



STADT OLDENBURG i.O.

Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept & Vorbereitende Untersuchungen Nördliche Innenstadt



Arbeitsstand 03. Mai 2021

re.urban Stadterneuerungsgesellschaft mbH



info@reurban.de

Escherweg 1
Postfach 3867
26028 Oldenburg

Telefon 0441/97 17 4 80
Telefax 0441/97 17 4 73

Inhaltsverzeichnis

INTEGRIERTES STÄDTEBAULICHES ENTWICKLUNGSKONZEPT & VORBEREITENDE UNTERSUCHUNGEN

1	Vorbemerkung	5
1.1	Grundlagen der Untersuchung	5
2	Das Untersuchungsgebiet	7
2.1	Lage und Abgrenzung	7
2.2	Ehemaliges Sanierungsgebiet „Pferdemarkt“	10
2.3	Übergeordnete Planungen	11
2.3.1	Landesraumordnungsprogramm (LROP)	11
2.3.2	Flächennutzungsplan (FNP).....	12
2.3.3	Bebauungspläne	13
3	Historische Entwicklung des Untersuchungsgebietes	16
3.1	Räumliche Struktur der Stadt Oldenburg	16
3.2	Heiligengeiststraße.....	18
3.3	Pferdemarkt.....	20
3.3.1	Der Pferdemarkt als Militärstandort	21
3.3.2	Westlicher Pferdemarkt: Alte Maschinenfabrik/Kulturhalle.....	22
3.3.3	Der Pferdemarkt als Veranstaltungsort.....	23
3.4	Rosenstraße/Raiffeisenstraße	24
4	Bevölkerung im Untersuchungsgebiet	30
4.1	Bevölkerungsentwicklung	30
4.2	Haushaltssituation	31
4.3	Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (SVB) am Arbeitsort	32
4.4	Anzahl der Betriebe im Untersuchungsgebiet „Nördliche Innenstadt“	33
5	Städtebauliche und bauliche Struktur	34
5.1	Nutzungsstruktur	34
5.1.1	...im Zentralen Versorgungsbereich (ZVB).....	34
5.1.2	...im Bereich Grüne Straße / Heiligengeisthöfe	35
5.1.3	...im Bereich des Museums- und Dienstleistungsquartiers	36
5.1.4	...im Bereich Pferdemarkt	37
5.1.5	Leerstand/Nutzungen, die aufgegeben werden	38
5.2	Erschließungsstruktur.....	39
5.3	Baustruktur.....	46
5.3.1	Baustruktur.....	46
5.3.2	Baudenkmale	50
5.4	Freiraumsituation.....	52
5.5	Eigentümerstruktur.....	53
6	Städtebauliche Missstände und Handlungsbedarfe	55
6.1	Funktionale Mängel.....	55
6.2	Gestalterische Mängel.....	59
6.3	Bauliche Mängel.....	61

6.4	Zusammenfassende Darstellung	62
7	Erneuerungskonzept.....	64
7.1	Handlungsbedarfe	64
7.2	Rahmenbedingungen	64
7.2.1	step2025 – Stadtentwicklungsprogramm der Stadt Oldenburg	64
7.2.2	Gutachten zur Fortschreibung des Einzelhandelsentwicklungskonzeptes (EEK)	68
7.2.3	Innenstadtstrategie.....	71
7.2.4	Leitfaden „Oldenburg barrierefrei“	73
7.2.4.1.	Leitfaden.....	73
7.2.4.2.	Bereits umgesetzt.....	77
7.3	Flankierende Maßnahmen im Untersuchungsgebiet (außerhalb der Städtebauförderung).....	78
7.3.1	Nutzungskonzept CCO.....	78
7.3.2	Erweiterung des Stadtmuseums.....	79
7.3.3	Neubau Öffentliche Versicherung.....	81
7.3.4	Neubau auf dem Gelände des ehemaligen Finanzamts	83
7.3.5	Alte Maschinenfabrik am Pferdemarkt/Kulturhalle	84
7.3.6	Neubau Pferdemarkt 7 (ehemals Möbel Rosenbohm)	84
7.3.7	Heiligengeiststraße 1/1a: Hotelneubau entlang der Haaren.....	85
7.3.8	Zusätzliche Querungsmöglichkeit in der nördlichen Heiligengeiststraße.....	86
7.3.9	Nachnutzung GVO	87
7.4	Flankierende Maßnahmen außerhalb des Untersuchungsgebietes	88
7.4.1	Verkehrsumgestaltung im Sanierungsgebiet „Untere Nadorster Straße“	88
7.4.2	Erweiterung Pius Hospital	89
7.5	Ziele für die Entwicklung des Untersuchungsgebietes	90
7.6	Konzept und Maßnahmen	92
7.6.1	Zentraler Versorgungsbereich	92
7.6.2	Museums- und Dienstleistungsquartier.....	92
7.6.3	Gebäudemodernisierung	93
7.6.3.1	Öffentliche Gebäude.....	93
7.6.3.2	Private Gebäude.....	94
7.6.4	Sanierung der unterhalb der Straße Am Stadtmuseum liegenden Tiefgarage CCO	95
7.6.5	Pferdemarkt – westlicher Teil	96
7.6.6	Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr und Fußgänger im gesamten Gebiet.....	97
7.6.7	Derzeit für den motorisierten Verkehr genutzte Flächen.....	98
7.7	Einordnung: Regionale Handlungsstrategie/UN-Behindertenkonvention	100
7.8	Maßnahmen des Klimaschutzes bzw. zur Klimafolgenanpassung insbesondere durch Verbesserung der grünen Infrastruktur.....	100
8	Kosten- und Finanzierungsübersicht	102
9	Empfehlungen für das weitere Verfahren	104
9.1	Vorschlag zur Abgrenzung des Fördergebietes/Sanierungsgebietes.....	104
9.2	Sanierungsverfahren	105

10	Erforderlichkeit und Dringlichkeit der Sanierung	107
11	Beteiligung der Träger öffentlicher Belange	108
12	Information und Beteiligung der Bürger/Betroffenen	113
13	Anhang.....	114

1 Vorbemerkung

Der Rat der Stadt Oldenburg hat am 24.02.2020 die Einleitung Vorbereitender Untersuchungen gem. § 141 BauGB für einen Teilbereich der nördlichen Innenstadt beschlossen.

Folgende Anlässe hierfür lassen sich benennen:

- Die städtebauliche Ordnung ist in Teilbereichen des Untersuchungsgebietes nicht mehr gegeben und bedarf einer gezielten Überprüfung und Ausrichtung.
- In den letzten Jahren lässt sich ein sukzessiver Funktionsverlust in der Heiligengeiststraße (nördlicher Teil des zentralen Versorgungsbereiches Innenstadt) feststellen.
- Die Entwicklungen im Zusammenhang mit der Covid-19-Pandemie haben die Situation für den Einzelhandel, Gastronomie, Hotels und Kultur erschwert. Insbesondere in der Heiligengeiststraße wurde die zuvor schon schwierige Situation (Funktionsverlust im nördlichen Teil des zentralen Versorgungsbereichs) zunehmend verschärft.
- Vor dem Hintergrund der Attraktivierung der nördlichen Innenstadt für Fußgänger und vor allem Radfahrer stellen sich fehlende oder unzureichend ausgebildete Wegebeziehungen als Problem dar. (Der AK Bündnis Innenstadt hat als Ziel die Verbesserung der Erreichbarkeit der und die Erreichbarkeit in der Innenstadt für verschiedene Verkehrsträger formuliert.)
- Es kommt im Untersuchungsgebiet zu einer Konzentration unterschiedlicher Bauprojekte, die Auswirkungen auch auf den öffentlichen Raum haben. Insbesondere die Qualität der öffentlichen Straßen/angrenzenden öffentlichen Räume bietet keine angemessene und zeitgemäße Antwort mehr, auch die Erreichbarkeit ist zu prüfen bzw. aufzuwerten
- Durch den Abriss des ehemaligen Finanzamts in der 91er Straße ist an zentraler Stelle (Eingangssituation zur nördlichen Innenstadt) eine Brachfläche entstanden.
- Die zum Teil sehr groß dimensionierten Verkehrsanlagen für den motorisierten Verkehr belasten die Innenstadt und erschweren zumindest in Teilen die Erhöhung der Attraktivität für Radfahrer.

1.1 Grundlagen der Untersuchung

Grundlage des ISEKs sind insbesondere folgende bereits vorliegende Konzepte und Untersuchungen:

- Abschlussbericht Sanierungsgebiet Oldenburg Pferdemarkt (1986 - 2006), Stadt Oldenburg (September 2006)
- step2025 - Stadtentwicklungsprogramm der Stadt Oldenburg (April 2014) der pp (pesch partner) architekten und stadtplaner GmbH aus Herdecke
- Fortschreibung des Einzelhandelsentwicklungskonzeptes der Stadt Oldenburg (Juni 2015) vom Büro Dr. Donato Acocella Stadt- und Regionalentwicklung aus Lörrach/Dortmund
- Innenstadtstrategie Oldenburg (2020) vom Büro Frauns aus Münster.
- Leitfaden Oldenburg barrierefrei - Teil 1: Öffentlicher Raum (April 2018), protze + theiling GbR aus Bremen in Arbeitsgemeinschaft mit akp_ Stadtplanung + Regionalentwicklung aus Kassel

sowie

- Daten und Informationen der Stadt Oldenburg (eine verwaltungsinterne Ämterbeteiligung hat im April 2021 stattgefunden, die Ergebnisse sind in den Text eingeflossen)
- Eigene Bestandsaufnahme (Februar 2020/2021)

2 Das Untersuchungsgebiet

2.1 Lage und Abgrenzung

Die kreisfreie Stadt Oldenburg liegt im Nordwesten Niedersachsens. Die Universitätsstadt ist 30 km von Bremen und 130 km von Groningen entfernt. Oldenburg zählte Ende 2020 rund 170.000 Einwohner und ist damit die drittgrößte Stadt Niedersachsens hinter Hannover und Braunschweig. Insbesondere in den letzten zehn Jahren ist Oldenburg deutlich gewachsen.

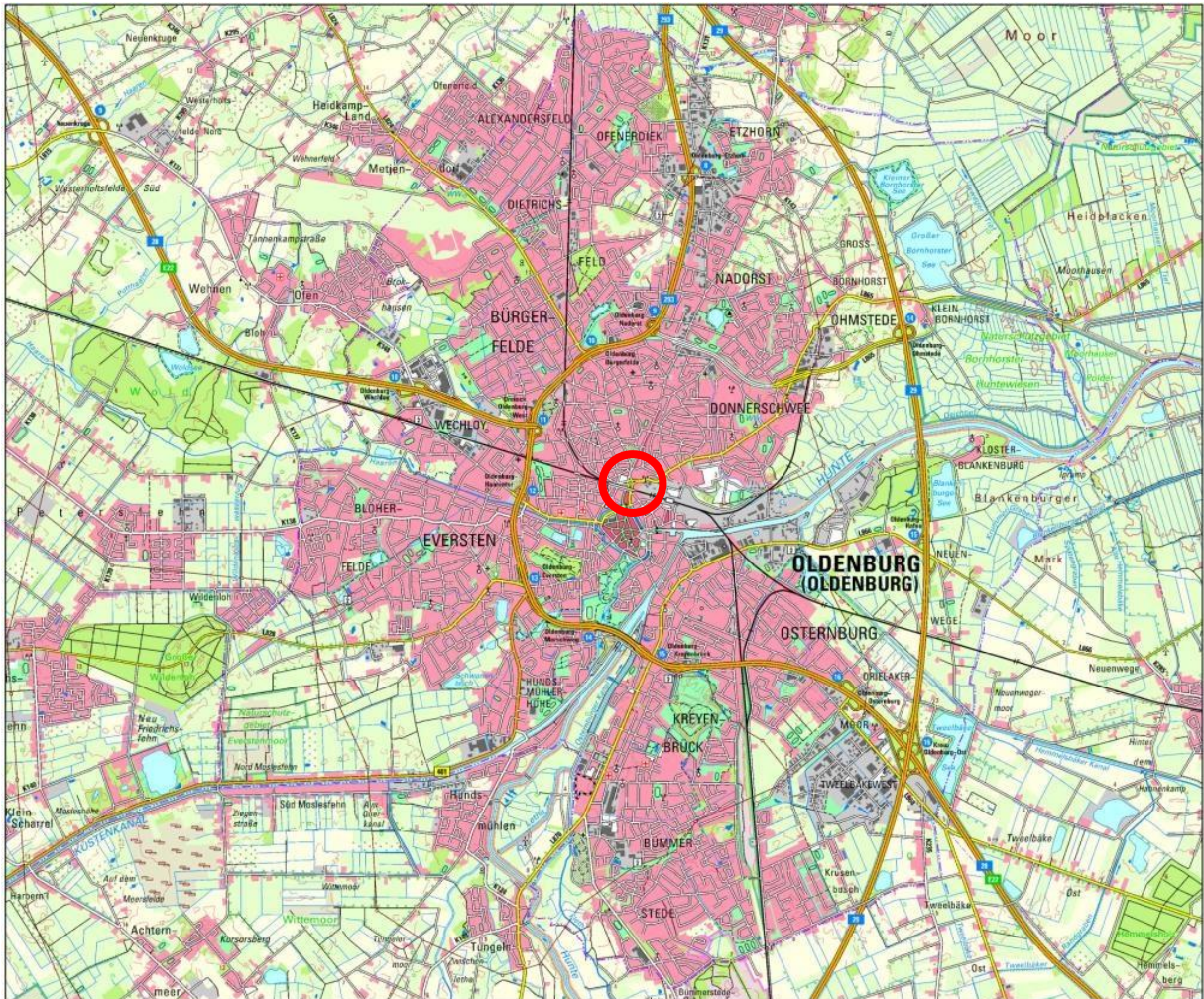
Abb. 1: Lage der Stadt Oldenburg



Quelle: Auszug aus den Geobasisdaten des Landesamtes für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen (LGLN)

Das 22 ha große Untersuchungsgebiet umfasst den nördlichen Teil der Innenstadt sowie den Pferdemarkt.

Abb. 2: Lage des Untersuchungsgebietes im Stadtgebiet



Quelle: Auszug aus den Geobasisdaten des Landesamtes für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen (LGLN)

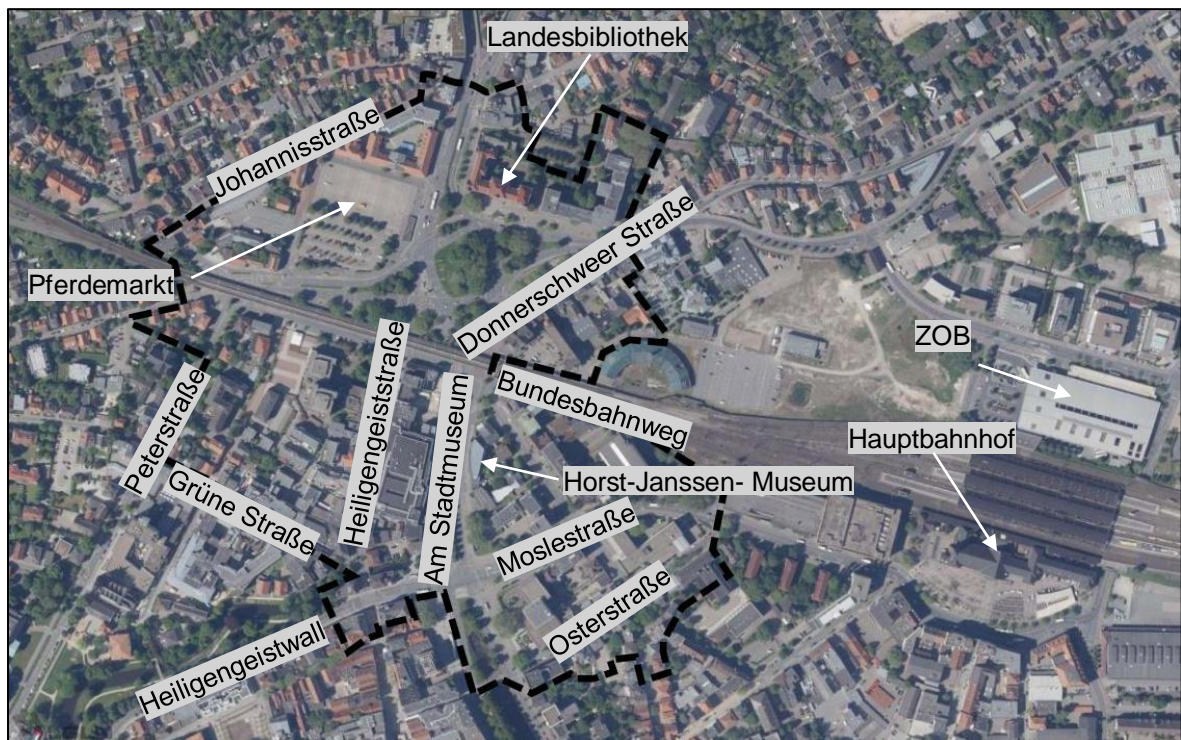
Im Norden erstreckt sich das Untersuchungsgebiet (ca. 22 ha) über die Bebauung nördlich des Pferdemarkts bis zu den Gebäuden des Neuen Rathauses und im Süden entlang Grüne Straße bzw. Osterstraße. Im Westen stellen die Peterstraße sowie die Johannisstraße im Nordwesten die Grenze dar und im Osten reicht das Untersuchungsgebiet bis zur Donnerschweer Straße bzw. zum Bundesbahnweg.

Abb. 3: Abgrenzung Untersuchungsgebiet



Quelle: Stadt Oldenburg

Abb. 4: Luftbild

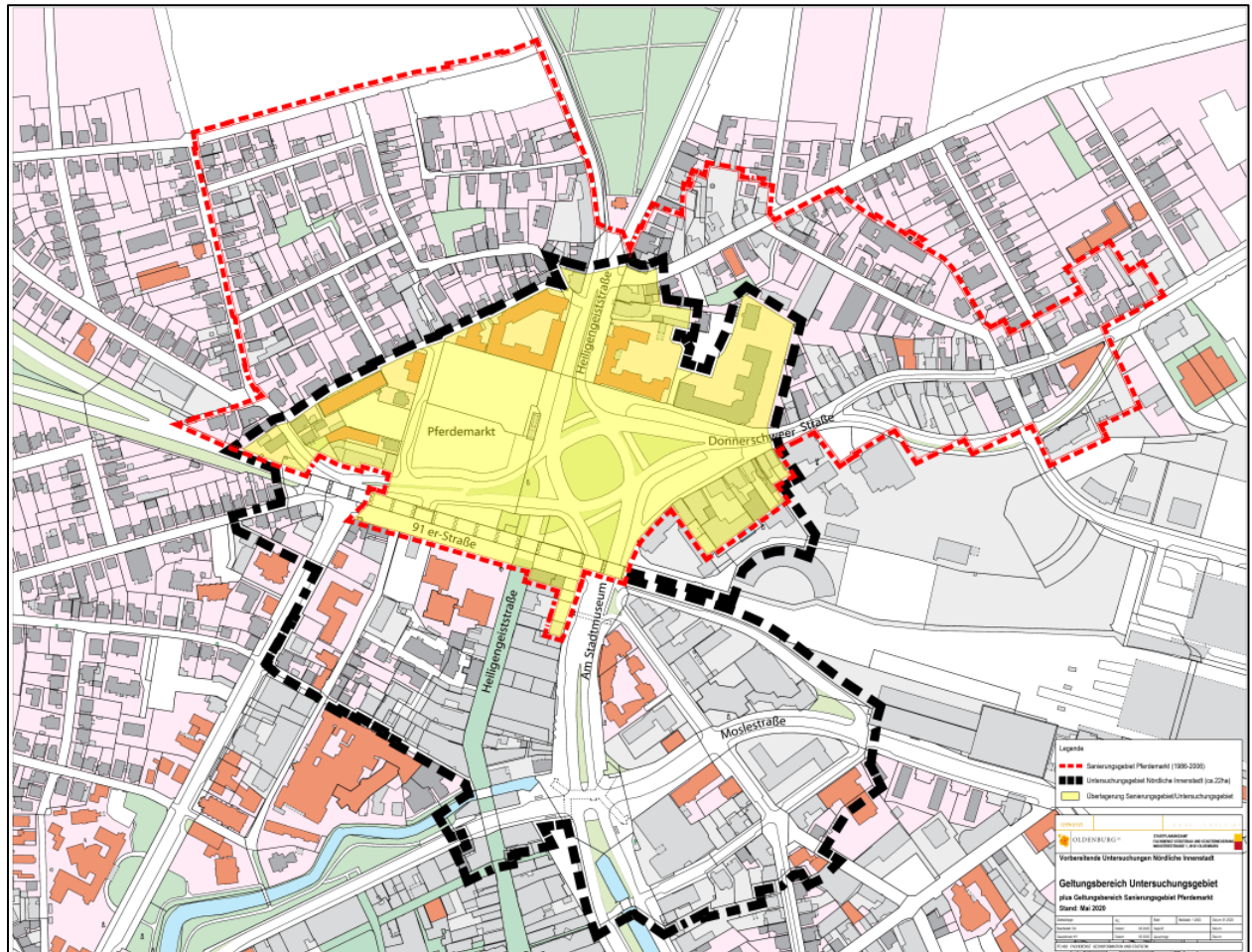


Quelle: Auszug aus den Geobasisdaten des Landesamtes für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen (LGLN)

2.2 Ehemaliges Sanierungsgebiet „Pferdemarkt“

Das Untersuchungsgebiet „Nördliche Innenstadt“ (schwarze Abgrenzung) überschneidet sich im Bereich Pferdemarkt (gelbe Fläche) mit dem ehemaligen Sanierungsgebiet „Pferdemarkt“ (rote Abgrenzung). Die Sanierung „Pferdemarkt“ im sogenannten Normalprogramm wurde 1986 begonnen und im Jahr 2006 abgeschlossen.

Abb. 5: Überschneidung mit dem ehemaligen Fördergebiet „Pferdemarkt“

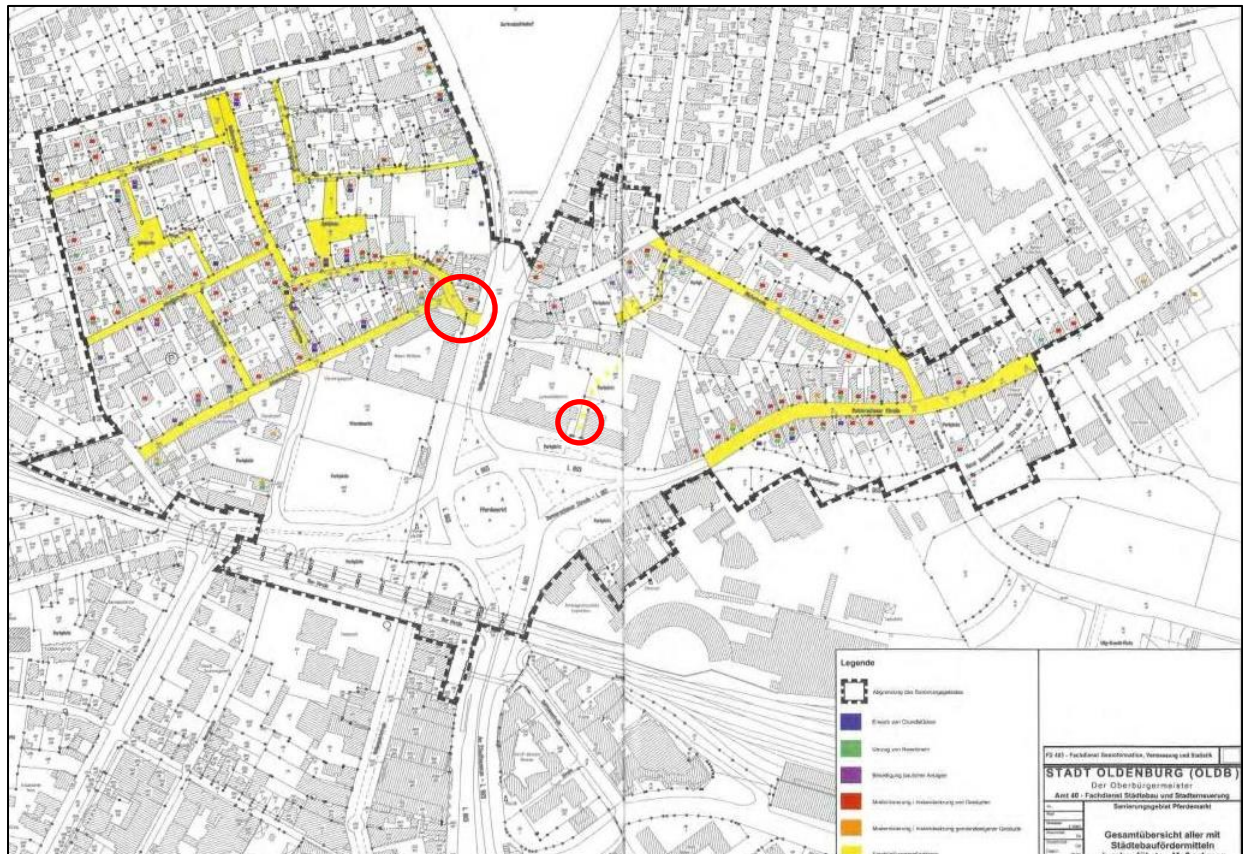


Quelle: Stadt Oldenburg

Die im Rahmen der Sanierung „Pferdemarkt“ durchgeführten Maßnahmen (Erschließungsmaßnahmen in den Bereichen Nelkenstraße und im Umfeld der Landesbibliothek) wurden nur in kleinen Teilflächen (rote Kreise) auf Flächen des Untersuchungsgebietes „Nördliche Innenstadt“ umgesetzt (sh Abb. 6).

Im Rahmen der Umgestaltung Nördliche Innenstadt werden keine erneuten Maßnahmen auf diesen Flächen vorgesehen.

Abb. 6: Maßnahmenplan der Sanierung „Pferdemarkt“



Quelle: Stadt Oldenburg: Sanierungsgebiet Oldenburg Pferdemarkt (1986-2006) – Abschlussbericht (September 2006), S. 43.

2.3 Übergeordnete Planungen

2.3.1 Landesraumordnungsprogramm (LROP)

Im Landesraumordnungsprogramm Niedersachsen (2017) wird die kreisfreie Stadt Oldenburg als Oberzentrum sowie als Logistikregion, als Vorranggebiet Güterverkehrszentrum und als Vorranggebiet Seehafen/Binnenhafen dargestellt.

Als **Oberzentrum** hat Oldenburg die Aufgabe, zentralörtliche Einrichtungen und Angebote zur Deckung des spezialisierten höheren Bedarfs zu sichern und zu entwickeln und zugleich die mittel- und grundzentralen Versorgungsaufgaben zu leisten.

Die Eisenbahnstrecken Wilhelmshaven–Oldenburg (Oldenburg)–Bremen und Groningen–Leer

(Ostfriesland)–Oldenburg (Oldenburg)–Bremen sind als Vorranggebiete Haupteisenbahnstrecke festgelegt.

Zudem wird Oldenburg als Teil der Metropolregion Hamburg und Bremen-Oldenburg dargestellt, in der

- die Innovationsfähigkeit und internationale Wettbewerbsfähigkeit,
- die internationalen Verkehrs- und Kommunikationsknotenpunkte,
- die Arbeitsmarktschwerpunkte und
- die Zentren der Wissenschaft, Bildung und Kultur

gestärkt werden sollen.

Abb. 7: Landesraumordnungsprogramm Niedersachsen 2017

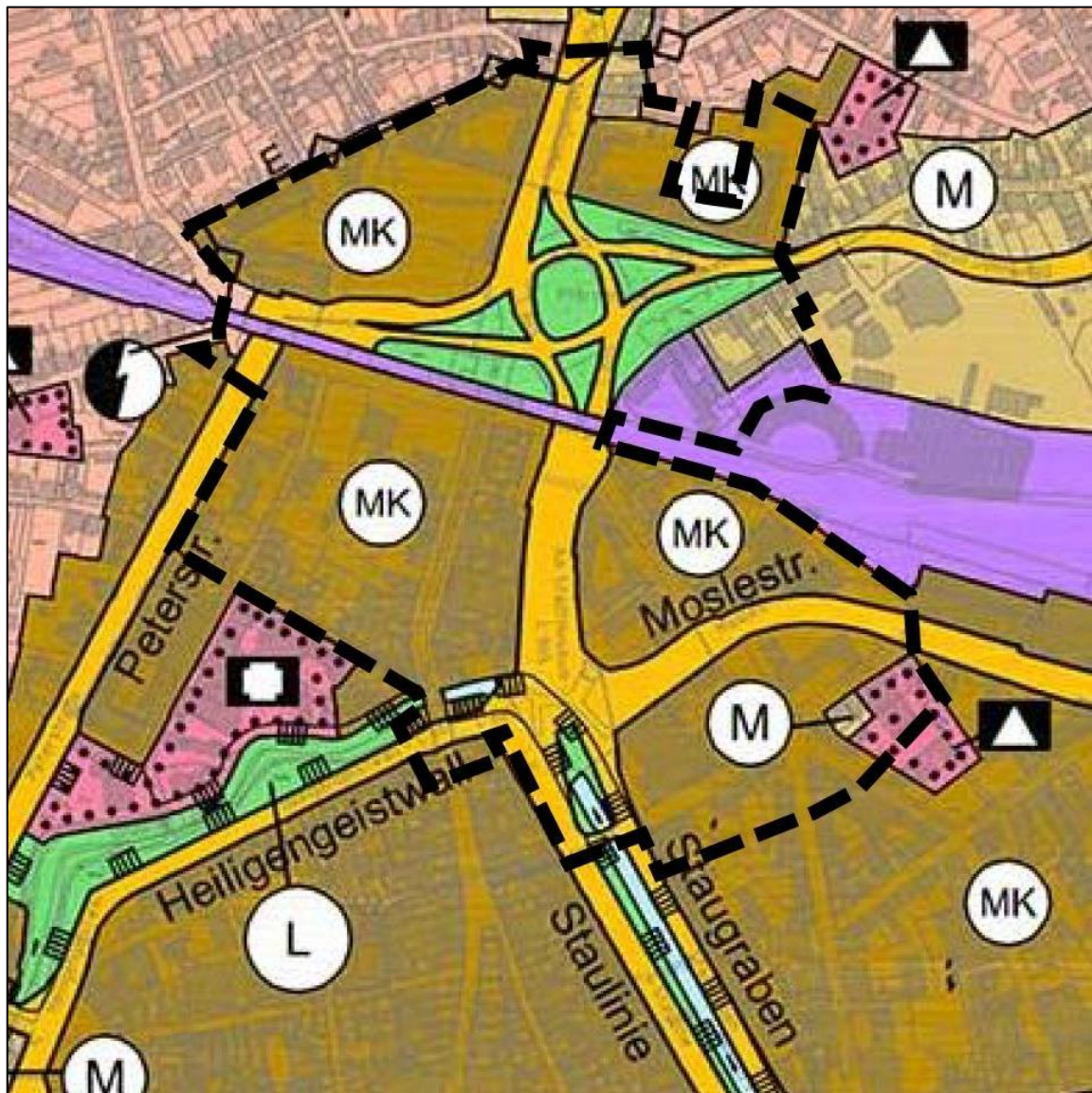


Quelle: Landesraumordnungsprogramm Niedersachsen 2017

2.3.2 Flächennutzungsplan (FNP)

Im Flächennutzungsplan (FNP) der Stadt Oldenburg aus dem Jahr 1996 ist das Untersuchungsgebiet überwiegend als Kerngebiet (MK) dargestellt. Die Flächen des Niedersächsischen Studieninstituts für kommunale Verwaltung e.V. Bildungszentrum Oldenburg werden als Gemeinbedarfsflächen (Zweckbestimmung Schule) festgesetzt, die Hauptverkehrsstraßen (Peterstraße, Pferdemarkt, Moslestraße, Am Stadtmuseum) sowie die Bahnanlage sind als Verkehrsflächen und Teile des Pferdemarktes (Verkehrinsel) als Grünflächen dargestellt.

Abb. 8: Neubekanntmachung (2014) des FNP (1996)



Quelle: Neubekanntmachung des Flächennutzungsplanes der Stadt Oldenburg

2.3.3 Bebauungspläne

Im Untersuchungsbereich gelten die Bebauungspläne Nr. 248, 248 II, 248 III, 283 III, 762.

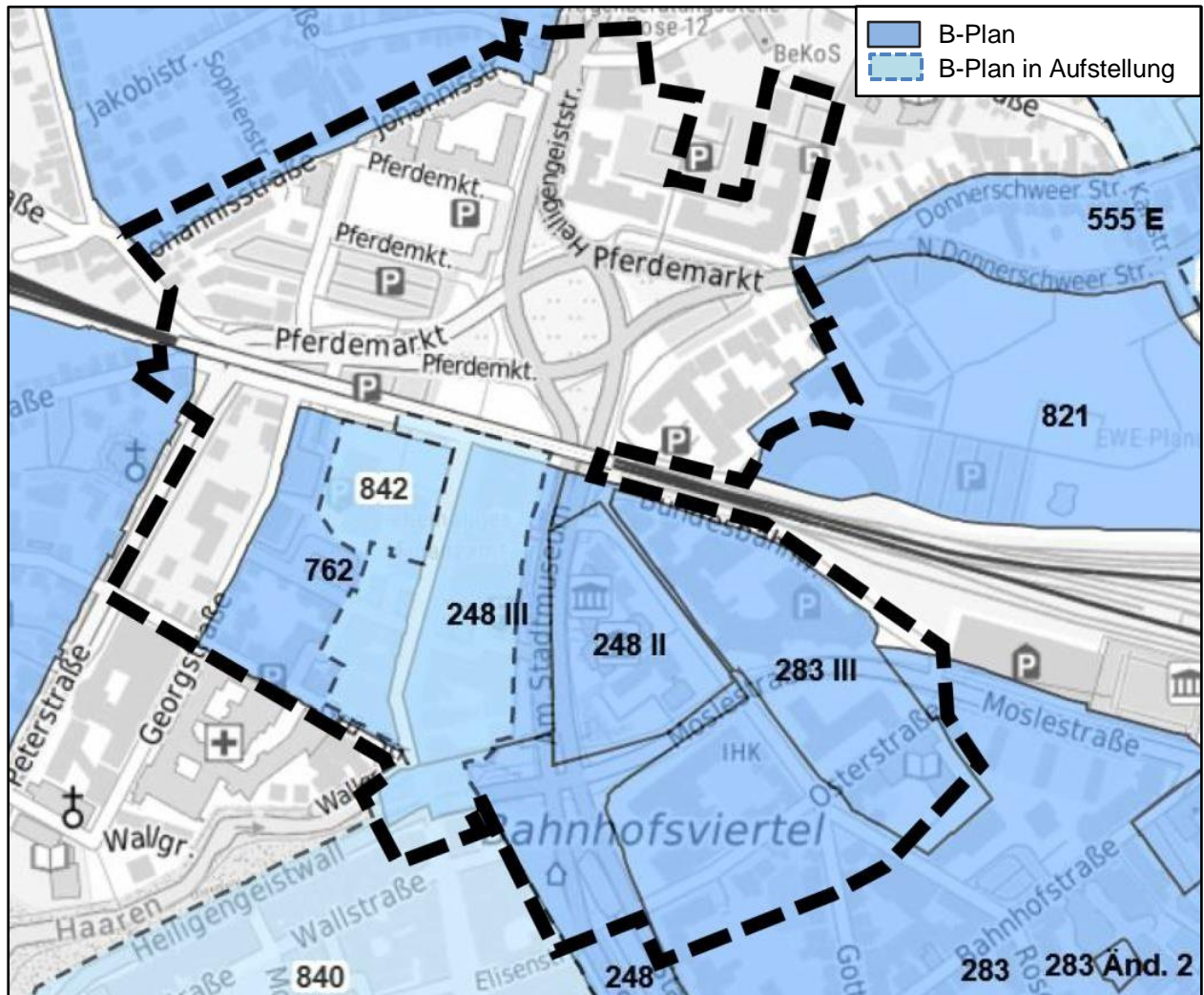
Die B-Pläne Nr. 248 II und 283 III setzen die Flächen beidseitig der Raiffeisenstraße als **Mischgebiet** fest.

