. Anwesend war auch der Bürgermeister. VertreterInnen vom Kreis Ostholstein sowie des Busunternehmens Autokraft waren verhindert. Der Kreis Ostholstein und die Regionalplanung wurden schriftlich beteiligt.

Inhaltlich standen Fragen zur Regelung des Verkehrs auf dem Marktplatz, zur Regelung des Busverkehrs, zur Anbindung des Schauenburger Platzes als Parkplatz und städtischer Platz an die Innenstadt und die Fußgängerzone sowie die Gestaltung von Fuß- und Radwegverbindungen, insbesondere in den Grünanlagen und in der Burgtorstraße zur Diskussion.

2.4.2 Wall und Wallmuseum

Am Fachgespräch Wall und Wallmuseum, das am 8.12.2017 durchgeführt wurde, nahmen neben dem Bürgermeister VertreterInnen der Stiftung Oldenburger Wall, des Kreises Ostholstein, der Tourismus-Branche (Ostsee Holstein Tourismus sowie KulTour Oldenburg), des Wallmuseums, der Stadt Oldenburg und der Büros Cappel+Kranzhoff und Tollerort teil. Das Archäologische Landesamt wurde aufgrund von Terminüberschneidungen im Nachhinein schriftlich beteiligt.

Im Vordergrund des Fachgesprächs standen Fragen zur Erreichbarkeit und Verknüpfung von Wall und Wallmuseum mit der Innenstadt. Wesentliche Themen, die diskutiert wurden, waren die Inwertsetzung des Walls, die Barrierefreiheit der Zugänge und Wege, die Sichtbarkeit und Wahrnehmbarkeit des Walls und des Wallmuseums, ihre Einbeziehung in ein gesamtstädtisches Konzept sowie die Herstellung einer Sichtachse und einer direkten Wegeverbindung zwischen Markt und Wall.

2.5 Lenkungsgruppe

Die Lenkungsgruppe setzte sich aus den VertreterInnen der Stadtverwaltung, der Politik und der die VU und das IEK bearbeitenden Büros zusammen. In diesem Kreis, der während der Erarbeitung der VU und des IEK bis zum 16. April 2018 viermal tagte, wurde der jeweilige Stand der Untersuchungsergebnisse sowie der Konzeptentwicklung vorgestellt und diskutiert. Ziel war ein transparenter Austausch und die gemeinsame fachliche und politische Abstimmung der jeweiligen Ergebnisse.

2.6 Auswertung und Konzeptentwicklung

In die Konzeptentwicklung flossen sämtliche Ergebnisse aus der Bestandsanalyse sowie der in diesem Kapitel beschriebenen Beteiligungsveranstaltungen und Abstimmungsterminen ein. Das Maßnahmenkonzept wurde in Abstimmung mit der Stadt Oldenburg i.H. erstellt. Die Träger öffentlicher Belange wurden beteiligt.

2.7 Abschlussveranstaltung

Schließlich fand am 22.10.2018 eine Abschlussveranstaltung im Schützenhof statt, bei der die Ergebnisse der vorbereitenden Untersuchungen, das städtebauliche Entwicklungskonzept und die vorgesehenen Maßnahmen der Öffentlichkeit vorgestellt wurden.

3 Planerische Rahmenbedingungen

3.1 Geltendes Planungsrecht

Bei der Umsetzung von städtebaulichen Sanierungsmaßnahmen sind die Bindungen und Vorgaben der Landesplanung und Raumordnung sowie der Bauleitplanung zu berücksichtigen.

3.1.1 Regionalplan

Laut Regionalplan für den Planungsraum II ist Oldenburg Unterzentrum mit Teilfunktionen eines Mittelzentrums. Die Stadt und die Region haben eine besondere Bedeutung für die Natur und Landschaft. Einige Bereiche sind als Vorranggebiete für den Naturschutz ausgezeichnet. Ein regionaler Grünzug, der Oldenburger Graben, verläuft quer durch die Stadt und durch das Untersuchungsgebiet (Regionalplan 2004 für den Planungsraum II). Zum Grünzug werden keine gesonderten Aussagen getroffen.

3.1.2 Landschaftsrahmenplan

Der wirksame Landschaftsrahmenplan der Stadt Oldenburg i.H. von 2002 trifft für das Untersuchungsgebiet keine Aussagen. Die nördlich angrenzende Wallanlage ist als archäologisches Denkmal gekennzeichnet. Der Oldenburger Graben im Süden und die nördlich an das UG angrenzende Parkanlage sind als Eignungsfläche für den Biotopverbund dargestellt.

Der Landschaftsrahmenplan zeigt den Oldenburger Graben als unter Naturschutz und den Oldenburger Wall als unter Denkmalschutz stehend.

3.1.3 Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan für die Stadt Oldenburg i.H. wurde erstmals 1967 aufgestellt und insgesamt ca. 25 Mal geändert (s. Abbildung 8). Ein bereits entwickelter Entwurf für eine Neuaufstellung bedarf noch der Abwägung einiger strittiger Punkte und soll ab dem Sommer 2018 erneut zur Genehmigung vorgelegt werden (s. Abbildung 7).

In diesem sind die innerstädtischen Flächen, die zum Kernbereich des Untersuchungsgebiets gehören, fast durchgehend als gemischte Bauflächen dargestellt. Der Bereich des Grünrings im Untersuchungsgebiet beinhaltet hauptsächlich Grünflächen, die durch Wasserflächen und Flächen für Wald durchbrochen sind. Außerdem sind die Flächen der Kirche und der Schulen als Flächen für den Gemeinbedarf dargestellt. Südlich des Oldenburger Grabens verläuft zudem eine als Waldfläche bezeichnete Fläche.

Der neue, für den Bereich des Untersuchungsgebiets unstrittige Flächennutzungsplan im Entwurf sieht eine größere Absicherung für den Museumsbereich vor, um das Oldenburger Wallmuseum zu stärken und weiterzuentwickeln. Durch dessen Ausbau ist dies in der Vergangenheit bereits teilweise umgesetzt worden. Für die Möglichkeit der Ergänzung des Angebots z.B. durch Theateraufführungen oder größere

Abenteuerspielflächen ist um den Wallsee herum ein Sondergebiet für kulturelle Zwecke (historisches Freilicht- und Erlebnismuseum) dargestellt. Die Wohnbauflächen im Kern des Wallgebietes sind zurückgenommen worden, um die langfristige Zielrichtung für dieses Gebiet, die alleinige Nutzung als Bodendenkmal, abzusichern. Die vorhandenen Wohngebäude in diesem Bereich haben Bestandsschutz, sollen jedoch nicht mehr erweitert werden.

Zwischen der Sporthalle und der Schauenburger Straße im Osten des Untersuchungsgebiets soll eine gemischte Baufläche ausgewiesen werden, um dort Spielraum für die Weiterentwicklung des Zentrums nach Osten zu bewahren.

Der Marktplatz ist bis auf seinen als Fußgängerzone dargestellten südlichen Randbereich nach wie vor als Verkehrsfläche bezeichnet.

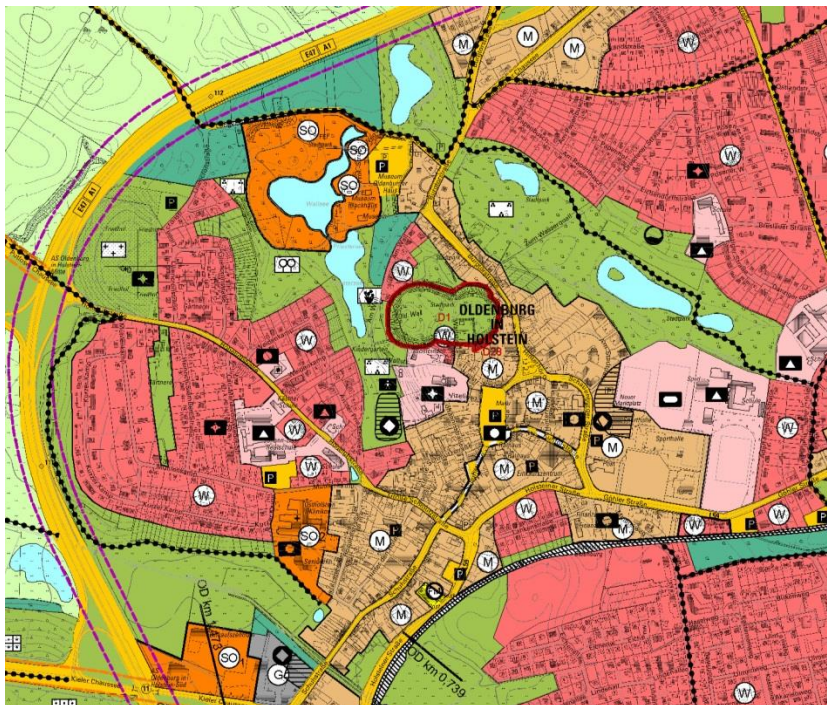


Abbildung 7: Ausschnitt aus dem derzeit in der Diskussion befindlichen Entwurf für die Neuaufstellung des Flächennutzungsplans der Stadt Oldenburg i.H.

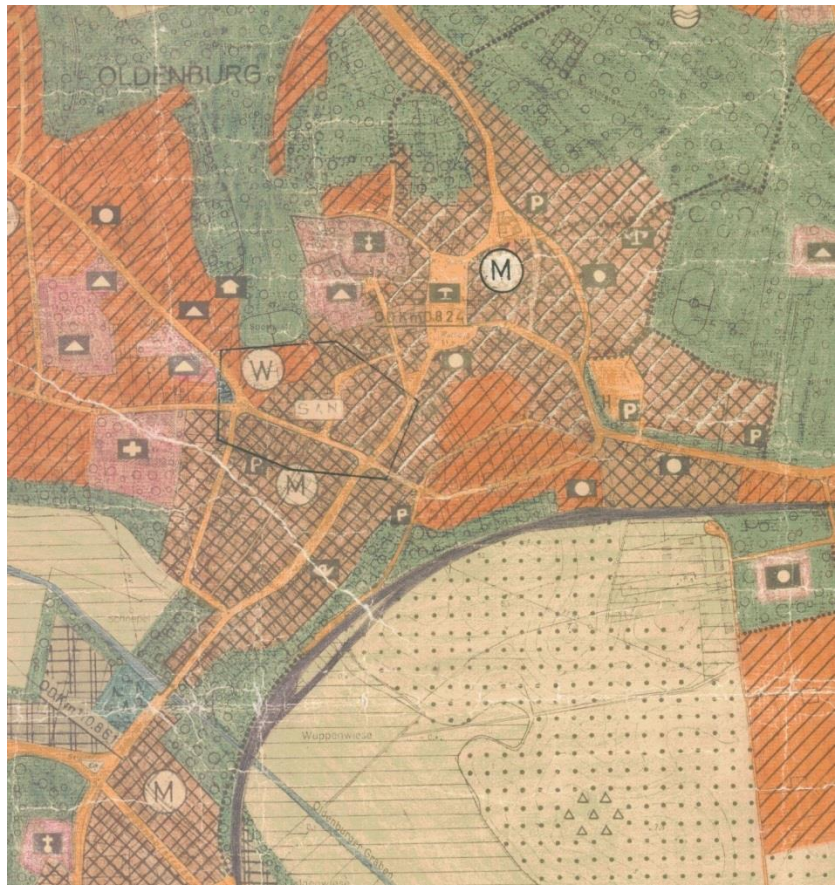


Abbildung 8: Ausschnitt aus dem derzeit geltenden Flächennutzungsplan der Stadt Oldenburg i.H. 1967

3.1.4 Bebauungspläne

Für das Untersuchungsgebiet sind folgende geltende Bebauungspläne (BP) relevant. Die Lage der überplanten Bereiche ist in der Übersicht in Abbildung 24 dargestellt:

BP Nr. 24 (Zentralbereich Innenstadt), Ertaufstellung: 1.5.1985, mit 2. Änderung (25.1.2001 – Kuhtorstraße 10 und 12) und 3. Änderung (9.7.2006 – Nördlich Holsteiner Straße, südlich des Marktes, westlich des Weges zwischen Rathaus und Parkdeck) sowie 1. Ergänzung (2.4.2016 – Nördlich Pumpenplatz, nordwestlich Schuhstraße, westlich Marktplatz und südlich der Liegenschaft Markt 8)

Der Bebauungsplan Nr. 24 gilt für einen Großteil des Untersuchungsgebiets, dem Zentralbereich der Innenstadt (s. Abbildung 11). Er wurde für das ehemalige Sanierungsgebiet aufgestellt. Der Planbereich umfasst das ehemalige Sanierungsgebiet Große Schmützstraße – Lankenweg und angrenzende Bereiche an der Schuhstraße, dem südlichen Markt, der Kuhtorstraße und der Lankenstraße. Der Anlass zur Planaufstellung bestand darin, dass die Funktionsfähigkeit des Stadtkerns als Einkaufs- und Dienstleistungszentrum infolge verkehrlicher Überlastung und mangelhafter bzw. nicht mehr zeitgemäßer Bausubstanz nicht mehr gewährleistet war. Durch den Bebauungsplan wurde die Schuhstraße zu Teilen vom Autoverkehr befreit und der Bau der heutigen Holsteiner Straße initiiert.

Der im Geltungsbereich liegende Teil des Marktplatzes ist fast komplett als Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung zugunsten der Anlieger, hier als Fußgängerbereich, festgesetzt.

Die beiden Änderungen (2. und 3.) betreffen die Höhenentwicklung und Optimierung der Grundstücksausnutzung an der Kuhtorstraße 10 und 12 (s. Abbildung 9) sowie den Bereich zwischen dem Marktplatz und der Holsteiner Straße u.a. für die Ansiedlung eines nahversorgungsrelevanten SB-Marktes (s. Abbildung 10).

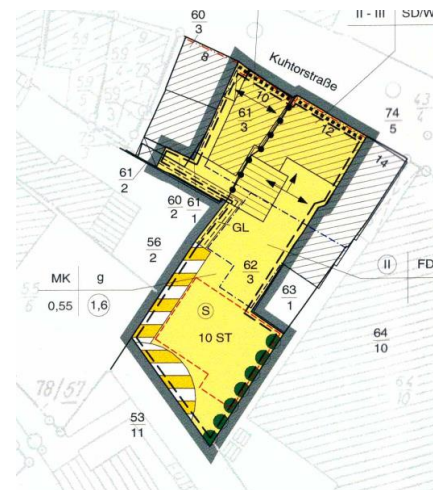


Abbildung 9: Bebauungsplan Nr. 24, 2. Änderung

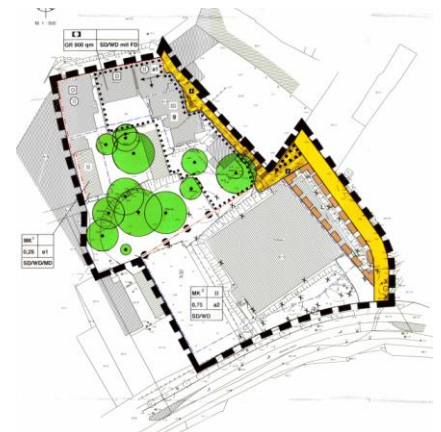


Abbildung 10: Bebauungsplan Nr. 24, 3. Änderung

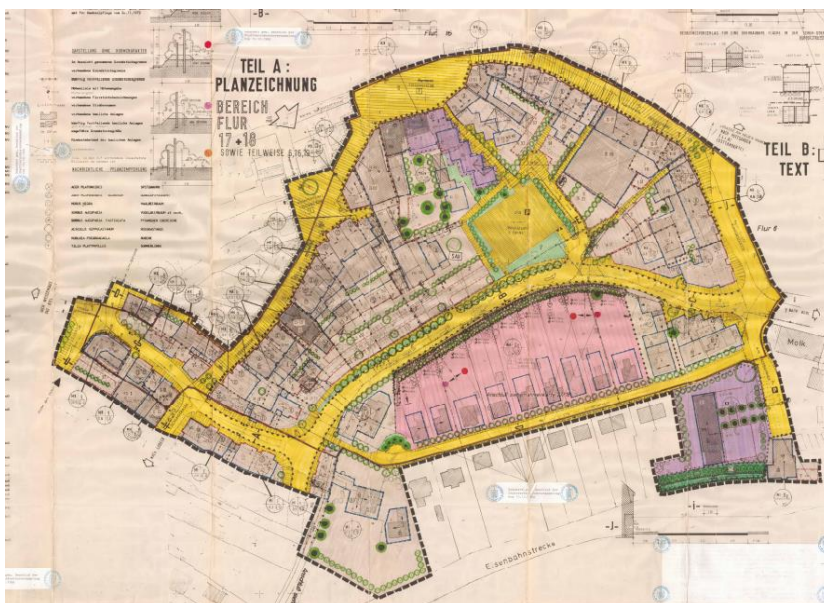


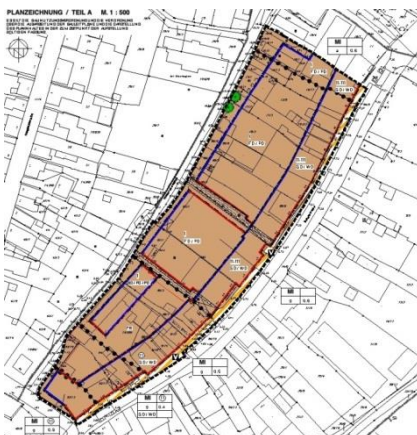
Abbildung 11: Bebauungsplan Nr. 24



Abbildung 12: Bebauungsplan Nr. 24, 1. Ergänzung



Abbildung 13: Bebauungsplan Nr. 31



BP Nr. 12.1 (Straße am Stadtpark), Ertaufstellung: 27.10.1993, mit 1. Änderung (15.1.1994), 2. Änderung (28.6.2000) und 3. Änderung (23.4.2010)

Der Plangeltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 12.1 erstreckt sich über das Gebiet zwischen Hopfenmarkt, Schauenburger Straße, Schauenburger Platz, Sportplatzgelände, Burgtorgraben und der südlichen Grenze des Grundstückes Hopfenmarkt 5 (s. Abbildung 16 und Abbildung 20).

Mit der Aufstellung des Bebauungsplans wurden folgende Planungsziele verfolgt:

- vorrangige Zulassung von bebaubaren Flächen und von Sozialeinrichtungen für betreute Wohnungen für ältere Menschen
- Schaffung von Entwicklungsmöglichkeiten für private Fremdenverkehrseinrichtungen aufgrund eines erhöhten Bettenbedarfs in den Sommermonaten
- Zulassung von bebaubaren Flächen für den Geschosswohnungsbau, speziell im Hinblick auf altengerechtes Wohnen.



Abbildung 20: Bebauungsplan Nr. 12.1., 1.-3. Änderung

BP Nr. 26.2 (Teilbereich untere Schuhstraße Nord-West), Ertaufstellung: 13.2.1999

Das Plangebiet des Bebauungsplans Nr. 26.2 (siehe Abbildung 17) liegt nördlich des Oldenburger Grabens und wird begrenzt durch die Schuhstraße im Osten, die Hospitalstraße im Norden, den Oldenburger Graben im Süden und eine Grünanlage im Westen. Der Zweck der Planung war die Sicherung und Ergänzung der vorhandenen Bebauungsstruktur parallel zur Schuhstraße sowie eine Erweiterungsbebauung für das Wohnheim und der Bau einer Parkpalette. Entlang der Schuhstraße sind Mischgebietsflächen festgesetzt.



Abbildung 16: Bebauungsplan Nr. 12.1

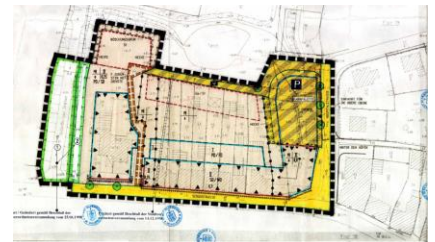


Abbildung 17: Bebauungsplan Nr. 26.2



Abbildung 18: Bebauungsplan Nr. 43



Abbildung 19: Bebauungsplan Nr. 11 und 1. Änderung



Abbildung 21: Bebauungsplan Nr. 46



Abbildung 22: Vorhaben- und Erschließungsplan Nr. 1



Abbildung 23: Vorhaben- und Erschließungsplan Nr. 2

BP Nr. 43 (Wallmuseum Oldenburg in Holstein), Erstaufstellung: 29.7.2010

Mit diesem Bebauungsplan soll das bestehende Wallmuseum gesichert und erweitert und die Umsetzung eines neuen touristisch und bildungsmäßig hochwertigen Museumskonzepts ermöglicht werden. Die bestehenden Hauptwegebeziehungen sollen gesichert und in Richtung Ringwall erweitert werden. Der Bauhof zur Bewirtschaftung der angrenzenden Grünflächen soll erhalten werden. Der Bebauungsplan zielt zudem auf die Sicherung der charakteristischen Grünbereiche und Biotope ab.

BP Nr. 11 (An der Priesterwiese), Erstaufstellung: 31.10.2001 und 1. Änderung vom 28.04.2004

Mit dem Bebauungsplan wurde auf die Errichtung eines Wohngebiets mit Sichtbeziehung zur Grünanlage „Priesterwiese“ und zur Oldenburger Altstadt abgezielt. Mit der 1. Änderung wird eine Erhöhung der möglichen Bebauungsdichte erwirkt (s. Abbildung 19).

Für den nicht im Untersuchungsgebiet befindlichen, als Gemeinbedarfsfläche festgesetzten Bereich wurde 2015 eine Teilaufhebung des Bebauungsplans erwirkt.

BP Nr. 46 (Bereich Klinik Oldenburg i.H.), Erstaufstellung: 28.11.2010

Vom Bebauungsplan Nr. 46 liegt nur der südliche Bereich im Untersuchungsgebiet. In diesem Bereich wurde die Errichtung von Stellplätzen und Garagen zugunsten der im Plangebiet vorhandenen Klinik und Pflegeeinrichtung ermöglicht.

3.1.5 Vorhaben- und Erschließungspläne (VEP)**VEP Nr. 1 (Sparkasse), Erstaufstellung: 7.9.1996**

Der VEP 1 (s. Abbildung 22) gilt für das Gebiet zwischen Schuhstraße, Holsteiner Straße und westlicher Grenze des Lankenweges. Das Plangebiet umfasst einen Teilbereich der Schuhstraße, die als innerstädtischer Geschäftsbereich insgesamt aufgewertet und attraktiviert werden sollte. Ziele des Plans waren Sanierung und ggf. Neubau von Gebäuden und Verkehrsberuhigung. Vorhabenträger war die Sparkasse.

VEP Nr. 2 (Einkaufszentrum am Schauenburger Platz), Erstaufstellung: 17.11.2011

Der VEP Nr. 2 (s. Abbildung 23) liegt außerhalb des Untersuchungsgebiets, grenzt aber unmittelbar an und ist bezüglich der Umsetzung der Bebauung für die Entwicklung des Schauenburger Platzes relevant, da er den Abbruch des Postgebäudes vorsieht.

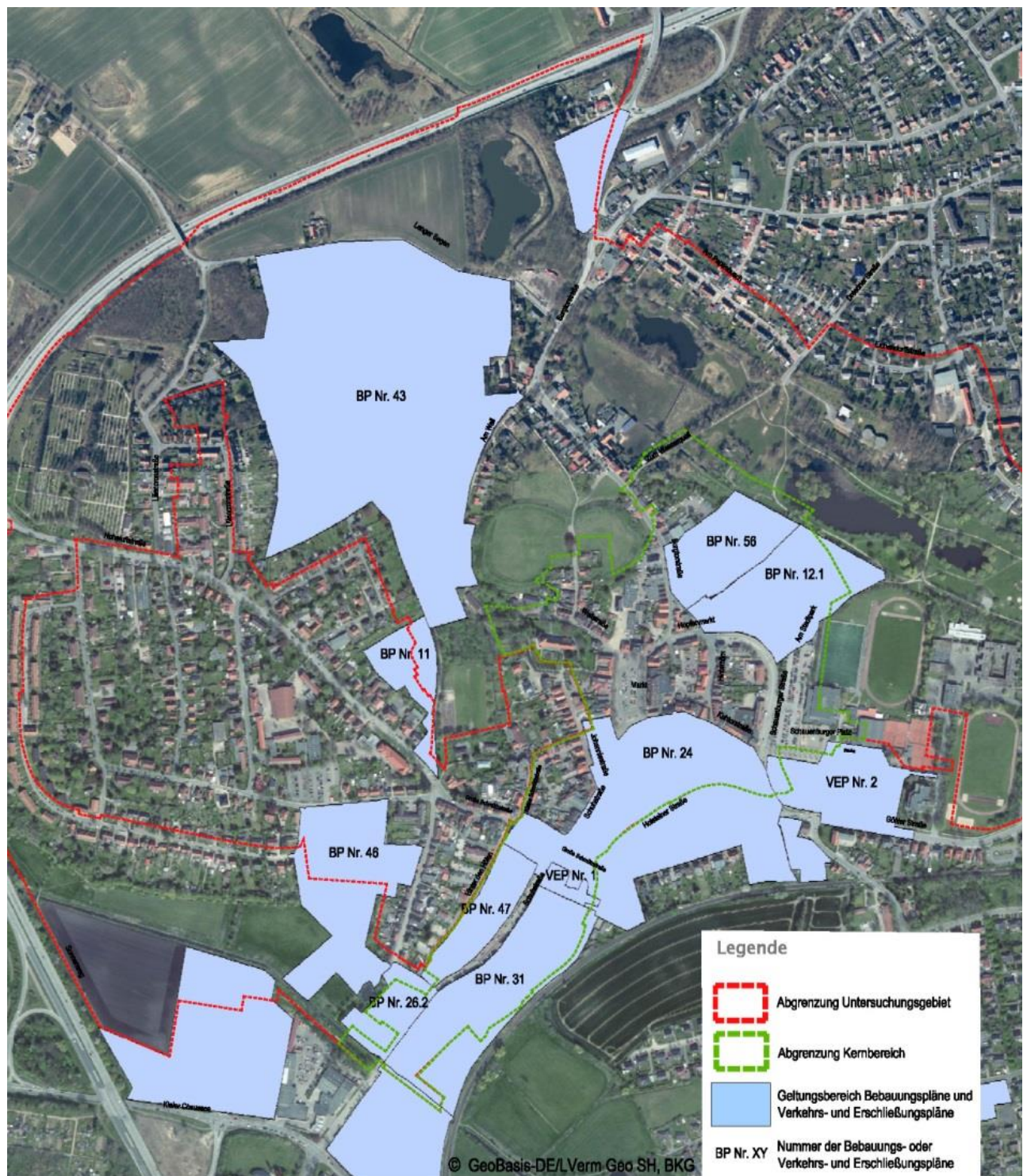


Abbildung 24: Überplante Bereiche (rot = Abgrenzung des Untersuchungsgebiets, grün = Abgrenzung des Kernbereichs; blau = Geltungsbereiche der BP bzw. VEP)

3.1.6 Erhaltungssatzung

Eine seit dem 1.7.1988 geltende Erhaltungssatzung wurde im September 2017 aufgehoben.

Der Geltungsbereich umfasste den Innenstadtbereich und deckte sich in großen Teilen mit dem Kernbereich des Untersuchungsgebiets (s. Abbildung 25).



Abbildung 25: Abgrenzung der Erhaltungssatzung

3.2 Städtische Planungen und Entwicklungen

3.2.1 Sanierungsgebiet „Innenstadt“

Die historische Innenstadt Oldenburgs i.H. wies Anfang der 1970er Jahre bei Beginn der Sanierungsmaßnahmen der ersten Städtebauförderung erhebliche funktionale und gestalterische Mängel auf, insbesondere bedingt durch den zunehmenden und in der Innenstadt sehr dominanten Kraftfahrzeugverkehr.

Vorrangiges Ziel der Sanierungsmaßnahmen war es damals, den historischen Innenstadtbereich mit seinen angestammten zentralörtlichen Funktionen und dem innerstädtischen Wohnen zu erhalten, zu stärken und weiter zu entwickeln. Der historische Stadtkern wurde durch eine neue geschäftsnah geführte Tangentialstraße verkehrsberuhigt und die Attraktivität des Stadtkerns als Einkaufs- und Dienstleistungszentrum und als Wohnstandort auf diese Weise gesteigert.

3.2.2 Einzelhandelskonzept

Das Einzelhandelskonzept für die Stadt Oldenburg i.H. aus dem Jahr 2010/2011 (Jacobsen Architekt, Stadtplaner 2011) wurde 2013 von CIMA fortgeschrieben. Ausschlaggebend für die Fortschreibung waren Veränderungen in der örtlichen Einzelhandelsstruktur durch die Verlagerung des Edeka-Marktes an den Schauenburger Platz. Die Fortschreibung konzentrierte sich auf die langfristige Ansiedlungsstrategie für den Einzelhandel im Stadtgebiet.

Anlässlich der Aufnahme der Oldenburger Innenstadt in das Städtebauförderprogramm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ steht die Einzelhandelsentwicklung erneut im Fokus, diesmal als Teil der umfassenden Zentrumsentwicklung. Im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen sowie für die Entwicklung des IEK ist eine hohe Aktualität der Einzelhandelsdaten, des Entwicklungsstands und der Prognoseeinschätzungen erforderlich. Aus diesem Grund wurde das Konzept parallel zur Durchführung der vorbereitenden Untersuchungen von der Firma Dr. Lademann und Partner erneut fortgeschrieben und im Rahmen der Städtebauförderung gefördert. Wesentlich sind dabei auch die gutachterlichen Empfehlungen für eine nachhaltig tragfähige Einzelhandelsentwicklung in der Gesamtstadt, da diese ein maßgeblicher Faktor für die städtebauliche Entwicklung der Stadt ist. Die aktuelle Fortschreibung wurde 2016 von der Stadt Oldenburg i.H. beschlossen und im Januar 2017 unter dem Titel „Perspektiven der Einzelhandels- und Innenstadtentwicklung in Oldenburg in Holstein“ fertiggestellt.

Das Konzept wurde am 30. März 2017 von der Stadtverordnetenversammlung der Stadt Oldenburg i.H. beschlossen. Es basiert auf der empirischen Erhebung und Analyse des vollständigen Einzelhandels in der Gesamtstadt und der ergänzenden Nutzungen in der Innenstadt sowie der statistischen Auswertung einer Befragung von 300 PassantInnen. Es dient als Arbeitsgrundlage und planerisches Instrument für die Steuerung und Entwicklung des Einzelhandels auf gesamtstädtischer Ebene und liegt der VU und der Entwicklung des IEK zugrunde.

Das Gutachten enthält folgende wesentliche Aussagen:

- Die Kaufkraft in Oldenburg i.H. ist leicht unterdurchschnittlich. Verbunden mit der Prognose eines Bevölkerungsrückgangs im

Umland wird sich dies restriktiv auf die Nachfragesituation auswirken. Positive Auswirkungen werden hingegen vom Arbeitsmarkt, den Pendlerströmen und dem Tourismus angenommen, da hier in allen Bereichen positive Entwicklungen verzeichnet werden konnten.

- Unterschiedliche Prognosen gehen von einer steigenden bzw. sinkenden Bevölkerungsanzahl aus.
- Mit dem demografischen Wandel geht eine Alterung der Bevölkerung einher. Infolge dieser Entwicklung ändert sich das Einkaufsverhalten und die Bedeutung der fußläufigen Erreichbarkeit der Güter des täglichen Bedarfs nimmt zu.
- Die Kaufkraft wird prognostisch nicht steigen. Auch vor dem Hintergrund der zunehmenden Relevanz des Online-Handels ist kaum von einem Impuls für den Einzelhandel auszugehen.
- Es wird angenommen, dass die bisher steigenden Tourismuszahlen in Verbindung mit Großprojekten wie der festen Fehmarnbeltquerung weiter zunehmen werden.
- Die Einzelhandelszentralität ist bereits vergleichsweise hoch, in einigen Sortimenten können jedoch noch Verbesserungen angestrebt werden. Dies gilt auch für die Verkaufsflächendichte.
- Strukturelle Defizite stellen z.B. die Abhängigkeit des innerstädtischen Versorgungsbereichs vom Modehaus Johannsen als wichtigstem Ankerbetrieb sowie der großflächige Ladenleerstand dar.

Für die Entwicklung des innerstädtischen Zentrums gibt das Gutachten folgende Richtung vor.

- Die Innenstadt ist als einziger zentraler Versorgungsbereich in der Stadt zu stärken. Weitere Entwicklungen im Einzelhandel fokussieren sich zukünftig insbesondere auf diesen Bereich. Er wird durch zusätzliche Standorte, die Fachmarkttagglomerationen Am Voßberg und Kieler Chaussee, ergänzt. Erweiterungen oder Neuansiedlungen in diesen Bereichen sind restriktiv zu beurteilen.
- Zwischen der Innenstadt und den Ergänzungsorten kann zwischen „Lustkauf“ und „Lastkauf“ unterschieden werden. In der Innenstadt findet ein sogenannter Lustkauf von weniger transportsensiblen Gütern statt, während außerhalb der Innenstadt in Fachmarkttagglomerationen, gestützt auf das Auto, der Lastkauf getätigt wird. Es gilt, die Entwicklung vorrangig in der Innenstadt zu betreiben, um eine weitere Zerstreuung des Einzelhandels in die Fläche zu vermeiden.
- Eine Verkleinerung des Versorgungsbereichs der Innenstadt soll eine räumlich konzentrierte Entwicklung befördern. Zur Steuerung der räumlichen Anordnung der Sortimente wird die im Gutachten dargestellte Sortimentsliste „Oldenburger Liste“ empfohlen. In ihr werden alle Sortimente hinsichtlich ihrer Zentrenrelevanz bewertet und eingeordnet.

Darüber hinaus werden einige Maßnahmen für die Entwicklung der Innenstadt vorgestellt. Diese können sowohl von Geschäfts- und Immobilieneigentümern als auch von der Stadt umgesetzt werden.

3.2.3 Verkehrstechnische Untersuchung

Parallel zum Einzelhandelskonzept wurde von Merkel Ingenieur Consult ebenfalls anlässlich der vorbereitenden Untersuchungen und im Rahmen der Städtebauförderung eine Verkehrstechnische Untersuchung für die Stadt Oldenburg i.H. erstellt. Das Ziel der im März 2017 veröffentlichten Untersuchung ist es, eine verkehrsplanerische Bestandsanalyse darzulegen und daraus mögliche Maßnahmen abzuleiten. Sowohl die Bestandsanalyse als auch die Verbesserungsvorschläge dienen als Grundlage für das integrierte städtebauliche Entwicklungskonzept.

Die Untersuchung basiert auf aktuellen Verkehrsdaten, einer Verkehrszählung an innerstädtischen Knotenpunkten und einer Schätzung des künftigen Verkehrsaufkommens auf Basis potenzieller innerstädtischer Nachverdichtungen. Der Fokus wird dabei aufgrund der engen Verflechtung der Räume auf die Gesamtstadt Oldenburg i. H. gerichtet.

Maßgeblich für die Einschätzung der Bestandsanalyse und der künftigen Entwicklung Oldenburgs i.H. ist das prognostizierte Verkehrsaufkommen und die damit einhergehende Überprüfung der Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes. Zum einen sind es äußere Faktoren, wie der Bau der festen Fehmarnbeltquerung, der Ausbau der E47 oder die Planung eines neuen Bahnhofs mit ICE-Halt, die zur Annahme eines Zuwachses des Verkehrsaufkommens führen, zum anderen sind es innere Faktoren, wie das interkommunale Gewerbegebiet oder die Ausweisung von Gebieten zur Verdichtung. Die Verkehrserzeugungspotenziale wurden dabei vor allem aus dem sich aktuell in der Genehmigung befindlichen Flächennutzungsplan errechnet. Für den motorisierten und nichtmotorisierten Individualverkehr ergibt sich aus den Planungen der Stadt eine prognostizierte Zunahme von +4 % bis 2030. Anhand der Untersuchung von Spitzenstunden und einer Verkehrszählung an wichtigen Knotenpunkten wurde ermittelt, dass das Straßennetz in der Lage ist, den berechneten Verkehr aufzunehmen, ohne dass es dabei an einem der Knotenpunkte zu einer Instabilität kommt. Somit sind die Kapazitäten als gut bis sehr gut zu beschreiben.

3.3 Ausschuss für die Zukunft – Oldenburg 2030

Am 14.7.2009 hatte die Stadtverordnetenversammlung die Einsetzung eines Projektausschusses mit dem Namen „Ausschuss für die Zukunft“ beschlossen, mit der Aufgabe, eine Zukunftsperspektive mit Rahmenbedingungen für die Stadt Oldenburg i.H. zu erarbeiten. Dieser Ausschuss setzte sich aus insgesamt neun ständigen Mitgliedern – den Vorsitzenden der Fraktionen sowie der drei ständigen Ausschüsse, dem Bürgermeister und dem je nach Thema befassten Fachbereichsleiter aus der Stadtverwaltung – zusammen. Darüber hinaus wurden temporär zwei Architekten als externe Fachleute hinzugezogen. Der Projektausschuss hatte keine Entscheidungsbefugnisse, sondern sollte für die Stadtverordnetenversammlung Empfehlungen aussprechen.

Im Rahmen von sechs Sitzungen und einem ebenfalls in diesem Zeitraum veranstalteten Workshop wurden die Themen Verkehr und Tourismus, Schule und Sport, Wirtschaft und Wall sowie Stadtbild, Image und Wohnen ausgiebig diskutiert und Ziele für die Stadtentwicklung erarbeitet. Der Workshop, zu dem öffentlich eingeladen worden war und an dem ca. 50 BürgerInnen teilnahmen, wurde nach der fünften Sitzung

in Zusammenarbeit mit der Stadtverwaltung durchgeführt. Anstelle der Beauftragung eines externen Büros mit der Erarbeitung eines fachlich fundierten Stadtentwicklungskonzepts sollte zunächst versucht werden, mit Eigenmitteln ein Zukunftskonzept zu entwickeln. In diesem Rahmen wurden bereits zahlreiche, teils konkrete Wünsche und Maßnahmenideen diskutiert und zusammengetragen, so dass eine Fortsetzung der Ausschussarbeit von den Mitgliedern befürwortet wurde.

Durch einen weiteren Beschluss am 16.2.2012 wurde die Weiterarbeit des Projektausschusses bis zum Ende der Legislaturperiode eingeläutet. Diesmal sollten jedoch auch BürgerInnen als externe BeraterInnen eingebunden werden. Zu den bereits bestehenden o.g. Themengruppen wurden Arbeitsgruppen gebildet, deren Ergebnisse im April 2013 in der letzten Sitzung des Zukunftsausschusses unter Beteiligung von 35 anwesenden BürgerInnen zusammengetragen wurden.

Für die einzelnen Themenbereiche wurden folgende im Abschlussbericht dokumentierte Ziele formuliert:¹

AG Schule und Sport

1. Bündelung und Zentrierung – Oldenburg als vernetzte Bildungs-Sport-Kultur-Stätte (kein Schulzentrum)
2. Örtliche Zusammenführung diverser Stätten für Bildung, Sport und Kultur
3. Spezialisierte Bildungsgänge anbieten (Alleinstellungsmerkmal), z.B. im medizinischen oder sportlichen Bereich
4. Öffnung nach Dänemark im sprachlichen, kulturellen Bereich
5. Bestehende Qualitäten herausarbeiten, sichern und weiter verbessern

AG Stadtbild, Image und Wohnen

1. Attraktive Gestaltung der Innenstadt
2. Zentrumsnaher Wohnraum (Mehrgenerationsbauten)
3. Verbindung des Marktplatzes mit Grünbereichen, Wall und Fahrradverkehrsverbindungen
4. Stärkung des Marktplatzes
5. Leerstände durch Umwandlung der Nutzungsarten beheben

AG Wirtschaft und Wall

1. Stadtmarketing und Identität der Stadt stärken / Logo für Oldenburg
2. Überdachung der Einkaufsstraßen
3. Gäste- und Tourismusfreundlichkeit stärken
4. Verbindung und Attraktivierung Museum – Wall – Stadt
5. Stärkung des Handwerks und der Ausbildung

¹ Aus dem Abschlussbericht (Teil2) für den „Ausschuss für Zukunft – Oldenburg 2030“ vom 13.05.2013

AG Verkehr und Tourismus

1. Tourismusfreundlichkeit und Servicequalität ausbauen und qualifizieren
2. Stadtmanagement und -marketing
3. Erweiterung und Qualifizierung neuer Tourismuskmärkte
4. Zentralörtlichkeit Oldenburgs herausstellen und ausbauen
5. Zielgruppenerweiterung für den Tourismus

Die letzte Sitzung des Zukunftsausschusses fand im April 2013 statt (siehe auch Stadt Oldenburg i.H. (2013)).

Die Initiative des aus Politik, Verbänden und Privaten zusammengesetzten Ausschusses hat durch die Identifizierung von Problemen den Anstoß für die Beantragung der Städtebauförderung gegeben. Darüber hinaus ist es ihr gelungen, eine breite Öffentlichkeit für die Entwicklung von Lösungsideen zu gewinnen.

Mit den vorbereitenden Untersuchungen werden die Probleme und Potenziale der Innenstadtentwicklung erneut unter Beteiligung wesentlicher AkteurInnen aus Gemeinwesen, Einzelhandel sowie einer breiten Einbeziehung der Oldenburger BürgerInnen eruiert und fachlich untermauert. Durch die Beauftragung der großangelegten professionellen Beteiligung in unterschiedlichen Formen stellt die Stadt sicher, dass alle BewohnerInnen der Stadt die Möglichkeit haben, ihre Probleme, Wünsche, Sichtweisen und Ideen bezüglich der Innenstadtentwicklung in den Prozess einzubringen.

4 Bestandsanalyse

4.1 Städtebauliche Struktur

Als Grünring bezeichneter Strukturbereich umgibt innerstädtischen Kernbereich

Der Kernbereich des Untersuchungsgebiets umfasst den Zentrumsbereich, der im Wesentlichen durch die Altstadt geprägt ist. Im Norden grenzt er an die denkmalgeschützte historische Wallanlage. Er ist dort von weiträumigen Grünanlagen um den Wallsee und den Priestersee sowie vom Stadtpark umgeben. Im Süden grenzt er an den landschaftlich wertvollen Bereich des Oldenburger Grabens. Diese das Stadtzentrum umgebenden wichtigen und schützenswerten Landschaftsbereiche sind im Rahmen der Erweiterung ebenfalls in das Untersuchungsgebiet aufgenommen worden. Sie sind wiederum von einer Wohnbebauung umgeben, deren direkt angrenzende Gebäude ebenfalls Teil des Untersuchungsgebiets sind. Diese unterscheiden sich strukturell jedoch erheblich vom innerstädtischen Kernbereich und werden im Folgenden dem Strukturbereich des „Grünrings“ zugeordnet. Die genannten Grünstrukturen haben derzeit eher eine trennende, als eine verbindende Wirkung zwischen den außen liegenden Wohngebieten und der Innenstadt.

Altstadtentwicklung mit Marktplatz entlang Fernstraßenzug

Die Altstadt ist durch eine langgestreckte, bogenförmige Grundrissgestalt geprägt, die sich u.a. durch die Entwicklung der Bebauung entlang des historischen Fernstraßenzugs Schuhstraße - Burgtorstraße erklärt. In ihrem geografischen Mittelpunkt liegt der Marktplatz aus slawischer Zeit mit dem Rathaus aus dem Jahr 1834.

Zentrumserweiterungsbereich Schauenburger Platz

Zum Kernbereich des Untersuchungsgebiets gehört aber auch der östlich der Schauenburger Straße gelegene Zentrumserweiterungsbereich am Schauenburger Platz. Hier befinden sich großstrukturierte Einzelgebäude aus der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts mit Einzelhandel und Gemeinbedarfseinrichtungen sowie ein für den Aufenthalt vorgesehener Platz (der „neue Markt“) und großflächige Parkplätze.

4.2 Grün- und Freiräume

Wenig öffentliches Grün im Kernbereich

Aufgrund der innenstadttypischen dichten Bebauung sind im Zentrum nur wenige Grünflächen vorhanden. Private Grünflächen sind hier vor allem angrenzend an die öffentlichen Grünflächen und im Südosten in Richtung Holsteiner Straße vorzufinden. Größtenteils handelt es sich dabei um Einfamilienhäuser mit Garten, die rückwärtig an die öffentlichen Flächen anschließen. Die Abtrennung erfolgt meist mittels dichten Gehölz- und Baumstrukturen. Im Zuge des im Rahmen der ersten Städtebauförderungsmaßnahme umgesetzten Baus der Umgehungsstraße (Holsteiner Straße) mussten einige private Gärten verkleinert werden.

Grünring bettet Innenstadt ein

Der Grünring beinhaltet hingegen überwiegend die großen Grünflächen, die die Innenstadt einbetten. Sie lassen sich grob in drei Teilbereiche gliedern: Im Norden der Innenstadt liegt der Stadtpark, nordwestlich die Wallanlagen und südlich der Sonnenweg mit dem Oldenburger Graben.

Die folgenden Ausführungen zu den Grünräumen sind im Plan „Grünanlagen“ dargestellt (s. Anlage 1.1).

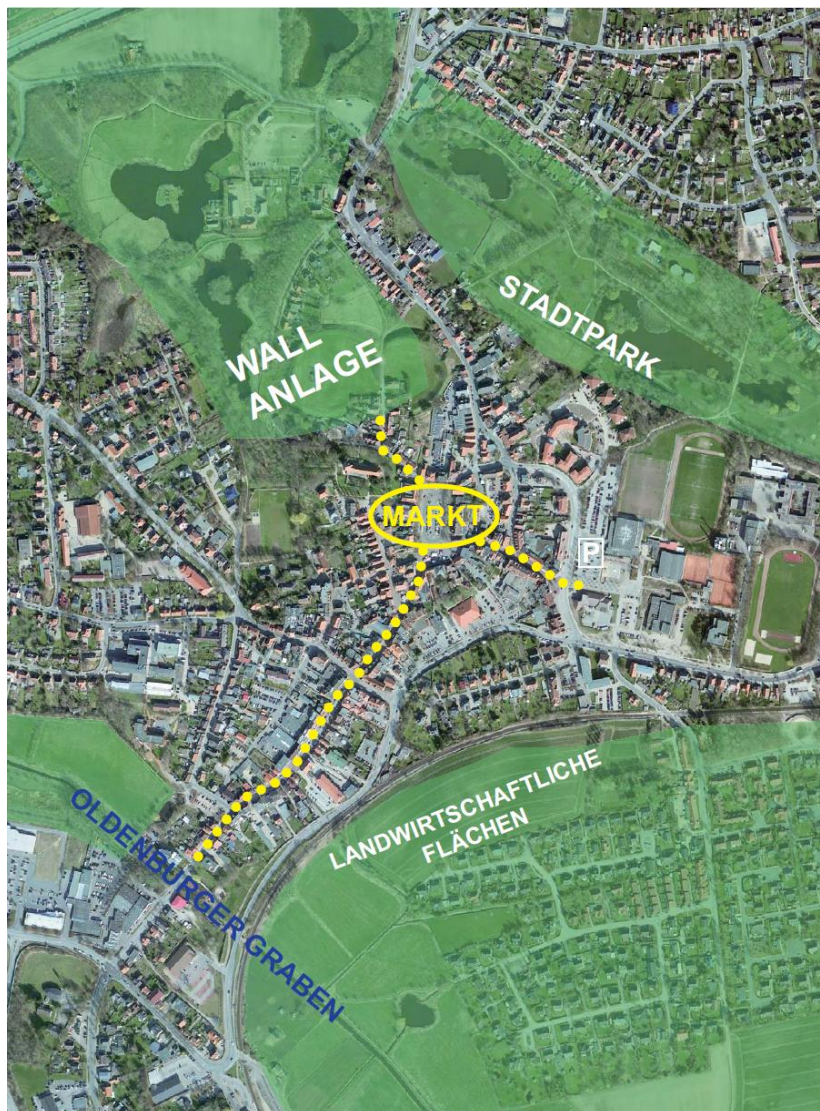


Abbildung 26: Bezüge Kernbereich und Grünstrukturen

4.2.1 Stadtpark

Der direkt an die Innenstadt angrenzende Stadtpark erstreckt sich von der Adolf-Friedrich-Straße und dem Kremsdorfer Weg im Osten, wo sich auch die Beruflichen Schulen des Kreises Ostholsteins sowie das Freiherr-vom-Stein-Gymnasium befinden, bis zur Burgtorstraße im Westen. Die Wohnbebauung an der Burgtorstraße grenzt den Stadtpark im Süden ein, im Norden bildet die Grundschule am Wasserquell und die Wohnbebauung am Papenbusch, der Eichendorffstraße und der Danziger Straße die Grenze. Der Zugang erfolgt über Stichwege von der Burgtorstraße, der Danziger Straße, dem Kremsdorfer Weg, der Straße am Stadtpark, über die Dresdener Straße und über den Weg Zum Wasserquell.

