

Werkbericht



Zielkonzept Innenstadt 2008

Die Stadt Oldenburg, Dezernat für Bauen, Umwelt und Verkehr

Inhaltsverzeichnis

Thema	Seite
1. Anlass und Ziel	3
2. Leitidee multifunktionale Innenstadt	4
3. Leitidee neues Verkehrskonzept	4-5
4. Leitidee Integration und innere Balance	5-6
5. ECE-Ansiedlung – Risiko oder Chance?	6
6. Maßnahmen / Projekte	
Gesamtübersicht	7
Die Projekte im einzelnen	
<u>A: Altstadt und Altstadtrand</u>	
1. Neugestaltung der Fußgängerzone	8-9
2. Sanierung des Burgstraßenviertels	10
3. Erneuerung des Beschilderungssystems	11
4. Entwicklung der Flächen Schlossplatz/Berliner Platz	12-13
5. Waffenplatz	14
6. Umgestaltung Lappan und Staulinie	15-16
7. Wallanlagen neu entdecken	17
8. Neue Altstadtwege	18
<u>B: Weitere Innenstadt</u>	
9. Entwicklung des Bahnhofsviertels zu urbanem attraktivem Innenstadtquartier	19
10. Entwicklung des östlichen Stadthafens („Wasserstadt“)	20
11. Projekt Küchengarten im Schlossgarten	21
12. Entwicklung im Bereich des Oldenburger Sterns und der WEH	22
13. Ehemalige Exerzierhalle am Pferdemarkt	23
<u>C: Übergreifende Verkehrskonzeptionen/Projekte</u>	
14. Neuer Stadtring	24
15. Parkraumkonzept/Parkleitsystem	25
16. Verbesserung im Liniennetz des ÖPNV/Busverkehrs	26
17. Förderung des Fahrradverkehrs in die Innenstadt	27
<u>D: Sonstige übergreifende Projekte und flankierenden Maßnahmen</u>	
18. Förderung des Wohnens in der Altstadt	28
19. Sichere und saubere Stadt	28
20. Impulse durch die Landesausstellung 2005	28
21. Lichtkonzept	29
22. Konzept „Spielwiese Altstadt“	29
23. Plätze neu erleben	29
<u>E: Kommunikation, Engagement und Mitarbeit</u>	
24. Innenstadtforum	30
25. Weitere angedachte Projekte	30

1. Anlass und Ziel

Einer zukunftsfähigen Entwicklung der Innenstädte wird in den letzten Jahren eine erhöhte Aufmerksamkeit beigemessen. Zunehmend werden Anstrengungen unternommen, die Innenstädte als "Herz und Motor" einer gesunden Stadtentwicklung, als Identitätsfaktor ihrer Bürger, als kulturelle und soziale Bühne und nicht zuletzt als Versorgungszentren der Städte zu erhalten und zu fördern. Dieser Orientierung auf die Innenstädte geht allerdings vielerorts einher mit einem beständigen tatsächlichen Bedeutungsverlust der Zentren, denen die wesentlichen zentralitätstragenden Funktionen verloren gehen, wie die partielle Verlagerung traditionell innenstadtypischer Nutzungen an die Peripherie der Stadt zeigt.

Dem Wunsch, die Zentren zu stärken, steht häufig das eingeübte und wohl grundsätzlich kaum mehr veränderbare Konsumverhalten der Bevölkerung gegenüber, die durch ihre konkreten, andersartigen Nachfrageentscheidungen zu diesem Bedeutungsverlust ständig weiter beiträgt. In der Wissenschaft wird dieser Prozess weithin als unumkehrbar und möglicherweise auch beschleunigt weiter fortschreitend eingestuft, sofern nicht durch eine zielgerichtete Stadtpolitik mit eindeutiger Prioritätensetzungen zumindest eine Verlangsamung durchgesetzt werden kann. Dabei steht insbesondere der Einzelhandel im Fokus, da hierin tatsächlich die tragende Funktion zur Erhaltung und Entwicklung der städtischen Mitten gesehen wird, die wohl auch durch keine anderen Nutzungen in ihrer urbanen Kraft ersetzt werden kann.

Auch in Oldenburg wird es notwendig sein, die Aufmerksamkeit auf die Erhaltung und Entwicklung der gewachsenen Zentren - sowohl in den Stadtteilen als auch besonders in der Innenstadt - zu legen. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass bei anstehenden Entwicklungen (vor allem des Einzelhandels) nicht nur auf eine Verträglichkeit der Projekte sondern auch auf eine aktive Gewinnfunktion für eine zukunftsorientierte Erhaltung und Entwicklung der zentralen Lagen geachtet werden muss und diese Zielsetzungen vor allem in den Stadtteilen über eine aktive bauleitplanerische Lenkung gesichert werden.

Für die Oldenburger Innenstadt gilt es in besonderem Maße, ihre zentrale Stellung als Mitte der Stadt und der sie umgebenden Region zu behaupten. Durch einen jahrelangen Entwicklungs- und Modernisierungsrückstand gegenüber dem Umland und anderen benachbarten Städten, aber auch aufgrund von großflächigen Einzelhandelsexpansionen am Stadtrand, hat die Innenstadt zunehmend einen Bedeutungsverlust erfahren. Zur Steuerung und räumlichen sowie mengenmäßigen Reglementierung einer nach wie vor expansiven Einzelhandelsentwicklung ist es erforderlich, das bestehenden Einzelhandelsentwicklungskonzept weiter fortzuschreiben.

Die Oldenburger Innenstadt muss für die Erhaltung ihrer langfristigen Attraktivität insbesondere den Blick auf die Anziehungskraft auf auswärtige Kunden und Besucher, auch aus einem größeren Umkreis, richten und versuchen, durch besonders herausragende Angebote sowie auch atmosphärische Qualitäten dauerhaft Vorteile zu gewinnen. Das bedeutet, dass bei gleichzeitiger Bewahrung der anerkannt hohen spezifischen Qualitäten, z. B. dem quirligen Einkaufserlebnis in der engen Gassenstruktur eines noch weithin erhaltenen historischen Stadtgrundrisses, immer wieder Erneuerungen innerhalb dieser Substanz (z. B. die Modernisierung der Fußgängerzone) durchgeführt, aber auch immer wieder neue Erlebnisorte entwickelt werden müssen, insbesondere an den Stellen, wo sich bis dahin nicht dauerhaft Qualität und Attraktivität herausbilden konnten. Die Vorstellung einer **"qualitätvollen dynamischen Entwicklung"** steht damit im Gegensatz zu einer konservierenden Haltung und versucht, die Wachstumskräfte ausgewogen und qualitativ in einen sich weiterentwickelnden Stadtorganismus einzubinden.

2. Leitidee multifunktionale erweiterte Innenstadt:

Die Oldenburger Innenstadt ist multifunktional und mit einem räumlich erweiterten Zuschnitt aufzufassen.

Die Innenstadt der Stadt Oldenburg ist nicht nur Einkaufsstadt, sondern soll auch andere Nutzungen, wie Wohnen, Dienstleistungen, Kultur und Kunst beherbergen, die sich vertikal überlagern bzw. eng nebeneinander existieren. In der Fläche betrachtet ist die Innenstadt deutlich weiter zu fassen als die von den Wällen eingerahmte Altstadt. Sie wird hier in etwa definiert als vom Hafen aus südlich zum Damm, entlang der angrenzenden Wohnviertel (Gerichtsviertel, östliches Dobben- und Haareneschviertel, Johannisviertel) bis zum Pferdemarkt verlaufend und nördlich des ZOB und der Weser-Ems-Halle über das Gelände des Alten Schlachthofes am Stau wieder zurück zum Hafen (vergl. Projekt 17 „Neuer Stadtring“) und schließt alle dort liegenden innenstadttypischen Nutzungen in die Betrachtung als Innenstadt mit ein.

In diesem Rahmen entwickelt die Innenstadt spezifizierte Orte; Teilbereiche mit besonderem Charakter, die aus dem kommerzialisierten Lauf (der Fußgängerzone) herausstechen; besondere Platzsituationen wie den Waffenplatz, das Nikolaiviertel, Gänge, kleine Innenhofsituationen und natürlich jetzt und zukünftig noch deutlicher, den Schlossplatz und den geplanten Boulevard Staulinie/Staugraben mit dem Übergang zum Hafen.

Gebietsbezogene Arbeitsteiligkeiten, wie die Altstadt als Einkaufsstadt und der Bahnhofsbereich als Dienstleistungs- und Kulturstandort, sind in ihrer Deutlichkeit zu erhalten, um Synergieeffekte zu erzielen. Eine für Strukturwandel anfällige Monofunktionalität ist durch eine vielfältige Einstreuung von Wohnen oder kleinteiligen Dienstleistungen zu vermeiden.

An den Randbereichen verzahnt sich die Innenstadt mit den meist gründerzeitlich geprägten Vierteln, in denen die vorherrschende Nutzung das Wohnen mit zunehmend eindringenden Gewerbe-, Dienstleistungs- oder Kulturnutzungen ist. Dabei sind die Übergänge zwischen der Innenstadt und ihren Rändern fließend und flexibel.

