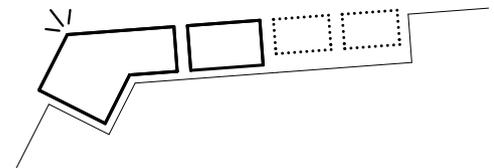


Die approbierte Originalversion dieser Diplom-/Masterarbeit ist an der Hauptbibliothek der Technischen Universität Wien aufgestellt (<http://www.ub.tuwien.ac.at>).

The approved original version of this diploma or master thesis is available at the main library of the Vienna University of Technology (<http://www.ub.tuwien.ac.at/englweb/>).

STADTHAFEN SÜD



DIPLOMARBEIT

Oldenburg - Stadthafen Süd

ausgeführt zum Zwecke der Erlangung
des akademischen Grades einer Diplomingenieurin unter der
Leitung von

O.Univ. Prof. Dipl.Ing. Cuno Brullmann
e253.2 | Institut für Architektur und Entwerfen
Abteilung Wohnbau und Entwerfen

eingereicht an der Technischen Universität Wien
Fakultät für Architektur und Raumplanung

von

Rieke Reenste Schepker | Matrikelnr.: 0426135
Nödlgasse 10/27 | A-1050 Wien
r.schepker@gmail.com

Wien, der 05.03.2012

TEIL 01: THEORIE

01. Einleitung S.08

02. Oldenburg. Ein Überblick S.12

- 2.1 Profil
- 2.2 Stadtgeschichte
- 2.3 Oldenburg heute

03. Alter Stadthafen und Umgebung S.30

- 3.1 Historischer Hintergrund
- 3.2 Aktuelle Entwicklungen und Planungen
- 3.3 Wettbewerb „Alter Stadthafen Oldenburg“

04. Stadthafen Süd- Standortanalyse S.50

- 4.1 Standort
- 4.2 Planungsvoraussetzungen
- 4.3 Nutzungspotenziale und Chancen

05. Referenzprojekte S.70

- 5.1 Nachnutzung industrieller Hafensareale
- 5.2 Hamburg Hafencity
- 5.3 Tragspuen, Dänemark

INHALT

TEIL 02: PROJEKT

01. Zielsetzung	S.80
02. Entwicklungsphasen	S.88
03. Konzept.....	S.102
3.1 Städtebau	
3.2 Gewerbe	
3.3 Wohnen	
3.4 Temporärer Park	
04. Entwurf.....	S.130
05. Quellennachweis.....	S.192
7.1 Abbildungsverzeichnis	
7.2 Literaturverzeichnis	





STADTHAFEN SÜD | Teil 01





Oslo

Stockholm

Kopenhagen

Hamburg

Oldenburg

Bremen

Berlin

Rotterdam

Duisburg

Düsseldorf

Frankfurt

Basel

01. EINLEITUNG

Die Stadthäfen erfahren derzeit eine Veränderung durch Entwicklungen in der Weltwirtschaft und Logistik; die Häfen werden ausgelagert oder aufgegeben. In den Hafenstädten werden zentral gelegene Flächen in attraktiver Lage am Wasser frei (London, Rotterdam, Kopenhagen, Hamburg etc.). Die Flächen bieten Raum für umfangreiche Neuplanungen, die Impulse für die Stadtentwicklung geben können. Die Nachverdichtung des Zentrums durch Bebauung dieser Flächen wirkt der Zersiedlung entgegen. Die Herausforderungen bei der Planung sind der Hochwasserschutz und die Konzeption neuer Quartiere in industrieller Umgebung.

Ich habe die Stadt Oldenburg als exemplarisches Beispiel dieser Entwicklung gewählt. Ausgangspunkt für die vorliegende Arbeit ist der Wettbewerb "Oldenburg - Alter Stadthafen" von 2008. Die Ergebnisse des Wettbewerbs sind für den Stadthafen Süd nicht umsetzbar, da eine unerwartet hohe Emissionsbelastung festgestellt wurde. Die Ergebnisse einer detaillierten Analyse machen eine Neuplanung erforderlich.

Die Herausforderung dieser Arbeit ist es, ein neues städtebauliches Konzept zu entwickeln, welches die Bebauung des Areals unter Berücksichtigung der Emissionen ermöglicht.

Folgende Fragestellungen sollen bei der Ausarbeitung beantwortet werden:

- + Wie kann die Planung auf eine industrielle Umgebung mit hoher Emissionsbelastung reagieren?
- + Welche Nutzungen sind an dem Standort Stadthafen Süd sinnvoll?
- + Welche Maßstäblichkeit der Bebauung ist in Hinblick auf bestehende Stadtstruktur und Nachverdichtung angemessen?
- + Wie kann Wasser unter Berücksichtigung von Hochwasserschutz zur Freiraumgestaltung eingesetzt werden?
- + Wie können gleichwertige öffentliche und private Freiräume am Wasser gestaltet werden?

Die Arbeit gliedert sich in zwei Teile, die aufeinander aufbauen. Im ersten Teil der Arbeit dokumentiere ich das Planungsgebiet und die Voraussetzungen für meinen Entwurf. Anhand von Modellstudien und Skizzen habe ich mich mit Dichte und Freiraum auseinandergesetzt. Im zweiten Teil der Arbeit wird das Projekt "Alter Stadthafen Süd" vorgestellt.

Die Arbeit wurde in Abstimmung mit dem Fachdienst für Stadtentwicklung und Bauleitplanung der Stadt Oldenburg durchgeführt.

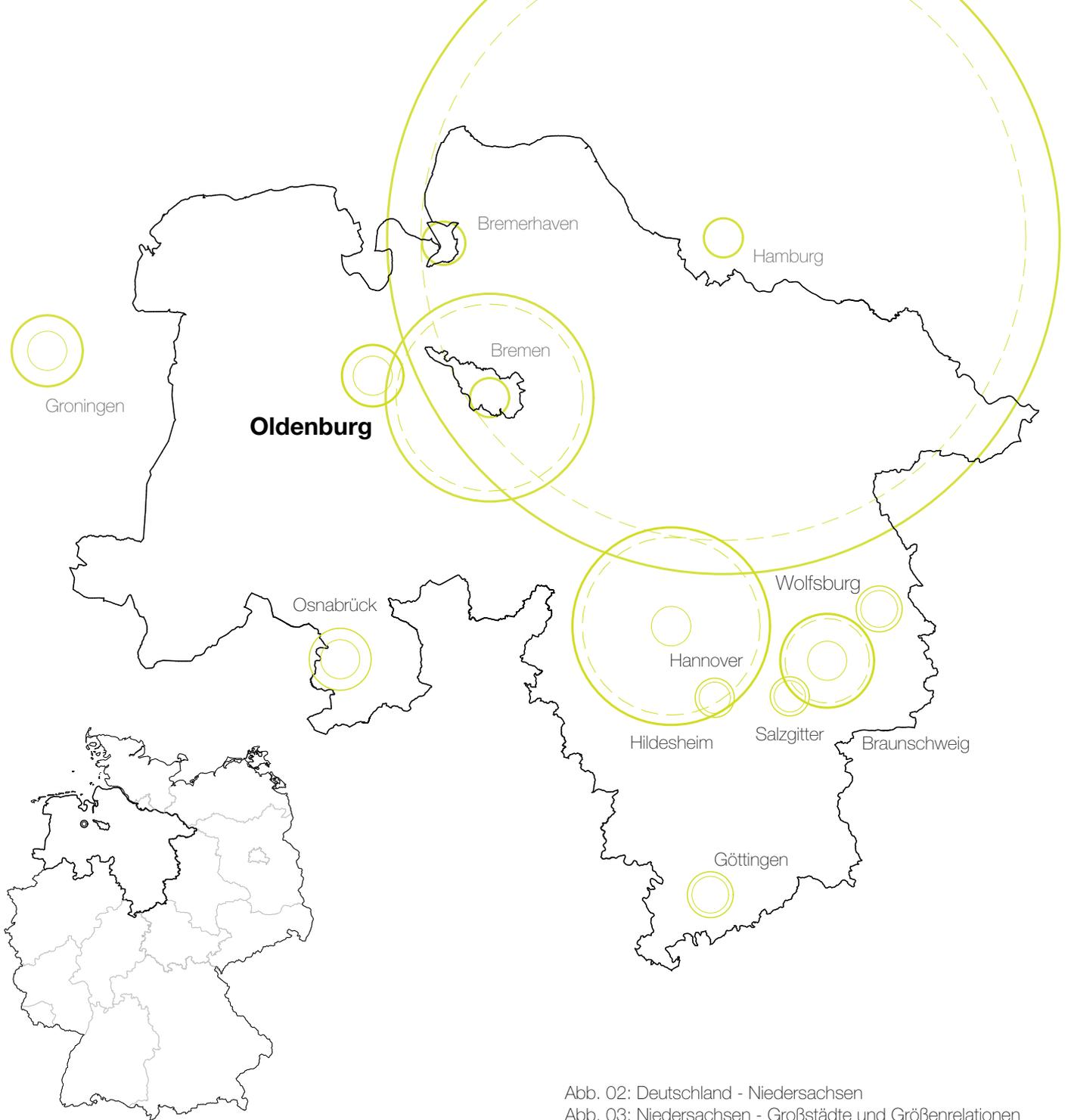
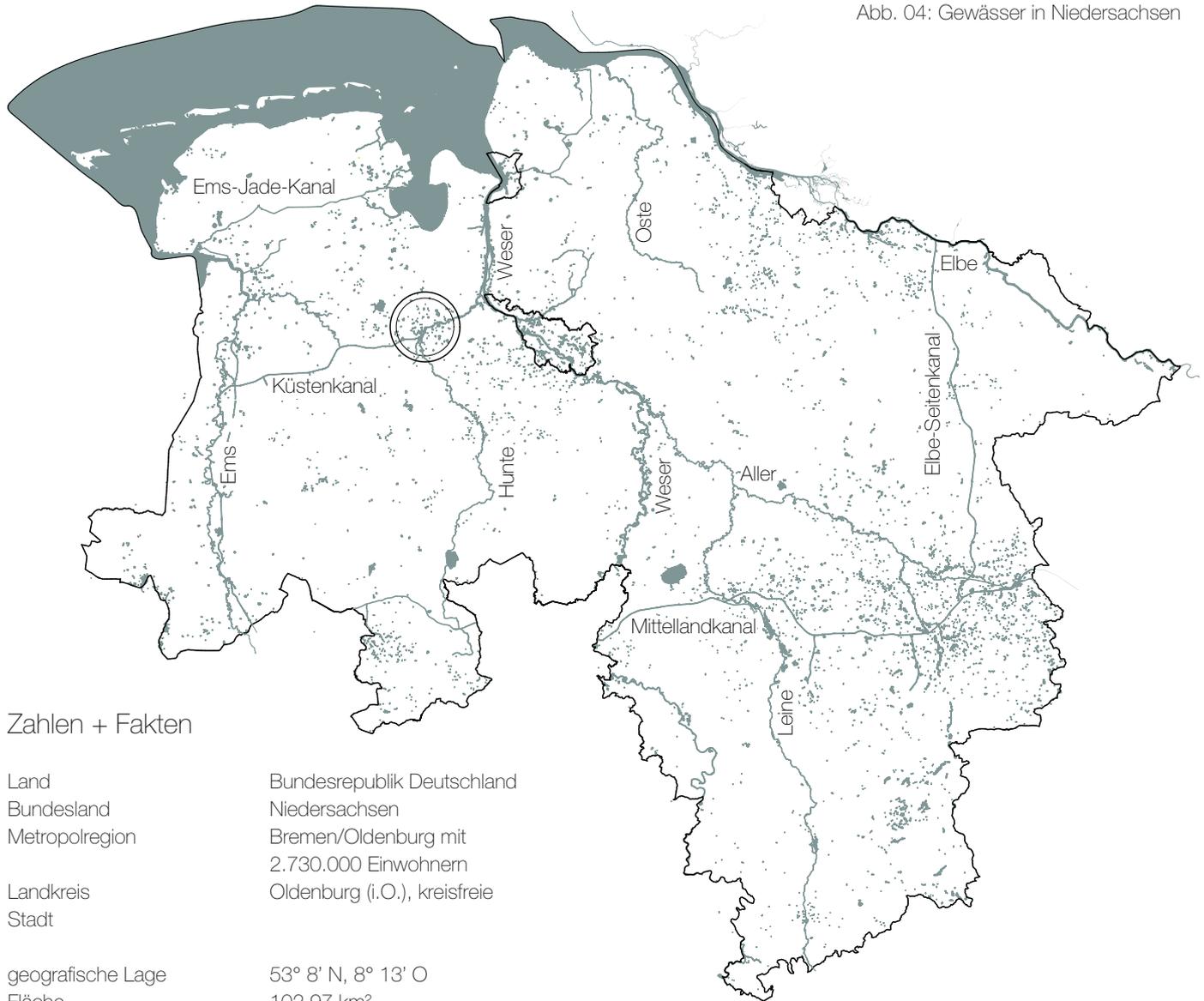


Abb. 02: Deutschland - Niedersachsen
Abb. 03: Niedersachsen - Großstädte und Größenrelationen

02. OLDENBURG | Ein Überblick



14

Zahlen + Fakten

Land	Bundesrepublik Deutschland
Bundesland	Niedersachsen
Metropolregion	Bremen/Oldenburg mit 2.730.000 Einwohnern
Landkreis	Oldenburg (i.O.), kreisfreie
Stadt	
geografische Lage	53° 8' N, 8° 13' O
Fläche	102,97 km ²
Höhe	min. ca. 0 m NN, max. ca. + 28 m NN mittlere Lage ca. + 5 m NN ¹
Einwohnerzahl	162.173 (31.12.2010)

Einwohner im Marktgebiet	ca. 1.100.000
Stadt und Nahbereich	ca. 600.000
Fernzone	ca. 510.000
Bevölkerungsdichte	1.567 Einwohner/km ²

2.1 Profil

Oldenburg ist eine Großstadt im nord-westlichen Bundesland Niedersachsen mit ca. 160.000 Einwohnern. Die Universitätsstadt ist das wirtschaftliche, administrative und kulturelle Zentrum der Nord-West-Region mit einem wirtschaftlichen Einzugsgebiet von ca. 1.1 Millionen Einwohnern.¹

Oldenburg befindet sich im nord-westlichen Niedersachsen nahe der niederländischen Grenze, der Hansestadt Bremen und der Nordsee. Die Region wird vorwiegend agrarisch genutzt, industrielle Zonen sind kaum entwickelt. Moore und Niederungen haben die kultivierte Landschaft geprägt. Die Stadt ist über Flüsse und Kanäle mit dem industriellen Ruhrgebiet und der Nordsee verbunden. Sie liegt in einer Niederung der Hunte, eines Nebenflusses der Weser und erstreckt sich überwiegend am linken Ufer des Flusses. Im Zentrum schließt der Küstenkanal an, der die Unterweser über die Hunte mit dem Dortmund-Ems-Kanal verbindet.

Die Oldenburger Landschaft und ihre Nutzung ist geprägt von Geest, Marsch und Moor. Die drei Landschaftseinheiten lassen sich auch heute noch im Grundriss der Stadt wiederfinden. Die Oldenburg-Nordener-Geest wurde als erstes besiedelt, als Reste der Geest können die Waldbestände im Stadtgebiet gesehen werden. Die Moore und Niederungen

blieben am längsten siedlungsfrei. Die Donnerschweer und die Bornhorster Wiesen, zwei Hochwasserspeicherpolder nord-östlich der Stadt, werden heute bei Hochwasser geflutet.²



Abb. 05: Aufteilung des Stadtgebietes bis 1833

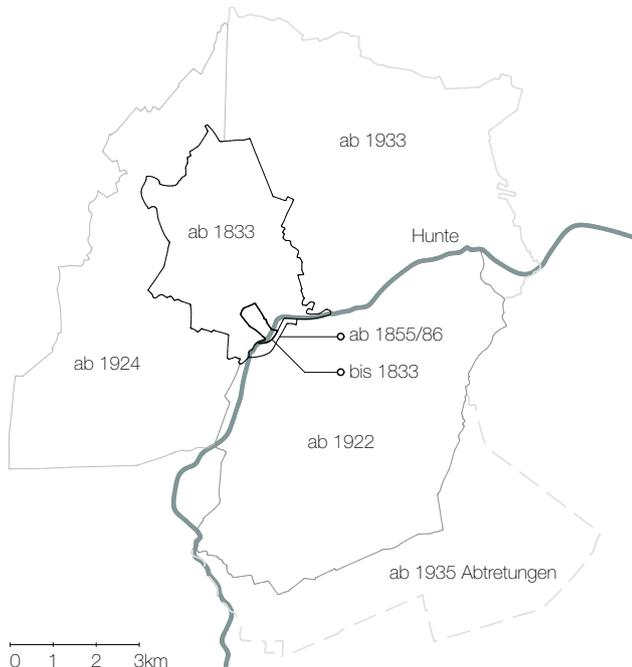


Abb. 06: Gebietsgrenzen der Stadt Oldenburg

2.2 Stadtgeschichte

Siedlung und Grafschaft

Die ersten Anfänge der Stadt Oldenburg stehen in Zusammenhang mit Handelsbeziehungen. Auf dem Handelsweg zwischen Bremen und Osnabrück/Westfalen nach Friesland gab es zwei Furten, durch die sich der Fluss Hunte überqueren ließ. An der westlichen Furt, in der Nähe des heutigen Marktplatz, bestand vom 7.-8. Jahrhundert bis 10. Jahrhundert eine kleine bäuerliche Siedlung.³

1012 wurde eine Ringwallanlage aus Gräben, Mauern und Sandwällen errichtet, die vermutlich als Zollstation diente.⁴

Im 12. Jahrhundert entstand eine zweite Burg in der Nähe der Siedlung.⁵

Die zweite Burg war permanenter Wohnsitz eines Grafen. Seine ständige Anwesenheit mit Burgbesatzung hatte Einfluss auf die Entwicklung der bäuerlichen Siedlung; Sie verdichtete sich bis zur Stadtmauer, die Ende des 12. Jahrhunderts entstand. Etwa zur gleichen Zeit wurden die ersten Kirchen gebaut. Diese Bauaktivitäten lassen auf eine steigende Einwohnerzahl schließen.

Das Grafenhaus war an der Stärkung des Handels interessiert,

3 Elerd u.a., 2009, S.9

4 Heine, 2008, S.16ff

5 Elerd u.a., 2009, S.12ff

was zur Verleihung des Stadtrechts 1345 führte. Der städtische und gräfliche Bezirk war durch den Fluss Haaren getrennt. Erst ab Mitte des 14. Jahrhunderts breitete sich die Stadt nach Norden aus, es entstand die sogenannte Neustadt.

Im Verlauf des folgenden Jahrhunderts wurde die Stadt zu einer wehrhaften Siedlung ausgebaut.⁶

Die Hanse blieb der Stadt Oldenburg wegen eines Bündnisverbots im Stadtprivileg verschlossen. Das Grafenhaus verbündete sich allerdings mit den Feinden der Hanse, den Vitalienbrüdern, einer Piratenbande, die sich in Nord- und Ostsee aufhielten. Die Oldenburger überfielen in Koalition mit den Vitalienbrüdern Handelsschiffe auf der Weser und später auch in der Nord- und Ostsee.⁷ Das Verhältnis zu Bremen wechselte bis Ende des 16. Jahrhunderts zwischen Bündnis und Feindschaft. Die Beziehungen zu der Hansestadt waren auf Grund ihrer Vormachtstellung im Handel immer von Auseinandersetzungen geprägt.⁸

Das Oldenburg des spätes Mittelalters war eine Ackerbürgerstadt mit Fachwerkhäusern. Aus Stein wurden lediglich die üblichen Steinwerke als Hinterhaus errichtet, die als Ergänzung des Wohnhauses dienten. Ein eigener Garten und Besitz von

Nutztieren war von großer Bedeutung. Die Bebauung verdichtete sich innerhalb der Stadtmauern, außerhalb entstanden erste vorstädtische Siedlungen. Die Einwohnerzahl betrug um 1500 ca. 2000. Die Burganlage blieb bis Ende 16. Jahrhundert eine spät mittelalterliche Wasserburg.⁹

Ökonomisch blieb Oldenburg im Schatten Bremens, da es keine Durchgangsstation für große Warenströme war. Der Hafen hatte lediglich eine regionale Bedeutung, die Schiffer versorgten Stadt und Umgebung und hielten sich in der südlichen Nordsee auf.

Die Nordwesten bis zur Nordseeküste wurde von den Oldenburger Grafen beherrscht. Die gräfliche Verwaltung mit Behörden und Beamten gab den Bürgern die wirtschaftliche Grundlage. Die Herrschaft der Grafen nahm absolutistische Züge an.¹⁰

Unter Graf Anton Günther (1603-1667) wurde das Verhältnis zwischen Stadt und Landesherren noch deutlicher: Über Verordnungen mischte sich der gräfliche Landesherr in städtische Belange ein. Er war jedoch auf Grund seiner Neutralitätspolitik, die die Grafschaft im 30-jährigen Krieg vor großen Schäden bewahrte, und des neuen wirtschaftlichen Aufschwungs während seiner Regierungszeit sehr beliebt.¹¹

6 Elerd u.a., 2009, S.28ff
 7 Gegen Ende des 14. Jahrhunderts nahm der Graf auf diese Weise den Bremer Schiffen 17 Tonnen Bier ab. Stadt Oldenburg 1995, S. 16ff
 8

9 Elerd u.a., 2009, S.37ff
 10 Elerd u.a., 2009, S.39ff
 11 Brake, Krüger, 1994, S.11

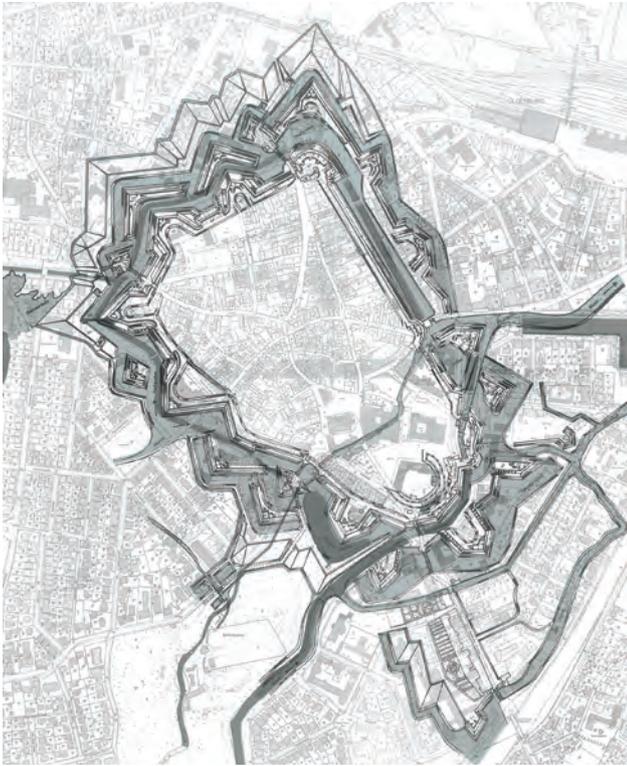


Abb. 07: Überlaaeruna Festunasolan um 1750 und Heute

Die Wirtschaftskraft der Stadt war der des Grafen jedoch nach wie vor unterlegen.