Die Flächen westlich (B-Plan Nr. 762) bzw. östlich (B-Plan Nr. 248III) der Heiligengeiststraße werden als **Kerngebiet** festgesetzt.

Zudem befinden sich die Bebauungspläne Nr. 842 im Bereich des ehemaligen Finanzamtes und Nr. 840 im Bereich Heiligengeiststraße derzeit (März 2021) in Aufstellung (für diese Bereiche gelten derzeit Veränderungssperren).

Östlich direkt an das Untersuchungsgebiet angrenzend gilt eine Erhaltungssatzung für Teile der Donnerschwer Straße.

Abb. 9: Übersicht der rechtskräftigen Bebauungspläne



Quelle: Stadt Oldenburg - <https://gis4ol.oldenburg.de/BauenWohnen/>

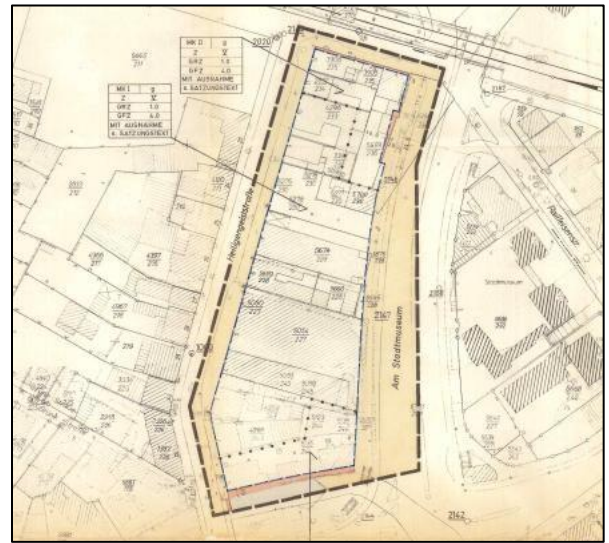
Die Bebauungspläne Nr. 762 und 248 III regeln für den Zentralen Versorgungsbereich:

- Im Bereich entlang der Heiligengeiststr. (Westseite) und der Grünen Straße (Kerngebiet 1,2 und 2a/MK 1, MK 2, MK 2a) dienen die Erdgeschosse ausschließlich den Kerngebietsnutzungen, Wohnen ist nur in den Obergeschossen zugelassen
- Auch im nördlichen Bereich des Quartiers westlich der Heiligengeiststraße - Kerngebiet 4/MK 4 - sind nur Betriebsleiterwohnungen u.ä. zulässig.
- In der zweiten Reihe (Kerngebiet 3/MK 3) dagegen hat das Wohnen eine starke Bedeutung: es ist in allen Geschossen zulässig, pro Gebäude ist eine Wohnnutzung von mindestens 50 % der gesamten Geschossfläche vorzusehen.
- Auf der Ostseite der Heiligengeiststraße setzt der Bebauungsplan 248 III Kerngebiete für den gesamten Block fest, in denen Wohnungen nur ausnahmsweise zulässig sind.

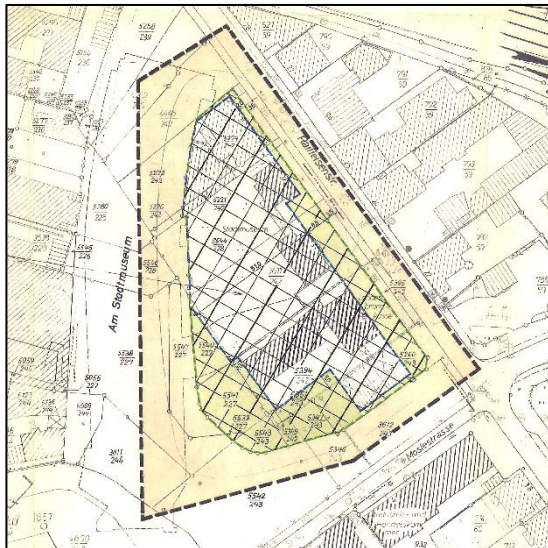
Abb. 10: Rechtskräftige Bebauungspläne im Untersuchungsgebiet



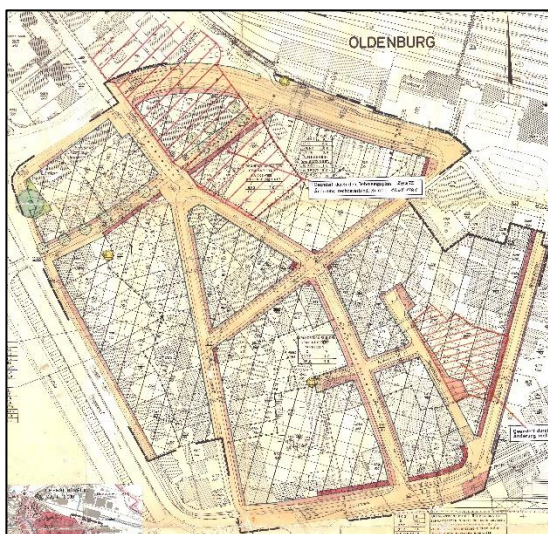
B-Plan Nr. 762



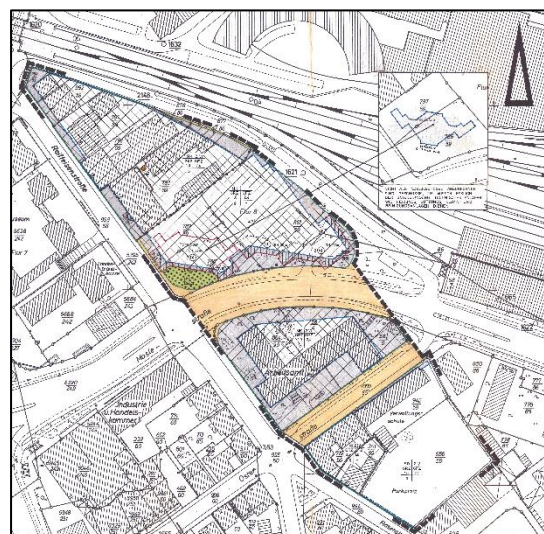
B-Plan Nr. 248 III



B-Plan Nr. 248 II



B-Plan Nr. 283



B-Plan Nr. 283 III

3 Historische Entwicklung des Untersuchungsgebietes

3.1 Räumliche Struktur der Stadt Oldenburg¹

Das Untersuchungsgebiet „Nördliche Innenstadt“ befindet sich in der historisch gewachsenen Innenstadt. Die Stadt Oldenburg ist **konzentrisch** gewachsen, mit der **Innenstadt als Kern**:

„Eingeleitet wurde die Überschreitung der spätmittelalterliche Stadtgrenze 1775 durch die Eigentumsübertagung der Wallanlagen an den Oldenburger Magistrat. Dieser sah sich gezwungen, weil die Stadt Oldenburg nicht über ausreichende Finanzmittel verfügte, auf den Wällen Promenaden und Alleen anlegen zu lassen. Die Abtragung der Stadtbefestigungswälle wurde 1789 begonnen.“²

„Bis zum Ende des 18. Jahrhunderts vollzog sich die Stadtentwicklung Oldenburgs fast ausschließlich innerhalb der alten mittelalterlichen Grenzen. Erst nach 1800 nahm die Bebauung außerhalb der Mauern zu. Bevorzugt besiedelt wurden zunächst die höher gelegenen, trockenen Geestbereiche im Stadtnorden (Alexanders-, Bürger- und Ofenerfeld), die Geestinseln im Westen und Südwesten (Eversten und Hundsmühler Höhe) und die Dünenstreifen im Süden (Bümerstede) der Stadt.“

[...] Die historische räumliche Entwicklung lässt sich gut an der Siedlungs- und Landschaftsstruktur ablesen: Den Kern bildet die erweiterte Innenstadt mit der historischen Altstadt, seinen Wallanlagen und dem Bahnhofsviertel.“

„Die konzentrische Struktur ist Basis der Siedlungs- und Zentrenentwicklung. Vorrangig werden Flächen und Quartiere in der Innenstadt, innerhalb des Autobahn Rings, in den Stadtteilzentren und entlang der Radialen entwickelt. Dort wird eine hochwertige und angemessene Verdichtung ermöglicht. An den Stadträndern zeichnet sich die Stadt durch kleinteilige städtebauliche Strukturen aus.“

„Die Anlage eines geschlossenen Straßenrings um die Altstadt in den 1950er und 1960er Jahren, der den innerstädtischen Verkehr entlasten sollte, bedeutete die bisher einschneidendste Veränderung der Wallanlagen.“

Die ehemalige Befestigungsanlage befindet sich im jetzigen Kreuzungsbereich Heiligengeistwall, Am Stadtmuseum und Staulinie im Bereich des Untersuchungsgebietes. Auch ein Teil der denkmalgeschützten Wallanlage entlang des Heiligengeistwalls befindet sich im Untersuchungsgebiet.

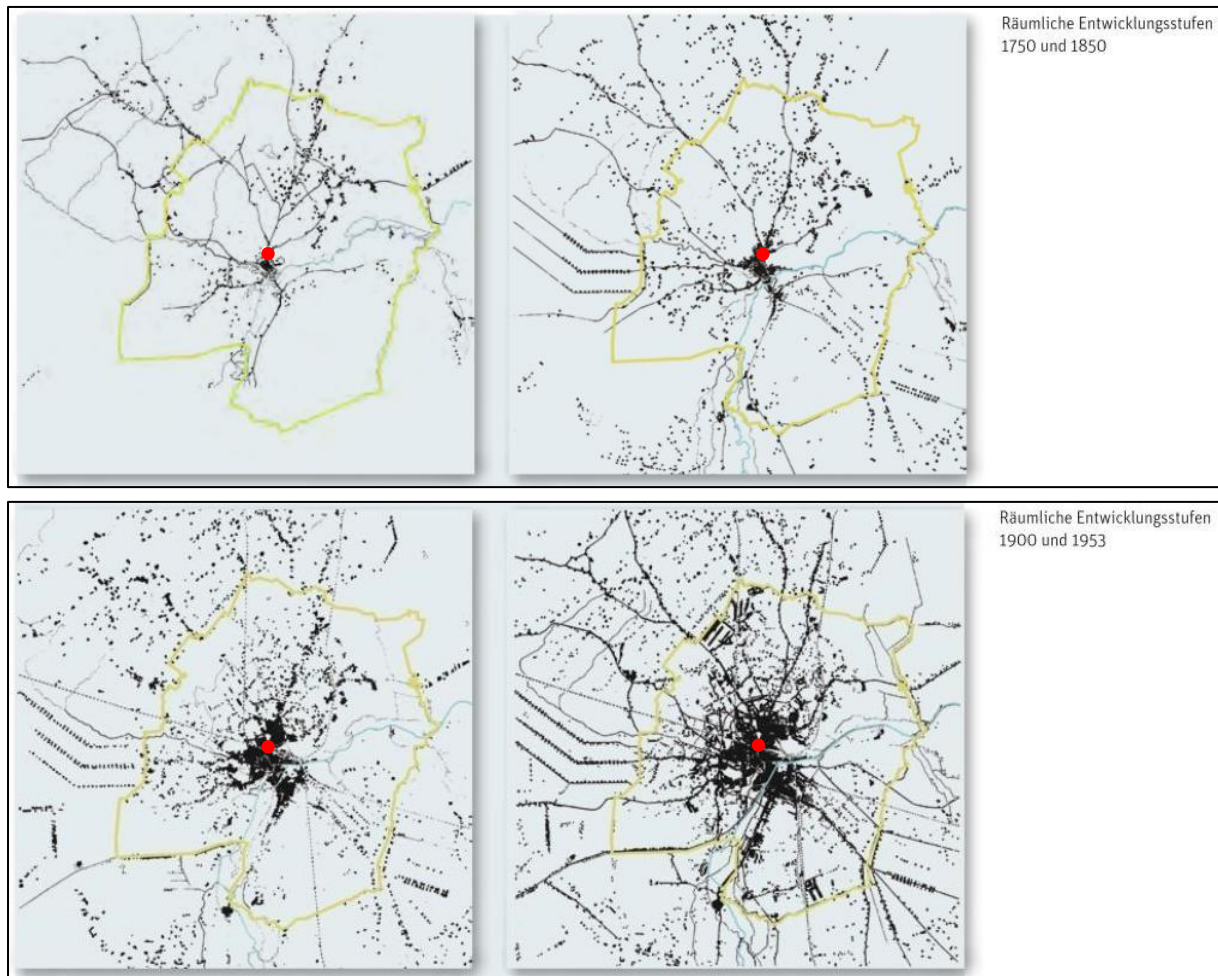
¹ Das Kapitel 3.1 wurde auf Basis des step2025 - Stadtentwicklungsprogramm der Stadt Oldenburg (April 2014) der pp (pesch partner) architekten und stadtplaner GmbH aus Herdecke erarbeitet. Direkte Zitate werden kursiv dargestellt.

² Denkmaltopographie 1993 von Doris Böker

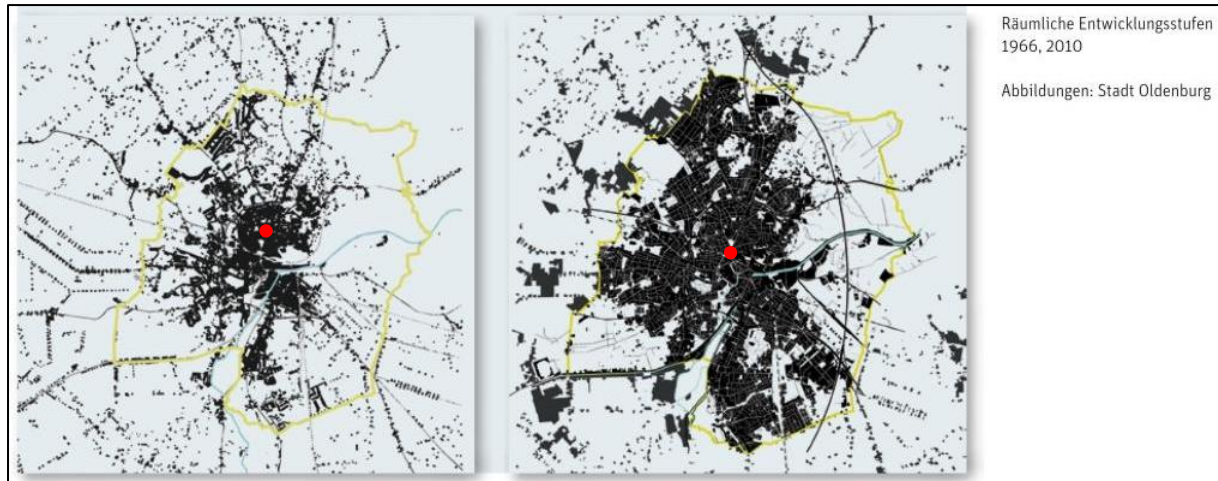
Der einzige Weg, der vom Stau nach Norden zum Pferdemarkt eine durchgehende Verbindung herstellte, war eine Fußgängerallee, der 1604 erstmals erwähnte „neue Weg“ entlang dem äußeren Festungsgraben. Für den Ausbau des Wegenetzes und damit die Entstehung eines neuen Stadtviertels um den Hafen war Baurat Lasius wegweisend, welcher eine systematische Stadtplanung als erforderlich ansah.

Auf Empfehlung von Lasius, kaufte die Stadt Gelände und führte 1853 Aufschüttungen vom Stau nach Norden laufende Rosenstraße in nordwestlicher Richtung bis zum Pferdemarkt durch. Das nördliche Teilstück der Rosenstraße wurde erst 1950 in Raiffeisenstr. umbenannt³.

Abb. 11: Räumliche Entwicklungsstufen der Stadt Oldenburg (1750-2010)



³ Ebenda



Quelle: step2025 - Stadtentwicklungsprogramm der Stadt Oldenburg (April 2014), S. 16 f.

3.2 Heiligengeiststraße⁴

„Angelegt wurde [die Heiligengeiststraße] nach der Niederlegung der Stadtwälle im Osten und Norden in den Jahren 1800 und 1805. [...] Erst ab 1830 entstanden die ersten Häuser mit repräsentativem Charakter, die das Straßenstück zwischen Pferdemarkt und Heiligengeistwall auch aufgrund der Lokale zu einem gesellschaftlichen Anziehungspunkt machte. So siedelte sich dort die Clubgesellschaft „Union“ an, die das Haus Heiligengeiststraße 5 im Jahr 1859 gekauft hatte und später an wechselnde Gastwirte verpachtete“⁵.

*„Bis zur Bahnhochlegung im Jahre 1966 wurde der Verkehr durch die Schranken am Pferdemarkt stark eingeschränkt. Danach wurde der **Pferdemarkt** zum **Verkehrsknoten** ausgebaut. Die **Heiligengeiststraße** wurde, wie der gesamte Innenstadtbereich zur **Fußgängerzone**. Die bis dahin **den Pferdemarkt prägende Nord-/Süd-Achse** war durch die neue Verkehrsführung **nicht mehr vorhanden**.“⁶*

Die Fußgängerzone Oldenburgs gilt als eine der ersten und größten Fußgängerzonen Deutschlands. Der südliche Bereich der Heiligengeiststraße (zwischen 91er Straße und Heiligengeistwall) ist Teil dieser Fußgängerzone (vgl. Abb. 23).

⁴ Die Kapitel 3.2 und 3.3 wurden hauptsächlich auf Basis der Homepage www.alt-oldenburg.de erarbeitet. Direkte Zitate werden kursiv dargestellt.

⁵ NWZ vom 19.09.2020

⁶ <http://www.alt-oldenburg.de/straen-l-z/pferdemarkt/pferdemarkt--seite-11-von-11.html>

Abb. 12: Historische Fotos Heiligengeiststraße



1885 - Heiligengeiststraße
(im Hintergrund der Pferdemarkt).



1902 - Heiligengeiststraße
(im Hintergrund der Pferdemarkt).



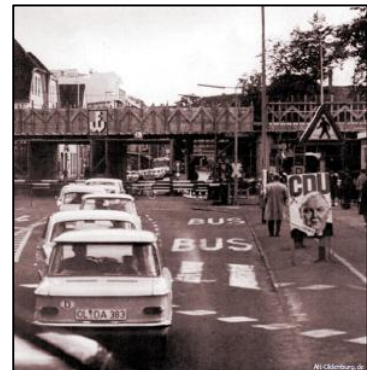
1912 - Blick von der Kreuzung Lange Straße/Heiligengeistwall in die Heiligengeiststraße.



1925 - Im Vordergrund das Haus Heiligengeiststraße 7, in dem sich eine Wagenfabrik befand. Dahinter der Eingang zum Apollo-Theater.



1960 - Der Bahnübergang Heiligengeiststraße vor der Bahnhochlegung.
Quelle: <http://www.alt-oldenburg.de>



1965 - Während des Baus der Bahnhochlegung



3.3 Pferdemarkt

„Der Pferdemarkt war für Oldenburg stets ein bedeutender Platz, der häufig einem "Funktionswandel" unterworfen war. Bereits 1682 wird er als "Marktplatz vor Oldenburg" und "Treffpunkt der Pferdezüchter" erwähnt. 1803 erhielt er seine Konturen, als Herzog Peter Friedrich Ludwig den Platz anlegen ließ.

Mitten über den fast quadratischen Platz führte die Heiligengeiststraße. Baumreihen gaben der Straße einen Allee-Charakter. Auch der Platz wurde mit Bäumen bepflanzt um den Pferden und ihren Verkäufern Schutz zu bieten.

Die Eisenbahnlinie wurde erst 1867 am südlichen Teil des Pferdemarktes verlegt. Bis dahin war die heutige 91er Straße noch Teil des Pferdemarktes.“⁷

⁷ <https://www.alt-oldenburg.de/straen-l-z/pferdemarkt/index.html>



1950 - Spaziergang auf der Heiligengeiststraße am Pferdemarkt. Blick in Richtung Innenstadt. Rechts die ehemalige Kaserne in der heute ein Teil der Oldenburger Stadtverwaltung untergebracht ist.

Quelle: <http://www.alt-oldenburg.de>



1960 - Die Heiligengeiststraße mit Blick vom Pferdemarkt in Richtung Bahnübergang und Innenstadt.

3.3.1 Der Pferdemarkt als Militärstandort

„Der 1803 angelegte Pferdemarkt diente neben dem Pferdehandel auch dem Militär als Exerzier- und Paradeplatzplatz. Vor dem ersten Weltkrieg spielte Oldenburg als Militärgarnison eine bedeutende Rolle. In den Kasernen am Pferdemarkt war das Oldenburger Infanterie-Regiment Nr. 91 stationiert⁸“.

Im Norden wurden auf dem Platz, nach den Plänen von Heinrich Carl Slevogt, zwei identische Kasernen gebaut die wie ein Tor den Pferdemarkt begrenzen. Mit den Kasernen änderte der Pferdemarkt auch seine Funktion: er wurde zum Militärstandort und Exerzierplatz.

Am 20. Sept. 1895 wurde die Kaserne auf dem östlichen Pferdemarkt durch einen Brand zerstört. 1902 wurde an dieser Stelle die heute von der Landesbibliothek genutzte Infanteriekaserne errichtet. Die Stadt erwarb 1938 die Kaserne. Nach gründlicher Sanierung ist seit 1984 ein Teil der Stadtverwaltung dort untergebracht.⁹



1850 - Die Grafik zeigt wie sich die beiden Kasernen, rechts und links der Heiligengeiststraße, in den Platz einfügen.

⁸ <https://www.alt-oldenburg.de/straen-l-z/pferdemarkt/exerzierplatz-pferdemarkt/paradeplatz-pferdemarkt--seite-2-von-2.html>

⁹ <http://www.alt-oldenburg.de/straen-l-z/pferdemarkt/index.html>



1906 - Blick über den Pferdemarkt und die Stadt Oldenburg. Rechts die Heiligengeiststraße mit dem beschränkten Bahnübergang und links der Bahnübergang Rosenstraße (heute Am Stadtmuseum). Die Aufnahme entstand vom Dach der Kaserne.

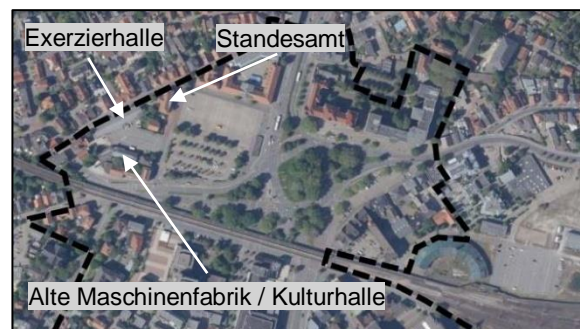
Quelle: <http://www.alt-oldenburg.de>

„1837/38 wurde die ehemalige Militärschule von dem Architekten Heinrich Strack erbaut. Von 1848 bis 1916 diente es als Landtagsgebäude, wurde dann Säuglingsheim (Bild unten), später Haus des Pferdezüchterverbandes und diente dann bis 1984 als Schule für behinderte Kinder. 1984 wurde das Haus saniert und umgebaut und beherbergt seitdem das Oldenburger Standesamt.¹⁰“



1925 - Das Haus Pferdemarkt 12 als Säuglingsheim.

Quelle: <http://www.alt-oldenburg.de>



Die Exerzierhalle an der Johannisstraße wurde bis ca. 1930 vom Militär genutzt. Danach zogen verschiedene gewerbliche Nutzungen ein, zuletzt ein Farben- und Teppichhandel. Heutzutage wird die Exerzierhalle vom Oldenburgischen Staatstheater genutzt¹¹.

3.3.2 Westlicher Pferdemarkt: Alte Maschinenfabrik/Kulturhalle

„Zunächst wurde in den Jahren 1897/1898 von Hermann Meyer auf dem von Tischlermeister Rosenbohm angekauften Grundstück am Pferdemarkt ein Wohnhaus errichtet [...]. Dahinter entstand eine Maschinenschlosserei in einem zweigeschossigen Backsteinbau. Eine umfangreiche gravierende Veränderung wurde 1942 mit dem Einbau eines Glasdachreiters mit Balkenlage-Durchsicht zum Erdgeschoss in der Maschinenfabrik der Firma Hermann Meyer [...] umgesetzt.“

¹⁰ <https://www.alt-oldenburg.de/straen-l-z/pferdemarkt/pferdemarkt--seite-4-von-11.html>

¹¹ <https://www.oldenburg.de/startseite/leben-umwelt/familie/kinder/deine-stadt/geschichtliches/gebaeude-und-plaetze/exerzierhalle.html>

Zur Öffnung der Geschosdecke mussten im Obergeschoss hölzerne Sprengwerke eingebaut werden. [...] Um 1960 wurde die Maschinenfabrik schließlich geschlossen. Danach diente das Gebäude, das die Stadt 1978 kaufte, als Verkaufs- und Lagerhalle [...]. Doch schon bald geriet die Halle in den Blick der Kultur als Spielort. 1989 fand darin die [erste] Aufführung [...] durch das Oldenburgische Staatstheater statt und 2005 sind dort Veranstaltungen des Projektes „Jahrhundertschritt 05“ durchgeführt worden. Seit 2006 nutzt der Architekturverein „bau_werk“ die Halle als Veranstaltungsort.“¹².

Die heute überwiegend als Parkplatz genutzte Fläche am westlichen Pferdemarkt war einst eng bebaut. Die Exerzierhalle sowie die Alte Maschinenfabrik/Kulturhalle waren damals nicht vom Pferdemarkt aus einsehbar.



Pferdemarkt 1927

Quelle: Stadt Oldenburg



Luftbild 1957

3.3.3 Der Pferdemarkt als Veranstaltungsort

„Veranstaltungen prägten den Pferdemarkt. Vielfach war er Ort politischer Kundgebungen, insbesondere in den 20/30er Jahren. Damals hatten Reichswehr und Polizei ihren Sitz hier. Stets aber war der Pferdemarkt Ort des Viehhandels und der Hengstkörungen.“¹³

„1877 zog der Kramermarkt vom Marktplatz, auf dem er bis dahin stattfand, zum Pferdemarkt um. Der Marktplatz war nach dem Neubau des Rathauses für den Markt zu klein geworden. Die Neuordnung des Pferdemarktes durch die Bahnhochlegung machte 1963 den Umzug des Kramermarkts zur Weser-Ems-Halle notwendig.“¹⁴

¹² vgl. NWZ vom 28.05.2019

¹³ <http://www.alt-oldenburg.de/straen-l-z/pferdemarkt/pferdemarkt--seite-6-von-11.html>

¹⁴ <http://www.alt-oldenburg.de/straen-l-z/pferdemarkt/pferdemarkt--seite-7-von-11.html>



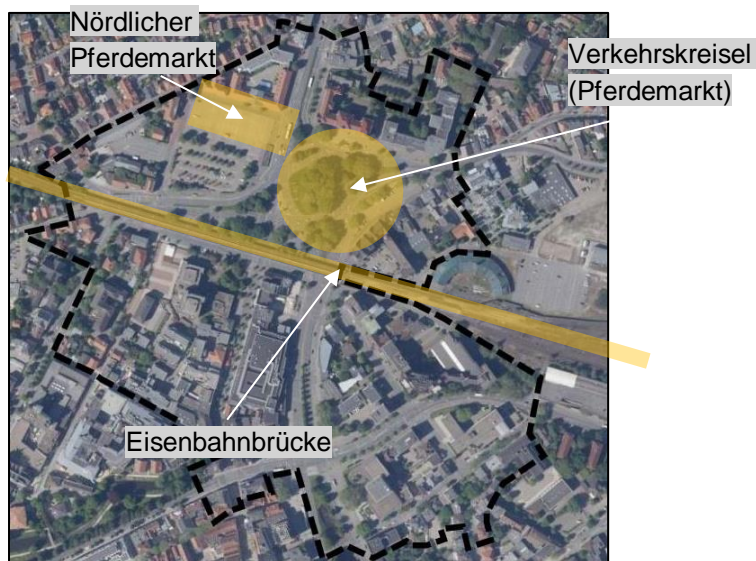
1940 – Hengstkörung auf dem Kramermarkt
Quelle: <http://www.alt-oldenburg.de>



1955 – Kramermarkt auf dem Pferdemarkt

Seit mittlerweile über 70 Jahren findet der Wochenmarkt am heutigen Standort (Pferdemarkt) statt: „*Begünstigt durch den Gemüsegroßhandel entstand 1948 am Pferdemarkt ein regelmäßiger Wochenmarkt. Von der Bedeutung einer reinen Daseinsvorsorge wandelte sich der Markt über die Jahre auch zu einem Angebot gehobener Lebensqualität.*“

Mit der Umgestaltung der verkehrlichen Situation am Pferdemarkt – das heißt, der Hochlegung der Eisenbahn und dem Bau des Pferdemarktkreisels im Jahr 1966 – zog der Wochenmarkt vom südlichen Teil des Pferdemarktes auf den nördlichen, auf dem er bis heute stattfindet.“¹⁵



Quelle: Auszug aus den Geobasisdaten des Landesamtes für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen (LGLN)

3.4 Rosenstraße/Raiffeisenstraße

„Die um 1800 angelegte Rosenstraße war zunächst ein Privatweg und reichte nur bis zur heutigen Bahnhofstraße. Ihren Namen erhielt sie von der alten Oldenburger Schiffer- und Kaufmannsfamilie Rose. Erst 1852 wurde sie als öffentliche Straße übernommen. 1853 verlängerte man sie bis zum Pferdemarkt und schaffte damit eine wichtige Verbindung zwischen Stau und Stadtnorden.“

¹⁵ Quelle: Homepage der Stadt Oldenburg - <https://www.oldenburg.de/startseite/kultur/wochenmaerkte/aktuelles-vom-markt/70-jahre-wochenmarkt-pferdemarkt.html?L=0>. Direkte Zitate werden kursiv dargestellt.

Erst mit dem Bau des Stadtringes und der Straße "Am Stadtmuseum" verlor sie an Bedeutung. Anfang der 50er-Jahre wurde der nördliche Teil der Rosenstraße in Raiffeisenstraße umbenannt. Die Moslestraße, heute wichtigste Verbindung zum Bahnhof, war eine unbedeutende kleine Sackgasse. Zentraler Punkt der Rosenstraße war die Kreuzung Osterstraße mit der Gabelung zur Gottorpstraße. Während der nördliche Teil der alten Rosenstraße Verwaltungs- und Wohngegend war, ist der südliche Teil überwiegend industriell/gewerblich geprägt¹⁶.



1900 - Die Rosenstraße (heute Raiffeisenstraße) vom Pferdemarkt in Richtung Stau. Rechts die Francksen-Villa in dem sich heute das Stadtmuseum befindet.

Quelle: <http://www.alt-oldenburg.de>



Quelle: Auszug aus den Geobasisdaten des Landesamtes für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen (LGLN)

¹⁶ <http://alt-oldenburg.de/straen-l-z/rosen--raiffeisenstrae/index.html>

„Theodor Diedrich Wilhelm Francksen vermachte der Stadt Oldenburg, als er 39jährig starb, seine kunst- und kulturhistorisch bedeutsame Sammlung mit den dazugehörigen Villen [heutige Adresse: Raiffeisenstraße 31]. Damit blieb ein eindrucksvolles Zeugnis großbürgerlicher Welt aus der Jahrhundertwende erhalten. Sein Vater, der erfolgreiche Oldenburger Kaufmann Dietrich Wilhelm Theodor Francksen (1814-1894), unterstützte mit seinen finanziellen Möglichkeiten den Aufbau dieser Sammlung. Aus der Sammlung wurden das "Heimatmuseum" und später das Oldenburger Stadtmuseum mit einer bedeutenden Sammlung stadthistorischer Dokumente“¹⁷.



1898 - Die Villa von Theodor Francksen. Das Haus ist heute ein Teil des Stadtmuseums.



1910 - Zwischen der Francksen und der Ballinschen Villa hatte der Kaufmann Jürgens sein Wohnhaus [heutige Adresse: Raiffeisenstraße 32] errichten lassen. 1908 kaufte Theodor Francksen das Haus und verband sie durch einen Zwischentrakt mit seiner Villa. Auch dieses Haus ist heute Teil des Stadtmuseums.

Quelle: <http://www.alt-oldenburg.de>



Francksen-Villa
Quelle: Stadt Oldenburg



Jürgensche Villa um 1900

¹⁷ <http://alt-oldenburg.de/straen-l-z/rosen--raiffeisenstrae/stadtheimatmuseum/index.html>



Francksen-Villa (Raiffeisenstraße 33)
Fotos: re.urban



Jürgensche Villa (Raiffeisenstraße 32)

„1880 baute der Oldenburger Bankier Carl Ballin [...] ein Wohnhaus an der nördlichen Rosenstraße. Heute verläuft hier die Raiffeisenstraße. 1910 wurde das Wohnhaus im Auftrag von Wilhelm Ballin von dem Architekten H. Schelling aufwendig umgebaut [heutige Adresse: Raiffeisenstraße 33]. Das Gebäude erhielt einen neuen Eingangsbereich und einen dreigeschossigen Anbau. 1925 erwarb der Arzt Prof. Dr. Koennecke die Villa. Else und Franz Hassenbürger, die das Haus 1950 kauften, bauten es dann zu einem Hotel- und Cafébetrieb aus.

[...] Mit dem Bau der Straße am Stadtmuseum [ab 1965] und der damit verbundenen neuen Verkehrsführung verschwand der Garten und das Café musste den Betrieb einstellen. 1985 wurde das Haus Teil des Stadtmuseums“¹⁸.



1885 - Das Haus des Bankiers Ballin am Ende der heutigen Raiffeisenstraße.