3. Leitidee neues Verkehrskonzept:

Neue Verkehrsführung schafft Luft für attraktive Innenstadtentwicklungen

Heute wird die Altstadt von Oldenburg von einem stark frequentierten Straßensystem eng umschlossen (Wallring), der zu den anschließenden Bereichen eine starke Trennwirkung erzeugt. Darin wird ein wesentlicher Grund gesehen, weshalb sich einige Bereiche, u. a. das Bahnhofsviertel, aus ihrem Schattendasein trotz vielerlei städtebaulicher und funktionaler Bemühungen (vgl. Bahnhofsumgestaltung) nur wenig herausentwickeln konnten.

Die Idee eines "Neuen Stadtrings" hat demgegenüber eine übergeordnete Verkehrsführung zum Ziel, die diese erweiterten Innenstadtbereiche durch einen größeren Umgriff mit einbezieht. Damit werden diese Bereiche als zum Zentrum zugehörig identifiziert, während auf der anderen Seite durch eine Dämpfung der bisherigen Verkehrsströme, insbesondere an der nördlichen und westlichen Altstadtseite (Heiligengeistwall, Staulinie/Staugraben) eine räumliche Integration durch die Schaffung angenehmer Aufenthaltsorte gelingen kann.

Gleichzeitig ist dies auch ein Mittel zur notwendigen Lenkung und Sortierung der Innenstadtverkehre, um zugunsten der leichten Erreichbarkeit für den Zielverkehr (Parksuch- / Kundenverkehr) den reinen Durchgangsverkehr eher auf den Autobahnring zu verweisen und damit "Luft zu schaffen" für die anstehenden neuen Entwicklungen.



Insgesamt liegt den Verkehrsüberlegungen die Vorstellung eines "harmonisierten" Verkehrsablaufs zugrunde, d. h. es werden keine zwanghaften Beschränkungen für den Zielverkehr zur Innenstadt angestrebt, sondern allen Verkehrsteilnehmern und Verkehrsarten mit gleichem Recht der Zugang zur Innenstadt ermöglicht.

Neben neuen Angeboten für den Kraftfahrzeugverkehr (u. a. Erhöhung des Stellplatzangebotes und Modernisierung des Parkleitsystems) werden ebenso Verbesserungen für Fußgänger und Radfahrer (Verbesserung der Aufenthaltsqualitäten für Fußgänger insbesondere auch in den Altstadtrand Situationen und ein vermehrtes und zielnahe Angebot von Fahrradabstellanlagen) auch Verbesserungen für den ÖPNV-Benutzer vorgesehen (direktere Zufahrt und Umsteigemöglichkeiten).

Bei der Diskussion über die Neugestaltung der Erschließungssysteme sind insbesondere auch die besonderen Vorteile Oldenburgs als Fahrradstadt mit einem häufig 50 %-igen Anteil der Innenstadtbesucher als Fahrradbenutzer zu beachten. Dies sollte sich in besonderen, auf diese Verkehrsmittelwahl zugeschnittenen Serviceangeboten, auch durch die Kaufmannschaft initiiert, niederschlagen.

4. Leitidee Integration und innere Balance:

ein Maßnahmenkonzept sorgt für die Integration und einen Impulsausgleich innerhalb der Innenstadt.

Vor dem Hintergrund der vielschichtigen vorzufindenden und weiter zu entwickelnden Strukturen und Nutzungen möchte das „Zielkonzept Innenstadt 2008“ die Vielzahl geplanter oder schon in der Konkretisierung befindlicher Projekte der Stadtentwicklung darstellen und den übergreifenden planerisch-gedanklichen Ansatz in den all diese Einzelvorhaben einzuordnen sind, aufzeigen. So wird der integrative Charakter der Vorhaben „Buten und Binnen“, an den Rändern und innerhalb der Innenstadt erkennbar und nachvollziehbar. So sind denn als vorderste planerische Zielsetzungen die flächenhafte Anhebung der Nutzungs- und Gestaltqualität in den Innenzonen der Altstadt bzw. der Fußgängerzone sowie die Aufwertung heute deutlich schwacher Randstandorte wie Waffenplatz, Staulinie etc. zu nennen.

Der sogenannten „**Knochentheorie**“ (befruchtendes Spannungsfeld zwischen Großmagneten –in Form eines Nordmagneten CCO/Pferdemarkt und eines Südmagneten Galeria Kaufhof und eventuell ECE-Center) wird damit die Zielsetzung eines „**Netzes**“ mit anziehenden Endpunkten hinzu gefügt und damit der flächenhaften Verteilung der Anbieter auch bis an den westlichen und östlichen Rand der Altstadt Rechnung getragen.

Den letztgenannten Bereichen fehlt allerdings heute häufig auch die räumliche Besonderheit, die sie zu einem innerstädtischen Zielpunkt werden ließe. Neue, attraktive Orte entstehen aber nur, wenn eine Einbeziehung der Wallanlagen, des Bereiches Staulinie/Staugraben und des Bahnhofsviertels stattfindet; vornehmlich durch Spezifikationen wie, z. B. Gastronomie, Kunst, Handwerk, Handel, Märkte etc. Diese Notwendigkeit zur räumlichen Balance und zur Attraktivierung der Randsituationen wird verstärkt durch punktuelle neue Impulsgebung, z. B. durch das ECE-Vorhaben am Schlossplatz. Gleichzeitig wird angenommen, dass aber durch den zur erwartenden vermehrten Käuferzufluss in die Innenstadt insgesamt auch neue Chancen zur Belebung dieser Orte gegeben sind.



5. ECE-Ansiedlung - Risiko oder Chance?

Diese aktuell im Mittelpunkt der Diskussion stehende Frage wird natürlich eine zentrale Stellung innerhalb des Innenstadtkonzepts einnehmen. Nicht ohne Grund wird diese Konzeptentwicklung "Zielkonzept 2008" genannt, und damit Bezug genommen auf den bisher bekannten frühestmöglichen Fertigstellungstermin der geplanten Einkaufsgalerie am Schlossplatz/Berliner Platz.

Die dargestellten Leitideen und die folgenden Einzelprojekte sind in ihren Begründungen aber weitgehend unabhängig von diesem Vorhaben. Die Innenstadt in der dargestellten Weise zu attraktiveren und zu modernisieren wird auch ohne das Implantieren eines neuen Einkaufszentrums für absolut notwendig erachtet. Mit dem ECE-Projekt könnten erhöhte Anstrengungen in einigen Bereichen, aber auch Unterstützungs- und Beschleunigungseffekte für die hier dargestellten Maßnahmen die Folge sein. In einem möglichen Motivationschub und einer zügigen Inangriffnahme aufgeschobener Modernisierungsvorhaben liegt wahrscheinlich eine der größten Chancen, die das Projekt eröffnet.

6. Maßnahmen / Projekte

Gesamtübersicht

Zunächst eine Darstellung der Projektstandorte und die Auflistung der vorgeschlagenen flankierenden Maßnahmen, die sich nicht auf vornherein festgelegte Orte beziehen (vgl. Schemadarstellung zu 4.).



Die Projekte im einzelnen:

Auf den folgenden Seiten soll eine kurze, prägnante Darstellung der Projekte des „Zielkonzeptes 2008“ mit Darlegung der Einzelziele, der zur Umsetzung erforderlichen Voraussetzungen und den konkreten weiteren Schritten erfolgen und so die Einbindung in den geschilderten planerischen Gesamtkontext verdeutlichen.

A: Altstadt und Altstadtrand

1. Neugestaltung der Fußgängerzone

Ziele:

Die Oldenburger Fußgängerzone ist heute geprägt von der Gestaltung der 60er Jahre und weist daher ästhetische wie auch funktionale Defizite auf. Mit einer flächenhaften Erneuerung auf hohem architektonischen und ästhetischen Niveau soll sie ein neues Gesicht erhalten und hierdurch die Unverwechselbarkeit Oldenburgs unterstreichen. Neue Nutzungsqualitäten und die Umgestaltung der öffentlichen Platz- und Straßenräume sollen eine Attraktivitätssteigerung unterstützen.

Voraussetzungen:

Enge Zusammenarbeit mit Eigentümern, hohe Mitwirkungsbereitschaft, insbesondere auch tatsächliche Verpflichtung zur Mitfinanzierung (hohes Maß an verbindlicher Eigenorganisation) für diese freiwillig durchzuführenden Bauvorhaben, Verträge mit Stadt;