Die gräfliche Staatskasse wurde mit Einnahmen aus der Ochsen- und Pferdezucht und dem 1623 erworbenen Weserzollprivileg gefüllt. 1607 begann der Umbau der Burg zu einem repräsentativem Stadtschloss. Die Befestigung der Stadt wurde auf Kosten des Landesherrn verstärkt. Die Stadt Oldenburg war als Haupt- und Residenzstadt fest in den Staat eingebunden.¹²

Dänenzeit 1667 - 1773

Nach dem Tod Graf Anton Günthers blieb die Grafschaft ohne Erben und fiel an Dänemark, eine neue Epoche begann, die sogenannte „Dänenzeit“. Oldenburg blieb Hauptstadt und Sitz der Landesregierung, aber die Hofhaltung wurde aufgelöst, wodurch wichtige wirtschaftliche Impulse wegfielen. Die Stadt verlor außerdem viele ihrer Kompetenzen wie die einer eigenen Außenpolitik. Die dänische Regierung handelte im Interesse des Gesamtstaates, was für Oldenburg eine häufige Verwicklung in Kriegshandlungen bedeutete.¹³

Obwohl die Stadt nicht direkt in die Kriege einbezogen wurde, litt die Finanz- und Wirtschaftskraft unter den Folgen wie Rekrutierungen, Kontributionen und Einquartierungen. Der Handel ging stark zurück und beschränkte sich auf die Region. Bre-

12
13

Elerd u.a., 2009, S.45f
Brake, Krüger, 1994, S.11

men dominierte weiterhin den Fern- und Seehandel.¹⁴

1667 brach die Pest aus, die die Bevölkerung stark dezimierte und die Stadt hoch verschuldete.¹⁵ 1676 zerstörte ein Stadtbrand große Teile der Altstadt. Der Wiederaufbau ging ohne finanzielle Unterstützung des dänischen Landesherrn nur langsam voran. Städtebaulich kam es trotz der neuen Möglichkeiten nicht zu einer Modernisierung, das Straßennetz des Mittelalters wurde übernommen. Die bis heute erhaltene Hofapotheke und das Hotel „Anton Günther“ sind Beispiele der Nachbrandarchitektur.¹⁶

Unter dänischer Herrschaft gewann Oldenburg an militärischer Bedeutung als südwestlicher Stützpunkt des Staates. In der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts wurde die Stadt zu einer großen Reichsfestung ausgebaut. Die Festung kam in Friedenszeiten mit einer kleinen Besatzung aus, ihre Verteidigungskraft beruhte auf den Verteidigungsbauten. So entwickelte Oldenburg sich nicht zu einer Garnisonstadt, sondern behielt ihren bürgerlichen Charakter.

Nach Ende des Siebenjährigen Krieges wurde Dänemark neutral. 1764 wurde die Festung aufgegeben. Im Zentrum der Stadt standen große Flächen einer neuen Nutzung zur Verfügung.¹⁷ Auf den Wallanlagen wurden wie in anderen norddeut-

schen Städten Promenaden angelegt.¹⁸

Großherzogtum

Die Dänenzeit endete durch Ländertausch mit dem Haus Gottorf, das Schweden und Russland regierte. Dänemark erhielt Gebiete in Holstein, die Gottorfer Linie erhielt die Grafschaften Oldenburg und Delmenhorst. 1773 wurde Oldenburg unter Graf Friedrich August wieder selbstständiger Territorialstaat.¹⁹

In der zweiten Hälfte 18. Jahrhundert wurde mit der Abtragung der Wallanlagen und dem Anlegen neuer Straßen in der Umgebung des Schlosses begonnen. Diese erste städtebauliche Öffnung und Erweiterung mit anschließendem Wohngebiet war der Anfang eines Stadtumbaus nach dem Vorbild der Residenzstadt Hannover. Es folgten der Umbau des Schlosses und das Anlegen eines Schlossparks.

Ab 1800 wurden die Wallanlagen um die Neustadt und die verbliebenen Wälle um die Altstadt geplant. Als Begründung wurde in erster Linie die Verbesserung der hygienischen Verhältnisse und die Schaffung von neuen Arbeitsplätzen genannt. Der Stadtumbau sollte die beengten Wohnverhältnisse der Bevölkerung verbessern.

Zwischen 1800 und 1810 zielte die Neugestaltung der Stadt vor allem auf Repräsentation ab, neben Großbauten wie

14 Elerd u.a., 2009, S.50ff

15 Elerd u.a., 2009, S.48

16 Brake, Krüger, 1994, S.11f

17 Brake, Krüger, 1994, S.12

18 Elerd u.a., 2009, S.50ff

19 Brake, Krüger, 1994, S.12f

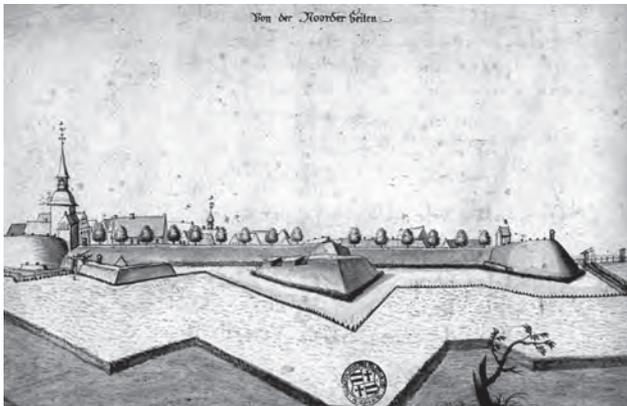


Abb. 08: Ansicht der Stadt Oldenburg um 1728



Abb. 09: Ansicht Schloss und Schlosswache, 1848

der Schlosswache entstanden klassizistische Stadttore und Zuwege, die kurz vor der Stadt ihre Richtung änderten und dem Besucher einen überraschenden Anblick bieten sollten.²⁰ Diese Wegführung lässt sich noch heute im Stadtgrundriss nachvollziehen. Die Architektur rund um das Schloss und die Lambertikirche bildet ein klassizistisches Ensemble, das das Oldenburger Stadtbild bis heute prägt.

Oldenburg wuchs durch Vergrößerung des Staatsgebiets des Herzogtums zu einer großen Hauptstadt an. Der Ausbau und die Reorganisation der Verwaltung führten zu einem stärkeren Anteil von Beamten und Militärs.²¹

1806 wurde Oldenburg durch französische Truppen besetzt. Recht und Verwaltung wurden umgestellt. Ab 1813 herrschte in Oldenburg nach der Niederlage der Franzosen und der Rückkehr des Herzogs wieder die alte Ordnung.²²

Industrialisierung

Oldenburg war bis ca. 1850 wirtschaftlich vorwiegend von Landwirtschaft, Militär und Verwaltung geprägt. Der Anschluss an das Eisenbahnnetz 1867 brachte neue Impulse. Am Hafen entstanden kleine Betriebe und mit der Glashütte und der Warpsspinnerei auch die ersten Großbetriebe.

20

Elerd u.a., 2009, S.60ff

21

Elerd u.a., 2009, S.66ff

22

Elerd u.a., 2009, S.66f

Die Bahntrasse schnitt die nördlichen Ausbaugelände von der Altstadt ab und die daraus resultierenden Verkehrsprobleme konnten erst in den 1960er durch Hochlegung der Trasse gelöst werden.

1855 begann ein zweites großes Verkehrsprojekt, der Bau des Hunte-Ems-Kanals, der später zum Küstenkanal erweitert wurde und Oldenburg mit dem Ruhrgebiet verbindet.²³

Mit der Industrie wuchs die Bevölkerung auf das nahezu dreifache an.²⁴ Mit dem Wachstum der Arbeiterschaft entstanden neue Bedürfnisse bezüglich Wohnungen, Bildung und Infrastruktur. Bis zum Ende des 19. Jahrhunderts erweiterte sich die Stadt hauptsächlich entlang der Ausfallstraßen in locker bebaute Neustadtquartiere.

Gewerbegebiete und Arbeiterwohnhäuser siedelten sich in der Umgebung des Hafens am Stau und in Osterburg an. In der Nähe des Schlosses entlang der alten Wallanlagen entstanden Staatsbauten- repräsentative Regierungsgebäude und Kavaliershäuser, später auch Museen und Theater. Für das Militär wurden außerhalb der Stadt Kasernen errichtet. Die bürgerlichen Wohngebiete breiteten sich vor allem nach Nordwesten und Westen aus. Der Wohnbau blieb der mittelständischen Bevölkerung entsprechend; das freistehende Ein- und Zweifamilienhaus prägt bis heute die Stadtstruktur. Mit dem Dobbenviertel entstand ein Gebiet für die bürgerliche

Oberschicht.²⁵

Das 19. Jahrhundert kann als Oldenburgs kulturelle und architektonische Blütezeit bezeichnet werden.

Freistaat und Weltkriege

Oldenburg blieb auch mit dem Wechsel der Regierungsformen im 20. Jahrhundert Zentrum der öffentlichen Verwaltungen in der Weser-Ems-Region. Das Großherzogtum bestand bis zum Ende des 1. Weltkriegs, es folgte der Freistaat.

Nach Kriegsende folgte eine Zeit der wirtschaftlichen und sozialen Anspannungen. Die Stadt vergrößerte sich durch Eingemeindungen. Die Fläche der Stadt wuchs um das 8-fache. Die neuen Gebiete boten Raum für Industrie und Wohnungsbau und damit Voraussetzung für die Schaffung von Arbeitsplätzen. Es wurden mehr als 1.000 Wohnungen errichtet. Auf den Bau von Mietskasernen wurde verzichtet, da der Charakter der Gartenstadt erhalten bleiben sollte. Auch das Verkehrswesen wurde modernisiert: Innerhalb der Altstadt wurde ein Einbahnstraßensystem eingeführt und der Durchgangsverkehr auf dem alten Wallring herumgeführt. Das Bildungsangebot wurde gestärkt, mit der Ingenieur-Akademie entstand die erste Hochschule.²⁶

23
24

Brake, Krüger, 1994, S.13ff
1910 hatte die Stadt 30.242 Einwohner.

25
26

Brake, Krüger, 1994, S.13ff
Elerd u.a., 2009, S.113ff

Während der NS-Herrschaft war Oldenburg Gauhauptstadt und Regierungsbezirk. Im Zuge der Aufrüstungspolitik wurde die bereits vorhandene militärische Infrastruktur um weitere Kasernen und einen Militärflughafen erweitert.²⁷

Nach Ende des 2. Weltkriegs wurde Oldenburg durch starken Bevölkerungszuwachs zur Großstadt, da die Stadt weitgehend von Kriegsschäden verschont geblieben war. Zu den 79.000 Einwohnern kamen 38.000 Neubürger (27,6 %), größtenteils Flüchtlinge und Vertriebene, aber auch 6.600 Displaced Persons und 5.000 Umquartierte. Als Kleinunternehmer im Handel und Gewerbe gaben die Neubürger der Stadt eine neue wirtschaftliche Dynamik.²⁸

Nachkriegszeit

In der Nachkriegszeit baute Oldenburg seine Stellung als Verwaltungszentrum der Region aus. Dazu gehörte neben Behörden das Bank- und Versicherungswesen, wissenschaftliche und kulturelle Einrichtungen.

In einer Modernisierungswelle in den 1950er und 1960er wurden Teile der historischen Bebauung durch großformatige Neubauten ersetzt. Der Altstadtkern wurde 1967 zur Fußgängerzone erklärt, wodurch ein Ausbau des Rings um die Altstadt und der Bau von Parkhäusern notwendig wurde. Mit

dem Ziel, eine autogerechte Stadt zu schaffen, wurden die Bahngleise hochgelegt und eine Umgehungsstraße gebaut. Strukturelle Veränderungen im Städtebau machten aus der Residenzstadt eine Großstadt; die Umnutzung ehemaliger Kasemengelände, der Bau großer Siedlungen und der Aufbau der Universitätsstandorte stehen für den Wandel in den letzten sechzig Jahren. „Eine in ihrem Kern konservative Stadt traf Anfang der 1970er Jahre auf eine der Reformuniversität mit linkem Einschlag“²⁹

27
28

Elerd u.a., 2009, S.123ff
Elerd u.a., 2009, S.135

29

Elerd u.a., 2009, S.154, Zeile 20ff



Abb. 10: Flächennutzung der Stadt Oldenburg

- Industriegebiet
- bebauten Flächen
- Militärgebiet
- Wasserfläche
- Grünfläche
- Landwirtschaft

0 1 2 3km

2.3 Oldenburg heute

Verschont von Zerstörung und großen Industrieansiedlungen ist das heutige Stadtbild geprägt von klassizistischen Großbauten, die im Zusammenhang mit Oldenburgs Geschichte als Residenz- und Landeshauptstadt stehen und einen Kontrast zu der locker bebauten Stadtlandschaft bilden. Wien ist beispielsweise ca. 2,5 mal so dicht besiedelt (4110 Einwohner/km²).³⁰ Der Charakter blieb trotz der 10.000 Studenten und der Zunahme von Single-Haushalten seit den Siebzigern familiär und bürgerlich.³¹

Als „Stadt im Schlenderschritt“³² wird Oldenburg beschrieben - schön und beschaulich, aber immer etwas abseits. Unter dem Leitbild „Übermorgenstadt“ gewann Oldenburg 2009 den Titel „Stadt der Wissenschaft“.³³ Die „Übermorgenstadt“ ist ein langfristiges Projekt der Stadtentwicklung, die ehrgeizig das Ziel verfolgt, aus der „Stadt der Wissenschaft“ eine Wissenschaftsstadt zu machen. Der „Schlenderschritt“ soll durch Wissen, Dynamik und Innovation beschleunigt werden und der Stadt zu neuer Urbanität verhelfen. In den kommenden Jahren wird sich zeigen, ob Oldenburg sich im Standortwettbewerb durchsetzen kann.

Das Stadtentwicklungsprogramm „step2025“ knüpft an die Kampagne „Stadt der Wissenschaft“ an und soll in Handlungsfeldern wie Wohnen, Arbeiten, Handel, Mobilität, Natur und Erholung mit Beteiligung der Bürger Leitlinien zur Entwicklung beschließen.³⁴

Stadtstruktur

Ausdehnung	Nord-Süd 13,5 km; West-Ost 12,3 km
Länge der Stadtgrenze	56 km ³⁵
Gesamtfläche Stadtgebiet	10.297 ha
Gebäude- und Freifläche	39,2 %
Verkehrsfäche	13,2 %
Erholungs-, Wasser- + Waldfläche	13,7 %
Landwirtschaftlich genutzte Fläche	30,2 %
Sonstige Flächen	3,5% ³⁶

Die Oldenburger Stadtstruktur ist deutlich gegliedert: Die Altstadt als Versorgungszentrum in mitten reiner Wohngebiete, die 69,6 % der Gebäude- und Freifläche ausmachen.³⁷ Oldenburg hat keine ausgeprägten Stadtteile mit charakteristischen Stadtteilzentren. Die Stadt ist in vier Gemarkungen unterteilt - Oldenburg, Ohmstede, Eversten und Osternburg.

30 Wien.at., 2010

31 Elerd u.a., 2009, S.135ff

32 Zimmermann, 2007, S. 34

33 Elerd u.a., 2009, S.149ff

34 Stadt Oldenburg, 2011d

35 Stadt Oldenburg, 2010a, S.1

36 Stadt Oldenburg, 2011a, S.1

37 Stadt Oldenburg, 2011b, S.1



Abb. 11: Verkehrsverbindungen in der Stadt Oldenburg

0 1 2 3km

Verwaltungen und Dienstleistungen gruppieren sich um die Altstadt. Nahversorger befinden sich entlang der Ausfallstraßen. Gewerbe-, Industrie- und Militärfächen verteilen sich über die gesamte Stadt.

Nach Norden, Westen und Süden breiten sich Wohngebiete unterschiedlicher Dichte aus.

Arbeiter wohnen überproportional in den äußeren nördlichen und östlichen Wohngebieten, Beamte und Angestellte westlich und nördlich der Altstadt. Selbstständige dominieren im engeren Zentrum und östlich davon. Der Charakter der Gebiete ist zwar geprägt von sozial/kulturellen Gruppierungen, dies ist ihnen aber nicht eindeutig anzusehen, da die Bebauung uneinheitlich im Detail ist.³⁸

Verkehr

Oldenburg ist Knotenpunkt wichtiger Verkehrssysteme im Nordwesten zwischen den Niederlanden, der Nordsee und Ostfriesland und Hamburg/Bremen.

Die sternförmige Organisation der Systeme setzt sich bis in die Stadt fort, die Knotenpunkte liegen im Stadtzentrum dicht beieinander.

Der Hauptbahnhof ist Zentrum aller Linien im Oldenburger Land und dem nordwestlichen Bundesbahnnetz. Die Bahn fällt durch ihre hochgelegte Trasse und durch die Brücken und

Übergänge im Stadtgebiet auf.

Wasserzüge prägen den Süden und Osten der Stadt, wo Küstenkanal, der Fluss Hunte und der Osterburger Kanal gebündelt sind.

Durch die geringe Besiedlungsdichte ist die Versorgung mit öffentlichem Nahverkehr in Teilgebieten ökonomisch schwierig und wenig attraktiv.

Das Straßennetz wird von Fernstraßen, die dem Verlauf der alten Handelsstraßen folgen, gebildet. Sie werden gebündelt auf dem Wallring um die Altstadt geführt. Autobahnen verstärken das alte Handelsstraßen-Kreuz. Der Autobahnring entlastet die Stadt zwar vom Durchgangsverkehr zur Küste und den Niederlanden, zerteilt aber auch gewachsene Wohngebiete und bringt eine hohe Lärmbelastung mit sich. Die Autobahn verläuft größtenteils sehr dicht um die innere Stadt und wird dadurch auch zum städtischen Verteiler. Durch ihre erhöhte Lage wirkt die Trasse sehr stark auf das Stadtbild.

Das Radwegenetz ist gut ausgebaut und wird viel genutzt; Oldenburg ist eine traditionelle Fahrradstadt.

Der Radverkehr macht 42,7 % des Gesamtverkehrs aus und soll weiter gestärkt werden.³⁹

Sozialstruktur

Die Bevölkerungsanzahl Oldenburgs nahm in den letzten Jahren kontinuierlich zu. Der Anstieg resultiert ausschließ-

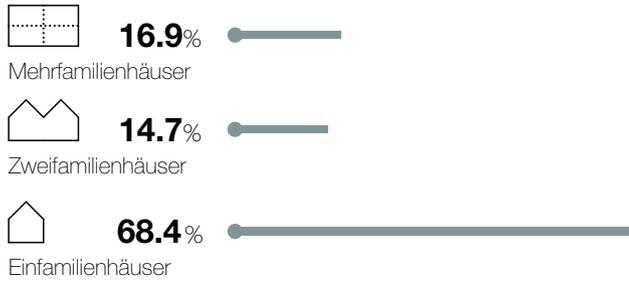


Abb. 12: Oldenburger Wohngebäude nach Gebäudeart

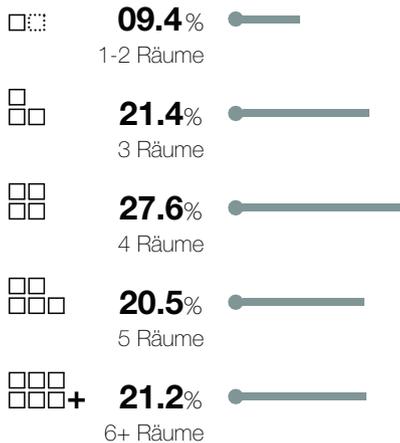


Abb. 13: Wohnungen nach Raumanzahl

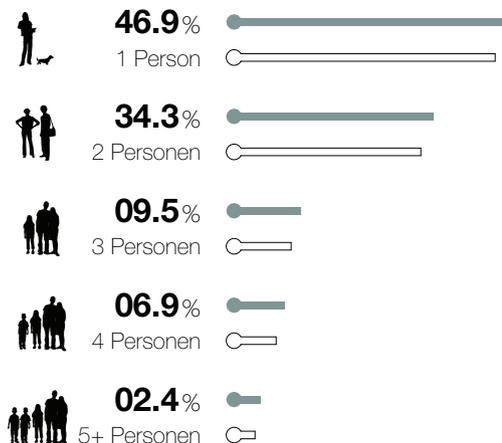


Abb. 14: Entwicklung Haushaltsstruktur Prognose 2020 + 2007

lich aus positiven Wanderungssalden mit Zuwanderern aus Niedersachsen, den neuen Bundesländern und dem Ausland. Die innenstadtfernen Bezirke weisen dabei den größten Wachstum auf. In Bezirken mit Kasernenstandorten liegt die Einwohnerdichte mit 27 bzw. 22 Einwohnern/ha über dem Durchschnitt. In der Bevölkerungsvorausberechnung weichen die Statistiken des Landesbetrieb für Statistik und Kommunikationstechnologie Niedersachsen (NLS) und dem Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) voneinander ab. Der NLS erwartet ein Wachstum von 7%, der BBR einen Verlust von 5%.

Die Anzahl der Haushalte stieg in den vergangenen Jahren kontinuierlich an und wird lt. NLS noch weiter steigen. Besonders die ein bis zwei Personen Haushalte nehmen zu, während die Anzahl der größeren Haushalte zurückgeht. Die demografische Entwicklung folgt dem bundesweiten Trend, bis 2020 wird mit einer Zunahme der Bevölkerung über 50 Jahre um ca. 23 % gerechnet.⁴⁰

Das verfügbare Einkommen ist seit 1998 kontinuierlich gestiegen. Die Sozialversicherungspflichtigen- und Bürobeschäftigtenzahlen haben sich in den vergangenen Jahren stetig erhöht und werden bis ins Jahr 2018 laut Voraussage leicht zunehmen.