1920 - 1910 ließ der Oldenburger Bankier Ballin das Haus aufwendig umbauen und erweitern. Der Eingang (rechts) und der dreigeschossige Trakt (links) wurden angebaut

Quelle: <http://www.alt-oldenburg.de>

¹⁸ <http://alt-oldenburg.de/straen-l-z/rosen--raiffeisenstrae/cafe-hassenbuenger/index.html>



1955 - Der Garten mit der Rückansicht des Café Hasenbürger. Hier verläuft heute die mehrspurige Straße "Am Stadtmuseum"

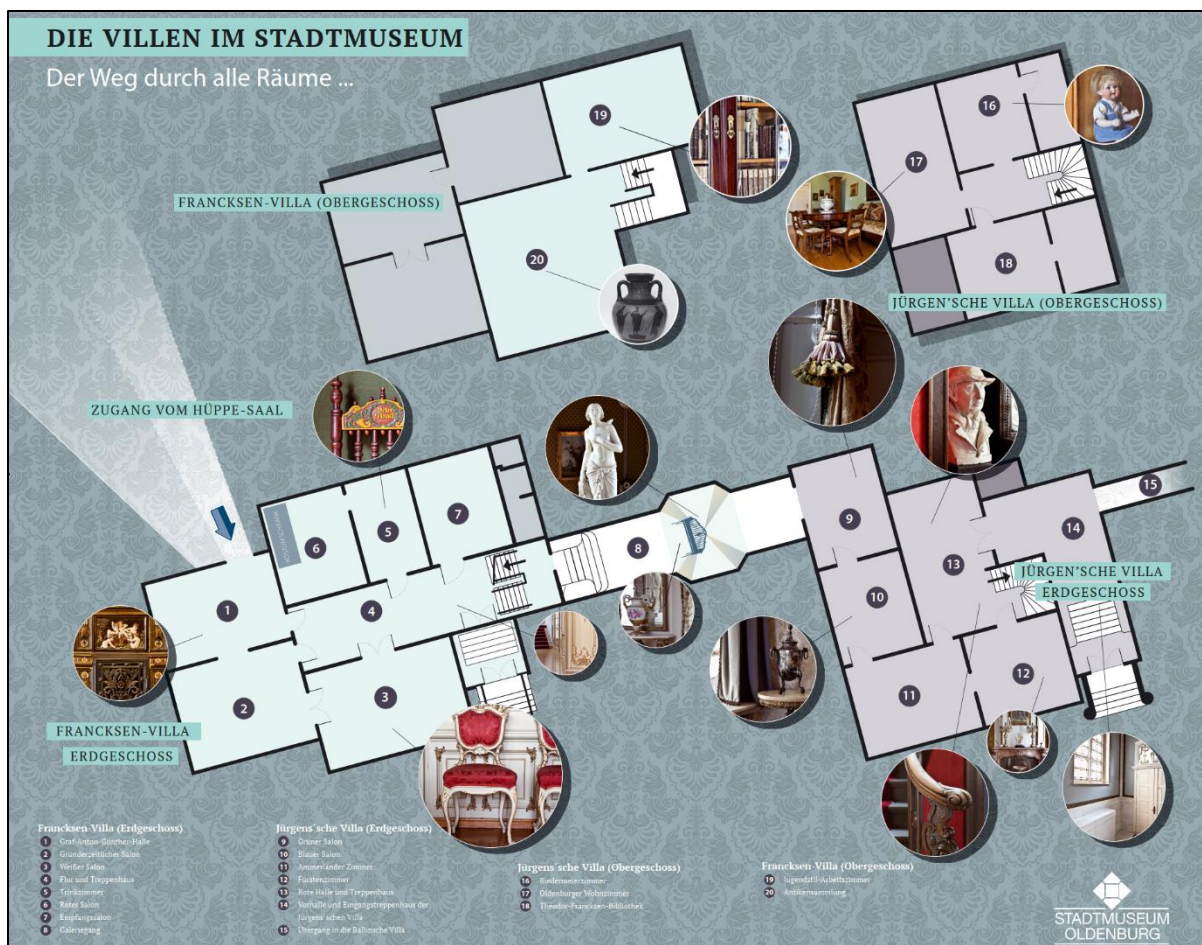
Quelle: Stadt Oldenburg



Ballinsche Villa (Raiffeisenstraße 31)

Foto: re.urban

Die Villa Francksen und die Villa Jürgens bilden die Keimzelle des Stadtmuseums in Oldenburg. Ausgehend von der privaten Sammlung von Theodor Francksen (1875-1914), die er 1910 bereits öffentlich zugänglich machte und 1914 nebst zwei Villen in der Raiffeisenstraße als Erbe an die Stadt Oldenburg übertrug, entwickelte sich das Stadtmuseum durch weitere Anbauten 1968 (Neue Galerie), 1973 (Kauf der Villa Ballin), 1995 (Hüppe-Saal) und zuletzt 2000 (Horst-Janssen-Museum) bis zu seiner heutigen Größe.



Quelle: Stadt Oldenburg

Gemäß dem Niedersächsischen Landesamt für Denkmalpflege **prägen die beiden Villen mit dem Verbindungstrakt daher das nationale Kulturerbe in besonderer Weise**. Sie veranschaulichen einerseits Wohn- und Lebenskultur des intellektuellen Großbürgertums im Historismus in authentischer Weise, andererseits sind die Räumlichkeiten bewusst für die Öffentlichkeit nach thematisch organisierten Museums- und Ausstellungsräumen gestaltet worden.

Der derzeitige Zustand der wandfesten Ausstattung, insbesondere der Wandbespannung ist aus denkmalfachlicher Sicht in einem bedenklichen Zustand.



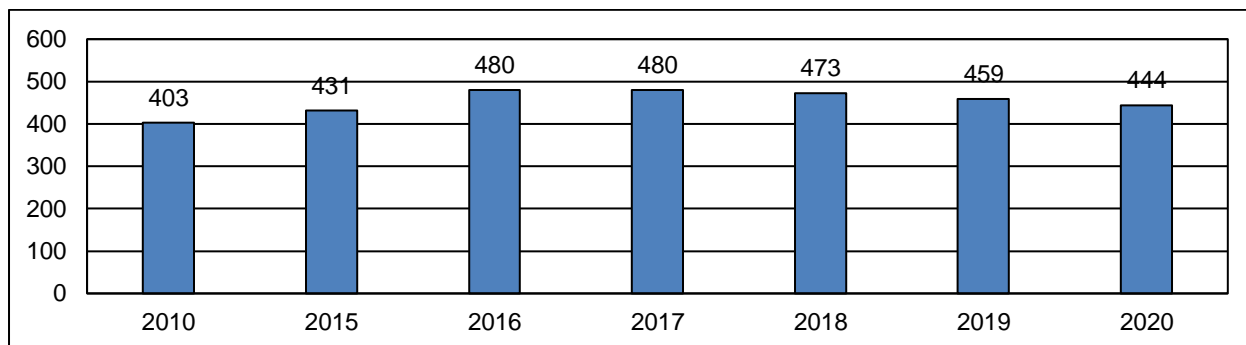
Francksen-Villa und Jürgensche Villa einschließlich Verbindungsbau
Quelle: Stadt Oldenburg

4 Bevölkerung im Untersuchungsgebiet

4.1 Bevölkerungsentwicklung

Im Untersuchungsgebiet „Nördliche Innenstadt“ wohnten 2020 444 Menschen.

Abb. 13: Bevölkerungsentwicklung im Untersuchungsgebiet „Nördliche Innenstadt“ (Stichtag jeweils 31.12.)

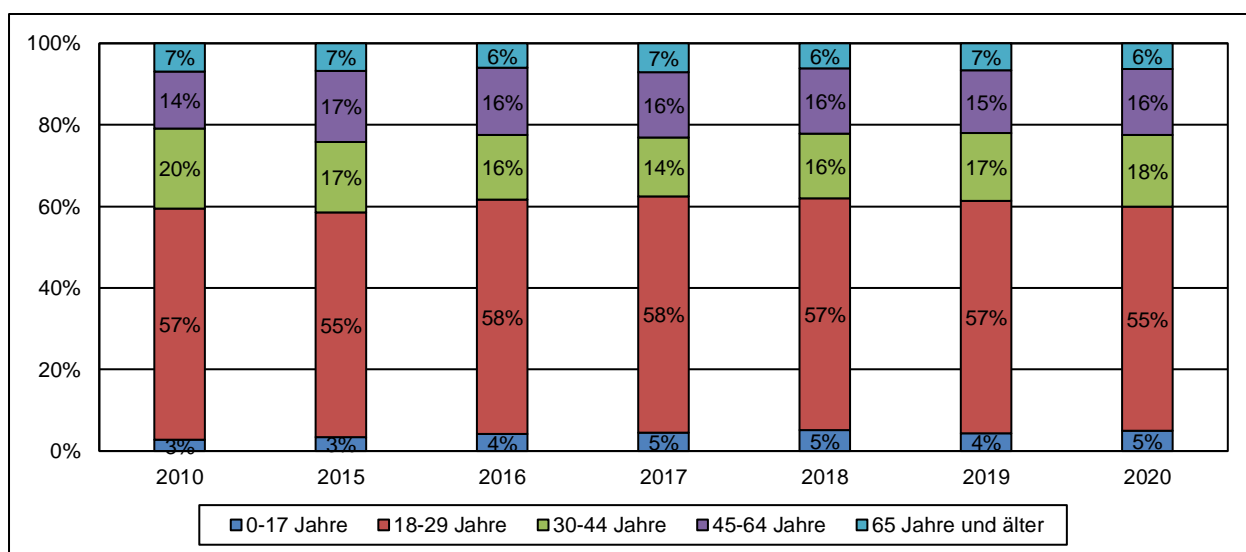


Quelle: Stadt Oldenburg, eigene Einwohnerdatei. Darstellung: re.urban.

Betrachtet man die Altersstruktur im Untersuchungsgebiet, erkennt man, dass in der nördlichen Innenstadt der Anteil der 18-29-Jährigen den größten Anteil ausmacht (55 %) – hier bildet sich das Studentenwohnheim am Pferdemarkt ab¹⁹.

Den zweit- bzw. drittgrößten Anteil mit 18 bzw. 16 % machen die Gruppen der 30-44 bzw. der 45-64-Jährigen aus. Der Anteil der unter 18 bzw. der über 65-Jährigen ist mit 5 bzw. 6 % relativ gering. Seit 2010 gab es kaum Veränderungen in der Altersstruktur.

Abb. 14: Entwicklung der Altersstruktur im Untersuchungsgebiet „Nördliche Innenstadt“ (Stichtag jeweils 31.12.)

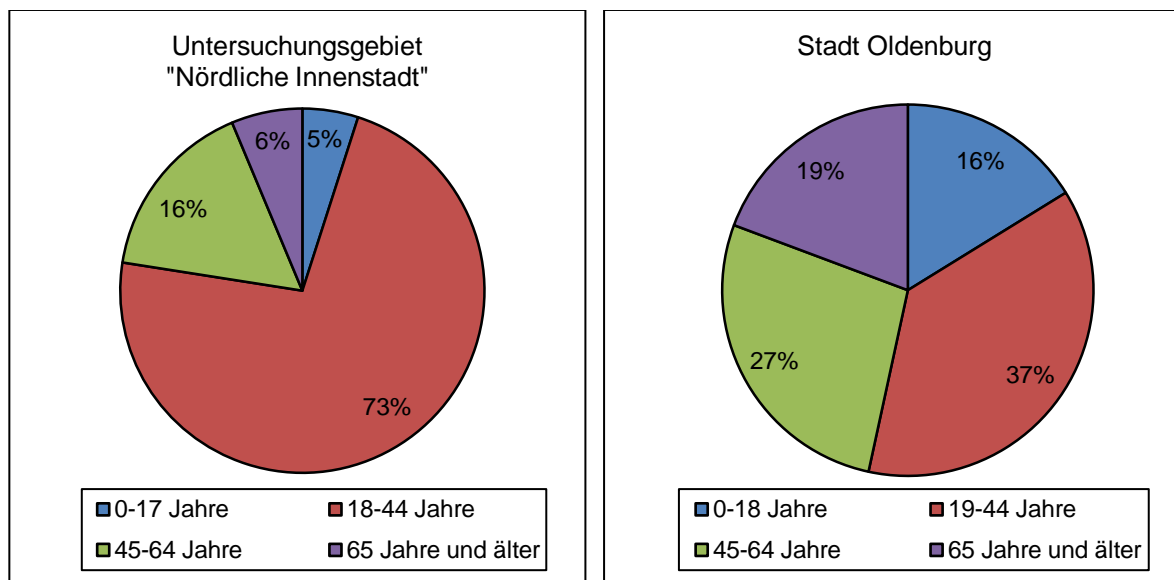


Quelle: Stadt Oldenburg, eigene Einwohnerdatei. Darstellung: re.urban.

¹⁹ Das Studentenwohnheim am Pferdemarkt bietet Platz für rund 300 Studierende.

Im gesamtstädtischen Vergleich wird deutlich, dass die Altersstruktur im Untersuchungsgebiet erheblich von der Altersstruktur der Stadt Oldenburg abweicht: Der Anteil der älteren Bewohner (über 44 Jahre) sowie der Anteil der unter 18-Jährigen fällt deutlich geringer aus als in der Gesamtstadt. Der überdurchschnittlich hohe Anteil von 73 % der 19-44-Jährigen ist insbesondere auf den hohen Anteil der 18-29-Jährigen (55 %) zurückzuführen (sh. oben).

Abb. 15: Altersstruktur 2020 im Untersuchungsgebiet im gesamtstädtischen Vergleich

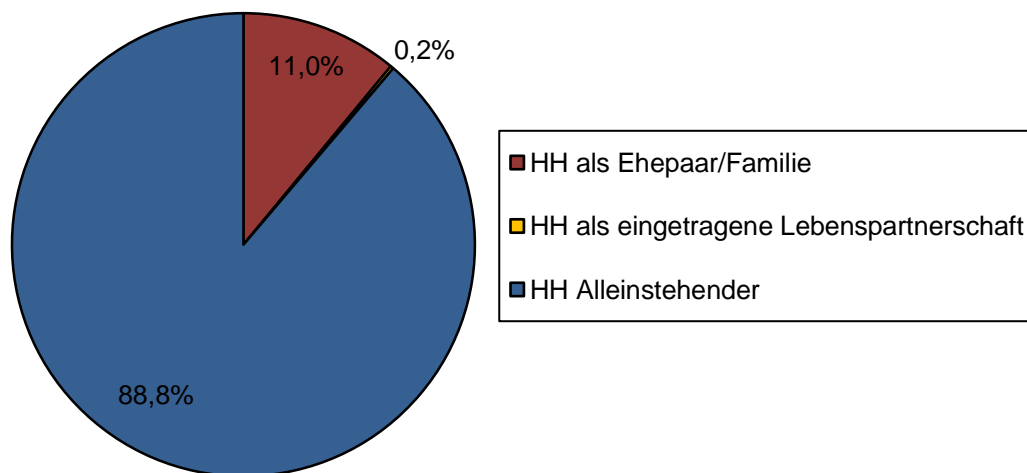


Quelle: Stadt Oldenburg: <https://www.oldenburg.de/startseite/politik/verwaltung-finanzen/statistik/statistische-daten-online/bevoelkerung.html>

4.2 Haushaltssituation

Mit rund 90 % ist das Untersuchungsgebiet überwiegend von 1Personen-Haushalten bestimmt.

Abb. 16: Haushaltsstruktur im Untersuchungsgebiet „Nördliche Innenstadt“ (Stichtag: 28.01.2020)²⁰



Quelle: Stadt Oldenburg, eigene Einwohnerdatei. Darstellung: re.urban.

²⁰ Bei den Haushalten ist eine rückblickende Betrachtung für das Untersuchungsgebiet nicht möglich.

4.3 Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (SVB) am Arbeitsort ²¹

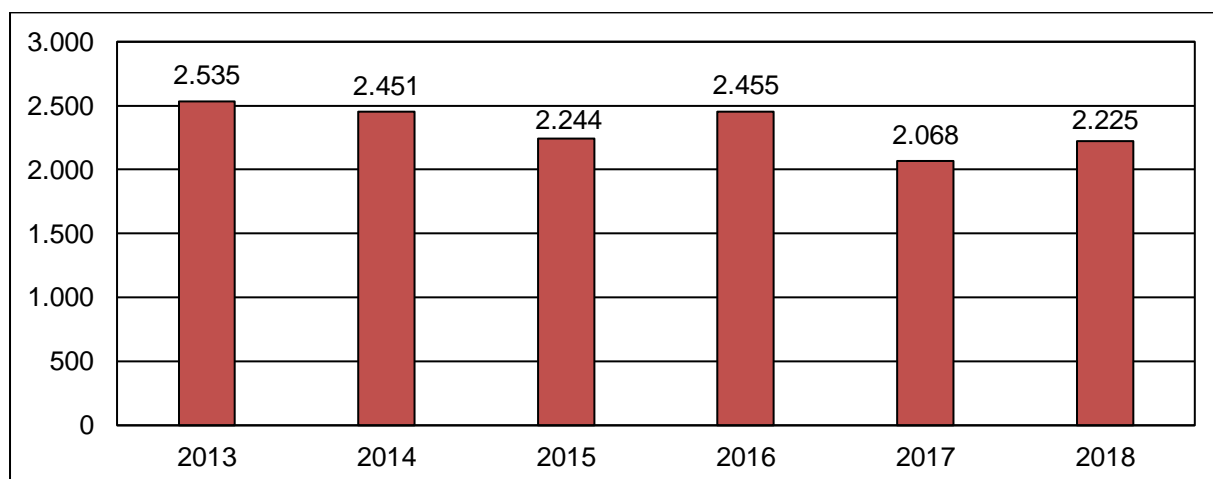
Hinweis: Die Daten über Betriebe und Beschäftigte am Arbeitsort liegen grundsätzlich nicht in kleinräumigen Gebietsstrukturen vor. Das LSN stellt dazu regelmäßig Daten für das gesamte Stadtgebiet zur Verfügung. Vor diesem Hintergrund wurde nach einer anderen Möglichkeit gesucht, entsprechende Daten für das Untersuchungsgebiet bereit zu stellen.

Als Datenquelle wurde daher das vorliegende Unternehmensregister für die Stadt Oldenburg herangezogen. Allerdings ist bei kleinräumiger Betrachtung aufgefallen, dass Adressen teilweise falsch zugeordnet sind und nicht alle Bereiche erfasst sind (z.B. Behörden).

Insoweit können die Auswertungen lediglich als Näherungswerte betrachtet werden!

Im Jahr 2018 wurden im Untersuchungsgebiet 2.225 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (SVB) registriert. Seit 2013 verlief die Entwicklung der Zahl der SVB schwankend, ist insgesamt jedoch zurückgegangen. Die Einbrüche in den Jahren 2015 und 2017 sind vermutlich insbesondere auf den Umzug des Saturn Marktes aus dem CCO an einen neuen Standort im Einkaufszentrum „Schlosshöfe“ in der Innenstadt und auf das Schließen des Finanzamtes in der 91er Straße (2017) zurückzuführen.

Abb. 17: Entwicklung der Zahl der Sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort im Untersuchungsgebiet „Nördliche Innenstadt“ (Stichtag jeweils 31.12.)²²



Quelle: Landesamt für Statistik Niedersachsen, Unternehmensregister Stadt Oldenburg

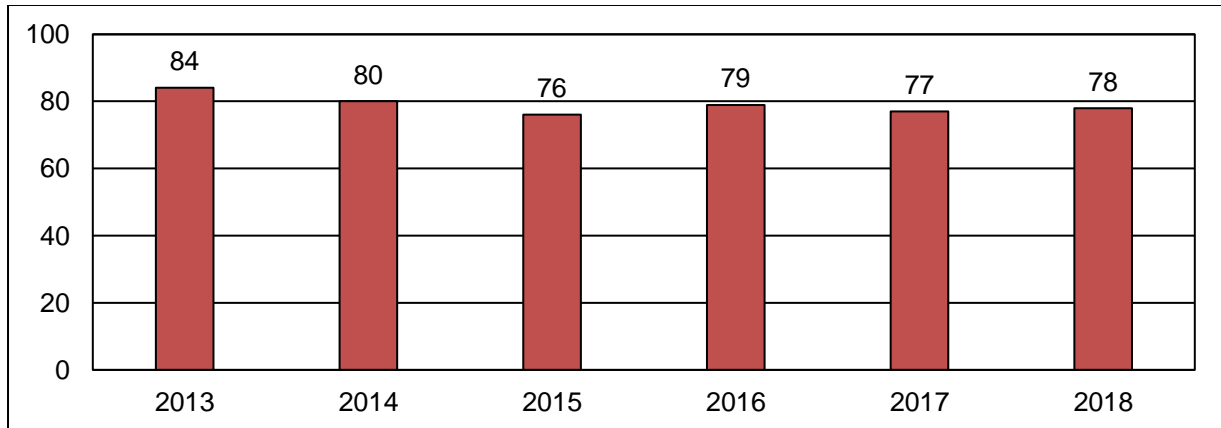
²¹ Zu den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten zählen alle Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer einschließlich der zu ihrer Berufsausbildung Beschäftigten, die kranken-, renten-, pflegeversicherungs-pflichtig oder beitragspflichtig nach dem Recht der Arbeitsförderung sind oder für die von Arbeitgebern Beitragsanteile nach dem Recht der Arbeitsförderung zu entrichten sind und die von der Bundesagentur für Arbeit aus dem Kontext der Beschäftigungsstatistik übermittelt wurden.

²² Aktuellere Daten liegen derzeit nicht für das Untersuchungsgebiet vor.

4.4 Anzahl der Betriebe im Untersuchungsgebiet „Nördliche Innenstadt“

Die Zahl der Betriebe in der nördlichen Innenstadt ist seit 2013 insgesamt geringfügig gesunken: 2013 wurden 84 Betriebe registriert, 2018 waren es 78 (-7 %).

Abb. 18: Entwicklung der Zahl der Betriebe im Untersuchungsgebiet „Nördliche Innenstadt“ (Stichtag jeweils 31.12.)²³



Quelle: Landesamt für Statistik Niedersachsen, Unternehmensregister Stadt Oldenburg

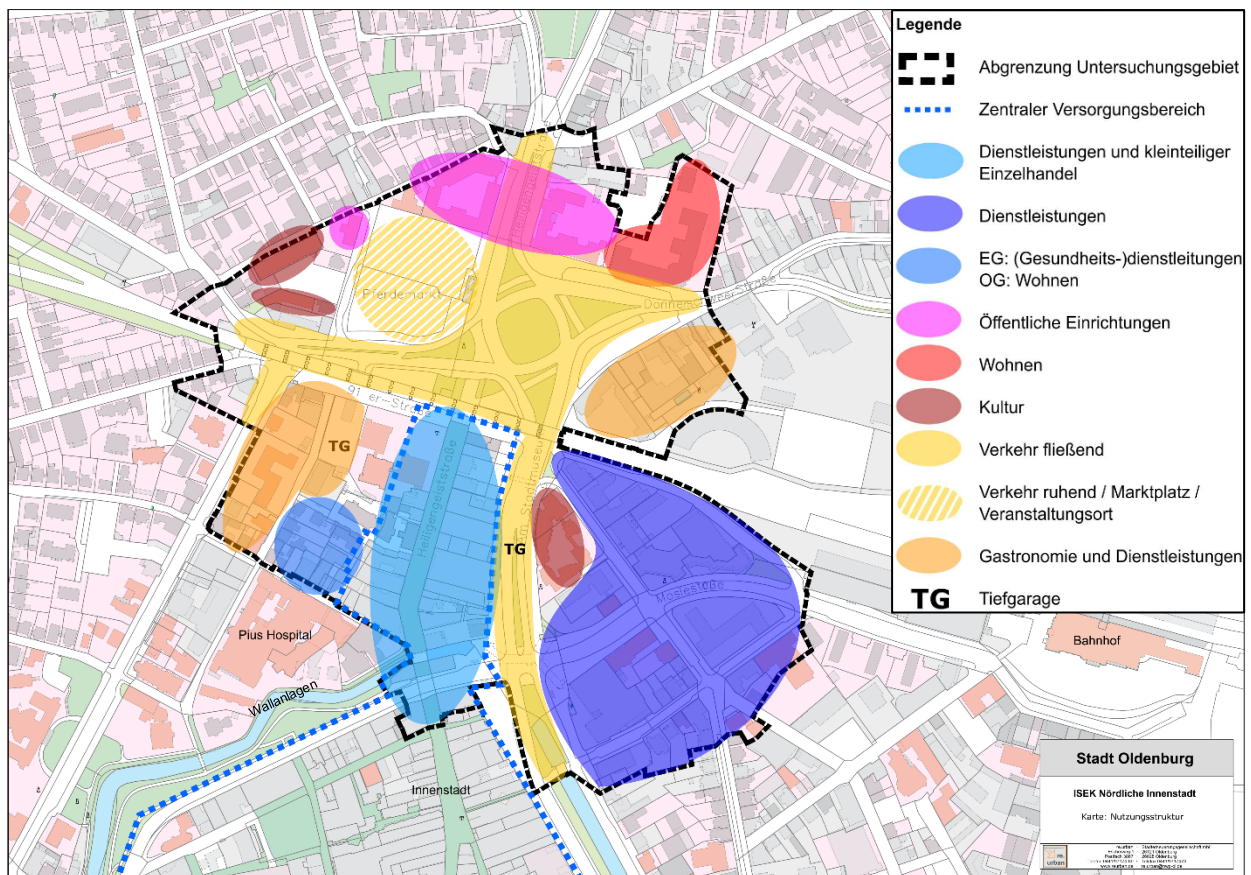
²³ Aktuellere Daten liegen derzeit nicht für das Untersuchungsgebiet vor.

5 Städtebauliche und bauliche Struktur

5.1 Nutzungsstruktur

Das Untersuchungsgebiet Nördliche Innenstadt zeichnet sich dadurch aus, dass die einzelnen Teilbereiche unterschiedliche Nutzungsschwerpunkte aufweisen und somit unterschiedliche Funktionen in zentraler Lage übernehmen.

Abb. 19: Nutzungsstruktur im Untersuchungsgebiet



5.1.1 ...im Zentralen Versorgungsbereich (ZVB)

Im ZVB dominieren in den Erdgeschossen Dienstleistungen und Einzelhandelnutzungen.

Die Heiligengeiststraße (Fußgängerzone) macht den nördlichen Teil des ZVB Innenstadt aus. Dort gibt es vermehrt **kleinteiligen Einzelhandel** überwiegend des aperiodischen Bedarfs (z.B. Reformhaus, Blumengeschäft, Einrichtungshaus, Juwelier) und viele **Dienstleister** (z.B. Banken, Friseur, Ärzte) in den Erdgeschossen. Hierunter finden sich auch einige Ketten. Im nördlichen Eingangsbereich zur Heiligengeiststraße befinden sich eine Spielhalle, ein E-Zigarettengeschäft und ein Computerladen.

Vereinzelt finden sich auch gastronomische Nutzungen (z.B. Café, vietnamesischer Imbiss) und kleinteiliger Einzelhandel des täglichen Bedarfs (z.B. Bäcker).

Mit dem Einrichtungshaus Ullmann befindet sich in der nördlichen Innenstadt ein traditionsreiches Oldenburger Geschäft, das bereits 180 Jahre alt ist und sich im Jahr 2018 neu aufgestellt hat (der Fokus liegt mittlerweile hauptsächlich auf Wohnaccessoires und nicht mehr auf dem klassischen Angebot eines Einrichtungshauses).

Auch die Commerzbank hat ihren Standort in der Heiligengeiststraße bereits seit ca. 100 Jahren.

In den **Obergeschossen** befinden sich teilweise Arztpraxen oder Rechtsanwaltskanzleien sowie **überwiegend Wohnungen**.



Spielhalle und E-Zigarettengeschäft im nördlichen Eingangsbereich zur Heiligengeiststraße



Einrichtungshaus Ullmann



Einzelhandels- und Dienstleistungsnutzungen entlang der Heiligengeiststraße



5.1.2 ...im Bereich Grüne Straße / Heiligengeisthöfe

Die an den ZVB grenzenden Seitenstraßen (Heiligengeisthöfe/Grüne Straße) sind in den **Erdgeschosszonen** überwiegend von Dienstleistungen geprägt.

Aufgrund der Nähe zum Pius Hospital handelt es sich in diesem Bereich verstärkt um **Gesundheitsdienstleister** (z.B. Ärzte, Krankenversicherungen).

Ergänzt werden diese Nutzungen von **kleinteiligem Einzelhandel** des aperiodischen Bedarfs (z.B. Apotheke, Kleidungsgeschäft, Sanitätshaus).

Wohnnutzungen gibt es häufig in den **Obergeschossen**. In den **Heiligengeisthöfen** finden sich

zum Teil auch **reine Wohngebäude** gemäß B-Plan Nr. 762 (vgl. Kap. 2.3.3).



(Gesundheits)dienstleistungsnutzungen in „zweiter Reihe“ (Heiligengeisthöfe/Grüne Straße)
Fotos: re.urban

5.1.3 ...im Bereich des Museums- und Dienstleistungsquartiers

Im südöstlichen Teil des Untersuchungsgebietes sind überwiegend **Verwaltungen** von großen Unternehmen (z.B. Versicherungen, IHK) angesiedelt.

Außerdem gibt es in diesem Bereich das Stadtmuseum und das Horst-Janssen-Museum.



Dienstleistungsnutzungen im südöstlichen Teil des Untersuchungsgebietes (entlang Moslestraße)



Stadtmuseum
Fotos: re.urban



Horst-Janssen-Museum

5.1.4 ...im Bereich Pferdemarkt

Die Flächen des Pferdemarktes fungieren als Parkplätze sowie als zentraler städtischer Standort des Wochenmarkts und als Veranstaltungsort.

Dienstags, donnerstags und samstags findet auf dem nördlichen Pferdemarkt der Wochenmarkt statt. Regelmäßig finden Veranstaltungen auf dem Pferdemarkt statt (Flohmarkt, Stoffmarkt, etc.).



Parknutzung südlicher Pferdemarkt
Fotos: re.urban



Marktnutzung auf dem nördlichen Pferdemarkt

Am Pferdemarkt befinden sich mit dem Standesamt, dem Bürgerbüro Mitte und der Landesbibliothek mehrere **öffentliche Einrichtungen**. Neben der Landesbibliothek steht ein Studentenwohnheim.



Standesamt am Pferdemarkt



Neues Rathaus, u.a. mit Bürgerbüro Mitte am Pferdemarkt



Landesbibliothek (Pferdemarkt)
Fotos: re.urban



Studentenwohnheim am Pferdemarkt

5.1.5 Leerstand/Nutzungen, die aufgegeben werden

Im Untersuchungsgebiet gibt es folgende Leerstände (Stand: April 2021):

- Heiligengeiststraße 1 – Neubebauung des Grundstücks durch Hotel vorgesehen (vgl. Kap. 7.3.7)
- Heiligengeiststraße 3 (teilweise²⁴)
- Heiligengeiststraße 24
- Möbel Rosenbohm (Pferdemarkt 7) – Neubebauung des westlichen Grundstücksteils durch gemischt genutztes Gebäude Gastronomie, Hotel, Wohnen) vorgesehen (vgl. Kap. 7.3.6)
- Kiosk am Pferdemarkt (seit März 2020 ist der Kiosk befristet auf 2 Jahre vermietet und wird als Kiosk weitergeführt. Der Imbissbereich bleibt aufgrund des schlechten Zustandes des Gebäudes geschlossen)²⁵
- Raiffeisenstraße 24

Zudem gibt es einige Nutzungen, die in absehbarer Zeit aufgegeben werden:

- GVO (Osterstraße 15 - das derzeit genutzte Gebäude soll aufgegeben werden und andernorts ein Neubau entstehen)
- Öffentliche Versicherung (Staugraben 11 - das derzeit genutzte Gebäude soll aufgegeben werden und in der Nähe des Stadtmuseums ein Neubau entstehen)



Leerstand Möbel Rosenbohm (Pferdemarkt 7)



Teil-Leerstand Heiligengeiststraße 3



Leerstand Kiosk am Pferdemarkt



Öffentliche Versicherung (Staugraben 11)

²⁴ Ein Gebäudeteil wird noch von einem Reformhaus genutzt, ein anderer steht leer (ehemals Juwelier)

²⁵ Die Toilettenanlage wird von den Beschickern des Wochenmarktes in Anspruch genommen.

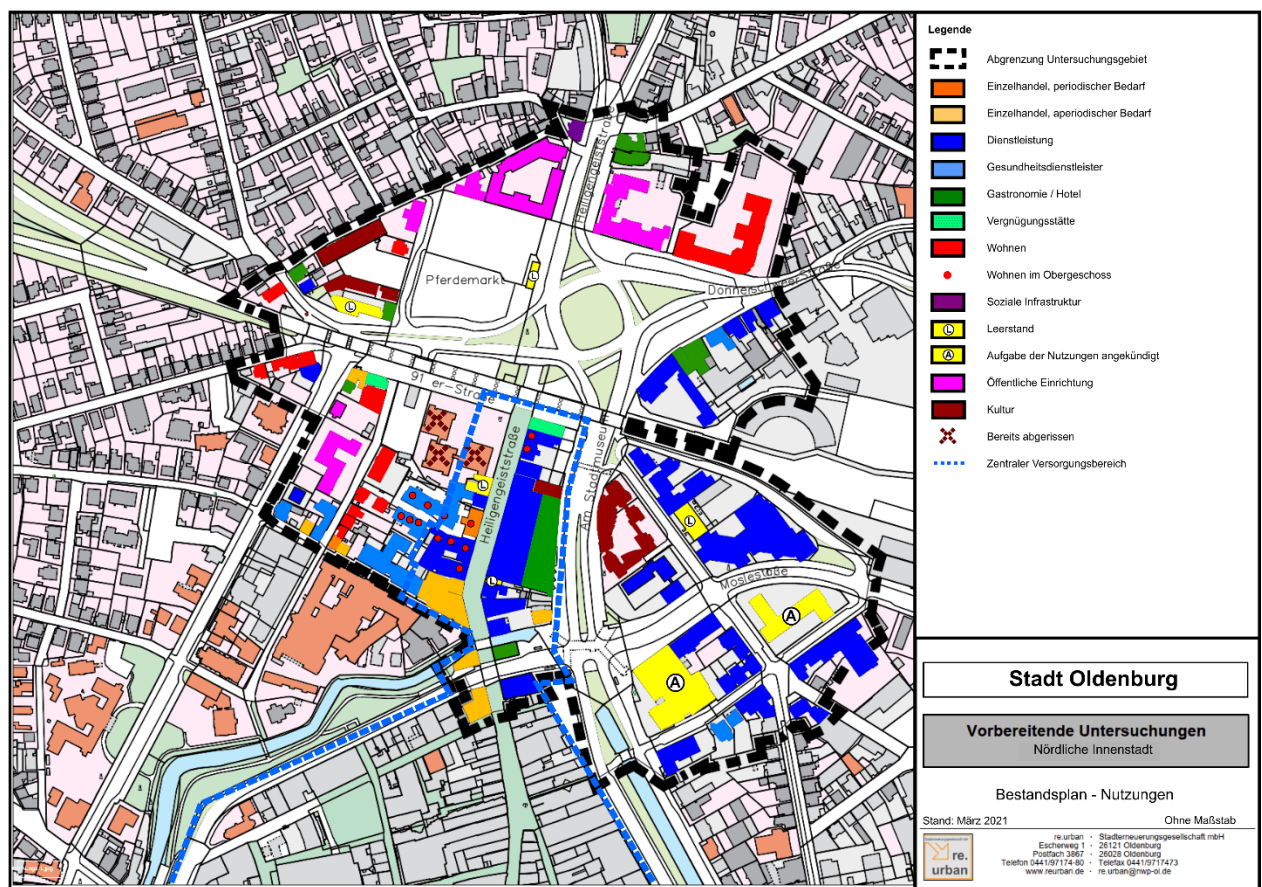


GVO (Osterstraße 15)
Fotos: re.urban



Leerstand Raiffeisenstraße 24

Abb. 20: Nutzungen in der Nördlichen Innenstadt



5.2 Erschließungsstruktur

Die Erschließungsstruktur des Untersuchungsgebietes lässt sich unterteilen in:

- Hauptverkehrsstraßen (u.a. Nördlicher Teil Heiligengeiststraße, Pferdemarkt, Am Stadtmuseum, Moslestraße),
- Nebenstraßen (u.a. 91er Straße, Raiffeisenstraße, Bundesbahnweg, Osterstraße),
- Wegeverbindungen hauptsächlich für Fußgänger und Radfahrer in „zweiter Reihe“ (Wege- und Höfesystem), die aber teilweise rückwärtig angefahren werden können

(Grüne Straße, Heiligengeisthöfe)²⁶ und

- die Fußgängerzone (südlicher Teil der Heiligengeiststraße).

Die Fußgängerzone auf dem Stück der Heiligengeiststraße kann mit dem Fahrrad befahren werden.