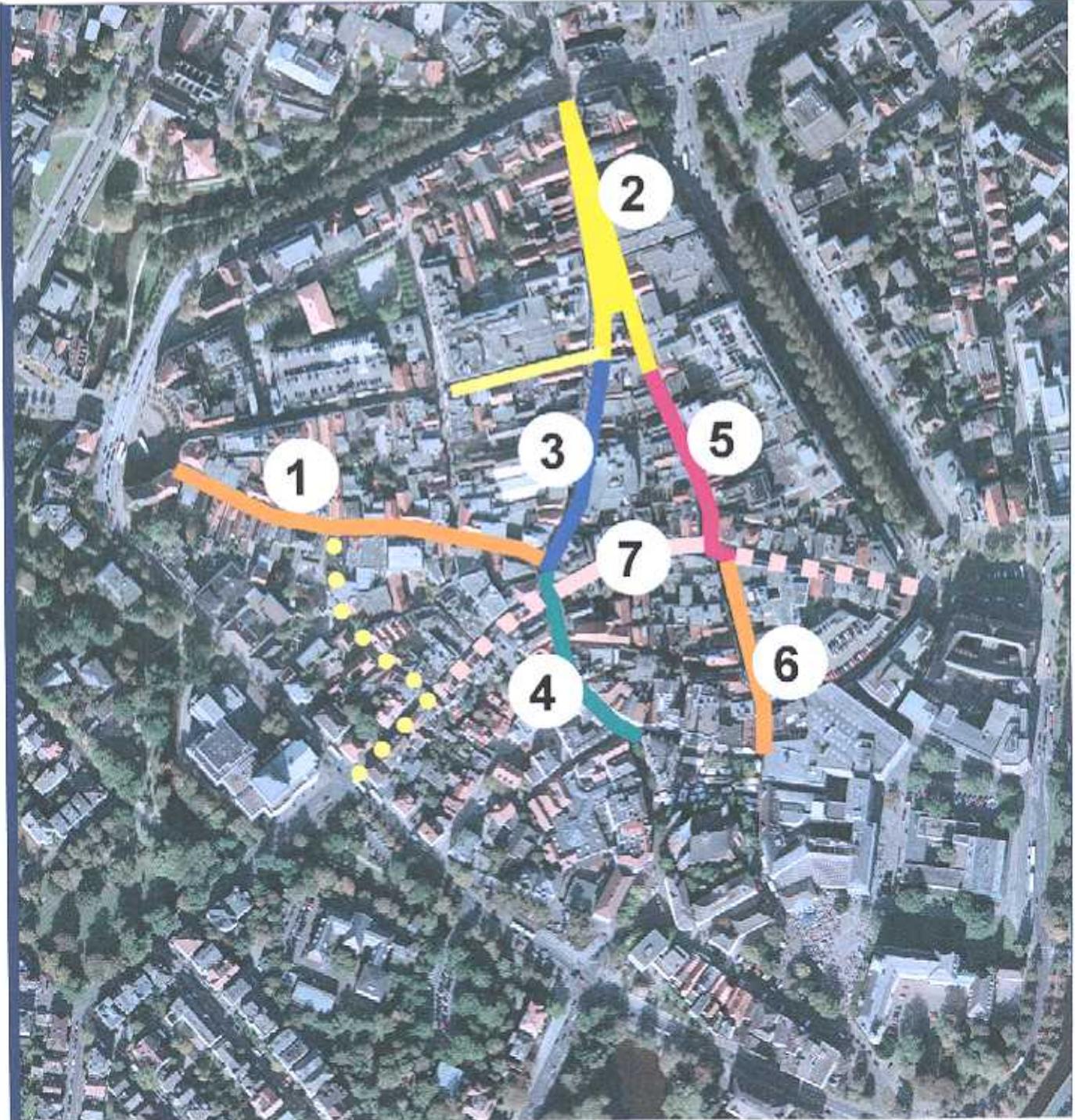
Vorgehen:

Nach konkretem Baustufenplan und vorliegenden abgesicherten Finanzierungen durch die Eigentümer werden unter der Leitung der Stadt die Bauabschnitte bis 2008/09 abschließend durchgeführt. Begonnen wird im März 2005 mit der Haarenstraße und möglichst 2005 mit dem nördlichen Abschnitt der Langen Straße bis zur Kurwickstraße.

Zukünftige Ansicht des Leffersecks nach der Planung von Lohaus & Carl



Vorgesehene Baustufen der Modernisierung



2. Sanierung des Burgstraßenviertels

Ziele:

Entwicklung einer attraktiven Wohninsel mit kleinteiligen Geschäften in den Erdgeschossen; Schließung des Altstadtweges Nikolaigang über Burgstraße zur Haarenstraße bis zum Waffenplatz; Bau einer öffentlich nutzbaren Tiefgarage und Beseitigung des störenden motorisierten Verkehrs in Gaststraße und Burgstraße; Beseitigung eines langjährigen städtebaulichen Missstandes.

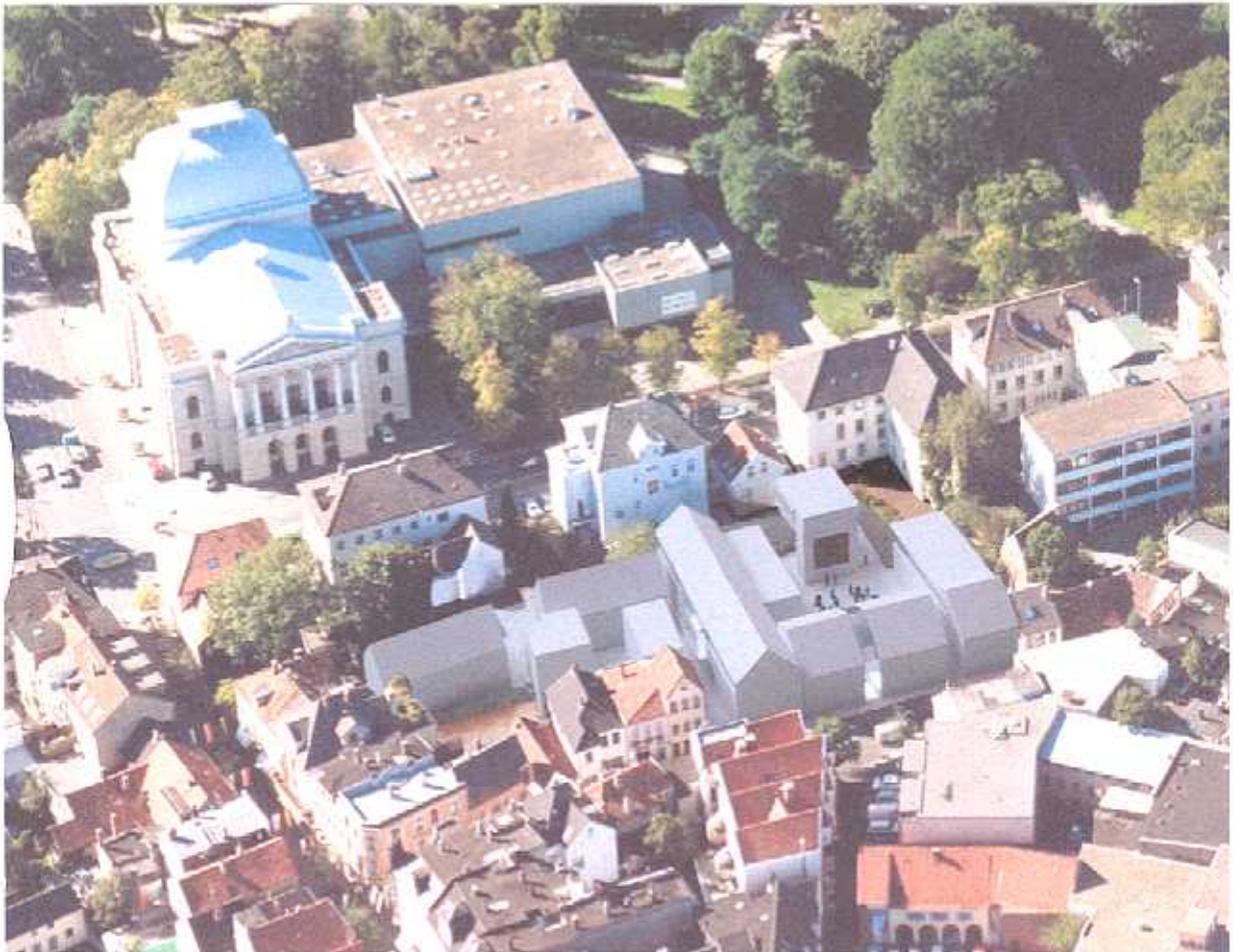
Voraussetzungen:

Bereitstellung der privaten Grundstücke (ist für einen 1. Bauabschnitt als gegeben anzusehen), Bezuschussung der Gesamtmaßnahme als Sanierungsmaßnahme ist abhängig von Städtebauförderungsmitteln des Landes.

Vorgehen:

Beginn der Bauarbeiten der GSG für einen 1. Bauabschnitt Ende 2004 (Fertigstellung 2005/06) mit der Errichtung von Tiefgarage und kleinteiligen Wohn- und Geschäftshäusern.

einmontiertes Modell des 1. Preises des Architektenwettbewerbes (Droste, Droste & Urban)



3. Erneuerung des Beschilderungssystems

Ziele:

Schaffung eines flexiblen und hochwertigen Orientierungssystems mit hoher Identitätsbildung; Bessere Orientierung; Gestaltungsverbesserung; Hinweise auf touristische und sonstige Attraktivitäten; gestalterische Integration in den Modernisierungsprozess der Fußgängerzone.

Voraussetzungen:

Weiterfinanzierung 2006/07 zur Komplettierung, Finanzierung eines 1. Realisierungsabschnitts durch das OTM;

Vorgehen:

Derzeit Abstimmungsverfahren mit den Beteiligten; ab 2005 Ausführungsplanung und Realisierung in Zusammenarbeit mit Fachbüros.

Fotomontage des neuen Beschilderungssystems in der Langen Straße



4. Entwicklung der Flächen Schlossplatz/Berliner Platz

Ziele:

Neugestaltung und Belebung der Platzfläche Schlossplatz/Berliner Platz, Aktivierung und Attraktivierung der Häusing als wichtigste Passagenverbindung zur bestehenden Fußgängerzone; Schaffung von insgesamt ca. 570 neuen, öffentlich nutzbaren Parkplätzen; Verbesserung der städtebaulich unbefriedigenden Raumsituation durch die Realisierung eines Baukomplexes mit hoher architektonischer und städtebaulicher Qualität, der dem Schloss ein neues angemessenes Gegenüber gibt. Attraktivitätssteigerung der gesamten Innenstadt und Erhöhung der Zentralität; Mobilisierung von Aktivitäten zur Aufwertung der übrigen Innenstadt.