Die wachstumsstärksten Branchen waren die Technologie-,

Medien- und Telekommunikations-Branche, die Dienstleistungsbranche und das Sozial- und Gesundheitswesen.⁴¹

Wohnbau in Oldenburg

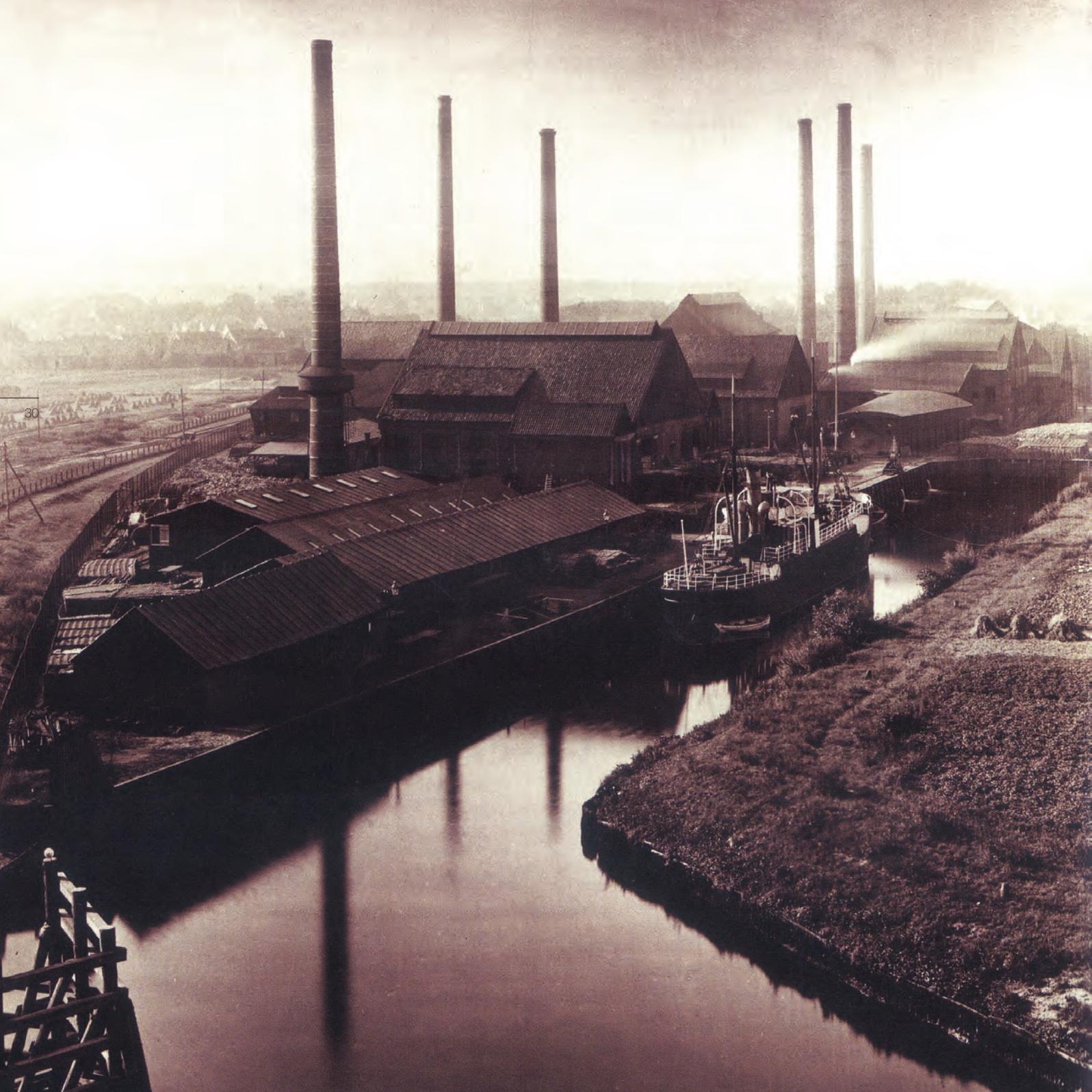
Der Wohngebäudebestand in Oldenburg ist geprägt von Ein- und Zweifamilienhäusern (17% machen Mehrfamilienhäuser). Die Anzahl der Einfamilienhäuser ist seit 1998 um 12,4% am deutlichsten gestiegen und die Nachfrage ist im Vergleich zu Wohnungen höher. Die Anzahl der Ein- und Zweiraumwohnungen machen nur 9,4 % der Wohnungen aus.

Der Oldenburger Wohnungsmarkt hat eine sehr kleinteilige Eigentümerstruktur mit hoher Eigentumsquote. Die Gemeinnützigen Siedlungsgesellschaft (GSG), die ca. 22 % aller Wohnungen besitzt, ist das einzige Großunternehmen auf dem Wohnungsmarkt.

Auch bei Neubauten dominierten Einfamilienhäuser, seit 2007 ist erstmals der Anteil der Mehrfamilienhäuser gestiegen und wird auf Grund eines Genehmigungsüberhangs weiter steigen. Die Nachfrage nach freistehenden Ein- und Zweifamilienhäusern (465 pro Jahr) und Reihenhäusern/Doppelhaushälften (290 pro Jahr) ist stärker als nach Eigentumswohnungen (580). Die rückläufige Anzahl der Neubauten lässt auf eine generell geringere Nachfrage in diesem Segment schließen- bei Häusern und Wohnungen werden deutlich weniger Neubauten

als Bestandsobjekte verkauft.⁴²

Die Tendenz zum freistehenden Einfamilienhaus ist nicht nur für die Infrastruktur schwer zu bewältigen, sie fördert auch die Zersiedlung der Landschaft. Die Stadtverwaltung versucht dem mit Erschließung neuer Wohngebiete auf Konversionsflächen entgegen zu wirken. Allerdings lässt sich aus laufenden städtebaulichen Projekten und der Nachfrage nach Einfamilienhäusern schließen, dass der traditionellen bürgerlichen Wohnform nach wie vor der Vorzug gegeben wird. Der Wandel der Sozialstruktur, vor allem der Anstieg der Singlehaushalte, Rückzüge und die Überalterung der Gesellschaft, werden den Wohnbau vor eine neue Aufgabe stellen. Die vorhandenen Ressourcen werden den neuen Anforderungen nicht gerecht, da sie den Bedarf an kleinen, günstigen Wohneinheiten nicht decken können.



03. Alter Stadthafen und Umgebung



Abb. 15: Werkshafen der Glashütte, 1870

Abb. 16: Stadtbezirke in Oldenburg

3.1 Historischer Hintergrund

Der Oldenburger Hafen ist ein sehr charakteristischer Ort. Direkt neben der dicht bebauten Altstadt liegt der Alte Stadthafen, der einen weiten Blick über seine Anlagen bis zur historischen Rollklappbrücke erlaubt. Das es sich um den umschlagstärkster Binnenhafen in Niedersachsen handelt, ist auf den ersten Blick nicht zu erkennen.

Der Hafen lag immer außerhalb des Zentrums, der Wasserzug reichte bis zur Stadtmauer und war als Teil des alten Hunteverlaufs nur noch Verbindungsstück zum Fluss Haaren und ihrem Verlauf um die Altstadt. Sein traditioneller Platz wurde Stau genannt- ob er seinen Namen vom Stapeln der Güter oder vom Aufstauen des Wassers zum Schutz der Grafenburg bekam ist unklar.¹ Der Straßenzug an der linken Seite des Hafenbeckens heißt bis heute so.

Nahe der Altstadt wird der Hafen als Segler- und Freizeithafen benutzt. Bis zur Abzweigung des Küstenkanals ist er Frachthafen und Transportweg. Nördlich grenzt das Bahnhofsviertel an, südlich der Stadtteil Osternburg. Im Osten schließen die Bahntrassen und weiter der neue Hafen und die Hochwasserpolder an.

Bahnhofsviertel

Das Gebiet zwischen Bahngleisen im Norden und Stau wird als Bahnhofsviertel bezeichnet. Es wurde ab 1800 bebaut und ist durch seine dichte Bebauung und gemischte Nutzung einzigartig in Oldenburg. Durch Einflüsse des Hafens und des Bahnhofs und der Nähe zur Altstadt hat es sich zu einem unkonventionellen Viertel mit Büros, Wohnen, Kultureinrichtungen und Rotlichtmilieu entwickelt.² Zum Bahnhof gelangt man über die Kaiserstraße, die diesen mit dem Hafen und der Altstadt verbindet.

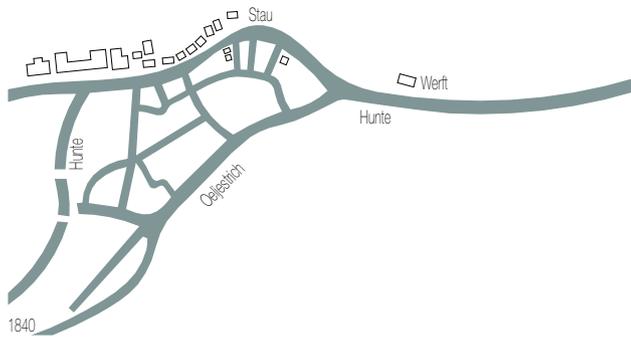
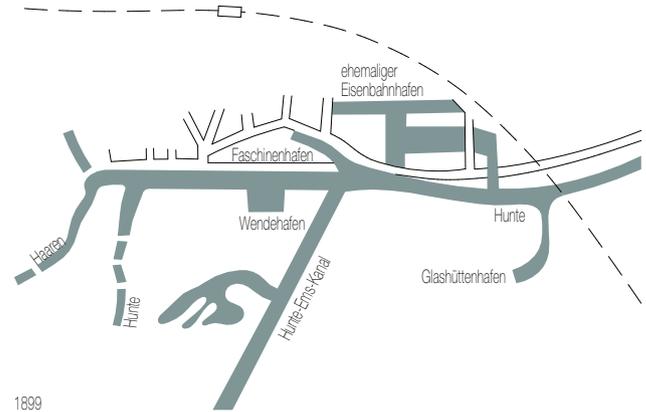


Abb. 17: Anlagen des Hafens im Verlauf der Jahrhunderte



Regulierung der Gewässer

Die Entwicklung und der Wachstum des Hafens und der anässigen Betriebe verläuft parallel zu der Regulierung der Hunte und dem Kanalbau. In Phasen stagnierender Geschäftstätigkeit wurde immer wieder in den Ausbau der Gewässer investiert, um zum einen mit den technischen Entwicklungen mitzuhalten, zum anderen um die Attraktivität des Standorts für den Handel zu steigern und seine Bedeutung als Zielhafen zu überwinden.³

Die Hunte spielte bei der Versorgung der Stadt und der Grafenschaft eine große Rolle. Ihre zahlreichen Windungen, Engpässe und Niedrigwasser sowie Versandung erschwerten jedoch die Schifffahrt.

Ab Ende des 17. Jahrhunderts wurden erste Korrekturarbeiten durchgeführt.

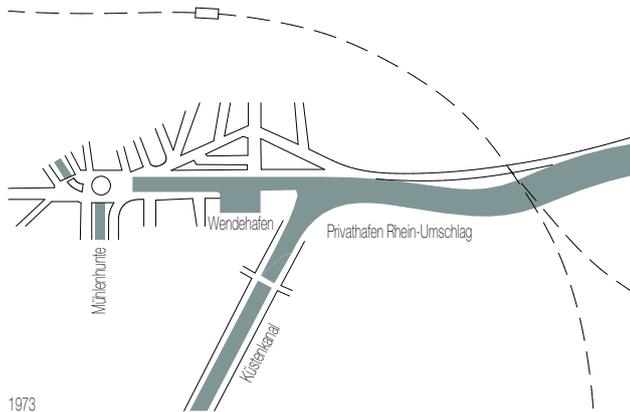
Zu tief greifenden Eingriffen kam es erst Mitte des 19. Jahrhunderts. Kleine Seeschiffe mit 3,3 m Tiefgang konnten nun die Stadt erreichen.⁴

Das Hafengebiet dehnte sich in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts stromabwärts aus und das heutige Bahnhofs- und Hafenviertel mit seiner einmaligen sozialen und gewerblichen Struktur entstand ein Gefüge aus Industrie, Gewerbe, Verwaltung, und Wohnen.⁵

3 Brake, Krüger, 1994, S.221

4 Kulturrat Oldenburg, 2010, S.253ff

5 Kulturrat Oldenburg, 2010, S.272



1973

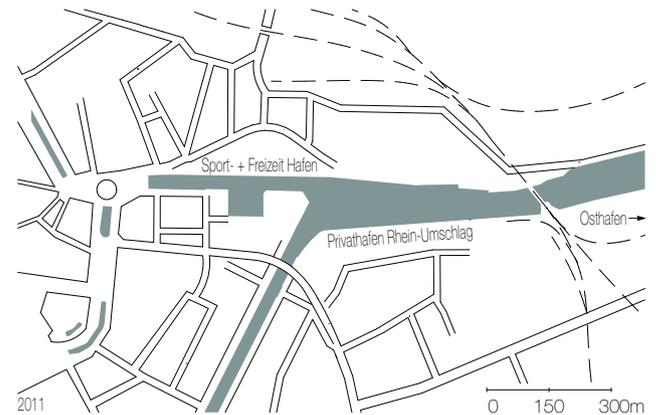
Durch Ausbau des Hafengebiets für die Schifffahrt entstanden Hafeninseln.

Der bogenförmige Verlauf des Staus wurde 1845/1846 begradigt und ein großes Hafenbecken für die Dampfschiffahrt wurde angelegt. Der alte Huntearm wurde viele Jahre als Faschinenhafen⁶ genutzt bis er um 1900 erst zur Hälfte und schließlich vollständig zugeschüttet wurde. Der einstige Verlauf ist heute noch an der Straße Stau im Stadtgrundriss ablesbar. Heute steht auf der ehemaligen Hafeninsel der große Neubau der Agentur für Arbeit (1988-1993).

Das Gebiet um das Stautor am Ende des Hafens wurde ebenfalls umgebaut. Vor Abtragung des Walls bestand hier eine kleine Halbinsel zwischen Stadtgraben, Stau und Hunte, der sogenannte „Jordan“. Nach der Nutzung für eine Badeanstalt wurde hier 1855 ein Postgebäude erricht. Der Bau machte eine neue Straßenführung notwendig, die innerstädtischen Flüsse wurden kanalisiert und das Hafenbecken übertunnelt. Hier wurde 1963 der Stautorkreisel angelegt.⁷

Zwischen 1855 und 1893 wurde das erste große Kanalprojekt verwirklicht. Der sogenannte Hunte-Ems-Kanal diente nicht nur der Verbindung der zwei Flüsse, sondern auch dem Abtransport von Torfprodukten und der Entwässerung der Moore.⁸ Zwischen 1861 und 1863 wurde die Stadtstrecke als

6 Faschinenhafen = Holz- und Buschhafen.
7 Brake, Krüger, 1994, S.222
8 Kulturrat Oldenburg, 2010, S.272



2011

Verbindung von Kanal und Hunte hergestellt.

Mit dem Hunte-Ems-Kanal und dem Anschluss an das Eisenbahnnetz hatte das Güteraufkommen zugenommen und erforderte den Ausbau der Hafenanlagen. Der Hafen vergrößerte sich wesentlich durch den Bau eines Eisenbahnhafens, der über einen Stichkanal mit dem Stauhafen verbunden war und einen schnellen Warenumsatz ermöglichte. Später wurde er durch die Verlegung einer direkte Schienenverbindung überflüssig und zugeschüttet.

1896 wurde gegenüber dem Stau ein Wendehafen angelegt.⁹ Die Gründerzeithäuser an der anschließenden Huntestraße stehen bis heute, das Elektrizitätswerk am Wendehafen wurde von Wohn- und Bürobauten ersetzt.¹⁰

Küstenkanal

Die Entwicklung des Ruhrgebiets zum Industriegebiet führte zum Ausbau des norddeutschen Wasserstraßennetzes. Der Kanalbau und die Verbesserung der natürlichen Wasserstraßen gewann Mitte des 19. Jahrhunderts immer mehr an Bedeutung. So wurden 1889 der Dortmund-Ems-Kanal und 1906-1942 der Mittellandkanal gebaut, der diesen mit der Elbe verbindet und somit im Weiteren den Rhein mit der Oder. Oldenburg war aus wirtschaftlichem Interesse um Anschluss

9 Kulturrat Oldenburg, 2010, S.272ff
10 Brake, Krüger, 1994, S.222



Abb. 18: Stau um 1900



Abb. 19: Privathafen Rhein-Umschlag

an das westdeutsche Industriegebiet bemüht, fand aber erst 1920 die Zustimmung der Reichsregierung für den Ausbau des Hunte-Ems-Kanals und dessen Verbindung zum Dortmund-Ems-Kanal. Durch den Bau dieser Verbindung wurde der Hunte-Ems-Kanal zum 70 km langen Küstenkanal. Mit der Einweihung 1935 wurde Oldenburg mit allen deutschen Binnenschiffahrtsstraßen verbunden, und durch die Hunte über die Weser mit der Seeschifffahrt.¹¹

Im Zuge des Kanalbaus wurden vier Bauwerken errichtet, die das Stadtbild bis heute prägen. Die Hubbrücken Cäcilien- und Amalienbrücke, die Schleuse zum Ausgleich des Wasserstandes zwischen Kanal und Hunte und das Wasserkraftwerk. Die Amalienbrücke wurde 1980 durch eine feststehende Brücke ersetzt, da die alte Hubbrücke durch den regen Schiffsverkehr den Verkehrsfluss behinderte.¹²

Der Hafen wurde kontinuierlich ausgebaut. In den 1960er wurden Straßen und Gleisanlagen verdichtet, der Hafen verlängert und Kräne installiert. Außerdem wurde mit dem Ausbau der Hunte für 1000-t-Binnenschiffe und des Kanals für 1350-t-Schiffe, sogenannte Europaschiffe, begonnen.¹³

In den 1980er begann eine neue Umstrukturierung des Hafens. Die größeren Schiffe brauchten mehr Fläche und der

bestehende Hafen bot keine Erweiterungsmöglichkeiten. Außerhalb der Stadt an den Donnerschweer Wiesen wurde ein neuer Industriehafen, der „Osthafen“ angelegt. Parallel dazu wurde der Alte Stadthafen umgenutzt, Lagerhäuser, Kräne und Silos verschwanden.¹⁴

In den letzten Jahren folgten weitere Eingriffe in den Hunteverlauf und Ausbauten des Kanals. Mit diesen Maßnahmen vergrößerte sich das Tidefenster¹⁵ von 30 Minuten auf vier Stunden.¹⁶

Nach 1900 wurde der Hafen nicht mehr wesentlich verändert, allerdings hat sich seine Silhouette mit dem Verschwinden der Kräne, Silos und Schornsteine stark verändert. Die städtebauliche Gliederung hat sich bis heute erhalten: Nördlich des Hafens Warenumsschlag, Lagerung und der Bahnhof, südlich verarbeitende Betriebe und östlich der Abschluss durch die Rollklappbrücke und Wasserturm.¹⁷

11 Kulturrat Oldenburg, 2010, S.259f
 12 Kulturrat Oldenburg, 2010, S.264
 13 Kulturrat Oldenburg, 2010, S.260ff

14 Kulturrat Oldenburg, 2010, S.283
 15 Tidefenster = Zeitraum, in dem tideabhängige Schiffe die Wasserstraße nutzen können.
 16 Kulturrat Oldenburg, 2010, S.260ff
 17 Brake, Krüger, 1994, S.225f



Abb. 20: Alter Stadthafen - Sport- und Freizeithafen



Abb. 21: Osthafen, 2011

Drielake

Drielake grenzt südlich an den Hafen und ist Teil der ehemaligen Gemeinde Osternburg, die bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts ländlich strukturiert war und sich dann zu einem industriellen Vorort der Stadt entwickelte.

Die Ansiedlung von industriellen Betrieben an diesem Standort ist durch die Lage an den Wasserstraßen und der Bahnstrecke begründet. In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts war Drielake ein typisches Arbeiterviertel mit einem Nebeneinander von industriellen Anlagen und Wohngebieten. Infolge siedelten sich auch Händler, Handwerker, Gastwirte und andere Dienstleister an.¹⁶

Osternburg ist ein ungegliederter Stadtteil. Seine Entwicklung war mehr von naturräumlicher Struktur und Bedarf als von städtebaulicher Planung geprägt.

Ungefähr drei Viertel der Fläche Osternburgs besteht aus Moorboden. Ein schmaler Streifen aus Dünen sand zwischen Hunteniederung und sumpfigen Moor mit Drielake als Endpunkt wurde als erstes besiedelt. Die erhöhte Lage bot Schutz vor Hochwasser. Die Kultivierung des Moores schritt langsam voran, da die Entwässerung schwierig war. Es konnte erst ab 1960 bebaut werden. Die Bedrohung durch Hochwasser hat durch den verstärkten Tidenhub, bedingt durch die Begradigung der Gewässer, und die Bodenversiegelung bis heute zugenommen. Teile Osternburgs werden von Deichen vor

Hochwasser geschützt. Trotzdem sind in manchen Gebieten wie Osthafen und Autobahn Geländeerhöhungen nötig gewesen.¹⁹

Das Bemühen der Stadtverwaltung, den Stadtteil neu zu gliedern (Stadtentwicklungspläne 1978 bzw. 1997, Flächennutzungsplan 1981 bzw. 1996), wird von politischen Entscheidungen des Bundes und ökonomischen Interessen der Industriebetriebe erschwert.²⁰

Glashütte

Auf historischen Karten ist das heutige Gewerbegebiet am Stadthafen als „Drielaker Wisch“ mit Wiesen und Gräben verzeichnet. Hier siedelten sich mit der Glashütte (1845-1983) und der Warpsspinnerei (1856-1971) zwei große Unternehmen an. In der Glashütte waren bis zu 700 Arbeiter und in der Warpsspinnerei bis zu 331 Arbeiter beschäftigt.²¹

Die Glashütte und Warpsspinnerei verfügten über einen eigenen Werkshafen, der über einen Stichkanal mit dem Stau verbunden war. Ihre Produkte wurden über die betriebseigene Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffs-Reederei (OPDR) nach Übersee exportiert und machten einen hohen Anteil am Umschlag des Oldenburger Hafens aus. 1936 wurde der Werkshafen aufgegeben, die Fläche wurde für neue Hafenanlagen und Verbreiterung der Hunte verwendet. Die Glashütte

bildete eine Interessengemeinschaft mit der Rhein-Umschlag AG zur Auslastung der Hafenskapazitäten. Hauptsächlich wurden hier Baustoffe, Koks, Kohle, Torf, Getreide, Futtermittel und Zucker umgeschlagen. Zum Gelände gehörten Speicheranlagen und große Freilagerflächen mit Wasser- und Gleisanschluss. Der Standort blieb durch den Ausbau des Hafens und der Wasserstraßen auch nach Schließung der Glashütte für die Rhein-Umschlag AG attraktiv. Heute werden Baustoffen, teils aus eigenen Werken, Futtermittel und Dünger umgeschlagen.²²

Für die Arbeiter der Glashütte wurden zwischen 1874 und 1998 vier Werksiedlungen mit 220 Wohnungen errichtet. Werksnahe Wohnungen waren zum einen Voraussetzung für die Produktion von Glas, sie sollten aber auch der Bindung der Arbeiter an das Werk dienen.