Stadtpark – Lage und Zugänge

Fehlende Orientierung aufgrund schlechter Ausgestaltung der Eingänge und fehlender Beschilderung

Die Eingänge zu den Parkanlagen sowie die Fläche des Parks an sich sind wenig ausgestaltet, es ist keine Beschilderung vorhanden. Für Ortsunkundige wird die Nähe zwischen der Innenstadt und den Grünanlagen nicht deutlich.

Dichte Ufervegetation, eingeschränkte Sicht und fehlende Zugänglichkeit

Der länglich geformte Stadtpark wird durch zwei Stillgewässer und eine Rückhaltebecken geprägt, die vor allem der Entwässerung der feuchten Grünflächen dienen sollen. Sämtliche Gewässer Oldenburgs werden vom örtlichen Angelverein genutzt. Im Süden verläuft ein schmaler Wassergraben (Burgtorgraben), der teilweise verrohrt ist. Die Sicht auf die Stillgewässer wird durch eine dichte Ufervegetation stark eingeschränkt. Diese Art der extensiven Pflege findet im Westen des Stadtparks ihre Fortsetzung, dort sind die Flächen für BesucherInnen nicht zugänglich.

Wege bei Regen nicht nutzbar

Die Wege im Stadtpark sind bestenfalls wassergebunden ausgeführt. Nach Regenereignissen gestaltet sich das Passieren der Wege schwierig bis unmöglich. Auch die ohnehin feuchten Böden der Grünflächen sind dann wenig nutzbar.

Nutzungen im Stadtpark – vielfältig und viel genutzt

Im Osten des Stadtparks, in der Nähe der Schulen, sind Spiel- und Sportmöglichkeiten gegeben. Dort sind eine Boule-Fläche, ein Kinderspielfeld und ein Outdoor-Fitness-Bereich installiert. Die NutzerInnen der Spiel- und Sportflächen sind Eltern mit Kindern, SportlerInnen, BoulespielerInnen sowie Schulen und Kindergärten, die auch kleine Bereiche der Parkflächen zum Gärtnern nutzen (Schulgärten). SpaziergängerInnen und RadfahrerInnen nutzen den Stadtpark ebenfalls, außerdem dient er als sozialer Treffpunkt.

Konfliktpotenzial an nicht eingezäunten Hundewiesen

Für HundebesitzerInnen sind die ausgewiesenen Hundefreilaufflächen attraktiv. Da diese nicht eingezäunt sind, entstehen hier Konflikte zwischen den verschiedenen NutzerInnen.

4.2.2 Wallanlagen

Wallanlagen – Lage und Zugänge

Im Nordosten der Innenstadt schließen sich die Wallanlagen an, ein slawisches Bodendenkmal, das aus dem Wall und dem Wallmuseum besteht. Zu diesem Teilbereich zählen ebenfalls die Priesterwiesen, die südlich von ihnen gelegenen Sportflächen und die Flächen nördlich des Langen Segens.

Wall – Zugänge steil bzw. mit Treppen

Der Wall ist über die Wallstraße, die Burgtorstraße, die Straße am Wall und über die westlich des Walls gelegenen Priesterwiesen zu erreichen. Der erhöht liegende Wall ist mit einer Informationstafel ausgestattet, die die Geschichte des Walls erläutert. Aufgrund der Anhöhe sind die Zugänge steil oder mit Treppenstufen versehen. Ein Ringweg führt innerhalb des Walls entlang. Der Weg ist nicht beleuchtet.

Bedeutung und Geschichte des Walls sind wenig bekannt und wahrnehmbar

Der Wall ist BesucherInnen wenig bekannt. Seine Bedeutung und seine Geschichte sind auch vor Ort wenig erlebbar.

Priesterwiesen – Freizeitmöglichkeiten für Jugendliche, Veranstaltungsort für Kita

Die Priesterwiesen verlaufen von der Straße An der Priesterwiese im Süden bis an die Grenze des Wallmuseums im Norden. Im Osten bildet die Straße Am Wall den Abschluss, die Wohnbebauung der Liliencronstraße und des Weidenkamps grenzt die Priesterwiesen im Westen ab. Die Zugänge erfolgen dabei über kleine Stichwege von den jeweiligen Straßen. Im Süden der Priesterwiesen gibt es eine Sportanlage. Ein bestehender Sportplatz wurde um einen Grillplatz, einer Graffitiwand

und einem Basketballplatz für Jugendliche ergänzt. Auch die in der Nachbarschaft gelegene Kindertagesstätte nutzt die Priesterwiesen, um Veranstaltungen zu feiern, etwa das Grillfest oder Laterne laufen.

Mittig der Priesterwiesen liegt der Priestersee, der wie die Seen im Stadtpark von einer dichten Ufervegetation geprägt ist. Westlich des Priestersees sind eine Streuobstwiese und ein Schulwald vorhanden. Die Streuobstwiese ist aufgrund des Bestands an alten Apfelsorten biologisch wertvoll. Die Pflege der Bäume geschieht auf ehrenamtlicher Basis. Ähnlich wie im Stadtpark sind die Wege auch wassergebunden, teilweise schmal und an einigen Stellen durch Trampelpfade entstanden.

Attraktive landschaftliche Elemente zur öffentlichen Nutzung

Nördlich der Priesterwiesen erstreckt sich das Wallmuseum mit dem Wallsee bis zu einer Waldfläche, die an die Straße Langer Segen angrenzt und über die Liliencronstraße hinweg bis an die A1 reicht. Der Zugang zum Wallmuseum ist nur über die Straße Langer Segen möglich, da für das Wallmuseum ein Eintritt entrichtet werden muss.

Wallmuseum nur über Professor-Struve-Weg erreichbar

Nördlich des Langen Segens befinden sich landwirtschaftliche Flächen und ein von Wald umgebenes Pachtgewässer. Zwischen der Liliencronstraße, der Hoheluftstraße und der A1 befindet sich außerdem der Friedhof.

Landwirtschaft, Pachtgewässer und Friedhof im Norden

4.2.3 Sonnenweg und Oldenburger Graben

Zwischen der Wohnbebauung am Kurzen Kamp und der A1 verläuft der Sonnenweg. Dieser reicht bis zur Schuhstraße und der Fachmarkttagglomeration an der Kieler Chaussee. Die an den Sonnenweg angrenzenden Flächen werden vom Oldenburger Graben durchkreuzt, der allerdings nicht durchgehend zugänglich ist. Die südlich des Grabens liegenden Flächen werden landwirtschaftlich genutzt, während nördlich extensiv gepflegte Flächen und eine Hundefreilauffläche vorhanden sind.

Sonnenweg und Oldenburger Graben – Lage

Im Rahmen der Beteiligung, die bereits vor der Erweiterung des Untersuchungsgebiets durchgeführt wurde, gab es für den Oldenburger Graben folgende Aussagen von den TeilnehmerInnen:

Wir wünschen uns

Erhalt und Renaturierung
fußläufige Erschließung
Verbindung von der Innenstadt
Spielplatz

Sonnenweg – teilweise unübersichtliche Wegeführung



Abbildung 27: Eingang in den Sonnenweg von der Hoheluftstraße

Der Eingang in den Sonnenweg ist unübersichtlich (s. Abbildung 27). Der nördliche Teil des Sonnenwegs ist dicht bewachsen. Ein Garagenhof unterbricht den Weg und muss gequert werden, um dem Sonnenweg weiter zu folgen. Diese Verbindung ist als solche jedoch nicht eindeutig zu erkennen. Anschließend verläuft der Sonnenweg weiterhin parallel zu den Grundstücken der Wohnbebauung des Kurzen Kamps und teilt sich auf. Der nördliche Weg bleibt weiterhin parallel und macht daher einen Bogen nach Osten. Der südliche Weg verläuft neben der Autobahn bis zur Fachmarkttagglomeration Kieler Chaussee. An der Stelle der Aufteilung des Sonnenweges öffnet sich die Landschaft, der dichte Bewuchs ist lediglich westlich des südlichen Stücks des Sonnenweges vorhanden.



Abbildung 28: Garagenhof Sonnenweg (li), Sonnenweg (re)

Straßen als Barrieren zwischen den Grünbereichen

Schmale und undefinierte Eingänge in die Grünbereiche

Attraktive und übersichtliche Wegeverbindungen fehlen

4.2.4 Verbindung der Strukturbereiche Innenstadt und Grünräume

Wegeverbindungen zwischen den Grünstrukturbereichen sind nicht durchgehend gegeben. Oftmals werden diese durch Straßen unterbrochen, wie etwa die Burgtorstraße. Eine gefahrlose Querung ist hier nicht möglich. Außerdem sind die Eingangssituationen nicht deutlich, da sie häufig schmal und nicht beschildert sind.

Auch zwischen der historischen Wallanlage, die u.a. für den Tourismus interessant ist, und der Innenstadt sowie von der Innenstadt zum Oldenburger Graben, der ein wichtiger Erholungsraum der Stadt ist, fehlen attraktive und übersichtliche Wegeverbindungen.

4.2.5 Freiraumerkundung mit BewohnerInnen im Erweiterungsbereich

Für die Erweiterung des Untersuchungsgebiets um den Grünring wurde eine weitere Beteiligungsveranstaltung durchgeführt, die auf die Ermittlung der Wahrnehmung und Nutzung der großen Grünanlagen durch die AnwohnerInnen abzielte. Dabei wurden 8 Punkte anhand eines (aufgrund des schlechten Wetters) imaginären Rundgangs betrachtet und diskutiert (s. Abbildung 29). Folgende durch die Teilnehmenden erarbeiteten Ergebnisse können festgehalten werden:



Abbildung 29: Route des imaginären Rundgangs durch die Grünanlagen

Punkte 1 und 2: Stadtpark

negativ	positiv
nach Niederschlag rutschiger und sehr feuchter Boden bei der Boule-Bahn	Viele unterschiedliche Nutzergruppen nutzen den Stadtpark - Treffpunkt
Hundefreilauffläche ist nicht eingezäunt – Konflikte mit anderen NutzerInnen	Spiel- und Sportmöglichkeiten, Hundefreilauffläche
Zugänge von Burgtorstraße und Schauenburger Platz schlecht wahrnehmbar	Man ist schnell im Grünen
Zugang von Adolf-Friedrichstraße unbekannt	Zugang zum Park von Berufsschule aus gut
Stadtpark ist TouristInnen unbekannt – Beschilderung fehlt	naturnahe Gestaltung gut und wichtig für Tiere

Sitzgelegenheiten für Gruppen fehlen. Vorhandene Bänke werden im Winter abmontiert	
Mülleimer fehlen	
fehlende Beleuchtung am Eingang vom Schauenburger Platz. Am Wallmuseum fehlen die Leuchtköpfe der Laternen	
Weg zur Grundschule am Wasserquell wird trotz Beleuchtung als Angstraum wahrgenommen – dichter Bewuchs, Eingänge sind insgesamt häufig zugewachsen	
Müll im Gewässer	
Wünsche/Ideen	
Toilette im Stadtpark	
Eine die Stadt durchziehende wegweisende Markierung nach Beispiel der französischen Partnerstadt Blain	
Stadtpark als Treffpunkt weiter ausbauen (Grillplatz, offene Küche)	
Ganzjährige Möblierung im gesamten Park	
Rückschnitt der Gehölze für mehr Sicherheitsgefühl	
Trennung von intensiv und extensiven Bereichen (naturnah am Teich auf vom Weg abgekehrter Seite, Seite am Weg gestaltet)	
Pflanzung von Blumen und Pflege der Teiche	

Punkte 3-6: Wallanlagen

negativ	positiv
Übergang an Burgtorstraße ist verkehrstechnisch gefährlich, nicht barrierefrei und für Schülergruppen schwierig	Eingangsbereich am Wasserquell liegt sehr nah am Wall

negativ	positiv
Es ist schwierig, auf den Wall zu kommen (steil, Pflasterung)	Wall ist Abkürzung zum Markt
durch vielfältige Aktivitäten von Jugendlichen Konflikte mit direkten AnwohnerInnen	gute Aussicht auf die Landschaft und das Wetter vom Wall
Wege an den Priesterwiesen feucht, deshalb wenig frequentiert	Priesterwiese ist toller Ort zum Spielen, viele unterschiedliche Aktivitäten finden dort statt
Pflege der Streuobstwiese wird schwierig, da ehrenamtliche NachfolgerInnen gefunden werden müssen	Streuobstwiese aufgrund der alten Apfelsorten sehr wertvoll
	Zugang von Priesterwiese zur Gastronomie des Wallmuseums
Wünsche/Ideen/Anmerkungen	
gut wahrnehmbare Verbindung zwischen Wall und Innenstadt (Burgtorstraße) ist wichtig	
Gestaltung der Fläche unterhalb des Walls an der Burgtorstraße	
Entwicklung eines an Straßenquerungen zu platzierenden Logos, das Eingänge in den Park und Verbindungen deutlicher macht	
Pflasterung am Wall überdenken	
Wall hat Potenzial für Veranstaltungsfläche (z.B. „Rock am Wall“)	
Wunsch nach Rastmöglichkeiten, Picknicktisch, Hinweisen zur Aussicht	
Sichtachse zwischen Priesterwiese und Wallmuseum, um Verbindung zu verdeutlichen	
Errichtungen wie Turm, Fahne, Palisade oder anderer Symbole auf dem Wall, um Sichtbarkeit zu stärken	

Punkte 7 und 8: Sonnenweg

negativ	positiv
nordwestlicher Abschnitt des Sonnenwegs zwischen Siedlung und Lärmschutzwand der Autobahn ist unattraktiv – stark begrünt und dunkel	
Garagenhof, der überquert werden muss, steht häufig unter Wasser	
Brücke Richtung Gewerbegebiet an der Kieler Chaussee fehlt	
Wünsche/Ideen	
Verbesserung des nördlichen Abschnitts des Sonnenwegs erforderlich	
Zugänglichkeit des Oldenburger Grabens herstellen durch Treppenanlage am Wasser	

Für das gesamte Gebiet:

Wünsche/Ideen
Rundweg durch die Grünanlagen Klar gekennzeichnete Eingänge Sitzgelegenheiten für das ganze Jahr, auf denen gemeinsam mit mehreren Menschen gesessen werden kann

4.2.6 Plätze

Im Kernbereich des Untersuchungsgebiets befinden sich mehrere Plätze. Der Marktplatz und der Schauenburger Platz, haben aufgrund ihrer Größe und Lage eine besondere städtebauliche Bedeutung für die Gesamtstadt. Die kleineren Plätze, der Pumpenplatz und der Platzraum in der Kuhtorstraße, sind von besonderer städtebaulicher und stadtgestalterischer Bedeutung für die Innenstadt.

Marktplatz

Vor den Sanierungsmaßnahmen in den 1980er und 1990er Jahren verlief der Hauptverkehrsstrom über die Schuhstraße, den Marktplatz und die Burgtorstraße. Der Marktplatz diente als Hauptverkehrsknotenpunkt. Seine eigentliche Funktion als Platzraum fehlte ihm zu jener Zeit gänzlich. Der südliche Bereich des Marktes wurde im Zuge der Sanierungsmaßnahmen zur Fußgängerzone umgestaltet. Der auf diese

Aufteilung des Marktes in Verkehrsfläche und Aufenthalts- und Markfläche

Weise neu entstandene Rathausvorplatz dient heute als Fläche für den Wochenmarkt und als Aufenthaltsort.

Der weitaus größere, nicht zur Fußgängerzone gehörige nördliche Bereich des Platzes ist weiterhin befahrbar und wird heute hauptsächlich als Parkplatz und als zentraler Omnibusbahnhof genutzt. Hier befindet sich jedoch auch Gastronomie mit Außensitzplätzen. Die Aufenthaltsqualität ist durch den motorisierten Verkehr allerdings stark beeinträchtigt.

Motorisierter Verkehr beeinträchtigt Aufenthaltsqualität



Abbildung 30: Marktplatz

Die Platanen, die den Platz einfassen, sind mittlerweile sehr hoch gewachsen und stehen dicht an den Fassaden der Häuser. Dies hat den Effekt, dass sie sowohl das Innere der Gebäude verschatten und die Aussicht auf den Platz versperren, als auch die Sicht vom Platz auf die Gebäude verdecken. Durch die zu dichte Anordnung der Bäume an den Häusern wird das raumbildende Potenzial von Bäumen verschenkt: Der in seiner Größe städtebaulich einmal sinnvoll angelegte Platz wirkt überdimensioniert, während den Gebäuden die Weite des Platzes vorthalten wird.

Städtebaulich ungeeignete Baumbepflanzung des Marktplatzes

Aussagen zum Marktplatz aus der Bürgerbeteiligung

Das mögen wir	Das mögen wir nicht
Markt ist Treffpunkt	zu wenig Sitzgelegenheiten
historische Gebäude	Gebäudeleerstand
Fahrradabstellflächen	zu viele Barrieren (Stufen)
Straßenlaternen alt und modern	fehlende Sauberkeit
die Pumpen	Bauzaun
Sonneneinfall	
Stadtcafé	
großer Parkplatz →	← Parken auf dem Marktplatz
Das wünschen wir uns	
Einrichtung von Parkplätzen	
mehr Barrierefreiheit	
Neubau für soziale Einrichtung/Bürgertreff/Teich (auf Brachfläche)	

Teilbereich als Aufenthaltsplatz mit Spiel- und Sportmöglichkeiten ausgestattet

Abtrennung von Fußgängerzone durch Schauenburger Straße

Fehlende bauliche Fassung des Platzes

Schauenburger Platz – Neuer Markt

Der Schauenburger Platz ist durch die Schauenburger Straße vom Altstadtkern abgetrennt. Er liegt gegenüber dem südlichen Ende der Fußgängerzone Kuhtorstraße und zieht sich entlang der Schauenburger Straße in Richtung Norden. Der größte Teil des Platzes dient als riesige Parkplatzfläche. Nur der südöstliche Bereich zwischen dem Postgebäude, dem neuen Edeka-Markt und der Bücherei steht als Platzraum für andere Nutzungen zur Verfügung. Eine kleine Allee verbindet ihn und den Edeka-Markt mit der Fußgängerüberquerung der Schauenburger Straße zur Fußgängerzone in der Kuhtorstraße. Der Weg ist mit Kopfsteinpflaster belegt und nicht barrierefrei. Im hinteren Bereich des Platzes gibt es einen Spielplatz, eine Skateranlage und Aufenthaltsmöglichkeiten.

Die Schauenburger Straße bildet eine starke Barriere zwischen dem Platz, der als neuer erweiterter Einkaufsbereich fungieren soll („Neuer Markt“), und dem traditionellen zentralen Einkaufsbereich der Altstadt.

Der Platz ist baulich nicht gefasst und es fehlt ihm insgesamt an Gestaltungsqualität, wodurch die Aufenthaltsqualität eingeschränkt ist und der Platz seiner Funktion städtebaulich nicht gerecht wird.



Abbildung 31: Schauenburger Platz



Abbildung 32: Skateranlage und Spielplatz auf dem Schauenburger Platz

Aussagen zum Schauenburger Platz im Rahmen der Beteiligung

Das mögen wir	Das mögen wir nicht
Treffpunkt Skaterbahn Statue Edeka und Bäcker	Skaterbahn sanierungsbedürftig tiefe Pfützen unzureichende Bepflanzung fehlende Sauberkeit Parkplatz Gebäude wenig ansprechend
Das wünschen wir uns	
Vergrößerung und Sanierung Skaterbahn mehr Sitzgelegenheiten Kultureinrichtung/Bürgertreff Welcome-Center für TouristInnen Beim Edeka-Markt: Fahrradabstellflächen, Bushaltestelle, Müllbehälter, Spielplatz	

Pumpenplatz

Auch der Pumpenplatz entstand im Zuge der Verkehrsberuhigung und Einrichtung der Fußgängerzone. Er befindet sich in der oberen Schuhstraße. Durch seine bauliche Fassung als dreieckiger Platz und die dort ansässigen gastronomischen Betriebe wirkt der Pumpenplatz belebt und lädt besonders bei schönem Wetter zum Verweilen ein.

Einladender Platzraum in der Fußgängerzone



Abbildung 33: Gastronomie am Pumpenplatz

Aussagen zum Pumpenplatz im Rahmen der Beteiligung:

Das mögen wir	Das mögen wir nicht
Restaurant Akropolis Modehaus Johannsen Rossmann Eiscafé Venezia Helligkeit Sauberkeit	Aufsteller temporäre Hindernisse kaum Kontraste Durchgang
Das wünschen wir uns	
Müllbehälter	

Platzraum im Bereich der Kuhtorstraße/Hinterhörn

In der Kuhtorstraße wird die Baulinie gebrochen und die Straße weitet sich zu einem weiteren kleinen Platz mit ansässiger Gastronomie, der mit einem Brunnen und Bäumen gestaltet ist. Dieser Platz bietet jedoch außerhalb der Gastronomie nur wenig Sitzgelegenheiten. Zudem erhält er durch den Leerstand des ihn begrenzenden Eckgebäudes eine negative optische Prägung. (s. Abbildung 34, rechts).

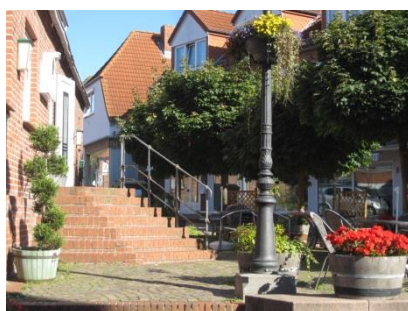


Abbildung 34: Platzraum im Bereich der Kuhtorstraße

Aussagen zum Platz Kuhtorstraße/Hinterhörn im Rahmen der Beteiligung:

Das mögen wir	Das mögen wir nicht
Portofino Buchhandlung	Beleuchtung Pflasterung (Materialität) zu wenig Sitzgelegenheiten Leerstand

Das wünschen wir uns

Müllbehälter

Handwerksbetriebe mit Verkauf

4.2.7 Beleuchtung

Beleuchtung ist im Kernbereich flächendeckend vorhanden. Die Wege im Erweiterungsbereich sind ebenfalls größtenteils beleuchtet.

Es ist jedoch festzustellen, dass die Laternen kein einheitliches Bild abgeben. Energietechnisch wurde die Beleuchtung im öffentlichen Raum 2014 größtenteils mit den neuesten Technologien ausgestattet.

4.2.8 Bewertung und Schlussfolgerungen Grün- und Freiräume

Die Ergebnisse der Bestandsaufnahme und der Beteiligungsveranstaltungen sowie die Aussagen aus den Interviews sind in Tabelle 1 gebündelt dargestellt und lassen folgende Schlussfolgerungen zu:

Grünstrukturen

Die den Innenstadtbereich und damit den Kernbereich des Untersuchungsgebiets umgebenden Grünanlagen sind beliebt und haben ein hohes Qualitäts- und Ausbaupotenzial. Ihre Landschaftsformen und Nutzungsmöglichkeiten sind sehr vielfältig und bereits heute gut angenommen. Jedoch ist die Verflechtung mit den Wohngebieten und der Innenstadt verbesserungswürdig. Die Zuwegungen zu den Grünanlagen sind häufig weder übersichtlich noch einladend gestaltet, mancherorts werden sie sogar als Angsträume bezeichnet. Zudem fehlt es an Barrierefreiheit.

Wall

Der Wall ist als historisches Denkmal eine Sehenswürdigkeit, die jedoch aus dem umgebenden Raum kaum sichtbar ist und viel zu wenig bekannt ist. Seine Bedeutung und Geschichte sind von außen nicht erkennbar, so dass er seine Attraktivität sowohl für BewohnerInnen als auch für TouristInnen nicht ausreichend entfalten kann.

Plätze

Im Altstadtkernbereich gibt es verschiedene Plätze, die grundsätzlich eine Aufenthaltsqualität besitzen oder aufgrund ihrer Lage im städtebaulichen Gesamtgefüge und der anliegenden Nutzungen das Potenzial dafür aufweisen. Insbesondere der Markt und der Schauenburger Platz haben in dieser Hinsicht Entwicklungsbedarf, da ihnen auch weitere wichtige städtische Funktionen innewohnen:

Marktplatz

Der Marktplatz ist historischer Mittelpunkt des Stadtzentrums, an dem fünf Straßen, u.a. die Einkaufsstraßen Schuhstraße und Kuhtorstraße, strahlenförmig zusammenlaufen. Insbesondere in der Zeit des Schulbusverkehrs gilt auch der noch befahrbare nördliche Bereich des Platzes mit den hier befindlichen Bushaltestellen als Treffpunkt. Die direkt vor den Fassaden stehenden hohen Platanen werden als Bäume positiv wahrgenommen, behindern nach vielfacher Meinung jedoch den Blick auf die Platzeinfassung mit Gebäuden und Ladenflächen). Es fehlen Sitzgelegenheiten und Leerstände bzw. Brachflächen beeinträchtigen die städtebauliche Qualität des Platzes. Zudem erschweren Stolpersteine und Hindernisse mobilitätseingeschränkter sowie sehbehinderter PassantInnen die Fortbewegung. Bezüglich der Frage, ob der Markt autofrei sein sollte oder ob die dort vorhandene Parkplatzfläche für die Erreichbarkeit der Innenstadt erforderlich ist und den Platz sogar belebt, gehen die Meinungen in der Öffentlichkeit auseinander. Diese reichen ohne sich abzeichnende Mehrheiten von „Stellplätze und Busse weg“, über „nur Stellplätze oder nur Busse weg“, bis hin zu „Stellplätze und Busse müssen bleiben“. Im Rahmen der Beteiligung wurde deutlich, dass die unterschiedlichen Positionen einer Visualisierung bedürfen, um die jeweiligen Vor- und Nachteile zu verdeutlichen.

Schauenburger Platz

Der Schauenburger Platz soll den innerstädtischen Einkaufsbereich erweitern. Er hat jedoch gestalterische und städtebauliche Defizite, die es zu beheben gilt. Zu bemängeln ist insbesondere das Fehlen von Sitzgelegenheiten für die Eltern auf dem Spielplatz. Positiv hervorgehoben wurde von NutzerInnen des Platzes u.a. die Bedeutung der Skaterbahn als Treffpunkt, jedoch mit Betonung des Sanierungsbedarfs und einer gewünschten Erweiterung. Darüber hinaus ist Ergänzung der Funktion des Platzes durch gemeinnützige Einrichtungen (Kultureinrichtung, Bürgertreff, Welcome-Center für TouristInnen) gefragt, auch, um seine Anziehungskraft zu erweitern.

Pumpenplatz und Platz Kuhtorstraße/Hinterhorn

Der Pumpenplatz und der Platz an der Kuhtorstraße/Hinterhorn haben teilweise Gestaltungsbedarf.

Tabelle 1: Grünstruktur, Plätze, Wege – Probleme, Potenziale und Handlungsansätze

Probleme	Potenziale
Eingänge zum Stadtpark sind nicht ausgestaltet und beschildert – Für Ortsunkundige wird die Nähe zwischen Stadtpark und Innenstadt nicht deutlich	Vielfältig nutzbare und genutzte Spiel- und Sportmöglichkeiten (Stadtpark und Priesterwiesen)
Dichter Uferbewuchs der Stillgewässer – Uferbereiche vielerorts nicht sichtbar	Naturnahe Gestaltung (extensive Pflege)
Wassergebundene Wege sind bei Regen nicht oder nur eingeschränkt passierbar	Schulen und Kindergärten nutzen Stadtpark (auch zum Gärtnern) und Priesterwiesen

Probleme	Potenziale
Konflikte aufgrund nicht eingezäunter Hundefreilaufflächen	Hundenauslaufflächen im Stadtpark und am Oldenburger Graben
Attraktive und übersichtliche Wegeverbindungen zwischen den Grünbereichen fehlen – insbesondere zwischen Wallanlagen und Innenstadt	Stadtnahe Grünflächen
Bedeutung und Geschichte des Walls sind vor Ort nicht erlebbar und zu wenig bekannt	Wallmuseum
Straßen als Barrieren zwischen den Grünbereichen	Stadtpark ist sozialer Treffpunkt
Mobiliar (Sitzgelegenheiten, Mülleimer) und Beleuchtung fehlen im Stadtpark	Biologisch wertvolle Streuobstwiese, ehrenamtliche Baumpflege (Priesterwiesen)
Weg zur Grundschule am Wasserquell ist Angstraum	
Müll im Wasser	Grünanlagen sind beliebt und werden vielfältig genutzt
Oldenburger Graben ist nicht zugänglich	Marktplatz ist Treffpunkt
Grünstrukturen haben eher trennende als verbindende Wirkung	Schauenburger Platz mit vielen Funktionen (Einkaufen, Spielen, Skaten, zu erweiternde Gemeinbedarfseinrichtungen)
Fehlende adäquate Nutzung und Gestaltung der weiträumigen Fläche des historischen Marktplatzes (ungeeigneter Baumbestand, fehlende Aufenthaltsqualität, dominiert durch parkende Autos und Busverkehr)	Skaterbahn am Schauenburger Platz ist Treffpunkt
Fehlende bauliche Fassung und Gestaltung des Schauenburger Platzes – Mangel an Aufenthaltsqualität, auch durch fehlende Möblierung	Pumpenplatz ist belebt und beliebt (u.a. durch Gastronomie)
Sanierungsbedarf der Skaterbahn (Schauenburger Platz)	

Probleme	Potenziale
Platz Kuhtorstraße/Hinterhörn ist nicht ausreichend möbliert und gestaltet sowie durch den Eindruck von Leerstand geprägt	
Fehlende Barrierefreiheit fast überall im öffentlichen Raum	

4.3 Stadtbild und Bebauungsstruktur

überwiegend homogene, kleinteilige Blockrandbebauung

Die Bebauungsstruktur im Kernbereich des Untersuchungsgebiets ist überwiegend homogen. Eine kleinteilige, dichte Blockrandbebauung aus ein- und zweigeschossigen Gebäuden auf kleinparzellierten Grundstücken ist charakteristisch für den Altstadtbereich. Vereinzelt gibt es in jüngerer Zeit entstandene großstrukturierte Gebäude, wie das Bekleidungskaufhaus Johansen, den Netto-Markt, die Sparkasse oder das Kuhtorcenter.

Unstrukturiert wirkende rückwärtig erschlossene Bereiche Hinter den Höfen und an der Holsteiner Straße

Das Stadtbild wird wesentlich bestimmt durch die grundsätzliche Einhaltung der Baufluchten an den Straßengrenzen. Dies gilt nicht für die rückwärtig erschlossenen Bereiche an der Holsteiner Straße und Hinter den Höfen. Diese Bereiche wirken vielfach ungeordnet und funktionslos.

Der Marktplatz ist durch eine im Osten geschlossene Randbebauung und im Westen überwiegend durch dicht aneinander stehende Einzelgebäude begrenzt. Die Stirnseite im Süden bildet das ortsbildprägende, aus zwei Gebäuden bestehende Rathaus und weitere zu beiden Seiten freistehend angrenzende Gebäude. Die Nordseite wird nur noch durch ein freistehendes und zwei aneinandergebaute Häuser gefasst. Hier ist während der Durchführung der VU eine Baulücke entstanden. Eine weitere schon seit langer Zeit bestehende Baulücke befindet sich am südwestlichen Ende des Marktplatzes.



Abbildung 35: inzwischen abgerissenes Gebäude am Markt (li.), langjährige Baulücke am Markt (re)

Fehlende bauliche Fassung am Schauenburger Platz

Die Bebauung am südlichen Rand des Schauenburger Platzes ist großstrukturiert und offen, gehört jedoch nicht zum Untersuchungsgebiet. Der Platz ist jedoch auch durch sie derzeit baulich nicht gefasst. Er wirkt deshalb unstrukturiert und rein funktional. Eine ausgleichende, Aufenthaltsqualität erzeugende Gestaltung ist nicht vorhanden. Die Südliche

Einfassung soll jedoch im Rahmen des zweiten Bauabschnittes, beginnend Ende 2018, ergänzt und homogener gestaltet werden.



Abbildung 36: Schauenburger Platz

Die Eingänge in die Stadt waren früher durch 4 Tore (Kuhtor, Burgtor, Schmüztor und Dolgentor) definiert. Heute sind die Eingangsbereiche der Altstadt nicht mehr klar definiert und es fehlt ihnen eine einladende Gestaltung.

*Fehlende Gestaltung der Eingangsbe-
reiche in die Altstadt*

Die an die Grünanlagen angrenzende und mit der Erweiterung des Untersuchungsgebiets dem Grünring zugeordnete Bebauung unterscheidet sich strukturell stark von der Bebauung des Kernbereichs. Hier handelt es sich ganz überwiegend um kleinteilige Wohnbebauung, die zumeist aus freistehenden Einfamilienhäusern, Doppel- und Reihenhäusern mit Gärten besteht. Diese Gebäude haben zumeist ein Voll- und ein Dachgeschoss. Einzig im nordwestlichen Bereich der Straße Kurzer Kamp befinden sich überwiegend zweigeschossige Mehrfamilienhäuser der Oldenburger Wohnungsunternehmen eG (OWU) mit Dachgeschosswohnungen. Diese Gebäude haben mehrere Hauseingänge. Die Häuser wurden offensichtlich nachträglich wärmegeklämmt und durch Balkone ergänzt. Mehrfamilienhäuser stehen darüber hinaus auch in der Burgtorstraße und in der Danziger Straße.



Abbildung 37: Luftbild, Kernbereich des Untersuchungsgebiets (rot= Abgrenzung Untersuchungsgebiet, grün=Abgrenzung Kernbereich)

Die folgenden Ausführungen sind im Plan „Bebauungsstruktur“ dargestellt (s. Anlage 1.2)

4.3.1 Denkmalschutz

Die prominentesten denkmalgeschützten Gebäude im Untersuchungsgebiet sind das Rathaus und die Kirche St. Johannis.

Rathaus

Das Rathaus wurde 1833/34 am heutigen Standort errichtet. Im Jahr 1864 wurde der Dachstuhl von einem Feuer zerstört. Das Rathaus erhielt daraufhin ein flaches, mit Schieferplatten gedecktes Dach und es wurde mit einer Uhr und einem Türmchen geziert. 1981 wurden umfangreiche Um- und Neubauarbeiten am Rathaus durchgeführt. Die Vorderansicht mit dem Türmchen und der Uhr blieb erhalten. Seit 1984 ist der Glockenturm mit einem Glockenspiel ausgestattet.

St.-Johannis-Kirche

Die Kirche St. Johannes wurde 1156 als Hauptkirche des Bistums Oldenburg errichtet und nach 1773 und 1913-1916 tiefgreifend erneuert. Es handelt sich um den Backsteinbau einer im Kern dreischiffigen romanischen Pfeilerbasilika mit Westturm, an dem verschiedene An- und Umbauten stattgefunden haben.

Die im Untersuchungsgebiet vorhandenen Baudenkmäler sind in der Denkmalliste Ostholstein (Land Schleswig-Holstein 2017) unterschiedlichen Denkmaltypen zugeordnet. Neben dem Rathaus, dem ehemaligen Katasteramt und dem Hotel am Hopfenmarkt sind weitere denkmalgeschützte Wohn- und Geschäftshäuser im Innenstadtbereich zu finden.

Weitere Baudenkmäler in der Altstadt

In Oldenburg i.H. werden im Denkmalschutzgesetz Baudenkmale in bauliche Anlagen, Teile oder Mehrheiten von baulichen Anlagen und in Sachgesamtheiten unterschieden (§ 2 II DSchG SH 2015). Darüber hinaus spielen insbesondere in Oldenburg i.H. neben den Baudenkmalen auch die archäologischen Denkmale und Gründenkmale eine wichtige Rolle (§ 2(2) DSchG SH). All diese genannten Denkmaltypen zählen zu den Kulturdenkmalen.

In der Denkmalliste Ostholstein des Landesamts für Denkmalpflege Schleswig-Holstein werden 7 Gebäude als Mehrheit von baulichen Anlagen gelistet, 17 Gebäude werden als bauliche Anlagen gezählt. Darüber hinaus sind 3 Objekte als Gründenkmale ausgewiesen.

Die denkmalgeschützten Gebäude befinden sich am Markt, in der Straße Hinterhorn und Kuhtorstraße/Ecke Hinterhorn, am Hopfenmarkt und in der Johannisstraße.

Die St.-Johannis-Kirche, ist in der Sachgesamtheit „Kirche St. Johannis“ als bauliche Anlage denkmalgeschützt. Ergänzend hierzu sind innerhalb der Sachgesamtheit die Objekte „Kirchhof“ und „Doppeleiche mit Gedenkstein“ als Gründenkmale denkmalgeschützt. Als drittes Gründenkmal innerhalb des Untersuchungsgebiets ist der „Neue Friedhof“ in der Hoheluftstraße 44 ausgewiesen.

Die Altstadt von Oldenburg i.H. geht in ihrer Grundrissgestalt auf die Zeit der Kolonisation seit dem 12. Jahrhundert zurück. Als wesentliches Zeugnis der bedeutenden slawischen Siedlungstradition ist der Wall nördlich des Marktes heute als archäologisches Denkmal geschützt.

4.3.2 Stadtbildprägende Gebäude und Gebäudeformen

Das Stadtbild der Innenstadt prägende Häuser verteilen sich über den gesamten Kernbereich des Untersuchungsgebiets. Hervorzuheben sind insbesondere die homogenen Gebäudebestände im südwestlichen Bereich des Marktes, in der oberen Schuhstraße, im südlichen Teil der mittleren Schuhstraße und in der Johannisstraße.

Zu den typischen Gebäudeformen zählen die ein- bis zweigeschossigen, meist giebelständigen Krüppelwalmgebäude. Dieser Gebäudetyp kommt insbesondere in der Burgtorstraße und im mittleren Bereich der Schuhstraße vor.

Im Bereich der oberen Schuhstraße am Pumpenplatz sticht als Solitär besonders das zweigeschossige Traufenhaus mit Walmdach aus dem Jahre 1870/80 hervor (s. Abbildung 39).

Auch die architektonische Bauform des zweigeschossigen kubischen Baukörpers ist in der typischen, eher schnörkellosen Backsteinarchitektur der 1920er Jahre vertreten. Diese Gebäudeform wird auch Kaffeemühlen- oder Würfelhaus genannt. Die schlichte Form des Baukörpers wird durch den Einsatz der Materialien und die ziegelgedeckten Walmdächer geprägt. Dieser Gebäudetyp tritt beispielsweise im südwestlichen Bereich des Marktes in Erscheinung (s. Abbildung 40).



Abbildung 38: Johannisstraße



Abbildung 39: Traufenhaus mit Walmdach am Pumpenplatz (Schuhstraße)



Abbildung 40: Kubische Baukörper am Markt

Hier stehen vereinzelt auch meist zweigeschossige Gebäude aus der Gründerzeit (s. Abbildung 41) sowie eines der wenigen noch erhaltenen Fachwerkgebäude an der südöstlichen Ecke des Marktes.



Abbildung 41: Gebäude aus der Gründerzeit (Burgtorstraße, Schuhstraße)

Überformungen an vielen Gebäuden

Die Erdgeschosse einzelner Gebäude im Gebiet sind über die gesamte Breite durch Schaufenster ohne Gliederungsbezug zu den Obergeschossen ausgeführt. Die traditionellen, eher kleingliedrigen Fensterteilungen wurden dabei häufig aufgegeben. Da die Fenster das

augenfälligste und prägendste Element einer Fassade sind, wirken die Fassaden mit zu großen Fensterelementen tendenziell „leblo“ und eintönig (s. Abbildung 42).



Abbildung 42: Überformte Erdgeschosszonen (Markt, Obere Schuhstraße)

4.3.3 Gebäudesubstanz

Zur Feststellung des Zustands der Bausubstanz wurde eine augenscheinliche Einzelhausbetrachtung durchgeführt, in der aufgrund der von außen erkennbaren Merkmale eine Einstufung der Gebäude vorgenommen wurde. Bewertet wurde der Zustand des Daches, der Fassade und der Fenster.

Die Einstufung des Gebäudezustands erfolgte nach folgenden Gliederungsmerkmalen:

- Gebäude in einem guten Zustand, ohne wesentliche Schäden
- Gebäude mit Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf, mit geringen bis mittleren Schäden oder Mängeln
- Gebäude mit erheblichem Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf, mit erheblichen Schäden und Mängeln.

Darüber hinaus wurden Gestaltungsmängel an den Gebäuden kartiert:

- Gebäude mit Gestaltungsbedarf aufgrund ihrer nicht angepassten Form und Größe
- Gebäude mit Gestaltungsbedarf/Fassadenüberformung

Die statistische Darstellung der Gebäudesubstanzbewertung erfolgt für die Bebauung im Kernbereich und im Grünring getrennt, da sich diese beiden Strukturbereiche sehr unterschiedlich sind und für die Entwicklung des Zentrums insbesondere die Bebauung des Kernbereichs im Fokus steht.

Die Erhebung erfasst im Kernbereich des Untersuchungsgebiets 262 Hauptgebäude und 145 Nebengebäude (Schuppen, Garagen, Lagerhalle etc.). Die Hauptgebäude sind in erster Linie Gebäude, die in ihrer Hauptnutzung Geschäfts- und z.T. Wohnzwecken dienen.

Kernbereich

Für den Kernbereich ergeben sich daraus folgende Werte für die Hauptgebäude:

- Etwa 54 % der Gebäude befinden sich in einem guten baulichen Zustand, das sind 142 Gebäude.

Ca. ¼ der Bebauung im Kernbereich mit erheblichem Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf

- Etwa 20 % der Gebäude haben einen mittleren Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf, insgesamt 53 Gebäude.
- Etwa 25 % der Gebäude haben erheblichen Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf, dabei handelt es sich um 66 Gebäude.

Die folgende Grafik zeigt die Einstufung des Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarfs der bewerteten Gebäude des Kernbereichs.

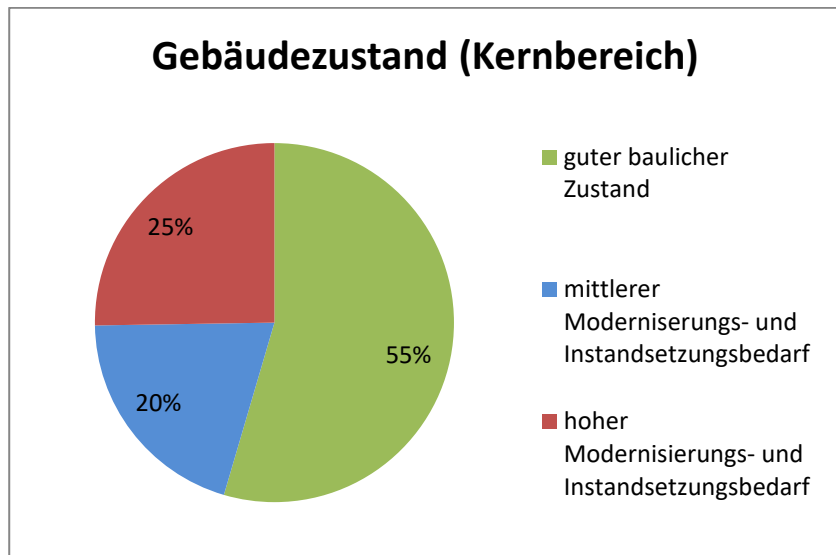


Abbildung 43; Anteile der Gebäude im Kernbereich nach Einstufung des Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarfs

Insbesondere in der Schuhstraße befinden sich zahlreiche erhaltenswerte Gebäude sowie Gebäude mit Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf. Auch in der Burgtorstraße und in der Kuhtorstraße prägen vermehrt Gebäude in schlechtem baulichem Zustand das Bild.

Gestalterische Mängel auch an Gebäuden ohne sichtbare bauliche Schäden

Von den kartierten Gebäuden weist ein Teil gestalterische Mängel auf. Das betrifft auch Gebäude ohne sichtbare äußere Schäden. Die Gestaltungsmängel bestehen in erster Linie in einer baulichen Verfremdung der ursprünglichen Fassadenstruktur. Hier wurden z.B. große Schaufenster oder „moderne“ Fassadenelemente ohne Rücksicht auf bestehende Gliederungs- oder Gestaltungsmerkmale eingebaut. Auch wurden häufig ortsbildfremde Materialien für die Fassadenverkleidung genutzt. Gestalterische Mängel an Gebäuden sind vor allem in der mittleren und oberen Schuhstraße sowie in der Kuhtorstraße zu finden. Dies hat zwar keinen Einfluss auf die Förderung der Modernisierung und Instandsetzung von Gebäuden, kann jedoch im Zuge von Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen mit einem Rückbau der Gestaltungsmängel verbunden werden.

Negative Wechselwirkung zwischen schlechter Bausubstanz und Leerstand

Auffällig ist, dass in Gebäuden mit einem schlechten baulichen Zustand häufig Leerstände zu verzeichnen sind. Leerstand geht in der Regel mit einer schlechten Bausubstanz einher, so dass sich hier eine Entwicklung abzeichnet, die schon jetzt erhebliche negative Auswirkungen auf das Stadtbild hat.

Zum Zustand oder zur Gestaltung der Gebäude wurden im Rahmen der Bürgerbeteiligung von den TeilnehmerInnen keine expliziten Aussagen gemacht. Äußerungen, wie z.B. das Erscheinungsbild der Innenstadt sei trist, können u.a. als Wunsch nach einem lebendigen Stadtbild gedeutet werden. Dies legt nahe, dass die gebäudebezogenen Stadtbildpflege aus der Sicht von AnwohnerInnen einen wichtigen Stellenwert hat.

*Stadtbildpflege für AnwohnerInnen
wichtig*

Grünring

Im Strukturbereich des Grünrings befinden sich 207 Hauptgebäude. Diese sind überwiegend in gutem bis sehr gutem Zustand und zeigen keinen akuten Modernisierungsbedarf. Ein mittlerer Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf wurde bei äußerlicher Betrachtung 38 Gebäuden attestiert, ein hoher Sanierungsbedarf wurde lediglich bei drei Gebäuden festgestellt. Auffallend war die fehlende Barrierefreiheit bei den Zugängen zu den Mehrfamilienhäusern der OWU am Kurzen Kamp, die ansonsten in einem guten baulichen Zustand sind. Hier sind die Hauseingänge vielfach nur über Treppenstufen zu erreichen.

4.3.4 Eigentumsverhältnisse

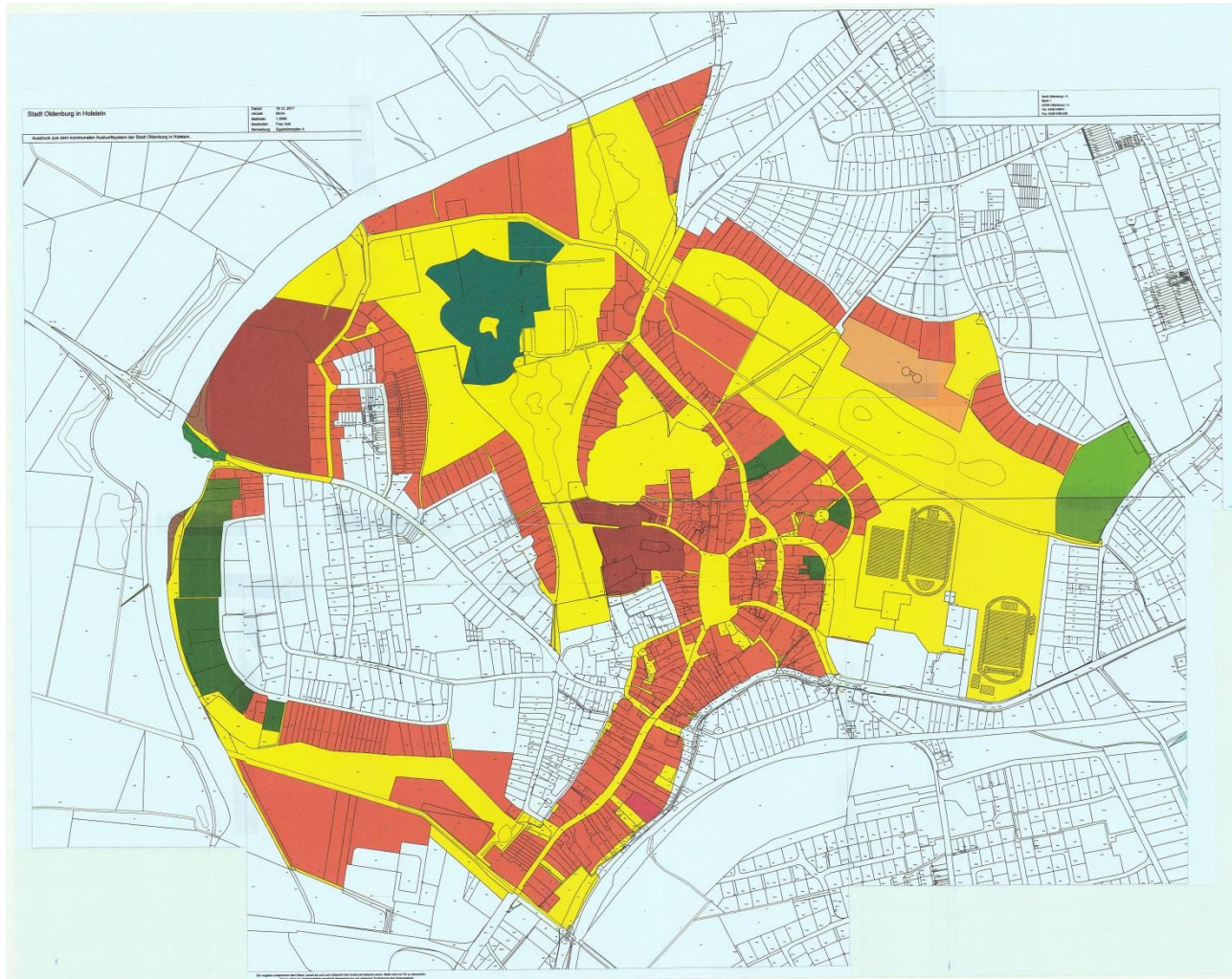


Abbildung 44: Liegenschaften (Legende s. unten, Quelle: Stadt Oldenburg i.H.)