Voraussetzungen:

Feststellung der "Verträglichkeit" durch ein neues Gutachten bis Dezember 2004; weiterhin Ratsmehrheit für das Projekt; unverändertes Interesse der Investoren ECE und LzO an der Projektrealisierung und der zügigen Abwicklung der für den Bau notwendigen Schritte (Umsatz der LzO-Hauptstelle zum ZOB); Durchführung eines Wettbewerbs für Gebäude und Freiflächen. Umsetzung des Wettbewerbsergebnisses in konkret bindende Bauleitplanung. Wichtig: Akzeptanz für das Projekt bei Bürgern und Geschäftsleuten schaffen.

Vorgehen:

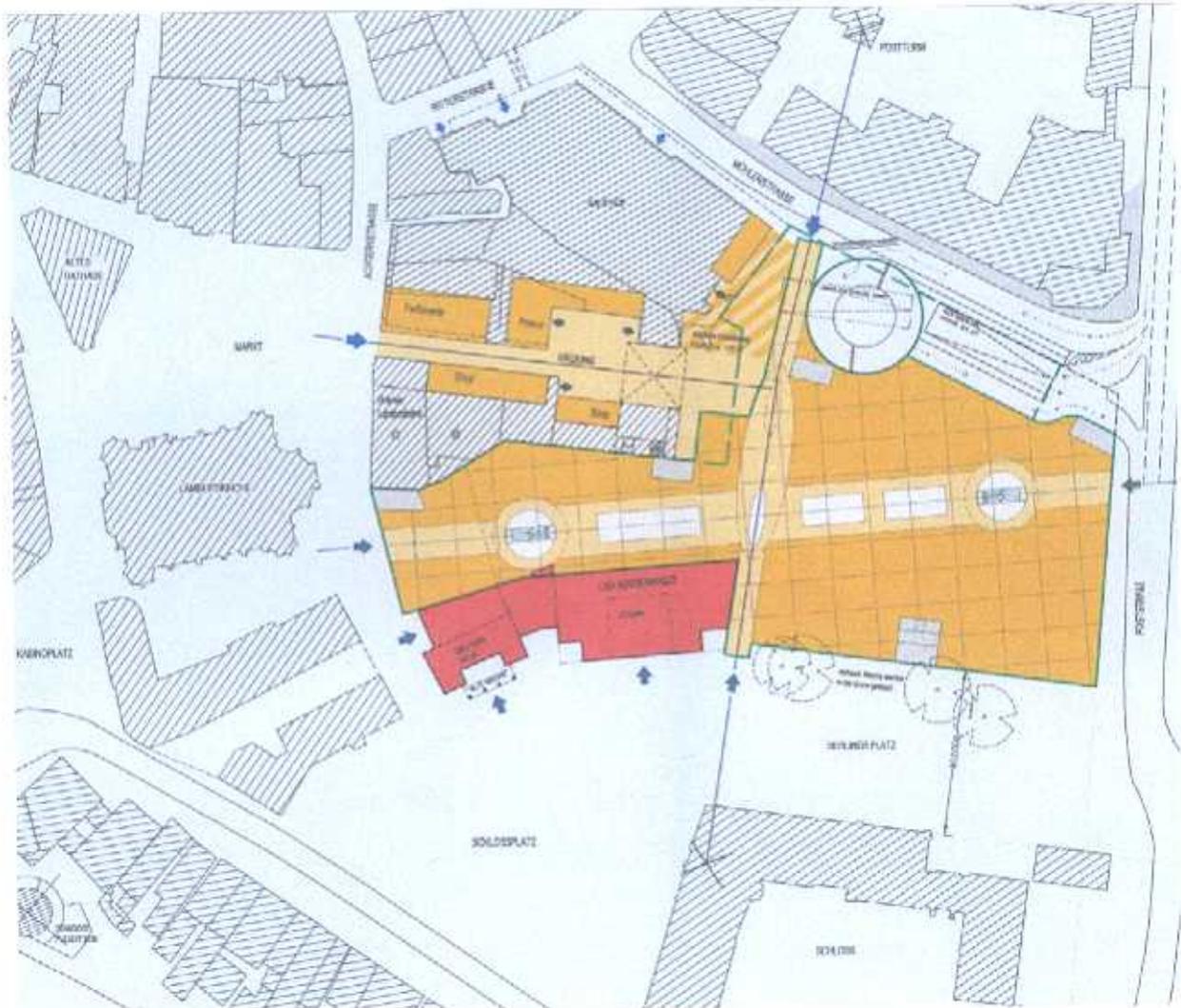
Verträglichkeitsgutachten bis Dezember 2004; entgeltliche Entscheidung im Rat; Durchführung des Wettbewerbs bis Frühjahr 2005; anschließende Bauleitplanung; Fertigstellung Ende 2008.

Luftbild Schlossplatz/Berliner Platz



oberes Bild: Schema-Grundriss der geplanten Bauvorhaben, Konkretisierung nach Wettbewerb im Frühjahr 2005

unteres Bild: Innenansicht einer bestehenden ECE-Einkaufsgalerie



5. Waffenplatz

Ziele:

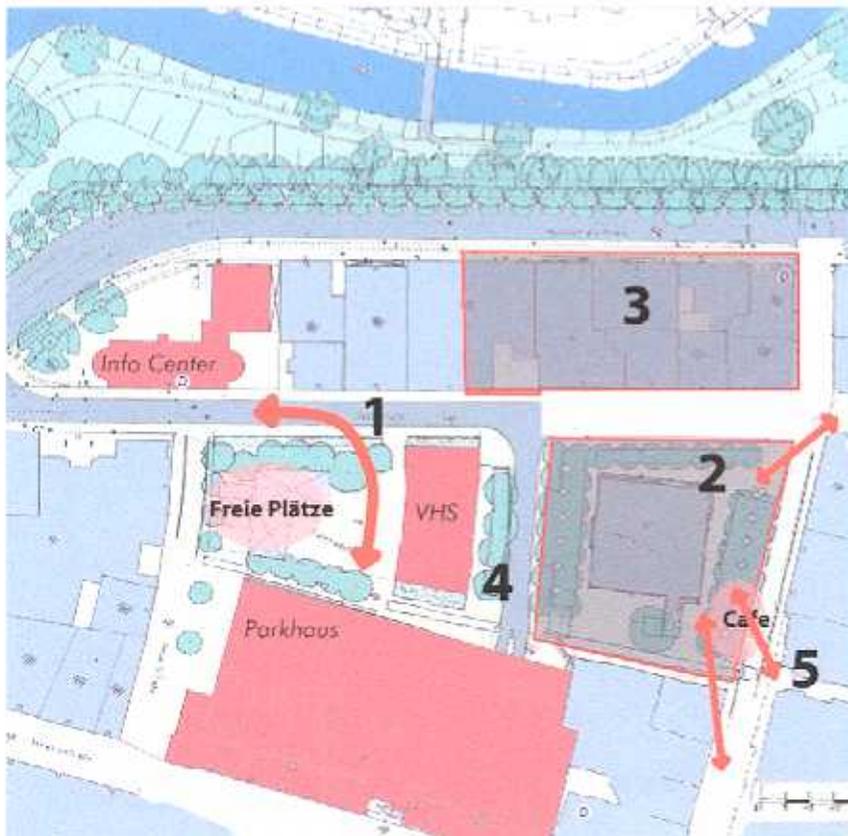
Herauslösen des Platzes aus der räumlichen und sozialen Randlage; hierdurch Verbesserung des Standortimages mit der Folge des Weckens von Investoreninteresse; Entwicklung als urbaner Stadtplatz mit "mediterranelem Flair", Betonung als lebendiger Endpunkt der Kneipenmeile Wallstraße; Restaurant- und Cafeplatz in der Sonne und am Abend; Platz für besondere Aktionen, Märkte, Ausstellungen etc., Einbeziehung in die Gestaltung der Fußgängerzone durch Herausnahme des störenden Verkehrs.

Voraussetzungen:

Erfolgreicher Abschluss des jetzt beginnenden Verkehrslenkungsversuchs (Ausfahrt des Parkhauses zurück über Wallstraße in den Heiligengeistwall); Beibehaltung bzw. Weckung zusätzlichen Interesses zur Benutzung der Platzrandflächen für Restaurants und Cafés; Organisation von Sonderaktivitäten durch CMO und andere (z.B. Sonderaktion zur Jubiläumsausstellung 2005).

Vorgehen:

Durchführung des Verkehrsversuchs von März 2005, bei Erfolg Beibehaltung der Regelung; Initiierung und Durchführung der oben beschriebenen Maßnahmen ab Frühjahr 2005, anschließende konkrete Planungsüberlegungen zur Umgestaltung des Parkhauses bezüglich der Zu- und Abfahrt.