Die Siedlung „Roter Strumpf“²³ in der Herrmannstraße Ecke Nordstraße mit 4-6 Familienhäusern wurde 1980 im Zuge des Neubaus der Amalienbrücke abgerissen. An der Dragonerstraße und der Stedingerstraße entstanden „Kamarun“ und „Sansibar“ mit zwölf bzw. sechs eingeschossigen Häusern. Zu den Wohnungen gehörten Gartenparzellen mit Ställen. Zwischen den Bahntrassen an der Voßstraße wurde die Siedlung „Kreta“ mit 22 Doppelhäuser errichtet.²⁴ Auch andere Betriebe

19 Schachtschneider, 2001, S.14ff
20 Schachtschneider, 2001, S.134f
21 Schachtschneider, 2001, S.70ff

22 Kulturrat Oldenburg, 2010, S.274ff
23 Die Herkunft der Siedlungsnamen ist nicht eindeutig geklärt.
24 Brake, Krüger, 1994, S.303ff



Abb. 22: Drielake - Stedingerstraße, 2011



Abb. 23: Drielake - Alhambra, 2011

errichteten Arbeitersiedlungen, allerdings von niedrigerem Standard.²⁵

1880 eröffnete die proletarische Gaststätte „Beckers Etablissement“, die heute noch unter dem Namen „Alhambra“ (1978) als selbstverwaltetes Aktions- und Kommunikationszentrum von der proletarischen Vergangenheit des Viertels zeugt.²⁶

Auf dem Gelände der ehemaligen Glashütte begann 1986 der Bau des Peguform-Werks, heute der größte Arbeitgeber in Oldenburg. Durch die Ansiedlung ist Osterburg Industriestandort geblieben. Der Betrieb stellt Kunststoffprodukte für die Automobilindustrie her.²⁷ Zeitweise arbeiten 860 Mitarbeiter in drei Schichten.²⁸ Die jüngere Geschichte ist geprägt von Fusionen, Insolvenz und Übernahmen.²⁹

Osterburg ist mit 90% der gewerblichen Bauflächen bis heute der wichtigste Industriestandort in Oldenburg. Neben industriellen Betrieben sind verstärkt Handel, Dienstleistung Kleingewerbe und Handwerk ansässig. Die Betriebe und Gewerbegebiete werden jedoch immer mehr an die Peripherie ausgelagert und die Stadt weist an ihrer Stelle neue Wohngebiete aus. Nach Wegfall der großen industriellen Produktions-

betriebe wohnen heute mehr junge Selbstständige, Angestellte, Beamte und Studenten in dem historischen Arbeiterviertel.³⁰ Die Einheit von Wohnen und Arbeiten musste hier nicht neu erfunden werden.

25 Schachtschneider, 2001, S.108
26 Brake, Krüger, 1994, S.304
27 Peguform, 2010a
28 Schachtschneider, 2001, S.115
29 Peguform, 2010b



Abb. 24: Schlosshöfe, 2011



Abb. 25: Bahnhofsviertel - Kulturetage

3.2 Aktuelle Entwicklungen und Planungen

Zielkonzept Innenstadt und Bahnhofsviertel

Seit 2004 läuft das Interventionsprogramm „Zielkonzept Innenstadt“ mit einer Vielzahl von Einzelprojekten, die neue Entwicklungsimpulse setzen sollen.³¹

Anstoß für das Konzept war unter anderem die Planung einer Shopping-Mall am Schloßplatz, die Anfang 2011 eröffnet wurde.³²

Die Stadt verfolgt mit dem Interventionsprogramm zwei Ziele:

- + Stärkung der Innenstadt als Versorgungsschwerpunkt durch kleine Projekte um einer übergroßen Konzentration am Mallstandort entgegen zu wirken
- + Erweiterung der Innenstadt um angrenzende Viertel, besonders Bahnhof und Stadthafen, durch die Konzeption eines neuen Stadtrings³³

Die Hauptprojekte der Stadt umfassen die Neugestaltung der öffentlichen Räume, Umnutzungen, Sanierungen und Verbesserungen der Verkehrsinfrastruktur. Die Neugestaltung der öffentlichen Räume betrifft vor allem die wichtigen Platzanlagen wie den Schloßplatz, den Rathausmarkt, die Fußgängerzone

31 Stadt Oldenburg, 2009, S.4ff

32 KSP, 2010

33 Stadt Oldenburg, 2009, S.9f

und kleinere Platzgefüge sowie die komplette Umgestaltung des Wallrings als Fuß- und Radwegpromenade. Einige Projekte wie die Neugestaltung der Fußgängerzone und die Umgestaltung des Lappan/Staulinie konnten bereits realisiert werden.³⁴

Bis 2013/14 wird die Neugestaltung des Wallrings durch Auflösung der räumlichen Barrieren wie Verkehr und Wasserflächen durch „Brückenschläge“ und Fuß- und Radwege fortgesetzt. Neben kulturellen und sozialen Projekten wird vor allem die Fortsetzung der Entwicklung der Projekte Bahnhofsviertel und Stadthafen prägend für das Oldenburger Zentrum sein.³⁵

Im Rahmen des Zielkonzepts kommen die Ergebnisse von über zehn Wettbewerben zur Ausführung.³⁶

Bahnhofsviertel

Das Bahnhofsviertel wurde im Mai 2007 als Sanierungsgebiet festgelegt.

Das Bahnhofsviertel soll sich zu einem gemischt genutztem, altstadtnahem Quartier mit urbanem Charakter entwickeln. Ziele der Sanierung sind die Weiterentwicklung als Standort für Dienstleistung, Kultur und Wohnen und die Aufwertung des

öffentlicher Stadtraum zum Erschließungs-, Aufenthalts- und Erlebnisraums. Die bestehende Bebauung wird ergänzt, neue Fuß- und Radverbindungen und verkehrsberuhigte Bereiche werden angelegt.³⁷

Für den Quartiersplatz Bahnhofsviertel wurde 2009 ein Wettbewerb ausgeschrieben, den die Gruppe OMP Bremen/Rastede, in Arbeitsgemeinschaft mit LohausCarl Landschaftsarchitekten, Hannover, gewonnen hat. Der Entwurf sieht eine den Raum umgrenzende Randbebauung, in der unter anderem der Neubau Lokalsender untergebracht ist.³⁸

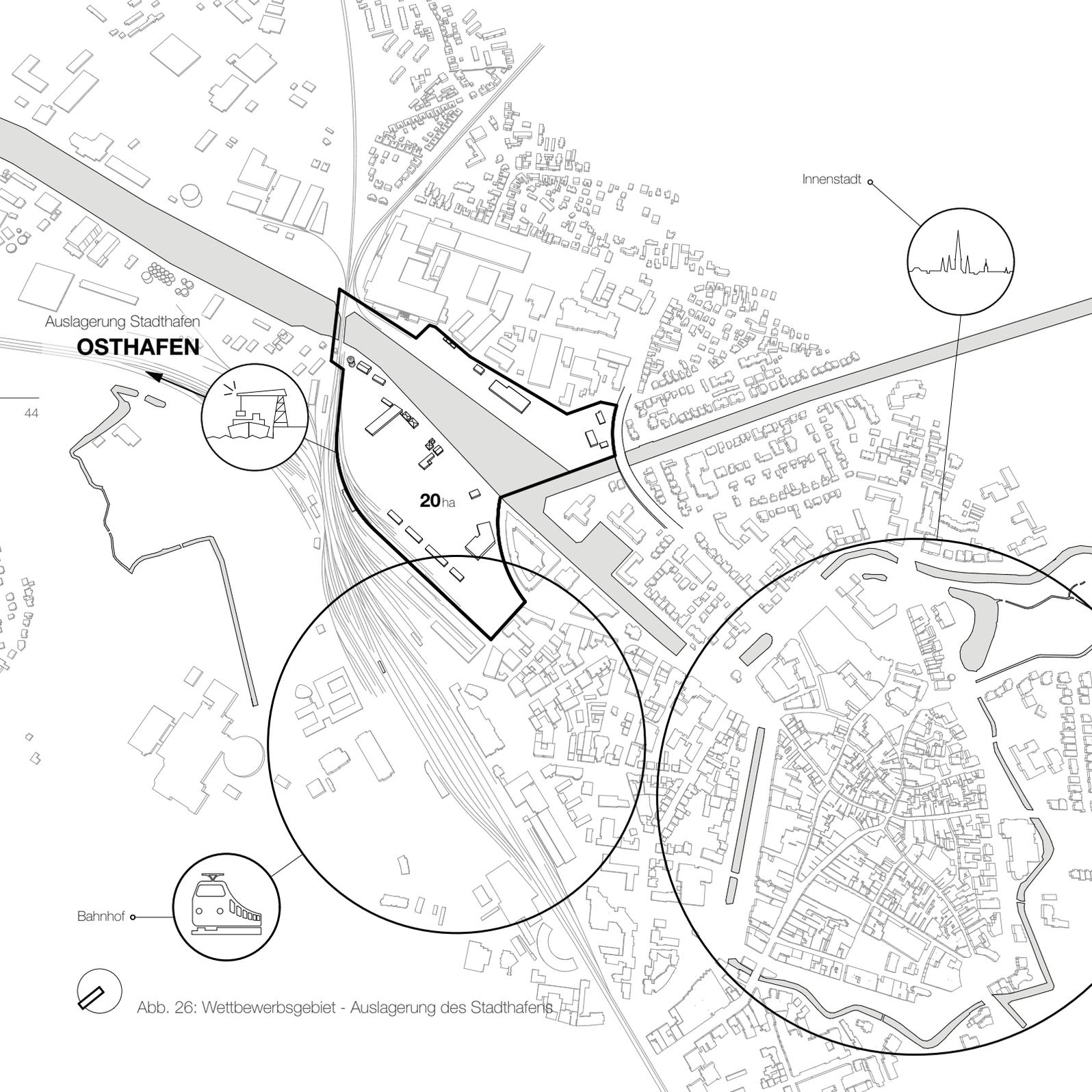
34 Stadt Oldenburg, 2009, S.13ff

35 Stadt Oldenburg, 2009, S.31ff

36 Stadt Oldenburg, 2009, S.10

37 Stadt Oldenburg, 2010a, S.6ff

38 Gruppe OMP, 2010



Innenstadt

Auslagerung Stadthafen

OSTHAFEN

44

20 ha

Bahnhof

Abb. 26: Wettbewerbsgebiet - Auslagerung des Stadthafens

3.3 Wettbewerb Alter Stadthafen

Mit der Projektentwicklung „Alter Stadthafen“ hat die Stadtverwaltung ein städtebauliches Großprojekt angestoßen. Nach dem Wettbewerb 2008 wurde im Folgejahr mit der verbindliche Bauleitplanung begonnen und für den nördlichen Teil liegt bereits seit Juni 2010 der Bebauungsplan aus.

An dem Wettbewerb nahmen zehn Büros aus Architekten/ Stadtplanern und Landschaftsarchitekten teil.³⁹ Ziel ist die Innenentwicklung und Nachverdichtung der Stadt. Der Nachfrage nach zentralem Wohnraum kann mit Nutzung der Entwicklungsreserven und Konversions- und Brachflächen begegnet werden. Eine dieser Entwicklungsreserven liegt am alten Stadthafen. Überlegungen, das Gebiet als Ergänzung der Innenstadt und als Wohn- und Arbeitsquartier zu nutzen, wurden bereits während der Konzeption des „Maßnahmenplan Innenstadt“ von 1999 und des „Zielkonzept Innenstadt 2008“ angestellt. Auf Grund der Trennwirkung des die Innenstadt einschneidenden Verkehrs sind außen liegende Gebiete vernachlässigt worden, bieten jetzt aber die Möglichkeit, Funktionen wie Kultur, Dienstleistung und Wohnen aufzunehmen und die Innenstadt um diese zu ergänzen. Hierbei spielt auch die Konzept „Neuer Stadtring“ eine große Rolle, die ein umlaufendes Verkehrssystem vorsieht und der Innenstadt die Möglichkeit zur Ausdehnung nach Norden und Nordosten geben soll.

Das Wettbewerbsgebiet umfasst 20 ha (11 ha Landfläche, 9 ha Wasserfläche) nördlich und südlich der Hunte. Begrenzt wird es durch den Küstenkanal, Gleisanlagen und das Gewerbegebiet Drielake.⁴⁰

Das Gebiet zeichnet sich durch seine zentrale Lage östlich der Innenstadt, die Infrastruktur und die einzigartige Lage am Wasser aus. Auf der Nordseite befinden sich Brachflächen, aufgegebene Gleisanlagen und einige erhaltenswerten Gebäuden des ehemaligen Schlachthofs. Westlich schließt neuere Bebauung mit der Agentur für Arbeit, der Telekom und einem Kino an.

An der Südseite befindet sich zur Zeit der Privathafen der Rhein-Umschlag AG, eine Brachfläche der Stadt und ein Wohnhaus. Südlich begrenzen Gewerbebauten und der Großbetrieb Peguform den Stadthafen.

Die Aufgabe des Wettbewerbs beinhaltete zwei wesentliche Aspekte:

Die städtebauliche Gesamtsituation des Gebiets und deren geplanten Entwicklung sollte geklärt und dargestellt werden. Der zweite Teil umfasste die Erarbeitung einer Bauungs-, Nutzungs- und Freiraumidee mit eindeutiger Aussage zu Gebäuden, Gebäudekonstellationen und Freiflächen.

Der nördliche Teil des Wettbewerbsgebiets soll sich lt.

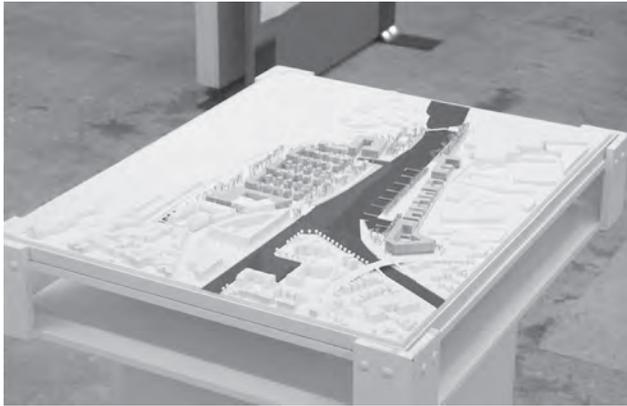


Abb. 27: Modellfoto - 1. Platz BS+/Bernhard:Sattler



Abb. 28: Modellfoto - 2. Platz, Angelis + Partner/SCAPE

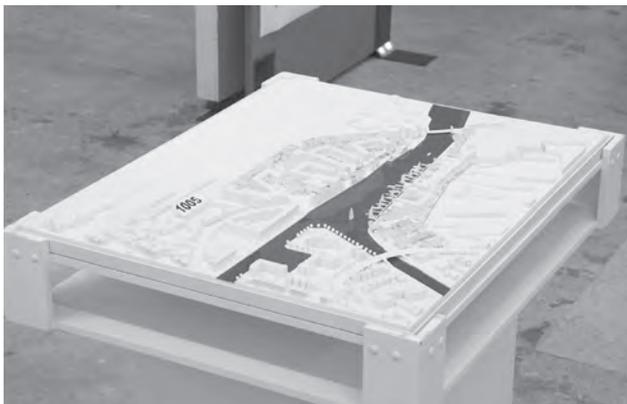


Abb. 29: Modellfoto - 3. Platz, Bolles + Willson/Agence Ter

Ausschreibungstext zu einem urbanen und vielseitigen Teil der Innenstadt mit Schwerpunkt Wohnen, Dienstleistung, Versorgungs- und Freizeiteinrichtungen entwickeln. Auf dem südlichen Gebiet soll ein attraktives und innenstadtnahes Stadtquartier mit Bezug zum Wasser entstehen. Schwerpunkt sollte hier Wohnbau als Fortführung der Uferstraße und die Schaffung eines Gewerbe- und Büroareals sein. Die Wettbewerbsziele können wie folgt zusammengefasst werden:

- + Beachtung der stadtspezifischen Struktur und Maßstabes und deren Weiterentwicklung
- + Entwicklung einer lebendigen, interessanten Mischnutzung als multifunktionales Innenstadtergänzungsgebiet mit den genannten Nutzungen
- + besonderer Aufenthaltsqualität für Anwohner und Öffentlichkeit besonders im Bereich der Wasserkante
- + Identitätsbildung durch/und Bezug zum Wasser und Erhalt prägender Bestandsgebäude und -bäume
- + Einbindung/Anbindung an die Altstadt und die Umgebung durch eine Verzahnung mit den Bereichen des Bahnhofsviertels, Schaffung von Verbindungen.
- + Berücksichtigung von Verkehr, Lärmschutz und Ökologie

Die Rahmenbedingungen wie der Bedarf der Nutzungen wurde in der Machbarkeitsstudie „Alter Stadthafen“ 2005 ermittelt.⁴¹

Projekte

Die Arbeitsgemeinschaft bs+ Architektur und Städtebau aus Frankfurt und Bernhard:Sattler Büro für Landschaftsarchitektur aus Berlin konnte den Wettbewerb im April 2008 für sich entscheiden. Laut Jury zeichnet sich der Entwurf besonders durch die Klarheit des Städtebaulichen Konzepts und eine überzeugende Vorstellung für das Areal aus. Innerhalb klarer städtebaulicher Vorgaben lasse sich eine große Vielfalt an Möglichkeiten und architektonischem Ausdruck verwirklichen.⁴² Der Entwurf sieht beiderseits der Hunte öffentliche Freiräume am Wasser vor. Auf der Nordseite schließt eine geschlossene Struktur an das bestehende Raster an. Östlich an der Bahnstrecke ist ein großer Solitär mit noch offener Nutzung vorgesehen. Der mittlere Teil wird in drei Felder unterteilt, die die kleinteilige Bebauungsstruktur der Stadt fortsetzen und mit Riegeln zum Güterbahnhof abschließen. Auch die Südseite wird im Westen und Osten von großen Baukörpern flankiert. Der mittlere Teil ist in fünf unterschiedlich große, kompakte Felder mit vorgelagerter Marina unterteilt.

Der zweit platzierte Entwurf der Arbeitsgemeinschaft Angelis und Partner aus Oldenburg und SCAPE Landschaftsarchitekten aus Düsseldorf ist im Umgang mit den Wasserflächen wesentlich radikaler. Der Nordteil wird durch drei Wasserflächen gegliedert, die zwei Halbinseln mit Wohnnutzung bilden.

Die Halbinseln werden umfasst von Gewerbebauten. Der Übergangspunkt zum Gebiet wird von einem kleinen, hohen „Stadthaus“ markiert. Rampen und Sitztreppen stellen den Bezug zwischen öffentlichen Raum und Wasser her. Im Südteil ist ein neues Hafenbecken mit maritimen Einrichtungen auf der Wasserseite vorgesehen. Den Abschluss zum Industriegebiet bildet eine Zeilenbebauung mit gewerblicher Nutzung. Am westlichen und östlichen Rand werden Bürokomplexe vorgeschlagen. Der Entwurf wurde von der Jury als wirtschaftlich schwierig eingestuft.⁴³

Der dritte Preis wurde der Arbeitsgemeinschaft Bolles und Willson aus Münster mit den Agence Ter Landschaftsarchitekten aus Karlsruhe zugesprochen. Im Vergleich zu den erstplatzierten setzt der Entwurf auf eine großformatige, geschlossene Bebauungsstruktur, die sich durch einen parkähnlichen Freiraum zieht und zur Hunte öffnet. Die U-förmigen Gebäude begrenzen das Gebiet nach Norden und der Baukörper eines Hotels bricht die Freifläche an der Uferkante. Auf der Südseite wird die U-förmige Bebauung fortgesetzt und an der Amalienstraße in Reihenhäuser unterteilt. Die gewählte Wohntypologie wird von der Jury als nicht vermarktbar angesehen, da sie zu großformatig sei und keine private Nutzung der Freiräume ermögliche. Außerdem wird die zwar einmalige, aber für Oldenburger Verhältnisse zu städtische Lösung kritisiert.⁴⁴

Stadthafen Süd

nicht realisierbar



26-29% Immissionswert

<10% Wohnen

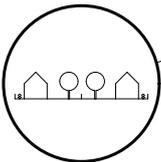
<15% Gewerbe

Geruchsbelastung



48

offene Nutzung



Stadthafen Nord

Wiederholung der
Oldenburger Bebauungstypologie

Bestand



Abb. 30: Siegerprojekt - Realisierungsprobleme

Im Vergleich zu den anderen eingereichten Beiträgen fällt das Siegerprojekt durch eine besonders strenge und geradlinige Gestaltung der Freiräume und Baukörper auf. Es verzichtet vollständig auf neue, kostenintensive Hafengebäude und Wasserflächen innerhalb des Gebietes. Die kleinteilige Bebauung vor allem im nördlichen Bereich passt sich dem klassischen Oldenburger Städtebau an, ist aber eine fragliche Lösung, wenn als Beweggrund für den Wettbewerb die Vermeidung weiterer Zersiedelung ausschlaggebend war und ein dichtes, urbanes Quartier entstehen soll.