Mit der Georgstraße gibt es eine Einbahnstraße im Gebiet.

Entlang der Hauptverkehrsstraßen führen geteilte Fuß- und Radwege und die Nebenstraßen haben gesonderte Fußwege (der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt).

Das Zentrum der Erschließungsstruktur bildet der Hauptverkehrsknoten Pferdemarkt (vgl. Abb. 23).

Hauptverkehrsstraßen:



Pferdemarkt
Fotos: re.urban



Am Stadtmuseum

Nebenstraßen:



Raiffeisenstraße
Fotos: re.urban



Bundesbahnweg

Fuß- und Radwegeverbindungen in „zweiter Reihe“:

²⁶ Die Heiligengeiststraße Nord / Pferdemarkt / Am Stadtmuseum sowie Donnerschweer Str./Pferdemarkt sind Landesstraßen, nach Auskunft der Verwaltung ist die Stadt Oldenburg jedoch Straßenbaulastträgerin aller im Gebiet liegenden Straßen (Aussage Herr Dr. Korallus im Termin vom 09.12.2019).



Heiligengeisthöfe
Fotos: re.urban



Grüne Straße

Fußgängerzone:



Heiligengeiststraße (Fußgängerzone)
(Radstreifen in der Mitte)
Fotos: re.urban



Heiligengeiststraße (Übergang zwischen Pferdemarkt und Fußgängerzone)

Parken:

Folgende Parkplätze im Untersuchungsgebiet werden bewirtschaftet:

Öffentliches Parken:

Der gesamte Pferdemarkt dient überwiegend als Parkplatz für Besucher der zahlreichen öffentlichen Einrichtungen (Standesamt, Bürgerbüro, Landesbibliothek) und der Innenstadt. Wenn auf dem nördlichen Pferdemarkt der Wochenmarkt stattfindet (Dienstags, Donnerstags, Samstags), beschränkt sich die Parkplatznutzung auf den südlichen Pferdemarkt. Vor der alten Maschinenfabrik/Kulturhalle und der Exerzierhalle auf dem westlichen Pferdemarkt gibt es zusätzliche Parkplätze.

Neben dem Pferdemarkt gibt es im Gebiet unter der Bahnbrücke in der 91er Straße weitere Parkplätze.

Es befinden sich gemäß Marktverwaltung der Stadt Oldenburg insgesamt 401 Parkplätze auf dem Gelände des Pferdemarkts, von denen rund 180 auf dem hinteren Bereich in Richtung 91er Straße und vor der Alten Maschinenfabrik liegen. Diese Anzahl ist aufgrund der Pandemie und der Erweiterung der Marktfläche von ca. 180 auf ca. 120 Stellplätze verringert worden.

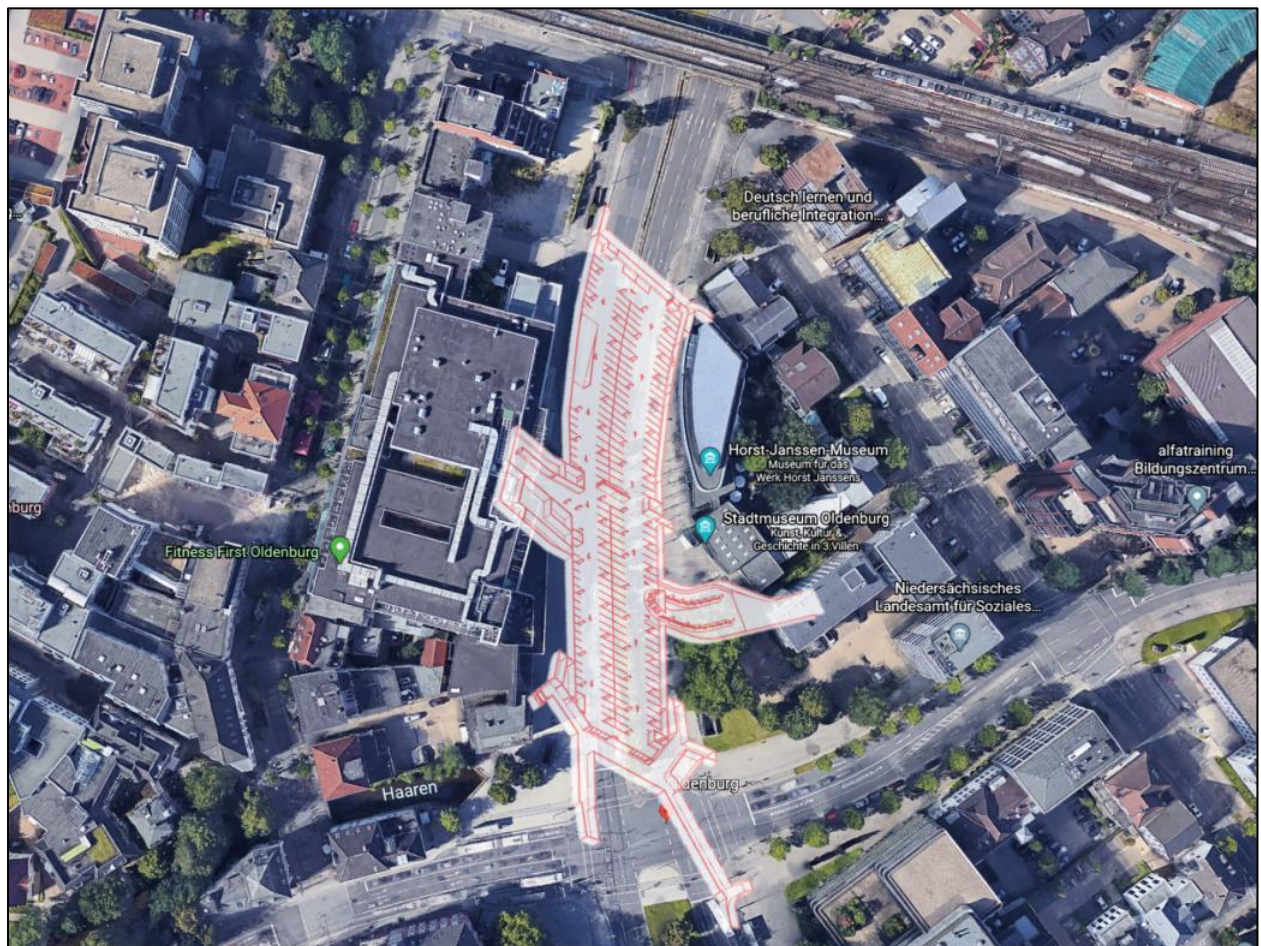
(Halb)privates Parken:

In den Heiligengeisthöfen sowie unter der Straße Am Stadtmuseum/unterhalb des CCO und dem CCO gibt es zudem zwei Tiefgaragen:

- Tiefgarage in den Heiligengeisthöfen (ca. 300 Parkplätze): Die Tiefgarage befindet sich in privatem Eigentum, sie dient den Anliegern, kann jedoch auch von der Öffentlichkeit genutzt werden (insbesondere Pius Hospital)
- Die unterhalb der Straße Am Stadtmuseum liegende Tiefgarage CCO mit rund 500 Parkplätzen befindet sich zu großen Teilen im Eigentum der Stadt Oldenburg. Die Tiefgarage ist seit März 2019 aufgrund von baulichen Mängeln (vgl. Kap. 6.3) gesperrt
- Über die Tiefgarage werden die Parkplätze unterhalb des CCO erschlossen, die sich in privatem Eigentum befinden

Im Februar 2021 wurde eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben, um in Varianten den möglichen weiteren Umgang mit der Tiefgarage erarbeiten zu lassen (vgl. Kap. 7.6.7).

Abb. 21: Lage der unterhalb der Straße Am Stadtmuseum liegende Tiefgarage CCO



Außerdem gibt es in einigen Straßen entlang der Fahrbahn Parkplätze (z.B. Georgstraße oder Peterstraße).



Parkplätze Pferdemarkt



Parkplätze Alte Maschinenfabrik/Kulturhalle/
ehem. Exerzierhalle (Pferdemarkt)



Parkplätze 91er Straße unter der Bahnbrücke



Tiefgarage Heiligengeisthöfe (91er Straße)



Parkplätze entlang der Fahrbahn (Georgstraße)
Fotos: re.urban



Parkplätze entlang der Fahrbahn (Peterstraße)

Fahrradabstellanlagen:

Im Untersuchungsgebiet gibt es mehrere gesonderte Fahrradabstellanlagen (u.a. entlang der Heiligengeiststraße, am Stau (Höhe Osterstraße) und am Pferdemarkt).



Fahrradabstellanlage am Stau
Fotos: re.urban

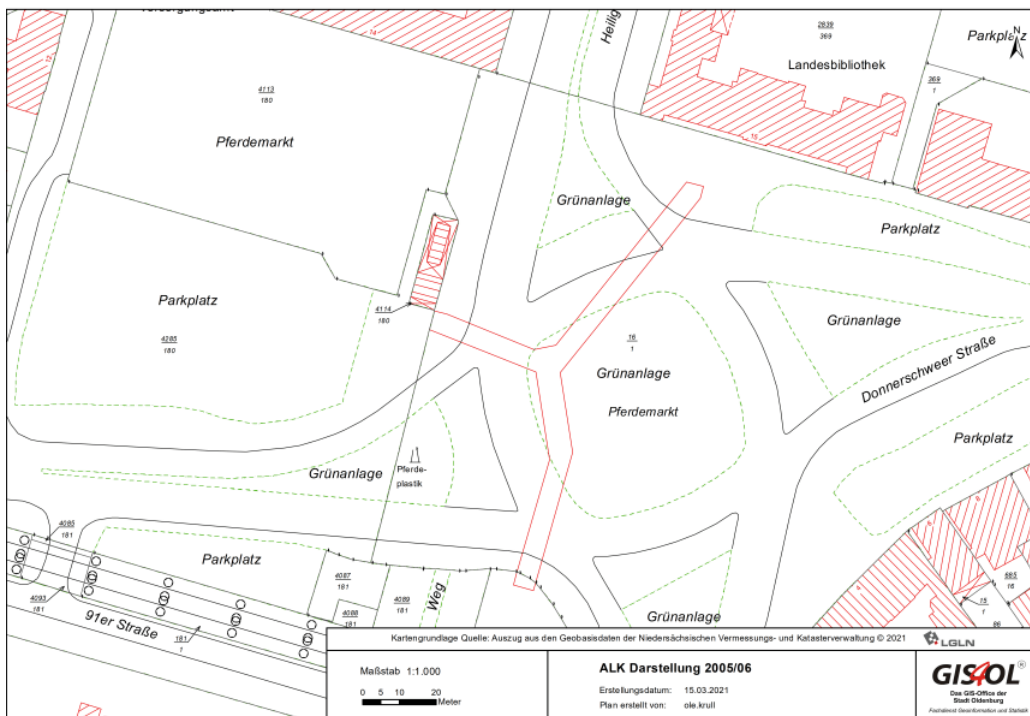


Fahrradabstellanlage am Pferdemarkt

Außerdem befinden sich im Untersuchungsgebiet aufgegebene Unterführungen (diese „Tunnelsysteme“ existieren noch – die Zugänge wurden jedoch zugeschüttet). Insgesamt gab es drei solcher Fußgängerunterführungen:

Eine Unterführung befand sich unter dem Pferdemarkt im Bereich des Kiosks und hat den Pferdemarkt mit dem Stadtmuseum sowie mit der nördlichen Innenstadt verbunden (Zugang im Bereich 91er Straße).

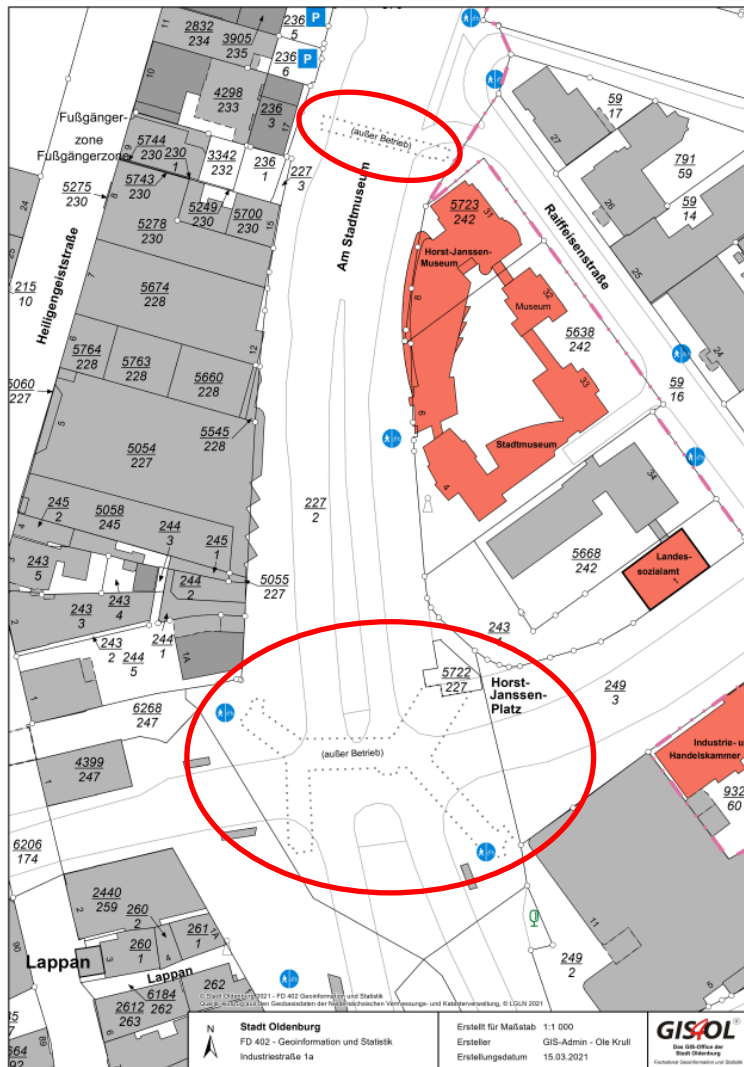
Abb. 22: Aufgegebene Fußgängerunterführung Pferdemarkt



Fußgängerunterführung Pferdemarkt
Quelle: Stadt Oldenburg

Eine zweite Unterführung hat das Stadtmuseum mit der anderen Straßenseite verbunden.

Die dritte Fußgängerunterführung befand sich im Bereich des Lappans und hat die unterirdische Querung im Bereich Staulinie – Staugraben – Am Stadtmuseum und Moslestraße ermöglicht.



Ehemalige Fußgängerunterführungen
Quelle: Stadt Oldenburg



Unterführung Horst-Janssen-Museum

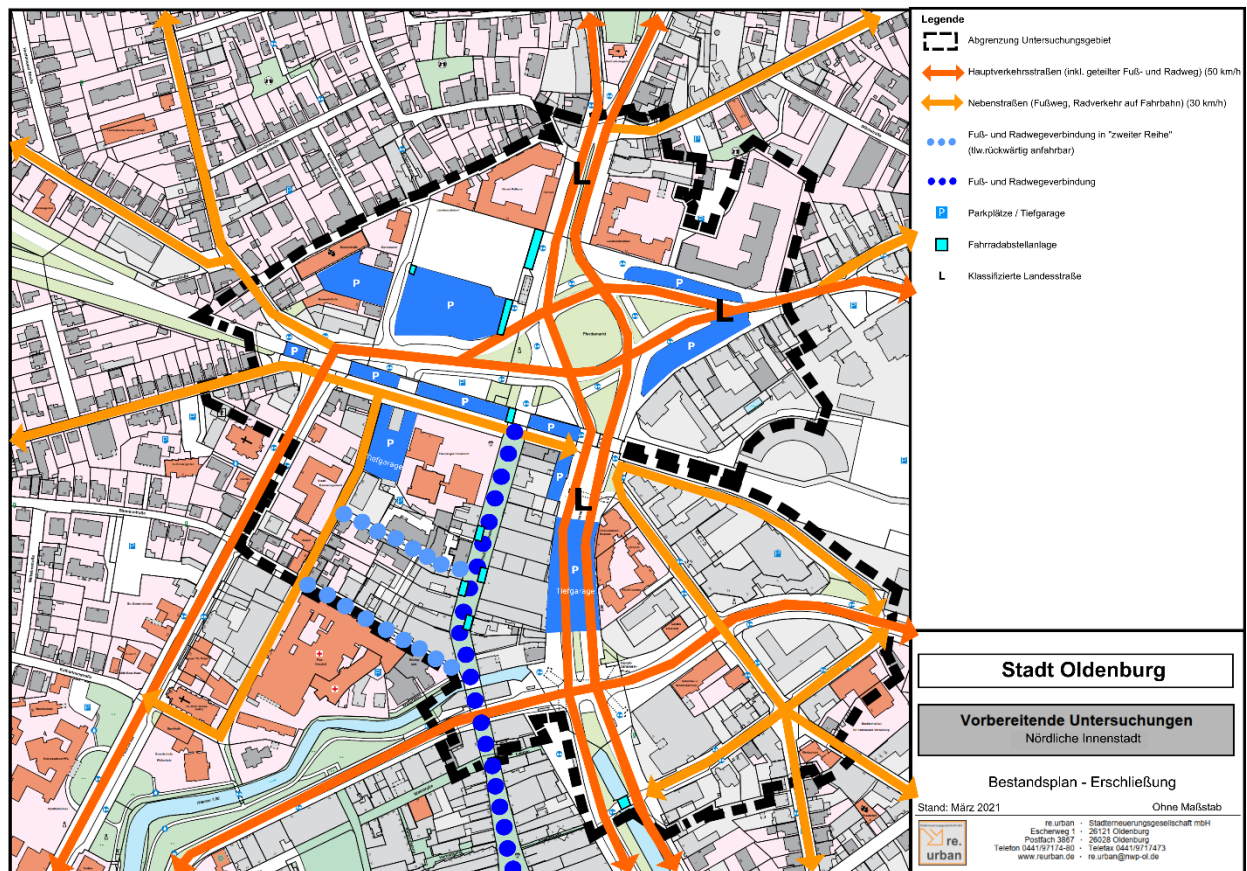


Unterführung Horst-Janssen-Platz



Unterführung im Bereich Lappan
Fotos: re.urban

Abb. 23: Erschließungsstruktur Nördliche Innenstadt



5.3 Baustruktur

5.3.1 Baustruktur

Im Bereich der nördlichen Heiligengeiststraße (Fußgängerzone)/Übergang nach Norden dominiert die Bahnbrücke das städtebauliche Bild.

An der 91er Straße wurden im Frühjahr 2020 die Gebäude des ehemaligen Finanzamtes abgerissen.

Die Bebauung im Untersuchungsgebiet ist gekennzeichnet durch eine Mischung aus

- historischer Bebauung - großvolumige Gebäudekörper z.B. aus der militärischen Nutzung des Bereiches um den Pferdemarkt. Beispiele sind die alte Exerzierhalle, die alte Maschinenfabrik/Kulturhalle oder die ehemaligen Kasernengebäude, die heute z.B. von der Stadtverwaltung bzw. der Landesbibliothek und als Studentenwohnheim genutzt werden.
- kleinteiligerer historischer Bebauung
- vor allem Büro- und Geschäfts- bzw. Bürogebäuden aus den verschiedenen Bauphasen des 20. Jahrhunderts – teilweise als sehr massige, 5-8-geschossige Baukörper
- modernen Neubauten aus dem 21. Jahrhundert im Bereich des Pius Hospitals und der Heiligengeiststraße sowie im Bereich der Heiligengeisthöfe
- dem Horst-Janssen-Museum mit seiner auffälligen Architektur



Pferdemarkt



Pferdemarkt: Alte Maschinenfabrik/Kulturhalle (links) und ehem. Exerzierhalle von 1879 (rechts)



Pferdemarkt (ehem. Kaserne von 1820)



(Nördliche) Heiligengeiststraße



Lange Straße



Moslestraße



Osterstraße



Am Stadtmuseum



Am Stadtmuseum



Am Stadtmuseum



Am Stadtmuseum
Fotos: re.urban



Heiligengeisthöfe

Abb. 24: Schrägluftbild Untersuchungsgebiet Nördliche Innenstadt



Quelle: www.moewenblick.de

Abb. 25: Baustruktur südöstliches Untersuchungsgebiet



Blick auf das südöstliche Untersuchungsgebiet aus der Vogelperspektive (Richtung Bahnhof vom Arcara Hotel aus)



Blick in die Raiffeisenstraße (von der 91er Straße aus) Blick in die Moslestraße (Richtung Bahnhof vom Lappan aus)
Quelle: Fachdienst Geoinformation und Statistik (Stadt Oldenburg) World Insight Viewer der DB Systel – 3D Stadtmodell



Ehemalige Kasernengebäude am Pferdemarkt



Alte Exerzierhalle am Pferdemarkt
Fotos: re.urban



Bebauung entlang der Donnerschweer Straße

5.3.2 Baudenkmale

Bei den im Untersuchungsgebiet vorhandenen Baudenkmalen wird zwischen Einzeldenkmalen gemäß § 3.2 NDSchG (dunkelrot), Gruppendenkmalen gemäß § 3.3 NDSchG (blau) und Prüffällen bzw. Nichtdenkmalen (gelb) unterschieden. Unter Nichtdenkmalen versteht man Denkmale, die beispielsweise aufgrund eines hohen Überformungsgrades aus dem Denkmalschutz entlassen wurden.

Im Untersuchungsgebiet befinden sich folgende Baudenkmale:

Einzeldenkmale:

- Donnerschweer Straße 4
- Heiligengeiststraße 26
- Heiligengeiststraße 31
- Heiligengeiststraße 32
- Johannisstraße 6 (Exerzierhalle)
- Osterstraße 13
- Peterstraße 42
- Peterstraße 44
- Pferdemarkt 11
- Pferdemarkt 12
- Pferdemarkt 13
- Pferdemarkt 14
- Pferdemarkt 15
- Pferdemarkt 16
- Raiffeisenstraße 31 (Ballinsche Villa)
- Raiffeisenstraße 32 (Jürgensche Villa)
- Raiffeisenstraße 33 (Francksen-Villa)
- Staugraben 10
- Ziegelhofstraße 6 mit Rückgebäude

Gruppendenkmale:

- Brüderstraße 1
- Brüderstraße 3
- Donnerschweer Straße 8
- Donnerschweer Straße 10
- Donnerschweer Straße 12
- Grüne Straße 20
- Grüne Straße 24
- Georgstraße 23
- Georgstraße 24
- Lange Straße 1
- Lange Straße 2
- Lange Straße 90
- Lange Straße 91
- Osterstraße 8
- Osterstraße 10
- Osterstraße 12
- Osterstraße 14/Gottorpstraße 15
- Osterstraße 16
- Pferdemarkt 7
- Pferdemarkt 8
- Pferdemarkt 8 (Alte Maschinenfabrik/Kulturhalle)
- Pferdemarkt 15b
- Pferdemarkt 15b
- Platzanlage Pferdemarkt
- Umfassungsmauer
- Raiffeisenstraße 39
- Raiffeisenstraße 40
- Wallanlagen (nur ein kleiner Teil im Untersuchungsgebiet)
- Wallstraße 1a

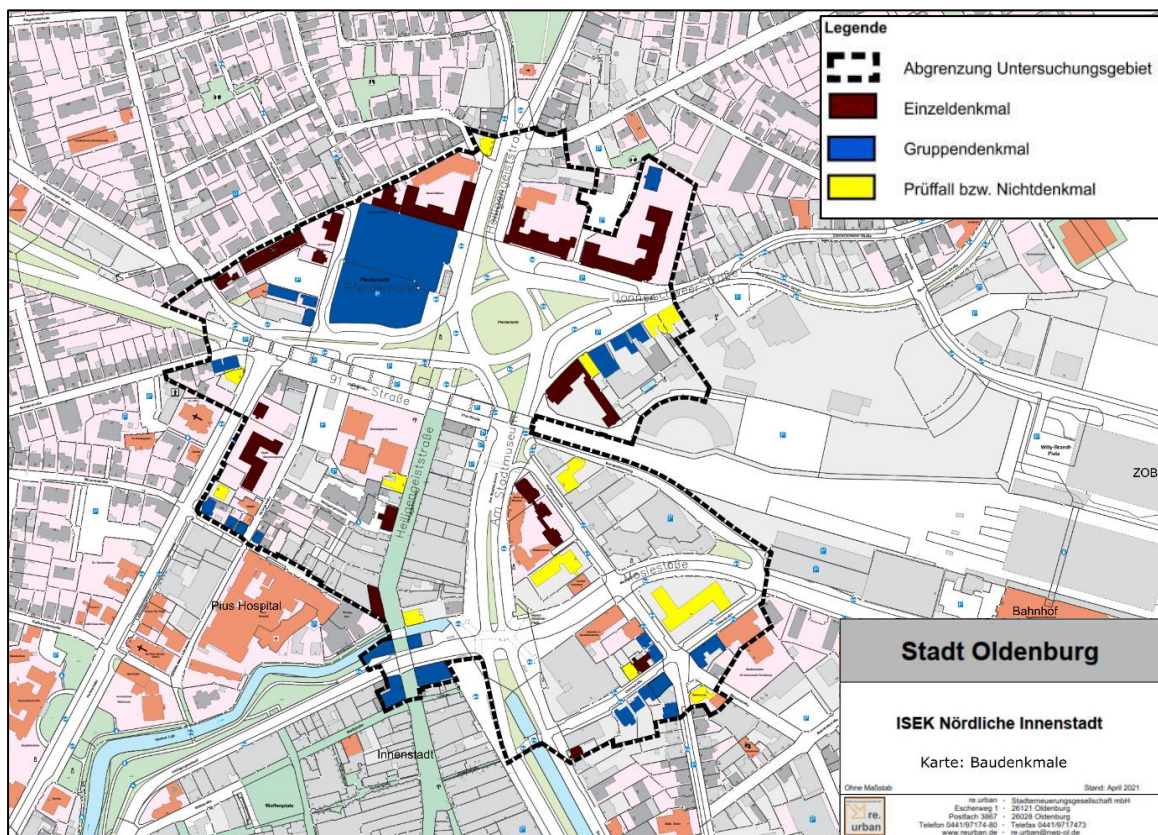
Ehemalige Baudenkmale/Nichtdenkmale:

- Donnerschweer Straße 6
- Donnerschweer Straße 14
- Donnerschweer Straße 16
- Donnerschweer Straße 18
- Donnerschweer Straße 20
- Osterstraße 11

- Osterstraße 15
- Heiligengeistsraße 1
- Heiligengeiststraße 24
- Peterstraße 38
- Peterstraße 45
- Raiffeisenstraße 26
- Raiffeisenstraße 34

Das Objekt Staugraben 11 wird beim Niedersächsischen Landesamt als Info-u. Rechercheobjekt geführt. Hier kann laut unterer Denkmalschutzbehörde ggf. ein Prüffall auf Denkmalschutz resultieren (weiterer Prüffall: Rosenstr. 41).

Abb. 26: Baudenkmale im Untersuchungsgebiet Nördliche Innenstadt



Quelle: Stadt Oldenburg. Darstellung: re.urban

Im gesamten Plangebiet sind zahlreiche archäologische Fundstellen vorhanden und gemäß unterer Denkmalschutzbehörde sicherlich auch noch weitere zu erwarten.

Gemäß Landesamt für Denkmalpflege befinden sich in den südwestlichen Randbereichen des Plangebietes noch wertvolle Überreste der historischen Stadtbefestigungen und Bebauungen der Stadt Oldenburg, die überwiegend obertägig nicht mehr erkennbar sind.

Bei sämtlichen Erdarbeiten muss hier aber mit archäologischen Funden und Befunden gerechnet werden. Dabei handelt es sich um Bodendenkmale, die durch das Nieders. Denkmalschutzgesetz geschützt sind.

Sämtliche Erdarbeiten – auch Abbrucharbeiten – in diesen Bereichen bedürfen daher einer denkmalrechtlichen Genehmigung (§13 NDSchG).

5.4 Freiraumsituation

Im Untersuchungsgebiet „Nördliche Innenstadt“ gibt es keine großflächigen Freiräume. Es gibt jedoch großflächigere öffentliche Räume im Untersuchungsgebiet, die zum Aufenthalt geeignet sind:

- Pferdemarkt
- Heiligengeiststraße (Fußgängerzone)
- Am Stadtmuseum (öffentlicher Raum vor dem Horst-Janssen-Museum/Stadtmuseum)

Südwestlich direkt angrenzend an das Untersuchungsgebiet befinden sich die direkt an der Haaren gelegenen historischen Wallanlagen²⁷, die zur Naherholung genutzt werden können und ein großes Potenzial für die Innenstadt darstellen.



Quelle: Auszug aus den Geobasisdaten des Landesamtes für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen (LGLN)

²⁷ „Die historischen Wallanlagen sind ein Zeugnis der Gartenkunst in der Oldenburger Stadtgestaltung. Bis 1730 dienten die heutigen Wallanlagen als mittelalterliche Stadtbefestigung und –umgrenzung. Im Laufe der Geschichte haben sie aufgrund der jeweiligen Funktion ihre Gestalt verändert. Ab 1764 fand eine Entfestigung statt. [...] Um 1800 diente es als Anlage der Ringallee und Promenade mit erster landschaftlicher Gestaltung im englischen Landschaftsgartenstil.“ Quelle: <https://www.oldenburg-tourismus.de/a-wallanlagen>.



Verkehrsinselferdemarkt (nicht begehbar)

Fotos: re.urban



Wallanlagen

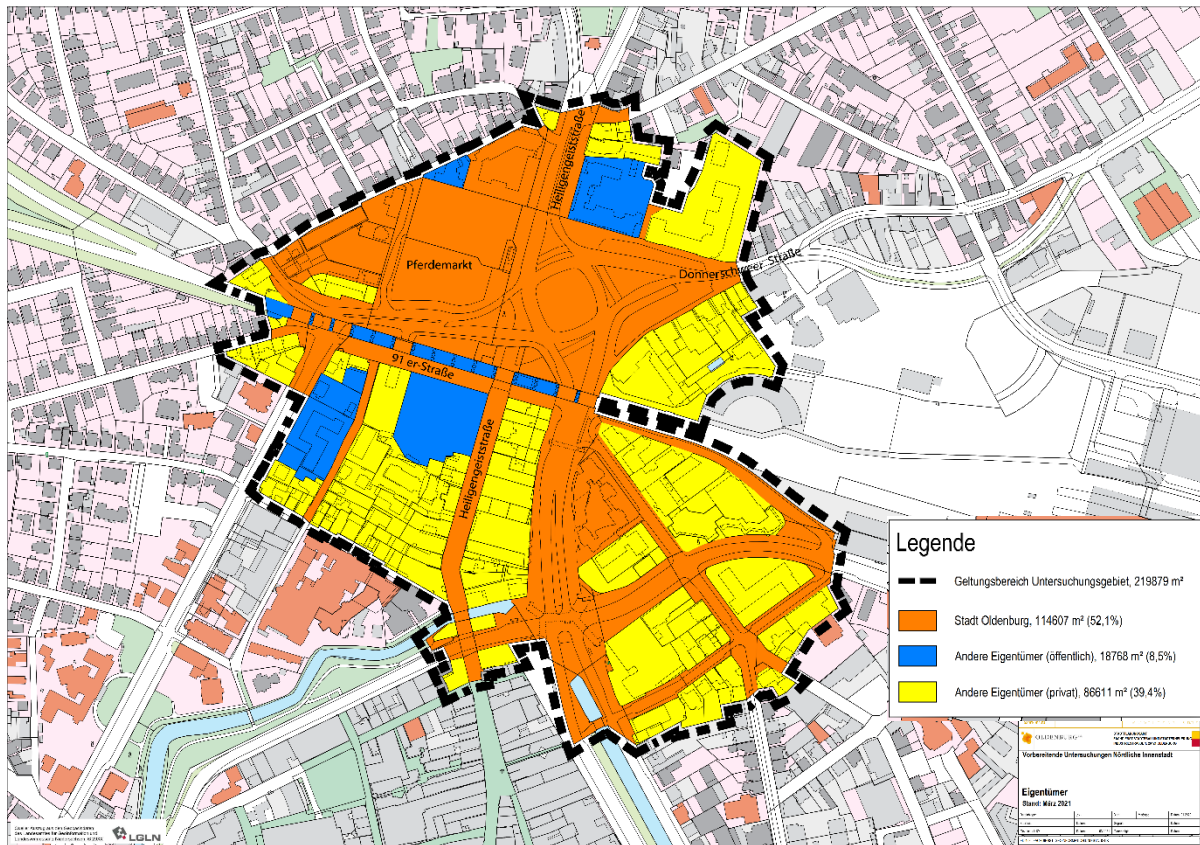
5.5 Eigentümerstruktur

Die Flächen nördlich der Bahnschienen im Bereich Pferdemarkt und Umgebung befinden sich überwiegend (52 %) im Besitz der Stadt Oldenburg (größtenteils Verkehrsflächen). Südlich der Bahnschienen befinden sich die Verkehrsflächen sowie die Flächen des Horst-Janssen-Museums/Stadtmuseums im Besitz der Stadt Oldenburg. Zudem befindet sich die unterhalb der Straße Am Stadtmuseum liegende Tiefgarage CCO größtenteils im Eigentum der Stadt (Flächen unter der Straße Am Stadtmuseum).

Vereinzelte befinden sich Flächen im Untersuchungsgebiet im Besitz öffentlicher Eigentümer.

Im Bereich Heiligengeiststraße gibt es 43 Eigentümer mit teilweise Teileigentum.

Abb. 27: Eigentümerstruktur Nördliche Innenstadt



Quelle: Stadt Oldenburg

6 Städtebauliche Missstände und Handlungsbedarfe

6.1 Funktionale Mängel

Funktionale Mängel liegen vor:

□ Im Zentralen Versorgungsbereich

- **abnehmende funktionale Dichte:**

Gemäß Einzelhandelskonzept fällt die funktionale Dichte in der Heiligengeiststraße im Vergleich zur restlichen Innenstadt deutlich ab → wenig Frequenz;

Als Ursachen werden benannt, dass

- die Heiligengeiststraße durch den Heiligengeistwall von der restlichen Fußgängerzone abgekoppelt ist sowie
- im Bereich der Heiligengeistr. Dienstleistungen überwiegen

(vgl. Kap. 7.2.2)

- **Leerstand im Zentralen Versorgungsbereich:**

- einen (Teil-)Leerstand gibt es in der Heiligengeiststr. 3

- **Ordnungsbedarf Fahrradparken:**

- Die Heiligengeiststraße, die als Fußgängerzone im mittleren Bereich von Radfahrern befahren werden darf, wird in großem Umfang für das innenstadtbezogene Fahrradparken genutzt. Dieses Parken findet in Teilen ungeordnet statt und mindert die Aufenthaltsqualität bzw. auch die Zugänglichkeit der Erdgeschossseinheiten.