Maßnahmen Waffenplatz

1. Neue Zufahrt zum Parkhaus
2. Aufwertung der Platzfläche und Einbeziehung in die Fußgängerzone
3. Neue nördliche Platzrandbebauung (z.B. Markthalle)
4. Neugestaltung der VHS-Vorfläche im Bereich der bisherigen Parkhaus-Zufahrt
5. Neue Nutzungen (Außengastronomie) am östlichen Platzrand

6. Umgestaltung Lappan und Staulinie

Ziele:

Neuordnung des zentralen Bushalte- und Umsteigeplatzes am Lappan; Überwindung der Trennung zum Bahnhofsviertel durch Verbesserung der Überquerungsmöglichkeiten über Staulinie/Staugraben; Herausbildung eines attraktiven Stadtraumes im Zuge der Umgestaltung der Straßen Staulinie/Staugraben in Form eines innerstädtischen Boulevards mit neuen Aufenthalts-, Standort- und Nutzungsqualitäten (Flaniermeile am Wasserzug); aufgewertete Situation als attraktive Zielpunkte für wenig frequentierte Passagen zwischen Achternstraße und Staulinie; Herausbildung eines besonderen Standortimages.

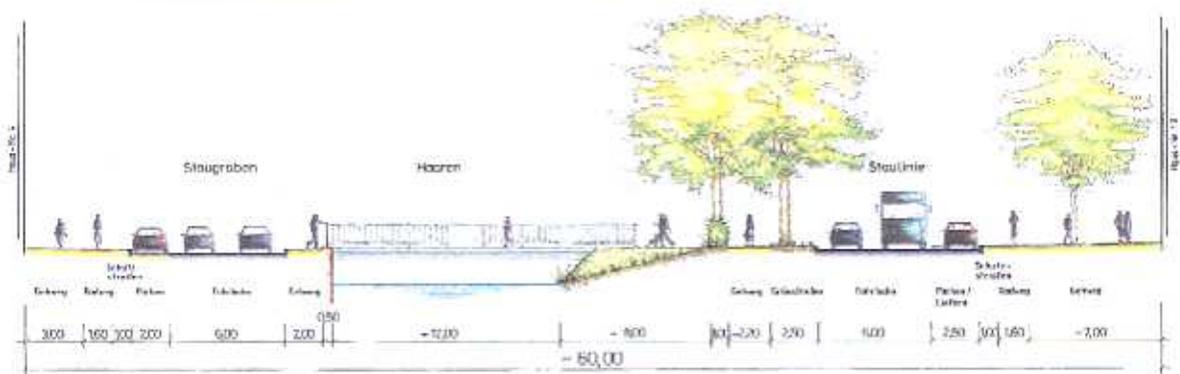
Voraussetzung:

Konsequente Weiterverfolgung des Konzepts "Neuer Stadtring"; Bereitstellung der Finanzierung; Gewährung von Fördermitteln nach GVFG.

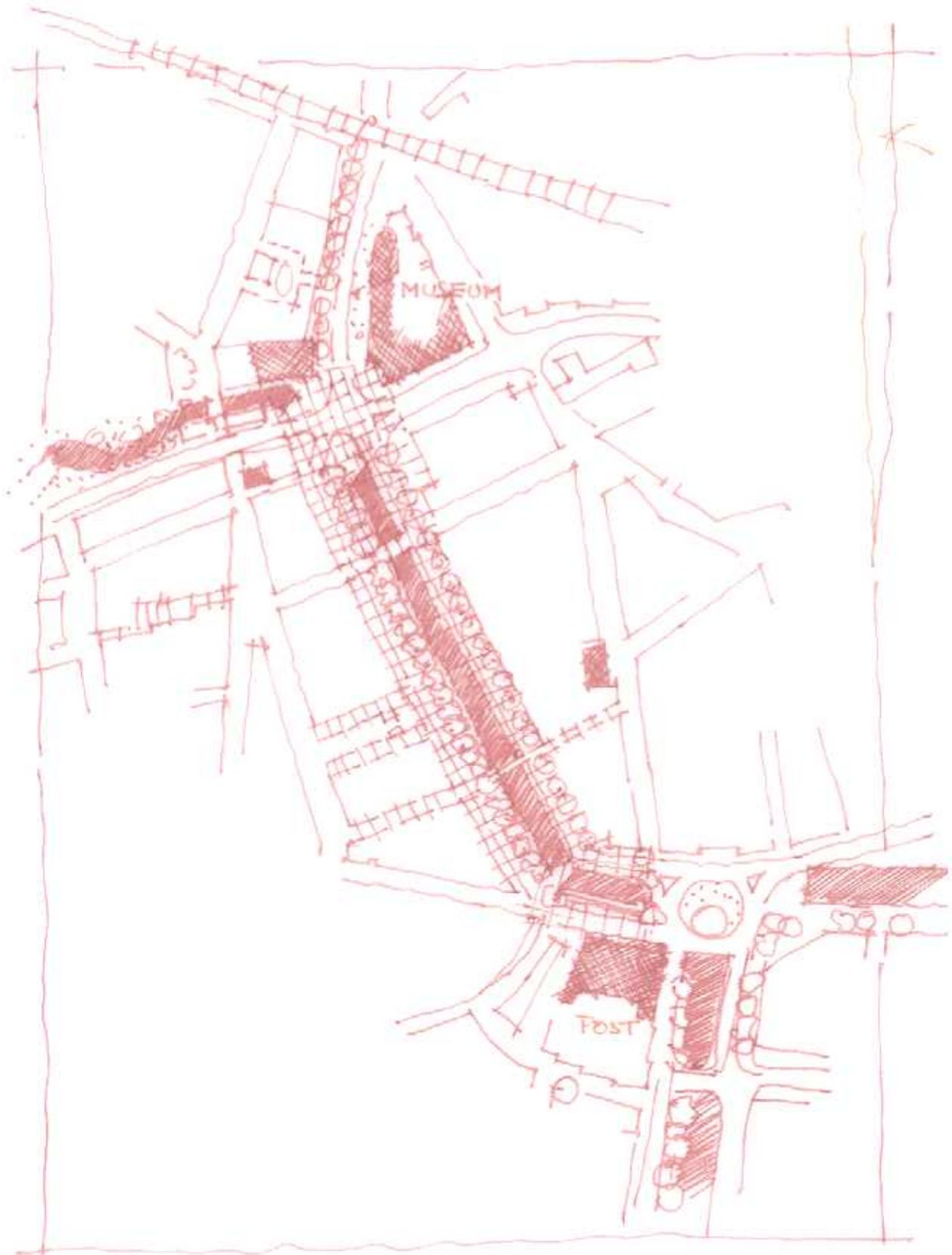
Vorgehen:

Vorstellung des erarbeiteten Verkehrskonzepts Ende 2004, Durchführung eines Wettbewerbs zur konkreten Gestaltung des Stadtraumes im Sommer 2005, Durcharbeitung einer ersten Baustufe Lappan bis Ende 2005, Beginn der Umsetzung ab 2006 (unter Berücksichtigung geplanter BAB-Baustellen)

oben: Luftbild Lappan, unten: geplanter neuer Querschnitt Staulinie/Staugraben



Schemaskizze zur neuen Promenade Staulinie/Staugraben



7. Wallanlagen neu entdecken

Ziele:

Überwindung der die Altstadt von den Wallanlagen trennenden Verkehrsstraßen des Wallringes durch stärkeres Verbinden der Bereiche; Angebote für Aufenthalt und für besondere Kunst oder ähnliche Aktionen schaffen; Grün und Wasser als Besonderheit der Wallanlagen mehr ins Bewusstsein von Besuchern und Bürgern rücken (als Ergebnis der Grünumfrage vom Juni 2004).

Voraussetzungen:

keine eigenen, bauliche Veränderungen im Zuge der Projekte Burgstraße, Waffenplatz, Staulinie, Schlossplatz, ggf. neue Brücke zum Alten Gymnasium (dafür Finanzierung über Sponsor wünschenswert); u.a. Sponsorenkonzept "Kunstbank" der Gruppe "Zuberregatta" unterstützen;

Vorgehen:

Realisierungskonzept für die Verknüpfung der Wallanlagen mit der Innenstadt 2005 entwickeln, Umsetzung ab 2006. Ausarbeitung und Realisierung der genannten Aktionen in Zusammenarbeit mit dem Kulturdezernat.

oben: Wallanlagen am Heiligengeistwall, unten: Paradewall/Huntestraße



8. Neue Altstadtwege

Ziele:

Neues Erlebarmachen bisher nicht zugänglicher kleinteiliger Hof- und Gangstrukturen in der Altstadt; Neuerschließung von Wohnungen über die rückwärtigen Gebäudebereiche; Erhöhung der Erlebnis- und Aufenthaltsqualitäten für Bewohner und Besucher; Schaffung neuer, alternativer Wegebeziehungen innerhalb der Fußgängerzone

Voraussetzungen:

Konkrete Umsetzungsmöglichkeiten zur Schaffung der Durchwegungen durch Innenhöfe, untergenutzte Nebengebäude etc.; Bereitschaft der Eigentümer, sich konstruktiv zu engagieren und mit zu wirken.

Vorgehen:

Schaffung von neuen Wegen im Zuge des Neubauprojekts Burgstraße 2005/2006; planerische Erforschung der Umsetzungsmöglichkeiten 2005; Gespräche mit Eigentümern ab 2005 zeitgleich mit der Entwicklung konkreter Projekte.