Auf die Bekanntgabe der Ergebnisse folgte die Rahmenplanung durch bs+ Architektur und Städtebau und Bernhard:Sattler zur Konkretisierung des Entwurfs. Die Planungsphase wurde im Sommer 2009 mit Ausstellungen, Bürgerinformation und Bericht abgeschlossen und bildete die Grundlage für den aufzustellenden Bebauungsplan. Im Juni 2010 wurde der Bebauungsplan für den nördlichen Teil ausgelegt und bereits beschlossen.

Für den südlichen Teil des Wettbewerbsgebiets haben sich Schwierigkeiten bei der Ausarbeitung des Siegerentwurfs ergeben, da die geplanten Nutzungen sich nicht mit den Emissionen, die bei der später durchgeführten Detailanalyse festgestellt wurden, vereinbaren lassen. Eine Überarbeitung des Entwurfs ist laut Fachdienst für Stadtentwicklung und Bauleitplanung erforderlich. An diesem Punkt setzt die vorliegende Diplomarbeit an.



04. STADTHAFEN SÜD

STANDORTANALYSE



4.1 Standort

Das Planungsgebiet Stadthafen Süd bildet den Nord-Westlichen Abschluss des Gewerbegebiets Drielake. Es ist an der Abzweigung des Küstenkanals in die Hunte gelegen, und wird von der Amalienbrücke, der Rollklappbrücke und der Rheinstraße begrenzt. Es umfasst eine längliche Fläche von ca. 4,6 ha, die an ihrer breitesten Stelle ca. 148m misst und sich west-östlich über ca. 508m erstreckt.

Infrastruktur

Der Standort ist in ca. 15 Gehminuten von der Fußgängerzone und in ca. 20 Gehminuten vom Hauptbahnhof zu erreichen. In unmittelbarer Nähe befinden sich zwei Bushaltestellen des öffentlichen Nahverkehrs. Das Radwegenetz ist ebenfalls mit dem Gebiet verbunden. Ein Rad- und Fußweg führt um den Hafen und entlang der Wasserläufe aus der Stadt heraus, er wird nur von dem Privathafen Rhein-Umschlag unterbrochen. Von der Amalienbrücke führen Treppen zum Flussufer. Um den steigenden Güterverkehr durch den Jade-Weser-Port zu bewältigen, soll die störanfällige Rollklappbrücke durch eine neue Hochbrücke ersetzt werden. Der Fuß- und Radwegübergang auf der alten Brücke bleibt erhalten.¹

Die Amalienbrücke verbindet das Gebiet mit dem neuen Stadtring. Die Stedingerstraße, Cloppenburgerstraße und die

Nordstraße/Bremer Heerstraße sind Autobahnzubringer.

Das Gewerbegebiet Drielake wird über die Ems- bzw. Weserstraße und die Rheinstraße erschlossen. Über diese Straßen läuft auch die Zulieferung für den Großbetrieb Peguform und den Privathafen der Rhein-Umschlag GmbH, der sich derzeit auf dem Planungsgebiet Stadthafen Süd befindet. Die Rheinstraße ist unter der Amalienbrücke mit dem Wohngebiet an der Uferstraße verbunden.

Neben Peguform gibt es zwei weitere produzierende und verarbeitende Betriebe, die Gießerei Harms-Metallguss und die Müllverarbeitung Heine. Die Gewerbeflächen werden hauptsächlich als Verkaufs- und Lagerhallen von Unternehmen genutzt, die Einrichtungsgegenstände verkaufen. Daneben gibt es ein buntes Gemisch von Werkstätten und Fachgeschäften unterschiedlicher Qualität, sowie Drogerie- und Supermärkte. Außerdem befinden sich Kultur- und Freizeiteinrichtungen wie das Aktions- und Kommunikationszentrum Alhambra, die Haci Bayram Moschee, ein Fitnessclub und eine Bowlingbahn im Gebiet. In der näheren Umgebung gibt es mehrere Kindergärten, eine Grundschule und eine Berufsschule für Heilpraktiker.

Die Vernetzung des Planungsgebietes mit seiner Umgebung, vor allem die Rad- und Fußwegverbindungen, sowie die Entwicklung eines Nutzungskonzeptes, dass die Umgebung belebt und attraktiviert ist eine grundlegende Aufgabe des

Entwurfs.

Charakter

Die Umgebung des Stadthafens Süd ist gewerblich geprägt. Die Gewebebauten der letzten 40 Jahren bilden eine homogene Struktur. Es handelt sich um große Verkaufshallen von unterschiedlichem Erscheinungsbild.

Als identitätsstiftende Elemente auf dem Areal lassen sich heute lediglich die Verladekräne und Schüttgutbehälter des Rhein-Umschlags bezeichnen, die mit dem Umzug des Unternehmens verschwinden werden. Der Standort wird allerdings durch seine Lage an den Wasserwegen, die Brücken und die an- und ablegenden Lastschiffe aufgewertet.

Für die Nutzung der Potenziale des Gebietes ist die Entwicklung einer neuen, eigenen Identität von großer Bedeutung.

Städtebau

Städtebaulich ist derzeit keine Stadtgrundriss prägende Struktur zu erkennen. Mehrere Systeme bilden hier eine Collage: Ein orthogonales System gliedert die Wohngebiete an der Stedingstraße und setzt sich an der Ems- und Weserstraße, den Produktionshallen von Peguform und ansatzweise in der Rheinstraße im Gewerbegebiet fort. Es wird gebrochen durch ein weiteres orthogonales System, das dem Küstenkanal folgt, und der 500 m langen Kaimauer an der Hunte. Auf der gegenüberliegenden Flussseite schließt die geplante Bebau-

ung des Alten Stadthafen Nord an das orthogonale System des Bahnhofsviertels an, das sich auch am Wendehafen fortsetzt.

Eine weitere Herausforderung für den Entwurf ist die Gliederung bzw. der Maßstab der bestehenden Gebäude. Während die Bebauung in Oldenburg größtenteils von Einfamilienhäusern geprägt wird, liegen in der Umgebung des Bauplatzes unterschiedliche Extreme nebeneinander. Die Wohngebiete werden von Einfamilienhäusern geprägt, das Gewerbegebiet von großen Hallenbauten und auf der gegenüberliegenden Seite der Hunte sind mit der Agentur für Arbeit, der Landesbank und einigen Mehrfamilienhäusern großformatige Bauten entstanden. Auch die historische Bausubstanz des Bahnhofsviertels ist zwar kleinteilig in ihrer Gliederung, wirkt aber durch die geschlossene Bauweise kompakt. Überraschend ist das Ausmaß der Produktions- und Lagerhallen der Fabrik Peguform, die jeden Rahmen zu sprengen scheinen.

Ein Entwurf muss sich einerseits mit der Maßstäblichkeit der Stadt und ihrer kleinteiligen Bebauung auseinandersetzen, andererseits aber neben dem übermäßigen Umfang der Fabrik behaupten.

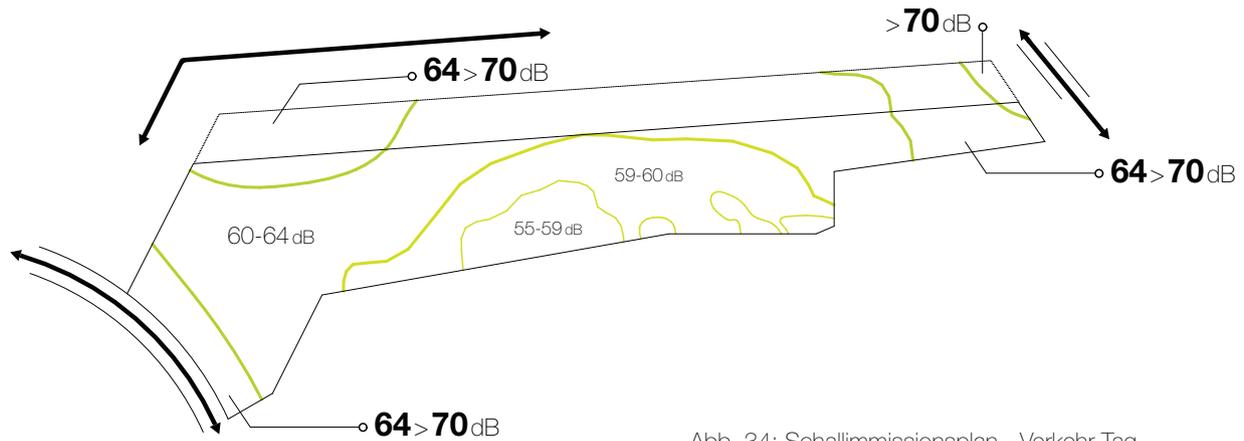


Abb. 34: Schallimmissionsplan - Verkehr Tag

4.2 Planungsvoraussetzungen

Belastungen

Zur Beurteilung der Belastung des Wettbewerbsgebiets durch Schall, Geruch, Sicherheit und Erschütterung hat die Stadt Oldenburg 2009 eine Analyse in Auftrag gegeben. Der Konfliktanalyse folgte 2010 eine Detailanalyse.

Die Ergebnisse der Analysen haben entscheidenden Einfluss auf die weitere Planung und machen für den Alten Stadthafen Süd eine Neukonzeption der Nutzungen nötig.

Lärm

Auf Grund des Straßenverkehrs sind im Planungsgebiet südlich der Hunte größtenteils Beurteilungspegel unter 55 dB (A) Tags bzw. unter 49 dB (A) nachts und im Nahbereich der Amalienbrücke bis 70 dB (A) Tags, 60 dB (A) nachts zu erwarten.²

Die Hauptlärmquelle des Schiffsverkehrs auf der Hunte ist die Wendestelle, hier liegt der Beurteilungspegel bei bis 70 bzw. 60 dB (A). Durch den Schiffsverkehr auf der Hunte sind insgesamt zumeist Beurteilungspegel unter 59 dB(A) bzw. unter 49 dB(A) und somit keine relevanten schalltechnischen Konflikte für das Planungsgebiet zu erwarten.³

In Bezug auf den Verkehr stellt der Schienenverkehr die Haupt-

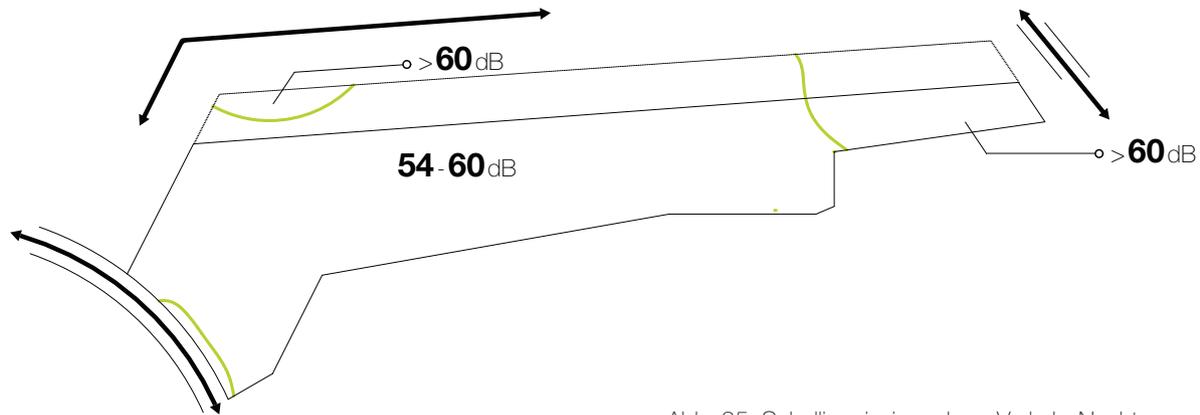


Abb. 35: Schallimmissionsplan - Verkehr Nacht

schallquelle dar. Mit Hilfe von Lärmschutzwänden, die bereits im Bebauungsplan M-782 Teil A vorgesehen ist, können die Beurteilungspegel auf unter 59 dB (A) bzw. unter 60 dB (A) gesenkt werden. Lediglich im Nahbereich der Bahntrasse sind Beurteilungspegel von bis zu 70 dB (A) bzw. über 60 dB (A) zu erwarten.⁴

Für den gesamten Verkehr sind mit Lärmschutzwand im Planungsgebiet tagsüber weniger als 64 dB (A) und nachts weniger als 60 dB (A) zu erwarten. Konfliktbereiche befinden sich im Nahbereich der Amalienbrücke, der Bahntrasse und tagsüber auch an der Wendestelle, hier sind Beurteilungspegel von bis zu 70 dB bzw. über 60 dB (A) zu erwarten.⁵ Die Obergrenze von 60 dB (A) nachts sowie eine lärmabgewandte Gebäudeseite mit Beurteilungspegeln unter 54 dB(A) für mögliche Wohngebäude wird eingehalten.⁶

In Hinblick auf Industrie und Gewerbe liegen die Beurteilungspegel tagsüber größtenteils unter 60 dB (A) bzw. 45 dB (A) nachts. Im Nahbereich von Peguform bei bis zu 65 dB (A) bzw. bis 55 dB (A).⁷

Tagsüber sind keine Konflikte für Mischgebiete nach Maßgabe der TA Lärm⁸ zu erwarten. Nachts wirken sich insbesondere

die Betriebe „Peguform“ und auch „Heine“ auf das Plangebiet aus, sodass die Richtwerte der TA Lärm nachts für Mischgebiete fast flächendeckend überschritten werden. Diese Überschreitungen liegen bei bis zu 5 dB(A).

Die Orientierungswerte der DIN 18005⁹ für allgemeine Wohngebiet werden somit in weiten Bereichen und die für Mischgebiete fast im gesamten Plangebiet eingehalten.¹⁰

Lufthygienische Situation

Zur Beurteilung der Belastung durch die Luftschadstoffe Stickstoffdioxid (NO₂) und Feinstaub (PM₁₀) wurde auf die „Modellgestützte Abschätzung von Luftschadstoffkonzentrationen“ für Oldenburg des Staatlichen Gewerbeaufsichtsamtes Hildesheim zurückgegriffen. Die Abschätzung berücksichtigt die Quellarten Verkehr, Hausbrand und genehmigungsbedürftige Anlagen. Für den Alten Stadthafen Süd sind folgende Immissionsbelastungen zu erwarten:

PM₁₀ < 24 µg/m³, NO₂ < 29 µg/m³

Diese Werte werden mit Hilfe der Grenzwerte der 22. BImSchV beurteilt.¹¹

4 Lärmkontor GmbH, 2009, Anlage 3e, 3f, 3g, 3h
 5 Lärmkontor GmbH, 2009, Anlage 5c und 5d
 6 Lärmkontor GmbH, 2010, S.14
 7 Lärmkontor GmbH, 2009, Anlage 6d und 6e
 8 Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische

9 Anleitung zum Schutz gegen Lärm - TA Lärm))
 DIN 18005-1, „Schallschutz im Städtebau“ Teil
 10 1: Grundlagen und Hinweise für die Planung
 Lärmkontor GmbH, 2010, S.15
 11 22. BImSchV- Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionschutzgesetzes: Verordnung über Immissionswerte für Schadstoffe in der Luft.

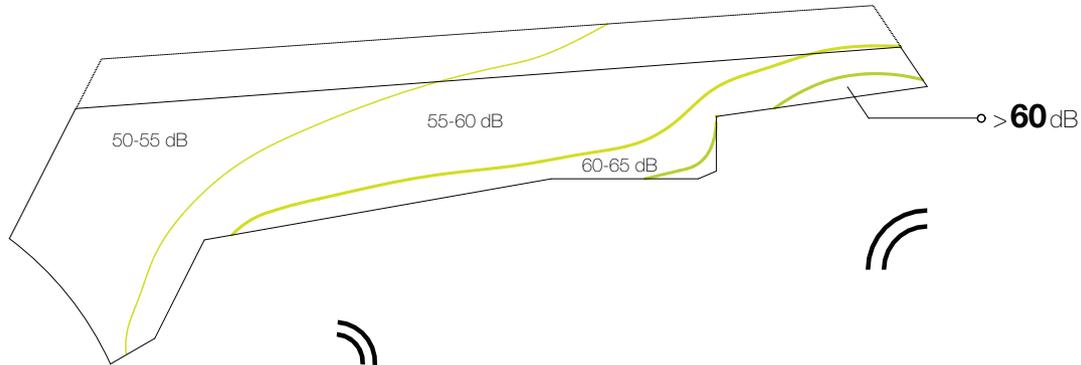


Abb. 36: Schallimmissionsplan - Gewerbe + Industrie Tag

Die Grenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit für Feinstaub (PM10) und Stickstoffdioxid (NO₂) betragen für den Jahresmittelwert 40 µg/m³. Außerdem gilt für PM10 ein Tagesgrenzwertkriterium (35 Tage > 50 µg/m³) und für NO₂ ein 1-Stundengrenzwertkriterium (18 Überschreitungen pro Jahr > 200 µg/m³ erlaubt).

Die Grenzwerte der 22. BImSchV werden somit deutlich unterschritten und Konflikte durch Luftschadstoffe sind nicht zu erwarten.¹²

Geruch

Bei der Beurteilung von Geruchsbelästigungen sind mehrere Einflussfaktoren zu berücksichtigen. Neben der jeweiligen Geruchskonzentration sind das Geruchsart, Hedonik, die tages- und jahreszeitlichen Verteilung der Einwirkungen, der Rhythmus, in dem die Belästigungen auftreten und die Nutzung des untersuchten Gebietes.

Geruchsstoffkonzentrationen werden nach der Geruchsimmissions-Richtlinie GIRL als Geruchseinheit je Kubikmeter Luft (GE/m³) ausgedrückt.¹³ Zur Beurteilung der Erheblichkeit einer Geruchseinwirkung werden nach der GIRL in Abhängigkeit von der Nutzung von Baugebieten Immissionswerte für die höchstzulässigen Geruchsimmissionen festgelegt. Die Immis-

¹² Lärmkontor GmbH, 2009, S.10f

¹³ Eine Geruchseinheit (1 GE/m³) ist die Geruchsstoffkonzentration, bei der im Mittel der Bevölkerung ein Geruch wahrgenommen wird (Wahrnehmungsschwelle).

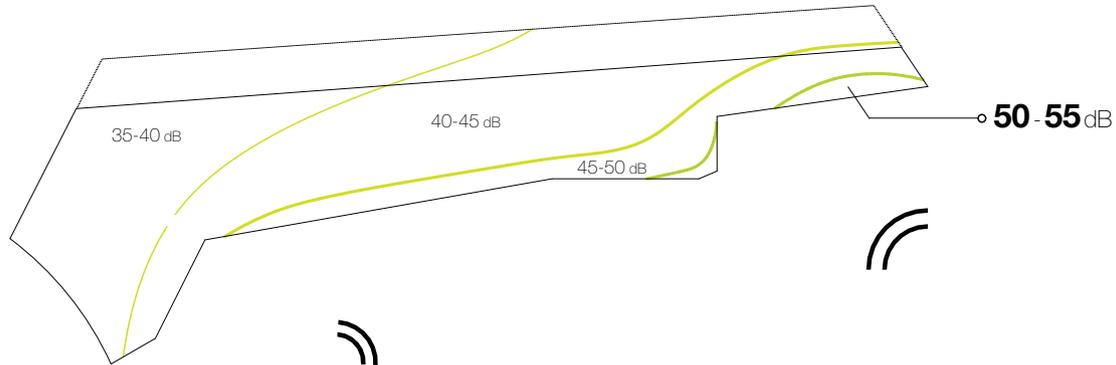


Abb. 37: Schallimmissionsplan - Gewerbe + Industrie Nacht

sionswerte beschreiben die relative Häufigkeiten von Geruchsstunden bezogen auf die Jahresstunden. Als Geruchsstunde gilt jede Stunde, in der während mindestens 6 Minuten die Geruchswahrnehmungsschwelle von 1 GE/m^3 überschritten wird. Nach der GIRL sind folgende Immissionswerte bzw. Häufigkeiten der Geruchsstunden einzuhalten:

Wohn- und Mischgebiete: 0,10 (= 10 %)

Gewerbe- und Industriegebiete 0,15 (= 15 %)

Die Hauptwindrichtung stellen südwestliche Winde bei einer durchschnittlichen Windgeschwindigkeit von ca. 4 m/s dar.¹⁴

Schon die Konfliktanalyse ergab eine Geruchsbelästigung durch die angrenzenden Betriebe von ca. 30% der Jahresstunden, was deutlich über den Richtwerten der GIRL für Wohn- und Gewerbegebiete liegt.¹⁵ Im Februar 2010 wurde eine Rastermessung auf dem gesamten Wettbewerbsgebiet Alter Stadthafen durchgeführt, um die Ergebnisse zu überprüfen.

Bei den Anlagen im Untersuchungsgebiet handelt es sich um eine große Anzahl sehr unterschiedlicher Emittenten. Die Emissionen industrieller Art gehen aus verschiedenen Produktions-, Verarbeitungs- und Lageraktivitäten hervor. Hier sind die Produktion des Kfz-Bau-

teil-Herstellers Peguform, die Altpapierverarbeitung der Firma Heine, die Mineralöl- und Kraftstofflagerung und -verladung der Firma Petrotank, die Futtermittel-, Getreide- und Düngemittel-lagerung und -verladung von Agravis und der Rhein Umschlag GmbH zu nennen. Darüber hinaus gibt es Emissionen aus der städtischen Kläranlage und durch das Kino.

Der Verkehr verursacht ebenfalls Immissionen. Hier ist die Bahn zu nennen, wobei zu berücksichtigen ist, dass auch von den stillgelegten Gleisen Emissionen ausgehen. Des Weiteren emittieren der Schiffs- und Straßenverkehr.¹⁶

Emissionen sind primär aus östlicher, dann aus südlicher und in geringerem Maße aus nördlicher und westlicher Richtung zu erwarten.