Übergang zur restlichen Fußgängerzone
(Abkopplung durch Heiligengeistwall –
Straßenquerung mit Ampelschaltung)

Fotos: re.urban



Ungeordnetes Fahrradparken in der Heiligengeiststraße vor den Eingängen der Geschäfte

☐ Außerhalb des Zentralen Versorgungsbereiches:

Außerhalb des Zentralen Versorgungsbereiches ergibt sich durch geplante Neubauvorhaben und Umzüge großer Dienstleister **Bedarf an Nachnutzungen** für

- den heutigen Standort der GVO (Gegenseitigkeit Versicherung Oldenburg), Osterstraße 15 (der Hauptsitz der Versicherung wird im Jahr 2021 nach Bad Zwischenahn verlegt) – die Nachnutzung ist aber bereits fest vorgesehen (weiterhin Dienstleistungsnutzung mit geringem Anteil Wohnen)
- den Standort der Öffentlichen Versicherung am Staugraben 11 (die Versicherung errichtet einen Neubau auf der gegenüberliegenden Straßenseite benachbart zum Horst-Janssen- Museum – vgl. Kap. 7.3.3)

Derzeit leer stehen

- Kiosk am Pferdemarkt (Nachnutzung als Kiosk für einen Teil des Gebäudes seit März 2020 – der Imbissbereich bleibt aufgrund des schlechten Zustandes geschlossen)
- Raiffeisenstraße 24
- Pferdemarkt 7 (ehem. Möbel Rosenbohm)

(vgl. Kap. 5.1.5)



Derzeitiger Standort Öffentliche Versicherung



Derzeitiger Standort GVO

☐ Mängel im Erschließungssystem

Die bestehenden Mängel im Erschließungssystem betreffen vor allem den Fußgänger- und Fahrradverkehr:

- Gemäß Fachdienst Verkehrsplanung der Stadt Oldenburg dominieren überdimensionierte Verkehrsflächen für den Kfz-Verkehr den öffentlichen Raum und stellen einen Hauptmangel der bestehenden Situation dar, (überdimensionierte Flächen für den fließenden Verkehr - z.B. vierspurige Straße „Pferdemarkt“ parallel zur Bahn oder überlange Rechtsabbiegespur Am Stadtmuseum-Donnerschweer Straße -, aber auch für den ruhenden Verkehr - vor allem Pferdemarkt Ost)
- Einzelne Bereiche des Gebietes sind durch die Bahntrasse und/oder Hauptverkehrsstraßen voneinander abgetrennt – insbesondere gilt dies für:

- den Kreuzungsbereich 91er Straße/Bundesbahnweg/Raiffeisenstr. – hier ist eine direkte Querung der Straße Am Stadtmuseum nicht möglich, die Straße am Stadtmuseum wirkt als deutliche Barriere zwischen der nördlichen Innenstadt und dem Bahnhof bzw. dem Gebiet nördlich des Bahnhofs
 - das Museumsquartier – der Zugang von Westen erfordert die Querung der vier-spurigen Straße am Stadtmuseum
 - den Pferdemarkt - der Zugang zum Pferdemarkt aus Richtung der Innenstadt und des Bahnhofs erfordert die Querung der vierspurigen Straße Am Pferdemarkt
 - den östlichen Teil des Untersuchungsgebietes – der Zugang dieses Teilbereiches von Westen erfordert die Querung der mehrspurigen Straße Am Stadtmuseum und von Süden der Querung der zweispurigen Moslestraße.
- In diesen Bereichen wird auch die verkehrliche Anbindung für Fußgänger und Fahrradfahrer u.a. aufgrund von sehr starker Dominanz von Flächen für motorisierten Verkehr erschwert



Trennende Wirkung der Straße Am Stadtmuseum

Fotos: re.urban

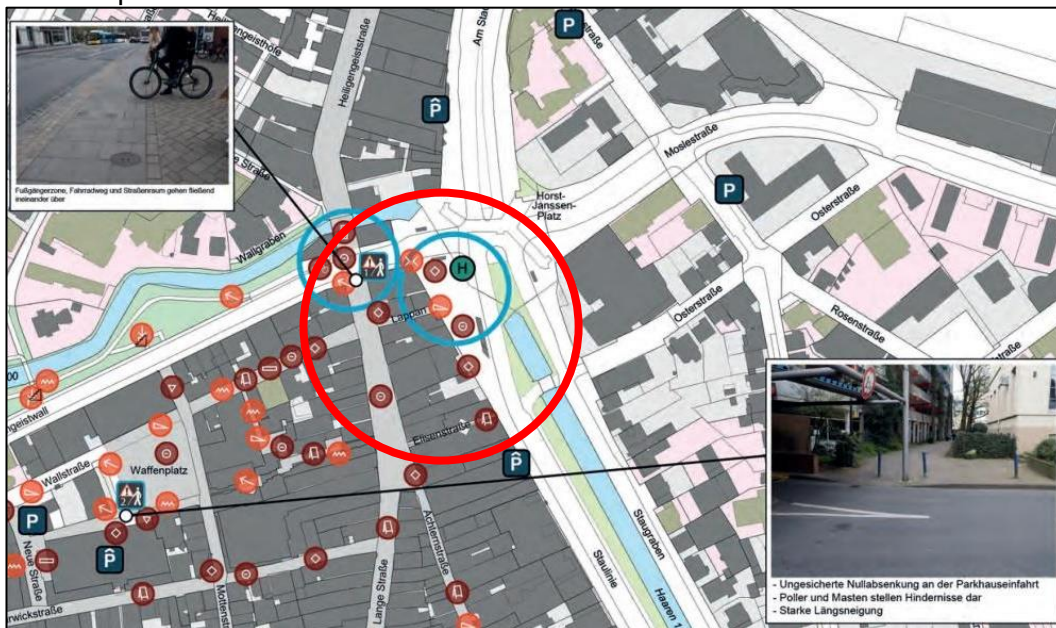


Trennende Wirkung des Pferdemarktes

- Fotos: re.urban
- Es gibt Mängel im Hinblick auf das (innenstadtbezogene) Fahrradparken: unzureichende Anzahl an Abstellanlagen bzw. unzureichende Ausgestaltung (z.B. fehlende Überdachung)
 - Die vorhandenen Geh- und Radwege sind in Teilen zu schmal (unter der Eisenbahnbrücke, Ostseite „Am Stadtmuseum“).
 - Mangelhafte bzw. gefährliche Fuß- und Radwegeverbindungen:
 - Östl. Pferdemarkt/Donnerschweer Straße stadtein- und -auswärts
 - Straße Pferdemarkt Südseite (fehlender Gehweg)
 - Beziehung Pferdemarkt/Am Stadtmuseum – Raiffeisenstraße (heute Führung im Kfz-Gegenverkehr)
 - 91er Straße (massive Gefährdung des hier straken Radverkehrs durch Senkrechtparkstände und rückwärtiges Ausparken)
 - Fehlende Querungsmöglichkeiten in der Heiligengeiststraße, Höhe Einmündung Lindenstraße und in der Straße Am Stadtmuseum, Höhe Museum

- Im Hinblick auf Nutzung durch Fußgänger (insbes. Ältere) fehlt es an Möglichkeiten zum Verweilen oder um sich auszuruhen (z.B. Bänke)
- Es fehlt eine qualifizierte Anknüpfung und Durchwegung an die zentrale Erschließungsachse des EWE-Areals zwischen Willy-Brandt-Platz und Pferdemarkt
- Im „Leitfaden Oldenburg barrierefrei“ werden die Kreuzungssituation Heiligengeistwall/Heiligengeiststraße sowie der Lappan als „*punktueller Problemsituationen*“ (blaue Kreise) abgebildet (vgl. Abb. 28):
 - Für den im Untersuchungsgebiet befindlichen Bereich der Kreuzungssituation werden fehlende Leitlinien sowie eine Ampel ohne Zusatzeinrichtungen/mit Mängeln dargestellt.
 - Im Bereich Lappan werden angrenzend an das Untersuchungsgebiet Hindernisse, fehlende Leitlinien, Engstellen und Quermeigungen als problematisch identifiziert.

Karte der problematischen Situationen in der Innenstadt



Leitfaden Oldenburg barrierefrei Innenstadt	
Wichtige Problemstellen	
Punktuelle Problemsituationen	Ampel ohne Zusatzeinrichtungen/ mit Mängeln
Baustelle	Hindernisse
Gehen	Ungesicherte Nullabsenkung
Unebener Bodenbelag	Auslagen/Werbeaufsteller
Quermeigung	Keine Trennung Geh-/Radweg
Längsneigung	Gefahrenpunkt
Engstellen	Ziele und Ausgangspunkte
Kante oder Stufe	Bushaltestellen
Sehen	Behindertenparkplätze im Straßenraum
Keine Kontraste	Behindertenparkplätze im Parkhaus
Keine Leitlinie	Arbeitsgemeinschaft akp p+ DIN A3 Stand 17.04.2018

Quelle: Stadt Oldenburg: Leitfaden Oldenburg barrierefrei - Teil 1: Öffentlicher Raum (April 2018). protze + theiling GbR aus Bremen in Arbeitsgemeinschaft mit akp_ Stadtplanung + Regionalentwicklung aus Kassel. Anhang. Hervorhebung durch re.urban.

6.2 Gestalterische Mängel

- In weiten Teilen des öffentlichen Raumes ist der motorisierte Verkehr (fließend, ruhend) dominant
- Die Fläche des Pferdemarktes/östlicher Teil stellt eine deutliche Zäsur in der Stadtstruktur dar
- Es mangelt an Aufenthaltsqualität auf dem Pferdemarkt
 - hauptsächlich Parkplatz
 - kaum Gestaltung der Platzflächen
 - kaum Angebote zum Verweilen (Bänke, Spielplätze, etc.)



Fehlende Aufenthaltsqualität auf dem Pferdemarkt
Fotos: re.urban

- Fehlende Aufenthaltsqualität in der Heiligengeiststraße (geringer als im Rest der Fußgängerzone)
 - Veraltetes, fehlendes oder unzureichend gestaltetes Mobiliar
 - öffentlicher Raum wenig gestaltet
 - ungeordnetes Fahrradparken stört im öffentlichen Raum
 - Fehlende Raumkanten südlich der Bahnbrücke



Fehlende Aufenthaltsqualität in der Heiligengeiststraße
Fotos: re.urban

- Fehlende Aufenthaltsqualität im Bereich Stadtmuseum/Horst-Janssen-Museum
 - Straßenraum Am Stadtmuseum/Raiffeisenstraße/Osterstraße
 - Öffentlicher Raum vor dem Stadtmuseum/Nebenanlagen Raiffeisenstraße



Fehlende Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum vor dem Stadtmuseum



Fehlende Aufenthaltsqualität in der Raiffeisenstraße (Nebenanlagen)
Fotos: re.urban

- Mangelnde Attraktivität des Bundesbahnweges als Verbindung zum Bahnhof
Der Bundesbahnweg wird auf der Nordseite von der Bahn (in Hochlage) begrenzt, auf der Südseite von den Rückseiten der Gebäude an der Raiffeisenstraße, so dass sich trotz der zentralen Lage ein unbelebtes sowie unbegrüntes Rückseiten-Umfeld mit geringer sozialer Kontrolle ergibt (möglicher Angstrraum).



Bundesbahnweg
Fotos: re.urban

6.3 Bauliche Mängel

Erhebliche bauliche Mängel liegen an der unterhalb der Straße Am Stadtmuseum liegenden Tiefgarage CCO, die Tiefgarage ist seit März 2019 aufgrund von Baumängeln geschlossen:

- Die Standsicherheit der gesamten Tiefgarage ist nicht mehr ausreichend sichergestellt,
- Der bauliche Brandschutz der Decken und Stützen ist nicht mehr ausreichend sichergestellt,
- Die Gebrauchstauglichkeit und die Standsicherheit erfordern technische Nachrüstungen, z.B. Lüftung, KKS, ...

Quelle: Variantenuntersuchung der CCO Tiefgarage, Bauplanung Nord-Oldenburg (August 2020)



Tiefgaragenzufahrt CCO (Am Stadtmuseum)
Quelle: NWZ vom 10.08.2020



Tiefgaragenzufahrt CCO (Raiffeisenstraße)
Quelle: NWZ vom 10.01.2020



Zugang zur Tiefgarage vom Stadtmuseum
Foto: re.urban



Tiefgarage CCO
Quelle: OÖZ vom 10.05.2019

Ausgehend vom Baualter ist davon auszugehen, dass an einem erheblichen Teil der Gebäude energetischer Modernisierungsbedarf besteht.

Darüber hinaus sind einige Gebäude erkennbar in schlechtem Erhaltungszustand und weisen Gestaltungsmängel auf (z.B. Alte Maschinenfabrik/Kulturhalle²⁸).

Der schlechte Zustand des Imbisses am Pferdemarkt macht einen Abriss des Gebäudes notwendig (mittelfristig ist ein Neubau vorgesehen).

²⁸ Der Zustand des Gebäudes lässt derzeit nur eine Nutzung von April bis Oktober zu.



Imbiss am Pferdemarkt
Fotos: re.urban



Alte Maschinenfabrik/Kulturhalle

Weiterhin besteht ggf. Bedarf an Maßnahmen zur Erhöhung der Barrierefreiheit.

Der Bedarf an Maßnahmen zur Erhöhung der Barrierefreiheit ist teilweise bereits bekannt (z.B. im Bürgerbüro Mitte hinsichtlich Orientierung für blinde und sehbehinderte Menschen²⁹) und ist für weitere öffentliche Gebäuden im Untersuchungsgebiet zu prüfen.

Eine flächendeckende gebäudescharfe Bewertung ist im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen allerdings nicht erfolgt (da hierzu eine Einzelbetrachtung der Gebäude auch von innen erforderlich wäre).

Aufgrund von Baustruktur bzw. Baualter eines erheblichen Teils der Gebäude im Gebiet ist weiterhin davon auszugehen, dass Modernisierungsbedarf (insbesondere im Bereich energetische Modernisierung) bei privaten Gebäuden besteht. Eine gebäudescharfe Beurteilung konnte im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchung nicht erfolgen.

6.4 Zusammenfassende Darstellung

Das Untersuchungsgebiet ist insbesondere von funktionalen (z.B. abfallende funktionale Dichte in der Heiligengeiststraße) und gestalterischen Missständen (u.a. fehlende Aufenthaltsqualität in den Bereichen Heiligengeiststraße, Pferdemarkt und Am Stadtmuseum) sowie von verkehrlichen Neuordnungsbedarfen betroffen.

²⁹ Vgl. Stadt Oldenburg: Leitfaden Oldenburg barrierefrei - Teil 2: Öffentliche Gebäude (April 2018). protze + theiling GbR aus Bremen in Arbeitsgemeinschaft mit akp_ Stadtplanung + Regionalentwicklung aus Kassel.

7 Erneuerungskonzept

7.1 Handlungsbedarfe

Ausgehend von den Missständen im Untersuchungsgebiet (vgl. Kap. 6) lassen sich folgende Hauptaufgaben formulieren:

- Stärkung des Zentralen Versorgungsbereiches im Bereich der Heiligengeiststraße
- Gestaltung der für öffentliche Nutzung vorgesehene Flächen – Sicherung von Aufenthaltsqualität trotz paralleler Funktion für z.B. ruhenden Verkehr bzw. Lage dicht an Hauptverkehrsachsen
- Sicherung und Herstellung von Aufenthaltsqualität und Begegnungs- und Kommunikationsmöglichkeiten im öffentlichen Raum
- Verbesserung der Führung des Radverkehrs
- (Neu)Organisation des (innenstadtbezogenen) Fahrradparkens
- Entwicklung (gestalterischer) Perspektiven für die großen Verkehrsflächen/ggf. Neuordnung
- Behebung baugestalterischer Missstände (Raumkanten)
- Umgestaltung und Reduzierung der prägenden und teilweise überdimensionierten Kfz-bezogenen Verkehrsflächen (fließender und ruhender Verkehr)
(Dieses Ziel ergibt sich auch aus verschiedenen stadtentwicklungs- und mobilitätspolitische Zielsetzungen der Stadt, u.a. der Erreichung der Klimaneutralität 2035 mit entsprechend definierten Zwischenzielen, der ebenfalls vom Rat beschlossenen stadtvertraglichen Nahmobilität und Verkehrsverlagerung zugunsten der Verkehrsmittel des Umweltverbunds und der Nahmobilität (z.B. step2025), die auf eine zukünftig deutlich veränderte Mobilitäts- und Verkehrsgestaltung zielen.

7.2 Rahmenbedingungen

7.2.1 step2025 – Stadtentwicklungsprogramm der Stadt Oldenburg³⁰

Im Jahr 2014 wurde das step2025 - Stadtentwicklungsprogramm der Stadt Oldenburg (April 2014) der pp (pesch partner) Architekten und stadtplaner GmbH aus Herdecke erarbeitet. Darin finden sich folgende Aussagen zur Innenstadt insgesamt und zum Untersuchungsgebiet im Speziellen:

□ Leitziele

Im step2025 der Stadt Oldenburg werden für die Innenstadt folgende Leitziele in unterschiedlichen Handlungsfeldern ausgegeben:

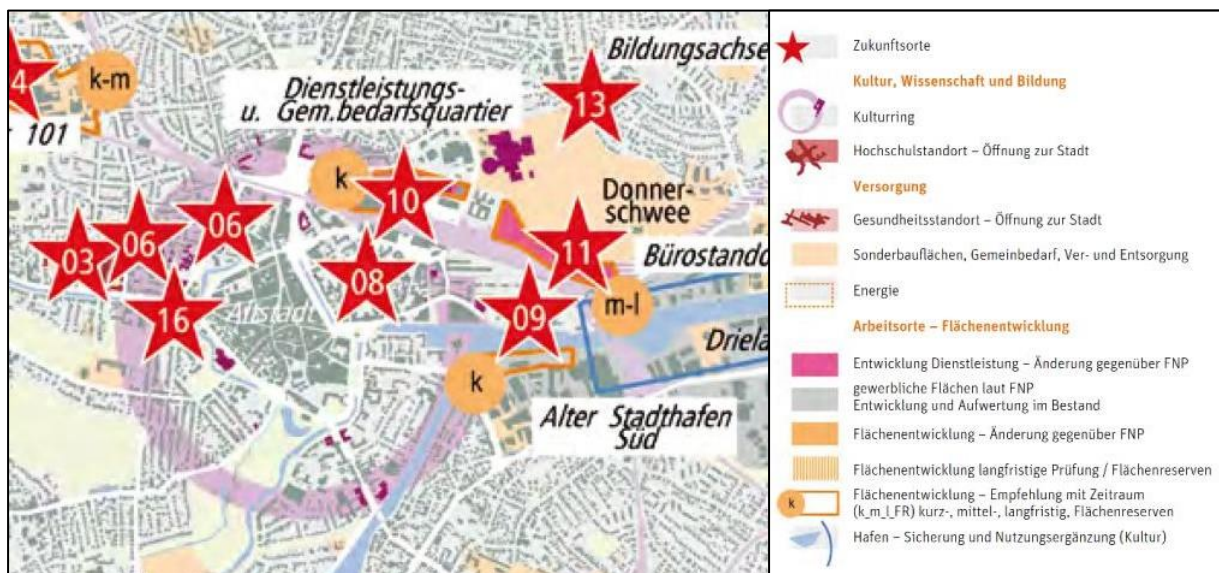
„Leitziel 02: Oldenburg – Wissenschaft und Kultur auf internationalem Niveau

³⁰ Das folgende Kapitel wurde auf Basis des step2025 - Stadtentwicklungsprogramm der Stadt Oldenburg (April 2014) der pp (pesch partner) architekten und stadtplaner GmbH aus Herdecke erarbeitet. Direkte Zitate werden kursiv dargestellt.

- **Oldenburg sichert die zentralen Angebote der Großstadtkultur in der Innenstadt.** Angebote wie das Oldenburgische Staatstheater, das Staatsorchester oder die zahlreichen Museen werden als notwendige kulturelle Bestandteile und Anziehungspunkte für Bewohner und Besucher unterstützt – kulturelle Events wie das Internationale Filmfest Oldenburg oder der Kultursommer gefördert.
- **Die kulturelle Vielfalt und Lebendigkeit der Innenstadt findet ihren räumlichen Niederschlag im Kulturring.** Neben den Angeboten der Großstadtkultur zeigt sich hier eine lebendige Kleinkunstszene.“

Quelle: step2025 - Stadtentwicklungsprogramm der Stadt Oldenburg (April 2014), S. 56

Das **Untersuchungsgebiet** „Nördliche Innenstadt“ befindet sich in diesem **Kulturring** (rosa Kreis). Mit der alten Maschinenfabrik/Kulturhalle³¹, der vom Staatstheater genutzten Exerzierhalle³², dem Polyester Klub sowie dem Horst-Janssen- und dem Stadtmuseum befinden sich mehrere kulturelle Einrichtungen im Untersuchungsgebiet.



Quelle: step2025 - Stadtentwicklungsprogramm der Stadt Oldenburg (April 2014), S. 57

„Leitziel 05: Oldenburg – Urbanität durch Konzentration, Mischung und Dichte

- Die für Oldenburg typische Stadtgliederung wird weiterentwickelt. Die konzentrische

³¹„Seit 15 Jahren ist das bau_werk Oldenburg [Oldenburger Forum für Baukultur] ein wichtiger Bestandteil der Architektur- und Kulturlandschaft der Stadt. Es ist ein Zentrum des fachlichen und gesellschaftlichen Dialogs über aktuelle Fragen an das Bauen und die Architektur geworden.“

Quelle: <http://www.bauwerk-oldenburg.de/>

³²„Die Exerzierhalle ist heute eine Spielstätte des Oldenburgischen Staatstheaters. Sie befindet sich am Pferdemarkt. Da Oldenburg vor dem ersten Weltkrieg als Militärgarnison eine bedeutende Rolle spielte, diente der Pferdemarkt früher neben dem Pferdehandel auch dem Militär als Exerzier- und Paradeplatz. In den Kasernen am Pferdemarkt war das Oldenburger Infanterie-Regiment Nr. 91 stationiert.“

Quelle: Homepage der Stadt Oldenburg - <https://www.oldenburg-tourismus.de/a-exerzierhalle-oldenburgisches-staatstheater>

Struktur ist Basis der Siedlungs- und Zentrenentwicklung. **Vorrangig werden Flächen und Quartiere in der Innenstadt**, innerhalb des Autobahn Rings, in den Stadtteilzentren und entlang der Radialen **entwickelt**. Dort wird eine hochwertige und angemessene Verdichtung ermöglicht. An den Stadträndern zeichnet sich die Stadt durch kleinteilige städtebauliche Strukturen aus.

- **In der Innenstadt werden urbane Nutzungsstrukturen gestärkt**, also „Dichte“ und „Mischung“ gefördert. Dabei entstehen **unterschiedliche Milieus mit jeweils eigenen Charakteren**: die historische Altstadt, das Bahnhofsviertel, das Hafenviertel. Die Innenstadt bleibt durchgehend lebendig durch das Aufeinandertreffen von Arbeit, Freizeit, Kultur, Versorgung und nicht zuletzt Wohnen. Der urbane Raum ist Kristallisationspunkt des öffentlichen Lebens und Ort von Begegnung und Austausch.
- Die **gute Erreichbarkeit der Innenstadt** und der Stadtteilzentren wird sichergestellt. Dies gilt für alle Verkehrsmittel: den privaten PKW ebenso wie öffentliche Verkehrsmittel, das Fahrrad und das „Zu-Fuß-Gehen“.

Quelle: step2025 - Stadtentwicklungsprogramm der Stadt Oldenburg (April 2014), S. 63f.

„Leitziel 06: Oldenburg – Neues Wohnen in der Mitte

- **Oldenburg fördert das Wohnen vorrangig in der Innenstadt**, innerhalb des Autobahn Rings, in den Stadtteilzentren und entlang der Radialen – also dort, wo die nötigen Infrastruktureinrichtungen erreichbar und urbane Lebenswelten vorhanden sind oder geschaffen werden. In der Innenstadt wird die gezielte Erschließung der Obergeschosse als Wohnungsbauflächen für Senioren, Singles und Studierende angestrebt.

Quelle: step2025 - Stadtentwicklungsprogramm der Stadt Oldenburg (April 2014), S. 67f.

„Leitziel 08: Oldenburg – Dem klassizistischen Erbe verpflichtet, Schönheit als Anspruch

- Oldenburg räumt der Pflege von **Stadtbild und Baukultur** einen hohen Stellenwert ein: **Die Innenstadt mit der historischen Altstadt und ihren Wallanlagen**, dem Bahnhofs- und Gerichtsviertel macht den unverwechselbaren Reiz Oldenburgs aus. Oldenburg begreift die intensive Auseinandersetzung mit Stadtbild und Stadtgestalt nicht nur als kulturelle Aufgabe, sondern auch als wichtigen weichen Standortfaktor für die ökonomische Entwicklung. Der Wahrnehmbarkeit der historischen „Parzelle“ kommt besondere Bedeutung zu. In einer lebendigen Innenstadt treffen Baukultur und attraktive Kunst- und Kulturangebote auf engem Raum zusammen.
- **Erhalt und Weiterentwicklung des historischen Bauerbes** bedeuten nicht nur den sensiblen Umgang mit dem baukulturellen Erbe, sondern zeigen sich auch in einer anspruchsvollen Haltung bei der Gestaltung von Neubauten. **Daher ist das urbane Erscheinungsbild insbesondere in der Innenstadt durch zeitgemäße und „Zeichnende Architektur“ weiter zu entwickeln.**

Quelle: step2025 - Stadtentwicklungsprogramm der Stadt Oldenburg (April 2014), S. 77 f.

□ **Zukunftsorte**

Die kulturelle Vielfalt und Lebendigkeit der Innenstadt findet ihren räumlichen Niederschlag im **Kulturring**, der die Innenstadt und somit auch das Untersuchungsgebiet umschließt, wird als einer der Zukunftsorte für die zukünftige Entwicklung Oldenburgs hin zur urbanen Großstadt festgelegt:



ZIELE

- ▶ Profilierung Oldenburgs als Kulturstadt
- ▶ Mischung aus Großstadtkultur, Kleinkunst- und freien Kulturangeboten
- ▶ Stärkung und Belebung der Innenstadt
- ▶ Nutzen der Kulturrings als touristische Attraktion
- ▶ Unterstützung des Wandels des Kreativquartiers Bahnhofsviertel

MASSNAHMEN

- ▶ Erhalt, Unterstützung und Qualifizierung kultureller Angebote
- ▶ Vernetzung der Angebote
- ▶ städtebauliche Brücke Altstadt – Bahnhofsviertel – Kulturring – Hafenquartier
- ▶ Aufwertung des öffentlichen Raums
 - Kulturcampus (mit PFL, Theaterlaboratorium, Edith-Ruß-Haus usw.)
 - Ausbau der touristischen Infrastruktur (Infoleitsystem, Parkangebote, Busparkplätze, Serviceleistungen usw.)
 - Visualisierung des Kulturrings (Wegweisung, Illumination, Kulturteppich)

UMSETZUNG

- ▶ Priorität 1 und 2 / kurz- und mittelfristige Umsetzung
- ▶ verantwortliche Akteure:
 - Stadt Oldenburg
 - Kulturbetriebe
 - Creative City Challenge (EU-Projekt)
 - OTM
- ▶ Aufgaben Stadt Oldenburg:
 - Qualifizierung, z. B. durch Wettbewerb „Kulturring“ (Amt 30 – Kultur und Sport, Amt 40 – Stadtplanung / FD 401), Amt 31 – Jugend, Familie und Schule
 - Erschließung und Bereitstellung der Infrastruktur (Amt 41 – Verkehr und Straßenbau), Begleitung durch Maßnahme Promenade „Alter Stadthafen“ 09 ★
 - Entwicklung kultureller Angebote (Amt 30 – Kultur und Sport)
 - Dienstleisterin für Kulturangebote (OTM)

Quelle: step2025 - Stadtentwicklungsprogramm der Stadt Oldenburg (April 2014), S. 122

7.2.2 Gutachten zur Fortschreibung des Einzelhandelsentwicklungskonzeptes (EEK)³³

Im Jahr 2015 wurde die Fortschreibung des Einzelhandelsentwicklungskonzeptes der Stadt Oldenburg (Juni 2015) vom Büro Dr. Donato Acocella Stadt- und Regionalentwicklung aus Lörrach/Dortmund erarbeitet und am 28.09.2015 vom Rat der Stadt Oldenburg beschlossen. Darin finden sich die nachfolgend dargestellten Aussagen zur Innenstadt:

Derzeit ist eine Evaluierung und Fortschreibung des EEK in Vorbereitung. In diesem Zusammenhang sind angesichts der in der Heiligengeiststraße ablesbaren Veränderungen (Umnutzung des CCO, Neunutzung der „Finanzamts“-fläche an der 91er Straße) sowie den aktuellen Rahmenbedingungen die Ziele für die Heiligengeiststraße erneut zu formulieren - es ist zu prüfen und zu entscheiden, ob dieser Teil der Innenstadt auch in Zukunft Teil des Zentralen Versorgungsbereichs bleiben soll.

□ Zentraler Versorgungsbereich Innenstadt

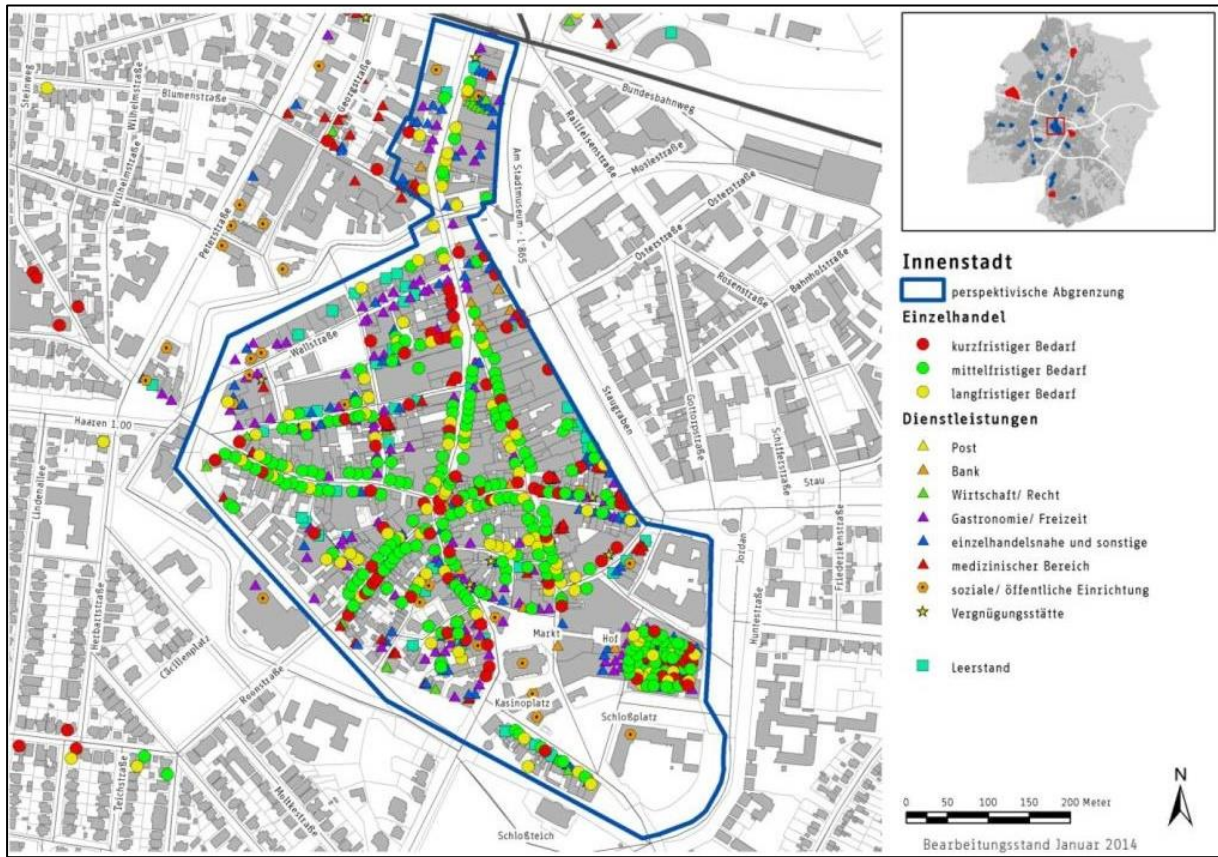
*„Die Innenstadt ist in fußläufiger Entfernung zum Hauptbahnhof erreichbar. Die natürliche Grenze der Innenstadt bildet in nördliche und westliche Richtungen der Stadtgraben, im Nordosten fließt der Fluss Haaren und im Südosten die Mühlenhunte. Die gesamte Innenstadt ist von einem vierspurigen Verkehrsring umgeben (Heiligengeistwall, Staulinie, Poststraße, Paradowall, Schlosswall, Theaterwall), der das Zentrum gut erschließt. Nur am **nördlichen Ende der Innenstadt** ist die **Fußgängerzone verlängert** worden und reicht **entlang der Heiligengeiststraße** bis zur 91er Straße, wo durch die Hochtrasse der Bahn eine deutliche Grenze gegeben ist. Der gesamte Stadtkern ist als Fußgängerzone ausgewiesen, lediglich am östlichen Rand sind die Ritter- und Mühlenstraße, im Süden der Schloßplatz sowie im Norden die Wallstraße für Autoverkehr freigegeben. Die Innenstadt zeichnet sich durch eine dichte Blockrandbebauung aus, die Größtenteils zwei- bis maximal dreigeschossig ist. Prägend ist die gut erhaltene historische Bauweise. Neubauten sind in der Regel gut an die bestehende Substanz angepasst.*

Die Oldenburger Innenstadt weist in Nord-Süd-Richtung eine Ausdehnung von rd. 1000 Metern auf, wobei die beiden Hauptgeschäftsstraßen (Lange Straße, Achternstraße) sich nur auf rd. 700 Metern³⁴ erstrecken. In Ost-West-Richtung beträgt die Ausdehnung rd. 450 Meter.“

³³ Das folgende Kapitel wurde auf Basis der Fortschreibung des Einzelhandelsentwicklungskonzeptes der Stadt Oldenburg (Juni 2015) vom Büro Dr. Donato Acocella Stadt- und Regionalentwicklung aus Lörrach / Dortmund erarbeitet. Direkte Zitate werden kursiv dargestellt.