Beispiel Nikolaigang



10. Entwicklung des östlichen Stadthafens ("Wasserstadt")

Ziele:

Entwicklung des ehemaligen Schlachthofs am Stau und angrenzender Gelände zu einem urbanen wasserbezogenen Stadtviertel für attraktives, besonderes Wohnen, Dienstleistungen und Gastronomie, mit Herausbildung einer besonderen städtebaulichen Qualität. Weiterführung der Promenade über das Arbeitsamt bis zum Wasserturm.

Voraussetzungen:

Mitfinanzierung der notwendigen Planungsschritte durch die privaten Grundeigentümer (insbesondere auch der Bahn); Planbarkeit der Nutzungen aufgrund der nördlich und südlich angrenzenden Emissionssituation durch die DB und andere Nutzer; tatsächliche und zeitgerechte Zurverfügungstellung des Geländes durch die DB; "Berechenbarkeit" der gewünschten Entwicklungen, d. h. Finanzierbarkeit der notwendigen Infrastrukturmaßnahmen und Aufbereitungsmaßnahmen durch Verwertungserlöse; ggf. notwendige öffentliche Förderung (z. B. über Städtebauförderung);

Vorgehen:

Erstellung einer Machbarkeitsstudie bis Mitte 2005 nach Klärung der Finanzierung, anschließend Durchführung eines konkreten städtebaulichen Wettbewerbs (ggf. Architekten-/Investorenwettbewerb); Umsetzung nach Abschluss der Bauleitplanung in Teilschritten.

oben: Luftbild Stadthafen, unten: Ideenskizze zur Entwicklung des Stadthafens



11. Projekt Küchengarten im Schlossgarten

Ziele:

Öffnung eines derzeit für die Öffentlichkeit nicht nutzbaren Teilbereichs des Schlossgartens. In dem gartenhistorisch bedeutsamen Küchengarten soll die Möglichkeit der kulturellen Nutzung eröffnet werden. Für den Schlossgarten soll insgesamt ein der Bedeutung des Schlossgartens angemessenes Konzept entwickelt werden.

Voraussetzungen:

Konstruktive und zielorientierte Zusammenarbeit mit dem Land und dem Schlossgartenverein; Entwicklung eines Finanzierungskonzeptes für mögliche Umgestaltungsmaßnahmen; Entwicklung eines denkmalgerechten und qualitätvollen Gestaltungskonzeptes.

Vorgehen:

siehe Voraussetzungen; Begleitung und Betreuung der im Herbst 2004 beginnenden Seminararbeit durch Studenten der Hochschule Hannover, anschließende Konkretisierung in einem freiraumplanerischen Wettbewerb zusammen mit dem Land; Realisierung je nach Finanzierungsmöglichkeiten ab 2006.

Luftbild des Schlossgartens mit markiertem Küchengarten



12. Entwicklung im Bereich des Oldenburger Stern und der Weser-Ems-Halle

Ziele:

Weiterentwicklung eines attraktiven Dienstleistungsstandorts nördlich des Hauptbahnhofs; Gestaltung einer attraktiven Wegeverbindung zwischen dem Hbf und der neuen Sportarena (Signal und Eingangsbauwerk des gesamten Kongresszentrums); Entwicklung eines Parkgeländes mit eingestreuten Nutzungen aus dem Bereich Sport, Freizeit und Erholung nördlich der Maastrichter Straße bis zur Wehdestraße sowie eines Grünzuges von der Wehdestraße bis zum Pferdemarkt.

Voraussetzungen:

die Entwicklung des Parkgeländes soll sich aus den notwendigen privaten Investitionen für die eingestreuten Nutzungen ergeben ("jede Nutzung baut ihren Teilpark"); übergreifende Investitionserfordernis für Entwässerung und Erschließung der sich nördlich anschließenden Parkplatzgroßanlage für den Kramermarkt wird derzeit kalkuliert; LzO-Neubau als wichtiger standortprägender Baustein für die Entwicklung des Quartiers am Oldenburger Sterns.

Vorgehen: konsequente Weiterverfolgung der Zielplanung; bauleitplanerische Einzelabwicklung für Teilabschnitte; Fertigstellung von Arena und Vorgelände bis Sommer 2005; Übergangsplanung der Freiraumgestaltung in der Maastrichter Straße; Realisierungsplanung für Parkkonzept 2005; ebenso konkretisierende Planung für den stadteinwärtsführenden Grünzug (in Zusammenhang mit möglichen Investoren für angrenzende Flächen).

Rahmenplanung Bereich Weser-Ems-Halle (Planungsgrundzüge Bebauungsplan M-736)



13. Ehemalige Exerzierhalle am Pferdemarkt

Ziele:

Entwicklung eines neuen funktional und gestalterisch interessanten Teilbereichs um die alte Exerzierhalle und ihre Nebenhalle als attraktiver Erlebnis- und Versorgungsbereich im Norden der Innenstadt; Ergänzung des Wochenmarktes durch besondere Angebote; denkbar sind hier z.B. eine Markthalle und das Haus für zukunftsfähiges Bauen sowie auch eine kulturelle Veranstaltunginsel.

Voraussetzungen:

Gewinnen von Investoren/Akteuren, die die gewünschte lebendige Nutzungsmischung herstellen und unterhalten können; Verkauf oder Verpachtung der Exerzierhalle und der Nebenhalle zu für die Stadt verträglichen bzw. vorteilhaften Bedingungen.

Vorgehen:

Herausarbeitung von Konzeptalternativen mit interessierten Investoren; Entscheidung bis spätestens Frühjahr 2005 (im Mai bis November 2005 werden die Räume für die Jubiläumsausstellung durch Stadt genutzt); Umsetzung der Nachfolgenutzungen ab Ende 2005.

oben: Luftbild westlicher Pferdemarkt, unten: Ansicht Exerzierhalle vom Pferdemarkt



C Übergreifende Verkehrskonzeptionen/Projekte

14. Neuer Stadtring

Ziele:

Der „Neue Stadtring“ bezeichnet die Idee einer erweiterten Innenstadt, die benachbarte Bereiche, insbesondere das Bahnhofsviertel, integriert. Umschlossen wird diese größere Innenstadt von einem Straßensystem, das heute bereits existiert. Zwischen Altstadt und Bahnhofsviertel verläuft die Haaren mit den beidseitigen Verkehrsstraßen Staulinie/Staugraben, deren trennende Wirkung abzumildern ist. Die Aufenthaltsqualität soll hier nachhaltig verbessert werden, hin zu einem städtischen Straßenzug, in dem Straßenverkehr und Flanieren eine urbane Atmosphäre schaffen. Neue Fußgängerbrücken über die Haaren sollen die Durchlässigkeit zwischen Altstadt und Bahnhofsviertel erhöhen. Angelpunkt ist die Kreuzung Am Stadtmuseum mit der zentralen Bushaltestelle Lappan. Hier bedarf es einer funktionsgerechten Umgestaltung der Haltestelle unter Berücksichtigung der o.g. Ziele.

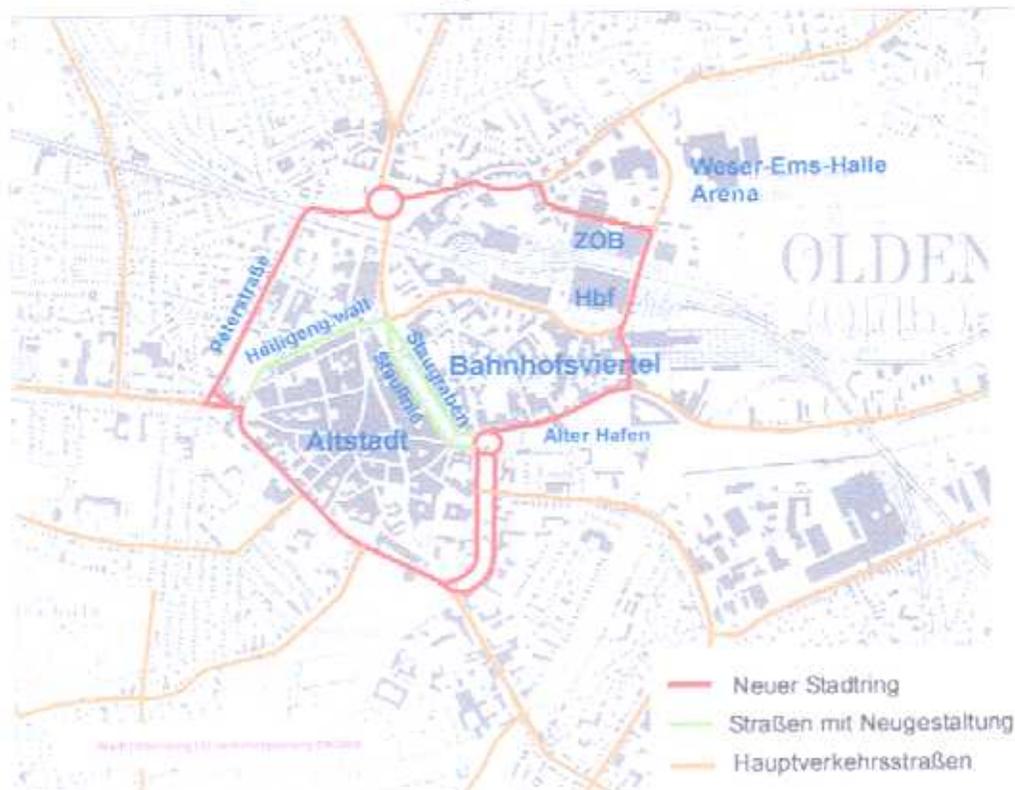
Voraussetzungen:

Der Neue Stadtring umfasst zahlreiche konkrete Projekte, die im einzelnen beschrieben sind. Die in den Projekten Lappan/Staulinie, Bahnhofsviertel, Wallanlagen, Parkraumkonzept, Verbessertes Liniennetz und Fahrradverkehr beschriebenen Voraussetzungen gelten für die Realisierung des Rahmenprojekts Neuer Stadtring.