In einem Messzeitraum von 6 Monaten wurden 52 Begehungen durchgeführt. Das Wettbewerbsgebiet wurde in 19 Beurteilungsflächen aufgeteilt. Die Termine wurden so gelegt, dass unterschiedliche Jahreszeiten, Wochentage und Tageszeiten repräsentativ berücksichtigt werden. Um mit mindestens 80%iger Sicherheit eine repräsentative Aussage über die Geruchssituation innerhalb einer Stunde zu erhalten, muss der Prüfer an festgelegten Messpunkten in einem Messintervall von 10 Minuten 60 Geruchsproben nehmen und diese anhand eines vorgegebenen Schlüssels für Geruchsqualitäten beurteilen. Ein Geruch ist eindeutig erkannt, wenn er einer Qualität zugeordnet werden kann. Der Geruchsquali-

tätsschlüssel umfasste folgende zu erwartende Geruchsqualitäten:

- 0 kein Geruch
- 1 Farb-, Lack- und Lösungsmittelgeruch (Peguform)
- 2 Mineralöl- und Kraftstoffgeruch (Petrotank)
- 3 Futtermittel, Getreide usw. (Agravis)
- 4 Klärschlamm- und Faulgase (Kläranlage)
- 5 Düngemittel usw. (Rhein Umschlag)
- 6 Schiffsdiesel
- 7 Altpapier (Heine)
- 8 Geruch von den Gleisanlagen
- 9 sonstige Gerüche
- 10 andere Anlagengerüche
- 11 Kinogeruch (CinnemaxX)

Wenn bei mehr als 10 % der Geruchsproben eine Geruchsqualität festgestellt wird, wird sie als positiv gezählt. Ist dieses Kriterium erfüllt, handelt es sich um eine Geruchsstunde. Die Summe der positiven Einzelmessungen nV (Geruchsstunden) auf den Erhebungsumfang N bezogen ergibt den Immissionswert IW für die Beurteilungsfläche. Die Unsicherheiten der Messmethode werden durch einen Korrekturfaktor von 1,7 (lt. GIRL für Wohn-/Mischgebiete) ausgeglichen, um die maximalen Geruchsbelastungen für die Beurteilungsflächen darzustellen.¹⁷



Abb. 38: Belastung Beurteilungsgebietes -Immissionswerte IV

Die meisten Geruchsstunden werden durch Emissionen von Peguform (15 GS) und Agravis (12 GS) hervorgerufen. Für einen großen Teil der Beurteilungsflächen liegt der Geruchsstundenanteil unter Berücksichtigung des Korrekturfaktors bei über 15 % der Jahresstunden – dies betrifft die Flächen nahe der Fabrik Peguform. Der Geruchsstundenanteil an den Jahresstunden liegt bei den drei östlichen Flächen bei 26 bzw. 29%. Bis auf die zwei Beurteilungsfläche an der Amalienbrücke liegen alle Werte deutlich über den Grenzwerten der GIRL sowohl für Wohn-/Mischgebiete als auch für Gewerbegebiete.¹⁸

Boden- und Wasserbelastung

Das Gebiet weist aufgrund der derzeitigen Nutzung mit einer Versiegelung von über 70% eine stark eingeschränkte Grundwasserneubildung auf. Mit Bodenbelastungen ist zu rechnen, allerdings liegen bisher keine aussagekräftigen Ergebnisse vor. Die Hunte und der Küstenkanal gehören zu den Verbindungsgewässern des niedersächsischen Fließgewässerschutzsystem. Die Hunte wird als kritisch belastet (Gewässergüteklasse II – III) bewertet.¹⁹

Eine relevante Belastung des Planungsgebiets durch Luftschadstoffe, Staub oder mögliche Konflikte mit den Störfallbetrieben sind bei nicht exzeptionellen Störfällen laut Konfliktanalyse nicht zu erwarten. In Hinblick auf die erschüt-

terungstechnische Situation sind ebenfalls keine relevanten Auswirkungen für das Planungsgebiet zu erwarten.²⁰

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass die Geruchs- und Lärmemissionen Konflikte darstelle. Für die Planung bilden die Geruchsemissionen die größere Herausforderung.

Planerische und rechtliche Rahmensetzung

Flächennutzungsplan (1996)

Das Planungsgebiet ist als gewerbliche Baufläche (G) dargestellt. Der süd-westlich angrenzende Bereich an der Nordstraße ist als Sonderbaufläche (S) für großflächigen Einzelhandel ausgewiesen. Es sind keine Grünflächen oder Grünverbindungen vorgesehen.²¹

Landschaftsplan (1996)

Das Planungsgebiet liegt im Drielaker Hafengebiet, Funktionsraum Nr. 43. Hier wird die Entwicklung der Gewerbeflächen durch Eingrünung und Regenwasserrückhaltesysteme angestrebt.

18 LUFA Nord-West, 2010, S.22
19 Stadt Oldenburg, 2010i, S.48

20 Lärmkontor GmbH, 2009, S.21f
21 Stadt Oldenburg, 2010b, S.1

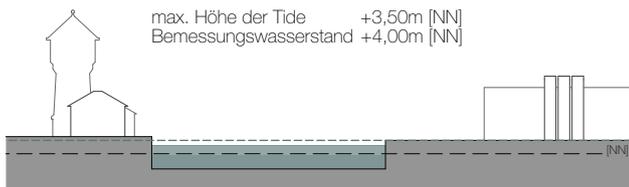
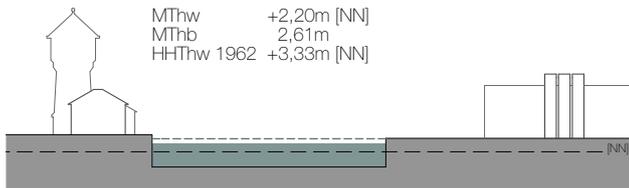
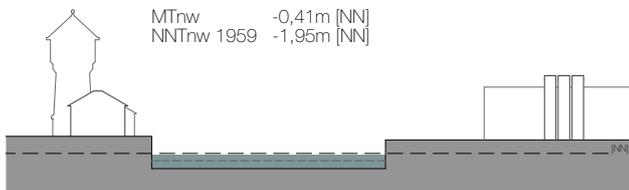


Abb. 39: Huntprofil - Tide und Hochwasser

Großgrünbestand

Im Bereich Amalienbrücke und Küstenkanal ist erhaltenswerter Baumbestand vorhanden, der in die Planung integriert werden sollte.

Verbindliche Bauleitplanung/Baugenehmigungen

Für das Planungsgebiet liegen weder Bebauungspläne als verbindliche Bauleitplanung noch Voraussetzungen nach § 34 BauGB vor. Nach der Entwicklung eines städtebaulichen Entwurfs wäre die Aufstellung eines Bebauungsplans zur Realisierung notwendig.

Eigentumsverhältnisse

Das Planungsgebiet ist zu über 2/3 in Besitz der Firma Rhein-Umschlag, im westlichen Bereich in Besitz der Stadt Oldenburg. Das an die Amalienbrücke angrenzende Grundstück ist in privatem Besitz. Es gibt bereits Vorentwürfe, die ein Hotel an diesem Standort vorsehen.

Bereich Industriehafen

Der Großteil des Planungsgebiets liegt im Industriehafen. Rechte und Pflichten in den Hafengebieten regelt die Niedersächsischen Hafenordnung (NHO). Die Wendestelle der Berufsschifffahrt an der Einmündung des Küstenkanals ist von Liegeplätzen, Hausbooten freizuhalten. Bei einer Verlegung muss ein Durchmesser von 50 m beachtet werden. Die Dalbenreihe darf nicht überplant werden. Sie dient als Warteplatz für Brückenöffnungen. Der Bereich

zwischen Kaianlagen und Dalben und die Uferkante steht für neue Nutzungen zur Verfügung.²²

Tide und Hochwasser

Der Tidenhub ist mit 2,66 m sehr ausgeprägt- an der Nordsee liegt der stärkste Hub bei 4 m. Dieser Unterschied ist in den Begradigungen und Vertiefungen der Hunte, die in den letzten Jahrhunderten vorgenommen wurden, begründet. Bei Flut schießt das auflaufende Wasser den Fluss hinauf. Das mittlere Tidenhochwasser liegt bei +2,24 m, das mittlere Tiden-niedrigwasser -0,42 m NN. Der höchste bekannte Tidehochwasserstand betrug im Jahr 1962 +3,43 m NN, der niedrigste bekannter Tideniedrigwasserstand im Jahr 1959 -1,94m NN. Die Geländeoberkante an der Kaimauer beträgt zwischen+ 2,40 und +3,50 m NN, würde das maximale Tidenhochwasser mit 3,5 m über NN eintreten, sind die Hafenanlagen zum Teil überflutet. Der Bemessungswasserstand, der am höchsten zu erwartende Wasserstand, liegt bei +4,00m NN.²³



Abb. 40: Panorama Bauplatz Nordansicht

4.3 Nutzungspotenzial und Chancen

Lärm

Die durch Verkehrslärm verursachten Belastungen im Planungsgebiet liegen insgesamt nahe der Grenzwerte, Konfliktbereiche verbleiben nur mehr im Nahbereich der Amalienbrücke und der Bahntrasse. Ergänzend zu der geplanten Lärmschutzwand ist eine zu den Lärmquellen parallele Ausrichtung von geschlossenen Baukörpern möglichst ohne Wohnnutzung empfehlenswert.

Laut Analysen sind schalloptimierte Baukörperstellung und Grundrissaufteilungen zur Anordnung der Schlafräume und Kinderzimmer auf der schallabgewandten Seite erforderlich. Ist dies aus städtebaulichen Gründen nicht möglich, so sind für Schlafräume und Kinderzimmer bauliche Schallschutzmaßnahmen ergänzt durch schalldämmte Lüftungseinrichtungen vorzusehen.

Die Einwirkungen der gewerblichen Immissionen sind tagsüber bezüglich einer Mischgebietsausweisung sowie in weiten Bereichen auch einer Wohngebietsausweisung größtenteils als unproblematisch zu bezeichnen. Eine Entwicklung für Wohnzwecke innerhalb eines Mischgebietes ist durchaus möglich.²⁴ Die Überschreitung der Richtwerte der TA



Lärm nachts machen allerdings bauliche Schallschutzmaßnahmen für Wohnbebauung unterstützt durch die "HafenCity-Lösung" nötig.²⁵

Insgesamt ist die lärmtechnische Situation unter Beachtung der beschriebenen Empfehlungen unproblematisch für die Planung.

Die Betriebe Peguform und Heine sind die Hauptlärmquellen der gewerblichen Immissionen. Heine ist laut eigener Aussage die uneingeschränkte Industrienutzung mit 24-Stunden-Betrieb gestattet, dem steht die Genehmigungslage der Firma als Tagbetrieb gegenüber.²⁶ Die Durchsetzung der Genehmigung würde die Belastung des Gebiets durch Lärm verringern. Die An- und Ablieferung der Peguform GmbH erfolgt über die Rheinstraße entlang des Planungsgebiets. Es ist zu überprüfen, ob dies auch über den Parkplatz an der Stedingerstraße oder parallel zur Bahntrasse erfolgen kann.

Die Geruchsbelastung überschreitet in weiten Teilen des Planungsgebiet die maximalen Immissionswerte nach GIRL. Eine, wie in der Rahmenplanung vorgesehene, Überplanung mit Wohnnutzungen im gesamten Gebiet ist laut Detailanalyse als äußerst kritisch anzusehen.

Der Hauptgeruchsverursacher ist der Betrieb Peguform mit 15 GS. Laut Genehmigung wird dem Betrieb aber nur eine Aus-

schöpfung jeweils der Hälfte der Immissionswerte der GIRL in der Nachbarschaft zugestanden (7,5% GE/GI, 5 % M+W). Der Betrieb verursacht also deutlich mehr Geruchsemissionen als die laut Genehmigung zulässigen. Dieser Umstand ist nicht nur für eine neue Planung kritisch, sondern betrifft auch die benachbarten Wohngebiete.²⁷

Nach der Analyse der Belastungen ist eine gewerbliche und produzierende Nutzung möglich, eine Wohnnutzung nur unter Einschränkungen und auf Teilen des Planungsgebiets. Der Standort ist historisch von Gewerbe geprägt und auch die heute bestehende Nutzung legt eine Fortführung dieser Nutzung nahe. Die zentrale Lage nahe der Altstadt und die gute Erschließung spricht für eine gewerbliche Nutzung. Die Auslagerung von emittierendem Gewerbe ist sinnvoll, da sich das Gewerbegebiet in mitten von Wohngebieten befindet und es die Standortqualität beeinträchtigt. Des weiteren verfügt der Standort über ein hohes Potenzial als urbanes Wohngebiet am Wasser. Eine reine Wohnnutzung ist auf Grund der Belastungen nicht möglich. Diese Argumente lassen einen gemischte Nutzung aus Wohnen und Gewerbe sinnvoll erscheinen.



Abb. 41: Panorama Bauplatz Westansicht

Machbarkeitsstudie

Die Stadt Oldenburg hat vor Auslobung des Wettbewerbs eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben, um die städtebaulichen und wirtschaftlichen Möglichkeiten zu bestimmen. Zunächst wurde festgestellt, in welchem Umfang und mit welcher Qualität Nutzungen aus wirtschaftlicher Sicht sinnvoll wären. Es wurden zwei Varianten erarbeitet, wobei die städtebaulich hochwertige Variante von der Stadt bevorzugt wurde. Sie geht von einem Umfang von bis zu 340 neuen Wohneinheiten, 11 500 m² Büro-Nutzfläche, 1 000 m² Einzelhandelsfläche und 15 gastronomische Einrichtungen und Gewerbeeinrichtungen im maritimen Bereich aus. Für die Wohnimmobilien ist dabei ein Mix aus Etagenwohnungen und Stadt- bzw. Reihenhäusern im mittleren bis gehobenen Sektor anzunehmen.

Bei einer konventionellen städtebaulichen Lösung ist der wirtschaftliche Erfolg zwar wahrscheinlicher, sie erscheint aber dem Standort nicht gerecht und erscheint als nicht geeignet, um eine attraktive Ergänzung der Innenstadt mit einem urbanen Wohn- und Arbeitsquartier zu erreichen. Eine hochwertige Lösung wird ohne finanzielle Förderung als defizitär eingestuft.²⁸ Der Alte Stadthafen wurde als Stadtumbaugebiet bereits in das Förderprogramm Europäischer Fonds für die regionale Entwicklung (EFRE) aufgenommen.²⁹

28

Stadt Oldenburg, 2010i, S.33f

29

Stadt Oldenburg, 2010d, S.13



In Hinblick auf Wohnen sieht die Machbarkeitsstudie die Hauptzielgruppe in 1-2 Personen-Haushalten, die urban und zentrumsnah leben möchten. Auch für ältere Haushalte kann der Standort attraktiv sein, für Familien weniger. Eine Erweiterung der wasserbezogenen Flächen und Freiräumen, Verkehrsberuhigung, Vorsehung von Stellplätzen oder Tiefgarage ist empfehlenswert.

Die Wohnnutzung soll sich in 10% Reihen- oder Doppelhäuser und 90% Mietwohnungen/Eigentumswohnungen aufteilen. Ein Großteil dieser Flächen wird in der Rahmenplanung bereits im nördlichen Bereich des alten Stadthafens vorgesehen. Das aus gutachterlicher Sicht für die Nordseite vorgeschlagene Apartmenthaus mit 30 WE für Studenten und Berufsanfänger wird nicht explizit festgelegt.³⁰

Die Studie bestätigt den Standort als gut geeignet für Gewerbe auf Grund der bereits vorhandenen Mantelnutzung, allerdings werden schlechte Marktchancen auf Grund der geringen Nachfrage befürchtet. Es können jedoch Flächen freigehalten werden, um bei Änderung der Marktlage zu reagieren (Gewerbeausgleichsfläche). Die Rhein-Umschlag GmbH ist auch bei einem Umzug an den Osthafen an einer Firmenzentrale auf dem Gebiet interessiert.³¹

Die Machbarkeitsstudie hat für das Planungsgebiet eine Marina mit Folgenutzungen vorgesehen. In einem Gutachten

zum Wassertourismus während der Rahmenplanung stellte sich jedoch heraus, dass eine große, privat betriebene Marina nicht rentabel wäre. Aus diesem Grund wurde die Marina auf ein kleineres Becken mit 15-20 Liegeplätzen sowie weiteren Liegeplätzen an einem Schwimmstengel reduziert.³²

Für den Einzelhandel wird die Etablierung eines LM-Discounters mit rund 800 m² VKF (1 200 m² Nutzfläche) und rund 100 Stellplätzen als marktfähig angesehen, ist aber von Seiten der Stadtplanung nicht erwünscht. Einzelhandelsflächen fallen am Projektstandort in die Kategorie Nebenlage.³³

Für publikumsorientierte Dienstleistungen und Büros ergeben sich ebenfalls Nachteile aus der Nebenlage und der schlechten Umfeldqualität. Die in der Studie vorgeschlagene Nutzfläche von 10 000m² (11 500 m² BGF) werden zum Großteil auf dem nördlichen Gebiet abgedeckt.³⁴

Die Studie läßt laut Aussagen der Bauleitplanung allerdings Firmen unberücksichtigt, die bereits über Räumlichkeiten verfügen, die nicht mehr adäquat sind. Hier sind beispielsweise die AOK und EWE zu nennen, deren Firmensitze sich außerhalb in Wohngebieten befinden und energetisch nicht mehr zu halten sind. Des weiteren gibt es Flächenbedarf für Bildungseinrichtungen. Es wird ein neuer Standort für die Berufsschule BBS3

gesucht.³⁵

Flächen für alternative Arbeitsmöglichkeiten wie kleiner Einheiten in Gemeinschaftsbüros oder Kombinationen von Wohnen und Arbeiten sind wenig vorhanden.

Als Sonderobjekt bzw. Frequenzbringer ist ein 4 Sterne Hotel mit 130 Zimmer auf 8000 m² BGF und evtl. Wellnessbereich mit 1300 m²³⁶ denkbar. Als Standort wird der nördliche Teil des Wettbewerbsgebiets vorgeschlagen, in der Rahmenplanung werden hierzu mögliche Flächen verzeichnet.³⁷ Allerdings hat der Besitzer des Grundstücks an der Amalienbrücke bereits Vorentwürfe zu einem Hotel an diesem Standort anfertigen lassen.

Das negative Image durch das gewerbliche Umfeld lässt sich meiner Meinung nach durch die Lage an der Einmündung des Küstenkanals kompensieren. Die Erschließung kann durch eine direkte Verbindung mit der Amalienbrücke verbessert werden.

Insgesamt werden auf dem Wettbewerbsgebiet 10-15 gastronomische Betriebe, darunter ein Eventboot, nach Etablierung des Gebiets als marktfähig angesehen.³⁸

Eine Bürgerbeteiligung gibt weiteren Aufschluss über ein mögliches Nutzungsszenario des Gebiets. Nach einer Informationsveranstaltung wurde eine Kartenabfrage und ein Workshop durchgeführt, um Anregungen und Empfehlungen zu Leitlinien zu entwickeln.

Die beteiligten Bürger wünschen sich ein Gebiet mit Vorbildfunktion, dass das Stadtbild positiv prägt. Dies soll durch Betonung der Besonderheiten des Gebiets, sowie eine hohe Qualität des öffentlichen Raumes erreicht werden. Aus Sicht der beteiligten Bürger erschien die parallele Entwicklung beider Wettbewerbsgebiete besonders wichtig, der Südteil des Hafens solle nicht vernachlässigt werden. Der Standort eines Hotels als Landmarke mit 6-8 Geschossen wird hier bestätigt. Auf dem angrenzenden Teil ist eine Kulturmeile und Liegeplätze für Hausboote und Gastronomie auf dem Wasser vorstellbar. Gewünscht wird ein Rundweg, der durch das gesamte Gebiet des Alten Stadthafens führt. Des weiteren sprachen sich die beteiligten Bürger für eine Freiraumgestaltung aus, die das Wasser und neue Wasserelemente öffentlich zugänglich macht. Der Wohnbau sollte kleine, bezahlbare Wohneinheiten umfassen.

Die Machbarkeitsstudie und die Bürgerbeteiligung machen deutlich, dass für die Etablierung neuer Nutzungen die Hauptaufgabe für den Entwurf aus der Aufwertung des Gebiets und der Umgebungsqualität durch Generierung von Atmosphäre/ Identität und Verbesserung der Erreichbarkeit besteht.

35 Gespräch mit Carsten Schoch, Fachdienstleiter für Bauleitplanung Stadtentwicklung, 02.11.2010
 36 Stadt Oldenburg, 2010i, S.43
 37 Stadt Oldenburg, 2010f, S.1
 38 Stadt Oldenburg, 2010i, S.41



05. REFERENZPROJEKTE

Nachnutzung industrieller Areale am Wasser





Abb. 43: Strukturwandel in Hamburg- Hafencity + Containerhafen
 Abb. 44: Lageplan Sandtorkai + Dalmannkai

5.1 Nachnutzung industrieller Areale am Wasser

Der Strukturwandel in der Logistik und Weltwirtschaft führt zur Umnutzung großer, innerstädtischer Hafenareale. Die Stadthäfen werden aufgegeben oder ausgelagert. Die Produktion in Übersee und die Containerschifffahrt stellen neue Anforderungen an die Stadthäfen: Die Stückgut- Umschlagsanlagen und -Lagerhäuser werden nicht mehr benötigt und die Hafenbecken sind zu klein, an ihre Stelle treten große Containerhäfen außerhalb der Städte. Der Weitertransport erfolgt meist über Güterzüge und Lkws und nicht mehr über Schiffe. Auch in kleineren Städten werden deshalb die Stadthäfen aufgegeben oder ausgelagert; Sie spielen nur noch eine regionale Rolle. Auch in diesem Fall stellen Schifffahrt und Betriebe neue Anforderungen an ihre Standorte, auf die die Städte meist mit Ausweisung neuer Hafenareale außerhalb des Stadtgebiets reagieren.

In den 90er Jahren wurden die aufgegebenen Häfen als Erweiterungsgebiete der Innenstädte entdeckt. Ihre Gebiete rückten in den Mittelpunkt groß angelegter Stadtsanierungs- und Entwicklungsprojekte.

Für neue Stadtquartiere bieten sie neben der Wasserlage und der Freiraumqualität Innenstadtnähe, gute Anbindung und gewachsene Strukturen im Umfeld.

Besondere Herausforderungen dieser Gebiete sind der Hochwasserschutz und die meist industrielle Umgebung. Bei

großen Hafenarealen findet die Auseinandersetzung mit der industriellen Umgebung nur in den Randgebieten statt. Hier liegt die Hauptaufgabe in der Entwicklung neuer, umfangreicher Stadtviertel. Bei kleineren Häfen beeinflusst die industrielle Umgebung, sofern sie erhalten wird, hingegen das gesamte Planungsgebiet.

Drei Aspekte waren für mich bei der Auswahl von Referenzprojekten besonders interessant.