Legende

	Stadt Oldenburg in Holstein
	Privateigentümer
	Kirchengemeinde Oldenburg
	Wohnungsbaugenossenschaften
	ZVO - Energie (Wasserwerk Oldenburg)
	Deutsche Telekom
	Sparkassen-Stiftung Oldenburger Wallmuseum
	Bundesrepublik Deutschland
	Kreis Ostholstein

4.3.5 Zusammenfassung und Bewertung Bebauungsstruktur

Die Innenstadt Oldenburg wird durch ihre historische Bebauung, den Marktplatz und die historische Wallanlage sowie die rund um die Stadt befindlichen Grünstrukturen positiv geprägt.

Jedoch ist das Stadtbild durch Schäden an der Bausubstanz, durch Leerstände, die häufig mit baulichen Mängeln einhergehen, und durch Gestaltungsmängel an den Gebäuden beeinträchtigt. Nahezu die Hälfte der Gebäude im Kernbereich weist Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf auf. Dies beeinträchtigt nicht nur das Stadtbild, sondern auch die Funktionalität des Zentrums als Wohn-, Geschäfts- Besuchs- und Arbeitsort. Insbesondere in der Schuhstraße und in der Kuhtorstraße treten diese Mängel verstärkt auf. In diesem Zusammenhang kann von einem bereits begonnenen „Trading-Down“-Prozess gesprochen werden.

Die Bebauung im Strukturbereich des Grünrings ist hingegen überwiegend in gutem bis sehr gutem Zustand. Nur einzelne Gebäude weisen einen mittleren bis hohen Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf auf.

Der im historischen Stadtgrundriss angelegte Marktplatz bildet das Herz der Stadt. Hier befinden sich zwei Baulücken, die dem Platz die ihn definierende bauliche Fassung nehmen.

Den Eingangsbereichen in die Innenstadt fehlt eine klare Definition in Form einer deutlichen Abgrenzung von den umgebenden Wohnstandorten auf der einen Seite und der eigentlichen Innenstadt als Wohn-, Aufenthalts- und Einzelhandelsstandort auf der anderen Seite. Eine einladende Gestaltung der Eingangsbereiche erscheint wesentlich für die Identifikation und Belebung des Zentrums.

Tabelle 2: Bebauungs- und Gebäudestruktur – Probleme und Potenziale

Probleme	Potenziale
Fassaden sind in den Erdgeschosszonen teilweise überformt	Marktplatz als historischer Mittelpunkt der Innenstadt mit noch erhaltener städtebaulicher Struktur
Ungeordnete Hinterhofbereiche, teilweise ohne erkennbare Funktion	Historische Gebäude prägen das Stadtbild und geben dem Ort eine Identität
Ca. die Hälfte der Gebäude befindet sich in einem mittleren bis schlechten baulichen Zustand	Ca. die Hälfte der Gebäude befindet sich in einem guten baulichen Zustand bzw. weist nur Gestaltungsbedarf auf
Gestaltungsmängel auch an Gebäuden ohne ersichtliche bauliche Mängel	Einige denkmalgeschützte Wohn- und Geschäftshäuser in der Innenstadt, auch Rathaus und Kirche)
Jeweils verstärkende Wechselwirkung zwischen schlechtem baulichen Zustand und Leerstandsbildung (Häufung in der Schuhstraße)	
Eingangsbereichen in die Innenstadt fehlt einladende Gestaltung	

4.4 Nutzungsstruktur

In diesem Kapitel wird die Nutzungsstruktur des Untersuchungsgebiets beschrieben und analysiert. Die Grünräume des Grünrings wurden bereits im Kapitel 4.2 behandelt. Die folgenden Ausführungen sind im Plan „Gebäudenutzung“ dargestellt (s. Anlage 1.3).

4.4.1 Gebäudenutzung

Grünring

Die Bebauung im Bereich des Grünrings dient fast ausschließlich dem Wohnen. Ausnahmen bilden die Schulen (Grundschule am Wasserquell, die Berufliche Schule am Kremsdorfer Weg sowie die Freiherr-vom-Stein-Schule, das Gymnasium an der Adolf-Friedrich-Straße), die Bibliothek und die Sporthalle (Blain-Halle) am Schauenburger Platz, ein Blumenfachgeschäft, ein Bed & Breakfast, eine Tankstelle, ein Reifenservice, einige Handwerksbetrieb (Kröscher Weg und Burgtorstraße), wenige Arztpraxen (Eichendorffstraße), der Kinderschutzbund (Johannisstraße), der ev.-luth. Kindergarten an der Priesterwiese und ein Ingenieurbüro (Burgtorstraße). Darüber hinaus gibt es besondere Wohnformen wie die des Vereins „mitten-drin Netzwerk Ostholstein e.V.“ für

Menschen mit Behinderungen in der Straße Am Wall sowie eine Pflegeeinrichtung an der Hospitalstraße (Pflegehaus am Sonnenweg).

Im Kernbereich des Untersuchungsgebiets befinden sich einige wesentliche Einzelhandels-, Dienstleistungs- und Gastronomieeinrichtungen, die sich teilweise über Erdgeschoss und Obergeschoss erstrecken. Typisch für die Nutzungsstruktur, insbesondere der älteren Bebauung, ist jedoch, dass sich die gewerbliche Nutzung auf die Erdgeschosszonen der jeweiligen Gebäude beschränkt und darüber liegende Geschosse in der Regel aus Wohnungen bestehen.

Kernbereich

Die im Folgenden dargestellten statistischen Erhebungen beziehen sich nur auf den Kernbereich des Untersuchungsgebiets, da der hohe Wohnanteil des Grünrings die Gewichtung der nicht wohnbezogenen Nutzungen im Strukturbereich des innerstädtischen Kernbereichs stark abschwächen und damit die charakteristische Nutzungsstruktur des Innenstadtzentrums verfälschen würde.

Kernbereich

In einigen Gebäuden sind zwei oder mehrere Nutzungen im Erdgeschoss angesiedelt. Daher beziehen sich die unten dargestellten Prozentzahlen nicht auf die Gesamtzahl der Gebäude, sondern auf die Gesamtzahl der Nutzungseinheiten.

Wie Abbildung 45 zeigt, gibt es im Kernbereich des Untersuchungsgebiets nach eigener Zählung (Juli 2017) in den Erdgeschossen einen hohen Anteil von Wohnen (34 % = 101 Nutzungseinheiten), Dienstleistungen (20 % = 58 Nutzungseinheiten) und Einzelhandel (17 % = 50 Nutzungseinheiten). 41 Mal wurde Leerstand im Erdgeschoss kartiert (14 % der Nutzungseinheiten). 18 Einheiten sind der Gastronomie, 12 dem Handwerk zuzuschreiben. Unter der Kategorie „Andere“ sind Betriebe der Gesundheitsbranche, der Beherbergung, des Gemeinbedarfs und der Vergnügens- und Kulturbranche gefasst. Der hohe Anteil der Wohnnutzungen im Erdgeschoss erklärt sich durch die Einbeziehung der Erdgeschossseinheiten, die zwar zum Kernbereich des Untersuchungsgebiets gehören, jedoch außerhalb des zentralen Versorgungsbereichs, also des eigentlichen Geschäftsbereichs, liegen. Zum zentralen Versorgungsbereich siehe Abbildung 48 auf Seite 57.)

Erdgeschossnutzungen im Kernbereich durch Wohnen, Dienstleistungen und Einzelhandel dominiert

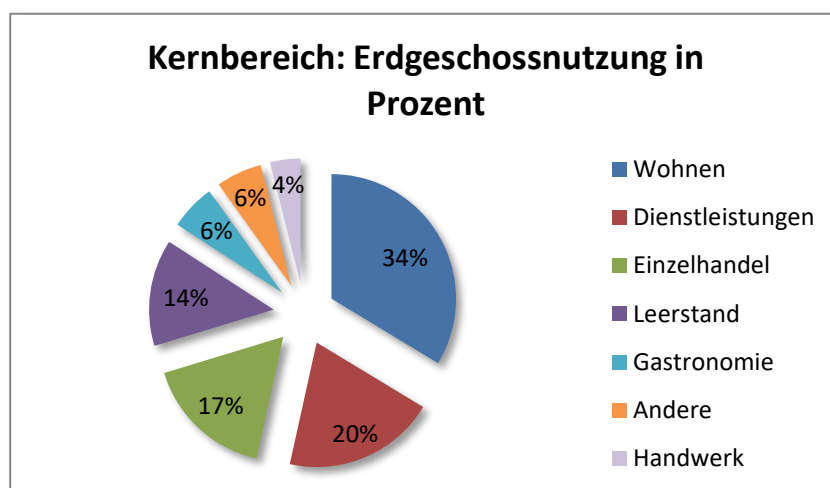


Abbildung 45: Prozentuale Verteilung der Erdgeschossnutzung nach Wohn- bzw. Ladeneinheiten im Kernbereich des Untersuchungsgebiets (Eigene Darstellung nach eigener Erhebung August 2017)

Starke Dominanz der Dienstleistungs- und Einzelhandelsbetriebe im gewerblichen Bereich

Abbildung 46 zeigt die Verteilung der Erdgeschossnutzungen ohne Leerstand. Abbildung 47 verdeutlicht die starke Dominanz der Dienstleistungs- und Einzelhandelsbetriebe gegenüber anderen außerwohnlichen Nutzungen in den Erdgeschossen.

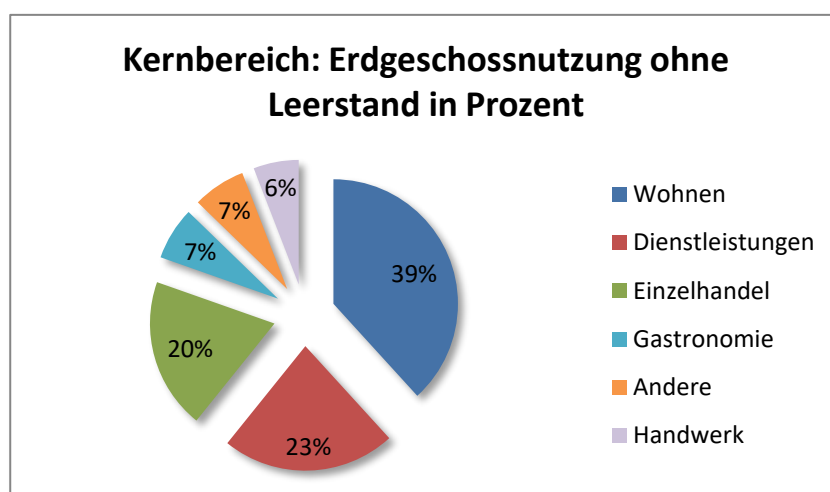


Abbildung 46: Prozentuale Verteilung der Erdgeschossnutzung nach Ladeneinheiten ohne Leerstand im Kernbereich des Untersuchungsgebiets (Eigene Darstellung nach eigener Erhebung August 2017)

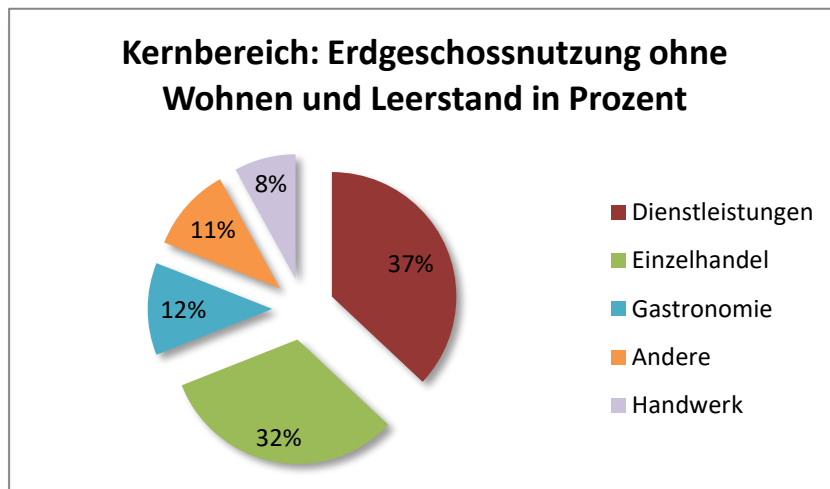


Abbildung 47: Prozentuale Verteilung der Erdgeschossnutzung nach Ladeneinheiten ohne Wohnen und Leerstand im Kernbereich des Untersuchungsgebiets (Eigene Darstellung nach eigener Erhebung August 2017)

4.4.2 Nutzungsverteilung

Die Karte zur Gebäudenutzung (s. Anlage 1.3) zeigt, dass sich Einzelhandels-, Dienstleistungs-, Handwerks- und Gastronomiebetriebe insbesondere in der oberen Schuhstraße und der Kuhtorstraße konzentrieren. Diese beiden als Fußgängerzonen ausgebildeten Straßen (Schuhstraße nur im oberen Bereich) sind die Haupteinkaufsstraßen in der Innenstadt.

Neben kleinteiligen Ladeneinheiten ist in der Kuhtorstraße einer der beiden großflächigeren Einzelhandelsbetriebe der Innenstadt angesiedelt, das Discountkaufhaus Woolworth mit einer Verkaufsfläche von über 1000 m². Diesem gegenüber liegt das KuhtorCenter, ein innerstädtisches Einkaufszentrum mit mehreren kleinteiligen Ladeneinheiten. Ein Großteil dieser Ladeneinheiten steht derzeit leer.

Die obere Schuhstraße ist ebenfalls durch kleinteilige Ladeneinheiten und einen Wechsel von Gastronomie, Einzelhandel und Dienstleistungen geprägt. Im Bereich des Pumpenplatzes befindet sich jedoch auch das Modehaus Johannsen mit mehr als 1000 m² Verkaufsfläche. Dieses Traditionskaufhaus fungiert als einer der Magnetbetriebe in der Innenstadt. Der Anteil der Leerstände ist in diesem Bereich verhältnismäßig gering.

In der Schuhstraße nimmt der Besatz an Betrieben südlich des Pumpenplatzes und insbesondere im Bereich der mittleren Schuhstraße deutlich ab und der Anteil der Leerstände zu. In diesem Bereich sind auch großflächige Leerstände sowie ungenutzte bzw. untergenutzte Hinterhöfe, Nebengebäude oder Brachflächen zu verzeichnen.

Am Markt konzentrieren sich v.a. Dienstleistungs- und Gastronomiebetriebe. Besonders in Erscheinung treten Finanz- und Immobilieninstitute sowie vereinzelte Leerstände. Ein Frequenzbringer für diesen zentralen Platz in der Innenstadt ist nicht vorhanden. Einzig die

Kuhtorstraße und obere Schuhstraße: Haupteinkaufsstraßen

Kuhtorstraße: Woolworth und Kuhtor-Center

Obere Schuhstraße: Modehaus Johannsen zwischen kleinteiligen Läden

Mittlere Schuhstraße: erhöhter Leerstand und untergenutzte Hinterhofbereiche

Markt: Konzentration von Dienstleistungs-, Gastronomie-, Finanz- und Immobilienbetrieben

Johannisstraße und Kleine Schmützstraße: Wohnstraßen

gastronomischen Betriebe im südlichen Teil des Marktes und die Bushaltestelle am Markt sorgen für Belebung in diesem Bereich.

In der Johannisstraße und der Kleinen Schmützstraße wird überwiegend gewohnt. Fast ausschließlich gewohnt wird auch in den Gebäuden der dem Grünring zugeordneten Straßenzüge.

Kirche und historische Wallanlage als bedeutsame Sehenswürdigkeiten

Im nördlichen Westen des Kernbereichs, befinden sich die St. Johannes Kirche und die historische Wallanlage. Eingebettet in die Parkanlagen befindet sich dahinter auch das Wallmuseum. Alle drei haben eine besondere Bedeutung für die Innenstadt, für die BewohnerInnen und als Sehenswürdigkeiten auch für BesucherInnen der Stadt.

Hopfenmarkt/Burgtorstraße: großflächiges Autohaus, städtebaulich unpassend

Der Kernbereich des Untersuchungsgebietes ist durch kleinere Wohngebäude und einen großflächigen Betrieb (Autoverkauf + Werkstatt) geprägt. Das Betriebsgelände liegt zwischen dem Marktplatz und der historischen Wallanlage und ist aufgrund seiner nicht zentrenrelevanten Branche und der weitläufigen Gelände- und Gebäudeformen städtebaulich unpassend für den ansonsten kleinteilig geprägten Innenstadtbereich.

Schauenburger Platz: Einzelhandel und Bücherei

Die am Schauenburger Platz befindliche Bebauung ist durch eine Bücherei und Sporteinrichtungen genutzt. Darüber hinaus befinden sich hier die außerhalb des Untersuchungsgebiets gelegenen Gebäude mit dem Edeka-Markt und der Post sowie die im zweiten Bauabschnitt geplanten Einzelhandelsflächen. Diese sind wesentlich für die Entwicklung der Innenstadt und werden deshalb an dieser Stelle genannt.

Holsteiner Straße: Lebensmittelmarkt

Ein weiterer Lebensmittelmarkt befindet sich an der Holsteiner Straße. Dieser liegt innerhalb des Untersuchungsgebietes.

Bis auf Wagrienschule liegen die in der Stadt Oldenburg vorhandenen Schulen im dem Grünring zugeordneten Teil des Untersuchungsgebiets.

4.4.3 Einzelhandel und Nahversorgung

Das Einzelhandelsangebot verteilt sich auf verschiedene Standorte innerhalb des Stadtgebietes.

Aussagen aus dem Einzelhandelsentwicklungskonzept 2017

Laut Einzelhandelsgutachten 2017 sind in Oldenburg i. H. insgesamt rd. 42.100 m² Verkaufsfläche im Einzelhandel vorhanden. In der Oldenburger Innenstadt sind es derzeit rd. 30 %, nämlich 12.555 m². Im Vergleich zum Jahr 2011 sind eine Zunahme der Verkaufsflächen (um 12 %) und ein Rückgang der Betriebszahlen (um 13 Betriebe, 19 %) zu konstatieren. Der Schwerpunkt liegt weiterhin auf dem zentrenrelevanten Bedarf. Hierzu gehören Bekleidung/Mode, Schuhe, Sportartikel, Uhren/Schmuck/Optik, Bücher, Schreibwaren sowie Geschenke/Glas/Porzellan/Keramik/Hausrat. Hinzu kommen ergänzende Angebote des kurzfristigen (periodischen) Bedarfsbereichs wie Drogerie- und Parfümeriewaren, Apotheken sowie Betriebe des Lebensmittelhandwerks. Im Jahr 2017 befanden sich 55 Betriebe mit einem Umsatz von insgesamt 37,5 Mio. € in der Innenstadt (Dr. Lademann & Partner 2017).

Zentraler Versorgungsbereich ist Innenstadt

Dem aktuellen Einzelhandelskonzept zufolge ist die Innenstadt der einzige zentrale Versorgungsbereich, der von den Fachmarkttagglomerationen Kieler Chaussee und Am Voßberg ergänzt wird.

Mit dem Einzelhandelskonzept wurde die Verkleinerung des zentralen Versorgungsbereichs beschlossen. Auf diese Weise soll die Entwicklung des Einzelhandelsstandorts komprimiert werden, so dass der frühere Geschäftsbereich in der mittleren Schuhstraße einem anderen Nutzungsschwerpunkt, nämlich dem Wohnen, zugeführt werden kann (s. Abbildung 48).

Verkleinerung des zentralen Versorgungsbereichs



Abbildung 48: Zentraler Versorgungsbereich Oldenburg i.H. (Dr. Lademann & Partner GmbH, 2017)

Folgende weitere Aussagen sind dem Konzept zu entnehmen:

Während flächenmäßig ein Gleichgewicht zwischen nahversorgungs-, zentrenrelevanten und nicht zentrenrelevanten Sortimenten besteht, dominiert im Bereich des Umsatzes das nahversorgungsrelevante Sortiment. Räumlich sind die Sortimente gleichmäßig auf die Innenstadt und die Fachmarkttagglomerationen Kieler Chaussee und Voßberg verteilt, wobei der größte Einzelhandelsstandort am Voßberg zu verzeichnen ist.

Nahversorgungsrelevantes Sortiment dominiert im Bereich des Umsatzes

Eine diagnostizierte steigende Verkaufsfläche bei gleichzeitiger Abnahme der Ladenanzahl deutet darauf hin, dass eine Tendenz zu größeren Läden vorhanden ist. Dies ist laut Einzelhandelsgutachten jedoch zum einem erheblichen Teil auf die Entwicklung der großen Lebensmittelbetriebe zurückzuführen.

Steigender Bedarf bei Ladenflächen-größen

Die Verkaufsflächendichte ist im Unterzentrum Oldenburg i.H. vergleichsweise hoch, besonders in den Bereichen des nahversorgungsrelevanten Bedarfs und Bekleidung. Diese Sortimente werden auch von TouristInnen nachgefragt. Oldenburg weist zudem aufgrund seiner Versorgungsbedeutung für das Umland und den Tourismus mit Nachfragezuflüssen aus dem Umland von 104 % eine überdurchschnittliche Einzelhandelszentralität auf.

Relevanz der touristischen Nachfrage

In der Innenstadt werden größtenteils periodische und zentrenrelevante Sortimente angeboten, die auch den Umsatz dominieren. Flächenseitig sind es vor allem Bekleidung, Schuhe und Lederwaren, die die

Modehaus Johannsen nimmt Großteil der Verkaufsfläche der Innenstadt ein

Hohe Leerstandsquote bei Ladeneinheiten

Innenstadt prägen. Dabei ist vor allem das Modehaus Johannsen zu nennen, das einen Großteil der innerstädtischen Verkaufsfläche einnimmt.

Die Leerstandsquote ist mit rund 18 % sehr hoch², in der Schuhstraße, in der Kuhtorstraße und am Markt stehen jeweils mehrere Ladeneinheiten leer. Besonders die mittlere Schuhstraße und der südliche Teil der oberen Schuhstraße sowie das Kuhtor-Center sind betroffen. Dadurch verstärkt sich der Eindruck, dass der Schwerpunkt der Innenstadt in der Fußgängerzone liegt, das heißt in der Kuhtorstraße, am Markt und in der nördlichen Schuhstraße.

Trotz Leerständen Wahrnehmung einer gemütlichen, ruhigen Einkaufsatmosphäre

Im Rahmen einer Passantenbefragung wurden Leerstand und eine geringe Auswahl an Geschäften bemängelt, während die gemütliche, ruhige Einkaufsatmosphäre, die Überschaubarkeit und die kurzen, fußläufigen Wege positiv wahrgenommen wurden.

Fehlende weitere Ankerbetriebe neben dem Modehaus Johannsen

Als wichtige Geschäfte für den Einkauf von Gütern für den täglichen Bedarf erachten die PassantInnen Edeka, Rossmann und Netto. Das Modehaus Johannsen wird von einem Großteil der Befragten als weiteres Besuchsziel genannt und stellt damit eine Stärke der Innenstadt dar. Allerdings besteht zurzeit eine Abhängigkeit der Innenstadt Oldenburgs vom Modehaus Johannsen aufgrund der geringen Anzahl weiterer sogenannter Ankerbetriebe.

Belebung der Innenstadt durch Gestaltung, Angebotsvielfalt und Veranstaltungen gewünscht

Mögliche Verbesserungsvorschläge orientieren sich an den ausgemachten Schwächen, so wird eine stärkere Vielfalt der Angebote gewünscht. Die Befragung zeigt, dass die Bespielung der Innenstadt, vor allem des Marktplatzes, mit Festen und Veranstaltungen gewünscht ist sowie zur Steigerung der Aufenthaltsqualität und der Verweildauer beitragen kann. Ergänzend dazu wird mehr Außengastronomie gewünscht.

Aussagen aus der Beteiligung

Im Rahmen der Beteiligung wurde bemängelt, dass ein Kaufhaus fehle, dass die Ladenöffnungszeiten uneinheitlich seien und viele Geschäftseingänge nicht barrierefrei seien.

4.4.4 Wohnen

Zielgruppenplanung innenstadtnaher Wohnungen für junge Singles und ältere Generationen (FNP)

In der Begründung des Flächennutzungsplans (FNP) wird die Wohnraumentwicklung betreffend, u.a. das Ziel genannt, den Innenstadtbereich durch die Ausweisung innenstadtnaher Wohngebiete zu revitalisieren. Mit der Förderung der Wohnnutzung soll die Durchmischung von Handel-, Gewerbe- und Wohnnutzung im Innenstadtbereich gestärkt werden. Dabei werden räumliche Schwerpunkte für unterschiedliche Nutzergruppen benannt: Junge Single-Haushalte werden ebenso wie Seniorenwohnungen vorwiegend in innenstadtnahen Verdichtungsbereichen gesehen. Für Familien wird eine geringe Ausweisung neuer Gebiete in dörflicher Lage in Dannau sowie in städtischer Lage am nordöstlichen Stadtrand, angrenzend an vollgelaufene neu geschaffene Baugebiete angestrebt. Darüber hinaus ist die Verdichtung bestehender älterer städtischer Einzelhauswohnlagen angestrebt. Mit der

² Anders als bei der Zählung im Rahmen der Bestandsaufnahme für die VU, bei der sämtliche Erdgeschossseinheiten kartiert wurden, fließen in die Berechnungen für das Einzelhandelskonzept nur die Ladeneinheiten (unabhängig vom Geschoss) ein.

restriktiven Neuausweisung wird auch berücksichtigt, dass ältere BewohnerInnen ihre Einfamilienhäuser mit teilweise großen Gärten vermehrt verlassen und in innenstadtnahe Quartiere zurückkehren werden.

Die Oldenburger Wohnungsunternehmen eG (OWU) als eines der größten Wohnungsunternehmen im Kreis Ostholstein hat in der Gesamtstadt rund 600 Wohneinheiten, von denen sich zum Zeitpunkt des Experteninterviews jedoch nur je zwei Wohnungen und Gewerbeeinheiten im Kernbereich des Untersuchungsgebiets befanden. Inzwischen wurde jedoch ein Mehrgenerationenhaus mit 42 barrierefreien Wohneinheiten an der Burgtorstraße errichtet. Weitere Wohnungen innerhalb des Untersuchungsgebiets befinden sich in der Straße Kurzer Kamp. Nach Aussage der OWU sind vor allem Eigentumswohnungen, jedoch auch hochwertige Mietwohnungen gefragt. In der Innenstadt werden im Bestand dagegen Vermietungsschwierigkeiten gesehen. Die Zielgruppe der Älteren im Ruhestand reicht der OWU zufolge für eine Belebung der Innenstadt nicht aus und für Familien sei die Ausstattung der Wohnungen – z.B. mit einem Stellplatz und Fläche um das Haus – wichtig. Vor diesem Hintergrund besteht ein Interesse der OWU nur an möglichen Neubauprojekten, nicht dagegen an der Übernahme alter Baubestände in der Innenstadt.

Vermietungsschwierigkeiten in der Innenstadt

Im Rahmen der Beteiligung wurden folgende Aspekte des Wohnens für wichtig gehalten:

Aussagen aus der Beteiligung

- Erschwingliche Mieten
- Zu wenig Wohnungen, insbesondere Eigentumswohnungen
- Ermöglichung von familiengerechtem Wohnen, um „Vergreisung“ zu verhindern
- Mehrgenerationenwohnen ist gefragt
- Die Ostseenähe ist ein Qualitätsfaktor

4.4.5 Leerstand und Unternutzung

Der Kernbereich des Untersuchungsgebiets ist insgesamt, besonders aber in der mittleren Schuhstraße, der Kuhtorstraße und auch am Markt von Leerstand betroffen bzw. bedroht. Der Anteil der leerstehenden Wohn- bzw. Ladeneinheiten in den Erdgeschossen ist mit 14 % sehr hoch.

Hoher Leerstand in Schuhstraße, Kuhtorstraße und am Markt

Viele der komplett oder teilweise leerstehenden Gebäude sind stark modernisierungsbedürftig. Insbesondere in der mittleren Schuhstraße gibt es auch großflächigen Leerstand. Dort sind es auch oft die großen Nebengebäude, ehemalige Lagerhallen oder Werkstätten, die ungenutzt sind und zunehmend verfallen.

Leerstand und starker Modernisierungsbedarf gehen miteinander einher



Abbildung 49: Großflächiger Leerstand in der mittleren Schuhstraße (oben); Brachfläche und ungenutztes Nebengebäude im hinteren Bereich der mittleren Schuhstraße (unten)

In der Burgtorstraße stehen kleinere Wohngebäude zum Teil leer. Insbesondere die Gebäude in der mittleren Schuhstraße sind aufgrund ihrer Größe oder ihres Zustands schwierig zu vermarkten.

Auch am Markt stehen Gebäude komplett leer. U.a. ist das Gebäude betroffen, das ehemals das Katasteramt beherbergte. Hier bestehen jedoch bereits konkrete Bestrebungen höherwertige Wohnungen entstehen zu lassen (s. Abbildung 50, links). Vom ehemaligen Modehauses Schweim steht zumindest das Erdgeschoss leer (s. Abbildung 50, rechts).



Abbildung 50: Gebäudeleerstand am Markt – ehemaliges Katasteramt (links); ehemaliges Modehaus Schweim (rechts)

Fehlende Raumkante am Marktplatz durch Baulücken

Am Marktplatz vorhandene Baulücken wurden bereits aus S. 42 dargestellt. Eine von ihnen besteht schon seit vielen Jahren. Ein ehemals leerstehendes, stark modernisierungsbedürftiges Gebäude an der nordwestlichen Ecke des Marktes wurde nach der Bestandsaufnahme abgerissen. Hier fehlt es aufgrund der beiden Baulücken nun an wichtigen Raumkanten für den Marktplatz.

Von der dem Grünring zugeordneten Bebauung weisen lediglich ein Gebäude in der Straße Am Wall und eines in der Burgtorstraße außerhalb des Kernbereichs Leerstände auf.

4.4.6 Zusammenfassung und Bewertung Nutzungsstruktur

Die Nutzungsstruktur in der Innenstadt, gemeint ist hier der Kernbereich des Untersuchungsgebiets, ist gemischt durch Wohnen, Dienstleistungs-, Einzelhandels-, Gastronomie- und Handwerksbetriebe. Auch wenige Gemeinbedarfseinrichtungen befinden sich hier. Dies ist grundsätzlich eine gute Voraussetzung für die noch als gemütlichen Einkaufsort wahrgenommene Innenstadt. Jedoch prägen viele Leerstände das Stadtbild und ein „Trading-Down-Prozess“ scheint bereits in Gang gekommen zu sein. Die Wiederbelebung von Leerständen und Baulücken erscheint mühsam und schwierig, verstärkt wird dies durch die Verschlechterung der Bausubstanz, die die Vermarktung der Gebäude erschwert.

Die Leerstände konzentrieren sich insbesondere in der mittleren Schuhstraße und in der Kuhtorstraße. Ein Ansatz zur Komprimierung des Einkaufsbereichs und zur Verlagerung des Nutzungsschwerpunkts in der mittleren Schuhstraße besteht in der mit dem Einzelhandelskonzept beschlossenen Verkleinerung des zentralen Versorgungsbereichs.

Die Oldenburger Innenstadt hat nur wenige Frequenzbringer, von denen das Modehaus Johannsen der stärkste ist. Von diesem besteht laut Einzelhandelsgutachten eine Abhängigkeit. Positiv ist jedoch zu bewerten, dass dieses auch für TouristInnen interessant ist und Kundschaft in die Oldenburger Innenstadt zieht.

Ein großflächiges Autohaus mit Werkstatt und Verkauf befindet sich zwischen Markt und Burgtorstraße. Diese Nutzung ist nicht zentrenrelevant und städtebaulich als störend zu bewerten. Sie fügt sich städtebaulich nicht in die Kleinteiligkeit der umgebenden, größtenteils noch historischen Bebauung ein und erstreckt sich auf einem Areal, das als Verbindungsstück zwischen dem Wall, dem Marktplatz und den angrenzenden Wohngebieten einen Schlüsselbereich für die Entwicklung und Stärkung der Innenstadt darstellt.

Die Wohnnutzung ist von hoher Bedeutung für die Stärke und Lebendigkeit der Innenstadt, jedoch sind hier Anforderungen zu erfüllen. Wichtige Aspekte sind einerseits die Schaffung von Barrierefreiheit, insbesondere für die älter werdende Bewohnerschaft, und andererseits eine Durchmischung der Generationen, um eine Vielfalt zu gewährleisten. In allen diesen Bereichen wird Handlungsbedarf festgestellt.

Die an die Grünstrukturen angrenzende Bebauung (Grünring) dient fast ausschließlich dem Wohnen, es gibt keine nennenswerten Leerstände. In diesem Bereich besteht kein Handlungsbedarf.

Tabelle 3: Nutzungsstruktur – Probleme und Potenziale

Probleme	Potenziale
Viele Leerstände in den Erdgeschossen bzw. bei den Ladeneinheiten bedrohen die Innenstadt	Im Stadtkern ist eine vielfältige Mischung aus Geschäfts-, Dienstleistungs- und Wohnnutzung sowie Gastronomie- und Gemeinbedarfseinrichtungen vorhanden.
Viele leerstehende Gebäude sind aufgrund ihrer ungünstigen Größe und ihres baulichen Zustands schwer zu vermarkten.	Gebäude mit Ladenlokalen im Erdgeschoss und darüber liegenden Wohnungen unterstreichen das charakteristische Nutzungsgefüge im zentralen Stadtkernbereich
Zu wenig Wohnungen in der Innenstadt (v.a. Eigentumswohnungen und hochwertige Mietwohnungen)	Hoher Wohnwert aufgrund von Lagevorteilen (Ostseenähe)
Abhängigkeit von Frequenzbringer Modehaus Johannsen	Das Bekleidungsgeschäft Johannsen dient als Frequenzbringer.
Frequenzbringer am Markt und in der Fußgängerzone fehlen.	Der Schauenburger Platz ist auch mit dem Auto gut erreichbar.
Beginnender „Trading-Down-Prozess“	Der großflächige Einzelhandel am Schauenburger Platz ergänzt das Innenstadtangebot auf verträgliche Weise. (→ Zentrums-magnet)
Geschäfte sind z.T. nicht barrierefrei zugänglich.	Leerstehende Gebäude bieten Nachnutzungsmöglichkeiten zur Ergänzung des Angebots.
Nicht einheitliche Öffnungszeiten	Verkleinerter zentraler Versorgungsbereich zur räumlichen Konzentration des Einzelhandels
Autohaus am Markt ist für den Standort städtebaulich unpassende Nutzung	

4.5 Verkehr und Erschließung

4.5.1 Überregionale Anbindung

Die Stadt Oldenburg i.H. ist durch die Autobahn A1 (Vogelfluglinie) mit drei Autobahnab- und -auffahrten direkt an den internationalen Durchgangsverkehr angeschlossen. Gleichzeitig stellt die A1 die Umgehungsstraße für Oldenburg dar und entlastet die Innenstadt von einem Großteil des Durchgangsverkehrs. Die Autobahn A1 und auch die Bundesstraße B202 verbinden die Stadt mit Lübeck und Kiel.

Gute überregionale Anbindung

Die geplante Fehmarnbelt-Querung soll die Anbindung an Dänemark optimieren. Dies kann neben einer Zunahme des Transitverkehrs ggf. auch zu einer Zunahme des Durchgangsverkehrs führen.

Mögliche Zunahme des Transit- und Durchgangsverkehrs durch Fehmarnbelt-Querung

Der Bahnhof Oldenburg (Holstein) befindet sich in seiner heutigen Lage weit von der Stadtmitte entfernt im südlichen Bereich der Stadt. Er liegt an der Haupteisenbahnstrecke zwischen Hamburg und Kopenhagen/Malmö und ist der kleinste ICE-Haltepunkt Deutschlands. Dennoch halten hier mehrere ICE, EC und IC aus und in Richtung Hamburg bzw. Puttgarden bzw. Kopenhagen. Mit der Fehmarnbelt-Querung ist ein zweigleisiger Ausbau der Schienenstrecke vorgesehen. Zudem ist eine neue Trassenführung im Bereich der Stadt in Planung. Im Rahmen des Ausbaus dieser Schienenhinterlandanbindung wird die Strecke aus der Stadt verlagert und mit einem entschärften Kurvenradius weiter in Richtung des Naturschutzgebiets Oldenburger Bruch verlegt werden. Dies hat zur Folge, dass auch der Bahnhof verlegt werden muss. Der neue Standort ist am Milchdamm, abseits des Zentrums, vorgesehen. Dies kann die Entwicklung der innerstädtischen Lagen beeinträchtigen, da diese vom Bahnhof aus weder wahrnehmbar noch schnell erreichbar sind und somit keine Laufkundschaft anziehen. Auch die gezielte Anreise wird den BesucherInnen erschwert. Bei weiterhin nur einem Halt der Züge auf der Wagrischen Halbinsel können möglicherweise durch einen zunehmenden Bus- und Pendlerverkehr andererseits jedoch auch positive Effekte für die innerstädtischen Lagen entstehen.

Entfernung des Bahnhofs erschwert Besuche der Innenstadt

Durch Oldenburg i.H. führt der Fernradweg Ostseeküste Oldenburg-Neustadt. Dieser verläuft von der Bahnhofstraße über die Schuhstraße, den Markt, den Hopfenmarkt und die Burgtorstraße durch das Untersuchungsgebiet (s. Abbildung 51). Gesonderte Radwege sind hier nicht eingerichtet, der Radverkehr wird auf der Straße und durch die Fußgängerzone geführt.

Fernradweg führt durch die Innenstadt ohne gesonderte Radwegenlagen

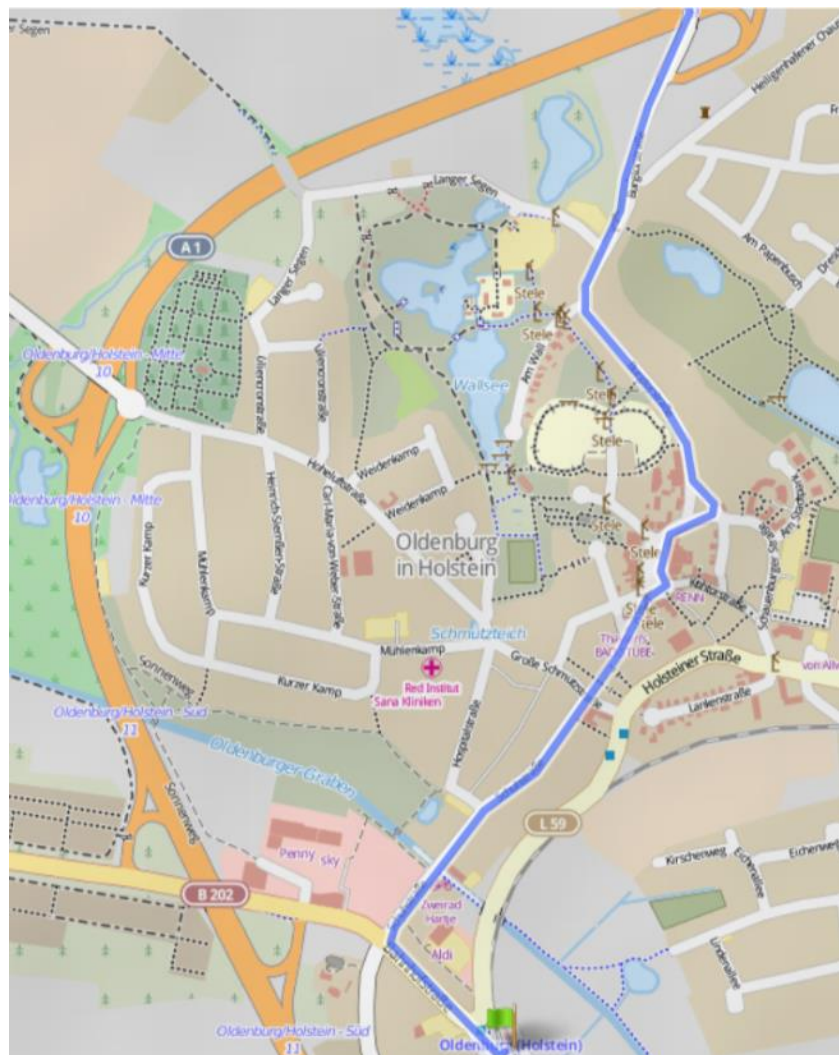


Abbildung 51: Ostseeküstenradweg Abschnitt Oldenburg – Neustadt.
 Quelle: <https://www.gpsies.com/map.do?fileId=ptdlvwzfoitmwwajt>
 (OpenStreetMap)

Zu den folgenden Ausführungen siehe auch den Plan „Verkehr und Erschließung“ (Anlage 1.4).

4.5.2 Kfz-Verkehr

Ausreichende Kapazitäten der Straßen auch für die prognostizierte Zunahme des Kfz-Verkehrs

Laut der aktuellen verkehrstechnischen Untersuchung (siehe S. 23) können die Straßen Oldenburgs den aktuellen und den prognostizierten Verkehr aufnehmen. Ein Ausbau von Straßen ist demzufolge derzeit nicht erforderlich.

Die innerstädtischen Bereiche sind durch die Fußgängerzone zum Teil verkehrsberuhigt. Die „Holsteiner Straße“ wurde zwischen Bahnhof und Göhler Straße als Umgehungsstraße neu gebaut, um die untere Schuhstraße zu entlasten.

Das Tempolimit der Straßen liegt überwiegend bei 50km/h. Im Bereich der Schulen liegt die Geschwindigkeitsbegrenzung bei 30km/h, ebenso

am Markt. Die Fußgängerzone, die sich über die nördliche Schuhstraße und die Kuhtorstraße erstreckt, ist für den Liefer- und den Radverkehr freigegeben.

Marktplatz

Der Marktplatz kann heute nur noch über den Hopfenmarkt angefahren werden. Er dient als Erschließung für die Wallstraße, die von hier aus eine Sackgasse bildet, sowie der Johannisstraße über die Kleine Schmützstraße, die als Einbahnstraße ebenfalls nur über den Markt erreichbar ist.

Markt dient der Erschließung einer Sackgasse und einer Einbahnstraße

Der Kfz-Verkehr auf dem Markt wird zwiespältig bewertet. Seine Nutzung als Parkplatz, Durchfahrtstraße und Busbahnhof wird auf der einen Seite als den sehr großen Platz belebend empfunden, auf der anderen Seite stört der Verkehr die Aufenthaltsqualität und damit die Möglichkeiten für andere, Geselligkeit stiftende Nutzungen. Auch ist das Stadtbild an dieser Stelle durch den Verkehr dominiert, so dass die städtebaulichen Qualitäten des historisch angelegten Platzes mit dem Rathaus und anderen stadtbildprägenden Gebäuden nicht angemessen zur Geltung kommen können. Diese Thematik birgt Konflikte, da die Befahrbarkeit des Marktplatzes mit der Möglichkeit zu parken teilweise als essenziell für den Erhalt bzw. die Stärkung des Einzelhandels in der Innenstadt gesehen wird.

Kfz-Verkehr auf dem Markt wird kontrovers bewertet

4.5.3 Fuß- und Radverkehr

Die Verkehrstechnische Untersuchung bestätigt die Feststellung, dass es für den Fuß- und Radverkehr bisher kein einheitliches System gibt: An einigen Stellen sind keine Radwege vorhanden und eine Radfahrerführung fehlt. Andernorts gibt es gemeinsame Fuß- und Radwege und an wieder anderen Stellen verlaufen sie getrennt voneinander (s. Abbildung 52).

Kein einheitliches System für den Fußgänger- und Radverkehr

Die Fußgängerzone darf nur zeitweise mit dem Rad befahren werden. Es gibt jedoch keine attraktive Alternativverbindung für Radfahrerinnen zwischen dem Markt und dem Schauenburger Platz. Dies wird von BürgerInnen kritisiert.

Fehlende Alternative zur Fußgängerzone für den Radverkehr

Im Rahmen des Fachgesprächs Verkehr/Umwelt wurde bemängelt, dass es keinen Radweg zur Wagrienschule gibt. Zudem fehlen Radabstellanlagen, insbesondere für hochwertigere Räder.

Am Schauenburger Platz wird beklagt, dass der Weg zum Edeka-Markt mit nicht barrierefreiem Kopfsteinpflaster belegt ist.

In der Kuhtorstraße wurde das Fehlen von Sitzmöglichkeiten bemängelt. Die einzige Möglichkeit zum Verweilen besteht an dem kleinen Platz am Brunnen.

Fehlende Sitzmöglichkeiten in der Kuhtorstraße

Im Kernbereich des Untersuchungsgebietes gibt es für FußgängerInnen eine Vielzahl an Querverbindungen durch die Baublöcke. Diese führen zumeist von der Schuhstraße und Kuhtorstraße in Richtung Holsteiner Straße und zu Parkplätzen sowie Geschäften in den hinteren Bereichen. Die meisten dieser historisch entstandenen Twieten sind wenig gestaltet und wirken, als seien sie zufällig entstanden oder als dienten sie nur dem heute jedoch häufig abhanden gekommenen Zweck, die hinteren Bereiche zu erschließen. Oft fehlt ihnen ein sinnvoller und attraktiv gestalteter Zielpunkt.

Querverbindungen für FußgängerInnen, jedoch ungestaltet

Fehlende direkte Wegeverbindung zwischen Markt und Wall

Eine direkte Wegeverbindung vom Markt in Richtung Wall ist nicht vorhanden und auch die Verbindungen in Richtung Westen, wie z.B. zu den Priesterwesen, sind nur wenig ausgeprägt.

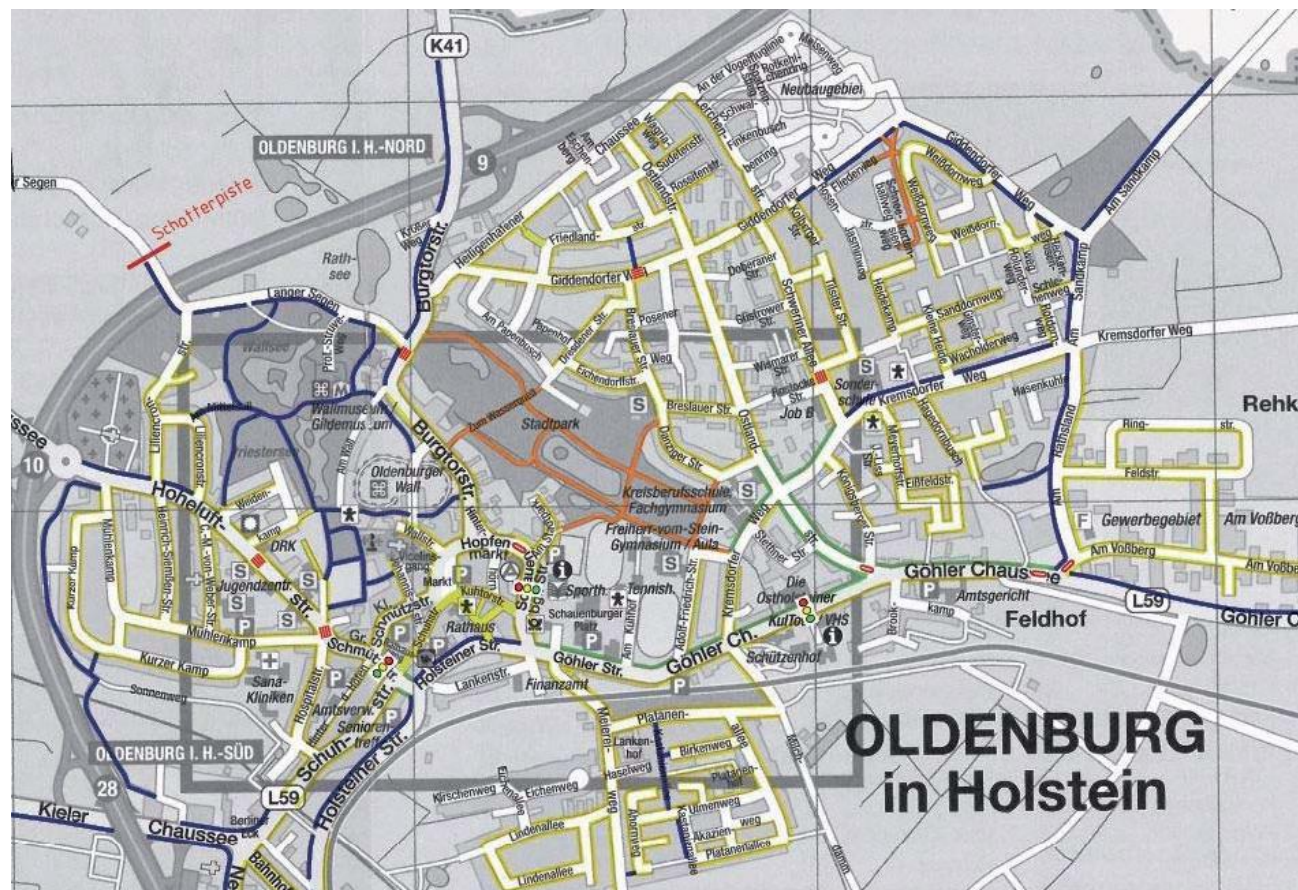


Abbildung 52: Innerörtliche Geh- und Radwege (aus: Merkel 2017: Verkehrstechnische Untersuchung)

Fehlende Barrierefreiheit

Insgesamt – und das wurde auch im Rahmen der Beteiligungsveranstaltungen bemängelt – weisen die meisten Wegeverbindungen hinsichtlich Helligkeit, Sichtbarkeit, Begeh- und Befahrbarkeit für Gehhilfen, Rollstühle und Kinderwagen viele Barrieren auf.