³⁴ „Erfahrungsgemäß funktioniert eine Innenstadt bei einer Ausdehnung von jeweils 600 Metern optimal. Dies entspricht i.d.R. auch historischen Stadtgrundrissen. Innenstädte die deutlich größere Ausdehnungen aufweisen sind häufig an den Rändern von Leerständen geprägt. In Großstädten sind die Innenstädte in entsprechende Viertel gegliedert.“

Abb. 29: Zentraler Versorgungsbereich (ZVB) Innenstadt³⁵



Quelle: Gutachten zur Fortschreibung des Einzelhandelsentwicklungskonzeptes der Stadt Oldenburg (Juni 2015), S. 90

„Die charakteristische Nutzungs- und Funktionsvielfalt des zentralen Versorgungsbereiches Innenstadt zeigt sich in der großen Anzahl der Einzelhandelsbetriebe insgesamt und der ausgeprägten Dominanz von sonstigen zentrenrelevanten Sortimenten.“

Abb. 30: Einzelhandelsangebot Innenstadt (Stand Erhebung September bis November 2012)

Innenstadt Typ A		Sortimente	Verkaufsfläche in qm ¹⁾
Betriebe insgesamt	412	nahversorgungsrelevant	9.900
Lebensmittelbetriebe	7	sonst. zentrenrelevant	86.475
Gesamtverkaufsfläche in qm ¹⁾	101.600	nicht zentrenrelevant	5.200

¹⁾: Werte auf 25 qm gerundet (durch Rundungen kann es zu Abweichungen der Summen kommen)

Quelle: Gutachten zur Fortschreibung des Einzelhandelsentwicklungskonzeptes der Stadt Oldenburg (Juni 2015), S. 91

³⁵ „Im Gegensatz zum step2025 (erweiterter Innenstadtbereich) erfolgt die Innenstadtabgrenzung in diesem Kontext vor dem Hintergrund der Abgrenzung zentraler Versorgungsbereiche.“

Für das Untersuchungsgebiet Nördliche Innenstadt werden folgende Stärken und Schwächen benannt³⁶:

Stärken:

Einzelhandel:

- *weitere EKZ an der Heiligengeiststraße (City Center Oldenburg)*
[Stand Februar 2021: EKZ ist mittlerweile nicht mehr vorhanden]
- **1B-Lage** [...] Heiligengeiststraße;
- **2a/b Lage** parallele Seitenstraßen westlich der Lange Straße und der Heiligengeiststraße;

Gastronomie:

- *Konzentrationen an der Wallstraße (Gastromeile), am Markt, in der Baumgartenstraße, Heiligengeiststraße*

Parken:

- *für Fahrräder gibt es zahlreiche Sammelstellplätze an den wichtigsten Stadteingängen: Kasinoplatz, Julius-Mosen-Platz, Heiligengeiststraße;*

Potenzialflächen:

- *östlich der Heiligengeiststraße direkt am Heiligengeistwall - ungeordnete Hinterhoffläche*
- *westlich der Heiligengeiststraße direkt an der 91er Straße - unbebaute Fläche;*
[Stand Februar 2021: inzwischen größeres Potenzial nach Abriss Finanzamt]

sonstiges:

- *Fortsetzung der Fußgängerzone in Heiligengeiststraße schafft Anschluss an Pferdemarkt mit Wochenmarkt und Bushaltestellen.*

Schwächen:

- **funktionale Dichte fällt in der Heiligengeiststraße deutlich ab:** viel Dienstleistung, Finanzamt [Stand Februar 2021: FA ist mittlerweile nicht mehr vorhanden], 2 Leerstände → wenig Frequenz
- **Aufenthaltsqualität in der Heiligengeiststraße geringer,** da bestehendes Mobiliar veraltet und der öffentliche Raum wenig gestaltet, Straßenraum deutlich durch Radverkehrsnutzung geprägt (Durchfahrt und Stellplätze)
- **großer Wochenmarkt am Pferdemarkt von der Innenstadt getrennt** – außerhalb des zentralen Bereiches von Hauptstraße und Bahnbrücke getrennt

³⁶ Teilweise sind die im Einzelhandelskonzept gemachten Aussagen nicht mehr aktuell. Hinter solchen Aussagen werden Hinweise mit [] markiert, um die aktuelle Situation darzustellen. Einzelne Passagen wurden durch re.urban hervorgehoben.

Empfehlungen

Weitergehend werden im EEK folgende Empfehlungen zur Stärkung des ZVB Innenstadt gegeben:

Empfehlungen - funktional	Empfehlungen - städtebaulich
<ul style="list-style-type: none"> • gesamtstädtische und oberzentrale Versorgungsfunktion erhalten und stärken • keine weitere räumliche Ausdehnung • Standort für großflächigen zentrenrelevanten Einzelhandel • weitere Ergänzung durch große Magnetbetriebe anstreben • Umnutzung/ Entwicklung im Bestand, Zusammenlegung von Verkaufsflächen • Wohnen in der Innenstadt weiterhin stärken • bisherige Steuerungspolitik beibehalten 	<ul style="list-style-type: none"> • Übergang von der Lange Straße als lesbare Wegebeziehung vom Hauptbahnhof zur Innenstadt gestalten • Heiligengeiststraße gestalterisch aufwerten • Schlossplatz und Marktplatz noch stärker als innerstädtischen Aufenthaltsbereich entwickeln • funktionale und gestalterische Stabilisierung des Waffenplatzes

Quelle: Gutachten zur Fortschreibung des Einzelhandelsentwicklungskonzeptes der Stadt Oldenburg (Juni 2015), S. 94. Hervorhebung durch re.urban

Für den Bereich **Heiligengeiststraße** werden folgende Aussagen getroffen:

*„Der gesamte in sich geschlossene Innenstadtbereich ist bereits gut miteinander vernetzt. **Lediglich die Heiligengeiststraße ist gestalterisch und funktional abgekoppelt.** Um eine stärkere Anbindung an die Haupteinkaufszone zu erreichen, sollte der **Übergang gestalterisch aufgewertet** werden oder **für den Bereich Heiligengeiststraße eine erkennbare eigenständige Identität entwickelt** werden. Derzeit sind bereits erste Schritte dazu unternommen worden. **Die Anlieger der Heiligengeiststraße haben sich unter dem Begriff Heiligengeistquartier zu einer Gemeinschaft zusammengeschlossen**, um das Quartier zu stärken und eine deutlichere Anbindung an den übrigen Innenstadtbereich zu erreichen“.*

7.2.3 Innenstadtstrategie³⁷

„Städtische und nicht-städtische Akteure sowie Vertreter/innen der Ratsfraktionen haben in den Jahren 2018 bis 2020 gemeinsam eine Innenstadtstrategie für Oldenburg erarbeitet. Im Ergebnis entstand eine gemeinsam getragene Strategie sowie ein konsequentes und priorisiertes Programm, dass für [die] gemeinsame Zukunftsarbeit in der Innenstadt und für die Innenstadt die Grundlage bildet“³⁸.

Die Innenstrategie fußt auf „vier Projektschwerpunkten „Räume | Orte | Treffpunkte“, „Unternehmensinnovationen“, „Digitale Innenstadt“, „Geschäfts- und Wohnflächenmanagement“ – flankiert durch attraktive Veranstaltungen und ein überzeugendes Innenstadtmarketing – und den Querschnittsthemen „Zukunftsmobilität“ sowie „Stadtklima“³⁹.

³⁷ Das folgende Kapitel wurde auf Basis der Innenstadtstrategie für die Stadt Oldenburg (2020) vom Büro Frauns aus Münster erarbeitet. Direkte Zitate werden kursiv dargestellt.

³⁸ Stadt Oldenburg: Innenstadtstrategie Oldenburg – Grundsatzvereinbarung, AK Bündnis Innenstadt

³⁹ Ebenda

In der Innenstadtstrategie wurden Projektschwerpunkte erarbeitet und folgende prioritäre Projekte für die Weiterentwicklung der Innenstadt identifiziert:

PRIORITÄRE PROJEKTE

<p>PROJEKTSCHWERPUNKT neue Räume bekannte und versteckte Orte Treffpunkte</p> <p><u>Einzelprojekte</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ zentraler Ansprechpartner „Kümmerer“ für Flächen ▶ Flächen*kataster*: Wissen über Flächen Potenziale Eignungen Restriktionen ▶ grundsätzliche Qualitäts- und Gestaltungsleitlinien <li style="border: 2px solid red;">▶ Nutzungs*exposés* (mit Blick auf unterschiedliche „Charakterräume“ in der Innenstadt) ▶ Ideenbotschafter 	<p>PROJEKTSCHWERPUNKT Innovationen in Handel Dienstleistung Gastronomie Handwerk</p> <p><u>Einzelprojekte</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ zentraler Ansprechpartner „Kümmerer“ für Innovationen ▶ neue Vermietungsmodelle für Immobilieneigentümer und Serviceangebote für Eigentümer ▶ Einrichtung einer Online-Plattform (Visionäre und Eigentümer) ▶ Ideenbotschafter 	<p>PROJEKTSCHWERPUNKT digitale Wissensproduktion u. Anwendung</p> <p><u>Einzelprojekte</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Grundsätzlich: Klärungen zum Datenschutzes ▶ Entscheidungen: Welche Daten haben eine wirkliche Relevanz für wen? ▶ Klärung: technische Voraussetzungen und Notwendigkeiten ▶ Finden von Kooperationspartnern (z.B. (Fach)Hochschule) ▶ „Kümmerer“: Wissensproduktion ist eine langfristige und zeitaufwendige Daueraufgabe. Wer produziert / koordiniert Daten (zentral) und bringt sie in "Anwendung"? 	<p>PROJEKTSCHWERPUNKT Geschäfts- und Wohnflächenmanagement</p> <p><u>Einzelprojekte</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ zentraler Ansprechpartner „Kümmerer“ für Leerstandsmanagement ▶ neue Arbeits- und Beratungsstrukturen für die / mit der Zielgruppe der Immobilieneigentümer ▶ Aufbau und Pflege von Wissen und Daten über Geschäfts- und Wohnflächen ▶ Entwicklung und Anwendung eines „Werkzeugkastens“ für die Immobilienentwicklung <li style="border: 2px solid red;">▶ Fokus „Wohnen in der Innenstadt“ weiterentwickeln
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

QUERSCHNITTSPROJEKTE

<p>Erreichbarkeit DER Innenstadt</p> <ul style="list-style-type: none"> _ zukunftsfähiges P+R-System _ Fahrradabstellanlagen 1.0 und 2.0
<p>Erreichbarkeit IN der Innenstadt</p> <ul style="list-style-type: none"> _ neue Wegeverbindungen (Querungen Wallring Fußweg Hbf – Innenstadt Wegebeziehungen hinter dem Theater _ Weiterentwicklung der Beschilderung zur Verbesserung der Orientierung

WEITERE PROJEKTIDEEN

URBAN	MOBIL
PRODUKTIV	GEMISCHT

Quelle: Innenstadtstrategie Oldenburg (2020) vom Büro Frauns aus Münster. Hervorhebung durch re.urban.

In der Innenstadtstrategie wird neben der Erstellung von grundsätzlichen Qualitäts- und Gestaltungsleitlinien die Erarbeitung von Nutzungsexposés (mit Blick auf unterschiedliche „Charakterräume“ in der Innenstadt) vorgeschlagen. Zudem steht das Wohnen in der Innenstadt weiterhin im Fokus.

Im November 2020 wurde die Grundsatzvereinbarung zur Innenstadtstrategie unterschrieben.

„[...] Im Entwurf der Grundsatzvereinbarung war bereits die Idee eines „Kümmerers“ für die Innenstadt enthalten. Da diese Idee, vor dem Hintergrund der aktuell schwierigen Situation für die Innenstadt [Corona], so schnell wie möglich umgesetzt werden soll, hat die Stadt Oldenburg die Verantwortung und die vollständige Finanzierung dieser Stelle übernommen“⁴⁰.

„Nach einem zweijährigen Arbeitsprozess des Arbeitskreises Bündnis Innenstadt wurde die Innenstadtstrategie im Ausschuss Wirtschaftsförderung am 7. Dezember 2020 vorgestellt. Die Innenstadtstrategie ist richtungsweisend für die zukünftige Entwicklung der Innenstadt und stellt eine solide Grundlage für die Aufgaben der städtischen und nichtstädtischen Akteure und die Arbeit des Innenstadtmanagers dar. Durch die Unterzeichnung einer Grundsatzvereinbarung haben alle zum Ausdruck gebracht, dass sie sich den Inhalten verpflichtet fühlen“⁴¹.

⁴⁰ Im Dezember 2020 trat der neue Innenstadtmanager seine von der Stadt neu geschaffene Stelle als „Kümmerer“ an. Quelle: Vorlage zur Sitzung des Ausschusses für Wirtschaftsförderung und internationale Zusammenarbeit am 06.07.2020

⁴¹ Quelle: Homepage der Stadt Oldenburg - <https://www.oldenburg.de/startseite/leben-umwelt/planen->

7.2.4 Leitfaden „Oldenburg barrierefrei“⁴²

7.2.4.1. Leitfaden

Dieses Kapitel bildet die Inhalte des Leitfadens „Oldenburg barrierefrei“ zur barrierefreien Gestaltung öffentlicher Räume ab. Die ausgewählten Beispiele beziehen sich nicht direkt auf die Flächen im Untersuchungsgebiet, sondern sind als Muster zur Gestaltung öffentlicher Flächen zu verstehen.

*„Die Stadt Oldenburg hat 2012 einen Ratsbeschluss unter dem Titel „Oldenburg will Inklusion“ [gefasst]. Nachfolgend wurden mit breiter Beteiligung Vorschläge für einen „Kommunalen Aktionsplan Inklusion der Stadt Oldenburg“ entwickelt. Als wesentlicher Aspekt für Inklusion wurde die **grundlegende Barrierefreiheit für Alle** definiert, damit selbstverständliche Teilhabe möglich ist.*

Um dieses Ziel zu verwirklichen, wurde sich für eine Gesamtkonzeption in Form eines „Leitfadens Oldenburg barrierefrei“ entschieden. Die Stadt Oldenburg hat dafür die Arbeitsgemeinschaft der Planungsbüros p+t aus Bremen und akp_ aus Kassel beauftragt. [...] Der Leitfaden ist in die beiden Themenbereiche „öffentlicher Raum“ (Teil 1) und „öffentliche Gebäude“ (Teil 2) unterteilt. Auf der Basis einer umfangreichen Kartierung skizziert der Leitfaden die typischen Problemlagen zur Barrierefreiheit, benennt Standards und formuliert Empfehlungen, wie möglichst umfassend Barrierefreiheit in der Stadt Oldenburg gelingen kann.

Der hier vorliegende Leitfaden barrierefreies Oldenburg „Teil 1 – Öffentlicher Raum“ fasst die in Oldenburg vorhandenen Problemlagen zusammen und gibt vor allem Empfehlungen für Maßnahmen zur weiteren Verbesserung der Barrierefreiheit des öffentlichen Freiraums in Oldenburg.⁴³“

*„Zusammenfassend sind bei **Umbaumaßnahmen in der Innenstadt** folgende Maßnahmen zu prüfen um insbesondere Gefahrenstellen zu verbessern:*

- *An Querungsstellen:
Abgesicherte, getrennte Querungen ausbilden (siehe Empfehlung B.2.4.1⁴⁴), Zusatzeinrichtungen an den LSA nachrüsten, Hinweis auf den zu querenden Radweg in die Lichtsignaltaster integrieren (siehe Abbildung [27]), taktil und visuell wahrnehmbare Radwegtrennung (entweder Kleinpflasterstreifen oder Radwege der Fahrbahn zuordnen und durch Bord abtrennen).*
- *Poller abbauen oder möglichst visuell kontrastreich herstellen (bei hellem Gehweg z.B.*

bauen/stadtplanung/stadtentwicklungsplanung/innenstadtstrategie.html

⁴² Das folgende Kapitel wurde auf Basis des Leitfadens Oldenburg barrierefrei - Teil 1: Öffentlicher Raum (April 2018) von der protze + theiling GbR aus Bremen in Arbeitsgemeinschaft mit akp_ Stadtplanung + Regionalentwicklung aus Kassel erarbeitet. Direkte Zitate werden kursiv dargestellt.

⁴³ Stadt Oldenburg: Leitfaden Oldenburg barrierefrei - Teil 1: Öffentlicher Raum (April 2018). protze + theiling GbR aus Bremen in Arbeitsgemeinschaft mit akp_ Stadtplanung + Regionalentwicklung aus Kassel. S. 1

⁴⁴ Vgl. ebenda: S. 24

mit dunkler Lackierung, dies v.a. in der Innenstadt/am Wallring) und außerhalb der Gehbahn anordnen.

- Gemeinsame Querungsstelle mit 3 cm Rundbord herstellen (siehe Empfehlungen B.2.3.1⁴⁵).
- Stufen kontrastreich markieren und durch Aufmerksamkeitsfelder absichern (siehe Empfehlungen B.2.7.4⁴⁶).
- Kombinierte Geh- und Radwege möglichst vermeiden, vom Grundsatz her Radverkehr auf der Fahrbahn verorten.
- An den größeren Bushaltestellen am Innenstadtring Radverkehr, Bushaltestellen und Querungen ordnen (siehe Empfehlungen B.2.4.1⁴⁷ und B.2.6.2⁴⁸).
- Taktile Leitlinie in die Mitte der Fußgängerzone einrichten (siehe Empfehlung B.2.8.2⁴⁹).

Gefahrenstellen für Menschen mit Beeinträchtigungen sind als solche in der Bestandskarte markiert [vgl. Abb. 35]. Sie sollten bei der Planung der Prioritäten an erster Stelle stehen⁵⁰.

Abb. 31: Beispiel für sehr schmale Aufstellfläche zwischen Fahrbahn und Radweg



Abb. 32: Beispiel für eingefrästen Leitstreifen (Stadt Verden)



⁴⁵ Vgl. ebenda: S. 16f

⁴⁶ Vgl. ebenda: S. 41

⁴⁷ Vgl. ebenda: S. 24

⁴⁸ Vgl. ebenda: S. 37

⁴⁹ Vgl. ebenda: S. 47 ff.

⁵⁰ Ebenda: S. 69

Abb. 36: Empfehlung – differenzierte gesicherte Querung mit Radweg auf Gehwegniveau



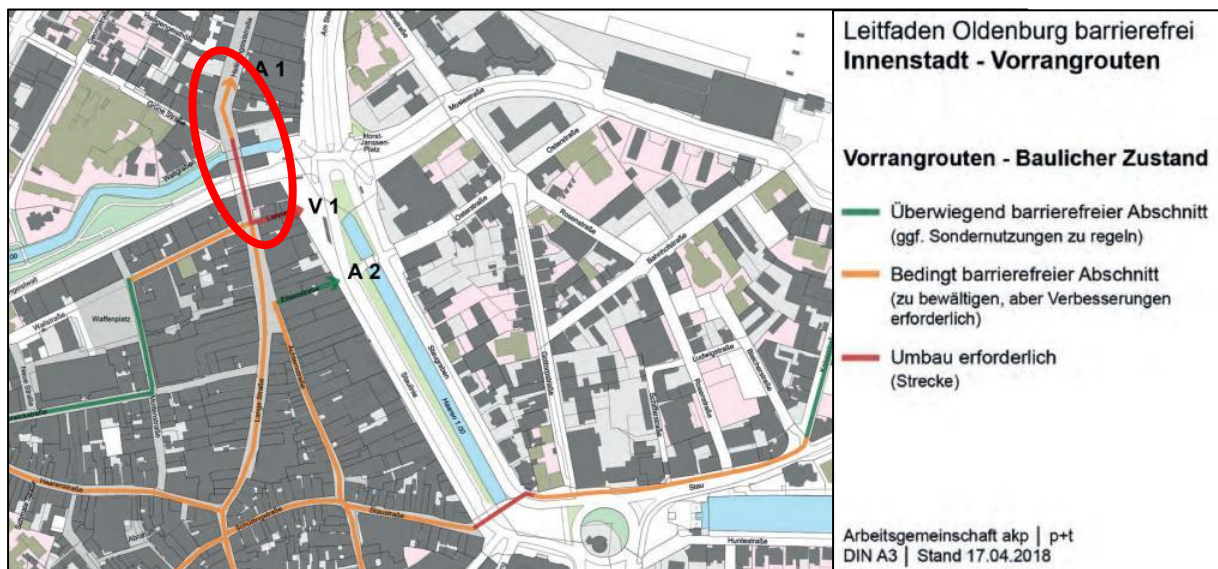
Quelle: Stadt Oldenburg: Leitfaden Oldenburg barrierefrei - Teil 1: Öffentlicher Raum (April 2018). protze + theiling GbR aus Bremen in Arbeitsgemeinschaft mit akp_ Stadtplanung + Regionalentwicklung aus Kassel. S. 20.

Die Heiligengeiststraße wird im „Leitfaden Oldenburg barrierefrei“ als Teil der Vorrangroute A dargestellt (oranjer Pfeil) und wird als „bedingt barrierefreier Abschnitt (zu bewältigen, aber Verbesserungen erforderlich)“ beschrieben. Im Kreuzungsbereich mit dem Heiligengeistwall ist demnach ein „Umbau [der Strecke] erforderlich“ (roter Pfeil).

„Für Gehbehinderte ist das **unebene Pflaster** am Markt und am Julius-Mosen-Platz aber auch in der Burgstraße, der Bergstraße, am Waffenplatz, in der Neuen Straße und in der **Heiligengeiststraße** eine **Erschwernis beim Vorankommen**. Kürzere unebene Abschnitte, häufig aufgrund von beschädigten Belägen oder Wurzelwerk, sind in der Bestandsaufnahme zur Innenstadt verzeichnet“⁵¹.

⁵¹ Ebenda: S. 69

Abb. 37: Karte der Vorrangrouten in der Innenstadt



Quelle: Stadt Oldenburg: Leitfaden Oldenburg barrierefrei - Teil 1: Öffentlicher Raum (April 2018). protze + theiling GbR aus Bremen in Arbeitsgemeinschaft mit akp_ Stadtplanung + Regionalentwicklung aus Kassel. Anhang. Hervorhebung durch re.urban.

Im Zuge der Umsetzung dieser Maßnahmen ist weiterhin eine leistungsfähige LSA-Beschleunigung für den Öffentlichen Verkehr auch im Innenstadtring zu berücksichtigen.

7.2.4.2. Bereits umgesetzt

Die Signalanlagen am Stadtmuseum und an der Heiligengeiststraße/Langestraße sind bereits seit einigen Jahren vollständig mit akustischen Zusatzeinrichtungen für Sehbehinderte ausgestattet.

Zusätzlich ist am Stadtmuseum ein neues System Loc.id im Einsatz, welches über einen Bluetooth-Sender die Lautstärke des Orientierungssignals erhöht. Dadurch kann der Sehbehinderte den Ampelmast leichter auffinden.

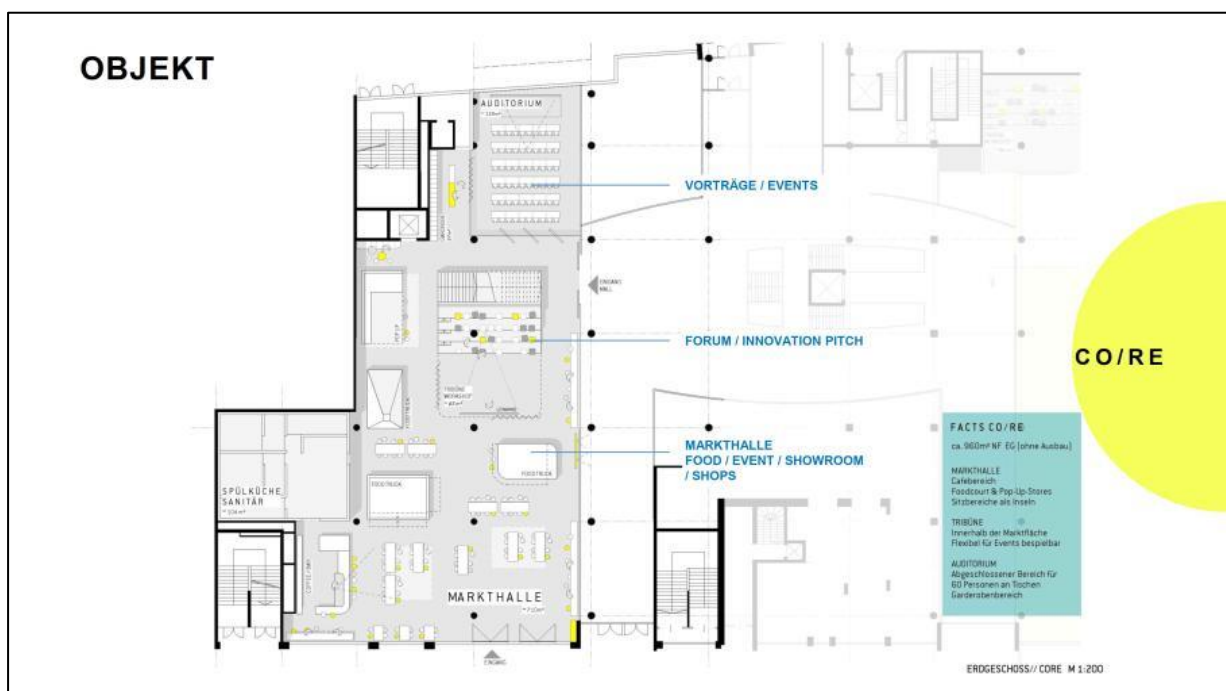
Weiterhin sind in Oldenburg die Anforderungstaster für Sehbehinderte mit Zusatzinformationen über die zu querende Furt ausgestattet. Diese Information ist nach einem bundesweit einheitlichen Standard auf dem Anforderungstaster für Sehbehinderte hinterlegt. Sollte dieser Anforderungstaster sich vor einem Radweg befinden, dann ist der Radfahrer grundsätzlich in die Signalisierung mit einbezogen. Wenn der Sehbehinderte seine Freigabe bekommt, hat der Radfahrer Rot. Zur Verdeutlichung dieses Rotsignals wurden an der Querungsstelle am Heiligengeistwall gesonderte Signale für den Radverkehr eingerichtet, um diese Regelung zu verdeutlichen.

7.3 Flankierende Maßnahmen im Untersuchungsgebiet (außerhalb der Städtebauförderung)

7.3.1 Nutzungskonzept CCO

Die Büros Angelis Architekten, Neu_Fundland, the peaklab und die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft BDO haben am 19. September 2019 dem Bauausschuss der Stadt Oldenburg ein Konzept für die Nachnutzung der Räumlichkeiten des CCO vorgestellt: In den leerstehenden Räumlichkeiten des CCO (ehemals Saturn) soll in zentraler Lage u.a. die Innovationsplattform CO/RE ihren Platz finden. Es soll ein Co-Working-Space mit Veranstaltungsflächen, einer Streetfood-Markthalle und einem Start-Up-Schaufenster geschaffen werden. Unternehmen, Hochschulen und Freelancer sollen dort vernetzt arbeiten, neue Geschäftsmodelle aufsetzen, Start-Ups gründen oder bereits entwickelte Ideen der Öffentlichkeit präsentieren können. Im April 2021 sind die ersten Co-Working-Plätze bezogen worden und die Streetfoodstände eingezogen.

Im September 2020 ist bereits das neue Beratungscenter der Oldenburgischen Landesbank (OLB) eingezogen.



Quelle: Angelis (Angelis & Partner), Läkamp (the peak lab), Reiners (BDO), Bürger (NEU_FUNDLAND): CO/RE Oldenburg - Präsentation im Bauausschuss am 19. September 2019

Abb. 38: Planungen Stadtmuseum



Quelle: <https://gruppe-gme.de/stadtmuseum-oldenburg.html>



Quelle: <https://www.stadtmuseum-oldenburg.de/museum/neubau-des-stadtmuseums>



Quelle: <https://www.stadtmuseum-oldenburg.de/museum/neubau-des-stadtmuseums>

7.3.3 Neubau Öffentliche Versicherung

Die öffentliche Versicherung plant in unmittelbarer Nähe zum Stadtmuseum (vgl. Kap. 7.3.2) einen Neubau (Nr. 5).

Im Februar 2021 wurden die Ergebnisse eines Architektenwettbewerbes präsentiert. Der Umzug soll 2025 erfolgen.

Zwei Bestandsgebäude (Gebäude Nr. 1 und 2) bleiben erhalten. Der Hochbau an der Ecke Moslestraße/Raiffeisenstraße (Gebäude Nr. 3) wird abgerissen. Den Standort an der Ecke Moslestraße/Staugraben (Gebäude Nr. 4) wird die Öffentliche Versicherung im Jahr 2025 verlassen⁵².

⁵² vgl. NWZ vom. 19.02.2021

Abb. 39: Planungen Öffentliche Versicherung



Quelle: NWZ vom 19.02.2021

Abb. 40: Siegerentwurf (Blick von der Moslestraße/Raiffeisenstraße aus)



Quelle: NWZ vom 19.02.2021

7.3.4 Neubau auf dem Gelände des ehemaligen Finanzamts

Die Flächen des ehemaligen Finanzamtes sowie das Gebäude Heiligengeiststraße 24 wurden im Sommer 2020 an einen Investor veräußert (unter der aufschiebenden Bedingung, dass ein vorhabenbezogener B-Plan rechtswirksam wird).

Der Öffentlichkeit wurde im Rahmen einer ersten Beteiligung, der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung im Dez. 2020, der aus einem Investorenwettbewerb im Herbst 2020 hervorgegangene Siegerentwurf vorgestellt. Hieraus entstand eine rege öffentliche Diskussion um die mögliche städtebauliche Wirkung und Strahlkraft einer künftigen Bebauung an dieser exponierten Stelle im nördlichen Innenstadtbereich zwischen Pferdemarkt und Fußgängerzone.

Abb. 41: Siegerentwurf Investorenwettbewerb Ehemaliges Finanzamt



Quelle: NWZ vom 10. Oktober 2020

Der vorgestellte Entwurf hat auf Seiten der Politik und teilweise der Bevölkerung Kritik u.a. aufgrund des geplanten Bauvolumens und der fehlenden Wohnangebote (z.B. bezahlbarer Wohnraum) hervorgerufen.

Da der Beschluss der Aufstellung des vorhabenbezogenen B-Plans mittlerweile durch den Beschluss der Aufstellung des B-Plans 842 ersetzt wurde (vgl. Kap. 2.3.3), wird der Vertrag mit dem Investor rückabgewickelt werden müssen und das Land Niedersachsen bleibt Eigentümer der Fläche. Für die Flächen des ehemaligen Finanzamts ist somit eine Neuplanung notwendig.

7.3.5 Alte Maschinenfabrik am Pferdemarkt/Kulturhalle

Seit ca. 15 Jahren wird die alte Maschinenfabrik am Pferdemarkt vom bau_werk e.V., dem Oldenburger Forum für Baukultur, als Ort für Vorträge und Veranstaltungen zum Thema Baukultur und zukunftsfähiges Bauen genutzt.

Im November 2020 hat die Stadt Oldenburg für die Sanierung der Halle vom Deutschen Bundestag die Zusage für eine Förderung in Höhe von 630.000 € erhalten. Die restliche Finanzierung der Sanierung in Höhe von 770.000 € übernimmt die Stadt Oldenburg. Die Sanierung wird voraussichtlich im Jahr 2022 beginnen⁵³.

Die Halle soll denkmalverträglich grundsaniert werden (Dach, Heizungseinbau, Fenster und Türen, Stromversorgung, Einbau sanitärer Anlagen). Diese grundlegende Instandsetzung des denkmalgeschützten Gebäudes soll nach Maßgabe der zukünftigen Veranstaltungskonzepte und unter Einbeziehung der zukünftigen Nutzerinnen und Nutzer erfolgen.

Die denkmalgeschützte Halle am Pferdemarkt soll nicht nur saniert werden, sondern auch ein neues Nutzungskonzept erhalten:

„Das Konzept sieht vor, der Kultur in dieser für Oldenburg einzigartigen Veranstaltungshalle möglichst viel Freiraum zu geben. Die attraktive Lage der Halle im Stadtzentrum trägt dabei ganz sicher zur besonderen Wahrnehmung von kulturellen Projekten bei“⁵⁴.

7.3.6 Neubau Pferdemarkt 7 (ehemals Möbel Rosenbohm)

Am ehemaligen Standort von Möbel Rosenbohm am Pferdemarkt 7 soll dort, wo die Ausstellungsräume des ehemaligen Möbelhauses waren, ein Neubau angrenzend an das bestehende Hotel entstehen. Geplant sind eine Tiefgarage, im Erdgeschoss Gastronomie für Veranstaltungen, im Obergeschoss angrenzend an das bestehende Hotel ein Betrieb mit 13 Zimmern und im zweiten Obergeschoss sowie Dachgeschoss sieben Wohnungen⁵⁵.

⁵³ vgl. NWZ vom 27.11.2020

⁵⁴ Stadt Oldenburg: Bürgerbrief vom 12.02.2021

⁵⁵ vgl. NWZ vom 12.10.2020

Abb. 42: Planungen Pferdemarkt 7 (ehemals Rosenbohm)



Quelle: DIE HÖPKENSPARK c + e GmbH: Präsentation im Ausschuss für Stadtplanung und Bauen der Stadt Oldenburg am 08.10.2020

7.3.7 Heiligengeiststraße 1/1a: Hotelneubau entlang der Haaren

In der Heiligengeiststraße 1/1a soll ein Neubau für ein Hotel-/Geschäftsgebäude entstehen. Für das Hotel sind 83 Zimmer, für gastronomische Nutzung 900 qm Fläche und für Büros 470 Quadratmeter Fläche vorgesehen. Zudem soll eine Penthouse Wohnung Platz finden und es sollen 60 Parkplätze geschaffen werden.

Der Neubau soll an der Kreuzung Am Stadtmuseum/Heiligengeistwall sechs Geschosse plus Staffelgeschoss und an der Heiligengeiststraße vier Geschosse plus Staffelgeschoss umfassen. Die beiden Gebäude sollen durch einen zweigeschossigen Bau verbunden werden.

In diesem Zuge soll auch eine Fußwegeverbindung entlang der Haaren in Richtung Stadtmuseum hergestellt werden⁵⁶.

Abb. 43: Planungen Hotelneubau Heiligengeiststraße1/1a



Quelle: NWZ vom 14.01.2021

⁵⁶ Vgl. NWZ vom 14.01.2021

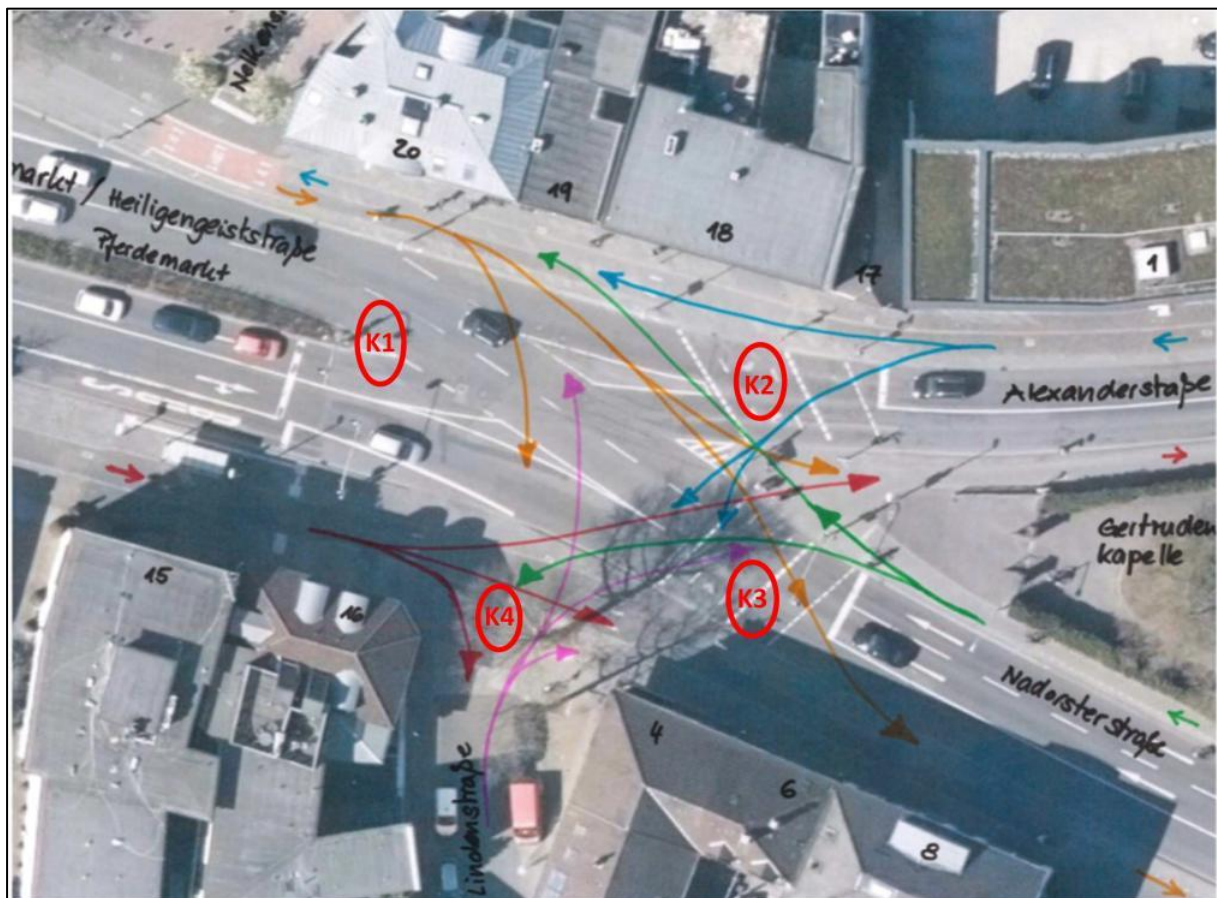
7.3.8 Zusätzliche Querungsmöglichkeit in der nördlichen Heiligengeiststraße

„Das TeamRad hat sich als LOB 2019 das Ziel gesetzt, die Gertrudenspinne auf Optimierungsmöglichkeiten zu untersuchen. Als Gertrudenspinne wird die Dreiecksspitze zwischen Alexanderstraße, Nadorster Straße und dem Pferdemarkt bezeichnet. Dort treffen viele Radverkehrsströme aufeinander, deren Wege sich bei der Querung der Heiligengeiststraße kreuzen. Bedingt dadurch ist häufig zu beobachten, dass viele Radfahrer und Fußgänger, die Richtung Lindenstraße unterwegs sind, den Knoten außerhalb der Furt queren. Um diesem Fehlverhalten entgegen zu wirken und die Sicherheit besonders der zu Fuß gehenden und der Rad fahrenden zu erhöhen, wurde die Gertrudenspinne auf Optimierungsmöglichkeiten untersucht.