- + Umgang mit Hochwasserschutz und Freiräumen am Wasser
- + Umgang mit (industrieller) Umgebung
- + Maßstäblichkeit der Projekte in Bezug auf Dichte und Umgebung

Die Referenzbeispiele umfassen das Quartier Sandtorkai in der Hafencity Hamburg, eine Wohnanlage im Teglværkshavnen in Kopenhagen.

5.2 Sandtorkai, Hafencity Hamburg

Fertigstellung:	2009
Nutzung:	Wohnen, Büro, Gastronomie
Masterplan:	Kees Christiaanse (Köln) ASTOC (Rotterdam)
Freiraumplanung:	EMBT (Barcelona) BHF Landschaftsarchitekten (Kiel)

Die Hafencity Hamburg ist Europas größtes Stadtentwicklungsprojekt.¹ Auf einer Landfläche von 126 ha entstehen 5.800 Wohnungen, 45.000 Arbeitsplätze.² Ein vollständig neues Stadtviertel für Wohnen, Arbeiten und Freizeit entsteht unter Nutzung der hafentypischen Strukturen.

Die Hafencity ist in Quartiere mit unterschiedlichem Charakter und städtebaulichen Typologien gegliedert und passt sich an den Maßstab der Innenstadt und der Speicherstadt durch kompakte Bebauung und Mischung der Nutzungen an.

Mitte der 90er ergab sich die Chance zur Umnutzung des Areals, da sich der Hafenbetrieb auf das südliche Elbufer verlagert hatte.³

Im Planungsgebiet gibt es nach Realisierung der Hafencity keine industrielle Nutzung. Der Hafenbetrieb auf dem südli-

1 Hafencity Hamburg GmbH, 2011b, S.5
2 Hafencity Hamburg GmbH, 2011a, S.83
3 GHS, 1999, S.10



Abb. 45: Sandtorkai, 2011

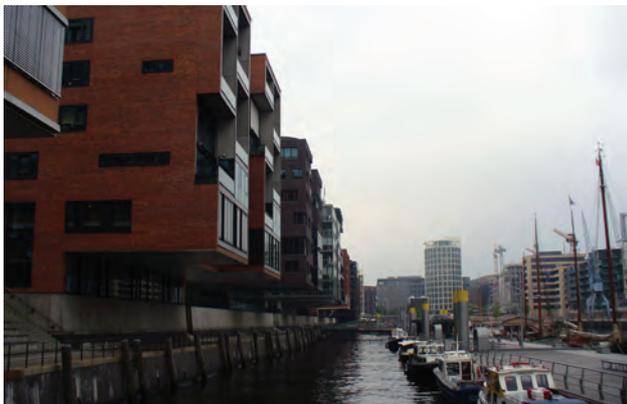


Abb. 46: Promenade am Sandtorkai, 2011

chen Elbufer und starker Verkehr in der östlichen Hafencity machen eine schallschutzoptimierte Staffelung der Nutzung, Anordnung der Baukörper und Orientierung der Aufenthaltsräume nötig.⁴

Das Gebiet der Hafencity ist eine von Hafenbecken durchzogene Insel in der Elbe. Es befindet sich außerhalb der Hauptdeichlinie Hamburgs auf nicht hochwassersicherem Niveau. Der Hochwasserschutz wird durch Warften sichergestellt: Öffentliche Wege und Plätze verbleiben auf Bestandsniveau (+4-5,5 m NN), Gebäude und Straßen werden auf Sockel gestellt (+8 m NN), der den ruhenden Verkehr beherbergt.⁵

Das Quartier Sandtorkai befindet sich zwischen Speicherstadt und Dalmannkai am Sandtorhafen.

Acht Gebäude stehen auf einem durchlaufenden Sockel, der als Garage und teilweise für Gastronomie genutzt wird und den Hochwasserschutz sicherstellt. Der Sockel ist von der Uferkante zurückgesetzt, so dass eine Promenade entsteht. Die Gebäude kragen über die Promenade bis zur Uferkante aus. Von der Promenade führen Freitreppen zu den Freiräumen auf dem Sockelgeschoss. Das Kopfende des Sandtorhafens wird von den Magellan-Terrassen abgeschlossen, einer großen Freitreppe, die zum Wasser führt.

Im Hafenbecken liegen Pontons, die sich mit der Tide heben

und senken und eine dritte Ebene bilden.

Die Gebäude wurden in offener Bauweise ausgeführt, um Durchblicke zu der Speicherstadt bzw. der Elbe zu ermöglichen. Die Acht Baufelder am Sandtorkai wurden von acht unterschiedlichen Investoren mit jeweils unterschiedlichen Nutzungskonzepten und Architekturbüros entwickelt. Die kleinteilige Vergabe an Einzelinvestoren und die Planung durch unterschiedliche Architekturbüros sollte zu einer Vielfalt von Nutzergruppen und Architekturen führen.

Der gemeinsame städtebauliche Rahmen wurde durch Vorgaben im Wettbewerb bezüglich Gebäudehöhen, Grundflächen, Materialien und Fluchtlinien festgelegt. In den beiden äußeren und mittleren Gebäuden befinden sich Büros, dazwischen Wohngebäude. Die Wohnungen teilen sich in Eigentums- und Mietwohnungen für das mittlere und gehobene Einkommenssegment.⁶

Der Hochwasserschutz hat am Sandtorkai negative Auswirkungen auf die Freiräume. Der durchlaufende Sockel wirkt als Barriere zwischen Speicherstadt und Sandtorhafen, die sich erst in den oberen Geschossen auflöst und Durchblicke erlaubt. Die Promenade ist ein langer Freiraum, der durch Sockel und harte Uferkante begrenzt wird und keine Nutzung erlaubt. Diese Ebene ist durch die geschlossene Betonwand des Sockels unbelebt und das Raumgefühl wird durch die

auskragenden Obergeschosse weiter beeinträchtigt. Die Freiräume auf den Sockeln haben als Zwischenräume mit geringem Publikumsverkehr und Entfernung zum Wasser wenig Aufenthaltsqualität. Überzeugend ist dagegen der Freiraum am Kopfende des Hafenbeckens. Die Magellan-Terrassen bieten einen weiten Ausblick über den Hafen und die Elbe und werden viel frequentiert.

- 1.) Ingenhoven, Overdiek und Partner, Bürgebäude
- 2.) Böge und Lindner Architekten, Wohnbau
- 3.) Spenger und Wiescholek, Wohnbau
- 4.) Schweger und Partner, Wohnbau
- 5.) BRT - Bothe Richter Teherani, Bürogebäude
- 6.) Marc-Olivier Mathez, Wohnbau
- 7.) APB, Wohnbau
- 8.) Jan Störmer Architekten, Bürobau

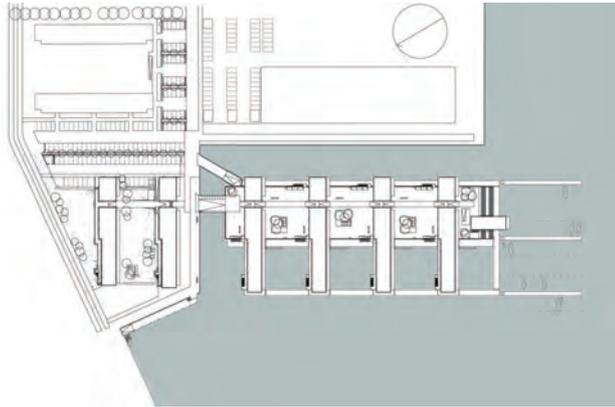


Abb. 47: Lageplan Teglværkshavnen



Abb. 48: Südansicht Teglværkshavnen, Terrassen und Stege



Abb. 49: Nordansicht Teglværkshavnen, Erschließung

5.3 Teglværkshavnen - Housing, Kopenhagen, Dänemark

Fertigstellung: 2008
 Nutzung: Wohnanlage mit 120 Apartments
 Architekten: Tegnestuen Vandkunsten (Kopenhagen)

Die Wohnanlagen befindet sich im ehemaligen Hafen südlich der Innenstadt, der Container- und Marinehafen wurde ausgelagert. Im Hafengebiet zeichnet sich ein Strukturwandel ab: Bürobauten, Kulturbauten und das Quartier Sluseholmen mit Blockrandbebauung und Grachten sind entstanden. Auf der großen Halbinsel durchsetzen Wohnanlagen die Industrie.

Das Besondere an dem Wettbewerb ist der Bauplatz, der zu 2/3 aus Wasserfläche besteht sowie die geforderte Dichte und soziale Durchmischung.⁷

Tegnestuen Vandkunsten schlugen anstelle einer Aufschüttung vor der Wasserkante eine Insel als Basis und Garage vor. Die Freiräume sind so frei von ruhendem Verkehr und die Wohnanlage wird von Wasser umgeben und setzt sich so von ihrer Umgebung ab. Vier viergeschossige Zeilen befinden sich auf der Insel, zwei weitere am Ufer. Sie stehen zur Hälfte auf der Insel, zur Hälfte auf Stützen im Wasser. Ein durchlaufender Fußweg erschließt die Wohnanlage. In die Zeilen sind zweigeschossige Durchgänge für den Weg geschnitten.

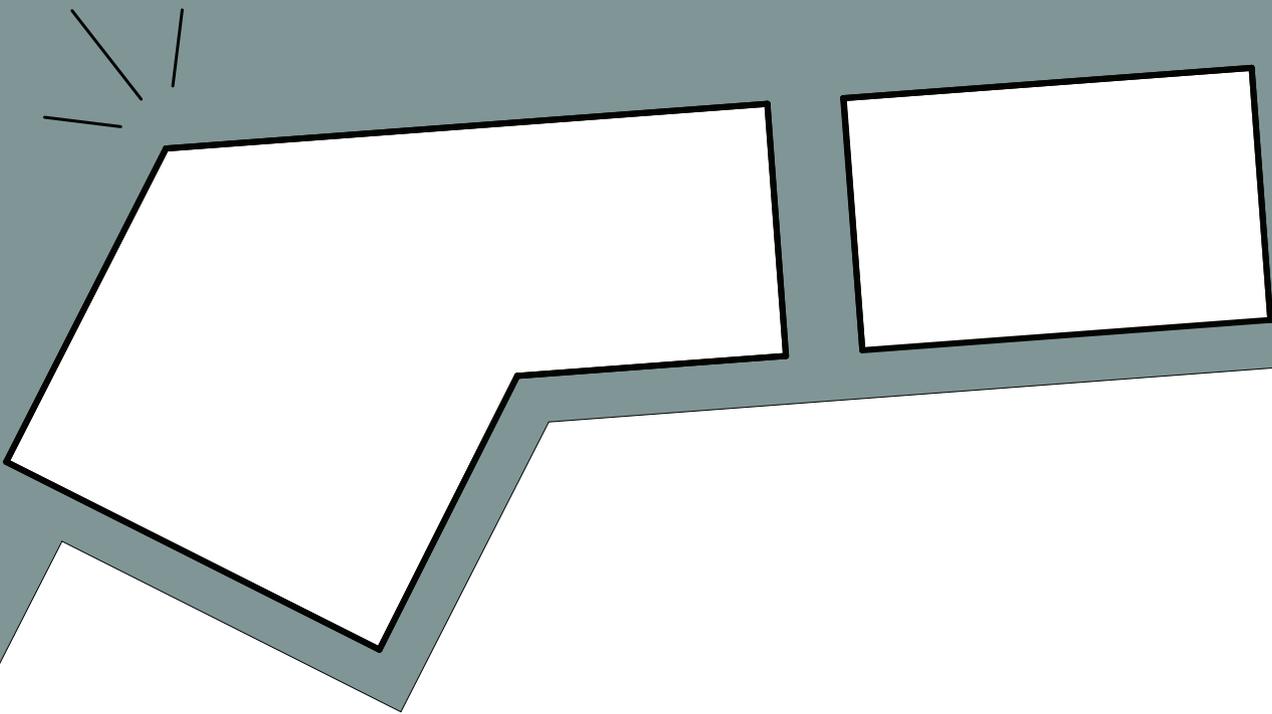
Unter den Auskragungen befinden sich Luftgeschosse, die als überdachte Terrassen genutzt werden. Die Terrassen werden direkt von der Garage und über Treppen zu den Laubengängen erschlossen. Vorgelagerte Holzstege verbinden die Terrassen und bilden Becken. Diese Freiräume sollen den Bewohnern Wassersportarten wie Schwimmen, Fischen und Kajakfahren ermöglichen.⁸

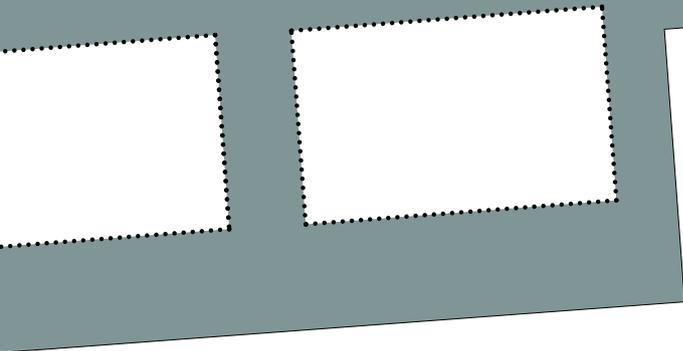
Die soziale Mischung wird durch die Teilung der Wohnungen in Eigentums- und soziale Mietwohnungen erreicht. Die Wohnungstypen sind mit 3-4 Zimmer-Wohnungen groß. Die Erschließung der Zeilen erfolgt über eine Kombination aus Laubengang und Spänner.

Das Ende der Wohnanlage bildet ein öffentlicher Platz mit einem Boostanleger, einer großen Freitreppe und einem Gemeinschaftshaus mit Veranstaltungsraum.

Durch die Anordnung der Zeilen auf Stützen befinden sich die Wohnungen zum Teil über dem Wasser, die Bewohner können auf ihrem Balkon angeln. Die parallele Anordnung ermöglicht jeder Wohnung Wasserblick und die Laubengerschließung bietet Sichtschutz für die gegenüberliegenden Wohnungen. Die Freiräume und der öffentliche Weg haben ebenfalls Blickbezüge zum Hafen. Die Terrassen bilden eine zweite

Freiraumebene auf Wasserniveau, die Uferkante wird durch Abtreppung aufgelöst. Durch die unterschiedlichen Ebenen und die Gliederung des Freiraumes durch die Zeilen entstehen verschiedene Raumqualitäten mit öffentlichen und halböffentlichen Bereichen. Es fehlt allerdings an geschützten Bereichen, da der Kopenhagener Hafen stark dem Wind ausgesetzt ist.

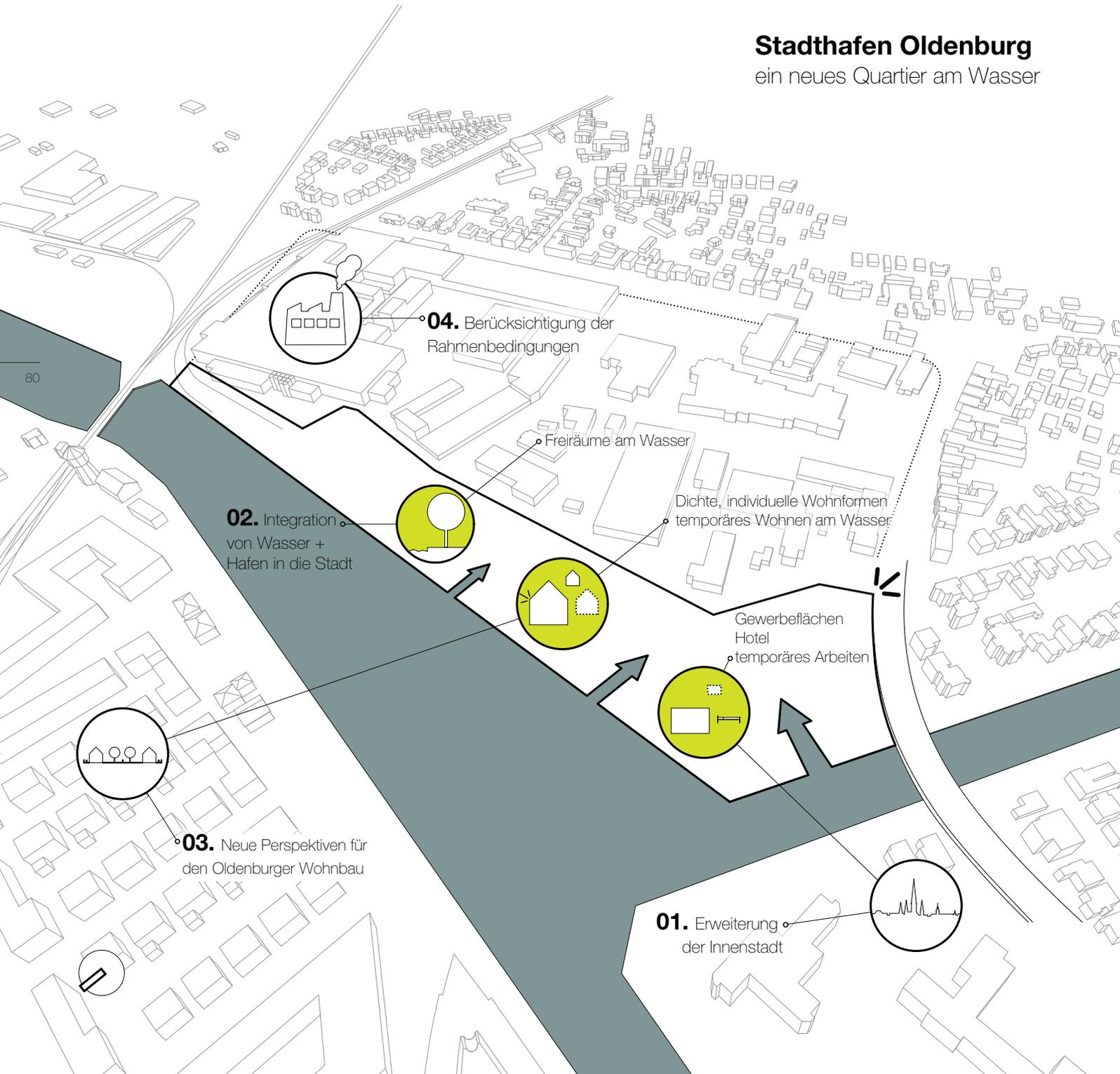




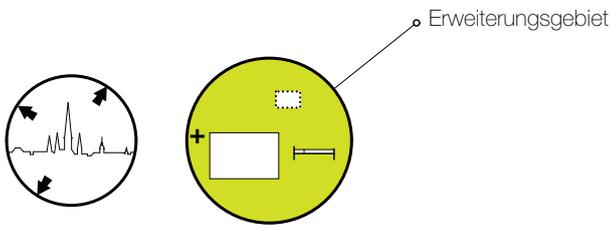
STADTHAFEN SÜD | Teil 02

Stadthafen Oldenburg

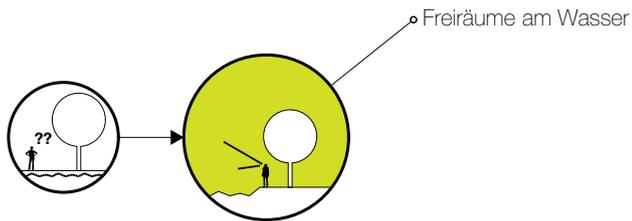
ein neues Quartier am Wasser



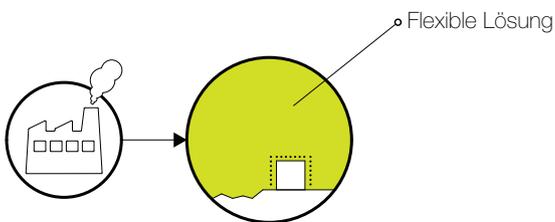
01. Zielsetzung



01. Erweiterung der Innenstadt



03. Integration von Wasser + Hafen in die Stadt



04. Berücksichtigung der Rahmenbedingungen

Die Bebauung der Stadt Oldenburg weist nur geringe Dichte auf, was zu hohem Flächenverbrauch, Zersiedlung der Landschaft und einer aufwendigen Infrastruktur führt. Diese Stadtstruktur ist aus ökonomischer und ökologischer Sicht nicht sinnvoll.

Durch die Absiedlung der Industrie- und Gewerbegebiete aus dem Stadtgebiet an den Stadtrand und durch den Abbau des Militärs werden attraktive Flächen im Stadtzentrum frei. Die Umnutzung der freien Areale ermöglicht Wachstum und Nachverdichtung der Stadt ohne zusätzliche Flächen zu verbrauchen.

Der Alte Stadthafen Süd soll laut Wettbewerbsausschreibung zu einem Erweiterungsgebiet der Innenstadt entwickelt werden. Die Oldenburger Fußgängerzone ist durch die Wallanlagen und den Verkehrsring begrenzt und kann sich nicht entsprechend dem Wachstum der Stadt entwickeln. Durch Ausbau eines neuen Stadtrings soll die Innenstadt um das Bahnquartier und den Alten Stadthafen erweitert werden. Diese Gebiete zeichnen sich durch ihre unmittelbare Nähe zur Altstadt, zum Bahnhof, zum Busbahnhof, zum Messegelände, zu den Naherholungsgebieten und ihre Lage am Hafen aus.

Das Planungsgebiet Alter Stadthafen Süd wird besonders durch seine Lage zwischen Wasser und Industrie/Gewerbe geprägt. Das Umfeld befindet sich im Wandel. Der Privathafen soll in den Osthafen ausgelagert werden; so wird eine große Fläche im Zentrum der Stadt mit guter Infrastruktur und

interessanter Lage frei. Das Planungsgebiet ist durch seine Ausrichtung nach Norden und die Nähe zur Industrie nicht unproblematisch. Anders als der Stadthafen Nord grenzt das Gebiet nicht an ein Wohngebiet, sondern ist von emittierenden Gewerbe umgeben. Hier deutet sich jedoch eine Veränderung an, da die produzierenden Betriebe sukzessive ausgelagert werden.

Der Stadthafen Süd soll sich zu einem „attraktiven und modernen Quartier[s] für Wohnen, Dienstleistung und Freizeit „¹ entwickeln.