Abbildung 53: Querverbindungen zwischen Häuserblöcken

4.5.4 Zustand der Straßen und Fußwege

Burgtorstraße

In der Burgtorstraße sind die Fußwege häufig sehr schmal. Ein Ausweichen ist hier kaum möglich und wird stellenweise durch abgestellte Gegenstände wie Mülltonnen zusätzlich erschwert. Dies ist aufgrund des hohen Fahrtempos der Fahrzeuge hier besonders gefährlich und insbesondere für den Schülerverkehr besonders riskant. Ein Radweg fehlt.

Mangelnde Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit auf Fußwegen, Gestaltungsmängel

Die Fußwege sind an vielen Stellen holprig und stellen Gefahrenstellen dar, weil sich ihr Belag mit der Zeit - beeinflusst durch Klima und Vegetation - verschoben hat. Einige Platten weisen Risse auf. An privaten Einfahrten kommt es zum Wechsel der Pflasterung und einem damit einhergehenden Höhenunterschied.

Die Burgtorstraße weist stellenweise akuten Erneuerungs- und Gestaltungsbedarf auf.

Zum Wasserquell

Die Straße Zum Wasserquell ist für Autos auf den ersten 50 Metern befahrbar. Anschließend führt sie als Fuß- und Radweg in den Stadtpark. Die Straße grenzt direkt an die Bebauung an, eine Nutzungstrennung gibt es nicht.

Gestaltungsmängel und Sanierungsbedarf

Asphalt, ungebundene Wegedecke, Kopfsteinpflaster und grobe Gehwegplatten wurden nebeneinander verwendet und ergeben den Eindruck eines Stückwerks, welches je nach Bedarf und Möglichkeit verlegt und ausgebessert wurde. Daher ist auch der Zustand der Materialien unterschiedlich, größtenteils jedoch mangelhaft.

Hopfenmarkt

Der Straßenraum des Hopfenmarktes ähnelt dem der Burgtorstraße. Die Gehwege sind schmal und die Pflasterung ist wechselhaft.

Schmale Gehwege und Gestaltungsmängel

Die Übergänge zwischen unterschiedlichen Pflasterungen sind mit kleinen Pflastersteinen aufgefüllt. Mit dem Übergang vom Hopfenmarkt in die Fußgängerzone am Markt ändert sich sowohl der Belag der Straße – Asphalt zu Kopfsteinpflaster – als auch der Belag des Gehweges – grobe Gehwegplatten zu kleinteiliger, ebenermäßiger backsteinroter Pflasterung. Hier bestehen Gestaltungsmängel.

Fußgängerzone

Stolperfallen im Straßenbelag und Hindernisse durch Aufsteller

In der Fußgängerzone, die sich von der oberen Schuhstraße mit dem Pumpenplatz und einem kleinen Abschnitt der Johannisstraße über den südlichen Markt bis in die Kuhtorstraße erstreckt, ist Kopfsteinpflaster vorhanden. Die Pflastersteine sind uneben, und die Fugen unregelmäßig gefüllt und teils ausgewaschen. Gerade im Hinblick auf die dort angebotenen zentrenrelevanten Sortimente kann dies problematisch sein, da die Bewältigung der Wege für mobilitätseingeschränkte Menschen nicht ohne weiteres möglich ist. Stellenweise wechselt die Pflasterung, wobei die Übergänge einen Höhenunterschied aufweisen. Das seitlich des ehemaligen Straßenverlaufs verlegte Pflaster in der Fußgängerzone ist zwar ebenermäßiger, jedoch schmaler. Der Weg ist vielfach von Aufstellern und ausgestellten Waren der EinzelhändlerInnen verstellt. Hier besteht Erneuerungs- und Gestaltungsbedarf

Marktplatz

Mangelnde Barrierefreiheit und Gestaltungsbedarf

Die Fläche des Marktplatzes ist komplett mit Kopfsteinpflaster und entlang der Gebäude mit einem glatten roten Pflasterstein befestigt. Das Kopfsteinpflaster ist von Natur aus nicht barrierefrei, als solches insgesamt aber in einem guten Zustand. Auch die rot gepflasterten Wege sind in einem guten Zustand und weisen nur partiell Unebenheiten auf.

Auf der westlichen Seite des Marktplatzes ist ein Höhenunterschied von etwa einem Meter zwischen dem Fußweg nahe den Gebäuden und dem Verkehrsraum zu verzeichnen. Dieser wird mittels Treppenstufen und einer Rampe bewältigt, die ebenfalls aus Kopfsteinpflaster bestehen. An der Bushaltestelle ist kein taktiles Leitsystem vorhanden.

Insgesamt besteht Gestaltungsbedarf.

Übergang zum Schauenburger Platz

Straßenschäden und mangelnde Barrierefreiheit

Der Weg zum Edeka-Markt über den Schauenburger Platz ist aufgrund des dort verlegten Kopfsteinpflasters nicht barrierefrei. Das Pflaster ist uneben, bei Regenereignissen entstehen großflächige Pfützen. Der Asphalt des Parkplatzes hat Risse und Löcher.

Schauenburger Straße

Die Gehwege der Schauenburger Straße sind breiter als die der angrenzenden Straßen und die Gehwegplatten vergleichsweise eben. Insgesamt befindet sich die Schauenburger Straße in einem mittelmäßigen Zustand ohne akuten Handlungsbedarf.

Am Stadtpark

Für die Straße Am Stadtpark Straße und für den Gehweg wurde das gleiche Pflaster verwendet, lediglich im Farbton wurden Unterscheidungen gemacht. Das Pflaster ist in gutem Zustand.

Schuhstraße

Die obere Schuhstraße ist Teil der Fußgängerzone im entsprechenden Abschnitt beschrieben (s. oben).

Die südliche Grenze der Fußgängerzone in der Schuhstraße bildet die Große Schmützstraße. Hier beginnt in südlicher Richtung die „mittlere“ Schuhstraße. Ab hier ist die Straße mit Ausnahme eines kurzen, mit roten Klinkern gepflasterten Abschnitts, asphaltiert und mit gepflasterten Parkbuchten und kleinen Straßenbäumen gesäumt. Die Straße ist hier in einem guten Zustand. Der beidseitige, gepflasterte Gehweg weist stellenweise Unebenheiten im Belag und Hindernisse durch Schilder und Laternen auf, ist jedoch ebenfalls in einem guten Zustand.

Südlich der Hospitalstraße beginnt der als „untere“ Schuhstraße bezeichnete Abschnitt der Schuhstraße. Hier verschlechtern sich sowohl der asphaltierte und stellenweise mit Rissen und geflickten Stellen versehene Straßenbelag als auch die mit Gehwegplatten belegten sehr unebenen und schmalen Fußwege. Hier besteht dringender Gestaltungsbedarf, auch hinsichtlich der Anforderungen an Barrierefreiheit.

Von der Schuhstraße führen kleine Gassen zur Holsteiner Straße und den dort befindlichen Stellplatzanlagen. Diese Durchgänge („Twieten“) sind meist gleichmäßig gepflastert und scheinen neuer zu sein, weisen jedoch Treppenstufen auf. Wie bereits im vorangegangenen Abschnitt beschrieben, haben diese Wegeverbindungen Gestaltungsbedarf. Auch die Verbindungen von der Schuhstraße zur Straße Hinter den Höfen sind unwirtlich und nicht gestaltet.

mangelnde Barrierefreiheit und teilweise Instandsetzungs- und Gestaltungsbedarf

Wallstraße

Da die Wallstraße eine Sackgasse ist und anschließend lediglich als Gehweg auf den Wall führt, ist das Verkehrsaufkommen hier gering.

Der Straßenraum der Wallstraße ist insgesamt sehr schmal und komplett mit Kopfsteinpflaster befestigt. Das Pflaster ist alt und in gutem Zustand, jedoch aufgrund der ihm innewohnenden Eigenschaften nicht barrierefrei.

Auf den direkt an die Gebäude grenzenden Gehwegen ist das Pflaster kleinteiliger als auf der Straße. Diverse Stolpergefahren sind auf allen Flächen vorhanden. Zudem ist der Gehweg abschnittsweise so schmal, dass er als solcher nicht genutzt werden kann. AnwohnerInnen haben dort stattdessen Blumentöpfe platziert.

Stolpergefahren, teils fehlender Gehweg

Kleine Schmützstraße

Die Kleine Schmützstraße ist komplett gepflastert, wobei die unterschiedlichen Materialien gestalterisch eingesetzt wurden. Für die Fahrbahn wurde ein glattes, relativ ebenes Kopfsteinpflaster gewählt und auch die Gehwege sind eben. Die schmalen Gehwege grenzen wie in der Wallstraße der Johannisstraße direkt an die Gebäude. Straße und Gehwege sind in gutem Zustand.

Langer Segen

Der Straßenzustand in der Straße Langer Segen ist gut, der Gehweg verläuft einseitig, ist grob asphaltiert und teilweise mit Schotter belegt. Ein separater Radweg ist hier nicht vorhanden. Es besteht kein akuter Handlungsbedarf.

*Erneuerungsbedarf aufgrund von Schäden an Fahrbahn und Gehwegen*Liliencronstraße

Der im Untersuchungsgebiet befindliche Abschnitt der Liliencronstraße ist asphaltiert und weist aufgrund von Schäden im Straßenbelag Erneuerungsbedarf auf.

Die Fußwege sind aufgrund von Unebenheiten im Pflaster und stellenweise uneinheitlichen Materialien nicht barrierefrei. Auch sie haben langfristig Erneuerungs- und Gestaltungsbedarf.

Hoheluftstraße

Der im Untersuchungsgebiet befindliche Abschnitt der Fahrbahn weist geringe Schäden auf. Der Fußweg ist schmal mit Unebenheiten im Pflaster. Hier besteht langfristig Gestaltungsbedarf.

*langfristig Erneuerungs- und Gestaltungsbedarf*Am Mittelsoll

Die asphaltierte Fahrbahn der Wohnstraße Am Mittelsoll ist in einem guten Zustand. Der Gehweg verläuft nur einseitig und ist stellenweise beschädigt. Hier besteht langfristig Erneuerungs- und Gestaltungsbedarf.

An der Priesterwiese

Hier handelt es sich ebenfalls um eine Wohnstraße. Die Fahrbahn und der Gehweg weisen keine Schäden auf.

*Erneuerungsbedarf am asphaltierten Straßenbeginn*Am Wall

Die Straße Am Wall ist im Bereich ihrer Einfahrt von der Burgtorstraße aus asphaltiert und in einem sehr schlechten Zustand. Dies betrifft auch die hier noch beidseitig angedeuteten Gehwege, deren Pflasterung beschädigt ist und einen akuten Erneuerungsbedarf aufweist.

Im weiteren Verlauf ist die Straße unbefestigt. Dies gibt ihr jedoch den Charakter des Ursprünglichen und hat aufgrund der unmittelbaren Lage am Rand des Walls einen eigenen Charme. Da es sich um eine Sackgasse und Wohnstraße handelt, wird hier – ohne die Bekundung der Notwendigkeit einer Befestigung durch die AnliegerInnen – kein akuter Handlungsbedarf gesehen.

Krösser Weg

Die Wohnsackgasse Krösser Weg ist in einem guten Zustand und weist keinen Handlungsbedarf auf.

Wege im Grünring

Die Beschaffenheit der Wege innerhalb der Grünanlagen ist im Kapitel Grün- und Freiraumstruktur (S. 26 f.) beschrieben.

Einschätzungen im Rahmen der verkehrstechnischen Untersuchung

Die beiden Abbildungen auf der folgenden Seite zeigen die Einschätzungen des Zustands von Straßen und Wegen sowie Radwegen, wie sie im Rahmen der verkehrstechnischen Untersuchung vorgenommen wurden. Die rote Linie bildet die Umgrenzung des ursprünglichen Untersuchungsgebiets ab. Diese ist nicht mehr aktuell. Die aktuelle Abgrenzung ist aus Abbildung 2 ersichtlich.

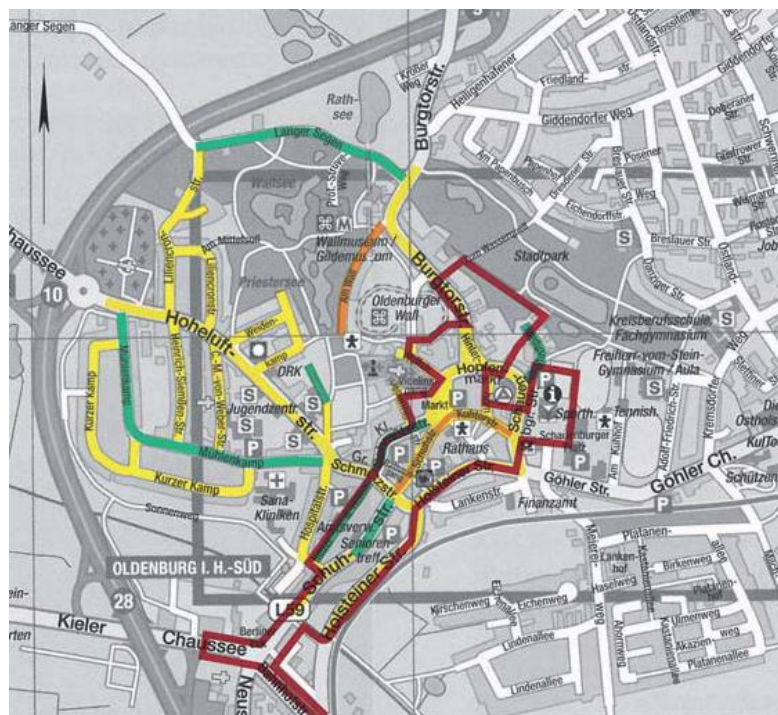


Abbildung 54: Straßenzustände (aus: Merkel 2017: Verkehrstechnische Untersuchung)

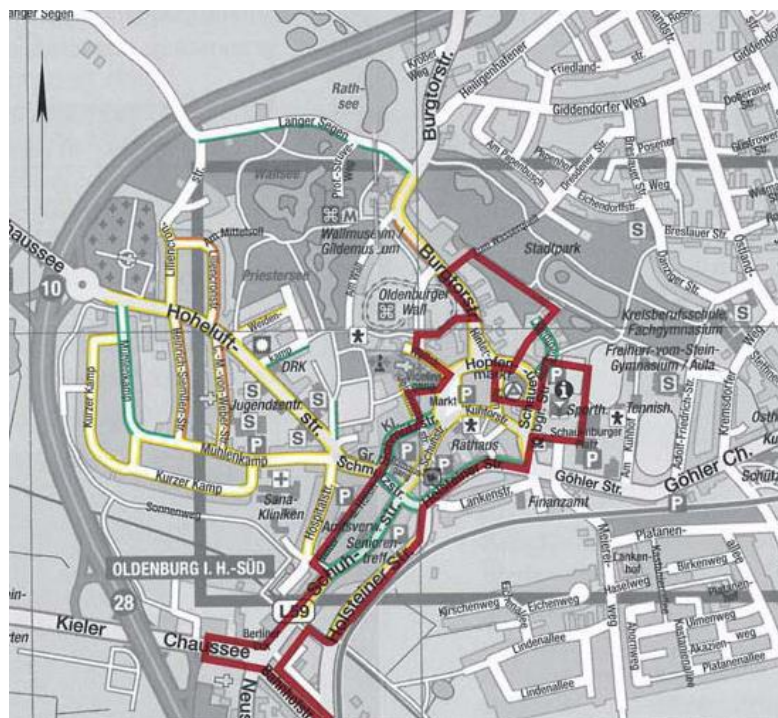


Abbildung 55: Geh-/Radwegzustände (aus: Merkel 2017: Verkehrstechnische Untersuchung)

4.5.5 Ruhender Verkehr

10 ausgewiesene Parkplätze in Zentrumsnähe

Im zentrumsnahen Bereich befinden sich laut der verkehrstechnischen Untersuchung zehn ausgewiesene Parkplätze, von denen zwei in südlicher Richtung außerhalb des Untersuchungsgebiets liegen. Zusammen mit den ebenfalls im Untersuchungsgebiet liegenden Parkplätzen am Friedhof, an der Holsteiner Straße (Zentrumsparkplatz) und am Bahnhof sind in Oldenburg insgesamt 1.020 Parkplätze vorhanden. Fast alle Parkplatzanlagen sind gebührenfrei, lediglich auf dem Markt und auf dem Schauenburger Platz Süd sind je 30 Minuten 0,50 € zu bezahlen.

5 nicht ausgelastete Parkplätze

Auf den letztgenannten Parkplätzen ist die höchste Frequentierung festzustellen, hier wechseln die Fahrzeuge häufig. Auf den Anlagen am Bahnhof, Hinter den Höfen und in der Schuhstraße sind es vor allem LangzeitparkerInnen, die dort stehen, weshalb hier eine geringe Frequentierung zu verzeichnen ist. Unregelmäßig werden die übrigen Anlagen an der Göhler Straße, am Milchdamm, am Schützenhof, in der Straße Langer Segen und am Wallmuseum³ frequentiert. Auch zu Spitzenzeiten werden die dortigen Kapazitäten nicht ausgeschöpft, teilweise ist lediglich ein Drittel der Stellplätze belegt (Merkel, 2017).



Abbildung 56: Ausschilderung von Parkplätzen

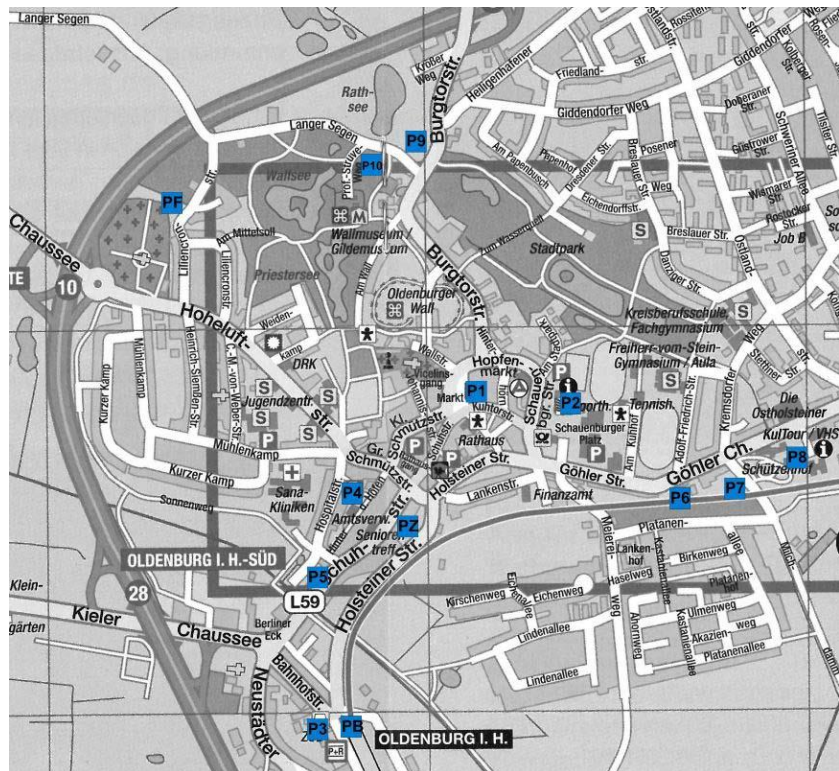


Abbildung 57: Lage der öffentlichen Parkplätze (Quelle: Merkel 2017)

³ Der Parkplatz am Wallmuseum ist jedoch als Teil des Betriebsgeländes des Wallmuseums kein öffentlicher Parkplatz.

Die Ausschilderung der Stellplatzanlagen ist nicht immer eindeutig und weist keinerlei Durchgängigkeit auf. In der Summe werden in Oldenburg i. H. 18 unterschiedliche Beschilderungen verwendet.

Unübersichtliche und fehlerhafte Parkplatzwegweiser

Es wurden darüber hinaus noch weitere Parkplätze im Untersuchungsgebiet kartiert. Diese befinden sich größtenteils im Bereich der Holsteiner Straße und sind im Verkehrs- und Erschließungsplan (s. Anlage 1.4) abgebildet. Insgesamt wurden ca. 15 Parkplätze ermittelt. Eingerechnet sind hier jedoch auch die größeren Parkplätze der Lebensmittelmärkte. Die Parkplätze erstrecken sich teilweise über Grundstücksgrenzen hinweg, ohne dass sie baulich voneinander getrennt sind, weshalb eine genaue Zuordnung nicht ersichtlich ist.

Trotz vorhandener Parkplätze entsteht aus den Aussagen von Befragten und TeilnehmerInnen der Beteiligungsveranstaltungen der Eindruck, dass ein „Parkdruck“ vorhanden ist. Die Parkplätze auf dem Markt werden als wichtig erachtet – v.a. für das Kurzzeitparken.

Empfundene Parkplatznot

4.5.6 ÖPNV

Der öffentliche Personennahverkehr wird in Oldenburg i.H. durch Busse bestritten, 13 Buslinien fahren die Stadt an. Haltestellen sind flächendeckend vorhanden. Sie sind durchschnittlich 500 m voneinander entfernt. Der größte Haltepunkt ist auf dem Marktplatz. Dieser wird werktäglich von 12 Linien 155-mal angefahren. Damit ist er stärker frequentiert als der Busumsteigeplatz am Bahnhof, der nur 115-mal angefahren wird.

Flächendeckendes Busliniennetz mit Haupthaltepunkt am Markt

Die Busfrequenzen an den Haltestationen sind sehr unterschiedlich. Am häufigsten werden Markt und Bahnhof angefahren. Niedrige Frequenzen, die auch im Rahmen der Beteiligung bemängelt wurden, sind vor allem in den außerhalb des Stadtkerns liegenden Wohngebieten aufzufinden. Der bauliche Zustand der Haltestellen ist mangelhaft, da häufig Unterstellmöglichkeiten und barrierefreie Zugänge fehlen sowie Busfahrpläne aufgrund von Witterung, Vandalismus und mangelnder Unterhaltung nicht mehr lesbar sind.

Außerhalb des Stadtkerns niedrigere Frequenzen

Zustand der Haltestellen mangelhaft

Die Stadt Oldenburg i.H. betreibt zudem zusammen mit dem Kreis und anderen Kommunen ein Anrufbusprojekt. Dieses soll demnächst durch ein modifiziertes Modell ersetzt werden.

Zudem ist die Stadt Oldenburg in Holstein zusammen mit dem Kreis Ostholstein, der Aktivregion, der Stadt Eutin und der Gemeinde Wangels an einem Modellversuch für den Betrieb autonom fahrender Elektrobusse beteiligt.

4.5.7 Anbindung und Erschließung Schauenburger Platz

Die größten und für den Besuch der Oldenburger Innenstadt sehr günstig gelegenen Parkplätze für 215 Pkw befinden sich am Schauenburger Platz. Ihre Attraktivität ist jedoch in zweierlei Hinsicht nicht ausgestaltet. Zum einen sind die der Fußgängerzone nächstgelegenen Parkplätze gebührenpflichtig und in der Regel selbst in Spitzenzeiten nicht ausgelastet, während die weiter nördlich befindlichen Parkplätze gebührenfrei und oftmals voll belegt sind. Zum anderen sind die Verbindungen von den Parkplätzen zur Fußgängerzone bzw. zum Markt oder zum Wall

Fußgänger Verbindung der Parkplätze am Schauenburger Platz mit Altstadt unattraktiv

durch die Notwendigkeit, die Schauenburger Straße mit ihrer starken Barrierewirkung zu queren, unübersichtlich und unattraktiv.

4.5.8 Zusammenfassung und Bewertung Verkehr und Erschließung

Gefahren für FußgängerInnen durch zu schmale Fußwege

Oldenburg in Holstein ist zwar über die Bahn und die Autobahn überregional gut angebunden, jedoch besteht eine Problematik für das Zentrum darin, dass der Bahnhof relativ weit von der Innenstadt entfernt liegt und im Zuge der geplanten Veränderungen bei der Trassenführung im Zusammenhang mit der festen Fehmarnbelt-Querung noch weiter weg verlegt werden soll. Dies wird als nachteilig für die Entwicklung des Zentrums bewertet, weil Durchreisende tendenziell noch weniger als bisher einen Zwischenstopp in der Innenstadt einlegen werden.

Der öffentliche Nahverkehr besitzt mit seinem gut ausgebauten Netz an Bushaltestellen und -Linien ein gutes Potenzial, das jedoch nicht ausreichend ausgeschöpft ist. Handlungsbedarf besteht bei der Barrierefreiheit, der Ausgestaltung der Bushaltestellen sowie der Fahrzeittaktung. Klärungsbedarf gibt es hingegen, bezüglich der Erhaltenswürdigkeit des Großhaltepunktes am Marktplatz, da der Verkehr seine wichtige Funktion als zentralem Platz mit Aufenthaltsqualität zumindest in großen Teilen beeinträchtigt.

Beim Fuß- und Radverkehr gibt es insbesondere in den Grünanlagen auch Konfliktpotenzial aufgrund der gemeinsamen Nutzung der Anlagen. Die Führung des Radverkehrs ist nicht einheitlich geregelt und die Routen sind oftmals ohne Hinweise unterbrochen. Für die nur zu bestimmten Zeiten erlaubte Befahrung der Fußgängerzone gibt es keine angemessene Alternative. Auch fehlen Fahrradabstellplätze

Die Qualität der Wege ist unterschiedlich. Oftmals sind die Fußwege zu schmal, der Abstand zwischen den Gebäuden und der Straße ist dort laut Verkehrsgutachten nicht richtlinienkonform. Dies betrifft die Burgtorstraße, die Große Schmützstraße, die Hospitalstraße und den Hopfenmarkt. Gerade für die Befahrbarkeit mit Kinderwagen und Rollatoren ist dies kritisch. Außerdem stellen die zu schmalen Fußwege eine Gefahr auf Schulwegen dar, da Kinder auf der Straße laufen, um nebeneinander gehen zu können. In der Fußgängerzone fehlt es aufgrund von baulichen Mängeln an Barrierefreiheit. Innerhalb der Parkanlagen sind die Wege unbefestigt und deshalb bei Niederschlag kaum nutzbar. Die Querverbindungen zwischen den Häusern sind ungestaltet.

Der Schauenburger Platz ist durch die als Barriere wirkende Schauenburger Straße von der Fußgängerzone und damit von der Innenstadt abgekoppelt. Dies ist nachteilig für die Integration des Schauenburger Platzes in den Zusammenhang des zentralen Versorgungsbereichs.

Sehr beachtenswert ist auch die Tatsache, dass es keine direkte Wegeverbindung zwischen Markt und Wall gibt. Auf diese Weise ist das für ganz Schleswig-Holstein wichtige Oldenburger Bodendenkmal als Alleinstellungsmerkmal nicht in dem Maße erreichbar und wahrnehmbar, wie es ihm gebührt.

Ein wesentliches Verkehrsthema ist auch die Befahrbarkeit und das Parken auf dem Markt. Der Auto- und Busverkehr mindert dort die Aufenthaltsqualität und erlaubt keine der städtebaulichen Gestalt des

Marktplatzes angemessenen Nutzungen. Hier weichen jedoch die Meinungen in der Öffentlichkeit wie auch in der Politik auseinander und es bedarf einer städtebaulich sinnvollen und attraktiven Lösung, um dem Markt seine Funktion als Herz der Altstadt zurückzugeben.

Dem kommt zugute, dass die Anzahl der bestehenden Parkplätze grundsätzlich ausreichend ist. Hier fehlen lediglich ein funktionierendes Parkleitsystem und eine attraktive Fußgängerverbindung von den Parkplätzen zu den Zielen in der Altstadt.

Tabelle 4: Verkehr und Erschließung – Probleme und Potenziale

Probleme	Potenziale
Bahnhof liegt weit vom Zentrum entfernt und wird möglicherweise noch weiter nach außen verlagert → weniger Fahrgäste in der Innenstadt	Überregionale Anbindung durch Autobahnanschluss (A1), ICE-Bahnhof und Fernradweg
Schlechte Taktung der Busse	Flächendeckendes Buslinien-netz
Schlechter Zustand der Bushaltestellen.	Ausreichende Kapazitäten der Straßen auch für die prognostizierte Zunahme des Kfz-Verkehrs
Keine einheitliche Führung der Rad- und Fußwege	Ausreichend Parkplatzkapazitäten für den ruhenden Verkehr vorhanden
Querverbindungen für FußgängerInnen ungestaltet	Im Kernbereich ist eine Vielzahl von Querverbindungen und „Schleichwegen“ vorhanden, die Abkürzungen für FußgängerInnen ermöglichen
Es gibt keinen Radweg zur Wagrienschule	
Fußgängerzone darf von Radfahrern nur zeitweise durchfahren werden – die Alternativroute führt entlang stark befahrender Str. – unattraktiv	
Fahrradabstellplätze fehlen, insbesondere auch für höherwertige Räder	
Direkte Wegeverbindung zwischen Markt und Wall fehlt, auch	

Probleme	Potenziale
Priesterwiesen schlecht angebunden	
Beleuchtung der Fußwege ist nicht ausreichend	
Sehr enge Gehwege an Burgtorstraße	
Barrierefreiheit auf den Wegen ist größtenteils nicht vorhanden, besonders Kopfsteinpflaster birgt Probleme.	
Barrierefreie Wege in Kuhtorstraße sind zugestellt (durch Aufsteller, Auslagen, Bänke usw.)	
Fehlende Sitzmöglichkeiten in der Kuhtorstraße	
Schauenburger Straße fungiert als Barriere zwischen Fußgängerzone und Schauenburger Platz	
Weg zum EDEKA nicht barrierefrei (Kopfsteinpflaster)	
Häufig wechselndes Material bei Fußwegen. Ältere Wege weisen oftmals Risse auf, Gehwegplatten haben sich verschoben.	
Ausschilderung der Parkplätze ist nicht durchgängig und wirkt daher verwirrend	
Parken auf dem Marktplatz stört das Stadtbild und mindert die Aufenthaltsqualität	
Großhaltepunkt für Busverkehr auf dem Marktplatz stört Aufenthaltsqualität	
Fußgängerverbindung der Parkplätze am Schauenburger Platz mit Altstadt unattraktiv	

Probleme	Potenziale
Konfliktgefahr bezüglich der Veränderung von Funktion und Gestaltung des Marktplatzes	

4.6 Sozialstruktur

4.6.1 Bevölkerungsentwicklung und Altersstruktur

Die Burgtorstraße verläuft sowohl im Kernbereich als auch im Erweiterungsbereich. Aufgrund der vorliegenden Datenlage konnte keine Differenzierung nach Hausnummern stattfinden, sodass die Zahlen der kompletten Straße in den Kernbereich hineingerechnet wurden. Bei der Großen Schmützstraße wurden aus demselben Grund rund 22 Wohngebäude mitgezählt, die gar nicht im Untersuchungsgebiet liegen.

Insgesamt lebten im Jahr 2017 1.407 Personen im gesamten Untersuchungsgebiet. 2007 waren es noch 1.070 und im Jahr 2012 bereits 1.412 EinwohnerInnen. Während sich das Bevölkerungswachstum im Jahr 2012 in allen Altersgruppen widerspiegelte, hatte bei einer etwa gleich bleibenden Anzahl der Gesamtbevölkerung von 2012 bis 2017 in der Altersgruppe der unter 18-Jährigen sowie bei den 30-49-Jährigen und der über 65-Jährigen eine geringe Abnahme stattgefunden. In den anderen Altersgruppen nahm die Bevölkerung entsprechend zu. Dabei handelt es sich jedoch nur um eine leichte Verschiebung. Bei der Altersgruppe der ab 65-Jährigen ist 2007 ein relativ großer Sprung zu verzeichnen. Jedoch umfasst diese Altersgruppe auch die größte Anzahl an Geburtsjahrgängen (s. Abbildung 58).

Rund 1.400 EinwohnerInnen im Untersuchungsgebiet, kein Wachstum seit 2012

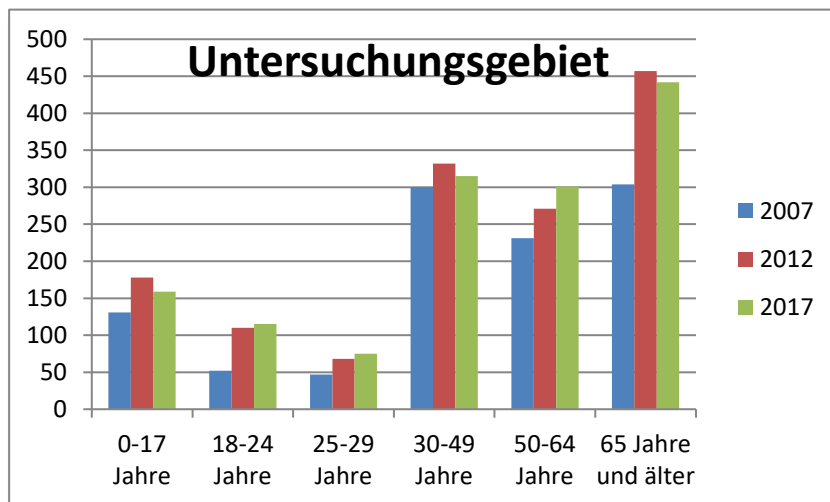


Abbildung 58: Bevölkerungsentwicklung nach Altersgruppen im gesamten Untersuchungsgebiet (Datenquelle Stadt Oldenburg i.H., eigene Darstellung)

Betrachtung des Kernbereichs ist ausschlaggebend

Zwischen 2007 und 2017 positive Bevölkerungsentwicklung im Kernbereich, bei Abnahme im Grünring zwischen 2007 und 2017

Die Bevölkerung im Kernbereich wächst zwischen 2007 und 2017 um 46 %

Wesentlich für die Entwicklung des innerstädtischen Zentrums ist jedoch die Betrachtung der im Kernbereich des Untersuchungsgebiets lebenden BewohnerInnen. Eine Bewohnerstatistik zu den Randbereichen des Untersuchungsgebiets wäre wenig aussagekräftig, da hier teilweise nur einzelne Straßenseiten größerer zusammenhängender Wohngebiete erfasst würden. Zudem sind sie Teile anderer Strukturbereiche, die wiederum durch die großen Parkanlagen vom Innenstadtbereich getrennt liegen.

Im Kernbereich lebten 2017 886 Personen, 2012 waren es 841 und 2007 sogar nur 605 Personen. Dabei handelt es sich um eine wesentlich höhere Bevölkerungszunahme als im Bereich des Grünrings, wo die Bevölkerung zwischen 2012 und 2017 sogar um 54 Personen zurückging (2007: 460 EW; 2012: 575 EW; 2017: 521 EW).

Im Vergleich zum gesamten Untersuchungsgebiet ist im Kernbereich bei der Bevölkerungsentwicklung ein durchweg positiver Trend zu verzeichnen, der sich bei der Betrachtung der absoluten Zahlen nahezu in allen Altersgruppen widerspiegelt. Eine Ausnahme bildet die Altersgruppe der 18-24-Jährigen, die sich seit 2012 nicht veränderte (s. Abbildung 61). Im Kernbereich des Untersuchungsgebietes ist somit in den vergangenen zehn Jahren ein Bevölkerungswachstum von knapp 45 % zu verzeichnen. Der größte Anstieg vollzog sich in den Jahren von 2007 bis 2012 (39 %). Im Zeitraum zwischen 2012 und 2017 lag das Wachstum nur noch bei 5 %.

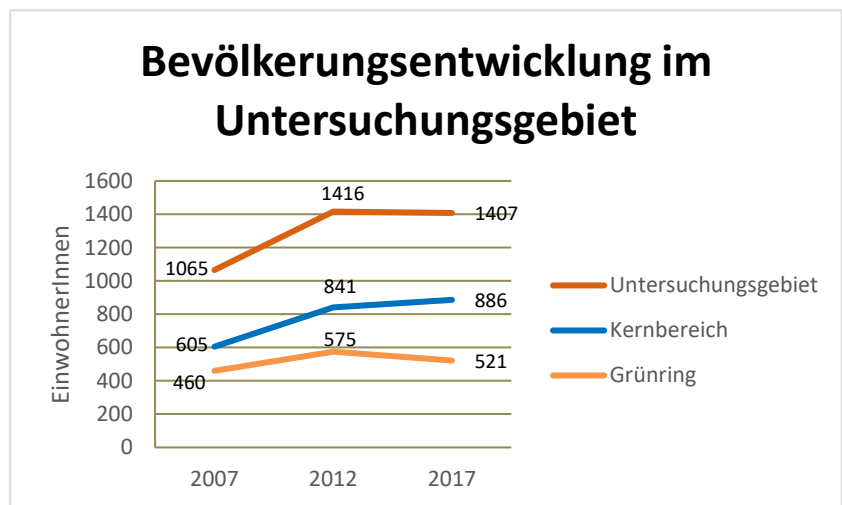


Abbildung 59: Bevölkerungsentwicklung Untersuchungsgebiet 2007-2017 (Datenquelle Stadt Oldenburg i.H., eigene Darstellung)

Gesamtstadt erfährt zwischen 2007 und 2015 ein leichtes Wachstum (0,7 %)

Dies ist ein weitaus größeres Wachstum als in der Gesamtstadt Oldenburg in Holstein. Hier nahm die Bevölkerung, wie im folgenden Abschnitt an absoluten Zahlen erläutert wird, von 2012-2015 um knapp 0,8 % zu (s. Abbildung 60).

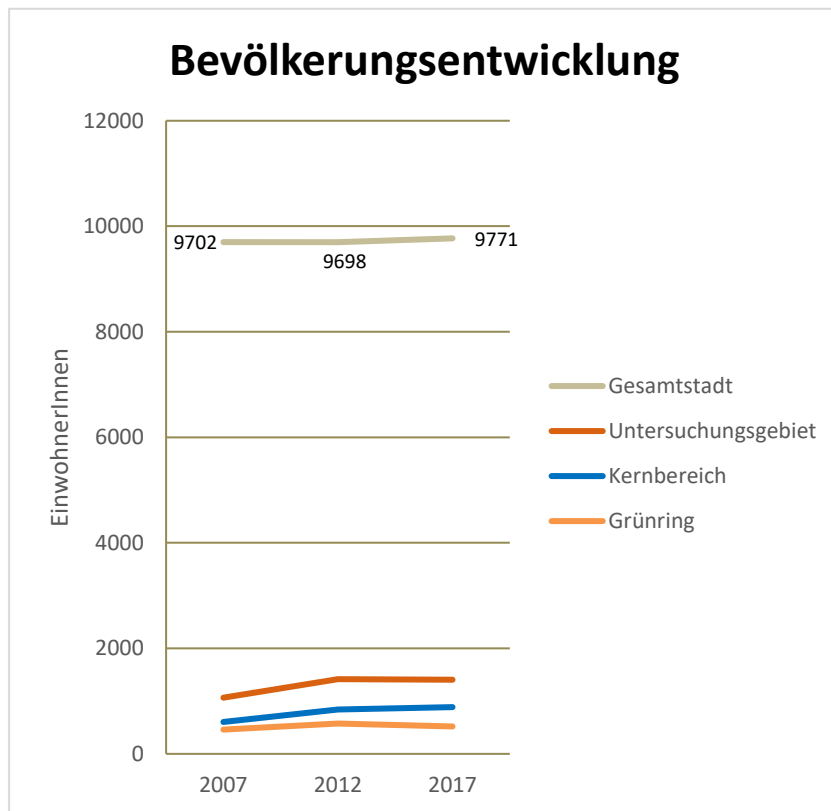


Abbildung 60: Bevölkerungsentwicklung in absoluten Zahlen (Datenquelle: Stadt Oldenburg i.H., Statistikamt Nord 2017b; eigene Darstellung)

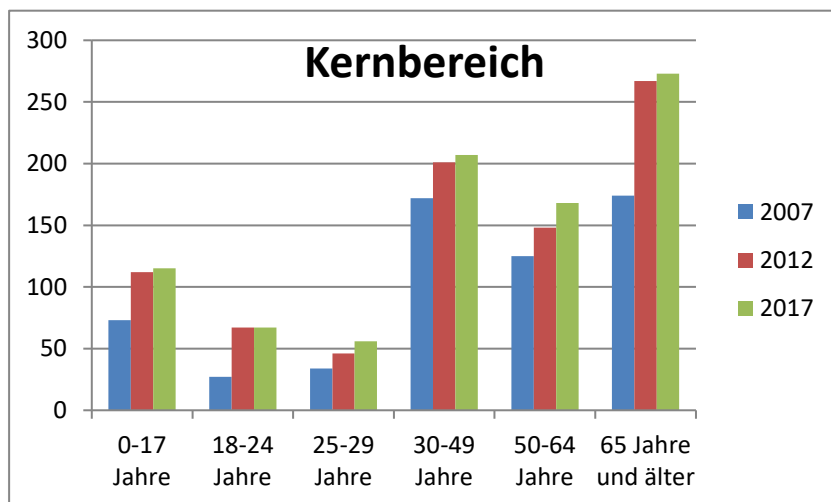


Abbildung 61: Bevölkerungsentwicklung im Kernbereich nach Altersgruppen in absoluten Zahlen (Datenquelle: Stadt Oldenburg i.H., eigene Darstellung)

Für die Gesamtstadt liegen die entsprechenden Bevölkerungsdaten nur bis Ende 2015 vor. 2007 lebten in Oldenburg in Holstein 9.702

Personen, 2012 waren es 9.698 und 2015 9.771 Personen. Die 65-Jährigen und Älteren stellten in der Gesamtstadt mit einem Anteil von 26 % zuletzt die größte Altersgruppe dar, relativ dicht gefolgt von den 30-49-Jährigen (24 %) und den 50-64-Jährigen (23 %). Dies zeigt sich sowohl in den absoluten Zahlen als auch in den prozentualen Anteilen der Altersgruppen (s. Abbildung 62 und Abbildung 63).

Gesamtstadt: Signifikante Zunahme nur in den Jahrgängen ab 50

Die Bevölkerungszunahme in der Gesamtstadt zwischen 2012 und 2015 schlägt sich im Wesentlichen in den älteren Jahrgängen ab 50 Jahren sowie bei den 25-29-Jährigen nieder, während die Zahlen in den jüngeren Jahrgängen bis 24 Jahre sowie bei den 30-49-Jährigen leicht abgenommen haben (s. Abbildung 62: absolute Zahlen und Abbildung 64: prozentuale Anteile 2015).

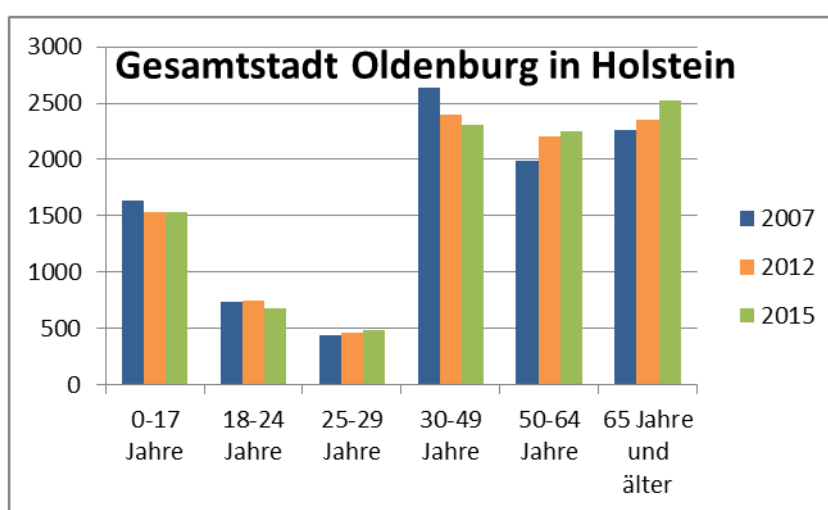


Abbildung 62: Bevölkerungsentwicklung Gesamtstadt Oldenburg i.H. nach Altersgruppen in absoluten Zahlen (Datenquelle: Statistikamt Nord 2017b, eigene Darstellung)

Die folgende Abbildung 63 zeigt die Altersgruppenverteilung im Vergleich zwischen Kernbereich, Untersuchungsgebiet gesamt und Gesamtstadt:

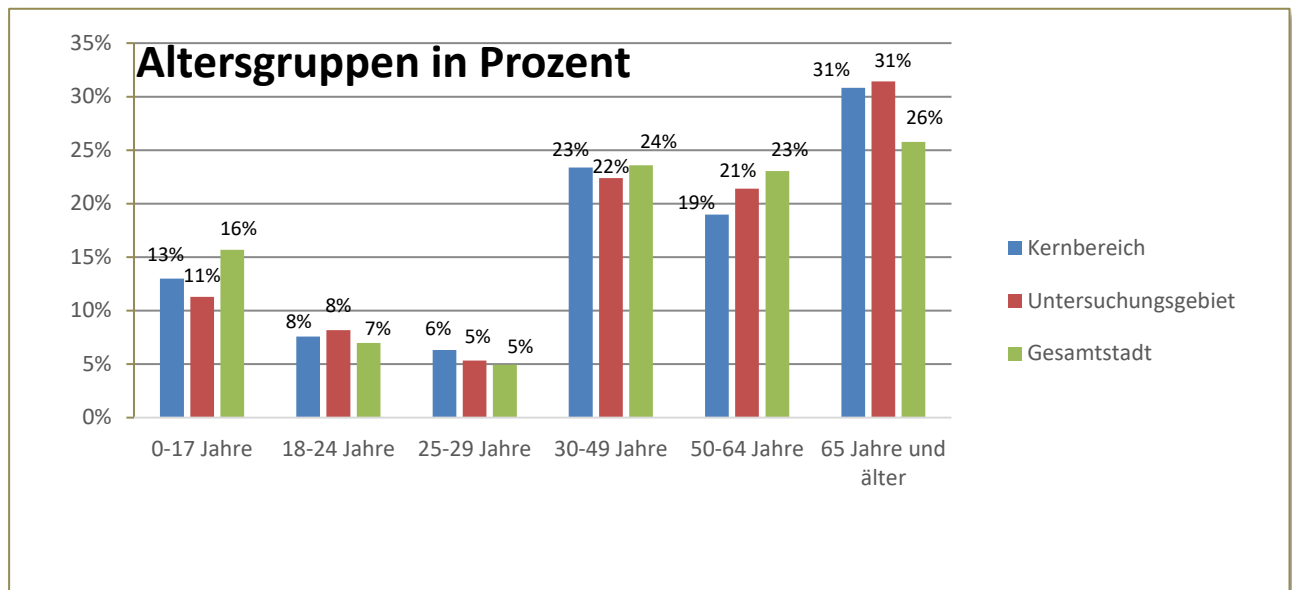


Abbildung 63: Altersgruppenverteilung im Vergleich – Kernbereich und Untersuchungsgebiet gesamt (2017) und Gesamtstadt (2015) (Datenquelle: Stadt Oldenburg i.H., Statistikamt Nord 2017b; eigene Darstellung)

Im Vergleich zeigt sich, dass der prozentuale Anteil der ab 65-Jährigen im Kernbereich höher ist als in der Gesamtstadt. Die jüngste Altersgruppe der 0- bis 17-Jährigen weist hier hingegen einen niedrigeren Anteil auf. Einen nur geringfügig höheren prozentualen Anteil verzeichnet der Kernbereich bei den Alterskohorten der 18- bis 29-Jährigen. Ein Unterschied von 4 % besteht bei den 50-64-Jährigen, die in der Gesamtstadt stärker vertreten sind. Beim Kernbereich des Untersuchungsgebiets, der ja die eigentliche Innenstadt abbildet, handelt es sich also um ein Stadtgebiet, das grundsätzlich eine ähnliche Altersstruktur wie die Gesamtstadt aufweist, jedoch mit einem um 5 Prozentpunkte höheren Seniorenanteil und einem um 3 Prozentpunkte geringeren Anteil an Kindern und Jugendlichen (s. Abbildung 64). Zu beachten sind hier jedoch die unterschiedlichen Zeitpunkte der Datenerhebung.