Vorgehen:

Bereits im Sinne des Konzepts durchgeführt wurde der Umbau der Kreuzung Pferdemarkt / Peterstraße; Beauftragung für neues Parkleitsystem läuft; Planung für den Friedensplatz derzeit in Vorbereitung; Initialzündung für die Umgestaltung der zentralen Achse Staulinie / Staugraben ist der Umbau der Kreuzung Am Stadtmuseum mit der zentralen Haltestelle Lappan, für den die Planung läuft; Städtebaulicher Wettbewerb und Ausführungsplanung bis 2006; Umgestaltung ab 2006 möglich; gleichzeitig Voraussetzung für optimiertes ÖPNV-Liniennetz, Umsetzung mit Fertigstellung Lappan

Schemadarstellung Neuer Stadtring



15. Parkraumkonzept/Parkleitsystem

Ziele:

Modernisierung und Vervollständigung des Parkleitsystems im Rahmen des weiterentwickelten Parkraumkonzepts; Nutzung technischer Möglichkeiten zur frühzeitigen Hinführung zu freien Parkplätzen um eine optimale Ausnutzung des Parkplatzbestandes zu erzielen. Einbeziehung von kundenoffenen privaten Parkplatzanlagen; Imageverbesserung von Oldenburg als mit dem Pkw gut erreichbarer Stadt.

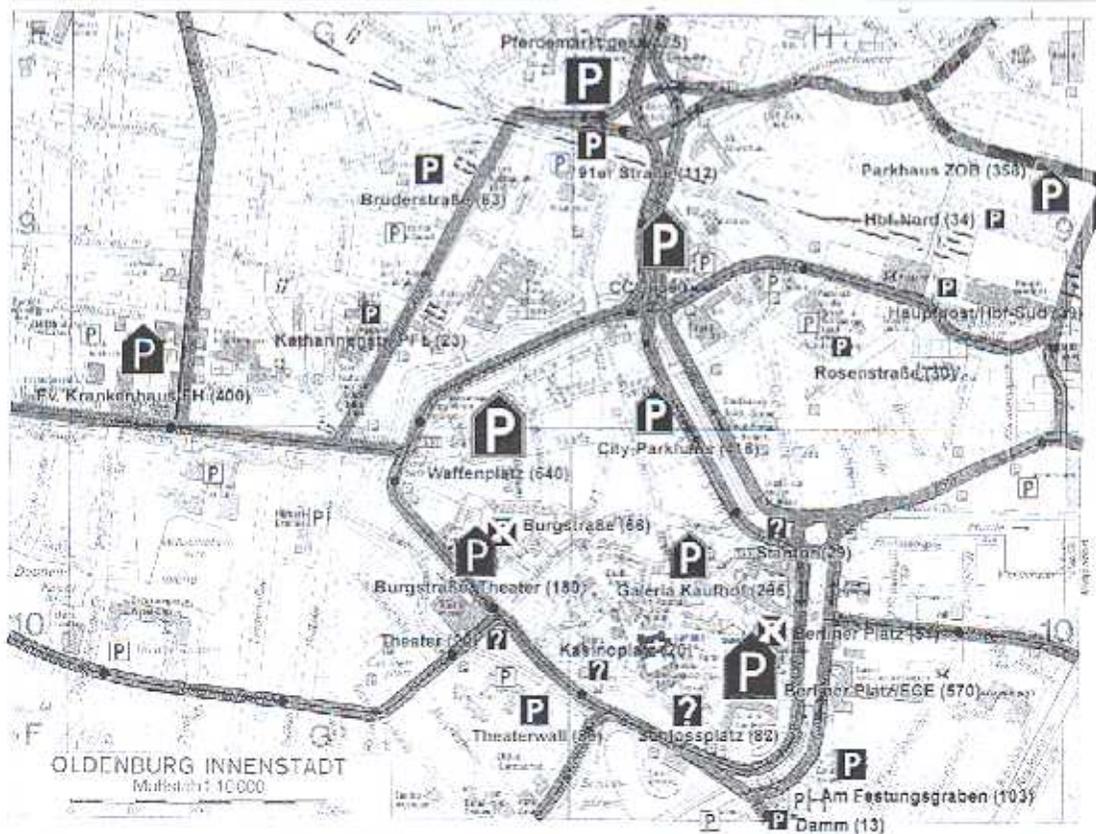
Voraussetzungen:

Finanzierung 2005 gesichert; Vervollständigung durch Haushaltsansatz 2006;

Vorgehen:

Beauftragung läuft; Realisierung des 1. Abschnitts 2005; Information und Abstimmung mit CMO und Verkehrsverbänden.

Parkraumkonzept Innenstadt



16. Verbesserung im Liniennetz des ÖPNV/Busverkehrs

Ziele:

Vereinfachung der derzeit nur im Uhrzeigersinn die Altstadt umfahrenden Linienführung und damit direktere und schnellere Busverbindungen am Altstadtring (in Verbindung mit Lappan-Umbau); teilweiser Rückbau separater Busspuren zugunsten von Fußgängerflächen (siehe Konzeption Staulinie und Theaterwall) ohne Beeinträchtigung des Busverkehrs (siehe auch gleichzeitige Maßnahmen zur Busbeschleunigung an Signalanlagen).

Voraussetzungen:

Entsprechende politische Beschlussfassungen; baulicher Zusammenhang mit anderen Maßnahmen (siehe Burgstraße, Staulinie und Lappan).

Vorgehen:

Planung im Zusammenhang mit den genannten Umgestaltungsmaßnahmen 2005; entsprechende Überarbeitung des VWG-Fahrplans; Öffentlichkeitsarbeit; Realisierung ab 2006.

17. Förderung des Fahrradverkehrs in die Innenstadt

Ziele:

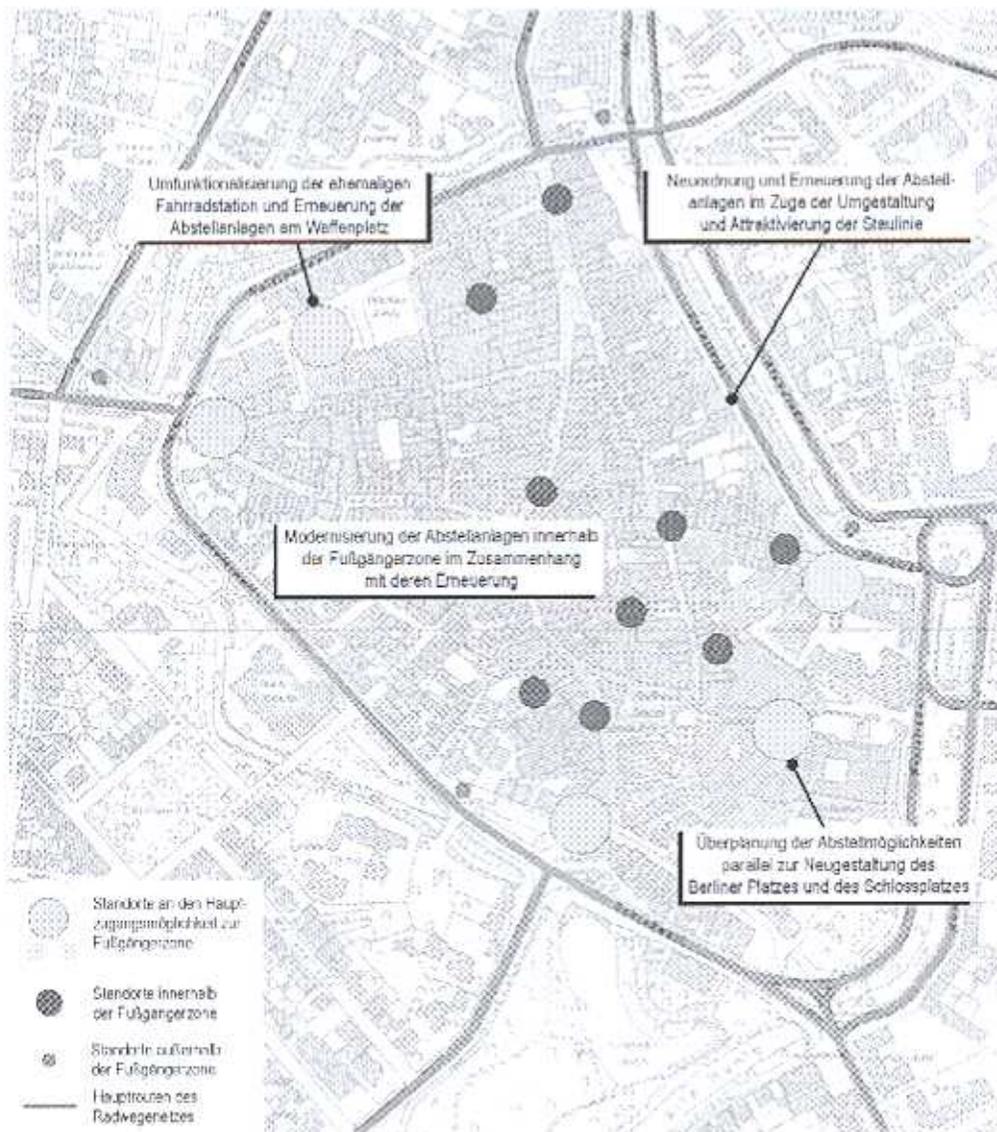
Verbesserung der Voraussetzungen und der Serviceangebote für die Benutzung des Fahrrades für die Innenstadtbesucher; Verdeutlichung der hohen Bedeutung der Fahrradnutzer für die Innenstadt (über 50 %!); Verbesserung der Fahrradwege zum Zentrum, der Fahrradabstellmöglichkeiten sowie Einrichtung besonderer Hilfestellungen für den Transport von Waren.