Ist-Situation:

Besonderes Konfliktpotenzial besteht in der Wegeverbindung vom Pferdemarkt kommend (Zweirichtungsradweg) in Fahrtrichtung Alexanderstraße stadtauswärts. Hier treffen sich auf der Furt die Verkehrsströme von der Nadorster Straße kommend in Richtung Pferdemarkt und die vom Pferdemarkt kommend in Richtung Alexanderstraße (Konfliktpunkt K2). Auf der Furt an der Nadorster Straße (Konfliktpunkt K3) kreuzen sich die Ströme die auf der Nadorster Straße stadtauswärts fahren wollen mit denen, die in die Lindenstraße fahren wollen.

Abb. 44: Ist-Situation Nördliche Heiligengeiststraße



Quelle: Stadt Oldenburg

Ziel:

Durch die Optimierung des Knotenpunktes soll die Sicherheit der Radfahrer und Fußgänger verbessert werden. Hierzu sollen nach Möglichkeit einige der sich kreuzenden Verkehrsströme getrennt werden, um Konfliktsituationen zu vermeiden. Zusätzlich soll versucht werden, eine direkte Querung zur Lindenstraße zu ermöglichen.

Abb. 45: Variante mit Mittelinsel



Quelle: Stadt Oldenburg

Abb. 46: Variante mit großer Querungsfläche



Fazit:

Beide Varianten bieten neue Möglichkeiten und sollten näher geprüft werden. Da aber die [...] Variante [mit Mittelinsel] einfacher in der Umsetzung ist und ein geregelteres Queren vorgibt, wird diese Variante hier bevorzugt⁵⁷.

Im Zuge der geplanten Optimierung des Knotenpunktes in der nördlichen Heiligengeiststraße (Getrudenspinne) soll neben der Minderung des Konfliktpotenzials für Radfahrer und Fußgänger eine behinderungsfreie Fahrt der Busse aus den nördlichen Fahrtrichtungen Nadorster Straße sowie Alexanderstraße in Richtung Innenstadt möglich bleiben. Dies kann durch optimierte LSA-Beschleunigung oder Schaffung separater Busspuren für den ÖV erfolgen. Im Zuge der Neugestaltung der Nadorster Straße (Kap. 7.4.1) sollte dies im ganzheitlichen Sinne betrachtet werden.

7.3.9 Nachnutzung GVO

Die Gegenseitigkeit Versicherung gibt ihren Standort an der Osterstraße/Moslestraße auf. Das Unternehmen „Individuelle Software und Elektronik“ wird die Nachnutzung übernehmen: Im Süden an der Osterstraße ist ein neues viergeschossiges Gebäude vorgesehen und im Norden soll ein fünf- bis siebengeschossiger Bau an der Moslestraße entstehen. Für beide Gebäude ist ab dem dritten Geschoss Wohnnutzung vorgesehen (30 Prozent sozialverträglich). Der Beginn der Bauarbeiten an der Moslestraße ist für 2022/2023 vorgesehen.

Quelle: NWZ vom 22.03.2021

⁵⁷ Quelle: Vorentwurf des Team Rad / Fachdienst Tiefbau der Stadt Oldenburg

7.4 Flankierende Maßnahmen außerhalb des Untersuchungsgebietes

7.4.1 Verkehrsumgestaltung im Sanierungsgebiet „Untere Nadorster Straße“

Direkt nördlich angrenzend an das Untersuchungsgebiet „Nördliche Innenstadt“ befindet sich das Sanierungsgebiet „Untere Nadorster Straße“. Zur Entwicklung der Nadorster Straße im Bereich zwischen Lambertistrafte und Pferdemarkt wurde im Sommer 2020 ein Planungswettbewerb durchgeführt. Der Siegerentwurf der Büros „SHP Ingenieure“ und „nsp landschaftsarchitekten stadtplaner“ aus Hannover sieht in diesem Bereich (etwa 800m) eine teilweise Geschwindigkeitsreduzierung (ca. 300m) auf 20 km/h (derzeit: 50 km/h) sowie eine Verengung der Fahrbahn mit gleichzeitiger Verbreiterung der Nebenanlagen vor. Die Fahrbahn soll neben dem motorisierten Verkehr auch teilweise von Fahrradfahrern genutzt werden. Somit soll die Aufenthaltsqualität auf den Nebenanlagen verbessert werden.

Abb. 47: Siegerentwurf Planungswettbewerb „Untere Nadorster Straße“



Quelle: NWZ vom 20.07.2020

Abb. 48: Lage Sanierungsgebiet „Untere Nadorster Straße“



Quelle: Auszug aus den Geobasisdaten des Landesamtes für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen (LGLN)

7.4.2 Erweiterung Pius Hospital

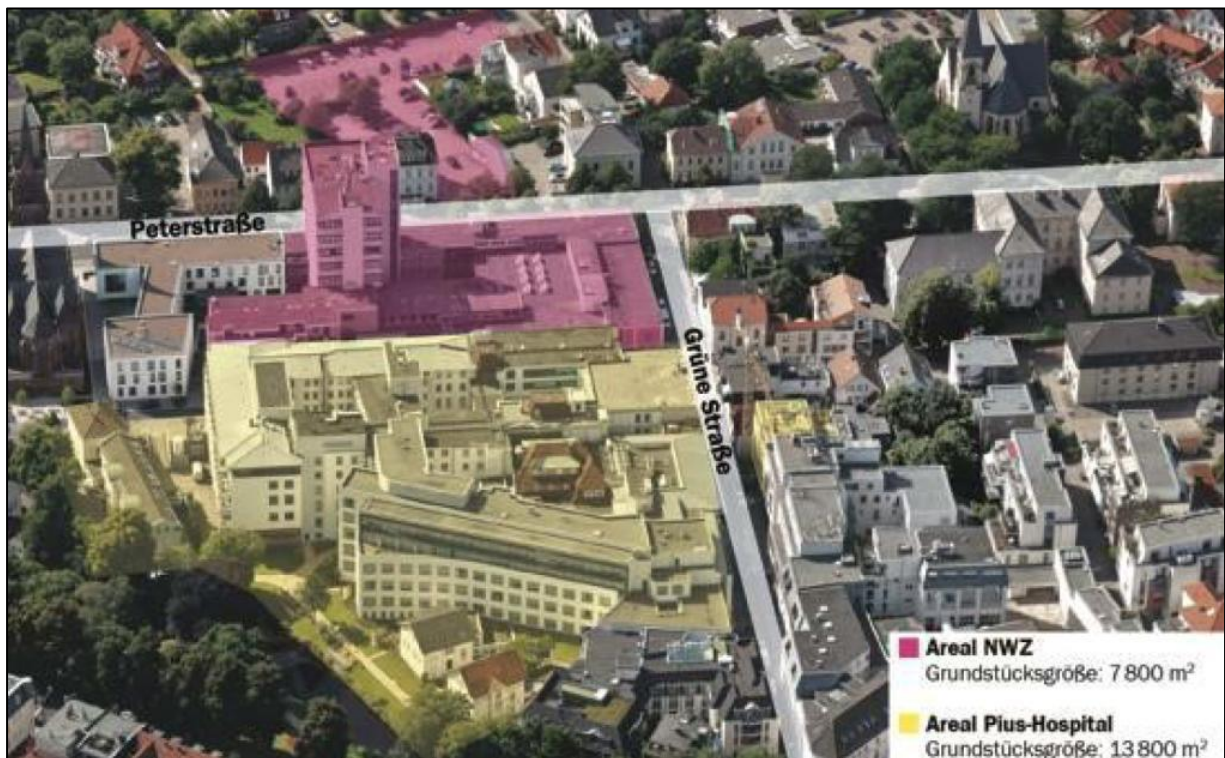
Angrenzend an das Untersuchungsgebiet (südlich Grüne Straße) modernisiert und erweitert das Pius Hospital derzeit seine Räumlichkeiten. Es wurden bereits einige Maßnahmen (Sanierung und Neubau) abgeschlossen. Drei weitere Maßnahmen befinden sich derzeit im Bau. Anfang 2020 hat das Pius Hospital das benachbarte Grundstück (ehemals NWZ) erworben:

„Das Pius-Hospital hat den Zuschlag für den von der Northwest-Zeitung Verlagsgesellschaft (NWZ) zum Verkauf angebotenen Gebäudekomplex in direkter Nachbarschaft in der Oldenburger Innenstadt erhalten. Mitte Januar 2020 wurden die entsprechenden Verträge unterzeichnet. Die Übergabe des Komplexes aus NWZ-Turm, dem angrenzenden Gebäude an der Peterstraße und einer Freifläche an der Blumenstraße (Parkplatz) ist für Ende 2020 terminiert. Mit dem Erwerb des Areals mit einer Grundstücksfläche von 7.800 Quadratmetern hat das

*Pius-Hospital die historisch einmalige Gelegenheit erhalten, das Krankenhaus baulich und infrastrukturell in unmittelbarer Nähe weiter zu gestalten. Um das Areal zu erschließen, entwickeln die Pius-Planer nun einen neuen mehrstufigen Masterplan in Form eines umfassenden Bau- und Nutzungskonzepts.*⁵⁸

Ende September 2020 hat die NWZ die Räumlichkeiten an der Peterstraße verlassen.

Abb. 49: Geplante Maßnahmen Pius Hospital



7.5 Ziele für die Entwicklung des Untersuchungsgebietes

Ziel der Erneuerung ist die Stärkung der Teilbereiche des Untersuchungsgebietes in ihren bereits bisher übernommenen Funktionen als:

- Teil des Zentralen Versorgungsbereiches
- Gebiet mit öffentlichen Einrichtungen/Museumsstandort
- bahnhofs- und innenstadtnaher Standort für Dienstleistungen
- Gebiet, in dem ein erheblicher Teil der innenstadtbezogenen Verkehre (motorisiert aber auch Radverkehr und Fußgängerverkehre) abgewickelt werden

Zudem soll der Pferdemarkt eine stärkere Funktion als Marktplatz und Veranstaltungsfläche einnehmen und die bisher prägenden und teilweise überdimensionierten Kfz-bezogenen Verkehrsflächen Pferdemarkt deutlich reduziert werden.

⁵⁸ Homepage Pius Hospital: <https://www.pius-hospital.de/aktuell/bauen-zukunft>

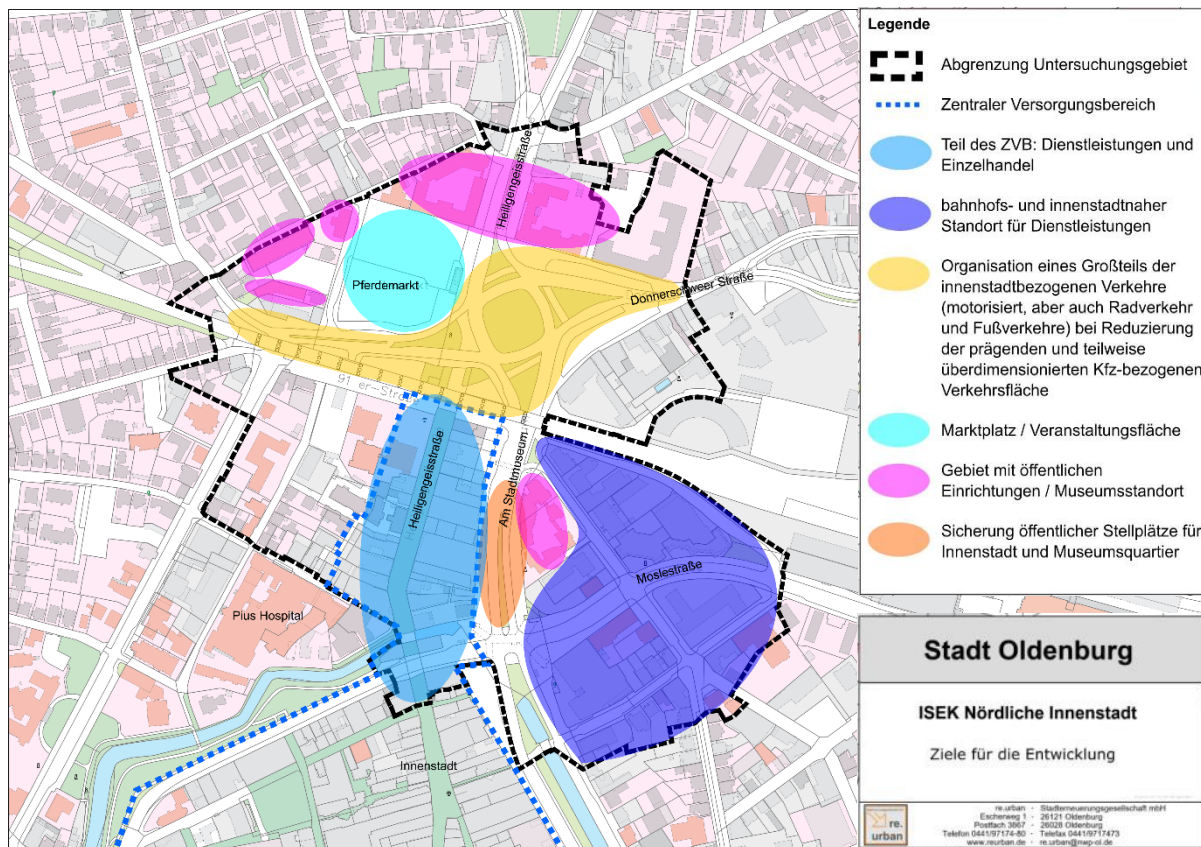
Im gesamten Gebiet wird die Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr und Fußgänger verfolgt.

Wichtiges Ziel für die Umsetzung des Erneuerungskonzeptes ist zudem die Klimafolgenanpassung durch gezielte Maßnahmen, u.a.:

- Nutzung von klimafreundlichen Materialien
- Reduzierung der Verkehrsflächen für den MIV
- Wassermanagement
- Regenwassernutzung
- Dach- und Fassadenbegrünung
- ...

(Die Umsetzbarkeit solcher Maßnahmen ist jeweils bei der Durchführung der Einzelmaßnahmen zu berücksichtigen).

Abb. 50: Ziele für die Entwicklung des Untersuchungsgebietes – Nutzungsstrukturen



7.6 Konzept und Maßnahmen

7.6.1 Zentraler Versorgungsbereich

Im **Zentralen Versorgungsbereich** zielt die Erneuerung auf die Stärkung des zentralen Versorgungsbereiches:

- Ansatzpunkt kann die Fläche des ehemaligen Finanzamtes sein – das Einzelhandelsentwicklungskonzept empfiehlt die Entwicklung eines Standortes für großflächigen zentrenrelevanten Einzelhandel in der Innenstadt, ggf. kann dies am Standort Finanzamt umgesetzt werden (vgl. Kap.7.2.2).

Erforderlich sind weiterhin:

- Nachnutzungen für vorhandene Leerstände im Sinne der Funktion Zentraler Versorgungsbereich
- die Gestaltung des Übergangs über den Heiligengeistwall (z.B. Umgestaltung des Übergangs als Teil der Fußgängerzone) und Ausbildung einer (gestalterischen) Identität für die Heiligengeiststraße⁵⁹ (auch im Hinblick auf Barrierefreiheit - vgl. Kap. 7.2.4)
- die Stärkung von Wohnen in der Innenstadt (in den Obergeschossen/in zweiter Reihe)⁶⁰
- Maßnahmen im Hinblick auf den Radverkehr – vgl. Kap. 7.6.6
- Aufwertung des öffentlichen Raumes
- Schließen der Raumkanten südlich der Bahnbrücke

7.6.2 Museums- und Dienstleistungsquartier

Im **Museums- und Dienstleistungsquartier** zielt das Erneuerungskonzept auf die Erhöhung der Aufenthaltsqualität durch:

- die Aufwertung des öffentlichen Raumes/Steigerung der Aufenthaltsqualität
 - im Umfeld des Museums unter Einbezug der Außenflächen des Neubaus der Öffentlichen Versicherung
 - Erneuerung/Umgestaltung der Raiffeisenstraße
 - Umbau/Begrünung und Verbesserung der Querungssituation Straße Am Stadtmuseum
 - Ggf. Erneuerung Moslestraße? (Begrünung, Minderung Querschnitt)

Erforderlich sind weiterhin:

- die Verbesserung der Bedingungen für Erreichbarkeit mit dem ÖPNV (Einrichtung einer (zusätzlichen) Position für Bushaltestelle Lappan ist vorgesehen; Inbetriebnahme 2020), dem Fahrrad und zu Fuß (Fahrradparken, Querung Am

⁵⁹ Quelle: Vorlage zur Sitzung des Ausschusses für Wirtschaftsförderung und internationale Zusammenarbeit am 06.07.2020

⁶⁰ Entsprechende Vorschläge finden sich auch im Einzelhandelsentwicklungskonzept

Stadtmuseum)

- die Klärung der Nachnutzung für Osterstraße 15 (derzeit noch GVO), Staugraben 11 (Öffentliche Versicherung) und Raiffeisenstraße 24 (bereits leerstehend)
- ggf. Stärkung des innenstadtnahen Wohnens gemäß Innenstadtstrategie (vgl. Kap. 7.2.3)

7.6.3 Gebäudemodernisierung

7.6.3.1 Öffentliche Gebäude

Im Untersuchungsgebiet befinden sich in der Raiffeisenstraße auf der Rückseite des Stadtmuseums mit der Francksen-Villa, der Jürgenschen Villa und der Villa Ballin⁶¹ drei Villen im Eigentum der Stadt Oldenburg als Teil des Stadtmuseums.

Die Stadt beabsichtigt die Sanierung der 1877 errichteten Francksen-Villa und der 1863 errichteten Jürgenschen Villa einschließlich Verbindungsbau. Mit der Sanierungsmaßnahme sollen sowohl Gebäudesubstanz als auch die Innenausstattung denkmalgerecht restauriert werden.

Zuletzt wurden die Villen in den 1960er Jahren saniert. Die Villen sind zur Raiffeisenstraße hin ausgerichtet, verfügen derzeit jedoch nicht über eigene Eingänge, sondern werden über den Hüppe-Saal des Stadtmuseums erschlossen. Zukünftig soll der ehemalige Zugang zur Jürgenschen Villa wieder als Eingang genutzt werden. In diesem Kontext werden auch die historischen, aber stark überformten Vorgärten der Villen an der Raiffeisenstraße überplant. Es wird eine denkmalgerechte Vorgartensituation angestrebt.



Francksen-Villa (Raiffeisenstraße 31)
Fotos: re.urban



Jürgensche Villa (Raiffeisenstraße 32)

⁶¹ Die Villa Ballin wird im Zuge des Neubaus „Stadtmuseum“ saniert. Das Gebäude soll künftig nicht zu Ausstellungszwecken genutzt werden.

Abb. 51: Lage der Villen des EGH



Quelle: Auszug aus den Geobasisdaten des Landesamtes für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen (LGLN)

Zudem besteht gemäß Leitfaden Oldenburg barrierefrei - Teil 2: Öffentliche Gebäude (April 2018) für das Bürgerbüro Mitte Bedarf an weiteren Maßnahmen zur Herstellung von Barrierefreiheit (vgl. Kap. 6.3), u.a. Verbesserung der Bewegungsflächen im Türbereich der Büroanlagen, Schaffung zusätzlicher Informationsangebote für blinde und sehbehinderte Menschen [...] zum Zugang des Gebäudes vom Gehweg aus, über der Weg zum Eingang oder über die innere Organisation des Gebäudes, Beseitigung von Hindernissen bzw. Gefahrenstellen auf dem Gehweg und der Zuwegung auf dem Grundstück) (Förderfähigkeit im Rahmen der Städtebauförderung nicht gegeben).

Der Bedarf an Modernisierungsmaßnahmen sowie Maßnahmen zur Erhöhung der Barrierefreiheit in weiteren öffentlichen Gebäuden im Untersuchungsgebiet ist zu prüfen.

7.6.3.2 Private Gebäude

Auch die Modernisierung von Gebäuden im Privateigentum ist Bestandteil des Erneuerungskonzeptes – zum einen zur Verbesserung der energetischen Situation, zum anderen auch aus gestalterischen Gründen (Erhaltung historischer Bausubstanz/Stadtbild) und zur Sicherung der Nutzbarkeit der Gebäude.

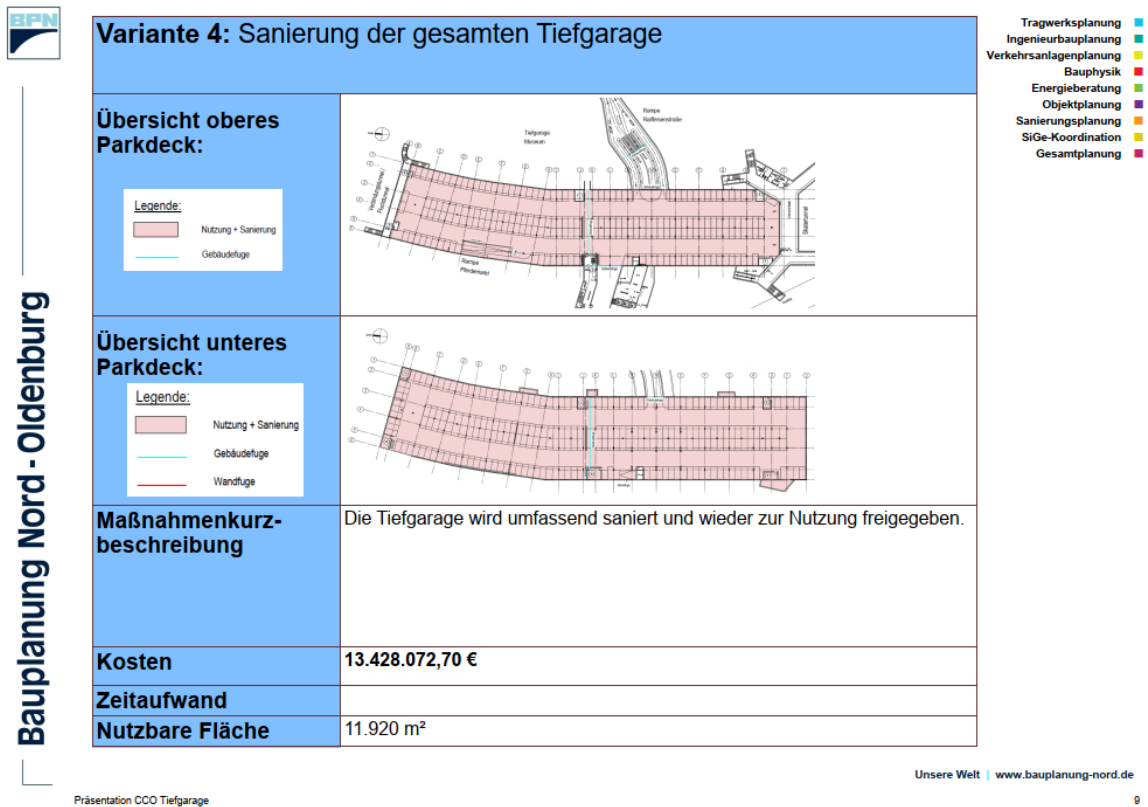
7.6.4 Sanierung der unterhalb der Straße Am Stadtmuseum liegenden Tiefgarage CCO

Zur Sicherung der Parkplätze in der **Tiefgarage** des **CCO** für die Innenstadt und das Museumsquartier ist eine **Komplettsanierung** erforderlich, weiterhin sind gestalterische Maßnahmen zur Sicherung der Akzeptanz Bestandteil eines Sanierungskonzeptes.

2021 wird eine Nutzungsstudie erarbeitet, in der unterschiedliche Nutzungsvarianten (Multifunktionale Nutzung) untersucht und bewertet werden sollen. Mit dieser Studie wird die Grundlage für die folgende baulich-technische Sanierungsplanung geschaffen.

(In der Kosten- und Finanzierungsübersicht ist ein pauschaler Ansatz von zwei Dritteln des derzeit geschätzten Investitionsvolumens für die Komplettsanierung in Höhe von ca. 13,4 Mio. € angesetzt).

Abb. 52: Sanierung der Tiefgarage CCO (Voruntersuchung)





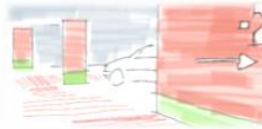
Gestaltung der Tiefgarage

- Tragwerksplanung
- Ingenieurbauplanung
- Verkehrsanlagenplanung
- Bauphysik
- Energieberatung
- Objektplanung
- Sanierungsplanung
- SiGe-Koordination
- Gesamtplanung

- Für eine erfolgreiche Umsetzung eines Parkraumkonzeptes ist es von entscheidender Bedeutung, dass es vom Nutzer angenommen wird. Dazu müssen die Details realitätsbezogen, benutzerfreundlich, transparent und logisch nachvollziehbar sein.



Durchbrochenes Farbkonzept für Familienparkplätze, Behinderten- und Frauenparkplätze



Kennzeichnung von Laufwegen



Stellplätze mit Ladesäule für Elektroautos



Zu-/Ausgang am Stadtmuseum mit einem Glaskubus



Kennzeichnung von Ausgängen, Notausgängen, Kassenautoamt

Präsentation CCO Tiefgarage

Unsere Welt | www.bauplanung-nord.de

4

Quelle: Variantenuntersuchung der CCO Tiefgarage, Bauplanung Nord-Oldenburg (August 2020)

7.6.5 Pferdemarkt – westlicher Teil

Für den westlichen Teil des **Pferdemarktes** sieht das Erneuerungskonzept die Erhöhung der Aufenthaltsqualität vor durch:

- Gestaltung des Pferdemarktes und des Platzes vor der alten Maschinenfabrik/Kulturhalle als Plätze mit hoher Aufenthaltsqualität – ggf. Teilbebauung mit attraktiver, öffentlichkeitswirksamer Nutzung (Hofwirkung);
- Schließen von Baulücken/fehlenden Raumkanten schließen
- Bereitstellung einer e-Mobilstation im Zusammenhang der Parkplätze am Pferdemarkt (gem. Machbarkeitsstudie OLEC von 2019) (ggf. im Zusammenhang eines Neubaus des Kiosks)
- Neubau des Kioskes/Imbisses am Pferdemarkt, möglichst inkl. Nutzung von Außenflächen zur Belebung des Platzes⁶²
- Nachnutzung des Leerstandes Pferdemarkt 7

⁶² Auch künftig ist der Erhalt der öffentlichen Toilettenanlagen an diesem Standort laut Marktverwaltung der Stadt Oldenburg (u.a. für die Beschicker des Wochenmarktes) zu sichern

7.6.6 Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr und Fußgänger im gesamten Gebiet

Weiterhin zielt das Erneuerungskonzept auf die (funktionale und gestalterische) **Verbesserung für den Radverkehr und für Fußgänger** im gesamten Gebiet durch:

- die Ausbildung einer durchgängigen Fahrradachse (von der Nadorster Str. am Pferdemarkt vorbei in/durch die Heiligengeiststr.), u.a. Schaffung einer Querungshilfe zwischen dem Pferdemarkt und der 91er- Straße
- die Schaffung von weiteren Querungsmöglichkeiten in der Heiligengeiststraße, Höhe Einmündung Lindenstraße und in der Straße Am Stadtmuseum, Höhe Museum
- die Neuschaffung eines Fußweges entlang der Haaren von der Heiligengeiststraße zur Straße Am Stadtmuseum (möglich durch Hotelneubau Heiligengeiststraße 1/1a - vgl. Kap.7.3.7) – damit wird die Wegeverbindung von der Wallanlage bis zur Straße Am Stadtmuseum fortgesetzt
- die Verbesserung der Führung des Radverkehrs auf folgenden Wegebeziehungen:
 - Östl. Pferdemarkt/Donnerschweer Straße stadtein- und -auswärts,
 - Straße Pferdemarkt Südseite,
 - Pferdemarkt/Am Stadtmuseum – Raiffeisenstraße (heute Führung im Kfz-Gegenverkehr),
 - 91er Straße
- die Verbreiterung der Geh-/Radwege
 - unter der Eisenbahnbrücke,
 - an der Ostseite Am Stadtmuseum,
- Neustrukturierung der Verkehrsflächen der Raiffeisenstraße und Reduzierung der Flächen für den Kfz-Verkehr zugunsten einer Verbreiterung des Geh- und Radwegs sowie zur Erhöhung der Sicherheit des Fußgänger- und Radverkehrs
- die Verbesserung der Anbindung zum Bahnhof (Erneuerung Bundesbahnweg - Neustrukturierung und Aufwertung der Verkehrsflächen, Verbesserung Querung Pferdemarkt/Am Stadtmuseum)
- die Verbesserung der Anbindung nach Osten nördlich der Bahn/Richtung EWE-Quartier (Verbesserung Querung Am Stadtmuseum/Pferdemarkt – u.a. durch Herstellung einer Querungshilfe für Fußgänger und Radfahrer in Verlängerung des Bundesbahnweges)
- Neustrukturierung und Aufwertung der Moslestraße und der Osterstraße sowie des verbindenden Bereichs der Raiffeisenstraße
- Möglichst Verbesserung von Sichtbeziehungen
- barrierefreier Ausbau diverser Knotenpunkte/Querungen
- Trennung von derzeit kombinierten Geh-/Radwegen
- die Neuorganisation des Fahrradparkens im Gebiet insgesamt durch
 - die Neugestaltung/Neuordnung vorhandener Radabstellanlagen:
 - nördl. Kiosk Pferdemarkt (evtl. mit Überdachung)
 - am Stau
 - Heiligengeiststraße (südlicher Abschnitt)
 - die Schaffung von zusätzlichen Radabstellanlagen:
 - 91er Straße/nördlicher Abschnitt Heiligengeiststraße (Aufgabe von 4 Kfz-

- Parkständen)
 - Pferdemarkt (Aufgabe von 5 Kfz-Parkständen)
- die Schaffung von Standorten für CarSharing

7.6.7 Derzeit für den motorisierten Verkehr genutzte Flächen

Insbesondere für die Flächen des Pferdemarktes/östlicher Teil sowie für die Straße Am Stadtmuseum ist Ziel

- zum einen die Minderung der Dominanz im Stadtraum bzw. gestalterische Aufwertung und stadträumlich zur Stärkung der Attraktivität beizutragen (stärkerer Bezug zu historischer Bedeutung) sowie
- zum anderen die Verbesserung der Nutzbarkeit/Durchwegung/Querung für Fußgänger und Radfahrer

um eine Umorientierung von der verkehrsgerechten Stadt- und Verkehrsplanung der 1960er Jahre zu einer Nutzungs- und klimaschutzorientierten Planung, die Aspekte der Inklusion und Barrierefreiheit miteinbezieht.

Vorgeschlagen wird daher die Erarbeitung von Varianten für den Pferdemarkt und die zulaufenden Hauptverkehrsstraßen (neben einer möglichen Aufgabe der heutigen Kreisverkehrslösung unter Erhalt der Grünanlage der Kreisinsel sind auch Rückbauten der mehrspurigen Straßenzuläufe denkbar, die ein entsprechendes Gestaltungspotenzial bergen)

Im Zuge dessen sind möglicherweise in den Randbereichen Flächen mobilisierbar,

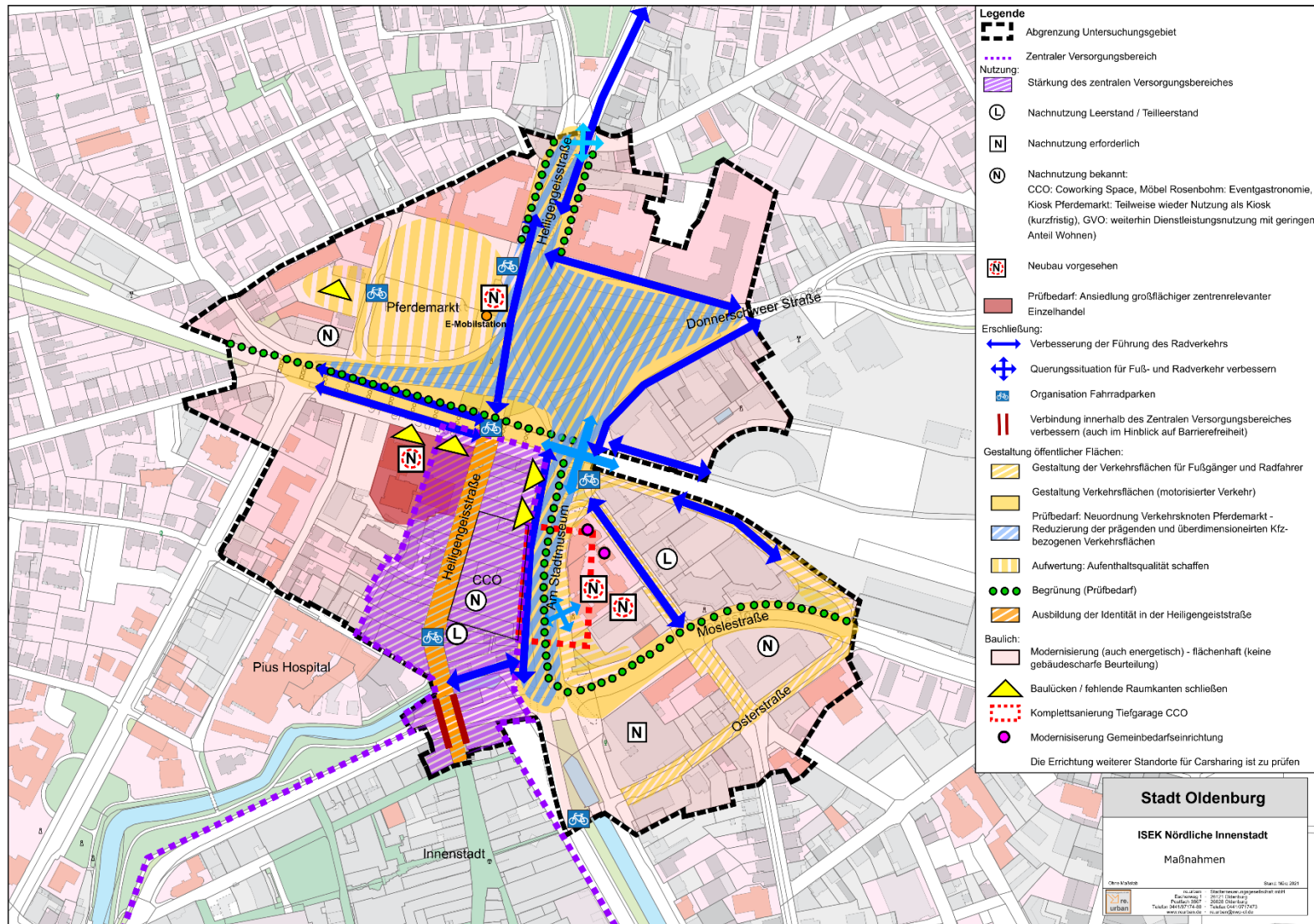
- die für eine intensive Begrünung genutzt werden können, um Puffer zur Radachse und auch zu den angrenzenden Nutzungen (Pferdemarkt/Westteil zu schaffen)
- ggf. weitere Entwicklungsflächen, die durch unsensible Nutzungen (Parkhaus) von der Hauptachse gepuffert werden können

Der Umgang mit (wegfallenden) Stellplätzen in der Innenstadt lässt sich derzeit nicht abschließend darstellen; im weiteren Fortgang der Umsetzung ist zu prüfen, welcher Bedarf an Stellplätzen (auf dem Pferdemarkt aber auch in den angrenzenden Straßen) besteht bzw. welche Leitlinie im Hinblick auf die Bereitstellung von öffentlichen Stellplätzen verfolgt wird (Minderung der Zahl der Stellplätze zur Stärkung des Fußgänger- und Radverkehrs bzw. ÖPNVs?). Sich hieraus möglicherweise ergebende Ansprüche werden im Verlauf der konkretisierenden Einzelplanungen berücksichtigt.