Kernbereich: Anteil der ab 65-Jährigen mit 31 % relativ hoch, Anteil der unter 18-Jährigen mit 13 % und der 50-64-Jährigen mit 19 % relativ niedrig

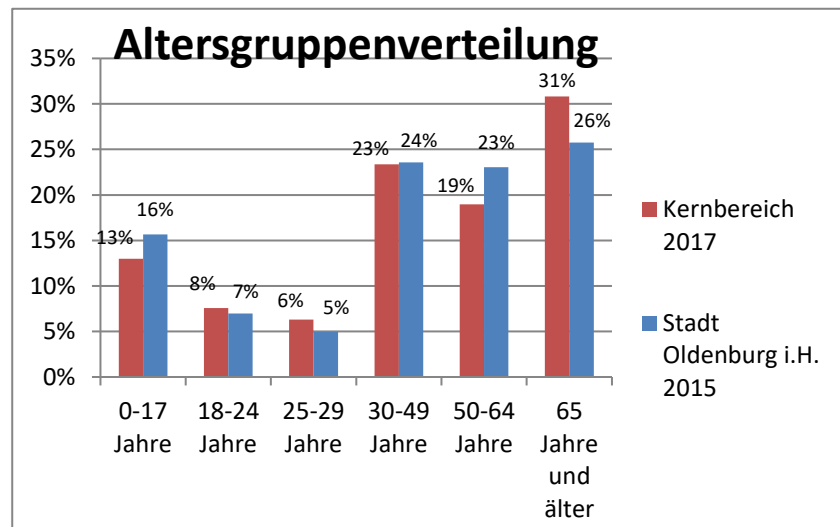


Abbildung 64: Vergleich der Bevölkerungszahlen nach Altersgruppen in Prozent im Kernbereich und in Oldenburg i.H. (Datenquelle: Stadt Oldenburg i.H.; Statistikamt Nord 2017b, eigene Darstellung)

Kernbereich: Anteilige Zunahme der 0-17-Jährigen sowie der 18-24-Jährigen – Gesamtstadt: gegensätzliche Entwicklung

Werden die Entwicklungen des Kernbereichs und der Gesamtstadt über die letzten 10 bzw. 12 Jahre miteinander verglichen (s. Abbildung 65), zeigt sich, dass im Kernbereich eine Zunahme der 0- bis 17-Jährigen stattgefunden hat, während die gleiche Alterskohorte in der Gesamtstadt prozentual abgenommen hat. Ein vergleichbarer Verlauf lässt sich im Bereich der 18- bis 24-Jährigen beobachten. Hier nahm der Anteil im Kernbereich sogar noch deutlicher zu, während er in der Gesamtstadt abnahm. Bei diesen Altersgruppen ist jedoch auch im Kerngebiet ein leichter prozentualer Rückgang seit 2012 zu beobachten. Leichte Zuwächse hatten seit 2012 lediglich die Altersgruppen der 25-29-Jährigen und der 50-64-Jährigen.

Der Anteil der 25-29-Jährigen nahm im Kernbereich des Untersuchungsgebiets und in der Gesamtstadt seit 2007 jeweils leicht zu, während die Anteile der 30-49-Jährigen jeweils relativ stark abnahmen. Die Anteile der ab 65-Jährigen nahmen zunächst insbesondere im Kernbereich des Untersuchungsgebiets relativ stark zu. Während dieser Anteil in der Gesamtstadt weiteren Zuwachs aufzeigt, ist die Entwicklung im Kernbereich leicht abnehmend. Jedoch ist er im Kernbereich mit über 31 % noch wesentlich höher als in der Gesamtstadt mit 26 %.

Kernbereich: relativ starke Abnahme des Anteils der 50-64-Jährigen gegenüber relativ starker Zunahme dieses Anteils in der Gesamtstadt

Bei den 50-64-Jährigen ist eine gegensätzliche Entwicklung zu verzeichnen. Im Kernbereich nahm ihr Anteil ab, während er in der Gesamtstadt anstieg. Auch hier handelt es sich jeweils um mehrere Prozentpunkte (s. Abbildung 65).

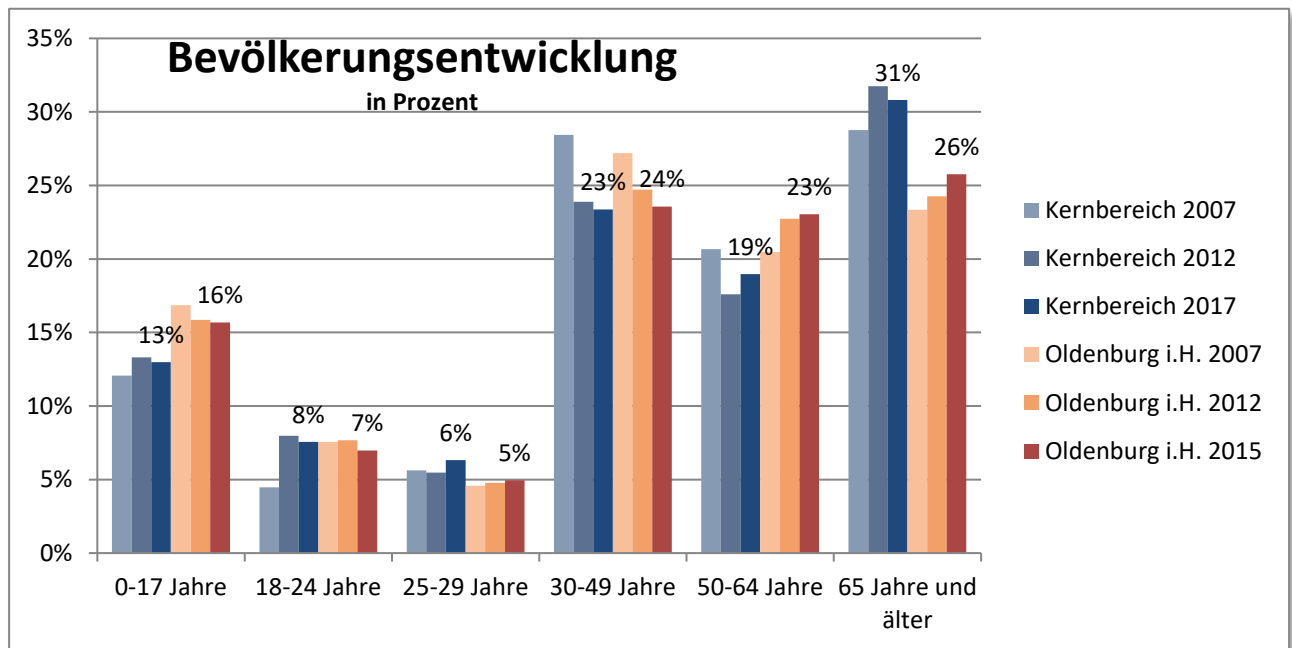


Abbildung 65: Vergleich der Bevölkerungsentwicklung nach Altersgruppen im Kernbereichs und in Oldenburg i.H. in Prozent (Datenquelle: Stadt Oldenburg i.H.; Statistikamt Nord 2017b, eigene Darstellung)

4.6.2 Staatsangehörigkeiten

Die große Mehrheit der BewohnerInnen des Untersuchungsgebietes besitzt die deutsche Staatsbürgerschaft. 2007 lebten 56 Personen (5,2 %) ohne deutsche Staatsangehörigkeit im Untersuchungsgebiet, 2012 waren es 74 Personen (5,2 %). Im Jahr 2017 waren es 132 BewohnerInnen (9,3 %).

Dabei ist festzustellen, dass der Großteil der Personen im Kernbereich wohnt, rund 20 bis 30% wohnen im Grüning. Die Anteile der BewohnerInnen ohne deutsche Staatsangehörigkeit betrugen 2007 im Kernbereich 6,9 % und im Grüning 3 %, 2012 im Kernbereich 6,8 % und im Grüning 3 % und 2017 im Kernbereich 12 % und im Grüning 3,9 %. Das bedeutet, dass die Anteile im Kernbereich 2007 und 2012 mehr als doppelt so hoch lagen, wie im Grüning und 2017 sogar dreimal so hoch.

Seit 2012 starke Zunahme des Anteils an BewohnerInnen ohne deutsche Staatsangehörigkeit im Untersuchungsgebiet

Anteil an Personen ohne deutsche Staatsangehörigkeit mit 12 % dreimal so hoch wie im Grüning

4.6.3 Haushalte

Auch für die Erfassung der Haushalte ist zu beachten, dass die Daten der Burgtorstraße und der Großen Schmützstraße komplett in die Berechnung eingingen. Die Datenlage lässt keine Aufschlüsselung zu, so dass die Haushalte beider Straßen für den Kernbereich gezählt wurden, obwohl Teile der Burgtorstraße lediglich dem Erweiterungsbereich angehören und sich rund 22 Wohngebäude der Großen Schmützstraße nicht im Untersuchungsgebiet befinden.

Im Untersuchungsgebiet wurden im Jahr 2017 insgesamt 818 Haushalte verzeichnet. 2012 waren es noch 795 Haushalte, 601 waren es

Betrachtung der Haushalte im Kernbereich des Untersuchungsgebiets

Kernbereich: Anstieg der Haushalte um 44,5 % in 10 Jahren

Gesamtstadt: Zunahme der Wohnungen um 9,8 % in 9 Jahren

im Jahr 2007. In den vergangenen Jahren ist es im Untersuchungsgebiet demnach zu einer Zunahme der Haushalte gekommen.

Bei der Betrachtung der Haushalte liegt der Fokus im Rahmen dieser VU jedoch ebenfalls auf dem Kernbereich des Untersuchungsgebiets.

In diesem Gebiet wurden 353 Haushalte für 2007, 476 für 2012 und 510 für das Jahr 2017 erfasst. Es ist also für den Zeitraum von zehn Jahren eine Zunahme von 157 Haushalten zu verzeichnen. Die Anzahl der Haushalte ist also um 44,5 % gestiegen

Für die Gesamtstadt lassen sich lediglich Aussagen zu Wohngebäuden und Wohnungen und auch nur bis zum Jahr 2016 treffen. Auch, wenn man davon ausgeht, dass die Anzahl der Haushalte und der Wohnungen einander in etwa entsprechen, können diese Daten nur als Anhaltspunkt für einen Vergleich verwendet werden, da beispielsweise Leerstände nicht als solche erfasst sind.

In der Gesamtstadt hat demnach in den letzten Jahren eine Zunahme um 449 Wohnungen stattgefunden. 2007 wurden 4.571 Wohnungen erfasst, 2012 waren es 4.956 und 2016 5.020 Wohnungen. Das entspricht einer Steigerung der Anzahl um 9,8 %.

In den vergangenen 10 Jahren nahmen sowohl die Anzahl der Haushalte im Kernbereich als auch die Anzahl der Wohnungen in der Gesamtstadt zu, wie in der Abbildung 66 zu sehen ist.

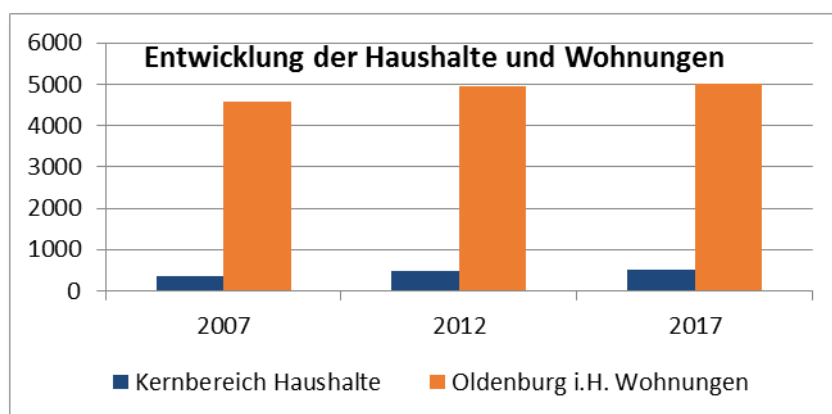


Abbildung 66: Vergleich Entwicklung der Haushalte und Wohnungen im Kernbereich und in Oldenburg i.H. (Datenquelle Stadt Oldenburg i.H.; Statistikamt Nord 2017a, eigene Darstellung)

Gesamtstadt: relativ stärkeres Wachstum bei Wohnungszahlen als bei Bevölkerung

Kernbereich: deutliche Zunahme von Haushalten und Bevölkerung

In Verbindung mit den Daten zur Bevölkerungsentwicklung zeigt sich, dass es in den vergangenen Jahren überwiegend zu einer Zunahme der Haushalte kam, mit der die Bevölkerungsentwicklung nicht in gleichem Maße Schritt hielt. So lässt sich in der Abbildung 67 ablesen, dass die Bevölkerung in der Gesamtstadt zunächst gleichbleibend und anschließend nur minimal steigend ist, während die Anzahl der Wohnungen durchgehend deutlich stärker steigend ist.

Bei der Betrachtung der Entwicklungen im Kernbereich zeigt sich, dass dort sowohl die Haushalte als auch die Bevölkerung deutlich zunehmen.

Dies deutet darauf hin, dass die Haushaltsgrößen in der Gesamtstadt tendenziell stärker abgenommen haben als im Kernbereich, wo sie bis 2012 eher zugenommen hatten. Diese Entwicklung hat sich zwischen 2012 und 2017 leicht abgemildert (Gesamtstadt) bzw. umgekehrt (Kernbereich). Auch scheint der Kernbereich, ablesbar an der Zunahme der Bevölkerungszahlen und der Haushalte im Vergleich zur Entwicklung in der Gesamtstadt, eine wachsende Bedeutung als Wohnort erlangt zu haben.

Steigende Haushaltszahlen weisen auf zunehmende Bedeutung der Innenstadt als Wohnort hin

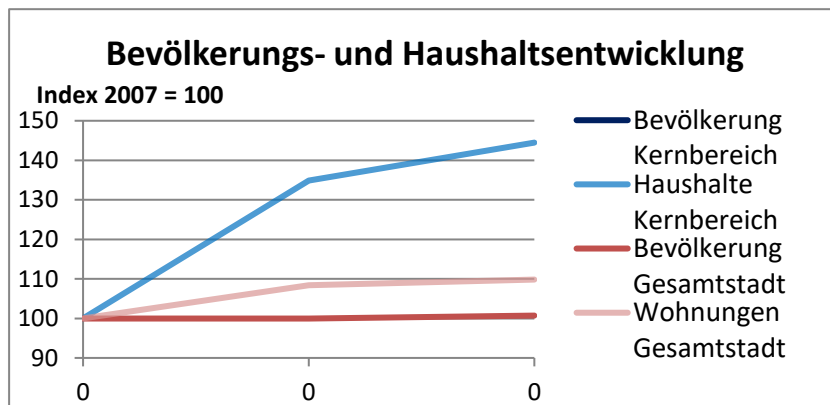


Abbildung 67: Bevölkerungs- und Haushaltsentwicklung im Kernbereich und in Oldenburg i.H. Index 2007=100. (Datenquelle: Oldenburg i.H.; Statistikamt Nord 2017c, eigene Darstellung)

4.6.4 Unterbringung Geflüchteter

Der städtische Belegungsplan zeigt für den Monat April 2016 die Wohnunterbringung von insgesamt 105 geflüchteten Personen in der Stadt Oldenburg i.H. Im Untersuchungsgebiet lebten zu dieser Zeit 15 geflüchtete Personen. Diese Zahl hat für die Entwicklung der Oldenburger Innenstadt keine signifikante Bedeutung.

4.6.5 Beschäftigung und Einkommen, Grundsicherung

Zur Beschäftigungs- und Einkommensstruktur lagen zum Zeitpunkt der Erhebungen keine kleinräumigen Daten vor.

4.6.6 Zusammenfassung und Bewertung Sozialstruktur

Zwischen 2007 und 2012 nahm die Bevölkerung im Untersuchungsgebiet insgesamt zu, während sie sich im Jahr 2017 nahezu im Gleichstand mit 2012 befand. Im Kernbereich ist das Wachstum durchgehend zu verzeichnen und mit 46 % sehr hoch, während im Grüning seit 2012 eine deutliche Abnahme der Bevölkerung stattgefunden hat. Damit unterscheidet sich insbesondere der Kernbereich auch deutlich von der Gesamtstadt, wo sich im Zeitraum von 2007 bis 2015 insgesamt nur ein Wachstum von 0,7% vollzog.

In der Gesamtstadt schlug sich das Wachstum signifikant nur bei den ab 50-Jährigen nieder, während im Kernbereich alle Altersgruppen Zuwachs aufwiesen. So nahmen im Kernbereich auch die Gruppen der 0-

17-Jährigen und der 18-24-Jährigen zwischen 2007 und 2012 zu, während diese in der Gesamtstadt abnahmen. Die Gruppe der 50-64-Jährigen nahm hingegen im Kernbereich deutlich ab, bei einer ebenso deutlichen Zunahme in der Gesamtstadt.

Im Vergleich mit der Gesamtstadt lebt mit 31 % im Kernbereich des Untersuchungsgebiets dennoch ein relativ hoher Anteil ab 65-Jähriger und mit 13 % ein relativ geringer Anteil unter 18-Jähriger. Auch der Anteil der 50-64-Jährigen ist hier mit 19 % im Vergleich mit der Gesamtstadt (23 %) niedrig.

Bei den 0-17-Jährigen und den 18-24-Jährigen zeigt sich bei einer anteiligen Zunahme dieser Altersgruppen im Kernbereich und einer Abnahme in der Gesamtstadt in den letzten zehn bzw. acht Jahren eine gegensätzliche Entwicklung. Bei den anderen Altersgruppen ist die Zu- bzw. Abnahme im Kernbereich und der Gesamtstadt von 2007 bis 2017 bzw. 2015 relativ gleich, bei unterschiedlichen Schwankungen im Jahr 2012.

Der Anteil an BewohnerInnen ohne deutsche Staatsangehörigkeit hat im Untersuchungsgebiet seit 2012 relativ stark zugenommen. Dabei lag ihr Anteil im Kernbereich des Untersuchungsgebiets mit 12 % dreimal so hoch wie im Grüning.

Das im Vergleich zur Gesamtstadt höhere Bevölkerungswachstum im Kernbereich sowie die im Verhältnis zur Entwicklung der Wohnungszahl in der Gesamtstadt starke Zunahme der Haushalte im Kernbereich deuten auf eine wachsende Bedeutung der Innenstadt als Wohnort hin.

4.7 Soziale, kulturelle, gesundheits- bildungs- und freizeitbezogene Infrastruktur/Tourismus

4.7.1 Bildungseinrichtungen

Untersuchungsgebiet ist Schulstandort

Im Untersuchungsgebiet befinden sich eine **Grundschule**, ein **Gymnasium** und eine **Berufsschule**. Nachmittagsbetreuungen werden in der Grundschule ebenfalls angeboten.

4.7.2 Soziale Einrichtungen

Kindergarten, U3-Betreuung und Waldgruppe im Untersuchungsgebiet

In Oldenburg gibt es insgesamt sechs **Kindergärten** sowie eine Waldgruppe. Im Untersuchungsgebiet befinden sich jedoch nur die Zweigstelle des Evangelischen Kindergartens St. Johannis Oldenburg, die U3-Betreuung am Schauenburger Platz und die Waldgruppe auf dem Museumsgelände.

Jugendtreff ist beliebt, hat aber ungünstigen Standort

Für Jugendliche gibt es den **Jugendtreff** der Stadtjugendpflege, der nachmittags verschiedene Arbeitsgruppen anbietet und einen Rückhalt und Treffpunkt für Jugendliche darstellt. Dieser liegt an der Hoheluftstraße 13, also auf dem Gelände der Wagrienschule und damit nicht im Untersuchungsgebiet. Der Standort wird von Jugendlichen kritisiert, da sie nicht auch noch ihre Freizeit in der Schule verbringen möchten. Zudem wünschen sie sich eine zentralere Lage.

Kinder- und Jugendbeirat

Im Jugendtreff trifft sich auch der Kinder- und Jugendbeirat der Stadt Oldenburg i.H., dessen beratende Stellungnahmen und Empfehlungen in Angelegenheiten, die Kinder und Jugendliche betreffen, bei der

Stadtverordnetenversammlung und deren beratenden Ausschüssen gehört werden.

Für SeniorInnen sind verschiedene **Pflegeheime** vorhanden. Die **Seniorenresidenz** „Am Stadtpark“ befindet sich in der Schauenburger Straße. Das AMEOS Stift liegt am Sonnenweg. Das Haus am Horizont GmbH ist in der Hospitalstraße, nahe dem Krankenhaus angesiedelt und damit nicht im Untersuchungsgebiet, jedoch in direkter Nähe zum innerstädtischen Bereich. Außerdem befindet sich am Markt der **Pflegestützpunkt Ostholstein**, der eine kostenfreie Beratung und Unterstützung bietet, etwa bei bürokratischen Anträgen. Ein **Seniorentreff** ist in der Schuhstraße ansässig.

Zentralgelegene Wohn- und Pflegeheime für SeniorInnen und Seniorentreff vorhanden

Neben der „Brücke“ und dem Verein „mitten-drin“ bietet vor allem die Ostholsteiner gGmbH im Raum Ostholstein **Unterstützung für Menschen mit Behinderung** in verschiedenen Bereichen an. In Oldenburg i. H. werden Wohnstätten zur Verfügung gestellt und zwei Werkstätten betrieben, eine davon in der Schuhstraße.

Unterstützung für Menschen mit Behinderungen

Von Bedeutung ist ebenfalls das außerhalb des Untersuchungsgebiets liegende **Förderzentrum** Kastanienhof, das sich vor allem für Menschen mit Behinderung einsetzt und seit mehreren Jahren auch ein mit Bundesmitteln gefördertes Mehrgenerationenhaus vorhält.

Förderzentrum und Mehrgenerationenhaus

Ein **Integrationsbüro**, das am Markt ansässig ist, dient der allgemeinen Unterstützung und Bereitstellung von Informationen. Außerdem trifft sich ein Flüchtlings-Chor in der **Volkshochschule**, die auch Räumlichkeiten im Untersuchungsgebiet nutzt. (Stadt Oldenburg i.H. 2015)

Integrationsbüro vorhanden

4.7.3 Ärztliche Versorgung

In der Nähe des Untersuchungsgebietes liegt die Sana-Klinik Oldenburg, auf deren Gelände sich auch das AMEOS Klinikum, ein Klinikum für Neurologie und Neurophysiologie, befindet. Darüber hinaus sitzen einige Ärzte unterschiedlicher Fachrichtungen am Klinikum. Im Untersuchungsgebiet stellen der Markt, die Schuhstraße und die Kuhtorstraße die räumlichen Schwerpunkte für die ärztliche Versorgung dar. Im Rahmen der Beteiligung und der Fachgespräche wurde die Notwendigkeit von nahegelegenen Parkplätzen für mobilitätseingeschränkte PatientInnen thematisiert. Außerdem sind zwei Apotheken im Untersuchungsgebiet zu finden.

Markt, Schuhstraße und Kuhtorstraße sind beliebte Ärztestandorte

4.7.4 Freizeit und Kultur

In Oldenburg in Holstein ist die älteste Gilde Deutschlands beheimatet, die **St. Johannis Toten- und Schützengilde**. Seit 1192 besteht die Gilde, die im Juni ein jährlich wiederkehrendes Gildefest ausrichtet. 2017 fand die 825-Jahr-Feier statt. Die Gilde hat eine hohe soziale Funktion, ist sehr stark vernetzt und ist bei der Ausrichtung von Stadtfest und Wallfest sowie bei der Städtepartnerschaft engagiert. Einmal im Jahr finden das Gildefest und die Schützentage statt. Auf dem Museumshof befindet sich ein Gildemuseum, in dem die Geschichte der Gilde dargestellt wird.

Älteste Gilde Deutschlands hat wichtige Funktion in Oldenburg i.H.

Trotz des jüngeren Alters nimmt der **Oldenburger Sportverein von 1865 e. V.** ebenfalls eine wichtige Rolle für die Freizeitgestaltung in der

Oldenburger Sportverein hat wichtige Freizeitfunktion

	Stadt ein. Der Verein zählt mehr als 1.200 Mitglieder und bietet eine Vielzahl an Sportarten an. Insgesamt gibt es in Oldenburg über 80 Vereine, u.a. AWO, DRK, THW, Angelverein.
<i>Bücherei an abgelegnem Ort</i>	Eine wichtige Einrichtung ist die Stadtbücherei, die sich am Schauenburger Platz befindet. Dieser Ort ist hinter den Parkplätzen und auf der anderen Seite der vielbefahrenen Schauenburger Straße vom Zentrum abgekoppelt und für FußgängerInnen nicht attraktiv gelegen.
<i>Wallanlagen als touristische Attraktion ungenügend wahrnehmbar und schlecht angebunden</i>	Die Burgwallanlage ist das historische Wahrzeichen Oldenburgs und etwa im Jahr 700 n. Chr. entstanden. Die zugehörige Museumsanlage in der Nähe des Walls wird stetig erweitert und angepasst. Es fehlt jedoch an einer möglichst barrierefreien und attraktiven Ausgestaltung der Wegeverbindung zwischen Innenstadt und dem Wall bzw. dem Wallmuseum. Durch die Entfernung und die fehlende Wahrnehmung sind zusätzliche Umsätze durch BesucherInnen der Innenstadt für das Museum und umgekehrt durch MuseumsbesucherInnen für die Innenstadt eher gering. Die Wallanlagen sind als touristisches Ziel ungenügend angebunden und wahrgenommen.
<i>St. Johanniskirche ist Sehenswürdigkeit mit Konzerten u.a.</i>	Die St. Johanniskirche, in direkter Nachbarschaft zum Wall, stellt ein weiteres historisches Wahrzeichen dar, denn es handelt sich um die erste große Backsteinkirche des Nordens. Die Entstehung wird auf das Jahr 1156 datiert. Sie ist außerdem Sitz der gleichnamigen ev.-luth. Kirchengemeinde. In der Kirche finden auch kulturelle Veranstaltungen wie z.B. Orgelkonzerte statt.
<i>breites Kulturangebot, jedoch fehlen der adäquater Aufführungsort</i>	Die Stadt Oldenburg in Holstein verfügt über ein reichhaltiges Theater- und Kulturangebot. Die KulTour, der Kulturbund Wagrien e.V., der Oldenburger Dwarslöper e.V. und andere gestalten mit Ausstellungen und Theateraufführungen für über 300 Personen ein über das Stadtgebiet hinaus ausstrahlendes Angebot. Insbesondere die Theateraufführungen in der jedoch abseits des Innenstadtgebietes gelegenen Aula des Freiherr-vom-Stein Gymnasiums sind dabei hervorzuheben. Darüber hinaus gibt es ein spezielles Kindertheater. Der Aufführungsort wird u.a. aufgrund fehlender gastronomischer Einrichtungen in der Nachbarschaft und bezüglich seiner nicht im Zentrum integrierten Lage im Rahmen der Bürgerbeteiligung bemängelt.
<i>Kino in isolierter Lage</i>	Am südlichen Ende des Untersuchungsgebiets, in der Schuhstraße, befindet sich das Kino. In dieser nicht mehr zentralen Lage gibt es keine Laufkundschaft. Im Rahmen der Beteiligung wurde zudem bemängelt, dass es beim Kino kein gastronomisches Angebot gebe.
<i>Treffpunkte und Räumlichkeiten fehlen</i>	In verschiedenen Beteiligungsformaten ist deutlich geworden, dass sowohl Treffpunkte für Jugendliche als auch Räumlichkeiten für unterschiedliche Nutzergruppen und Vereine fehlen.
<i>Schwimmhalle fehlt</i>	Ebenso wurde im Rahmen der Beteiligung vielfach das Fehlen der früher vorhandenen Schwimmhalle beklagt.
<i>Vielfältiges Naherholungsangebot</i>	Die Stadt Oldenburg bietet ein vielfältiges Naherholungsangebot, v.a. durch den Grünzug, der die Priesterviese, das Wallvorfeld und den Stadtpark umfasst. Ein Netz von Wanderwegen zieht sich durch die Stadt. Besondere Erholungsqualität weist das Naturschutzgebiet Oldenburger Graben auf.

4.7.5 Tourismus

Zwei Radfernwege führen direkt über Oldenburg i.H. - der Ostseeküstenradweg (von der dänischen Grenze kommend) und der Mönchsweg (von Glückstadt bis Fehmarn).

Zwei Fernradwege

Die einheimische Wirtschaft profitiert vor allem von den Tagesgästen, die Oldenburg als Zielort zum Einkaufen, zum Besuch der städtischen Einrichtungen, der Gaststätten und des Museum aufsuchen.

Tagesgäste haben wirtschaftliche Bedeutung

Jedoch sind in der Innenstadt lediglich zwei Hotels ansässig. Im Rahmen der Expertengespräche wurde beklagt, dass es zu wenig Hotels, insbesondere für Familien gebe. Es wurde zudem die Einrichtung eines Wohnmobilplatzes in der Nähe des Walls vorgeschlagen, um Durchreisenden in Oldenburg einen Anreiz zum Verweilen zu geben.

Beherbergungsmöglichkeiten beschränkt

Informationsmöglichkeiten für TouristInnen werden in Oldenburg von zwei Seiten geliefert. Zum einen gibt es in der Stadtbücherei am Schauenburger Platz bei der Touristeninformation Auskunftsmöglichkeiten, zum anderen stellt die KulTour Oldenburg in Holstein GmbH Wissenswertes über Oldenburg bereit. Bei KulTour handelt es sich um eine seit 2007 existierende 100-prozentige Tochter der Stadt, die ihren Sitz in der Göhler Straße und damit nicht in der Innenstadt hat. Die Aufgaben liegen in den Themenbereichen Tourismus, Stadtmarketing und Kultur, sie organisiert Veranstaltungen und kümmert sich um die Volkshochschule, die Stadtbücherei und das Archiv. Es wurde im Rahmen der Beteiligung mehrfach geäußert, dass es wünschenswert sei, dass auch KulTour in der Stadt sitzt, etwa auch in der Bücherei, sodass ein gemeinsames „Welcome Center“ entsteht.

Touristeninformation noch nicht ausreichend ausgestaltet

Im Rahmen der Beteiligung wurde zudem beklagt, dass es für TouristInnen keine Schlechtwetterangebote gibt. Gewünscht wird, dass regelmäßig größere Veranstaltungen, z.B. Festivals durchgeführt werden. Ein Problem für Oldenburg wird darin gesehen, dass in Heiligenhafen diesbezüglich mehr geboten werde.

4.7.6 Zusammenfassung und Bewertung soziale, kulturelle, bildungs- und freizeitbezogene Infrastruktur/Tourismus

Das Untersuchungsgebiet ist in seinem Kernbereich als Zentrum der Innenstadt gut mit Schulen, Kindergärten, Senioreneinrichtungen, Einrichtungen für Menschen mit Behinderungen, Familien- und Integrationsangeboten ausgestattet und weitere Einrichtungen befinden sich in unmittelbarer Nähe außerhalb der Gebietsabgrenzung.

Auch die medizinische Versorgung ist vorhanden, einige Arztpraxen sind in der Altstadt angesiedelt. Dies erfordert nahegelegene Parkplätze für in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen.

Es gibt einen Jugendtreff, der jedoch einen von den Jugendlichen als ungünstig empfundenen Standort hat. Bemängelt wird die Lage und die Unterbringung in einer Schule, so dass Freizeit und Schulalltag nicht räumlich getrennt sind.

Es sind in Oldenburg i.H. zahlreiche Vereine sowie Deutschlands älteste Gilde aktiv. Darüber hinaus gibt es den Kinder- und Jugendbeirat, der in Kinder und Jugendliche betreffenden Angelegenheiten von der

Stadtverordnetenversammlung und ihren Ausschüssen gehört wird. Insgesamt ist ein hohes Engagement in der Bewohnerschaft vorhanden. Beklagt wird jedoch, dass es an Treffpunkten und Räumlichkeiten für unterschiedliche Nutzergruppen, u.a. auch die Vereine fehlt.

Das Kino liegt zu weit außerhalb des Altstadtbereichs und fehlt dort. In seiner jetzigen Lage wird es seiner zentralen Funktion als Freizeit- und Kultureinrichtung und für das Zentrum der Innenstadt nicht gerecht. Am derzeitigen Standort wird auch das Fehlen eines gastronomischen Ergänzungsangebots vermisst. Auch die Stadtbücherei hat einen ihrer Bedeutung unangemessenen Standort.

Der Tourismus und insbesondere auch die Tagesgäste haben für Oldenburg eine große Bedeutung. Jedoch fehlt es an ausreichender Beherbergung, einem attraktiven Gastronomieangebot und einer ihrer Bedeutung angemessenen Bewerbung, Bekanntheit, Sichtbarkeit und Erreichbarkeit der Sehenswürdigkeiten Wall, Wallmuseum und St.-Johannis-Kirche. Auch wird im Rahmen der Beteiligung die Verbesserung des Informationsangebots für TouristInnen für erforderlich gehalten. Eine angemessene Einbindung der Fernradwege fehlt ebenso wie ein repräsentativer Veranstaltungsort. Derzeit können Theateraufführungen des vielfältig gefüllten Spielplans der kulturellen Einrichtungen nicht mehr wie bisher in der Schulaula des Gymnasiums durchgeführt werden. Es fehlt in der Stadt Oldenburg i.H. an einem geeigneten integrierten, auf die Innenstadt positiv ausstrahlenden Standort.

Positiv hervorzuheben ist das vielfältige Naherholungsangebot in den die Innenstadt umgebenden Grünanlagen.

Tabelle 5: Soziale, kulturelle, bildungs- und freizeitbezogene Infrastruktur/Tourismus

Probleme	Potenziale
Jugendtreff hat ungünstigen Standort	Gute infrastrukturelle Ausstattung (Bildung, Kultur, Freizeit, soziale Einrichtungen, medizinische Versorgung)
Fehlende Treffpunkte und Räumlichkeiten für unterschiedliche Nutzergruppen und Vereine	Zahlreiche aktive sportlich und kulturell ausgerichtete Vereine und Oldenburger Gilde mit starker Vernetzung und hohem Stellenwert in der Stadt
Kino liegt außerhalb des Zentrums	Tourismus stützt Oldenburger Einzelhandel
Stadtbücherei befindet sich in isolierter Lage	Hohes ehrenamtliches Engagement
Bekanntheit, Sichtbarkeit und räumliche Anbindung der Sehenswürdigkeiten reichen nicht aus (Wall, Wallmuseum, Kirche)	
Gastronomisches Angebot für Tourismus nicht ausreichend	
Angemessener Touristenempfang („WelcomeCenter“) fehlt	
Repräsentativer Veranstaltungsort, z.B. für Theateraufführungen und Konzerte fehlt.	
Einbindung der Fernradwege und damit der FahrradtouristInnen fehlt	
Zu wenig Hotels bzw. Übernachtungsmöglichkeiten	

4.8 Barrierefreiheit

Die Barrierefreiheit ist ein Querschnittsthema, das alle Handlungsfelder betrifft. Im Rahmen dieser vorbereitenden Untersuchungen wurde hierzu eine gesonderte Beteiligungsveranstaltung in Form eines Rundgangs durchgeführt. Dabei wurde insbesondere Folgende festgestellt:

In Gebäuden im Untersuchungsgebiet ist der Eingang häufig nicht barrierefrei, etwa weil eine Stufe überwunden werden muss. Außerdem werden die Türen einiger Geschäfte nach außen geöffnet. Einige Einrichtungen der Daseinsvorsorge, darunter auch Arztpraxen, weisen ähnliche Hindernisse auf. Auch im Rathaus Oldenburgs konnten die Herausforderungen zur Barrierefreiheit nur ansatzweise gelöst werden. Es existiert zwar ein Hintereingang, der es möglich macht, die Eingangstreppe zu umgehen, jedoch sind die Stadtkasse und andere Einrichtungen im Dachgeschoss nicht barrierefrei erreichbar. Weder sind barrierefreie Farbkonzepte noch taktile Flächen oder eine behindertengerechte WC-Anlage vorhanden. Auch der Konferenzraum ist nicht barrierefrei erreichbar. Ein Tagungsort für die städtischen Gremien fehlt ganz. Die öffentlichen Sitzungen werden mangels Barrierefreiheit und angemessener Flächen im Rathaus an verschiedenen, wechselnden Orten im gesamten Stadtgebiet durchgeführt (Schulmensen, Lokale, Bildungs- und Kulturzentrum).

Im Straßenraum sind es vor allem die Quergefälle einiger Straßen und das unebene Oberflächenmaterial wie in großen Bereichen des Schauenburger Platzes, in der Kuhtorstraße, auf dem Markt, in der oberen Schuhstraße, auf dem Pumpenplatz, in der Johannisstraße und der Kleinen Schmützstraße sowie Unterschiede in der Höhe von Wegebelägen, geringe Kontraste der Materialität oder fehlende taktile Flächen, die die Fortbewegung für Menschen mit Behinderungen erschweren. Im Hopfenmarkt fehlen abgesenkte Bordsteine, um die Straße zu queren. Außerdem sind einige Fußwege sehr schmal, wie etwa in der Burgtorstraße, andere werden von Aufstellern verschmälert.

Die Busse des ÖPNV sind in der Regel nicht barrierefrei, ebenso die Haltestellen. Auch die Anzahl der behindertengerechten Taxen wird als zu niedrig eingestuft.

Die Stadt Oldenburg hat das Amt einer Behindertenbeauftragten eingerichtet, die sich ehrenamtlich um die Belange einer inklusiven Gesellschaft kümmert. Außerdem wurde Jahr 2017 ein „Aktionsplan Inklusion“ beschlossen, der Teil der Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonventionen ist. Darin werden fünf Handlungsfelder bestimmt, die durch Maßnahmen verbessert werden sollen. Die Koordinierung der Umsetzung liegt dabei bei dem Fachbereich Bürgerbüro – gesellschaftliche Angelegenheiten, in Verbindung mit der Behindertenbeauftragten. Die Entscheidung über die Umsetzung und die Bereitstellung der finanziellen Mittel des Haushalts liegt bei den städtischen Gremien (Stadt Oldenburg i.H., 2017).

4.9 Energie, Klima- und Umweltschutz

Der Kreis Ostholstein hat im März 2016 ein integriertes Klimaschutzkonzept aufgelegt, das im Rahmen der Klimaschutzinitiative des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB), vertreten durch den Projektträger Jülich, gefördert wurde. Mit diesem soll die kommunale Klimaschutzarbeit gestärkt werden, indem den Kommunen eine strategische Entscheidungsgrundlage und Planungshilfe für zukünftige Maßnahmen bereitgestellt wird. Für die Bearbeitung der Themen wurden die Handlungsfelder private Haushalte, Verkehr und Mobilität, Tourismus, Flächenmanagement, Wirtschaft und Verwaltung aufgestellt, in denen jeweils die Ziele der CO₂-Emissionen

vorangetrieben werden sollen. Mit einem Klimaschutzmanager sollen die verschiedenen Maßnahmen koordiniert und umgesetzt werden. Mit dem Klimaschutzkonzept hat der Kreis Ostholstein sich das Ziel gesetzt, die CO₂-Emissionen im Kreis bis zum Jahr 2030 um 30 Prozent gegenüber 2013 zu senken.

Aufgrund des geringen Anteils energieintensiver Betriebe und der ländlichen Struktur des Kreises mit einer hohen Auspendlerrate ist der Verkehrssektor im Kreis derjenige mit dem höchsten Endenergieverbrauch. Im bundesweiten Durchschnitt ist dies dagegen der Sektor Wirtschaft. Im Verkehrssektor werden kurzfristig mittlere Einsparpotenziale ausgemacht, in naher Zukunft vor allem über Wirkungsgradsteigerungen konventioneller Antriebe. Hier wurden bis 2030 10-30 % CO_{2e}-Einsparungen als erreichbar ermittelt.

Für das Untersuchungsgebiet sind insbesondere die Handlungsfelder private Haushalte (Gebäudesanierung), Verkehr und Mobilität sowie Tourismus relevant.

Ein erhebliches CO_{2e}-Einsparpotenzial ist dem Konzept zufolge im Bereich der Gebäudesanierung zu finden:

„Gemäß der Energie- und CO_{2e}-Bilanz wird im Kreis Ostholstein 47 % der gesamten Endenergie, die auf dem Kreisgebiet in 2013 verbraucht wurde (inkl. Verkehr), für den Wärmebedarf von Wohngebäuden benötigt. Durch die energetische Sanierung des Gebäudebestands kann der Endenergiebedarf und damit der CO_{2e}-Ausstoß erheblich reduziert werden“ (Kreis Ostholstein 2016: 47).

Im Rahmen der Städtebauförderung erhalten private EigentümerInnen die Möglichkeit, für die Modernisierung und Instandsetzung ihrer Häuser eine Förderung zu bekommen. Da im Zuge geförderter Modernisierungsmaßnahmen an vielfach veralteter Bausubstanz energetische Standards einzuhalten sind, leisten diese einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz. Darüber hinaus werden im Kreis die Beruflichen Schulen energetisch saniert. Dies betrifft auch die Berufliche Schule in Oldenburg i.H.

Im Bereich Verkehr wird insbesondere auf die Stärkung der Nahmobilität durch bedarfsgerechte ÖPNV-Angebote und auf eine Bewusstseinsänderung in Bezug auf die Mobilität gesetzt, um die CO₂-Emissionen zu verringern. Dies betrifft sowohl die Anzahl der Wege als auch eine ökologischere Auslastung der Fahrzeuge. Auch die E-Mobilität soll weiter ausgebaut werden.

In diesem Zusammenhang gibt es in Oldenburg i.H. insbesondere im innerstädtischen Bereich Entwicklungspotenziale. Verkehrsbelastungen gehen im Untersuchungsgebiet insbesondere von der Schauensburger Straße und Burgtorstraße, der Hoheluftstraße und der Großen Schmützstraße aus. Jedoch ist auch der Bereich des Marktes von einem zwar langsamen, jedoch abgasintensiven, Lärm und Unruhe erzeugenden Kfz-Verkehr geprägt. Hier handelt es sich um Durchfahrts-, Park- und Busverkehr. Durch eine Optimierung der Führung des Kfz-Verkehrs durch die Innenstadt, die Optimierung des Busverkehrs und die Schaffung eines Parkleitsystems, das den Parksuchverkehr vermindert, können Energieverbrauch, Schadstoff- und Lärmemissionen verringert werden.

Verkehr ist größter Endenergie verbrauchender Sektor im Kreis Ostholstein

Gebäudesanierung

Energetische Modernisierung von Gebäuden

Verkehr

Reduzierung des innerstädtischen Kfz-Verkehrs

Stärkung des Radverkehrs

Darüber hinaus wird vom Kreis Ostholstein derzeit ein Radverkehrskonzept erarbeitet. Dieses soll unabhängig von Straßenklassifizierungen einzelner Straßen und Wege das Radwegnetz verdichten. Dies soll unter Einbeziehung des Alltags-, Schul- und Freizeitradverkehrs und der Berücksichtigung bestimmter Bewertungskriterien geschehen. Auch in Oldenburg i.H. gibt es bezüglich der Existenz und Beschaffenheit von Radwegverbindungen einen Verbesserungsbedarf. Mit der Umsetzung entsprechender Maßnahmen, die Teil des vorliegenden IEK sind, kann die Benutzung des Fahrrads als ökologisches Verkehrsmittel gefördert werden.

Einsparung bei Straßenbeleuchtung

Energieeinsparungen konnten bereits bei der Umrüstung der gesamten Beleuchtung des Oldenburger Straßenraums auf LED umgesetzt werden. Die Leuchtkörper der Straßenbeleuchtung wurden in drei Bauabschnitten in den Jahren 2013 und 2014 sowie 2017/2018 mit den neuesten Strom- und CO₂-Spartechnologien ausgestattet. Die Sanierung wurde gefördert durch das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit.

Im Rahmen der DIN-gerechten Ausleuchtungsumrüstung wurde darauf geachtet, dass in den Nachtzeiten die Beleuchtung gedimmt werden kann. Hierdurch wird keine Lampe mehr abgeschaltet und Angsträume vermieden. Durch den geringeren Energieverbrauch und die genaue Ausrichtung der Beleuchtung konnte zudem eine große Energieeinsparung und die Verringerung von Lichtimmissionen verzeichnet werden.

Tourismus

Der Tourismus ist für den Klimaschutz insbesondere aufgrund des mit ihm einhergehenden erhöhten Verkehrsaufkommens und eines hohen Flächenverbrauchs aus Bauprojekten relevant. Entsprechende negative Auswirkungen dieser Faktoren sind in Oldenburg i.H. bisher nicht signifikant zu verzeichnen. Da die Stadt jedoch die Stärkung des Tourismus anstrebt, ist die Berücksichtigung der im Konzept genannten Ziele und die Umsetzung von Maßnahmen für die Senkung von Emissionen und die Einsparung von Energie in der Stadtentwicklung im Blick zu behalten.

Stadtgrün

Keine Erwähnung findet im Klimaschutzkonzept das Stadtgrün. Grünflächen sind in Oldenburg i.H. jedoch von besonderer Relevanz, da sie den Innenstadtbereich großflächig umgeben. Es handelt sich um große zusammenhängende und unbebaute Grünbereiche mit vielfältiger Vegetation und mehreren Gewässern, die die vielfach durch Bodenversiegelung geprägten bebauten Stadtbereiche unterbrechen und das Stadtklima positiv beeinflussen. Diese Bereiche sind wichtige Erholungsräume für die StadtbewohnerInnen und bieten Lebensraum für Pflanzen und Tiere. Vor diesem Hintergrund leisten Sie einen wertvollen Beitrag für Klima- und Umweltschutz in der Stadt. Die Bedeutung ihrer Erhaltung und Stärkung geht somit weit über die Sicherung der Freizeit- und Erholungsfunktion hinaus. Klima- und Umweltschutzaspekte sollen deshalb bei der Entwicklung von Gestaltungs- und Nutzungskonzepten besonders berücksichtigt werden.

5 Fazit/Gesamtbewertung

Voraussetzung für die Durchführung von Städtebauförderungsmaßnahmen ist der Nachweis vorliegender städtebaulicher Missstände im Untersuchungsgebiet.

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

Die Bestandsanalyse zeigt, dass im Untersuchungsgebiet deutliche Substanz- und Funktionsmängel erkennbar sind. Diese sind im Defiziteplan verortet (s. Anlage 1.5)

5.1 Städtebauliche Missstände

5.1.1 Substanzmängel

Die im Untersuchungsgebiet festgestellten Substanzmängel bestehen in erster Linie an Gebäuden, bei den Grünanlagen und im Straßenraum.

Wie die Ergebnisse aus der Bestandsanalyse zeigen, besteht an einem großen Teil der historischen und für den Erhalt des Stadtbilds bedeutenden Gebäude Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf. Diese Gebäude weisen eine marode Bausubstanz sowie energetische Mängel auf – und dies teilweise erheblich. Ein großer und tendenziell zunehmender Anteil der Ladeneinheiten steht leer. An vielen Stellen ist der Altbestand nachhaltig überformt oder er wurde, aus heutiger Sicht, mit unangemessenen Neubauten ergänzt, wodurch das vielfach noch historisch geprägte Stadtbild beeinträchtigt wird.

Mängel an der Bausubstanz, Leerstände und Gestaltungsmängel

Im Bereich der die Innenstadt umgebenden Grünbereiche sind die Wege zumeist nicht barrierefrei ausgestaltet, schlecht beleuchtet und nach Regenfällen sumpfig und unbenutzbar. Es fehlt eine nässeverträgliche Befestigung der Fuß- und Radwege, attraktive und durchgängige Wegeachsen zwischen dem Untersuchungsgebiet und den umgebenden Wohnlagen, eine wegweisende Beschilderung und die Gestaltung der Zuwegungen und Eingänge.

Beschädigte und umgestaltete Wege

Im Straßenraum bestehen die substanziellen Mängel insbesondere im Fehlen von gesonderten Radwegen, teilweise zu schmalen, teilweise aufgrund ihrer Enge gar nicht begehbaren Gehsteigen und bestehenden Straßenschäden. Es fehlt an einer der UN-Behindertenrechtskonvention entsprechenden Ausgestaltung des Straßenraums.

Für den Radverkehr fehlen adäquate Radverkehrsanlagen bzw. durchgängige Verbindungen.

Fehlende Radverkehrswege

Als substanzielle Mängel sind auch die fehlende Ausschilderung und die unzureichenden fußläufigen Verbindungen von öffentlichen Parkplätzen zur Altstadt zu benennen.