Voraussetzungen:

bauliche Finanzierungen im Rahmen besonderer Baumaßnahmen (u. a. Staulinie); intensive Zusammenarbeit mit Verkehrsvereinen (Fahrradclubs) und CMO.

Vorgehen:

Umbaumaßnahmen am Waffenplatz laufen derzeit; Fertigstellung noch 2004 bzw. im Zusammenhang mit der Umgestaltung Waffenplatz 2005; Umbau der Fahrradstation („Radhaus“); PR-Aktion zur besseren Annahme der neuen Fahrradabstellanlage an der Neuen Straße, insbesondere zur Entlastung der Situation in der Helligengeiststraße; in Zukunft Planung von attraktiven gebündelten Anlagen in der Staulinie (schnelle Erreichbarkeit der Einkaufslagen über Passagen) Zusätzliche Goodwill-Kampagne für Rücksichtnahme und Toleranz unter den Verkehrsteilnehmern insgesamt („Verkehr geht nur miteinander!“) im Frühjahr 2005.



Standorte von Fahrradabstellanlagen, die im Zusammenhang mit der Umsetzung des Abstellanlagenkonzeptes modernisiert werden

D Sonstige übergreifende Projekte und flankierende Maßnahmen

18. Förderung des Wohnens in der Altstadt

Ziele:

Steigerung der in der Altstadt wohnenden Bevölkerungszahl mit dem Ziel der Schaffung einer lebendigen Innenstadt durch Vermeidung von Monofunktionalität; der besseren Baubestandserhaltung durch gesamtgenutzte Immobilien und der Verbesserung der Anpassungsfähigkeiten an den Strukturwandel durch den Ausbau von Nutzungsflexibilitäten.

Voraussetzungen:

Akzeptanz dieser Zielsetzungen bei Eigentümern schaffen (Unterstützung u. a. durch CMO); aufmerksame Genehmigungspraxis; Beratungsleistungen, Ermitteln möglicher neuer Nutzergruppen, unterstützende Zusammenarbeit mit verschiedenen Akteuren wie Maklern, Agenda-21-Gruppe, Studentenwerk u. a.

Vorgehen:

konsequentes Verfolgungen einzelner Maßnahmen zusammen mit der Agenda-21-Gruppe; Erarbeitung einer Informationsbroschüre als Öffentlichkeitsarbeit mit dortiger Benennung von Ansprechpartnern; ggf. Aussetzung einer besonderen Belobigung/Preis für Bauherren/Eigentümer zur Erhaltung bzw. Entwicklung des Wohnens in der Altstadt; Errichtung der Neubebauung Burgstraße als Referenzobjekt; Entwicklung weiterer Wohnstandorte in der Altstadt.

19. Sichere und saubere Stadt

Ziele:

Sichere und saubere Innenstadt als weiterhin frei zugänglicher öffentlicher Raum; Schaffung belebter und gut ausgeleuchteter Stadträume, Erhöhung des Wohnanteils für ein Mehr an sozialer Kontrolle; Verbesserung des Images als gute Stube; Beseitigung von Angsträumen.

Voraussetzungen:

Fortsetzung der konstruktiven Zusammenarbeit von Polizei, Abfallwirtschaftsbetrieb, City-Management, Präventionsrat und Stadtverwaltung; frühzeitige Beteiligung der Polizei an städtischen Planungen; Tagung am 23.11.04 zum Thema Kriminalprävention im Städtebau.

20. Impulse durch die Landesausstellung 2005

Ziele:

die räumlichen Aktionen der Landesausstellung, u. a. die Idee "temporäre Gärten" sowie "Leuchtzeichen", sollen Verständnis und Aufmerksamkeit für künftige Veränderungsbereiche in der Innenstadt wecken. Gleichzeitig zeigt sich Oldenburg als kunststoffene und baukulturell interessierte Stadt. Initialzündungen für weiterführende Projekte erreichen(siehe unten);

Voraussetzungen:

Erfolg bei der Finanzierung über Projekt "Ab in die Mitte" und erfolgreiche Sponsoreinwerbungen; konstruktive Einbeziehung externer Architekten und Planer

Vorgehen:

Das Bewerbungsverfahren für das Projekt „Leuchtzeichen“ läuft; ein Ergebnis wird Ende 2004 vorliegen; Umsetzung wird Anfang bis Mitte 2005 sein. Laufende Mitarbeit am Projekt „Ab in die Mitte“ (Träger CMO)

21. Lichtkonzept

Ziele:

Licht als Mittel der besonderen Stadtdarstellung und –inszenierung mit der Bildung von Themenschwerpunkten, dem Herausstellen besonderer Stadtstrukturen, Situationen, Aktionen, Entwicklungen, Atmosphären und Qualitäten; Wirkung auf Tourismus und den Stolz der Bürger auf die Schönheit der eigenen Stadt.

Voraussetzungen:

dauerhafte Bindung eines oder mehrerer Sponsoren an dieses Projekt;

Vorgehen:

Initialzündung über die Jubiläumsausstellung 2005 mit der Organisation von Lichtinszenierungen in den Folgejahren; Durchführung eines Expertenworkshops 2005, um in den Folgejahren ein dauerhaftes Lichtkonzept zu entwickeln.

22. Konzept "Spielwiese Altstadt";

Ziele:

Spielmöglichkeiten für Kinder in der Fußgängerzone schaffen, indem Orte für besondere Spielaktionen qualifiziert werden;

Voraussetzungen:

intensive Zusammenarbeit mit Spielakteuren und begleitende Sponsorenunterstützung

Vorgehen:

Umsetzung im Zuge der Fußgängerzonenmodernisierung (u. a. Wasserspiele, Spielgeräte); Zusammenarbeit mit CMO (Idee Spiel laden?) ab 2005 fortlaufend.

23. Plätze neu erleben

Ziele:

Attraktivierung der innerstädtischen Plätze; Verbesserung funktionaler und gestalterischer Mängel; Zuordnung von Nutzungsschwerpunkten zu den jeweiligen Plätzen.

Voraussetzungen:

Erarbeitung eines Konzeptes mit Herausstellung der jeweils erforderlichen Einzelmaßnahmen. Finanzierung im Rahmen verschiedener übergeordneter Ansätze/anderer Projekte.

Vorgehen:

Umgestaltung und Aufwertung des Schlossplatzes im Zusammenhang mit den Bauvorhaben ECE und LzO bis 2008. Attraktivierung des Waffenplatzes im Rahmen des Projektes A5. Neue Nutzungsattraktivitäten am westlichen Pferdemarkt durch Umsetzung des Projektes B 13, ehemalige Exerzierhalle. Erarbeitung einer Gestaltungssatzung für die Möblierung von Außengastronomie.

E Kommunikation, Engagement und Mitarbeit

24. Innenstadtforum

Ziele:

Installation eines Diskussions- und Entwicklungsforums mit Bürgern und Akteuren wie der Kaufmannschaft (CMO), Gastronomen, Kulturschaffenden etc., zur Begleitung der genannten und weiterer gemeinsam entwickelter Projekte und zur Festigung des Gemeinschaftsgefühls bei der Entwicklung des Zielkonzepts; Vermeidung von divergierenden Aktivitäten,; Konzentration der Kräfte auf die Verbesserung der allgemeinen Stadtattraktivität, der Serviceangebote und der Marketingmöglichkeiten.

Voraussetzungen:

allseitige Bereitschaft zur konstruktiven Zusammenarbeit, aktive Verpflichtung auf ein Gesamtprogramm/-konzept mit allseitiger Bereitschaft zur Übernahme von Verantwortung;

Vorgehen:

Bildung entsprechender Arbeitsorganisation (Weiterführung bisheriger Ansätze)

25. Weitere u.a. angedachte Projekte

- Kunstraum Innenstadt;
hierzu soll eine konkrete Konzept- und Maßnahmenausarbeitung in Zusammenarbeit mit dem Kulturdezernat sowie den vielen aktiven "Kultur- und Kunstträgern" entwickelt werden.
- Integriertes Innenstadtmarketing;
hierzu liegen eine Reihe von Gedanken und konkreten Ansätzen der hauptsächlichen Akteure, also insbesondere der organisierten Kaufmannschaft (CMO), aber auch der OTM, der Wirtschaftsförderung und anderer vor. Diese sollen aus Sicht dieses Konzepts konsequent und zielführend weiterverfolgt werden.
- Integriertes Museenkonzept von Stadt und Land (Kulturdezernat)
-
-
-