Bei Straßensanierungen sollten nach Hinweis vom Fachdienst Stadtentwicklung und Bauleitplanung der Stadt Oldenburg die Möglichkeiten lärmarmen Straßendeckschichten unbedingt beachtet werden, da auch im Stadtverkehr Pegelverbesserungen von bis zu 3,9 dB(A) bezüglich des Referenzasphalts (nicht geriffelter Gussasphalt) möglich sind.

Eine aktive Lärmschutzmaßnahme bezüglich der Eisenbahnbrücke am Pferdemarkt ist im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zur Ertüchtigung der Bahntrasse Oldenburg - Wilhelmshaven untersucht worden und aus technischen Gründen verworfen worden. Zukünftige Bebauung entlang der Bahntrasse am Pferdemarkt muss somit ohne aktive Lärmschutzmaßnahmen auskommen und den erforderlichen Lärmschutz durch bauliche Maßnahmen und angepasste Grundrissgestaltungen realisieren.

Abb. 53: Maßnahmen



7.7 Einordnung: Regionale Handlungsstrategie/UN-Behindertenkonvention

Die Entwicklungsziele und Maßnahmen entsprechen folgenden operativen Zielen/Maßnahmen, die im Rahmen der Regionale Handlungsstrategie Weser-Ems 2014 – 2020 formuliert werden:

- insbesondere Handlungsfeld „**Soziale Innovation & Daseinsvorsorge**“
 - Schutz und Stärkung der Zentralen Orte bzw. Schutz und Entwicklung flächendeckender Nahversorgungsstrukturen als Rückgrat der lokalen und regionalen Daseinsvorsorge
- sowie Handlungsfeld **Umwelt & Natur**
 - Reduzierung der CO₂-Emissionen und Nutzung erneuerbarer Energien im Wohngebäudebestand
 - Nutzung von CO₂-Einsparpotentialen im Verkehrs- und Mobilitätsbereich
- und Handlungsfeld **Kultur**
 - Ausbau, Erhalt und Modernisierung des kulturellen Erbes, der Kulturdenkmale, auch zur Senkung des CO₂-Verbrauchs.

Die Zielsetzung der Erhöhung der Barrierefreiheit sowie der Zugänglichkeit i.S. von **Artikel 9 der UN-Behindertenkonvention**, insbesondere die Belange von sehbehinderten Menschen, wird bei der Konkretisierung der Planung bzw. Umsetzung von Maßnahmen insbesondere im öffentlichen Raum Berücksichtigung finden (Wegeführung/Schwellenfreiheit/Erkennbarkeit, ...) – z.B.

- Erhöhung der Barrierearmut im öffentlichen Raum
- barrierefreie Qualifizierung von öffentlichen und privaten Gebäuden im Zuge der Modernisierung

Die Stadt Oldenburg beschäftigt sich ausführlich mit dem Thema Barrierefreiheit und hat einen umfassenden Leitfaden zur Herstellung von Barrierefreiheit im öffentlichen Raum (Teil 1) und in Gebäuden (Teil 2) erstellt (vgl. Kap. 7.2.4). Dieser Leitfaden wird bei der Umsetzung öffentlicher Maßnahmen zugrunde gelegt.

Im Rahmen der Umsetzung der Gesamtmaßnahme ist der barrierefreie Ausbau diverser Knotenpunkte/Querungen vorgesehen.

7.8 Maßnahmen des Klimaschutzes bzw. zur Klimafolgenanpassung insbesondere durch Verbesserung der grünen Infrastruktur

Ziel der Erneuerung ist:

- die Stärkung des Fuß- und Fahrradverkehrs durch
 - Verbesserung vorhandener und Herstellung neuer Fuß- und Fahrradwegeverbindungen
 - Schaffung/Ergänzung attraktiver Fahrradabstellanlagen
- die Einrichtung einer e-Mobilstation am Pferdemarkt zur Attraktivitätssteigerung alternativer Antriebe im motorisierten Verkehr

- die Begrünung von (Verkehrs)flächen unter Einsatz von heimischen Nährgehölzen
- die energetische Gebäudemodernisierung

Bei der Konkretisierung und Umsetzung der Einzelmaßnahmen wird im Hinblick auf die Klimafolgenanpassung gemäß Fachdienst Stadtentwicklung und Bauleitplanung berücksichtigt:

- zwar wird im Bereich der Innenstadt eine verdichtete Bebauung vorgesehen, dennoch wird das Ziel verfolgt, auch Grünflächen zu schaffen (z.B. Pocketparks)
- Nutzung der versiegelten Flächen für Überspannungsbauwerke
- Überlegungen zu Grün-/Solardächern
- Nutzung von klimafreundlichen Materialien
- Reduzierung der Verkehrsflächen für den MIV
- Wassermanagement
- Regenwassernutzung
- Dach- und Fassadenbegrünung

Weiterhin ist die Errichtung einer eMobilstation am Standort Pferdemarkt vorgesehen (ggf. im Zusammenhang mit dem Neubau des heutigen Kiosks).

Hier sollen auch öffentliche Informations- und Beratungsangebote zu

- energetischen Themen (energet. Altbausanierung, PV, Fördermöglichkeiten)
- Mobilitätsthemen (eMobilität, ÖPNV, Radnutzung)
- Themen der angrenzenden Sanierungsgebiete (Untere Nadorster Str. und Nördl. Innenstadt) erfolgen

Das Gebäude selber sollte alle Aspekte klimaschonenden Bauens berücksichtigen (PV-Anlage, Gründach,...).

8 Kosten- und Finanzierungsübersicht

Die nachfolgende Tabelle zeigt, dass sich Gesamtkosten in Höhe von knapp 32,5 Mio. € bzw. förderfähige Kosten in Höhe von 27 Mio.€ ergeben. Weiterhin ist von Einnahmen aus Ausgleichsbeträgen in Höhe von insgesamt knapp 1,8 Mio. € auszugehen.

Es ergeben sich durch Einnahmen nicht gedeckte Kosten in Höhe von 25,2 Mio. €. Die bei Bund und Land beantragte Förderung beträgt somit 16,8 Mio. €, der Eigenanteil der Kommune liegt bei 8,4 Mio. €.

Für die Maßnahme Sanierung der unterhalb der Straße Am Stadtmuseum liegenden Tiefgarage CCO wird eine Konkretisierung im Hinblick auf die förderfähigen Kosten erfolgen.

Wie bereits in Kapitel 7.6.4. dargestellt, wird derzeit eine Machbarkeitsstudie erstellt, die Varianten für die Modernisierung (inkl. Kosten) erarbeitet. Weiterhin wird geprüft, in welchem Umfang öffentliche bzw. ggf. private Stellplätze geschaffen werden.

Im Zuge einer konkretisierenden Planung ist dann ein Betriebskonzept zu erstellen sowie unter Berücksichtigung von Einnahmen die Unrentierlichkeit zu ermitteln.

Stadt Oldenburg ISEK & VU Nördliche Innenstadt

Kosten- und Finanzierungsübersicht

27.04.2021

	Fläche (qm)		Kostenansatz (€)	förderfähige Kosten (€)	davon Maßnahmen der Klimafolgenanpassung / Klimaschutz / Grün in der Stadt		davon Maßnahmen der Barrierefreiheit		andere Fördermittel	Eigentümer (€)
weitere Vorbereitung			370.000,00	370.000,00				0,00		
Sanierungsbeauftragter / -treuhänder			300.000,00	300.000,00						
Öffentlichkeitsarbeit			20.000,00	20.000,00						
ggf. Planungskosten			50.000,00	50.000,00						
Ordnungsmaßnahmen:			15.346.500,00	15.346.500,00		1.847.150,00		960.250,00		
Grunderwerb / Bodenordnung										
Abriss										
Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen			15.346.500,00	15.346.500,00						
<i>insbesondere unter Berücksichtigung von Klimafolgenanpassung und Barrierefreiheit (z.B. insektenfreundliche und energiesparende Beleuchtung, insektenfreundliche / heimische Bepflanzung, etc.)</i>										
<i>Kostenansatz in €/qm:</i>	230				<i>prozentualer Ansatz</i>		<i>prozentualer Ansatz</i>			
- Bundesbahnweg	2.476	2.500	575.000,00	575.000,00	10%	57.500,00	0%	0,00		
- Straßenraum Am Stadtmuseum	6.780	6.500	1.495.000,00	1.495.000,00	10%	149.500,00	0%	0,00		
- Heiligengeiststraße	4.371	4.000	920.000,00	920.000,00	10%	92.000,00	0%	0,00		
- Verbindung zum restlichen ZVB	477	500	115.000,00	115.000,00	0%	0,00	10%	11.500,00		
- Moslestraße	6.565	6.500	1.495.000,00	1.495.000,00	10%	149.500,00	0%	0,00		
- öffentlicher Raum Am Stadtmuseum	1.780	1.750	402.500,00	402.500,00	20%	80.500,00	10%	40.250,00		
- Raiffeisenstraße	2.006	2.000	460.000,00	460.000,00	10%	46.000,00	0%	0,00		
- Neustrukturierung /Aufwertung Osterstraße	3.345	3.000	690.000,00	690.000,00	10%	69.000,00	10%	69.000,00		
- Durchwegung und Anknüpfung (Fuß- und Radverkehr) an zentrale Erschließungsachse EWE-Areal zwischen ZOB/Willy-Brandt-Platz und Pferdemarkt	1.370	1.300	299.000,00	299.000,00	10%	29.900,00	0%	0,00		
- öffentlicher Raum Nördlicher Pferdemarkt	5.946	6.000	1.380.000,00	1.380.000,00	20%	276.000,00	10%	138.000,00		
- öffentlicher Raum Südlicher Pferdemarkt	4.502	4.500	1.035.000,00	1.035.000,00	20%	207.000,00	10%	103.500,00		
- öffentlicher Raum Parkplatz Exerzierhalle	1.813	1.500	345.000,00	345.000,00	15%	51.750,00	10%	34.500,00		
- Neuordnung Verkehrsknoten Pferdemarkt	24.563	24.000	5.520.000,00	5.520.000,00	10%	552.000,00	10%	552.000,00		
- Wegeverbindung entlang der Haaren	550	500	115.000,00	115.000,00	10%	11.500,00	10%	11.500,00		
- Maßnahmen zur Verbesserung der Führung des Radverkehrs		pauschaler Ansatz	500.000,00	500.000,00	15%	75.000,00	0%	0,00		
Baumaßnahmen			17.900.000,00	12.533.333,33		60.000,00		90.000,00	0,00	900.000,00
<i>insbesondere unter Berücksichtigung von Klimafolgenanpassung und Barrierefreiheit (z.B.: energetische Modernisierung , barrierefreier Zugang)</i>										
Gemeinbedarfseinrichtungen (Villen - Museumszwecke)			3.000.000,00	3.000.000,00						
Gebäudemodernisierung (Ansatz 15 Gebäude; je Gebäude 100.000 Euro, 20% unrentierlich)	40.000 (psch.)	40000	1.500.000,00	600.000,00	10%	60.000,00	15%	90.000,00		900.000,00
Tiefgarage CCO (nur Teil im Eigentum der Stadt)- Annahme: 2/3 öffentliche Stellplätze, keine Förderobergrenze / Förderfähigkeit ist abzustimmen - z.B. im Rahmen der Bereisung		Ansatz: 2/3 öffentliche Parkplätze	13.400.000,00	8.933.333,33						
Verfügungsfond			50.000,00	25.000,00						25.000,00
Summe - Maßnahmen			33.666.500,00	28.274.833,33		1.907.150,00		1.050.250,00	0,00	925.000,00
zu erwartende Einnahmen				1.850.000,00						
Ausgleichsbeträge - Annahme	185.000	10€/qm	1.850.000,00							
nicht durch Einnahmen gedeckte Kosten				26.424.833,33						
beantragte Fördermittel bei Bund/Land (2/3)				17.616.555,56						
Eigenanteil der Gemeinde (1/3)				8.808.277,78						

9 Empfehlungen für das weitere Verfahren

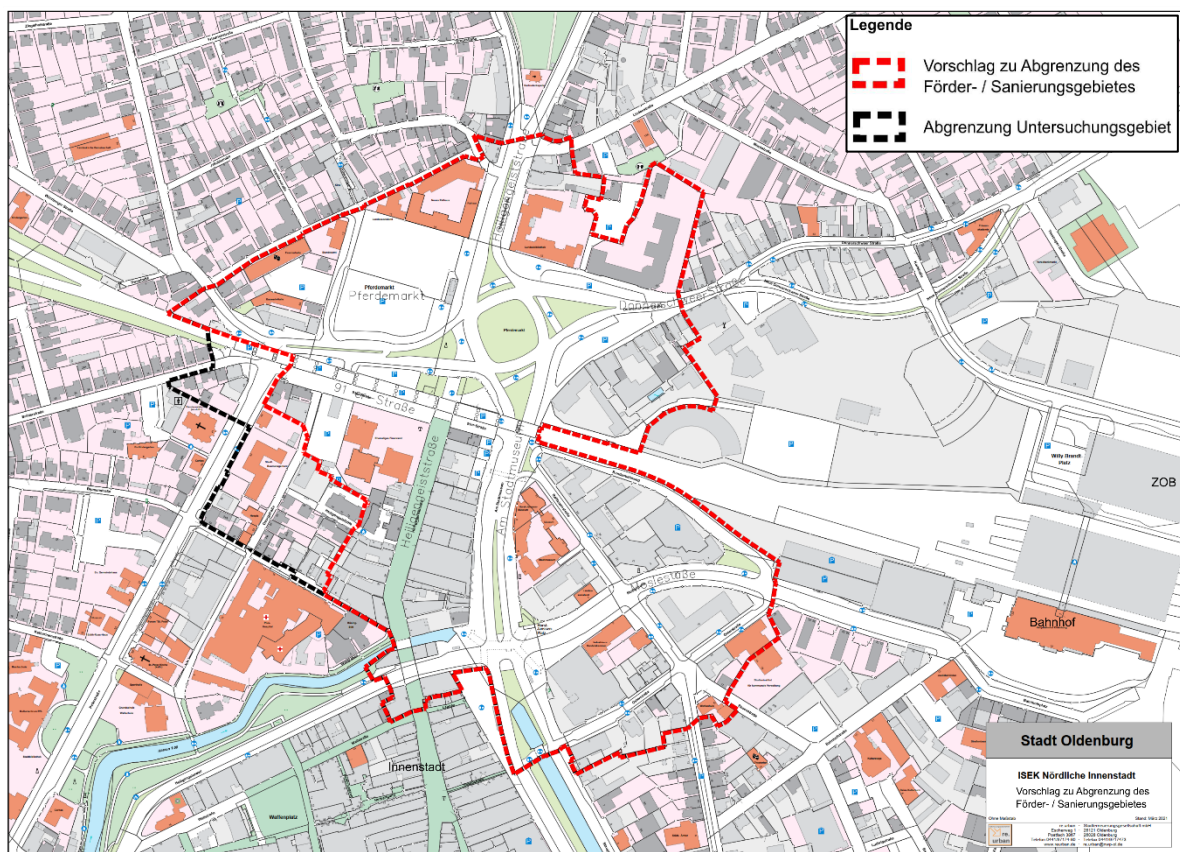
9.1 Vorschlag zur Abgrenzung des Fördergebietes/Sanierungsgebietes

Die Vorbereitenden Untersuchungen haben gezeigt, dass für den überwiegenden Teil der Flächen des Untersuchungsgebietes städtebauliche Missstände vorliegen. Für diese Bereiche wird die Aufnahme in die Städtebauförderung beantragt.

Im Bereich der Flächen hinter dem Finanzamt bzw. in zweiter Reihe der Heiligengeiststraße (Bereich Grüne Straße/Heiligengeisthöfe, schwarze Umrandung in Abb. 55) allerdings werden keine gravierenden Missstände festgestellt und es sind im Zusammenhang des Erneuerungskonzeptes keine Maßnahmen vorgesehen - daher wird darauf verzichtet, diese Flächen in das Fördergebiet einzubeziehen.

Das vorgeschlagene Gebiet hat eine Größe von ca. 20 ha.

Abb. 54: Vorschlag zur Abgrenzung des Förder-/Sanierungsgebietes



9.2 Sanierungsverfahren

Der Antrag zielt auf eine Aufnahme in das Programm „**Lebendige Zentren**“ - **Erhalt und Entwicklung der Stadt- und Ortskerne**“. Dieses Programm der Städtebauförderung dient der

- Anpassung, Stärkung, Revitalisierung und den Erhalt von Stadt- und Ortskernen und historischen Altstädten als attraktive und identitätsstiftende Standorte,
- Profilierung und Standortaufwertung, Förderung der Nutzungsvielfalt und den Erhalt des baukulturellen Erbes,
- Sicherung der Versorgungsstruktur zur Gewährleistung der Daseinsvorsorge.

Die Fördermittel können insbesondere eingesetzt werden für⁶³:

- Die Aufwertung des öffentlichen Raumes (Straßen, Wege, Plätze).
- Die Instandsetzung und Modernisierung von erhaltenswerten Gebäuden.
- Bau- und Ordnungsmaßnahmen die der o. g. Zielsetzung dienen.
- Nicht-investive Maßnahmen wie z. B. Citymanagement und die Beteiligung von Nutzungsberechtigten und von anderen Beauftragten im Sinne von § 138 BauGB sowie von Immobilien- und Standortgemeinschaften, wenn sie der Investitionsvorbereitung und -begleitung dienen.

Die Stadt Oldenburg hat für die Abwicklung der Sanierung in einem Verfahren nach § 142 BauGB zwischen zwei Verfahrensmodellen zu entscheiden (§142 [4] BauGB): dem vereinfachten und dem umfassenden Verfahren. Das maßgebliche Unterscheidungskriterium zwischen den Sanierungsverfahren besteht dabei im Ausschluss der besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften (§§ 152 bis 156a BauGB) beim vereinfachten Verfahren.

Die Wahl des Verfahrens ist im Zusammenhang mit den erforderlichen Sanierungsmaßnahmen und den zur Realisierung sinnvollen rechtlichen Instrumenten zu sehen. Das umfassende Verfahren ist zu wählen, wenn die besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften notwendige Voraussetzung zur Gewährleistung einer ordnungsgemäßen und zügigen Durchführung der Sanierung sind. Dies ist z. B. der Fall, wenn sanierungsbedingte Bodenwerterhöhungen zu erwarten sind. Die Frage, unter welchen Umständen sanierungsbedingte Bodenwerterhöhungen voraussichtlich eintreten werden, beantwortet sich nach den Grundsätzen und Kriterien, die bei der Grundstückswertermittlung zugrunde zu legen sind. Allgemein kann davon ausgegangen werden, dass sanierungsbedingte Werterhöhungen insbesondere zu erwarten sind, wenn:

- die Funktion des Gebiets verbessert wird (Stärkung seiner Aufgaben, wie z. B. Versorgungsfunktion),
- die Qualität der Grundstücke verbessert wird (Art und Maß der baulichen Nutzung),
- störende Nutzungen beseitigt werden,
- umfangreiche Ordnungsmaßnahmen oder
- sonstige wesentliche Umstrukturierungen des Gebiets beabsichtigt sind.

Wesentliche Qualitätsverbesserungen mit Auswirkungen auf den Bodenwert ergeben sich u.a.

⁶³ Auszug aus der Programmdarstellung der NBank

durch die Änderungen des Erschließungszustandes und die Aufwertung des Umfeldes (Aufwertung von Fußgängerbereichen, Schaffung öffentlicher Plätze, ...).

Des Weiteren werden sanierungsbedingte Bodenwerterhöhungen grundsätzlich auch durch Baumaßnahmen bewirkt. Zu den Baumaßnahmen zählen neben Maßnahmen an Gemeinbedarfseinrichtungen auch die privaten Modernisierungen/Instandsetzungen. Diese können - wenn es sich um eine Vielzahl aufeinander abgestimmter privater Baumaßnahmen handelt - durchaus zu einer Lagewertverbesserung beitragen.

Die durch die Umsetzung von Erschließungs- und Modernisierungsmaßnahmen angestrebte funktionale und städtebauliche Verbesserung im Maßnahmegebiet Nördliche Innenstadt lässt sanierungsbedingte Bodenwertsteigerungen erwarten. **Es wird daher von einer Umsetzung der Sanierung im umfassenden Verfahren ausgegangen.**

Die sanierungsbedingten Wertsteigerungen sind in Form des **Ausgleichsbetrages** zur Finanzierung der Sanierung heranzuziehen. Dadurch werden die öffentlichen Haushalte, die zu Lasten aller Steuerzahler gehen, tendenziell durch die Privateigentümer entlastet, die im Zuge des Sanierungsverfahrens – ohne eigenes Zutun – Bodenwertsteigerungen erzielen können. Zudem sollte nicht von vornherein auf das Recht zur Genehmigung der Verfügungs- und Veränderungsrechte gemäß § 144 BauGB und die Preisprüfung verzichtet werden, um die planerischen, gestalterischen und ordnungspolitischen Zielsetzungen durchsetzen zu können. Sollte sich jedoch im Laufe des Verfahrens herausstellen, dass bestimmte Genehmigungspflichten entbehrlich sind und nur zu einem zusätzlichen Verwaltungsaufwand führen, kann gemäß § 144 Abs. 3 BauGB durch Vorweggenehmigung eine Verwaltungsvereinfachung herbeigeführt werden.

10 Erforderlichkeit und Dringlichkeit der Sanierung

Die zusammenfassende Darstellung der Missstände im Untersuchungsgebiet hat die Defizite umfassend dargestellt. Der Handlungsbedarf liegt zum einen im funktionalen sowie im städtebaulichen und baulichen Bereich.

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

Mit den Mitteln aus dem Förderprogramm sollen erkennbare städtebauliche Missstände und bauliche Mängel sowie funktionale und strukturelle Defizite im Bereich des Untersuchungsgebietes beseitigt werden.

Die Eigentümer der Grundstücke und Gebäude im Untersuchungsgebiet sowie die Gemeinde selbst sind angesichts des Handlungsbedarfes und der entstehenden Kosten nicht in der Lage, diese Probleme ohne Inanspruchnahme von Fördermitteln in absehbarer Zeit zu beheben. Die Städtebauförderung ist daher als zentrales Finanzierungsinstrument zur Behebung der aufgelisteten Missstände notwendig.

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

Es wird von einem Durchführungszeitraum von etwa 10 Jahren ausgegangen.

11 Beteiligung der Träger öffentlicher Belange

In der Zeit vom 31.03.2021 bis 29.04.2021 wurde eine Beteiligung der Träger öffentlicher Belange durchgeführt mit folgendem Ergebnis:

Liste der eingegangenen Stellungnahmen mit Anmerkungen

Lfd. Nr.	Träger öffentlicher Belange	Datum	Stellungnahme / Eingabe	Abwägung
1	BlmA	06.04.2021	Keine Bedenken	
2	EWE NETZ GmbH	09.04.2021	<p>Die Leitungen und Anlagen sind in ihren Trassen (Lage) und Standorten (Bestand) grundsätzlich zu erhalten und dürfen weder beschädigt, überbaut, überpflanzt oder anderweitig gefährdet werden.</p> <p>Sicherstellen, dass diese Leitungen und Anlagen durch Vorhaben weder technisch noch rechtlich beeinträchtigt werden.</p> <p>Bitte, auch bei weiteren Planungen beteiligt zu werden.</p>	Hinweis zur Kenntnis genommen
3	VBN	19.04.2021	<p>Anbindung des ÖPNV im Rahmen der Überlegungen zur städtebaulichen Entwicklung sollte eine Rolle spielen. „Pferdemarkt“ und „Lappan“ als zwei zentrale Haltestellen im Planungsgebiet (sowohl für Stadtverkehr als auch regional).</p> <p>Die barrierefreie Gestaltung von Zuwegungen (Fuß- und Radwege) sowie von Haltestellen hat für den öffentlichen Personennahverkehr eine große Bedeutung.</p> <p>Bitte um die Berücksichtigung des VBN-Haltestellenkonzeptes</p>	Hinweis zur Kenntnis genommen
4	OOWV	20.04.2021	<p>Keine Bedenken</p> <p>Hinweis: Die Themen Klimaschutz, Klimaanpassung, Wassermanagement, Regenwassernutzung, Dach- und Fassadenbegrünung, usw. werden so gut wie gar nicht behandelt</p> <p>Diese Themen sollten sich wie ein roter Faden von vorne bis hinten durch das "integrierte" Konzept ziehen.</p>	Hinweis wurde in ISEK/VU berücksichtigt (S. 91, 98, 100)

Stadt Oldenburg
ISEK & VU Nördliche Innenstadt

6	Niedersächsisches Finanzministerium, LFN-Außenstelle Oldenburg	26.04.2021	Rückabwicklung des Verkaufs der Fläche Finanzamt wird als denkbar ungünstig für die Entwicklung der Innenstadt und insbesondere der Heiligengeiststraße angesehen, da sich diese Brache nun auf absehbare Zeit nicht mehr verändern wird. Das Grundstück müsste durch den LFN einer vollständig neuen internen Betrachtung unterzogen werden, ob die „Entbehrlichkeit“ i.S. der Landeshaushaltsordnung als Kernvoraussetzung für einen künftigen Verkauf überhaupt noch gegeben ist.	Hinweis zur Kenntnis genommen
7	Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr	28.04.2021	Keine Bedenken Hinweis auf Stadt Oldenburg als Trägerin der Straßenbaulast der klassifizierten Straße (Verantwortung zur Berücksichtigung der aus dem Niedersächsischen Straßengesetz (NStrG) und den zugehörigen Rechtsvorschriften ergebenden Belange liegt somit bei der Stadt)	Hinweis zur Kenntnis genommen
8	Niedersächsisches Landesamt für Denkmalpflege (Abteilung Archäologie)	28.04.2021	<p>In den südwestlichen Randbereichen des Plangebietes befinden sich noch wertvolle Überreste der historischen Stadtbefestigungen und Bebauungen der Stadt Oldenburg, die überwiegend obertägig nicht mehr erkennbar sind.</p> <p>Bei sämtlichen Erdarbeiten muss hier aber mit archäologischen Funden und Befunden gerechnet werden. Dabei handelt es sich um Bodendenkmale, die durch das Nieders. Denkmalschutzgesetz geschützt sind.</p> <p>Sämtliche Erdarbeiten – auch Abbrucharbeiten – in diesen Bereichen bedürfen daher einer denkmalrechtlichen Genehmigung (§13 NDSchG), diese kann verwehrt werden oder mit Auflagen verbunden sein.</p> <p>Bitte, bei zukünftigen Planungen innerhalb dieser Bereiche beteiligt zu werden.</p>	<p>Hinweis wurde in ISEK/VU berücksichtigt (S. 51)</p> <p>Hinweis wurde in ISEK/VU berücksichtigt (S. 51)</p> <p>Hinweis wurde in ISEK/VU berücksichtigt (S. 51)</p>

9	IHK	29.04.2021	<p>Kap. 7.6.1 ZVB: Durch den aktuellen Transformationsprozess in der Innenstadt (verstärkt durch Corona-Pandemie) ist die Integration der Fläche des ehemaligen Finanzamtes in den ZVB im Zuge einer Fortschreibung des Einzelhandelskonzepts der Stadt Oldenburg fachlich und politisch zu diskutieren</p> <p>Kap. 7.6.3 / 7.6.6: Die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit von Innenstädten wird neben der Vielfalt und Attraktivität der dortigen Angebote und Funktionen insbesondere durch deren Erreichbarkeit und Zugänglichkeit bestimmt. Vor allem im ländlichen Raum ist der private PKW nach wie vor Parkhauses abgesehen und dieses weiterhin vollständig als öffentliches Parkhaus genutzt werden und bei der verkehrsplanerischen Überarbeitung des Verkehrsknotens Pferdemarkt sichergestellt werden, dass sich die Anzahl der Stellplätze in diesem Gebiet nicht verringert.</p> <p>Kap. 9.2: Einsatz der Fördermittel unter anderem für nicht-investive Maßnahmen die durch Immobilien- und Standortgemeinschaften beauftragt werden → Hinweis auf eventuelle Kopplungsmöglichkeiten mit dem am 28.04.2021 vom Landtag beschlossenen „Niedersächsischen Quartiersgesetz“, durch das nun auch in Niedersachsen „Business Improvement Districts“ (BIDs) möglich werden</p> <p>Bitte um fortlaufende Information der Öffentlichkeit über den Fortschritt der Planungen und weitere Beteiligungen zu Einzelmaßnahmen</p>	<p>Hinweis auf Fortschreibung EEK und in diesem Zuge Diskussion des ZVB ist bereits aufgenommen worden (S.68)</p> <p>Hinweis zur Kenntnis genommen</p> <p>Hinweis zur Kenntnis genommen</p>
10	NDR	29.04.201	<p>Bitte um Berücksichtigung im weiteren Verfahren und damit die Möglichkeit einer Stellungnahme zu einem späteren Zeitpunkt</p>	
11	Deutsche Bahn	29.04.2021	<p>Innerhalb des Untersuchungsgebiets verlaufen die Bahnstrecken 1522 Oldenburg – Wilhelmshaven, Bahn-km 0,535 – 0,870 und 1520 Oldenburg – Leer, Bahn-km 0,842 – 0,870. Die planfestgestellten Flächen der DB Netz AG sind der Planungshoheit der Kommune entzogen. Dem Einbezug</p>	

		<p>dieser dem Bahnbetrieb gewidmeten Flächen in ein Sanierungsgebiet (§ 136 BauGB) wird widersprochen. Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) ist im Rahmen der Fachanhörung direkt am Verfahren zu beteiligen.</p> <p>Hinweis auf Bahnprojekte „Ausbaustrecke (ABS) Oldenburg – Wilhelmshaven“ und „Groningen – Bremen (Wunderline).“</p> <p>Der Bundesverkehrswegeplan (BWVP) 2030 ist zu beachten</p> <p>Gegen die aus dem Eisenbahnbetrieb ausgehenden Emissionen sind erforderlichenfalls von dem Bauherrn auf eigene Kosten geeignete Schutzmaßnahmen vorzusehen bzw. vorzunehmen.</p> <p>In unmittelbarer Nähe der elektrifizierten Bahnstrecke oder Bahnstromleitungen ist mit der Beeinflussung von Monitoren, medizinischen Untersuchungsgeräten und anderen auf magnetische Felder empfindlichen Geräten zu rechnen. Es obliegt dem Bauherrn, für entsprechende Schutzvorkehrungen zu sorgen.</p> <p>Alle Neuanpflanzungen im Nachbarbereich von Bahnanlagen, insbesondere Gleisen, müssen den Belangen der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes entsprechen.</p> <p>Baumaßnahmen in unmittelbarer Nähe zu Bahnbetriebsanlagen sollten uns zu gegebener Zeit erneut zur Stellungnahme vorgelegt werden.</p> <p>Bitte um Beteiligung am weiteren Verfahren.</p>	<p>Der Umgang mit diesem Widerspruch ist vor Satzungsbeschluss zu klären.</p> <p>Hinweis zur Kenntnis genommen</p> <p>Hinweis zur Kenntnis genommen</p> <p>Hinweis auf Fortschreibung ist bereits aufgenommen worden (S.98)</p> <p>Hinweis zur Kenntnis genommen</p> <p>Hinweis zur Kenntnis genommen</p> <p>Hinweis zur Kenntnis genommen</p>
--	--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

12 Information und Beteiligung der Bürger/Betroffenen

Zur Information und Beteiligung wurde der Entwurf von ISEK und VU im Zeitraum vom 22.04.2021 – 29.04.2021 auf der Internetseite der Stadt hinterlegt und durch einen Pressebericht hierauf aufmerksam gemacht.

Öffentlichkeitsbeteiligung

Der Rat der Stadt Oldenburg hat in seiner Sitzung am 24.02.2020 die Erstellung einer Vorbereitenden Untersuchung (VU) für das Gebiet **Nördliche Innenstadt** beschlossen. Das Ergebnis der Untersuchung liegt vor und kann unter www.stadt-oldenburg.de/NI abgerufen werden.

Stellungnahmen dazu können ab sofort und bis zum 29.04.21 abgegeben werden an: stadtplanung@stadt-oldenburg.de.

Zusätzlich zu dieser Öffentlichkeitsbeteiligung, die pandemiebedingt nur digital erfolgen kann, wird es eine weitere Beteiligung in Form einer öffentlichen Vorstellung der Ergebnisse der VU geben, sobald die Voraussetzungen dafür erfüllt sind. Wir hoffen, dass dies im Sommer 2021 der Fall sein wird. Darüber wird dann noch gesondert informiert.



Stadt Oldenburg (Oldb)
Der Oberbürgermeister

Quelle: NWZ vom 22.04.2021

In diesem Zuge sind zwei Rückmeldungen eingegangen. Thematische Schwerpunkte waren der Erhalt des klassizistischen Erbes im Untersuchungsgebiet (auch bei zukünftigen Planungen), der Erhalt der vorhandenen Grünstrukturen und Baumbestände sowie die Entwicklung auf den Flächen des ehemaligen Finanzamtes (Blockrandbebauung mit bis zu sieben Geschossen nicht wünschenswert).

Außerdem wurden Vorschläge für die Gestaltung des Pferdemarkts (Abgrenzung Parkplatz durch Wallhecke) und der Eisenbahnbrücke am südlichen Rand des Pferdemarktes (Aufwertung der Brücke durch Farbakzente, Beleuchtung oder künstlerische Gestaltungen) gemacht.

Teilweise wurden die Anmerkungen bereits eingearbeitet.

Zusätzlich zu dieser Öffentlichkeitsbeteiligung, die pandemiebedingt nur digital erfolgen kann, wird es eine weitere Beteiligung in Form einer öffentlichen Vorstellung der Ergebnisse der VU geben, sobald die Voraussetzungen dafür erfüllt sind.

13 Anhang

Folgende Karten werden als Einzeldokumente angehängt:

- Untersuchungsgebiet
- Städtebauliche Missstände
- Ziele für die Entwicklung des Untersuchungsgebietes – Nutzungsstrukturen
- Maßnahmen
- Kosten- und Finanzübersicht
- Vorschlag zur Abgrenzung des Förder-/Sanierungsgebietes