Fehlende Beschilderungen

Fehlende Raumkanten

In den Grünbereichen und an Plätzen fehlt es an verbindenden, gestalterischen Elementen, die diese Räume städtebaulich definieren. Am Schauenburger Platz fehlt auch eine bauliche Ergänzung. Am Markt bestehen Baulücken, so dass die den Platz einfassende Gebäudelinie unterbrochen ist.

Fehlendes, defektes und veraltetes Mobiliar

Darüber hinaus sind Spielgeräte, z.B. am Schauenburger Platz, veraltet bzw. defekt und es fehlen Sitzgelegenheiten an Wegen und Plätzen im öffentlichen Raum.

5.1.2 Funktionsmängel**Stadtbild und Bebauungsstruktur***Beeinträchtigungen des Stadtbildes*

Durch die sichtbaren Schäden an der Bausubstanz, die zahlreichen und zunehmenden Leerstände und die Baulücken, die das Stadtbild negativ zu prägen beginnen, droht die Innenstadt langfristig ihren Charakter und ihre Attraktivität als gemütliche und einladende Altstadt einzubüßen. Dies wird durch Gestaltungsmängel und Überformungen im öffentlichen Raum und an den Gebäuden noch unterstrichen.

Schwindende Einheitlichkeit des Stadtbildes

Die Eingangsbereiche zur Innenstadt sind nicht repräsentativ gestaltet, so dass eine klare städtebauliche Definition und ein einheitliches, zusammenhängendes Bild fehlt.

Mangel an Aufenthaltsqualität

Die fehlende bauliche Fassung und Gestaltung des Schauenburger Platzes schränkt hier die Aufenthaltsqualität ein. Die Attraktivität dieses Platzes ist jedoch von erheblicher Bedeutung als Ergänzung des innerstädtischen Versorgungsbereichs und soll mit dem Altstadtbereich eine feste Verbindung eingehen.

Einzelhandel*Beginnender Trading-Down-Prozess*

Ein „Trading-Down-Prozess“ hat bereits begonnen. Leerstände in den Ladenlokalen ziehen weitere nach sich, es gibt Vermietungsschwierigkeiten. Gründe hierfür liegen in baulichen Mängeln an den Gebäuden, nur kleinen Ladenflächen bei einem steigenden Flächenanspruch und bei der Sorge um die Tragfähigkeit neuer Geschäfte an diesem Ort. Die Ladenleerstände und eine häufig damit einhergehende Vernachlässigung der Bausubstanz beeinträchtigen das Stadtbild und schränken damit die Attraktivität für eine Nachnutzung weiter ein. Dies steht dem Wunsch von BewohnerInnen und BesucherInnen der Stadt Oldenburg i.H. sowie dem politischen Bestreben diametral gegenüber.

Fehlende „Magnetbetriebe“

Erschwert wird das Betreiben von kleinen Einzelhandelsgeschäften zudem durch das Fehlen von „Magnetbetrieben“ bzw. „Frequenzbringern“, die BesucherInnen bzw. Laufkundschaft in die Innenstadt ziehen. Diesbezüglich besteht eine Abhängigkeit vom Modehaus Johannis, das in der Stadt konkurrenzlos ist.

Erschwerte Bedingungen für Einzelhandel

Zudem erschwert der zunehmende Online-Handel den Einzelhandelsbetrieben Neugründungen und auch ihren Fortbestand. Dabei gerät insbesondere der inhabergeführte Einzelhandel an seine Grenzen, weil ihm – im Gegensatz zu den großen Ketten – durch den Online-Handel Kunden und Umsätze verloren gehen. Die Vorteile eines kleinteiligen Einzelhandels, wie z.B. die mögliche Qualität der Beratung, werden den Kunden in Oldenburg i.H. nicht oder nur ungenügend als Potenzial präsentiert.

Darüber hinaus ist der Bereich, in dem sich Ladeneinheiten in den Erdgeschoss befinden, zu weiträumig auf die Innenstadt verteilt, wie deutlich an den Leerständen, insbesondere in der mittleren Schuhstraße, zu erkennen ist.

Erreichbarkeit der Innenstadt

Da für die Lebendigkeit der Innenstadt BesucherInnen als FlaneurInnen und KundInnen von großer Bedeutung sind, ist die räumliche Abgelegenheit und die geplante Verlagerung des Bahnhofs noch weiter nach außerhalb als problematisch zu bewerten. Ein Besuch des Alt- und Innenstadtbereichs ist durch fehlende Sicht- bzw. Einsehbarkeit und die nur umständliche Erreichbarkeit für TagestouristInnen nicht attraktiv. Diese BesucherInnen fehlen der Stadt Oldenburg.

Die weitläufigen zwischen der Innenstadt und den äußeren Wohngebieten liegenden Grün- und Parkanlagen haben aufgrund ihrer mangelnden Ausgestaltung der Eingangsbereiche und Wegeverbindungen eine trennende Wirkung. Die autofreie Erreichbarkeit der Innenstadt zu Fuß oder mit dem Fahrrad ist dadurch eingeschränkt.

Für BesucherInnen aber auch für Ortsansässige fehlt es an attraktiven Wegeverbindungen in andere Stadt- und v.a. Landschaftsbereiche (z.B. historische Wallanlage, Stadtpark, Oldenburger Graben).

Die Erreichbarkeit für BesucherInnen ist auch durch das fehlerhafte und irreführende bzw. fehlende Parkplatzleitsystem erschwert. Ausreichend vorhandene Parkplätze sind für Ortsunkundige nicht ohne weiteres auffindbar. Darüber hinaus sind die Wegeverbindungen von den Parkplätzen (z.B. am Schauenburger Platz) aufgrund der Verkehrsführung und fehlender Ausgestaltung unübersichtlich und nicht attraktiv.

Die Taktung der Busfahrzeiten in den außen liegenden Wohngebieten ist nicht ausreichend, um eine attraktive Verbindung in die Innenstadt mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zu gewährleisten.

Marktplatz

Der Marktplatz bildet städtebaulich das „Herz“ der Altstadt. Von hier aus sollte die innerstädtische Lebendigkeit ausgehen und sich wieder sammeln. Mit der Reduzierung des Durchfahrtverkehrs im Zuge der Einrichtung einer Fußgängerzone wurde schon viel erreicht. Doch ist diese Funktion des Marktplatzes durch den dort verbliebenen motorisierten Verkehr noch immer erheblich geschwächt. Eine nennenswerte Aufenthaltsqualität ist insbesondere durch den Parkverkehr und den hochfrequentierten Haupthaltepunkt des Oldenburger Busverkehrs nicht vorhanden. Unter diesen Umständen reicht eine stadtgestalterische Aufwertung des Platzes nicht aus, um der Innenstadt die ursprüngliche Funktion des Marktplatzes zurückzugeben.

Wall und Wallmuseum

Der Wall als eines der Wahrzeichen der Stadt Oldenburg i.H. mit dem dazugehörigen, jedoch abseits liegenden Wallmuseum ist verkehrstechnisch nicht ausreichend an das Zentrum der Altstadt angebunden und es bestehen keine Sichtbeziehungen zwischen Markt und Wall. Es fehlt eine räumliche Verbundenheit, die auch die mit der musealen Aufbereitung beabsichtigte Verstehbarkeit und Nachempfndbarkeit der Stadtgeschichte einschränkt. Damit entgeht sowohl dem Wall mit dem Wallmuseum ein Teil seiner Attraktivität, als auch der Innenstadt die

Fehlende Kompaktheit des Einkaufsbereichs

Schlechte Anbindung der Innenstadt an Bahnhof mit der Folge entgehender Touristen- bzw. Kundenzahlen

Trennende statt verbindende Wirkung der Grünanlagen

Unattraktive und fehlende direkte Verbindungen zwischen Stadtbereichen

Schlechte Auffindbarkeit von Parkplätzen

Eingeschränkte Attraktivität des ÖPNV

Marktplatz wird seiner städtebaulichen und städtischen Funktion nicht gerecht

Die Bedeutung des Walls kommt nicht ausreichend zur Geltung

stadtdenkmalsrechtliche Betrachtung (und dadurch Belebung) der Altstadt durch die MuseumsbesucherInnen.

Nutzungsverträglichkeit

Städtebaulich unpassende Nutzung eines zentralen Areals

Das zwischen dem Markt, dem Wall und der Burgtorstraße gelegene Autohaus mit Werkstatt und Verkauf stellt eine für den Altstadtbereich unpassende Nutzung dar. Der großflächige Betrieb fügt sich städtebaulich nicht in die umgebende Altstadtstruktur ein. Die Nutzung ist weder zentrenrelevant, noch ist sie selbst auf eine innerstädtische Lage angewiesen. Sie steht jedoch der erstrebenswerten optischen, mentalen und physischen Verbindung von Marktplatz und Altstadtzentrum entgegen.

Lebendigkeit

Fehlende Attraktivität und Vitalität der Innenstadt nach Geschäftsschluss

Die Innenstadt wirkt nach Geschäftsschluss aufgrund fehlender kultureller, gastronomischer und freizeittauglicher Nutzungen „wie ausgestorben“. Es fehlt in der Fußgängerzone an Aufenthaltsqualität, die eine Voraussetzung dafür ist, dass man gerne vor Ort kauft, flaniert und verweilt.

Die mangelnde Lebendigkeit außerhalb der Geschäftszeiten hängt auch damit zusammen, dass wichtige publikumswirksame Einrichtungen außerhalb des Alt- bzw. Innenstadtbereichs liegen. Hierzu gehören die Bücherei, das Kino, eine Touristeninformation, eine Theaterbühne, Veranstaltungsräume (auch für die Durchführung der schon heute oftmals gut besuchten öffentlichen Sitzungen der städtischen Gremien), ein Jugendtreff etc.

5.2 Entwicklungspotenziale

Die Analyse hat jedoch auch positive Aspekte der funktionalen und städtebaulichen Zusammenhänge in der Innenstadt erkennbar gemacht. Diese können der Entwicklung und Stärkung des Oldenburger Zentrums als Entwicklungspotenziale zugrunde gelegt werden. Sie bilden gemeinsam mit den geschilderten Missständen die Basis für die Herausarbeitung von Zielen und Maßnahmen und sind im Folgenden zusammenfassend dargestellt:

Lage/Verkehrsanbindung

Günstige Lage der Stadt

Oldenburg i.H. ist aufgrund seiner besonderen Lage an der Vogelfluglinie auf der Wagrien-Halbinsel prädestiniert, viele Besucherinnen und Besucher auf der Durchreise zu empfangen und zu beherbergen. Die Stadt ist über die Autobahn, die Bahnlinien und die Fernradwege überregional gut angebunden und erreichbar. In Verbindung mit einer durchdachten innenstadtbezogenen Verortung und Anbindung des Bahnhofs, dem Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs, einer transparenten Wegeführung und einer entsprechenden Bekanntmachung der Vorteile der Stadt Oldenburg i.H. können in dieser Lage Bekanntheit, Besucherzahlen und damit die Belebung der Stadt und Stützung von Einzelhandel, Gastronomie und Beherbergung gesteigert werden.

Zentralität

Räumliche Komprimierung zentrenrelevanter Nutzungen möglich

Die Innenstadt hat nicht nur regional Teilfunktionen eines Mittelzentrums, sondern auch innerhalb der Stadt Oldenburg eine hohe zentrale Funktion. In der Altstadt befindet sich neben zwei weiteren Einkaufs- und Gewerbestandorten der einzige zentrale Versorgungsbereich mit

seiner besonderen kleinteiligen Einzelhandelsstruktur und einem potenziell einladenden Flair. Auch viele Gemeinbedarfseinrichtungen befinden sich im Zentrum oder in seiner Nähe. Eine noch weitergehende räumliche Komprimierung sowohl des Einkaufsbereichs als auch der Gemeinbedarfs- sowie kulturellen und freizeitbezogenen Einrichtungen kann zur Belebung der Innenstadt auch nach Geschäftsschluss beitragen.

Stadtbild

Das Stadtbild der Innenstadt lässt noch gut den historischen Stadtgrundriss erkennen. Es ist trotz vieler Veränderungen an den Gebäuden noch durch seine kleinteilige historische Bebauungsstruktur geprägt. Eine besondere Bedeutung haben der Marktplatz, das Rathaus, die Kirche, die Fußgängerzone und die angrenzenden Straßenzüge mit teilweise denkmalgeschützten und weiteren das Stadtbild positiv prägenden Gebäuden. Insgesamt lässt sich das Stadtbild durch Modernisierung und Instandsetzung sowie Gestaltung von Gebäuden, Straßen, Plätzen und Wegen sowie den Eingangsbereichen in die Altstadt erheblich aufwerten. Ein intaktes und gepflegtes Stadtbild ist förderlich für alle Nutzungen.

Hohes Aufwertungspotenzial des Stadtbildes (Gebäude und öffentlicher Raum)

Wohnen

Lage, Erreichbarkeit, Nutzungsstruktur und Stadtbild machen die Innenstadt zu einem attraktiven Wohngebiet. Durch Schaffung von Barrierefreiheit in den Gebäuden und im öffentlichen Raum kann die Attraktivität noch gesteigert werden. Insbesondere in der mittleren Schuhstraße ist ein hoher Leerstand auch bei den Ladenlokalen in den Erdgeschossen zu verzeichnen. Im Zuge der Verkleinerung des Versorgungsbereichs, also der Komprimierung der Einkaufszone kann dieser Bereich zwischen der mittleren Schuhstraße und der Straße Hinter den Höfen, aber insbesondere auch der Bereich der unteren und mittleren Schuhstraße in Richtung Holsteiner Straße zusätzlich für das Wohnen zur Verfügung gestellt werden. Diese Umwidmung kann in Verbindung mit Neu- und Umbaumaßnahmen auch für das Wohnen mit Familien in der Innenstadt neue Möglichkeiten eröffnen. Für den Bedarf an Wohnraum im Zentrum Oldenburgs spricht auch die Entwicklung der Bevölkerungs- und Haushaltszahlen im Kernbereich des Untersuchungsgebiets. Diese haben in den vergangenen Jahren erheblich mehr zugenommen als in der Gesamtstadt.

Wohnwertsteigerungspotenzial

Kleinteilige Ladenstruktur

Die in Oldenburg noch vorhandene kleinteilige Ladenstruktur ist hier wie auch an vielen anderen Orten zwar in ihrer Existenz bedroht, jedoch ist sie genau das, was BesucherInnen und KundInnen zum Flanieren animiert. Mit der Stärkung dieser Strukturen unter Berücksichtigung einer attraktiven Nutzungsmischung würde ein wesentlicher Faktor der Attraktivität der Oldenburger Innenstadt sichergestellt.

„Gemütlichkeit“ durch Kleinteiligkeit

Grünanlagen

Stadtpark, Wallanlagen, Priesterwiesen, Sonnenweg und Oldenburger Graben umgeben die Innenstadt und haben ein hohes Erholungspotenzial. Hier befinden sich vielfältige Nutzungsmöglichkeiten für Freizeitaktivitäten in unterschiedlichen Landschaften und Einrichtungen. Mit einer Stärkung der Wegeverbindungen und Ergänzungen der Nutzungsmöglichkeiten durch Mobiliar, Gestaltung und Landschafts- bzw. Grünpflege

Hohes Freizeitgestaltungs- und Erholungspotenzial der Grünanlagen

sowie durch eine Verbesserung der Zugänglichkeit und Erreichbarkeit können sie noch zur Stärkung des Zentrums beitragen. Sie tragen entscheidend zur Wohnqualität und zur touristischen Attraktivität bei und sind Verbindungsglied zwischen der Innenstadt und dem Zentrum für den nichtmotorisierten Verkehr.

Marktplatz

Marktplatz als „Herz“ der Stadt

Der historisch als Mittelpunkt der Stadt angelegte Marktplatz ist auch heute noch zentraler Punkt der Innenstadt. Mit einer Anpassung seiner Nutzung ist es möglich, die Aufenthaltsqualität zu steigern und er kann wieder zum städtebaulichen und funktionalen Mittelpunkt der Stadt werden. Dies ist wichtig, um die Altstadt mit ihren unterschiedlichen Bereichen wieder in eine städtebauliche und funktionale Balance zurückzuführen.

Schauenburger Platz

Hohes Gestaltungs- und Attraktivierungspotenzial als Ankunftsort für BesucherInnen und Treffpunkt

Der Schauenburger Platz ist beliebt als Treffpunkt und ergänzt den Altstadtbereich um weitere Einzelhandelssortimente. Er befindet sich in fußläufiger Entfernung zur Altstadt, quasi in Verlängerung der Fußgängerzone. Durch den dort befindlichen Edeka-Markt zieht er Kundschaft an. Die Skaterbahn ist ein Treffpunkt für Kinder und Jugendliche. Durch eine gestalterische Aufwertung kann die Aufenthaltsqualität hier noch gesteigert werden.

Der Platz bietet zudem aufgrund seiner Lage, seiner Weitläufigkeit und der vorhandenen großflächigen Parkplätze auch das Potenzial für weitere Umgestaltungsmaßnahmen bzw. Umnutzungen. So besteht die Möglichkeit, den Hauptbushaltepunkt vom Marktplatz hierher zu verlagern und den Marktplatz vom Busverkehr zu entlasten. Auch besteht die Möglichkeit, hier ein Parkhaus zu errichten, falls durch Umgestaltungen (ggf. auch auf dem Marktplatz) Parkplatzflächen entfallen. Der Schauenburger Platz ist Ankunftsort für TouristInnen und BesucherInnen.

Weitere Nutzungs- und Gestaltungsmöglichkeiten entstehen im Falle, dass die Bücherei verlagert und das Gebäude, das großenteils auch Sporträumlichkeiten beherbergt, umgebaut bzw. durch einen Neubau ersetzt oder ergänzt wird. Eine solche bauliche Ergänzung bietet auch die Möglichkeit der besseren Einfassung der verschiedenen Funktionsbereiche des Platzes und damit eine bessere Erlebbarkeit und Ablesbarkeit der Platzbereiche.

Sehenswürdigkeiten

Wall, Wallmuseum und Kirche sind attraktive Sehenswürdigkeiten

Die Sehenswürdigkeiten sind Attraktionen, die Oldenburg i.H. ihren BesucherInnen zu bieten hat. Insbesondere der Wall hat ein großes Entwicklungspotenzial. Durch Gestaltungsmaßnahmen kann er weithin sichtbar und besser erreichbar werden. In Verbindung mit einer sinnvollen attraktiven Verbindung zum Markt kann er zu einer Steigerung der Besucherzahlen in der Innenstadt und der besseren Vermarktung des Wallmuseums beitragen. Dies ist wichtig für die Belebung und Stärkung von Einzelhandel, Gastronomie und Beherbergung.

Verlagerung Opel-Haus

Eine Verlagerung des Opel-Hauses würde ein „Filetstück“ der Oldenburger Altstadt für innenstadtbezogene Nutzungen freigeben. Zu den erstrebenswerten Nutzungen gehört die Schaffung einer Verbindung zwischen Markt und Wall sowie die Stärkung des Areals als Bereich für Gemeinbedarfseinrichtungen und als kulturellen Bereich. Hier befinden sich in unmittelbarer Nachbarschaft bereits der Wall und die Kirche. Aufgrund der Größe der Fläche und der direkten Zentrumsanbindung sind auch verdichtete Wohnnutzungen denkbar.

Umnutzungspotenzial einer zentralen Fläche für die Schaffung einer attraktiven Verbindung

Hohes Engagement im Stadtteil

In Oldenburg i.H. ist ein hoher Grad an Mitwirkung durch interessierte BewohnerInnen und VertreterInnen von Institutionen vorhanden. Es ist ein großes Fundament an Ideen für die Entwicklung und Stärkung der Innenstadt erarbeitet worden. Dieses Engagement ist sehr wertvoll und unterstützt die Durchführung von Sanierungs- und Städtebauförderungsmaßnahmen.

Hohes Interesse von BewohnerInnen und GeschäftsbetreiberInnen an Zentrumsentwicklung

6 Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept

6.1 Leitbild

Das Leitbild für die Entwicklung der Innenstadt Oldenburg i.H. enthält zwei wesentliche Aussagen. Zum einen wird durch die Bestandsanalyse des Untersuchungsgebiets bestätigt, dass der Marktplatz das Herzstück der Altstadt und damit der zentrale Platz der Stadt Oldenburg ist. Von hier gehen die Impulse für die Lebendigkeit des Stadtzentrums aus und hier werden die unterschiedlichen Strukturbereiche (Wohnen, Versorgung/Einzelhandel und Grünanlagen miteinander verknüpft. Die zweite Aussage definiert die unterschiedlichen Strukturbereiche räumlich. Demnach wird der Hauptversorgungsbereich der Innenstadt auf die Fußgängerzone und den Marktplatz begrenzt, während die mittlere Schuhstraße künftig schwerpunktmäßig dem barrierefreien Geschosswohnungsbau dienen soll. Der nördlich und nordwestlich des Marktes liegende Bereich, wo sich die Johanniskirche und der Wall befinden, soll zu einem kulturellen und gemeinnützigen Schwerpunkt entwickelt werden. Auf diese Weise wird auch die Verbindung zwischen Innenstadt und Wall gestärkt.

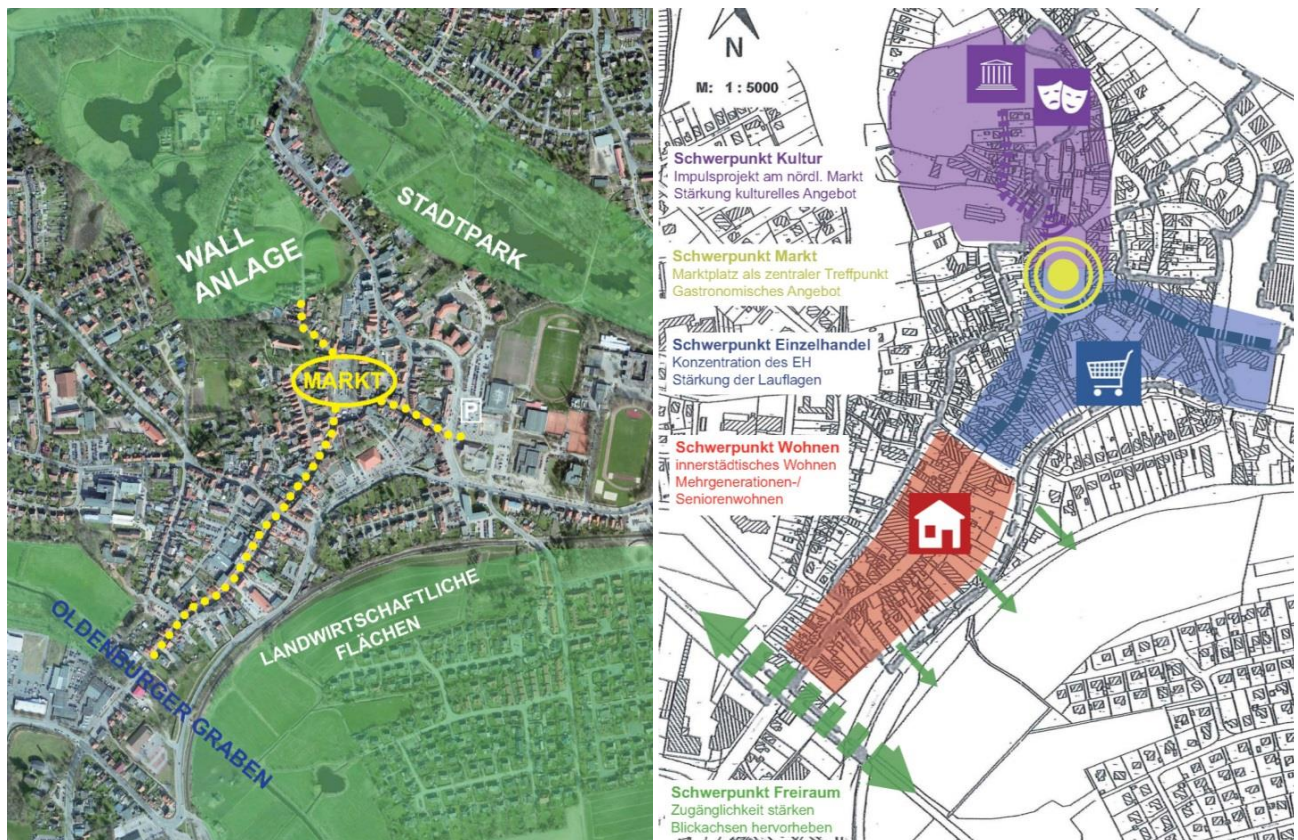


Abbildung 68: Leitbild (eigene Darstellungen)

6.2 Leitziele

Aus den für das Programm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ formulierten Zielen und den Analyseergebnissen der vorliegenden vorbereitenden Untersuchungen werden für die Stadt Oldenburg i.H. folgende Leitziele abgeleitet:

Oldenburg in Holstein soll

- Lebendiger Ort für Einzelhandel, Dienstleistungen, öffentliche Einrichtungen, Bildung und Kultur,
- Treffpunkt für alle,
- Anziehungspunkt für TouristInnen und
- Lebenswerter Wohnort auf einer Insel im Grünen

sein.

6.3 Entwicklungsziele und Handlungsansätze

Für die in der Bestandsanalyse betrachteten Handlungsfelder lassen sich aus den ermittelten städtebaulichen Missständen und den ebenfalls im vorangegangenen Kapitel beschriebenen Entwicklungspotenzialen Entwicklungsziele ableiten. Diese werden anhand der in der Analyse betrachteten Handlungsfelder dargestellt. Die Handlungsfelder bilden die jeweiligen Schwerpunkte der Betrachtungsebene ab und helfen, den integrierten Ansatz des IEK zu strukturieren.

6.3.1 Grün- und Freiräume

Um die Innenstadt zu stärken, ist es erforderlich, die Funktionalität der umgebenden großen Grünflächen so auszurichten, dass sie nicht länger als trennende Elemente zwischen den außen liegenden Wohngebieten und der Innenstadt wirken, sondern vielmehr als attraktive Verbindung und als Aufenthalts- und Erholungsort in einer nachverdichteten Innenstadt wahrgenommen werden. Erforderlich ist eine Orientierungssicherheit bezüglich der Eingänge und der Durchwegung. Die Grünräume sollen mit einer hohen Aufenthaltsqualität und einem hohen Erholungs- und Freizeitwert ausgestattet sein. Die unterschiedlichen Nutzungsbereiche sollen untereinander gut verbunden sein. Vorhandenes Konfliktpotenzial aufgrund sich gegenseitig beeinträchtigender Nutzungen – z.B. aufgrund unterschiedlicher Ruhe- oder Bewegungsbedürfnisse oder bezogen auf die Nutzung der Wege durch RadfahrerInnen und FußgängerInnen – soll beseitigt werden.

Darüber hinaus besteht auch auf dem Marktplatz und auf dem Schauenburger Platz ein erheblicher Bedarf, die Aufenthaltsqualität zu steigern, um die Plätze nutzbar zu machen und sie damit ihrer innerstädtischen Funktion als zentrale Anlaufpunkte, Treffpunkte und ggf. Versammlungs- und Veranstaltungsorte zuzuführen. Der Schauenburger Platz soll den innerstädtischen Einkaufsbereich erweitern und Impulse für die Belebung der Fußgängerzone geben. Seine Funktion und Gestaltung soll sich dabei deutlich von derjenigen des Marktplatzes unterscheiden und keinesfalls zu einer Konkurrenz der beiden Plätze führen.

Entwicklungsziele

- Schaffung und Erhöhung von Aufenthaltsqualität
- Verbesserung der Erreichbarkeit und Schaffung von Verbindungen zwischen den unterschiedlichen Grün- und Stadtbereichen
- Ermöglichung eines konfliktfreien Nebeneinanders von Nutzungsbereichen und Nutzergruppen

Handlungsansätze

Gestalterische Aufwertung der Grün- und Parkanlagen

Ansatzpunkte für die Entwicklung der Grün- und Parkanlagen liegen nicht nur in gestalterischen Verbesserungen und Ergänzungen der Flächen und Angebote, sondern auch in ihrer sichtbaren Vernetzung über attraktive Wegeführungen für den Fuß- und Radverkehr, in Beschilderung und Bekanntmachung sowie der Schaffung von Sichtbezügen. Die erforderliche Gestaltung umfasst u.a. die Verbesserung der Eingangsbereiche in die Grün- und Parkanlagen durch ihre klare Definition. Darüber hinaus sollen Achsen, Sichtbezüge und eine klare Aufgliederung der Flächen die Anlagen charakterisieren und übersichtlich machen. Unterschiedliche Nutzungsbereiche und auch Fuß- und Fahrradwege sollen so angelegt werden, dass sich die unterschiedlichen Nutzungsarten nicht gegenseitig stören. Zudem soll die Möblierung und Beleuchtung aller Nutzungsbereiche, Flächen und Wege optimiert werden und eine Barrierefreiheit ermöglicht werden, um die Aufenthaltsqualität und Nutzbarkeit zu erhöhen.

Umgestaltung Markt auf Grundlage eines Ideenwettbewerbs/Nutzungs- und Gestaltungskonzepts

Um den Marktplatz in seiner Funktion als zentralen Platz in der Altstadt zu stärken, ist die Steigerung seiner Aufenthaltsqualität notwendig. Dies erfordert eine städtebauliche Aufwertung. Die besondere Herausforderung besteht darin, das Potenzial des sehr großen Platzes in seiner räumlichen und baulichen Attraktivität zur Geltung zu bringen und den Wert der historischen Anlage wieder erkennbar werden zu lassen. Um die Anziehungskraft des Marktes nachhaltig zu stärken und zu entwickeln, ist eine städtebauliche Neuordnung des Platzes mit Aufenthaltsqualität und ansprechender Gestaltung erforderlich. Wesentlich ist hier die Durchführung von Maßnahmen in den Bereichen Verkehr und Stadtbild und Bebauung (s. 6.3.2 und 6.3.4). Darüber hinaus sollen die für den Platz und das Stadtbild ungeeigneten und ungünstig situierten Platanen auf Basis einer Grün- und Gestaltungsplanung angemessen ersetzt werden. Dabei ist zu beachten, dass die Platzoberflächen barrierefrei ausgeführt werden und die neuen Baumpflanzungen einen positiven Beitrag zum Stadtklima sowie zur Förderung der heimischen Insekten- und Vogelwelt leisten.

Gestaltungskonzept Schauenburger Platz in Abhängigkeit der Marktplatz- und Verkehrsgestaltung

Um dem Schauenburger Platz eine eigene Identität und Anziehungskraft zu verleihen, ist es erforderlich, dass durch die Gestaltung der Grün- und Freiräume die räumliche Einfassung des Platzes unterstützt wird. Für seine Gestaltung sind insbesondere die Anforderungen, die der Platz zum einen als Ankunftsort, Treffpunkt und Eingang in die Kuhtorstraße sowie als Frequenz bringender Einkaufsort und zum anderen als Parkplatz und Bushalteplatz stellt, maßgeblich.

6.3.2 Stadtbild und Bebauung

Wesentlich für die Entwicklung des Oldenburger Zentrums ist der Erhalt und die Sicherung des Stadtbilds in der Altstadt.

Von besonderer Bedeutung ist in diesem Zusammenhang auch die Gestaltung des Marktplatzes als Mittelpunkt der Altstadt sowie die Ergänzung der in Teilbereichen fehlenden baulichen Fassung seiner Platzgrenzen.

Der Schauenburger Platz benötigt eine Definition des künftigen Aufenthalts und Einkaufsbereiches und seiner Grenzen, die auch am Stadtbild erkennbar ist.

Ergänzend hierzu ist es zwingend notwendig, die Fußgängerzone (Kuhthorstraße und Bereiche der oberen Schuhstraße) als verbindendes Element zwischen Schauenburger Platz und Altstadt sowie die umliegenden innerstädtischen Bereiche gestalterisch aufzuwerten.

Entwicklungsziele

- Stadtbildentwicklung steuern
- Stadtbildverbesserung durch Verbesserung der Gebäudesubstanz, Schaffung von Raumkanten und Beseitigung von Baulücken
- Zentralität – Entwicklung des Marktplatzes als „Herz“ der Stadt

Handlungsansätze

Für den Erhalt und die Stadtbildpflege ist sicherzustellen, dass Modernisierungs- und Gestaltungsmaßnahmen an privaten Gebäuden nicht unkontrolliert durchgeführt werden können.

Gestaltungssatzung

Für die Verbesserung des Stadtbilds ist es erforderlich, einen Großteil der Bausubstanz zu modernisieren und instandzusetzen, leerstehende Gebäude nachzunutzen und ggf. mit baulichen Maßnahmen wieder herzurichten sowie Baulücken zu schließen, um Raumkanten zu schaffen, wo diese unterbrochen sind. Dabei ist auf eine stadtbildverträgliche Gestaltung unter Beachtung der städtebaulichen Dimensionen und die Verwendung ortsbildtypischer Materialien Wert zu legen. Nicht zuletzt sind bei den Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen an Gebäuden neben gestalterischen auch energetische Aspekte zu berücksichtigen.

Modernisierung und Instandsetzung von Gebäuden

Um die Altstadtstruktur zu bewahren und die Attraktivität der Fußgängerzone zum Flanieren zu stärken, soll die noch vorhandene Kleinteiligkeit der Geschäftsstruktur des Einzelhandels in den Fußgängerzonen erhalten und unterstützt werden.

Wesentlich für die Zentrumsstärkung sind die Gestaltung des Marktplatzes und der Eingangsbereiche in die Innenstadt.

Der Markt soll seiner Funktion als Mitte bzw. „Herz“ der Altstadt wieder zugeführt werden. Dazu benötigt er ein hohes Maß an Aufenthaltsqualität, die nur durch eine Verringerung des motorisierten Verkehrs entwickelt werden kann. Diesbezüglich sind Lösungen zu erarbeiten, die auch den Ansprüchen des Einzelhandels und mobilitätseingeschränkten BesucherInnen bzw. KundInnen gerecht werden. Auch die

*Gestaltung Eingangsbereiche Innenstadt**Gestaltung Fußgängerzone**Mittlere und untere Schuhstraße mit Schwerpunkt Wohnnutzung**Modernisierung und Instandsetzung von Straßen und Wegen anhand eines Gestaltungshandbuchs*

Erreichbarkeit der nur über den Markt anfahrbaren Straßen muss gewährleistet bleiben.

Die Eingangsbereiche in die Alt- bzw. Innenstadt bestimmen den ersten Eindruck von BesucherInnen und haben deshalb eine wichtige Bedeutung für das Stadtbild. Diese zu gestalten, trägt sowohl zur Verbesserung desselben, als auch zur Belebung des Einkaufsbereichs bei. Eine klare Definition mit Wiedererkennungswert soll zum Flanieren und Verweilen einladen. Unterstützend werden weitere gestalterische Verbesserungen der Fußgängerzone, die die Aufenthaltsqualität dort erhöhen, wirken.

Ein weiterer Handlungsansatz, der sich positiv auf das Stadtbild und die Bebauungsstruktur auswirken wird, ist die schwerpunktmäßige Entwicklung von Geschosswohnungsbau im Bereich der mittleren und unteren Schuhstraße. Dieser Bereich soll zwischen Hinter den Höfen und Holsteiner Straße langfristig mit barrierefreiem Wohnungsbau verdichtet werden. Diese Entwicklung soll im außerhalb des künftigen Sanierungsgebiets liegenden Bereich südlich des Oldenburger Grabens zwischen unterer Schuhstraße und Holsteiner Straße fortgesetzt werden. Dabei sollen, soweit möglich, an der Holsteiner Straße stadtseitige Raumkanten entwickelt werden. In der Schuhstraße soll auf die identitätsstiftende Kleinteiligkeit und ggf. prägende Baukörper, die als erhaltenswert definiert wurden, Rücksicht genommen werden. Um dies zu erreichen, sollen EigentümerInnen entsprechend klassifizierter Gebäude durch Förderung dazu animiert werden, mangelhafte Bausubstanz durch Modernisierung, Instandsetzung, Um- und Neubau zu erneuern und zu ergänzen und tiefe hintere Grundstücksbereiche nach Möglichkeit der Wohnnutzung zuzuführen.

Schließlich soll bei der Instandsetzung von Straßen und Wegen auf die Wahl einer einheitlichen und ortstypischen Materialität geachtet werden. Hierzu wird die Erstellung eines Gestaltungshandbuchs empfohlen.

6.3.3 Nutzungen

Die Nutzungsstruktur der Innenstadt ist geprägt durch eine überwiegend kleinteilige Struktur mit unterschiedlichen Geschäften und Dienstleistungsbetrieben in den Erdgeschossen, während sich darüber Wohnungen befinden. Diese Struktur soll beibehalten werden, jedoch in komprimierter Form.

Um das innerstädtische Wohnraumangebot zu erhöhen und die Innenstadt weiter zu beleben, soll in der unteren und mittleren Schuhstraße die Nachverdichtung mit barrierefreiem Wohnungsbau und die Nachnutzung leerstehender Ladeneinheiten in den Erdgeschossen für Wohnzwecke ermöglicht und befördert werden. Damit wird dem Bedarf an zentrumsnahem, seniorenrechtlichem Wohnraum und generationenübergreifenden Wohnformen Folge geleistet. Die vollständige Nutzung der Ladeneinheiten und entsprechend erforderliche Um- und Neubauten werden zur Verbesserung des Stadtbilds beitragen.

Wesentlich ist die Sicherung der Attraktivität des Einkaufs- und Kulturbereichs auch für BesucherInnen und TouristInnen, da Oldenburg eine regionale Zentrumsfunktion zu erfüllen hat und der Geschäftsfortbestand von der Kaufkraft aus der Region abhängig ist.

Die Stärkung der ansässigen Betriebe und die Neueröffnung von Läden, die das bestehende Angebot erweitern, werden angestrebt. Ziel ist auch die Etablierung weiterer Frequenzbringer und Magnetbetriebe neben dem Modehaus Johannsen, um die Abhängigkeit von diesem zu reduzieren und mehr Handlungsspielräume zu erlangen.

Da sich Lebendigkeit und Angebot gegenseitig bedingen, ist die Belebung des zentralen Innenstadtbereichs auch außerhalb der Geschäftszeiten ein wichtiges Ziel. Hierzu werden kulturelle und freizeitbezogene Einrichtungen sowie die Erweiterung des gastronomischen Angebots in der Innenstadt benötigt.

Entwicklungsziele

- Konzentration der Läden auf einen kleineren Bereich
- Stärkung des innerstädtischen Wohnens
- Stärkung der gewerblichen Nutzungsvielfalt aus Einzelhandel, Dienstleistungen, Handwerk und Gemeinbedarf
- Nachnutzung von leerstehenden Ladeneinheiten
- Stärkung der Zentralität und Belebung durch Erweiterung der Nutzungen
- Stärkung der Gastronomie

Handlungsansätze

Ansatzpunkt für die Stärkung des innerstädtischen Wohnens ist die Nachverdichtung in der mittleren und unteren Schuhstraße. Dies führt auch zu einer Belebung und Stärkung des Einzelhandels. Beide Aspekte werden auch durch die Verkleinerung des Einkaufsbereichs unterstützt. Die mittlere und untere Schuhstraße wird schwerpunktmäßig als Wohnstraße entwickelt, indem das Wohnen hier auch im Erdgeschoss zugelassen wird. Dies soll durch die Änderung der bestehenden Bebauungspläne planungsrechtlich festgesetzt werden.

B-Plan für Stärkung der Wohnnutzung in der mittleren Schuhstraße

Durch eine institutionelle Vernetzung der ortsansässigen GeschäftsbetreiberInnen soll eine Stärkung der Betriebe erreicht werden. Diese kann durch Verbesserungen bei der Selbstdarstellung, Beratung, Kundenwerbung, Gestaltung der Läden und Außenbereiche sowie Organisation bzw. Durchführung gemeinsamer Veranstaltungen im Einkaufsbereich erfolgen. Die von der Stadt beabsichtigte Einrichtung eines Stadtmarketings ist in Vorbereitung.

Stadtmarketing mit Aufgaben des Citymanagements

Für die Belebung der Innenstadt auch außerhalb der Ladenöffnungszeiten ist die Einrichtung von Gemeinbedarfs- sowie freizeitbezogenen bzw. kulturellen Nutzungen im Zentrumsbereich sowie zur Steigerung der Aufenthaltsqualität die Etablierung weiterer Gastronomiebetriebe ggf. mit Außensitzplätzen vorgesehen. Auch sollen Veranstaltungsorte in der Fußgängerzone und auf den Plätzen geschaffen werden, die für eine gelegentliche oder auch regelmäßige Bespielung durch unterschiedliche VeranstalterInnen zur Verfügung stehen.

Ein wesentlicher Ansatzpunkt für die Belebung der Fußgängerzone ist auch die Nach- bzw. Umnutzung des derzeit großflächig leerstehenden Kuhtorcenters, das durch seine beiden Ausgänge (Kuhtorstraße und Schauenburger Straße) eine Passagenfunktion hat.

Umnutzung Opelgelände für Gemeinbedarf, Kultur und Freizeit

Der räumliche Schwerpunkt für gemeinbedarfsorientierte Angebote und Einrichtungen wird im Bereich nördlich des Marktes (auf dem bisherigen Opel-Gelände) und in der Nähe des Walls verortet, da hier Möglichkeiten für Neueinrichtungen und Umsiedelungen bestehen. Erstrebenswert ist hier beispielsweise die Einrichtung eines Bürger und Mehrzweckhauses sowie ggf. die Ansiedlung des derzeit in abgeschiedener Lage befindlichen Kinos sowie der Bücherei und des Theaters. Auch könnte ein Teil der derzeit auf dem Markt befindlichen Parkplätze hierher verlagert werden.

6.3.4 Verkehr und Erschließung

Das oberste Ziel im Bereich Verkehr ist die Verkehrssicherheit für FußgängerInnen und RadfahrerInnen zu erhöhen. Dies bedeutet, dass Fuß- und Radwegführungen so ausgestaltet sein müssen, dass weder durch mangelnde Barrierefreiheit noch durch den Autoverkehr oder durch die gemeinsame Nutzung der Wege von FußgängerInnen und RadfahrerInnen Gefährdungen bestehen.

Der Stellenwert des Fahrradverkehrs soll sich erhöhen. Um dies zu erreichen sollen die Bedingungen für den Fahrradverkehr allgemein verbessert werden. Dies betrifft die Schaffung attraktiver Wegeführungen und Fahrradabstellplätze.

Auch eine attraktive Ausgestaltung des bereits vorhandenen Busverkehrs steht als Ziel ganz oben, um den Autoverkehr in der Innenstadt zu reduzieren, die Verkehrssicherheit zu erhöhen, eine gute Erreichbarkeit zu gewährleisten, das Stadtbild zu verbessern und die Umwelt zu schonen.

Um die Erreichbarkeit zu verbessern, wird darüber hinaus angestrebt, die (bereits vorhandenen) Parkplatzkapazitäten so zu ordnen und bereitzustellen, dass sie auch für Ortsunkundige gut auffindbar und gut mit den innerstädtischen Zielen der BesucherInnen verbunden sind.

Um den Marktplatz als den zentralen Platz Oldenburgs mit einem erhöhten Maß an Aufenthaltsqualität auszustatten und so seine Nutzbarkeit sowie seine Bedeutung für das Stadtbild angemessen zu entwickeln und hervorzuheben, ist eine drastische Reduzierung bzw. Beseitigung der für den motorisierten Verkehr vorgesehenen Flächen erforderlich. Eventuell weiterhin benötigte Verkehrsflächen benötigen eine Gestaltung, die der Belebung der Fußgängerzone zuträglich ist. In Ergänzung benötigt die Fußgängerzone eine Aufwertung, ebenfalls in Form einer Aufenthaltsqualitätssteigerung.

Der Schauenburger Platz, der die Rolle eines Ankunftspunkts, eines Einzelhandelsstandorts und eines Treffpunkts mit Aufenthaltsqualität innehaben wird, benötigt eine gute Anbindung an die Fußgängerzone, an die Park- und Freizeitflächen sowie attraktive Verbindungen von den Parkplätzen zum Innenstadtbereich und zum Wall. Darüber hinaus ist hier zur Entlastung des Marktplatzes die Schaffung weiterer Stellplätze vorgesehen.

Ein wesentliches Ziel hier wie auch andernorts ist die Schaffung weitgehender Barrierefreiheit.

Entwicklungsziele

- Erhöhung der Verkehrssicherheit für FußgängerInnen und RadfahrerInnen
- Stärkung des Radverkehrs
- Verbesserung des ÖPNV
- Verbesserung der Parkplatzsituation
- Verkehrstechnische Anbindung des „Neuen Marktes“ (Schauenburger Platz) an die Innenstadt (Fußgängerzone)
- Steigerung der Aufenthaltsqualität in der Fußgängerzone
- Verkehrsberuhigung auf dem Marktplatz
- Schaffung von Barrierefreiheit

Handlungsansätze

Für die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Schaffung von Barrierefreiheit sollen Fuß- und Radwege instandgesetzt werden. Dies betrifft insbesondere den Markt mit der Straße „Am Wall“, die Fußgängerzone, den Schauenburger Platz, die Burgtorstraße und die Kleine und Große Schmützstraße. Fahrrad- und Fußwege sollen allgemein und insbesondere auch in den Freizeitparks, barrierefrei ausgeführt und nach Möglichkeit voneinander getrennt werden, um Enge und Konflikte zu vermeiden.

Instandsetzung Fuß- und Radwege

Eine Veränderung der Verkehrsführung am Verkehrsdreieck Hinterhorn/Burgtorstraße/Schauenburger Straße soll ebenfalls zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen.

Neuordnung Verkehrsführung Hinterhorn/Burgtorstraße

Der Radverkehr soll einerseits durch die Vervollständigung von Radrouten in Form einer durchgehenden Führung gestärkt werden. Darüber hinaus sollen zwei neue Radwegverbindungen (zur Wagrienschule und parallel zur Burgtorstraße) geschaffen werden.

Neubau zweier Radwegverbindungen

Zwischen der Innenstadt und den durch den Grüning heute noch getrennten Wohngebieten sollen, abgekoppelt von Gehwegsflächen, Fahrradschnellverkehrsrouten etabliert werden. An deren innerstädtischem Ende sollen in attraktiver Einkaufslage mehrere gute Fahrradabstellmöglichkeiten errichtet werden.

Neubau von Fahrradschnellverkehrsrouten

Die Routen sollen von einem Rundweg, der mittig in den Freizeitparks um das Innenstadtgebiet herum führt, gekreuzt werden. Denkbar ist eine solche Wegführung etwa von der Adolf-Friedrich-Straße über die Parkanlagen zur Priesterwiese oder über den Langen Segen und die Liliencronstraße zum Sonnenweg bis zum Oldenburger Graben. Hier wäre der Weg bis zur unteren Schuhstraße zu ergänzen, so dass das Kreuzen von Schuhstraße und Holsteiner Straße möglich wird. Zu einem späteren Zeitpunkt kann die Rundroute über den mit der Verlegung des Bahnhofs und der Gleisstrecke frei werdenden (nicht im Untersuchungsgebiet liegende) Schienenstrang in Richtung der Adolf-Friedrich-Straße und den künftig am Milchdamm liegenden Bahnhof geschlossen werden.

Rundweg um die Innenstadt durch die Freizeitparks

Auch soll die Linienführung der Busse und die Taktierung der An- und Abfahrtszeiten an den Bushaltestellen in den äußeren Wohngebieten den Bedarfen angepasst werden, um eine Optimierung und Erhöhung der Attraktivität des Busverkehrsangebots zu erreichen. Hierfür soll nach Möglichkeit auch die Streckenführung des elektrisch betriebenen

Optimierung des Busverkehrs

Parkleitsystem, Neuordnung von Parkplätzen

autonomen Kleinbusses, der in Weißenhäuser Strand in Kürze im Modellversuch verkehren wird, bis in die Oldenburger Innenstadt verlängert werden.

Ansatzpunkt für die Optimierung der Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem Auto ist die Einrichtung eines Parkleitsystems und ggf. eine Neuordnung von Parkplätzen. Parkplätze, die vom Markt verlagert werden, müssen an anderer Stelle kompensiert werden, z.B. am Schauenburger Platz. Dort ist auch der Neubau eines Parkhauses zu prüfen. Dies kann aus Platzgründen insbesondere dann erforderlich werden, wenn der Hauptbushalte- und -umsteigepunkt ebenfalls auf den Schauenburger Platz verlegt wird.

Prüfung und ggf. Umsetzung einer Verlagerung des Bushaltepunktes vom Markt an den Schauenburger Platz

Der Schauenburger Platz stellt in verkehrstechnischer Hinsicht insgesamt einen sehr wichtigen Punkt dar. Aufgrund seiner vorhandenen großen Parkplätze und seiner guten Erreichbarkeit in unmittelbarer Nähe zur Altstadt ist er als Hauptankunftsstelle für anreisende BesucherInnen und TouristInnen prädestiniert.

Die Möglichkeit der Verlagerung des Bushaltepunktes vom Marktplatz zum Schauenburger Platz soll geprüft und ggf. umgesetzt werden. Dies würde den Marktplatz vom Verkehr entlasten und dort neue Nutzungen mit Aufenthaltsqualität ermöglichen. Gleichzeitig würde die Funktion des Schauenburger Platzes als An- und Abreiseplatz noch verstärkt werden. Die hiermit insbesondere zu Stoßzeiten verbundene Betriebsamkeit trägt bei entsprechender Gestaltung auch zur Belebung und erhöhten Nutzung der für den Aufenthalt bestimmten Bereiche des Schauenburger Platzes bei.

Umgestaltung Fußgängerquerung Schauenburger Straße zwischen Schauenburger Platz und Fußgängerzone

Wichtig ist in diesem Zusammenhang auch die Beseitigung der Barriere Wirkung der vielbefahrenen Schauenburger Straße, die den Schauenburger Platz von der Innenstadt bzw. der Fußgängerzone trennt. Die Anbindung des Platzes an die Fußgängerzone bzw. die Altstadt ist gleichzeitig auch eine Voraussetzung für seine Wahrnehmbarkeit als Bestandteil des Oldenburger Zentrumsbereichs.

Die Berücksichtigung der Anforderungen an die Barrierefreiheit und die UN-Behindertenrechtskonvention ist Bestandteil aller Maßnahmen im öffentlichen Raum.

6.3.5 Soziales, Bildung, Gesundheit, Kultur, Freizeit und Tourismus

Im Vordergrund für die gesamte Entwicklung steht die Stärkung der Oldenburger Innenstadt als Zentrum. Um die Attraktivität des Zentrums zu gewährleisten und damit seine Funktion zu sichern, ist insbesondere für die BewohnerInnen und BesucherInnen eine lebendige Betriebsamkeit während und außerhalb der Geschäftszeiten erforderlich. Um diese zu erreichen, ist wiederum die Ergänzung der Einrichtungen und Anziehungspunkte für einen Aufenthalt in der Innenstadt notwendig.

Wesentlich für die Erhöhung der Betriebsamkeit ist die verstärkte Integration von Einrichtungen und Angeboten, die Kinder und Jugendliche dazu bewegen, sich in der Innenstadt aufzuhalten. Diese Bevölkerungsgruppe gilt es stärker an die Innenstadt zu binden.

Auch die Gruppe der TouristInnen belebt die Innenstadt und stärkt den Einzelhandel und die kulturellen Einrichtungen. Für sie ist es jedoch

wichtig, ihr Aufenthaltsinteresse in Form von Bereitstellung attraktiver Besuchsziele, gastronomischer Angebote und attraktiver Unterkünfte zu sichern.

Entwicklungsziele

- Belebung der Innenstadt auch außerhalb der Geschäftszeiten
- Steigerung der Attraktivität der Innenstadt für TouristInnen
- Verbesserung der räumlichen Integration von Kindern und Jugendlichen

Handlungsansätze

Um die Belebung der Innenstadt auch außerhalb der Geschäftszeiten zu erhöhen, sollen wichtige Einrichtungen, die auch für die Laufkundschaft von Interesse sind, in das Zentrum verlagert werden. Leerstehende Gebäude(teile) und Brachflächen können so gleichzeitig einer der Zentrumsentwicklung zuträglichem Nutzung zugeführt werden. Denkbar ist beispielsweise die Ansiedlung der Stadtbücherei, des Kinos und eines Veranstaltungsraums für Theatervorstellungen, Tagungen und öffentliche Sitzungen sowie für Konzerte und andere Aufführungen etc. in der Altstadt.

Verlagerung publikumsrelevanter Einrichtungen in die Altstadt (Bücherei, Kino)

Der Jugendtreff soll durch Verlagerung in die Innenstadt integriert werden. Als Standort ist im Zuge der Neuordnung das Opelgelände vorgesehen. In Erwägung gezogen wird auch der Schauenburger Platz. Ein innerstädtischer Standort wird zu einer Belebung der Innenstadt beitragen, da die Jugendlichen sich im Jugendtreff auch außerhalb der Geschäftszeiten aufhalten.

Integration des Jugendtreffs in die Innenstadt

Darüber hinaus wurde im Rahmen der Beteiligung vorgeschlagen, an Samstagen regelmäßige Veranstaltungen auf dem Markt oder in der Fußgängerzone durchzuführen, die Einkaufende dazu bewegen, die Innenstadt mehr als Treffpunkt wahrzunehmen und sich länger dort aufzuhalten. Insgesamt soll der Markt als Verbindungsstück zwischen Altstadt, Wall, Kirche, Einkaufen und Wohnen dienen.

Öffentlichkeitswirksame Veranstaltungen in der Fußgängerzone oder auf dem Markt

Die Attraktivität für den Tourismus soll durch ein intensiviertes Beratungs- und Informationsangebot gestärkt werden. Darüber hinaus ist die Ausweitung des gastronomischen Angebots, auch mit Außensitzplätzen, in der Altstadt erforderlich. Die Verbindung zwischen Wall und Markt ist in beiden Richtungen zu stärken, um die Besuche dieser Orte gut kombinierbar zu machen und den Wall und das Wallmuseum stärker in Verbindung miteinander zu bringen. Nicht zuletzt ist die Schaffung von Übernachtungsmöglichkeiten erforderlich. Dazu trägt auch die Einrichtung von Stellplätzen für Wohnmobile bei.

Kooperation Stadtmarketing mit Sozialen Einrichtungen und KulTour erforderlich

Für die Koordination der Maßnahmen und Ideen zur Stärkung der Lebendigkeit und Attraktivität der Innenstadt sowie der AkteurInnen ist die Einrichtung einer im Sinne eines Citymanagements und des Stadtmarketings tätigen Stelle erforderlich.

Citymanagement/Stadtmarketing

6.4 Maßnahmenkonzept

6.4.1 Maßnahmenbereiche

Die im vorangegangenen Abschnitt beschriebenen Handlungsansätze lassen sich in räumliche Maßnahmenbereiche gliedern, die im Zielkonzeptplan dargestellt sind (s Anlage 1.6).

Marktplatz

Umgestaltung Marktplatz, städtebaulicher Wettbewerb

Der Marktplatz soll verkehrsberuhigt und zu einem Aufenthaltsort umgestaltet werden. Zu diesem Zweck wird ein Nutzungs- und Gestaltungskonzept erstellt und entsprechend umgesetzt. Dieses hat die Steigerung der Aufenthaltsqualität und die Stärkung des Platzes als Mittelpunkt der Oldenburger Altstadt zum Ziel. Es werden Fragen zur Notwendigkeit der Zugänglichkeit für den ruhenden und fließenden motorisierten Verkehr sowie die Erforderlichkeit des bisher dort befindlichen Bushaltepunkts geklärt. Eine Verkehrsreduzierung ist unerlässlich. Darüber hinaus werden zielführende Nutzungen und eine entsprechende Gestaltung des Marktplatzes erarbeitet.

Die künftige Nutzung, Gestaltung und Verkehrsreduzierung auf dem Marktplatz bildet den Ausgangspunkt für die Innenstadtentwicklung in ihrer Gesamtheit, da er das „Herz“ der Oldenburger Altstadt ist und von hier die Impulse für die Lebendigkeit des Zentrums ausgehen. In Abhängigkeit der Konzeption zur Wiedererlangung dieser dem Markt innewohnenden Funktion kann der Blick auf die Optimierung der Gesamtverkehrsführung in der Oldenburger Innenstadt und damit auch auf den Schauenburger Platz gewendet werden.

Zu diesem Zweck wird ein städtebaulicher und freiraumplanerischer Wettbewerb nach der Richtlinie für Planungswettbewerbe (RPW 2013) für die Gestaltung und Nutzung des Marktplatzes ausgelobt. Die Auslobung des Wettbewerbs kann unter Beteiligung der Öffentlichkeit erarbeitet werden. Daran anschließend muss der B-Plan angepasst bzw. erweitert werden, der ggf. auch die Flächenzweckbestimmungen neu regeln muss.

Verkehr

Verkehrskonzept

Für die Verkehrsführung, insbesondere des Fuß- und Radverkehrs mit den im Rahmen dieses IEK vorgesehenen Fahrradschnellverkehrsrouten und dem Rundweg durch die Parkanlagen, die Anbindung des Schauenburger Platzes an die Fußgängerzone, die Schaffung einer direkten Verbindung zwischen Markt und Wall, die Regelung des Parkverkehrs (Neuordnung Parkplätze und Parkleitsystem) sowie die Optimierung des Linienbusverkehrs ist die Erarbeitung eines Verkehrskonzepts erforderlich. Von diesem hängt auch die Gestaltung der Fuß- und Radwege ab, da ihre Führung bislang nicht ausreichend geregelt. Auch die Errichtung von Fahrradabstellplätzen an geeigneten Orten ist Teil des Konzepts.

Weitere Aspekte sind die Entschärfung des Kreuzungspunktes Hinterhorn/Hopfenmarkt/Burgtorstraße sowie die Anlage zweier neuer Radwegverbindungen. So soll die Wagrienschule eine Radverkehrsanbindung erhalten. Zudem ist die Anlage eines parallel zur Schauenburger und Burgtorstraße verlaufenden Radwegs zu prüfen.

Die Anbindung des weit entfernt liegende Bahnhofs an die Innenstadt liegt nicht im Bereich des Untersuchungsgebiets, wirkt sich jedoch auf

die Belebung der Innenstadt aus und soll daher mit berücksichtigt werden.

Dem Verkehrskonzept sollen die Erkenntnisse und Erfordernisse der Marktplatzgestaltung zugrunde gelegt werden, da eine mögliche Verlagerung des ruhenden und ggf. des Busverkehrs Auswirkungen auf andere Bereiche der Stadt, insbesondere auf den Schauenburger Platz, haben wird.

Unabhängig vom Verkehrskonzept soll die Fußgängerzone durch Umgestaltung aufgewertet und barrierefrei hergerichtet werden.

Umgestaltung der Fußgängerzone

Straßen, Gehwege und die „Twieten“ benötigen eine Instandsetzung und sollen in diesem Zuge nach einem zu diesem Zweck noch zu erstellenden Gestaltungshandbuch einheitlich und barrierefrei gestaltet werden.

Instandsetzung und Umgestaltung von Straßen, Wegen

Schauenburger Platz

Der Schauenburger Platz benötigt eine Umgestaltung, die wiederum in Abhängigkeit der Verkehrsplanung für den gesamten Innenstadtbereich steht. Die Funktion des Platzes ist aufgrund der dort vorhandenen Parkplätze an der Einfallsstraße bereits jetzt die eines Ankunftsplatzes. Diese könnte sich bei einer Verlagerung weiterer Parkplätze oder auch der Bushaltestellen vom Marktplatz – zu prüfen im Rahmen des Verkehrskonzepts – hierher noch verstärkt werden.

Umgestaltung Schauenburger Platz

Darüber hinaus ist der Schauenburger Platz aufgrund der dort angesiedelten Nahversorgung (Edeka mit Bäckereicafé und künftig Aldi, dm und Deichmann) potenziell gut besucht. Durch Gestaltung und bauliche Fassung des Platzes sowie die Schaffung und Verbesserung (Sitzgelegenheiten, Spielplatz und Skaterbahn) von Treffpunkten soll eine Aufenthaltsqualität und Attraktivität geschaffen werden, die der Funktion des Platzes gerecht wird.

Auch die Parkplatzflächen müssen in die Gestaltung einbezogen werden, da diese einer Neuordnung bedürfen. Zudem sind sie ggf. durch eine Parkpalette oder ein Parkhaus zu ergänzen bzw. teilweise zu ersetzen. Dies ist eine Frage der Kapazitäten sowie der Gestaltung. Ein Gebäude ist bei entsprechender Ausführung und Gestaltung geeignet, den Raum zu gliedern und zu fassen und unter diesen Umständen eine städtebauliche Bereicherung für den Platz.

Ebenfalls berücksichtigt werden soll der Eingangsbereich vom Schauenburger Platz in den Stadtpark.

Die Umgestaltung muss eng mit dem Verkehrskonzept und der Platzgestaltung am Markt abgestimmt werden. Es muss sichergestellt werden, dass beide Plätze unterschiedliche Funktionen erfüllen, um eine Konkurrenz bezüglich ihrer Belebung zu vermeiden.

Im Falle einer kulturellen Nutzung des bisherigen Opelgeländes ist auch die Veränderung des Büchereistandorts dorthin in Erwägung zu ziehen, da sich dieser Standort in Verbindung mit einem Bürgerhaus für die Ansiedlung einer Bücherei eignen würde. Auch die Unterbringung der am Schauenburger Platz befindlichen Touristeninformation weiter im Zentrum, z.B. auf dem Marktplatz, kann in Erwägung gezogen werden. Hier können das Stadtmarketing und KulTour zurate gezogen werden.

*Umgestaltung Grünanlagen***Grünanlagen**

Die die Innenstadt umgebenen Grünanlagen mit Stadtpark, Wallanlagen und Priesterweg sollen umgestaltet werden. Dazu ist ein Gestaltungskonzept erforderlich. Dieses umfasst die Grün- und Parkanlagen in ihrer Gesamtheit, um Nutzungsbereiche zu definieren und aufeinander abzustimmen. Dabei ist es wichtig, dass verschiedene Bereiche für unterschiedliche Nutzergruppen entstehen bzw. gesichert werden und dass sich diese gegenseitig nicht stören. Mit dem Konzept sollen die Flächen strukturiert entwickelt bzw. den Nutzungen zugeführt werden. So soll es neben den für BesucherInnen nutzbaren Flächen auch extensiv genutzte Bereiche geben, die Raum für Biotope, Pflanzen und Tiere bieten. Auch der Oldenburger Graben und der Sonnenweg sind Teil des Grünrings und sollen langfristig aufgewertet werden.

Die Herstellung von Sichtbeziehungen innerhalb der Parkanlagen und ggf. von Sichtachsen zu besonderen Orten, wie den Wall und das Wallmuseum oder auch die Kirche, sowie das Freistellen von Uferzonen soll bei der Gestaltung der Grünbereiche berücksichtigt bzw. angestrebt werden.

Ein wesentlicher Aspekt dieses Konzepts ist auch die Anlage wetterfester Wege für den Fuß- und Radverkehr. Die Wege sollen gestalterisch aufeinander abgestimmt sein und für den Fuß- und Radverkehr getrennt geführt werden, um Konflikte zu vermeiden. Dies ist bei einer ausreichenden Breite der Wege auch durch eine optische Trennung mit einer eindeutigen Kennzeichnung möglich.

Die Eingangsbereiche aller Parkanlagen bedürfen ebenfalls einer Verbesserung, die im Konzept zu berücksichtigen ist. Ziel ist es, die Eingänge deutlich sichtbar und einladend zu gestalten. Dies beinhaltet auch Orientierungshilfen in Form einer Beschilderung, Wegweisern etc. Dies steht auch in Zusammenhang mit der langfristig vorgesehenen Ausweisung eines Rundwegs durch den gesamten Grünring um die Innenstadt.

Im Rahmen der Grünanlagenplanung und -gestaltung ist auch der Umgang mit den dort vorhandenen Gewässern zu beachten. So soll der Oldenburger Graben zwischen Schuhstraße und Holsteiner Straße wieder geöffnet und naturnah und zudem für den dort zu verdichtenden Wohnbereich attraktiv gestaltet werden. Die in den Parks gelegenen Seen benötigen Sichtachsen und Verweilmöglichkeiten. Dabei handelt es sich um den Priestersee, den Wallsee und den Ratssee sowie die drei Seen im Freizeitpark. Der Burgtorgraben muss teilweise entroht werden und soll ebenfalls naturnah und attraktiv gestaltet werden. Im Rahmen der Konzepterstellung ist eine Klärung erforderlich, wie künftig mit der Verlandung der Teiche umgegangen werden soll. Dabei ist zu berücksichtigen, dass der Schlamm als Sondermüll teuer entsorgt werden muss, sofern noch zu erhebende Messwerte dies erfordern. Erste Untersuchungen deuten auf dieses Erfordernis hin.

Opelgelände*Neuordnung Opelgelände*

Das Autohaus der ehemaligen Firma Opel Storm soll, sofern geeignete Alternativflächen für den Betrieb gefunden werden, verlagert werden, um dieses zentral gelegene Verbindungsstück zwischen Markt und Wall für die Zentrumsentwicklung nutzbar zu machen. Dem Leitbild entsprechend wird in diesem Bereich vornehmlich eine kulturelle Nutzung angestrebt. Vorgesehen ist die Etablierung eines kulturell und

gemeinnützig orientieren Bereichs. In Betracht kommt beispielsweise die Ansiedlung eines Bürgerhauses und wesentlicher gemeinnütziger bzw. kultureller Einrichtungen, zu denen etwa die Bücherei, das Jugendzentrum, eine ergänzende Informationsstelle zu Themen, die im Wallmuseum selbst nicht oder kaum behandelt werden und die das Vermittlungsspektrum zum Bodendenkmal sinnvoll ergänzen, oder auch das Kino und das zählen. In Verbindung mit den öffentlichen Nutzungen soll hier ein direkter Weg vom Markt zum Wall geführt werden. Auch das Wohnen soll in den oberen Geschossen bzw. auf hierfür zur Verfügung stehenden Flächen ermöglicht werden.

Für die Nachbarflächen zwischen dem nördlichen Ende des Marktplatzes und dem Wall ist zu prüfen, wie diese Grundstücke erworben oder getauscht werden können. Neben den Grundstücken des ehemaligen Opel-Händlers haben auch sie einen entscheidenden Einfluss auf das Gelingen der Attraktivierung und Belebung des Marktes und werden deshalb ebenfalls für die Umgestaltung und Nachnutzung des gesamten Geländes benötigt.

Die Entwicklungsziele und die dazu entwickelten Handlungsansätze geben einen Nutzungsrahmen für das Opelgelände vor. Im Rahmen des für die Flächen des Autohändlers durchgeführten Semesterentwurfs der Fachhochschule Lübeck wurde deutlich, wie vielfältig die Herangehensweise an diese für die Erreichung der Entwicklungsziele notwendigen Flächen ausfallen kann. Am Beispiel der fünf prämierten Entwürfe sollen Verwaltung, Selbstverwaltung und KulTour ggf. mit öffentlicher Beteiligung die Nachnutzung für diese Flächen konkretisieren.

Mittlere und untere Schuhstraße

Die mittlere und untere Schuhstraße soll schwerpunktmäßig der Wohnnutzung zugeführt werden. Dazu wird der Bebauungsplan entsprechend geändert bzw. neu aufgestellt. Darüber hinaus werden bezüglich der Räumung, Zwischennutzung und Zusammenlegung von Wohn- bzw. Gewerbeeinheiten Gespräche mit EigentümerInnen und InvestorInnen geführt, um diese für eine Umstrukturierung zu gewinnen. Ziel ist die Beseitigung von Leerständen und die Stärkung des innerstädtischen Wohnens, auch im Zusammenhang mit der Verkleinerung bzw. Konzentration des zentralen Versorgungsbereichs auf die zentralen Bereiche der Innenstadt rund um die Fußgängerzone. Ein behutsamer Umgang mit dem Stadtgrundriss in diesem ältesten Bereich der Stadt Oldenburg i.H. soll gewährleistet sein und erhaltenswerte Gebäude, die das historische Stadtbild prägen, sollen bewahrt werden.

6.4.2 Integrierter Ansatz des Konzepts

Die Tabelle auf den folgenden Seiten zeigt die Auflistung sämtlicher festgestellter Probleme und Potenziale sowie die daraus abgeleiteten Entwicklungsziele nach Handlungsfeldern. Im unteren Teil der Tabelle sind die Maßnahmen aufgeführt und ihr jeweiliger Wirkungsbereich gekennzeichnet.

VU+IEK Oldenburg in Holstein: Analysetabelle

Programmstrategie	Aktive Stadt- und Ortsteilzentren: Stärkung zentraler Versorgungsbereiche mit Funktionsverlusten und Leerständen. Die stadtbaukulturelle Substanz, die städtebauliche Funktionsfähigkeit, die soziale Vitalität und den kulturellen Reichtum der Innenstädte, Stadtteil- und Ortsteilzentren sollen erhalten beziehungsweise wiedergewonnen werden. Dabei kommt es darauf an, notwendige funktionale und bauliche Anpassungen sozialorientiert, stadt- und umweltverträglich zu gestalten. Die Zentren sollten unter Berücksichtigung des Klimaschutzes und der Klimaveränderung sowie der Barrierefreiheit und -armut an die Bedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger angepasst werden. Ziele: Funktionsvielfalt und Versorgungssicherheit • Erhaltung und Entwicklung zentraler Versorgungsbereiche als Orte zum Wohnen und Arbeiten, für Wirtschaft • Nutzungsvielfalt durch Stärkung der Wohnfunktion, kultureller und öffentlicher Einrichtungen Soziale Kohäsion • Vielfältige Wohnformen für alle gesellschaftlichen Gruppen • Sozialer Zusammenhalt durch Gemeinschaftseinrichtungen für gruppenübergreifende Begegnung und Austausch Aufwertung des öffentlichen Raumes • Zugänglichkeit und Nutzbarkeit der öffentlichen Räume für alle gesellschaftlichen Gruppen • Belebung der Zentren durch Raum für Aktivitäten und Orte zum Verweilen • Räumliche Vielfalt durch Erhalt und behutsame Anpassung kleinteiliger Raumstrukturen sowie durch Aktivierung und stadtverträgliche Integration freier Räume und Flächen • Pflege des Stadtbildes durch Erhalt und Schaffung stadtbaukultureller Qualitäten (zum Beispiel mithilfe von städtebaulichen und Architekturwettbewerben) Stadtverträgliche Mobilität • Integration und Optimierung von Bahn-, Bus-, Kraftfahrzeug-, Rad- und Fußverkehr • Barrierefreie und qualitätsvolle Gestaltung der Verkehrsräume Partnerschaftliche Zusammenarbeit • Einbeziehung der Bürgerinnen und Bürger in die Zentrenentwicklung • Aktivierung, effektive Mitwirkung und partnerschaftliche Kooperation aller Akteursgruppen der Zentrenentwicklung und Verstetigung kooperativer Prozesse (unter anderem mithilfe von Immobilien- und Standortgemeinschaften)
Leitziele für das Gebiet	➤ Lebendiger Ort für Einzelhandel, Dienstleistungen, öffentliche Einrichtungen, Bildung und Kultur, ➤ Treffpunkt für alle, ➤ Anziehungspunkt für TouristInnen und ➤ Lebenswerter Wohnort auf einer Insel im Grünen

Handlungsfelder	Grün- und Freiraum	Stadtbild und Bebauungsstruktur	Nutzungsstruktur	Erschließung und Verkehr	Soziales, Bildung, Kultur, Freizeit, Tourismus
Defizite	- Eingänge zum Stadtpark sind nicht ausgestaltet und beschildert – Für Ortsunkundige wird die Nähe zwischen Stadtpark und Innenstadt nicht deutlich - Dichter Uferbewuchs der Stillgewässer – Uferbereiche vielerorts nicht sichtbar - Wassergebundene Wege sind bei Regen nicht oder nur eingeschränkt passierbar - Konflikte aufgrund nicht eingezäunter Hundefreilaufflächen - Attraktive und übersichtliche Wegeverbindungen zwischen den Grünbereichen fehlen – insbesondere zwischen Wallanlagen und Innenstadt - Bedeutung und Geschichte des Walls sind vor Ort nicht erlebbar und zu wenig bekannt - Straßen als Barrieren zwischen den Grünbereichen - Mobiliar (Sitzgelegenheiten, Müllimer) und Beleuchtung fehlen im Stadtpark - Weg zur Grundschule am Wasserquell ist Angstraum - Müll im Wasser - Oldenburger Graben ist nicht zugänglich - Grünstrukturen haben eher trennende als verbindende Wirkung - Fehlende adäquate Nutzung und Gestaltung der weiträumigen Fläche des historischen Marktplatzes (ungeeigneter Baumbestand, fehlende Aufenthaltsqualität, dominiert durch parkende Autos und Busverkehr) - Fehlende bauliche Fassung und Gestaltung des Schauenburger Platzes – Mangel an Aufenthaltsqualität, auch durch fehlende Möblierung - Sanierungsbedarf der Skaterbahn (Schauenburger Platz) - Platz Kuhtorstraße/Hinterhorn ist nicht ausreichend möbliert und gestaltet sowie durch den Eindruck von Leerstand geprägt - Fehlende Barrierefreiheit fast überall im öffentlichen Raum	- Fassaden sind in den Erdgeschosszonen teilweise überformt - Ungeordnete Hinterhofbereiche, teilweise ohne erkennbare Funktion - Ca. die Hälfte der Gebäude befindet sich in einem mittleren bis schlechten baulichen Zustand - Gestaltungsmängel auch an Gebäuden ohne ersichtliche bauliche Mängel - Jeweils verstärkende Wechselwirkung zwischen schlechtem baulichen Zustand und Leerstandsbindung (Häufung in der Schuhstraße)	- Viele Leerstände in den Erdgeschossen bzw. bei den Ladeneinheiten bedrohen die Innenstadt - Viele leerstehende Gebäude sind aufgrund ihrer ungünstigen Größe und ihres baulichen Zustands schwer zu vermarkten. - Zu wenig Wohnungen in der Innenstadt (v.a. Eigentumswohnungen und hochwertige Mietwohnungen) - Abhängigkeit von Frequenzbringer Modehaus Johannsen - Frequenzbringer am Markt und in der Fußgängerzone fehlen. - Beginnender „Trading-Down-Prozess“ - Geschäfte sind z.T. nicht barrierefrei zugänglich. - Nicht einheitliche Öffnungszeiten - Autohaus am Markt ist für den Standort städtebaulich unpassende Nutzung	- Bahnhof liegt weit vom Zentrum entfernt und wird möglicherweise noch weiter nach außen verlagert → weniger Fahrgäste in der Innenstadt - Schlechte Taktung der Busse - Schlechter Zustand der Bushaltestellen. - Keine einheitliche Führung der Rad- und Fußwege - Querverbindungen für FußgängerInnen ungestaltet - Es gibt keinen Radweg zur Wagrienschule - Fußgängerzone darf von Radfahrern nur zeitweise durchfahren werden – die Alternativroute führt entlang stark befahrender Str. – unattraktiv - Fahrradabstellplätze fehlen, insbesondere auch für höherwertige Räder - Direkte Wegeverbindung zwischen Markt und Wall fehlt, auch Priesterwiesen schlecht angebunden - Beleuchtung der Fußwege ist nicht ausreichend - Sehr enge Gehwege an Burgtorstraße - Barrierefreiheit auf den Wegen ist größtenteils nicht vorhanden, besonders Kopfsteinpflaster birgt Probleme. - Barrierefreie Wege in Kuhtorstraße sind zugestellt (durch Aufsteller, Auslagen, Bänke usw.) - Fehlende Sitzmöglichkeiten in der Kuhtorstraße - Schauenburger Straße fungiert als Barriere zwischen Fußgängerzone und Schauenburger Platz - Weg zum EDEKA nicht barrierefrei (Kopfsteinpflaster) - Häufig wechselndes Material bei Fußwegen. Ältere Wege weisen oftmals Risse auf, Gehwegplatten haben sich verschoben. - Ausschilderung der Parkplätze ist nicht durchgängig und wirkt daher verwirrend - Parken auf dem Marktplatz stört das Stadtbild und mindert die Aufenthaltsqualität - Großhaltepunkt für Busverkehr	- Jugendtreff hat ungünstigen Standort - Fehlende Treffpunkte und Räumlichkeiten für unterschiedliche Nutzergruppen und Vereine - Kino liegt außerhalb des Zentrums - Stadtbücherei befindet sich in isolierter Lage - Bekanntheit, Sichtbarkeit und räumliche Anbindung der Sehenswürdigkeiten reichen nicht aus (Wall, Wallmuseum, Kirche) - Gastronomisches Angebot für Tourismus nicht ausreichend - Angemessener Touristenempfang („WelcomeCenter“) fehlt - Repräsentativer Veranstaltungsort, z.B. für Theateraufführungen und Konzerte fehlt. - Einbindung der Fernradwege und damit der FahrradtouristInnen fehlt - Zu wenig Hotels bzw. Übernachtungsmöglichkeiten

Handlungsfelder	Grün- und Freiraum	Stadtbild und Bebauungsstruktur	Nutzungsstruktur	Erschließung und Verkehr	Soziales, Bildung, Kultur, Freizeit, Tourismus
				auf dem Marktplatz stört Aufenthaltsqualität - Fußgängerverbindung der Parkplätze am Schauenburger Platz mit Altstadt unattraktiv - Konfliktgefahr bezüglich der Veränderung von Funktion und Gestaltung des Marktplatzes	
Potenziale	- Vielfältig nutzbare und genutzte Spiel- und Sportmöglichkeiten (Stadtpark und Priesterwiesen) - Naturnahe Gestaltung (extensive Pflege) - Schulen und Kindergärten nutzen Stadtpark (auch zum Gärtnern) und Priesterwiesen - Hunderauslaufflächen im Stadtpark und am Oldenburger Graben - Stadtnahe Grünflächen - Wallmuseum - Stadtpark ist sozialer Treffpunkt - Biologisch wertvolle Streuobstwiese, ehrenamtliche Baumpflege (Priesterwiesen) - Grünanlagen sind beliebt und werden vielfältig genutzt - Marktplatz ist Treffpunkt - Schauenburger Platz mit vielen Funktionen (Einkaufen, Spielen, Skaten, zu erweiternde Gemeinbedarfseinrichtungen) - Skaterbahn am Schauenburger Platz ist Treffpunkt - Pumpenplatz ist belebt und beliebt (u.a. durch Gastronomie)	- Marktplatz als historischer Mittelpunkt der Innenstadt mit noch erhaltener städtebaulicher Struktur - Historische Gebäude prägen das Stadtbild und geben dem Ort eine Identität - Ca. die Hälfte der Gebäude befindet sich in einem guten baulichen Zustand bzw. weist nur Gestaltungsbedarf auf - Einige denkmalgeschützte Wohn- und Geschäftshäuser in der Innenstadt, auch Rathaus und Kirche)	- Im Stadtkern ist eine vielfältige Mischung aus Geschäfts-, Dienstleistungs- und Wohnnutzung sowie Gastronomie- und Gemeinbedarfseinrichtungen vorhanden. - Gebäude mit Ladenlokalen im Erdgeschoss und darüber liegenden Wohnungen unterstreichen das charakteristische Nutzungsgefüge im zentralen Stadtkernbereich - Hoher Wohnwert aufgrund von Lagevorteilen (Ostseennähe) - Das Bekleidungsgeschäft Johannsen dient als Frequenzbringer. - Der Schauenburger Platz ist auch mit dem Auto gut erreichbar. - Der großflächige Einzelhandel am Schauenburger Platz ergänzt das Innenstadtangebot auf verträgliche Weise. (□ Zentrums-magnet) - Leerstehende Gebäude bieten Nachnutzungsmöglichkeiten zur Ergänzung des Angebots. - Verkleinerter zentraler Versorgungsbereich zur räumlichen Konzentration des Einzelhandels	- Überregionale Anbindung durch Autobahnanschluss (A1), ICE-Bahnhof und Fernradweg - Flächendeckendes Busliniennetz - Ausreichende Kapazitäten der Straßen auch für die prognostizierte Zunahme des Kfz-Verkehrs - Ausreichend Parkplatzzapazitäten für den ruhenden Verkehr vorhanden - Im Kernbereich ist eine Vielzahl von Querverbindungen und „Schleichwegen“ vorhanden, die Abkürzungen für FußgängerInnen ermöglichen	- Gute infrastrukturelle Ausstattung (Bildung, Kultur, Freizeit, soziale Einrichtungen, medizinische Versorgung) - Zahlreiche aktive sportlich und kulturell ausgerichtete Vereine und Oldenburger Gilde mit starker Vernetzung und hohem Stellenwert in der Stadt - Tourismus stützt Oldenburger Einzelhandel - Hohes ehrenamtliches Engagement
Entwicklungsziele	➤ Schaffung und Erhöhung von Aufenthaltsqualität ➤ Verbesserung der Erreichbarkeit und Schaffung von Verbindungen zwischen den unterschiedlichen Grün- und Stadtbereichen ➤ Ermöglichung eines konfliktfreien Nebeneinanders von Nutzungsbereichen und Nutzergruppen	➤ Stadtbildentwicklung steuern ➤ Stadtbildverbesserung durch Verbesserung der Gebäudesubstanz, Schaffung von Raumkanten und Beseitigung von Leerständen und Baulücken ➤ Zentralität – Entwicklung des Marktplatzes als „Herz“ der Stadt	➤ Konzentration der Läden auf einen kleineren Bereich ➤ Stärkung des innerstädtischen Wohnens ➤ Stärkung der gewerblichen Nutzungsvielfalt aus Einzelhandel, Dienstleistungen, Handwerk und Gemeinbedarf ➤ Nachnutzung von leerstehenden Ladeneinheiten ➤ Stärkung der Zentralität und Belebung durch Erweiterung der Nutzungen ➤ Stärkung der Gastronomie	➤ Erhöhung der Verkehrssicherheit für FußgängerInnen und RadfahrerInnen ➤ Stärkung des Radverkehrs ➤ Verbesserung des ÖPNV ➤ Verbesserung der Parkplatzsituation ➤ Verkehrstechnische Anbindung des Schauenburger Platzes an die Innenstadt (Fußgängerzone) ➤ Steigerung der Aufenthaltsqualität in der Fußgängerzone ➤ Verkehrsberuhigung auf dem Marktplatz ➤ Schaffung von Barrierefreiheit	➤ Belebung der Innenstadt auch außerhalb der Geschäftszeiten ➤ Steigerung der Attraktivität der Innenstadt für TouristInnen ➤ Verbesserung der räumlichen Integration von Kindern und Jugendlichen

Handlungsfelder	Grün- und Freiraum	Stadtbild und Bebauungsstruktur	Nutzungsstruktur	Erschließung und Verkehr	Soziales, Bildung, Kultur, Freizeit, Tourismus
Maßnahmen					
1. Änderung und Neuaufstellung von Bebauungsplänen (M1)		x	x		
2. Aufstellung einer Gestaltungssatzung (M2)		x			
3. Gestaltungshandbuch (M3)		x		x	
4. Verkehrskonzept (M4)	x	x		x	x
5. Umgestaltung Marktplatz (M6)	x	x	x	x	x
6. Umgestaltung Schauenburger Platz (M7)	x	x	x	x	x
7. Instandsetzung und Umgestaltung von Straßen und Wegen (M8)	x		x	x	x
8. Umgestaltung der Fußgängerzone (M9)	x	x	x	x	x
9. Gestaltung der Eingangsbereiche in die Innenstadt (M10)		x			x
10. Neuordnung Opelgelände (M11)	x	x	x	x	x
11. Aufwertung und Umgestaltung Wall (M12)	x	x			x
12. Gestaltung und Neuordnung der Grün- und Parkanlagen (M14)	x			x	x
13. Aufwertung und Umgestaltung Gewässer (M15)	x				x
14. Modernisierung und Instandsetzung baulicher Anlagen Dritter (M16)		x	x		x
15. Modernisierung und Instandsetzung des kombinierten Gebäudes (Sport und Bücherei) am Schauenburger Platz (M17)		x	x		
16. Verfügungsfonds (M18)	x	x	x	x	x
17. SanierungsträgerIn (M19)	x	x	x	x	x

6.4.3 Maßnahmensteckbriefe

Im Folgenden werden die Maßnahmen zunächst in Steckbriefen dargestellt und erläutert. Die Kategorisierung ist an den besonderen Zuwendungsbestimmungen der Städtebauförderungsrichtlinien des Landes Schleswig-Holstein aus dem Jahr 2015 orientiert.

Der Maßnahmenplan in Anlage 1.7 zeigt die Maßnahmen in ihrer räumlichen Verortung.

6.4.4 Maßnahmen der Vorbereitung

M 1a	Änderung des Bebauungsplans Nr. 31
Art der Maßnahme	B 1 Vorbereitende Maßnahmen B.1.1 Maßnahmen nach § 140 BauGB
Beschreibung	Der bestehende B-Plan soll entsprechend der Zielsetzung des IEK geändert werden.
Träger	Stadt Oldenburg i.H.
Ziele	Stärkung der Wohnfunktion als Nutzungsschwerpunkt in der Schuhstraße
Umsetzungszeitraum	kurzfristig
Kosten/Finanzierung	45.000 € (StBauF)

M 1b	Änderung des Bebauungsplans Nr. 47
Art der Maßnahme	B 1 Vorbereitende Maßnahmen B.1.1 Maßnahmen nach § 140 BauGB
Beschreibung	Der bestehende B-Plan soll entsprechend der Zielsetzung des IEK geändert werden.
Träger	Stadt Oldenburg i.H.
Ziele	Stärkung der Wohnfunktion als Nutzungsschwerpunkt in der Schuhstraße
Umsetzungszeitraum	kurzfristig
Kosten/Finanzierung	20.000 € (StBauF)

M 1c	Änderung des Bebauungsplans Nr. 26.2
Art der Maßnahme	B 1 Vorbereitende Maßnahmen B.1.1 Maßnahmen nach § 140 BauGB
Beschreibung	Der bestehende B-Plan soll entsprechend der Zielsetzung des IEK geändert werden.
Träger	Stadt Oldenburg i.H.
Ziele	Stärkung der Wohnfunktion als Nutzungsschwerpunkt in der Schuhstraße
Umsetzungszeitraum	kurzfristig
Kosten/Finanzierung	12.500 € (StBauF)

M 1d	Änderung des Bebauungsplans Nr. 24
Art der Maßnahme	B 1 Vorbereitende Maßnahmen B.1.1 Maßnahmen nach § 140 BauGB
Beschreibung	Der bestehende B-Plan soll entsprechend der Zielsetzung des IEK geändert werden.
Träger	Stadt Oldenburg i.H.
Ziele	Stärkung der Einkaufs- und Gastronomiefunktion, Neuordnung von Flächenfestsetzungen für verschiedene Nutzungszwecke
Umsetzungszeitraum	mittelfristig, nach Abschluss des städtebaulichen und freiraumplanerischen Wettbewerbs und der Vorlage des Verkehrskonzeptes
Kosten/Finanzierung	57.000 € (StBauF)

M 1e	Neuaufstellung eines Bebauungsplans für den Markt und den Bereich nördlich des Markts
Art der Maßnahme	B 1 Vorbereitende Maßnahmen B.1.1 Maßnahmen nach § 140 BauGB
Beschreibung	Erstaufstellung für den Markt und das nördlich des Marktes gelegene Gelände zwischen Hopfenmarkt, Burgtorstraße, Wall und der östlichen Bebauung der Wallstraße
Träger	Stadt Oldenburg i.H.
Ziele	Neuordnung von Bau- und Flächenfestsetzungen für verschiedene Nutzungszwecke
Umsetzungszeitraum	Mittelfristig, nach Abschluss des städtebaulichen und freiraumplanerischen Wettbewerbs und der Vorlage des Verkehrskonzeptes
Kosten/Finanzierung	28.000 € (StBauF)

M 1f	Neuaufstellung eines Bebauungsplans für den Schauenburger Platz
Art der Maßnahme	B 1 Vorbereitende Maßnahmen B.1.1 Maßnahmen nach § 140 BauGB
Beschreibung	Erstaufstellung eines B-Plan für den Schauenburger Platz östlich der Schauenburger Straße, nördlich der Verbrauchermärkte (Vorhaben- und Erschließungsplan 2), westlich der Sportplätze und südlich der Straße am Stadtpark
Träger	Stadt Oldenburg i.H.
Ziele	Neuordnung von Bau- und Flächenfestsetzungen für verschiedene Nutzungszwecke
Umsetzungszeitraum	mittelfristig, nach Abschluss des städtebaulichen und freiraumplanerischen Wettbewerbs und der Vorlage des Verkehrskonzeptes
Kosten/Finanzierung	45.000 € (StBauF)

M 2	Aufstellung einer Gestaltungssatzung
Art der Maßnahme	B 1 Vorbereitende Maßnahmen B.1.1 Maßnahmen nach § 140 BauGB
Beschreibung	Es soll eine Gestaltungssatzung erarbeitet und aufgestellt werden.
Träger	Stadt Oldenburg i.H.
Ziele	Erhalt und Pflege des Stadtbilds
Umsetzungszeitraum	kurzfristig
Kosten/Finanzierung	20.000 € (StBauF)

M 3	Gestaltungshandbuch für den öffentlichen Raum
Art der Maßnahme	B 1 Vorbereitende Maßnahmen B.1.1 Maßnahmen nach § 140 BauGB
Beschreibung	Es soll Gestaltungshandbuch für den Öffentlichen Raum erarbeitet werden, um die Gestaltung der Straßen und Wege aufeinander abzustimmen.
Träger	Stadt Oldenburg i.H.
Ziele	Erhalt und Pflege des Stadtbilds
Umsetzungszeitraum	kurzfristig
Kosten/Finanzierung	15.000 € (StBauF)

M 4	Verkehrskonzept
Art der Maßnahme	B 1 Vorbereitende Maßnahmen B.1.1 Maßnahmen nach § 140 BauGB
Beschreibung	Unter Berücksichtigung der Anforderungen, die eine Verkehrsberuhigung auf dem Marktplatz mit sich bringt, soll ein Verkehrskonzept für den gesamten Innenstadtbereich erstellt werden. Das Verkehrskonzept wird mit der Entwicklung der Konzepte für den Marktplatz und den Schauenburger Platz in Übereinstimmung gebracht. In ihm werden auch die verkehrstechnischen Bedingungen für die Gestaltung des Schauenburger Platzes erarbeitet. - Optimierung Busverkehr (Linienführung, Taktung) - Parkleitsystem, Optimierung Parkplätze (Prüfung Parkpalette) - Neuordnung Verkehrsführung Hinterhorn/Burgtorstraße - Verkehr Marktplatz - Auswirkungen auf Schauenburger Platz - Radwegverbindungen - Instandsetzung und Umgestaltung von Fuß- und Radwegen - Umgestaltung des Fußgängerüberwegs an der Schauenburger Straße (Barrierefreie und attraktive Anbindung des Schauenburger Platzes an die Fußgängerzone und ggf. Kuhtorcenter)
Träger	Stadt Oldenburg i.H.
Ziele	Verkehrsberuhigung, Optimierung der Erschließung, des ruhenden Verkehrs, des Fuß- und Radverkehrs sowie des ÖPNV, Anbindung des Bahnhofs an die Innenstadt
Umsetzungszeitraum	kurzfristig, im Anschluss an die Konzeptentwicklung für die Umgestaltung des Marktplatzes
Kosten/Finanzierung	30.000 € (StBauF)

M 5	Fortschreibung IEK
Art der Maßnahme	B 1 Vorbereitende Maßnahmen B.1.1 Maßnahmen nach § 140 BauGB
Beschreibung	Nach Erstellung des Verkehrskonzepts und des Gestaltungskonzepts für die Grünanlagen ist die Fortschreibung des IEK mit konkreten Maßnahmen erforderlich. Zudem werden bereits geplante Maßnahmen aktualisiert und konkretisiert.
Träger	Stadt Oldenburg i.H.
Ziele	Konkretisierung und Umsetzung der Gesamtmaßnahme
Umsetzungszeitraum	Nach Fertigstellung des Verkehrskonzepts sowie der städtebaulichen Wettbewerbe
Kosten Finanzierung	15.000 € (StBauF)

6.4.5 Ordnungsmaßnahmen

M 6	Umgestaltung Marktplatz
Art der Maßnahme	B 2 Maßnahmen der Durchführung B 2.1 Ordnungsmaßnahmen
Beschreibung	Auf Basis eines durchzuführenden Realisierungswettbewerbs nach der Richtlinie für Planungswettbewerbe (RPW) wird der Marktplatz verkehrsberuhigt und umgestaltet. Es erfolgt eine Verzahnung mit dem zu erstellenden Verkehrskonzept und dem Konzept zur Neuordnung des „Opel-Geländes“.
Träger	Stadt Oldenburg i.H.
Ziele	Rückgewinnung der zentralen Funktion des Marktplatzes, Schaffung von Aufenthaltsqualität, Optimierung der Nutzungen, Beseitigung Leerstände, Belebung der Innenstadt, Schaffung von Barrierefreiheit
Umsetzungszeitraum	kurzfristig
Kosten/Finanzierung	3.020.000 € (StBauF)

M 7	Umgestaltung Schauenburger Platz
Art der Maßnahme	B 2 Maßnahmen der Durchführung B 2.1 Ordnungsmaßnahmen
Beschreibung	Der Schauenburger Platz wird auf Grundlage der Ergebnisse des Verkehrskonzepts und unter Berücksichtigung der Ergebnisse aus dem städtebaulichen und freiraumplanerischen Wettbewerb zum Markt umgestaltet. Zur Erfüllung der vorgenannten Anforderungen und für bauliche Maßnahmen zur Fassung des Platzes wird ein Konzept entwickelt. Vorhandene Einrichtungen werden modernisiert bzw. ergänzt und/oder neugestaltet.
Träger	Stadt Oldenburg i.H.
Ziele	Schaffung eines Ankunftsplatzes, Schaffung von Aufenthaltsqualität, Optimierung des ruhenden Verkehrs, Definition eines städtischen Platzes, Verbesserung des Stadtbilds, Schaffung von Barrierefreiheit, Verbindung zum Park
Umsetzungszeitraum	mittelfristig
Kosten/Finanzierung	975.000 € (StBauF); Parkpalette 1.200.000 € (außerhalb StBauF)

M 8	Instandsetzung und Umgestaltung von Straßen und Wegen
Art der Maßnahme	B 2 Maßnahmen der Durchführung B 2.1 Ordnungsmaßnahmen
	Substanzmängel an Straßen- und Gehwegoberflächen sollen behoben und in diesem Zuge gestalterisch an das Stadtbild angepasst werden (nach Gestaltungshandbuch). Umfassend saniert werden soll in den Straßen Burgtorstraße, Hopfenmarkt, Hinterhorn, untere Schuhstraße, Schauenburger Straße, Zum Wasserquell und im Einfahrtsbereich der Straße Am Wall. Punktuell saniert und barrierefrei gestaltet werden sollen mittlere Schuhstraße, Kleine Schmützstraße, Große Schmützstraße, und Wallstraße. In den Bereichen Burgtorstraße/Hopfenmarkt und Schuhstraße/Große Schmützstraße sollen auch die historischen Eingangsbereiche wiederhergestellt werden. Die als „Twieten“ bezeichneten Fußwegeverbindungen zwischen den Häusern sollen ebenfalls barrierefrei und ansprechend umgestaltet werden. Im Rahmen der Gestaltung werden 50 Fahrradabstellplätze eingerichtet.
Träger	Stadt Oldenburg i.H.
Ziele	Sicherung des Fuß- und Radverkehrs, Verbesserung des Stadtbilds, Schaffung von Barrierefreiheit
Umsetzungszeitraum	Mittelfristig
Kosten/Finanzierung	2.435.000 € (StBauF)

M 9	Umgestaltung der Fußgängerzone (obere Schuhstraße, Pumpenplatz, Johannisstraße, Kuhtorstraße)
Art der Maßnahme	B 2 Maßnahmen der Durchführung B 2.1 Ordnungsmaßnahmen
Beschreibung	Die Fußgängerzone soll einen klar definierten Eingang sowie einen barrierefreien Bodenbelag erhalten. Diese Maßnahme beinhaltet auch die gestalterische Wiederherstellung des historischen Eingangsbereichs in Anlehnung an die Stadttore. Zudem sollen Sondernutzungsflächen und Aufenthaltsmöglichkeiten in Form von Sitzgelegenheiten geschaffen werden.
Träger	Stadt Oldenburg i.H.
Ziele	Steigerung der Aufenthaltsqualität, Barrierefreiheit, Stärkung der Identifikation
Umsetzungszeitraum	kurzfristig
Kosten/Finanzierung	1.377.000 € (StBauF)

M 10	Neuordnung Opelgelände
Art der Maßnahme	B 2 Maßnahmen der Durchführung B 2.1 Ordnungsmaßnahmen
Beschreibung	Mit dieser Maßnahme wird das Opelgelände erworben, der Betrieb verlagert und das Grundstück zum Zweck der städtebaulichen Neuordnung freigelegt. Die städtebauliche Neuordnung beinhaltet die Errichtung gemeinnütziger, nachbarschaftsbezogener und ggf. kultureller Einrichtungen für die Bewohnerschaft Oldenburgs. Hierzu gehört auch die Neubebauung sowie die Verlagerung bereits bestehender Einrichtungen an diesen Standort. Die Maßnahme beinhaltet auch einen städtebaulich freiraumplanerischen Wettbewerb nach RPW.
Träger	Stadt Oldenburg i.H.
Ziele	Schaffung eines kulturellen Nutzungsschwerpunktes, Schaffung einer Verbindung zwischen Markt und Wall, Belebung des Marktes, Belebung der Innenstadt auch außerhalb der Geschäftszeiten, Bekanntheitssteigerung des Walls, Förderung des Tourismus, wirtschaftliche Stärkung der Innenstadt
Umsetzungszeitraum	mittelfristig
Kosten/Finanzierung	4.060.000 € (StBauF) 4.200.000 € (Verlagerung Kino, Bibliothek und Jugendzentrum sowie Bürgerhaus – Zuwendungsfähigkeit und andere Förderwege müssen geprüft werden)

M 11	Aufwertung und Umgestaltung Wall
Art der Maßnahme	B 2 Maßnahmen der Durchführung B 2.1 Ordnungsmaßnahmen
Beschreibung	Die Maßnahme beinhaltet die Aufwertung und Inwertsetzung des Walls sowie eine denkmalgerechte Neuschaffung eines Teils der ehemaligen Verteidigungsanlage. Wesentlich ist die Herstellung der Erkennbarkeit und der Erreichbarkeit dieses Oldenburger Alleinstellungsmerkmals, die Herstellung der Barrierefreiheit sowie die Schaffung eines Orientierungssystems.
Träger	Stadt Oldenburg i.H.
Ziele	Stärkung der Erreichbarkeit und Wahrnehmung des Walls als Sehenswürdigkeit, Verbesserung der Zugänglichkeit und Nutzbarkeit, Steigerung der Besucherzahlen
Umsetzungszeitraum	mittelfristig
Kosten/Finanzierung	517.000 € (StBauF)

M 12	Neuordnung mittlere und untere Schuhstraße
Art der Maßnahme	B 2 Maßnahmen der Durchführung B 2.1 Ordnungsmaßnahmen
Beschreibung	Für die Neuordnung der mittleren und in Teilen der unteren Schuhstraße sollen verfügbare Grundstücke durch Zusammenlegung, Gebäudeabbruch und Neubau der intensiveren innerstädtischen Wohnnutzung für neue Zielgruppen zugeführt werden. Um eine stadtbildverträgliche Entwicklung mit dem Ziel der schwerpunktmäßigen Wohnnutzung in diesem Bereich zu gewährleisten, ist der Zwischenerwerb und die Freilegung von Grundstücken erforderlich, sofern diese verfügbar werden. Hierzu werden Gespräche mit EigentümerInnen und InvestorInnen geführt und das Planungsrecht entsprechend geändert. Die Sicherstellung des behutsamen Umgangs mit dem noch erhaltenen historischen Stadtgrundriss wird durch die Stadt Oldenburg i.H. durch den Abschluss städtebaulicher Verträge gewährleistet.
Träger	Stadt Oldenburg i.H.
Ziele	Beseitigung Leerstände, Stärkung des innerstädtischen Wohnens, Bewahrung und Verbesserung des Stadtbilds
Umsetzungszeitraum	mittelfristig
Kosten/Finanzierung	2.635.000 € (Zwischenerwerb: 1.840.000 € und Freilegung Grundstücke: 795.000 €); (StBauF)

M 13	Umgestaltung und Instandsetzung der Grünanlagen
Art der Maßnahme	B 2 Maßnahmen der Durchführung B 2.1 Ordnungsmaßnahmen
Beschreibung	Im Rahmen dieser Maßnahme sollen die Nutzungsbereiche, Flächen und Wege in den Grün- und Parkanlagen klar erkennbar und barrierefrei angelegt werden. Hierzu sollen Achsen und Sichtbezüge hergestellt werden und Flächen, Fahrrad- und Fußwege so angelegt werden, dass sich die verschiedenen Nutzungsarten nicht gegenseitig stören. Möblierung und Beleuchtung werden optimiert. Die Eingangsbereiche in die Grün- und Parkanlagen werden durch eine klare Definition und wiederkehrende Erkennbarkeit aufgewertet. Diese Maßnahme wird auf der Grundlage eines freiraumplanerischen Gestaltungskonzepts durchgeführt. Ein neues Wegesystem für FußgängerInnen und RadfahrerInnen soll die Durchquerung der Parkanlagen und langfristig auch die barrierefreie Umrundung der Innenstadt ermöglichen. Einzelne Grundstücke müssen erworben und neu geordnet werden.
Träger	Stadt Oldenburg i.H.
Ziele	Stärkung der Erholungsräume, Verbindung Innenstadt und äußere Wohngebiete, Barrierefreie Fuß- und Radwegerschließung der Innenstadt mittels eines Rundwegs
Umsetzungszeitraum	mittelfristig
Kosten/Finanzierung	4.620.000 € (StBauF)

M 14	Gewässer
Art der Maßnahme	B 2 Maßnahmen der Durchführung B 2.1 Ordnungsmaßnahmen
Beschreibung	Die in den Parks gelegenen Seen werden mit Sichtachsen, Biotopbereichen und Verweilmöglichkeiten für Besucher aufgewertet. Auch die Herstellung eines Badesees ist in der Überlegung. Der starke Substrateintrag wird rückgängig gemacht und die Teiche werden wiederhergestellt. Dies geht einher mit Maßnahmen für ihre Entschlammung und ggf. der Entsorgung des Schlammes als Sondermüll. Der Burgtorgraben im Parkbereich wird ebenso naturnah gestaltet und ggf. geöffnet. Die Maßnahme wird auf Grundlage des freiraumplanerischen Gestaltungskonzepts zur Umgestaltung der Grünanlagen durchgeführt.
Träger	Stadt Oldenburg i.H.
Ziele	Verbesserte Erschließung und Attraktivität Gewässer, Verbesserung der ökologischen Funktion der Gewässer, Stärkung der Erholungsräume
Umsetzungszeitraum	mittelfristig
Kosten/Finanzierung	1.900.000 € (StBauF)

6.4.6 Baumaßnahmen

M 15a	Modernisierung und Instandsetzung baulicher Anlagen Dritter mit mittlerem Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf
Art der Maßnahme	B 2 Maßnahmen der Durchführung B 2.2 Baumaßnahmen
Beschreibung	Es sollen zunächst 29 Gebäude mit mittlerem Modernisierungsbedarf modernisiert und instandgesetzt werden.
Träger	Private
Ziele	Erhalt der Bausubstanz und der städtebaulichen Struktur, Beseitigung von Leerstand, Verbesserung des Stadtbilds
Umsetzungszeitraum	Über die gesamte Laufzeit der Förderung
Kosten/Finanzierung	1.160.000 € (Förderquote noch nicht festgesetzt. Annahme einer Förderung von 25 % der Gesamtkosten je Gebäude: 25 % StBauF; 75% private Mittel)

M 15b	Modernisierung und Instandsetzung baulicher Anlagen Dritter mit hohem Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf
Art der Maßnahme	B 2 Maßnahmen der Durchführung B 2.2 Baumaßnahmen
Beschreibung	Es sollen zunächst 19 Gebäude mit hohem Modernisierungsbedarf modernisiert und instandgesetzt werden.
Träger	Private
Ziele	Erhalt der Bausubstanz und der städtebaulichen Struktur, Beseitigung von Leerstand, Verbesserung des Stadtbilds
Umsetzungszeitraum	Über die gesamte Laufzeit der Förderung
Kosten/Finanzierung	1.520.000 (Förderquote noch nicht festgesetzt. Annahme einer Förderung von 25 % der Gesamtkosten je Gebäude: 25 % StBauF; 75 % private Mittel)

M 16	Modernisierung und Instandsetzung des kombinierten Gebäudes (Sport und Bücherei) am Schauenburger Platz
Art der Maßnahme	B 2 Maßnahmen der Durchführung B 2.2 Baumaßnahmen
Beschreibung	Das in städtischem Besitz befindliche durch Sport und Bücherei genutzte Gebäude am Schauenburger Platz wird nach dem Umzug der Bücherei an einen anderen Standort, unter Berücksichtigung des Nutzungskonzeptes des Schauenburger Platzes, modernisiert und Instandgesetzt. Für eine verbesserte Nutzbarkeit der Sporthalle als Veranstaltungsort wird diese mit einem weiteren Fluchtweg ausgestattet. Die Räumlichkeiten der heutigen Bibliothek werden in der Folge ggf. durch eine Touristeninformation und/oder im Rahmen der Vorgaben aus der Nutzung des Schauenburger Platzes ggf. auch einer privaten Nutzung zugeführt.
Träger	Stadt Oldenburg i.H.
Ziele	Erhalt der Bausubstanz, Verbesserung der Nutzbarkeit, Belebung des Innenstadtbereichs, Verbesserung des Stadtbilds
Umsetzungszeitraum	Über die gesamte Laufzeit der Förderung
Kosten/Finanzierung	225.000 € (außerhalb StBauF)

6.4.7 Sonstige Maßnahme der Durchführung

M 17	Verfügungsfonds
Art der Maßnahme	B 2 Maßnahmen der Durchführung B 2.3 Sonstige Maßnahmen der Durchführung B 2.3.4 Verfügungsfonds
Beschreibung	Es soll ein Verfügungsfonds eingerichtet werden, der sich zur Hälfte aus privaten und zur Hälfte aus Städtebauförderungsmitteln speist. Der Verfügungsfonds ermöglicht die Finanzierung kleinerer Maßnahmen, die über keine andere Förderung unterstützt werden können. Die Maßnahmen müssen der Zielsetzung des vorliegenden Konzepts entsprechen. Der Anteil des Verfügungsfonds aus Städtebauförderungsmitteln (50 %) darf nur für Investitionen und investitionsvorbereitende Maßnahmen verwendet werden.
Träger	Stadt Oldenburg i.H.
Ziele	Stärkung des Engagements, der Mitwirkung und der Identifikation der Sanierungsbetroffenen mit der Innenstadtentwicklung, Stärkung der Betriebe, Verbesserung des Stadtbilds
Umsetzungszeitraum	kurzfristig
Kosten/Finanzierung	120.000 € (für zunächst 4 Jahre, StBauF als Ergänzung privater Mittel)

6.4.8 Maßnahmen der Abwicklung

M 18	SanierungsträgerIn
Art der Maßnahme	B 3 Maßnahmen der Abwicklung B 3.1 Sanierungs- und Entwicklungsträgerinnen und -träger
Beschreibung	Der oder die SanierungsträgerIn ist für die Abwicklung der Umsetzung der vorgesehenen Maßnahmen im Rahmen der Sanierung und der Städtebauförderung zuständig. Zu den Aufgaben gehören die Kontoführung und Abrechnung sowie die Beratung Sanierungswilliger, die Beteiligung der von der Gesamtmaßnahme Betroffenen sowie die Information. Für die Vorbereitung der Ausschreibung des Sanierungsträgers ist die Beauftragung einer rechtlichen Beratung von Seiten der Stadt erforderlich.
Träger	Stadt Oldenburg i.H.
Ziele	Koordination des Sanierungs- bzw. Entwicklungsprozesses
Umsetzungszeitraum	Kurzfristig und über die gesamte Laufzeit der Gesamtmaßnahme
Kosten/Finanzierung	1.525.000 € (50 % StBauF, 50 % Stadt Oldenburg i.H.)

M 19	Erstellung des Abschlussberichts
Art der Maßnahme	B 1 Maßnahmen der Abwicklung B 3.7 Sonstige Maßnahmen der Abwicklung
Beschreibung	Erstellung eines Abschlussberichts zur Gesamtmaßnahme
Träger	Stadt Oldenburg i.H.
Ziele	Abwicklung der Gesamtmaßnahme
Umsetzungszeitraum	Am Ende der Gesamtmaßnahme
Kosten	30.000 € (StBauF, Stadt Oldenburg)

7 Maßnahmen-, Kosten und Finanzierungsübersicht

Die Kosten- und Finanzierungsübersicht zeigt eine grobe Kostenschätzung sämtlicher in diesem IEK vorgesehener Maßnahmen. Für einige Maßnahmen steht die Umsetzbarkeit noch nicht fest – so hängt beispielsweise die Neuordnung des Opelgeländes davon ab, ob ein geeigneter Ersatzstandort für den dort ansässigen Betrieb gefunden werden kann. Auch die Neuordnung der Schuhstraße ist von der Mitwirkung der dort ansässigen EigentümerInnen und potenziellen InvestorInnen abhängig. Somit können Grunderwerbs- und Freilegungskosten derzeit noch nicht genau abgeschätzt werden.

Dies betrifft ebenso die Einnahmen, die sich aus der Wiederveräußerung von möglichem Zwischenerwerb in der unteren und mittleren Schuhstraße sowie aus den nach Abschluss der Gesamtmaßnahme zu erhebenden Ausgleichsbeträgen ergeben. Die Ausgleichsbeträge sind erst dann durch den Gutachterausschuss zu ermitteln.

In der vorliegenden Übersicht wurden dennoch Annahmen getroffen, so dass eine grundsätzliche Finanzierbarkeit im Vorhinein abgeklärt werden kann. Bei genauerer Ausführung der Planung können sich noch Änderungen ergeben.

Die vorläufige Kosten- und Finanzierungsübersicht ist auf der folgenden Seite abgebildet.

Ausgabenart nach StBauFR S-H		Kostenberechnung							Anmerkungen
		Menge	Einheit	EP	Gesamtkosten brutto	StBauF-Mittel brutto	zusätzliche kommunale Mittel	Mittel Privater oder sonst. Fördermittel	
B 1	Maßnahmen der Vorbereitung	Summe:			392.500 €	392.500 €	0 €	0 €	
	Vorbereitende Untersuchung	1	pschl.	80.000 €	80.000 €	80.000 €	0 €	0 €	
	Änderung B-Plan Nr. 31	1	pschl.	45.000 €	45.000 €	45.000 €	0 €	0 €	
	Änderung B-Plan Nr. 47	1	pschl.	20.000 €	20.000 €	20.000 €	0 €	0 €	
	Änderung B-Plan Nr. 26.2	1	pschl.	12.500 €	12.500 €	12.500 €	0 €	0 €	
	Änderung B-Plan Nr. 24	1	pschl.	57.000 €	57.000 €	57.000 €	0 €	0 €	
	Neuaufstellung B-Plan Markt und nördlich Markt	1	pschl.	28.000 €	28.000 €	28.000 €	0 €	0 €	
	Neuaufstellung B-Plan Schauenburger Platz	1	pschl.	45.000 €	45.000 €	45.000 €	0 €	0 €	
	Erstellung einer Gestaltungssatzung	1	pschl.	20.000 €	20.000 €	20.000 €	0 €	0 €	
	Erstellung eines Gestaltungshandbuchs für den öffentlichen Raum	1	pschl.	15.000 €	15.000 €	15.000 €	0 €	0 €	
	Verkehrskonzept	1	pschl.	30.000 €	30.000 €	30.000 €	0 €	0 €	
	Fortschreibung IEK	1	pschl.	15.000 €	15.000 €	15.000 €	0 €	0 €	
	Beteiligung	1	pschl.	25.000 €	25.000 €	25.000 €	0 €	0 €	
B 2	Maßnahmen der Durchführung	Summe:			30.086.170 €	23.381.170 €	3.525.000 €	3.180.000 €	
B 2.1	Ordnungsmaßnahmen		Zwischensumme		22.741.170 €	21.541.170 €	1.200.000 €	0 €	
	Neuordnung Opelgelände				4.060.000 €	4.060.000 €	0 €	0 €	
	Wettbewerb	1	pschl.	60.000 €	60.000 €	60.000 €	0 €	0 €	
	Erwerb des Opelgeländes 7.414 m² (BRW 100 - 150 €/m²)	7.500	m²	180 €	1.350.000 €	1.350.000 €	0 €	0 €	Preisannahme; Preisermittlung durch Gutachterausschuss erforderlich
	Betriebsverlagerung Opel Storm (Entschädigung)	1	pschl.		1.000.000 €	1.000.000 €	0 €	0 €	
	Freilegung Opelgelände + ggf. Altlasten	1	pschl.		1.650.000 €	1.650.000 €	0 €	0 €	
	Umgestaltung Marktplatz				3.020.000 €	3.020.000 €	0 €	0 €	
	Wettbewerb	1	pschl.	60.000 €	60.000 €	60.000 €	0 €	0 €	
	Umgestaltung	16.000	m²	185 €	2.960.000 €	2.960.000 €	0 €	0 €	
	Umgestaltung Schauenburger Platz				2.175.000 €	975.000 €	1.200.000 €	0 €	
	Wettbewerb	1	pschl.	60.000 €	60.000 €	60.000 €	0 €	0 €	
	Umgestaltung Platz	3.000	m²	185 €	555.000 €	555.000 €	0 €	0 €	
	Umgestaltung Parkplatzfläche	3.000	m²	120 €	360.000 €	360.000 €	0 €	0 €	
	Neubau Parkpalette	6.000	m²	200 €	1.200.000 €	0 €	1.200.000 €	0 €	StBauF nur bei extremen Gründen für Nichtbewirtschaftung
	Neuordnung mittlere und untere Schuhstraße				2.635.000 €	2.635.000 €	0 €	0 €	
	Zwischenerwerb Grundstücke (angenommene Fläche: rd 1/3 der Grundstücksflächen in der unteren und mittleren Schuhstraße	16.000	m²	115 €	1.840.000 €	1.840.000 €	0 €	0 €	Schätzwert anhand Bodenrichtwerttabelle (gdi-sh)
	Freilegung der Grundstücke (Schätzwert rd.1/3 der zwischenerworbenen Fläche)	5.300	m²	150 €	795.000 €	795.000 €	0 €	0 €	Schätzwert für Abbruchkosten 150€/m²
	Straßen, Gehwege, Fußgängerzone				3.811.300 €	3.811.300 €	0 €	0 €	
	Umfassend: Burgtorstr., untere Schuhstr., Schauenburger Str., Zum Wasserquell, Hopfenmarkt/Hinterhörn, Am Wall	15.120	m²	100 €	1.512.000 €	1.512.000 €	0 €	0 €	
	punktuell: mittlere Schuhstr., Kl. Schmützstr., Gr. Schmützstr., Wallstr.	7.800	m²	80 €	624.000 €	624.000 €	0 €	0 €	
	Umgestaltung Twieten	1.690	m²	60 €	101.400 €	101.400 €	0 €	0 €	
	Errichtung von Fahrradabstellplätzen	50	pschl.	250 €	12.500 €	12.500 €	0 €	0 €	
	Gestaltung der historischen Eingangs- und Trennungsbereiche der Stadtviertel	1.000	m²	185 €	185.000 €	185.000 €	0 €	0 €	
	Umgestaltung der Fußgängerzone (inkl. Eingangs- und Trennungsbereich)	7.440	m²	185 €	1.376.400 €	1.376.400 €	0 €	0 €	
	Umgestaltung Wall	27.230	m²	19 €	517.370 €	517.370 €	0 €	0 €	
	Umgestaltung und Instandsetzung der Grünanlagen				6.522.500 €	6.522.500 €	0 €	0 €	
	Freiraumplanerisches Gestaltungskonzept Grün- und Parkanlagen	1	pschl.	30.000 €	30.000 €	30.000 €	0 €	0 €	
	Gestaltung Grünflächen in den Parkanlagen	270.650	m²	10 €	2.706.500 €	2.706.500 €	0 €	0 €	
	Gestaltung der Eingänge in die Parkanlagen (20 Eingänge mit ca. 50 m²)	1.000	m³	85 €	85.000 €	85.000 €	0 €	0 €	
	Wegesystem	18.000	m²	100 €	1.800.000 €	1.800.000 €	0 €	0 €	
	Ökologische Wiederherstellung der Gewässer und Umgestaltung der Uferzonen	38.020	m²	50 €	1.901.000 €	1.901.000 €	0 €	0 €	
B 2.2	Baumaßnahmen		Zwischensumme		7.105.000 €	1.720.000 €	2.325.000 €	3.060.000 €	
	Modernisierung und Instandsetzung baulicher Anlagen Dritter				2.680.000 €	670.000 €	0 €	2.010.000 €	
	Modernisierung und Instandsetzung von Gebäuden mit hohem Sanierungsbedarf (von 56)	19	pschl.	80.000 €	1.520.000 €	380.000 €	0 €	1.140.000 €	Förderquote noch nicht festgelegt, Annahme eines voll geförderten Kostenanteils von 25 %
	Modernisierung und Instandsetzung von Gebäuden mit mittlerem Sanierungsbedarf (von 87)	29	pschl.	40.000 €	1.160.000 €	290.000 €	0 €	870.000 €	Förderquote noch nicht festgelegt, Annahme eines voll geförderten Kostenanteils von 25 %
	Modernisierung und Instandsetzung einer städtischen, privat nutzbaren baulichen Anlage (Schauenburger Platz)	1	pschl.	225.000 €	225.000 €	0 €	225.000 €	0 €	
	Errichtung und Änderung von Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen				4.200.000 €	1.050.000 €	2.100.000 €	1.050.000 €	
	Neubau und Einrichtung eines Bürgerhauses (Opelgelände)	1	pschl.	2.100.000 €	2.100.000 €	1.050.000 €	0 €	1.050.000 €	ggf. StBauF zu 50 % und ggf. andere Fördermittel
	Verlagerung Bibliothek (Opelgelände)	1	pschl.	700.000 €	700.000 €	0 €	700.000 €	0 €	nicht zuwendungsfähig im Rahmen der StBauF
	Verlagerung Kino (Opelgelände)	1	pschl.	700.000 €	700.000 €	0 €	700.000 €	0 €	nicht zuwendungsfähig im Rahmen der StBauF
	Verlagerung des Jugendzentrums (Opelgelände)	1	pschl.	700.000 €	700.000 €	0 €	700.000 €	0 €	nicht zuwendungsfähig im Rahmen der StBauF
B 2.3	Sonstige Maßnahmen der Durchführung		Zwischensumme		240.000 €	120.000 €	0 €	120.000 €	
	Verfügungsfonds	4	pschl.	60.000 €	240.000 €	120.000 €	0 €	120.000 €	
B 3	Maßnahmen der Abwicklung		Summe:		1.555.000 €	777.500 €	777.500 €	0 €	Förderanteil 50 %
	Sanierungsträger (5% der förderfähigen Kosten ohne Grunderwerb)	1	pschl.		1.500.000 €	750.000 €	750.000 €	0 €	Förderanteil 50 %
	Beauftragung Ausschreibung eines Sanierungsträgers	1	pschl.	25.000 €	25.000 €	12.500 €	12.500 €	0 €	Förderanteil 50 %
	Erstellung des Abschlussberichts	1	pschl.	30.000 €	30.000 €	15.000 €	15.000 €	0 €	Förderanteil 50 %
Insgesamt					32.033.670 €	24.551.170 €	4.302.500 €	3.180.000 €	

B. Einnahmen									
B.1	Ausgleichsbeträge				1.000.000 €				Annahme, erst nach Abschluss durch Gutachterausschuss zu ermitteln
	Grundstückserlöse				2.635.000 €				aus Wiederveräußerung freigelegter Grundstücke Schuhstraße
	Mittel Dritter für Einzelmaßnahmen				0 €				
	Sonstiges				0 €				
Summe Einnahmen					3.635.000 €				

C. Durch Einnahmen nicht gedeckte Kosten					28.398.670 €	20.916.170 €			
zu finanzierende Summe					28.398.670 €	20.916.170 €	4.302.500 €	3.180.000 €	
Anteil Bund und Land Schleswig-Holstein (je 1/3 der zuwendungsfähigen Kosten)						13.944.113 €			
Anteil Stadt Oldenburg i.H. an der Städtebauförderung (1/3 der zuwendungsfähigen Kosten)						6.972.057 €			
Anteil Stadt Oldenburg i.H. gesamt (inkl. zusätzlich erforderlicher kommunaler Mittel)						11.274.557 €			
Anteil Stadt Oldenburg i.H. gesamt p.a. (15 Jahre Laufzeit)						751.637 €			

8 Verfahren nach dem besonderen Städtebaurecht

8.1 Vorliegen städtebaulicher Missstände

Im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen gemäß § 141 BauGB wurden städtebauliche Missstände ermittelt und die Notwendigkeit der Sanierung zur Beseitigung der Missstände geprüft.

In großen Teilen des Untersuchungsgebietes wurden erhebliche Substanz- und Funktionsschwächen festgestellt. Substanzschwächen liegen nach § 136 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 BauGB vor, wenn das Gebiet nach seiner vorhandenen Bebauung oder nach seiner sonstigen Beschaffenheit den allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse oder an die Sicherheit der in ihm wohnenden oder arbeitenden Menschen nicht entspricht. Substanzmängel sind im untersuchten Bereich der Stadt Oldenburg i.H. im Wesentlichen an der Bausubstanz, an Wegeführung und Wegbeschaffenheiten sowie bei der Ausstattung und Gestaltung öffentlicher Flächen zu finden.

Funktionsschwächen liegen nach § 136 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 BauGB vor, wenn das Gebiet in der Erfüllung der Aufgaben, die ihm nach seiner Lage und Funktion obliegen, erheblich beeinträchtigt wird. Diese beziehen sich in der Innenstadt Oldenburgs i.H. auf die Bereiche Stadtbild, Verkehr, Aufenthaltsqualität, Grünflächennutzung und Grünverbindungen sowie auf einen damit einhergehenden bereits beginnenden Trading-Down-Prozess in der Ladenstruktur.

Die städtebaulichen Missstände (Substanz- und Funktionsschwächen) sind in Kapitel 5.1 im Einzelnen dargestellt.

8.2 Erforderlichkeit der Sanierungs- bzw. städtebaulichen Gesamtmaßnahme

Aufgrund der im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen festgestellten städtebaulichen Missstände ist die Durchführung einer städtebaulichen Gesamtmaßnahme unter Anwendung des besonderen Städtebaurechts nach § 136 ff. BauGB erforderlich und das geeignete Mittel für die Entwicklung der Innenstadt Oldenburgs i.H. Maßnahmen des allgemeinen Städtebaurechts reichen dagegen nicht aus, um die beschriebenen Substanz- und Funktionsmängel in Oldenburg i.H. zu beheben. Es ist davon auszugehen, dass sich der Trading-Down-Prozess ohne die initiiierenden Effekte der Städtebauförderung weiter fortsetzen würde und die noch vorhandenen Potenziale nicht ausgeschöpft werden könnten.

Das erforderliche öffentliche Interesse an der Durchführung der Gesamtmaßnahme in Oldenburg i.H. ist somit gegeben. Mit der Maßnahme soll das Zentrum als Wohnort und Lebensader der Gesamtstadt mit innerstädtischen Funktionen gestärkt werden. Wesentlich ist dabei seine Verbindung mit den Grünbereichen und den umliegenden Wohngebieten. Darüber hinaus stellt Oldenburg i.H. in regionaler Hinsicht ein Unterzentrum dar, das Teilfunktionen eines Mittelzentrums zu erfüllen hat.

Nachweis des öffentlichen Interesses

8.3 Durchführbarkeit

Neben dem bereits beschriebenen Vorhandensein des öffentlichen Interesses an der Durchführung der städtebaulichen Gesamtmaßnahme ist die Sicherung der zügigen Durchführbarkeit von Belang. Dies betrifft die Finanzierbarkeit der Maßnahmen, die Bereitstellung personeller Ressourcen sowie die politische Unterstützung vor Ort.

Finanzierbarkeit

Die in der Kosten- und Finanzierungsübersicht dargestellten Kosten werden durch Politik und Verwaltung in der Stadt Oldenburg i.H. erörtert und die Finanzierbarkeit des städtischen Anteils an der Städtebauförderung sowie der zusätzlich erforderlichen Mittel vor Beschluss des vorliegenden IEK überprüft.

Sanierungsmanagement

Die Steuerung des Gesamtprozesses wird durch die Stadt Oldenburg i.H. sichergestellt. Für die zügige Durchführung der erforderlichen Maßnahmen wird ein/e SanierungsträgerIn beauftragt. Durch das bei ihm/ihr angesiedelte Sanierungsmanagement wird auch die Mitwirkung der betroffenen EigentümerInnen, BewohnerInnen, Gewerbetreibenden und Institutionen motiviert und die Beteiligungsmöglichkeit sichergestellt. Das Sanierungsmanagement sorgt darüber hinaus für die Transparenz des Durchführungsprozesses während der gesamten Laufzeit der Maßnahme. Es kooperiert eng mit dem Bau- und Stadtplanungsamt sowie mit dem neu geschaffenen Stadtmarketing.

Politische Unterstützung der Gesamtmaßnahme

Im Verlauf der vorbereitenden Untersuchungen und der Erstellung des IEK wurde die Politik u.a. im Rahmen der Lenkungsgruppe und der Fachgespräche mehrfach in den Planungsprozess einbezogen. Zur Absicherung der politischen Unterstützung erfolgt ein politischer Beschluss über die vorbereitenden Untersuchungen und das IEK.

8.4 Mitwirkungsbereitschaft

8.4.1 Behörden und Träger öffentlicher Belange

Die Behörden und Träger öffentlicher Belange wurden im Rahmen der Fachgespräche beteiligt und nach Fertigstellung des IEK um Stellungnahme gebeten. Bis zum 11.10.2018 gingen 17 Stellungnahmen ein. Es wurden keine Bedenken gegen die vorliegende Planung geäußert. Hinweise wurden eingearbeitet bzw. sollen bei der weiteren Konkretisierung der Planung berücksichtigt werden. Die Abwägungstabelle ist diesem Bericht als Anlage 8 beigelegt.

8.4.2 Sanierungsbetroffene

In vielfachen unterschiedlichen Beteiligungsprozessen und Veranstaltungen wurde den Betroffenen die Gelegenheit gegeben, an der Ermittlung der Probleme und Potenziale sowie der Zielsetzung und Planung für die Entwicklung der Oldenburger Innenstadt teilzuhaben. Die Teilnahmezahlen und das Engagement sowie die Ergebnisse der Beteiligungsveranstaltungen deuten auf ein Vorhandensein der Mitwirkungsbereitschaft bei den BewohnerInnen hin.

8.5 Abwägung des Verfahrens für die Durchführung der städtebaulichen Gesamtmaßnahme

Zur Erreichung der dargestellten Ziele für die Innenstadtentwicklung und die zügige Durchführung der empfohlenen Maßnahmen des IEK ist die Durchführung einer städtebaulichen Gesamtmaßnahme im Rahmen des Städtebauförderungsprogramms „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ der geeignete Weg.

Aufgrund der Unterschiedlichkeit der Strukturbereiche im vorgesehenen Gebiet für die Gesamtmaßnahme – und somit auch der Art der Maßnahmen – scheint die Festlegung eines Sanierungsgebiets durch Satzung gemäß § 142 BauGB im umfassenden Verfahren und eines daran angrenzenden Maßnahmegebiets durch Gemeindebeschluss sinnvoll.

Für den Kernbereich des Untersuchungsgebiets einschließlich des Walls und der zwischen dem Wall und den Grünanlagen befindlichen Wohnbebauung sind umfassende Neuordnungs- und Umgestaltungsmaßnahmen, insbesondere in der mittleren und unteren Schuhstraße, am Markt, im Bereich nördlich des Marktes (Opelgelände), am Wall sowie auf dem Schauenburger Platz und am Kreuzungsbereich Schauenburger Straße/Kuhtorstraße, vorgesehen. Diese werden den Bestand verändern und zu erheblichen Verbesserungen im öffentlichen Raum führen, so dass Bodenwertsteigerungen zu erwarten sind⁴. Insbesondere auf dem Opelgelände ist zudem Grunderwerb erforderlich und auch in der Schuhstraße besteht die Notwendigkeit, die Option des möglicherweise umfänglichen Grunderwerbs durch die Stadt zum sanierungsunbeeinflussten Preis zu sichern.

Ohne die Anwendung der besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften (§§ 152-156a BauGB) wäre die Durchführung der Sanierung erheblich erschwert und in Teilen nicht durchführbar. Die Vorschriften beinhalten

- die Abschöpfung sanierungsbedingter Werterhöhungen durch den gemeindlichen Erwerb von Grundstücken zum sanierungsunbeeinflussten Grundstückswert nach § 153 (3) BauGB und ggf. die Veräußerung zum Neuordnungswert nach § 153 (4) BauGB sowie die Erhebung von Ausgleichsbeträgen nach §§ 154 und 155 BauGB
- die Preisprüfung durch die Gemeinde bei bestimmten Grundstücksgeschäften Dritter (Veräußerung von Grundstücken sowie Bestellung oder Veräußerung von Erbbaurechten)
- keine Erhebung von Erschließungsbeiträgen nach BauGB und KAG für die Herstellung, Erweiterung oder Verbesserung von Erschließungsanlagen (§ 154 (1) Satz 2).

Aus den genannten Gründen ist die Möglichkeit der Preisprüfung durch die Stadt und die Genehmigungspflicht für Vorhaben und

⁴ Die an den Schauenburger Platz und die Schauenburger Straße angrenzenden, nicht im Untersuchungsgebiet befindlichen Grundstücke des Edeka-Markts und der ehemaligen Post werden – wie im Vorhaben- und Erschließungsplan Nr. 2 festgesetzt – nicht über die Schauenburger Straße bzw. den Schauenburger Platz, sondern über die Göhler Straße erschlossen und sind somit voraussichtlich nicht von Bodenwertsteigerungen betroffen. Dies gilt auch für die an den Schauenburger Platz angrenzenden Flächen des Oldenburger Sportvereins.

Rechtsvorgänge bei Grundstücken Dritter, ebenso wie die Erhebung von Ausgleichsbeträgen zur Finanzierung der Gesamtmaßnahme erforderlich. Somit kann im beschriebenen Bereich (s. auch Abbildung 69) auf die besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften (§§ 152-156a BauGB) nicht verzichtet werden und es ist die Durchführung eines umfassenden Sanierungsverfahrens angezeigt.

Nicht erforderlich sind die besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften hingegen für die Erreichung der Ziele in den angrenzenden Bereichen des „Grünrings“.

Der überwiegende Teil der Grün- und Parkanlagen nördlich des Kernbereichs liegt – mit Ausnahme eines Grundstücks nördlich des Stadtparks, das dem Wasserwerk gehört, des Wallmuseums und einer Grünfläche im westlichen Randbereich des Stadtparks – im Eigentum der Stadt Oldenburg i.H. Zudem sind hier keine Maßnahmen vorgesehen, die zu Bodenwertsteigerungen führen.

Bei Verzichtbarkeit der besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften des BauGB ist die Gemeinde dazu verpflichtet, die Anwendung der §§ 152-156a BauGB auszuschließen. Da im beschriebenen Bereich darüber hinaus keine Maßnahmen durchgeführt werden sollen, für die das Sanierungsrecht maßgeblich ist, kann hier vollständig auf eine Festlegung als Sanierungsgebiet verzichtet werden.

Somit werden die Grünbereiche lediglich als Maßnahmengbiet durch Gemeindebeschluss festgelegt. Die angrenzenden Grundstücke werden in das Maßnahmengbiet einbezogen, da hier die Zugänge zu den Parkanlagen liegen, die eine wesentliche Funktion für die Verbindung der Wohngebiete mit der Innenstadt haben.

Aufgrund der Erforderlichkeit der zweckmäßigen und zügigen Durchführung der Gesamtmaßnahme werden der südliche Bereich am Oldenburger Graben und der westliche Randbereich des Untersuchungsgebiets nicht mit in das Fördergebiet aufgenommen.

Die Abgrenzung des Fördergebiets beinhaltet somit ein förmlich festzulegendes Sanierungsgebiet im umfassenden Verfahren und ein daran angrenzendes, durch Gemeindebeschluss festzulegendes Maßnahmengbiet. Das so abgegrenzte Fördergebiet bildet insgesamt die Gebietskulisse für die städtebauliche Gesamtmaßnahme im Rahmen des Städtebauförderprogramms „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“.

Die genaue Abgrenzung ist in Abbildung 69 dargestellt.

8.6 Abgrenzung der städtebaulichen Gesamtmaßnahme

Das gesamte Fördergebiet hat eine Größe von rund 86,8 ha. Das Sanierungsgebiet beträgt rund 34,3 ha und das Maßnahmenggebiet rund 52,5 ha (s. Abbildung 69). Der Abgrenzungsplan ist diesem Bericht zudem als Anlage 1.8 beigefügt.

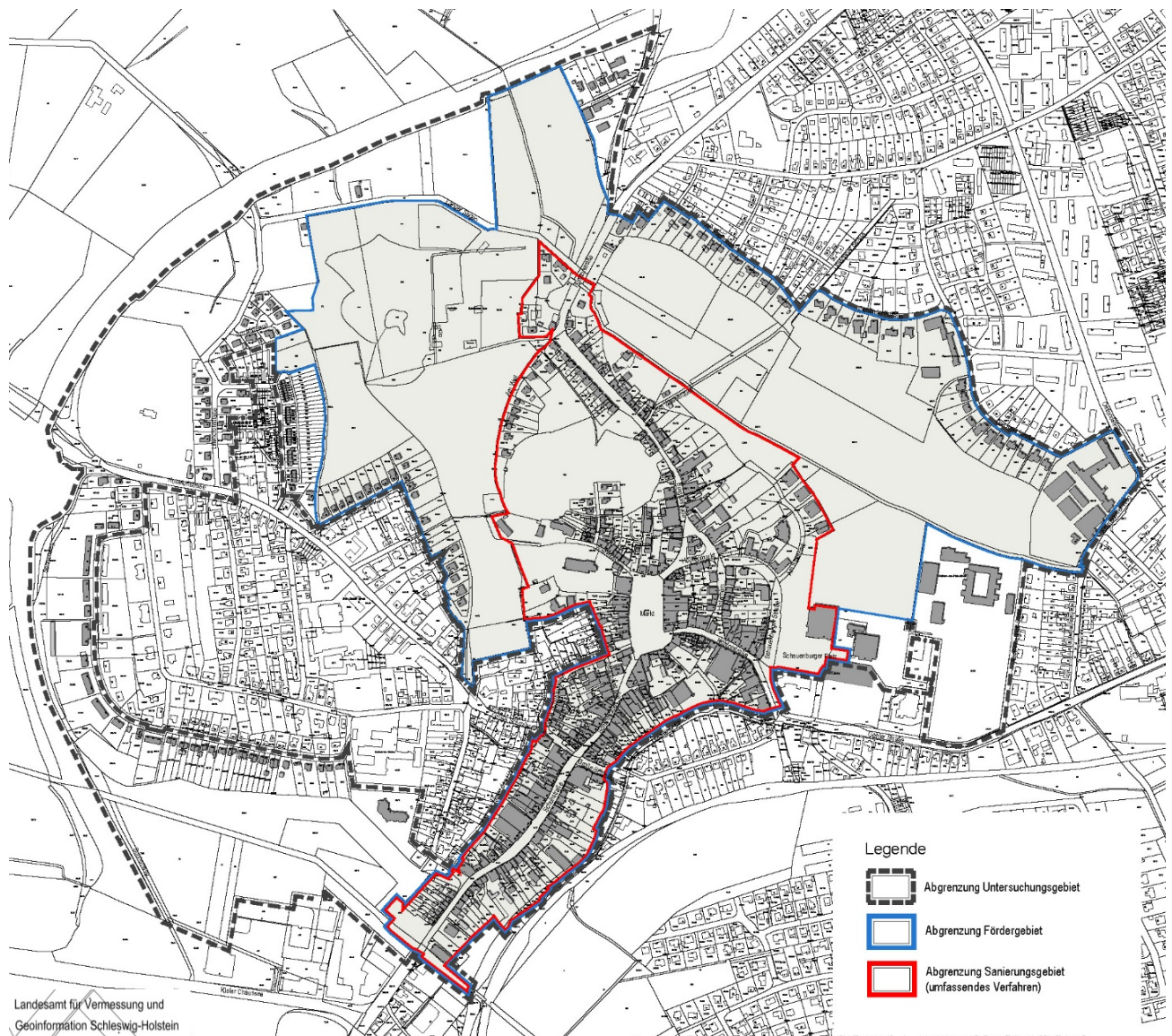


Abbildung 69: Abgrenzung Maßnahmenggebiet (Fördergebiet und Sanierungsgebiet)

8.7 Zeitliche Begrenzung der städtebaulichen Gesamtmaßnahme

Gemäß § 142 Abs. 3 BauGB wird von einem Zeitraum von voraussichtlich 15 Jahren für die Durchführung der Gesamtmaßnahme zur Behebung der Funktions- und Substanzschwächen im Gebiet ausgegangen.

9 Monitoring

Zur Überprüfung der Maßnahmen und ihrer Wirksamkeit hinsichtlich der Erreichung der im IEK dargestellten Ziele und zur Steuerung des Einsatzes der finanziellen Mittel empfiehlt es sich, diese anhand spezieller Indikatoren systematisch zu überprüfen und zu evaluieren. Hierzu eignen sich Kennzahlen für Einheiten (z.B. Größen, Mengen), Zeiten (z.B. Umsetzungszeiträume, Wirkungsdauer) und Kosten. Darüber hinaus sollten KostenträgerInnen und Projektverantwortliche benannt werden, um Transparenz über den Gesamtprozess zu erhalten. Basierend auf dieser Datengrundlage können dann Evaluierungen und Fortschreibungen der einzelnen Maßnahmen einfach vorgenommen werden.

Bei der Entwicklung geeigneter Indikatoren stehen Verständlichkeit und Durchführbarkeit des Monitorings im Vordergrund. Die Daten/Zahlen müssen auf der kleinräumigen Ebene selbst erhoben werden. In der folgenden Tabelle werden Beispiele und Hinweise für die Erhebung gegeben. Die Indikatoren werden jeweils den einzelnen Entwicklungszielen zugeordnet. Sie stellen eine Möglichkeit dar, den Stand der Zielerreichung zu messen.

Die Überprüfung der Indikatoren und Kennzahlen sowie die Evaluation der Maßnahmen und Zielerreichungseffekte sollten in regelmäßigen Zeitabständen von 1-2 Jahren stattfinden und in Zwischenberichten dokumentiert werden.

Tabelle 6 zeigt mögliche Kriterien für das Monitoring auf:

Tabelle 6: Mögliche Kriterien für das Monitoring

Handlungsfeld	Indikatoren	Datenquelle
Grün- und Freiraum		
➤ Schaffung und Erhöhung von Aufenthaltsqualität	- Anzahl BesucherInnen - Anzahl Möblierung - Außengastronomiefläche in m²	- Zählung vor Ort - Stadt Oldenburg i.H.
➤ Verbesserung der Erreichbarkeit und Schaffung von Verbindungen zwischen den unterschiedlichen Grün- und Stadtbereichen	Anzahl BesucherInnen	- Zählung vor Ort - Stadt Oldenburg i.H.
Stadtbild und Bebauungsstruktur		
➤ Verbesserung der Gebäudesubstanz und Beseitigung von Leerständen und Baulücken	- Anzahl modernisierter Gebäude - Anzahl der Nachnutzungen	- Zählungen - Stadt Oldenburg i.H.
➤ Zentralität – Entwicklung des Marktplatzes als „Herz“ der Stadt	- Umgestaltete Fläche in m² - Nutzungsveränderungen	Stadt Oldenburg i.H.
Klimaschutz und Energie		
➤ Energetische Modernisierung von Gebäuden	- Anzahl energetisch modernisierter Gebäude - Art der Heizungen und Warmwasserbereitung (Stück)	- Stadt Oldenburg i.H. - Sanierungsträger - Eigentümbefragung
➤ Modernisierung der Beleuchtung	Art und Anzahl der Leuchtkörper, Energieverbrauch in KW	- Stadt Oldenburg i.H. - Elektrizitätswerke

Handlungsfeld	Indikatoren	Datenquelle
Nutzungen		
➤ Stärkung des innerstädtischen Wohnens	• Anzahl der Haushalte	• Stadt Oldenburg i.H.
➤ Stärkung der gewerblichen Nutzungsvielfalt aus Einzelhandel, Dienstleistungen, Handwerk und Gemeinbedarf	• Anzahl und Art der Betriebe	• Stadt Oldenburg i.H. • SanierungsträgerIn • Einzelhandelsgutachten • Zählungen/Befragungen
➤ Nachnutzung von leerstehenden Ladeneinheiten	• Anzahl der Leerstände im Jahresvergleich	• Stadt Oldenburg i.H. • Leerstandskataster • Zählungen
➤ Stärkung der Gastronomie	• Anzahl der Einrichtungen	• Zählungen • Stadt Oldenburg i.H.
Erschließung und Verkehr		
➤ Erhöhung der Verkehrssicherheit für FußgängerInnen und RadfahrerInnen	• Anzahl der Verkehrsunfälle/Konflikte	• Stadt Oldenburg i.H. • Befragungen
➤ Stärkung des Radverkehrs	• Anzahl der RadfahrerInnen	• Zählungen • Befragungen
➤ Verbesserung des ÖPNV	• Anzahl und Zustand der Haltestellen • Anzahl der Fahrten	• Zählungen der NutzerInnen • Befragungen • Daten des Verkehrsbetriebs
➤ Verbesserung der Parkplatzsituation	• Anzahl der Park- und Einstellplätze • Anzahl FalschparkerInnen	• Stadt Oldenburg i.H. • VerkehrsgutachterIn
➤ Verkehrstechnische Anbindung des Schauensburger Platzes an die Innenstadt (Fußgängerzone)	• Umsetzung der Fußgängerquerung • Barrierefreiheit	• Stadt Oldenburg i.H. • SanierungsträgerIn
➤ Steigerung der Aufenthaltsqualität in der Fußgängerzone	• Anzahl PassantInnen	• Zählungen • Befragungen
➤ Schaffung von Barrierefreiheit	• Zufriedenheit mobilitätseingeschränkter Personen • Umgesetzte Maßnahmen	• Befragungen • Stadt Oldenburg i.H. • SanierungsträgerIn

Handlungsfeld	Indikatoren	Datenquelle
Soziales, Bildung und Kultur		
➤ Belebung der Innenstadt auch außerhalb der Geschäftszeiten	Anzahl PassantInnen	- Zählungen - Befragungen
➤ Steigerung der Attraktivität der Innenstadt für TouristInnen	- Anzahl PassantInnen - Umsätze der Betriebe	- Zählungen - Befragungen
➤ Verbesserung der räumlichen Integration von Kindern und Jugendlichen	- Anzahl und Art der Kinder- und Jugendeinrichtungen im Zentrum - Anzahl von Kindern und Jugendlichen im Zentrum - Zufriedenheit von Kindern und Jugendlichen	- Stadt Oldenburg i.H. - SanierungsträgerIn - Kinder- und Jugendinstitutionen - Befragungen

10 Literatur- und Quellenverzeichnis

BIG Städtebau GmbH (2009): Abschlussbericht Städtebauförderung. Oldenburg in Holstein.

CIMA Beratung +Management GmbH (2013): Fortschreibung des Einzelhandelskonzepts der Stadt Oldenburg in Holstein.

Innenministerium des Landes Schleswig-Holstein (2004): Regionalplan 2004 für den Planungsraum II. Schleswig-Holstein Ost, Kreisfreie Stadt Lübeck, Kreis Ostholstein.

Jacobsen, P. Architekt + Stadtplaner (2011): Einzelhandelskonzept der Stadt Oldenburg in Holstein 2010/2011.

Jacobsen, P. Architekt + Stadtplaner (2015): Begründung zum Flächennutzungsplan der Stadt Oldenburg in Holstein.

Dr. Lademann & Partner, Gesellschaft für Unternehmens- und Kommunalberatung mbH (2017): Perspektiven der Einzelhandels- und Innenstadtentwicklung in Oldenburg in Holstein, Einzelhandelskonzept.

Kreis Ostholstein (2016): Integriertes Klimaschutzkonzept.

Land Schleswig Holstein (2017): Landesamt für Denkmalpflege: Denkmalliste Ostholstein, http://www.schleswig-holstein.de/DE/Landesregierung/LD/Downloads/Denkmallisten/Denkmalliste%20Ostholstein.pdf?__blob=publicationFile&v=6 abgerufen am 24.1.2018

Merkel Ingenieur Consult (2017): Oldenburg in Holstein, Verkehrstechnische Untersuchung.

Stadt Oldenburg i.H. (Hrsg.) (2009): Abschlussbericht Städtebauförderung.

Stadt Oldenburg i.H. (2011): Abschlussbericht für den Ausschuss für Zukunft – Oldenburg 2030.

Stadt Oldenburg i.H. (2013): Abschlussbericht (Teil2) für den Ausschuss für Zukunft – Oldenburg 2030.

Stadt Oldenburg in Holstein (2017): Aktionsplan Inklusion 2017. „Ostholstein erlebbar für alle“.

Statistikamt Nord (2017a): Meine Region – Datenanzeige für Oldenburg in Holstein, Stadt. <http://region.statistik-nord.de/detail/00001000000000/1/348/774/> (abgerufen am 25.10.2017).

Statistikamt Nord (2017b): Zeitreihe für Bevölkerungsstand nach Altersgruppen in Oldenburg in Holstein, Stadt. http://region.statistik-nord.de/detail_timeline/11/1102/5/1/348/774/ (abgerufen am 20.12.2017).

Statistikamt Nord (2017c): Zeitreihe für Wohnungen in Wohn- und Nichtwohngebäuden in Oldenburg in Holstein, Stadt. http://region.statistik-nord.de/detail_timeline/15/1501/4/1/348/774/ (abgerufen am 17.01.2018).