Die Nähe zur Altstadt und die gute Anbindung machen den Standort zu einem idealen Ergänzungsgebiet der Innenstadt. Dienstleistungen, die außerhalb des Zentrums in Wohngebieten verstreut sind, können sich hier konzentrieren. Der Stadthafen Süd soll außerdem eine Ergänzung zum Oldenburger Wohnbau bieten. Die Stadt braucht Alternativen zum bestehenden Wohnbau, um sich in neue Richtungen entwickeln zu können und im Wettbewerb bestehen zu können. Mit dem Wandel der Gesellschaft haben sich die Ansprüche geändert; Die bestehende Wohnform hat sich überholt.² Oldenburg verträgt etwas Neues und braucht etwas Neues.

Die Umgebung gibt zwei entscheidende und gegensätzliche

Impulse vor: Die Lage am Wasser und die industrielle/gewerbliche Nachbarschaft.

Die Lage am Wasser macht das Areal zu einem attraktiven Standort für Wohnen und Erholung. Hier trifft die Stadt auf Landschaft, östlich des Stadthafens grenzen Polderwiesen und Naherholungsgebiete an, die Stadt dehnt sich in diese Richtung kaum aus.

Der Fluss kann als charakteristisches Element besondere Erlebnis- und Erholungsräume schaffen. Anders als in benachbarten Städten wie Bremen, Hamburg und in den Niederlanden, sind die Flüsse und Wasserflächen in Oldenburg kaum wahrzunehmen. Durch ihre Überbauung und gewerbliche Nutzung wurde ihr Erholungs- und Freizeitwert nicht erkannt. Küstenkanal und Hunte durchteilen das Stadtgebiet und werden als Transportwege genutzt. Die Uferkante ist mit Spundwänden und Geröll befestigt und von Straßen gesäumt. An den Ufern gibt es kaum öffentliche Plätze, Cafés oder andere Aufenthaltsmöglichkeiten.

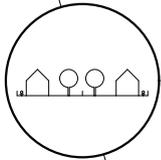
Hier liegt ein besonderes Potenzial des Bauplatzes. Eine große Uferfläche von 4,6 ha steht zur Verfügung, um neue Freiräume zu schaffen, die die Flussläufe in den Mittelpunkt rücken. Die Flusslandschaft und die Gezeiten können im Stadtraum erlebbar gemacht werden.

Eine Bebauung mit Stadtvillen und großzügigen Wohnungen wäre denkbar. Dem widerspricht die in Oldenburg herrschen-

1 Stadt Oldenburg, 2010i S.3

2 S. Theoretischer Teil, 2.3 Oldenburg Heute

Angebot



84



kleine, günstige Wohneinheiten



große Wohneinheiten zur individuellen Nutzung

Nachfrage



kleine Wohneinheiten
mit flexiblen Bereichen + Loggien + Aussicht



große Wohneinheiten
mit flexiblen Bereichen + Terrassen + Aussicht



temporäre Wohneinheiten für Reisende, Studenten,
Projektarbeiter, Wissenschaftler, Kulturschaffende,
Neosingles, Wohnungssuchende...

Stadthafen Süd



de Nachfrage an kleinen, günstigem Wohnraum und neuen Wohnformen und die Tatsache, dass von einer solchen Bebauung nur einzelne profitieren. Für eine dichtere, experimentelle Bauform spricht außerdem die industrielle Nachbarschaft des Planungsgebiets, seine Vermarktbarkeit und die geforderte Nachverdichtung.

Im Süden wird der Bauplatz von industriellen Betrieben und handelndem Gewerbe umfasst. Die Nutzung, resultierend aus der historischen Nutzung des Areals als Hafen durch die Glashütte, hat sich bis heute in dem Arbeiterwohnviertel Drielake gehalten. Es ist sinnvoll, an die gewerbliche Nutzung anzuknüpfen und diese zur Belebung des Quartiers fortzusetzen. So entsteht ein lebendige Nutzungsmischung, die in Oldenburg einmalig ist.

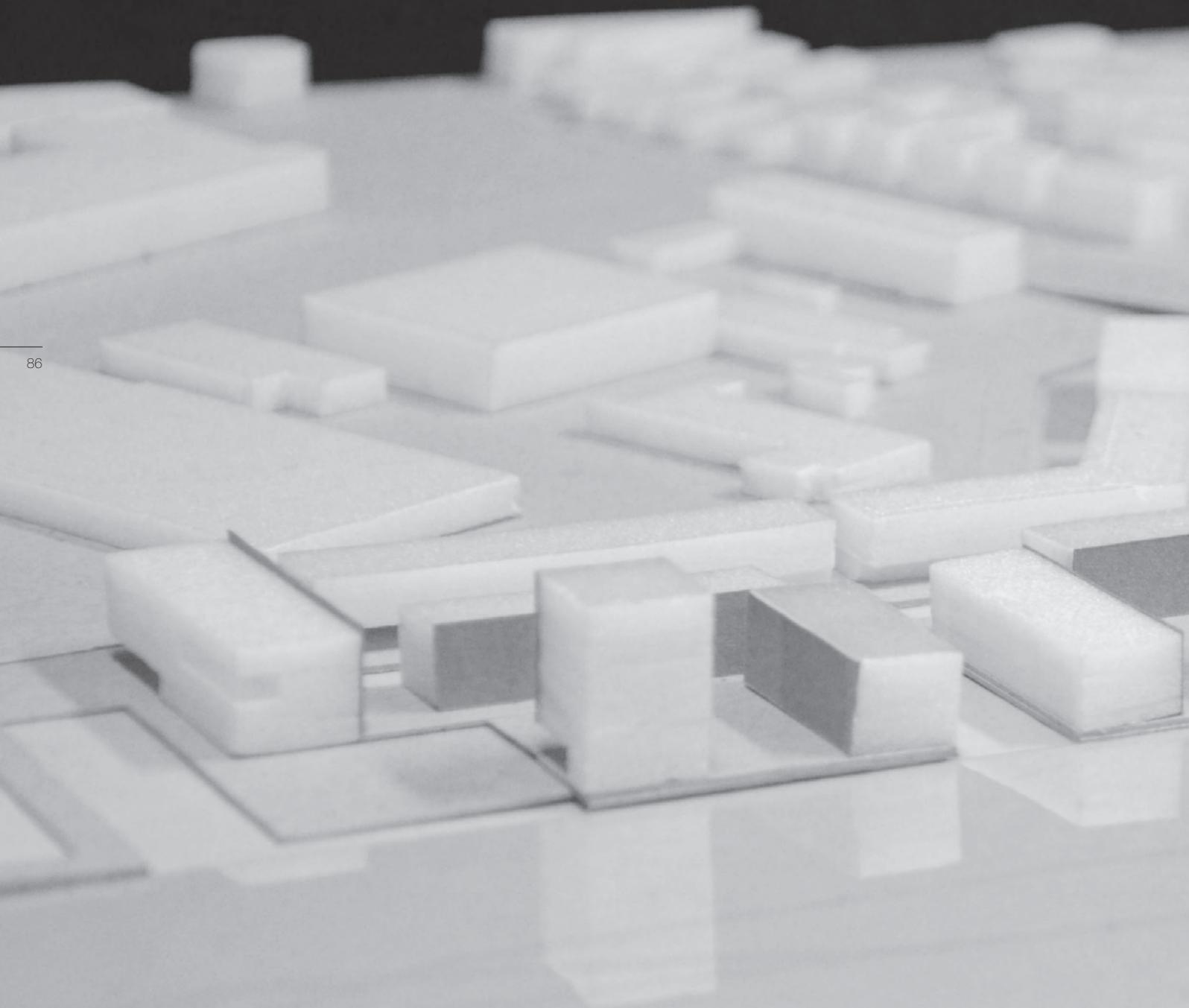
Die Durchmischung von Wohnen und Arbeiten gibt es in Oldenburg bisher nur in der Altstadt, ansatzweise im Bahnhofsviertel und an den Ausfallstraßen. Das Quartier bildet als Arbeits- und Aufenthaltsort eine Alternative zur dicht gedrängten Altstadt mit ihren Geschäftsstraßen.

Die Einschränkungen durch die emittierenden Betriebe kann als Chance und nicht als Hindernis interpretiert werden. Das Grundstück wird in naher Zukunft durch den Wegzug des Rhein-Umschlags zur Brachfläche. Anstatt auf eine Besserung der Belastungssituation zu warten, kann diese Fläche gleich genutzt werden, um innerstädtischen Wohn- und Arbeitsraum zur Verfügung zu stellen. Die zukünftige Bebauung muss flexi-

bel auf den sich schon jetzt abzeichnenden Wandel reagieren können. So muss die Nutzung der jetzigen Situation gerecht werden, sich aber anpassen, sobald das Gewerbe ausgelagert oder umstrukturiert wird.

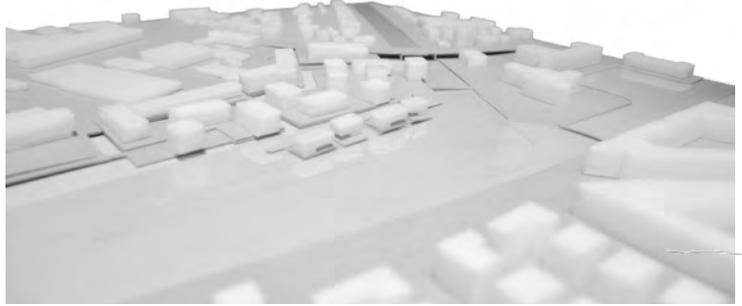
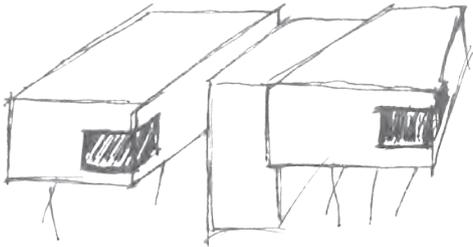
Die industrielle Umgebung, der Strukturwandel und die zentrale Lage am Wasser ermöglichen die Entwicklung eines einzigartigen Quartiers für Wohnen und Arbeiten.

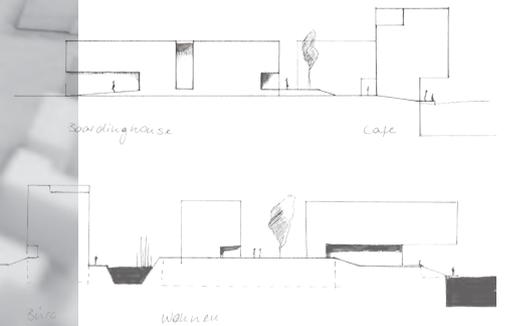
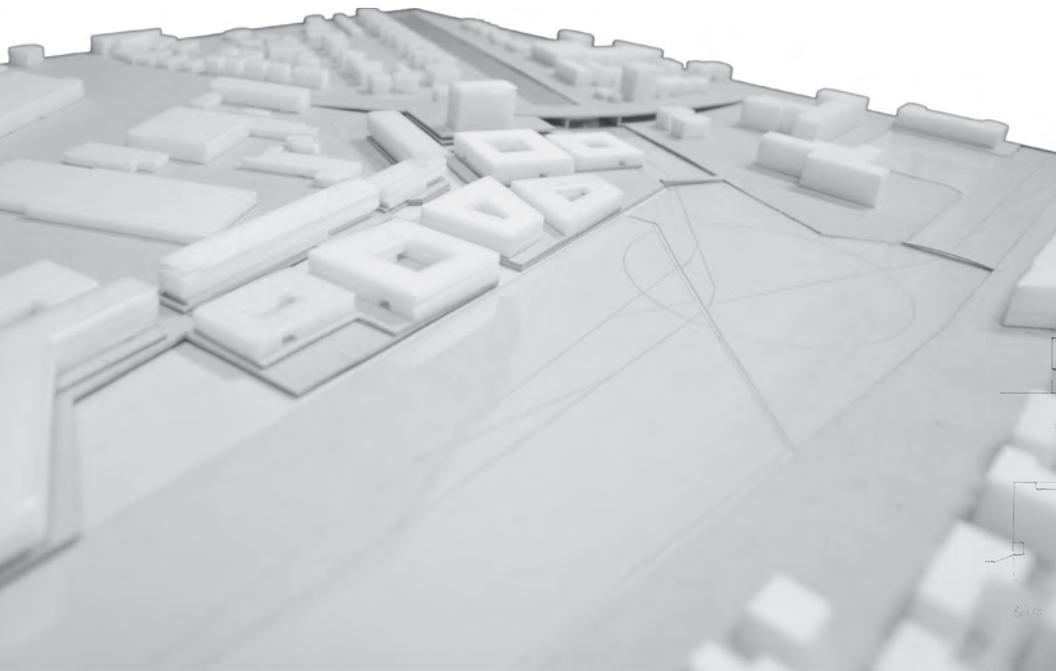
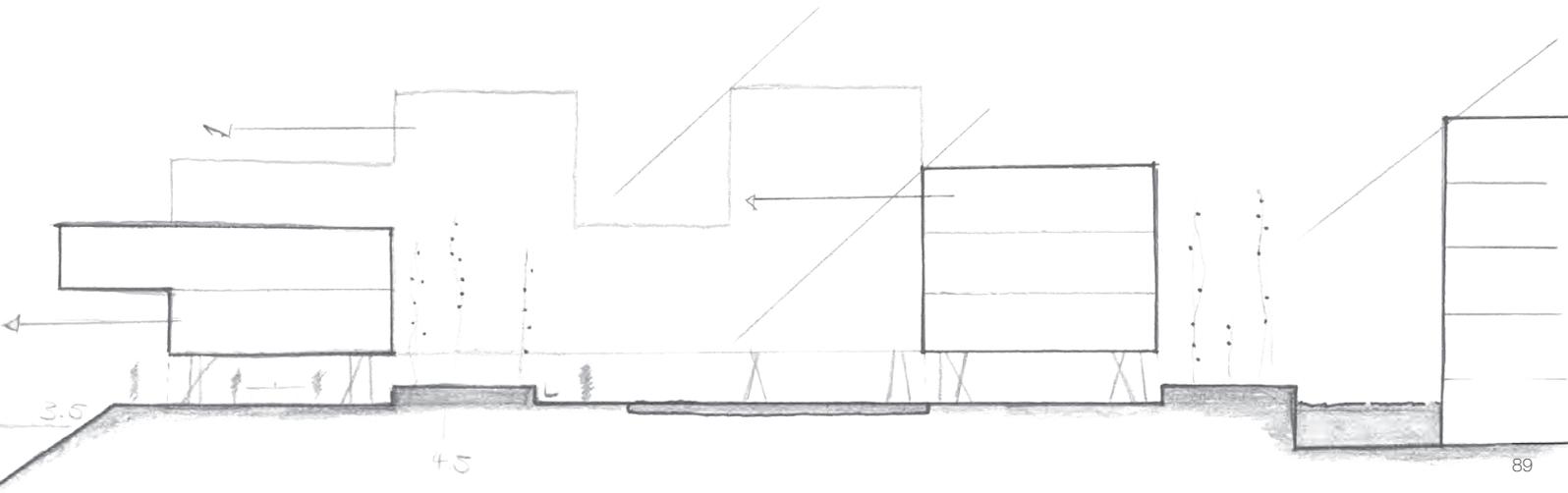
Mit der Zieldefinition eines wandlungsfähigen Konzepts für Wohnen und Arbeiten ändert sich die Definition des Alten Stadthafens Süd von einem Ergänzungsgebiet der Innenstadt zu einem eigenständigen Quartier, einem Anziehungspunkt für die Oldenburger.



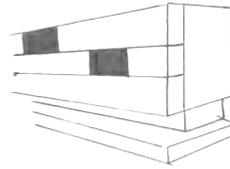
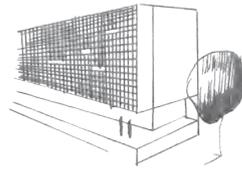
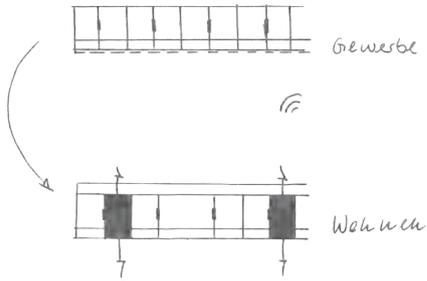
02. ENTWICKLUNGSPHASEN

Von Arbeitsmodellen und Skizzen

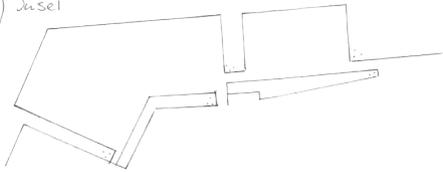




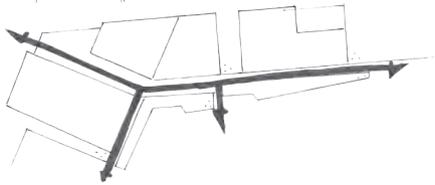
Langfristige Entwicklung Gewerbe - weiche Nutzung



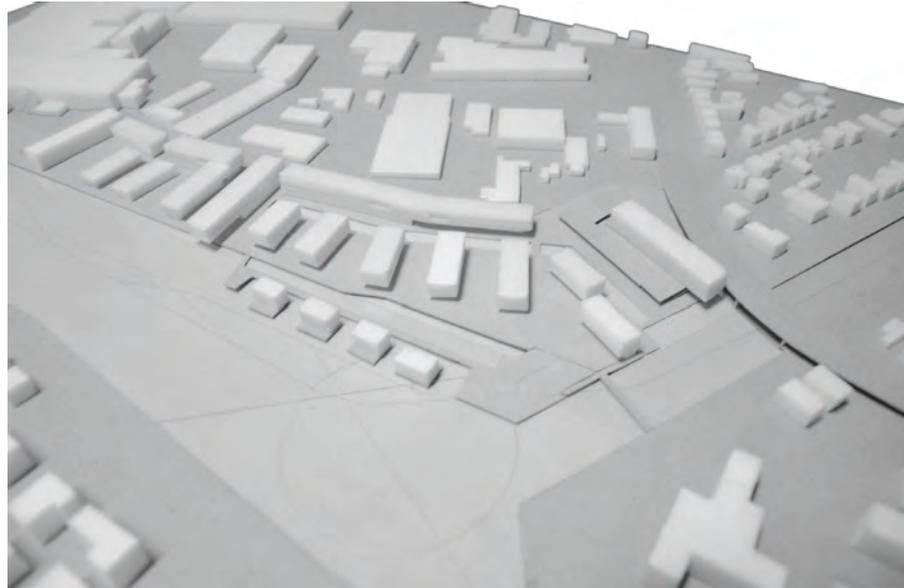
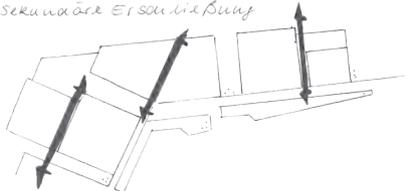
1) Insel

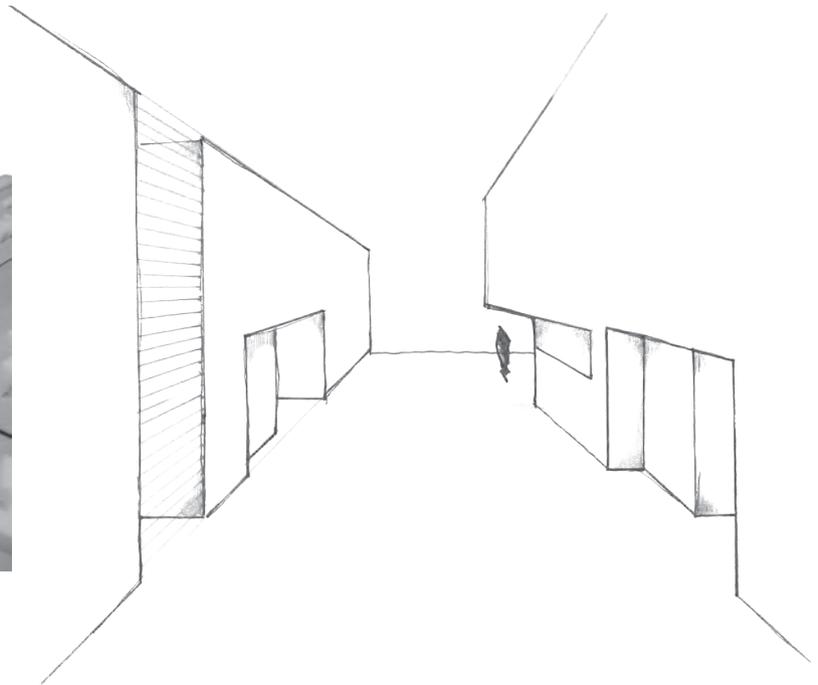
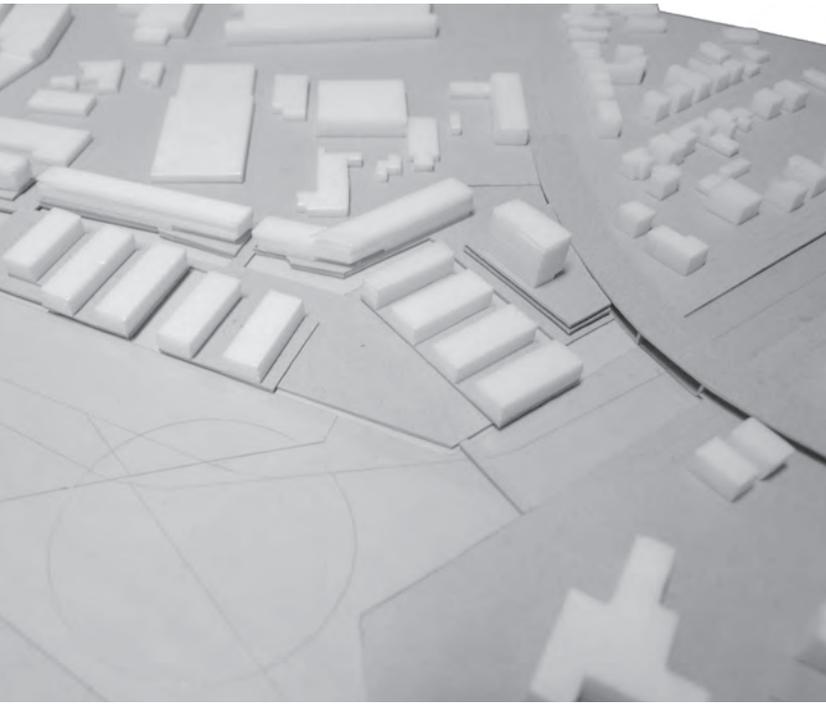


2. Bauplatz/ öffentlicher Raum

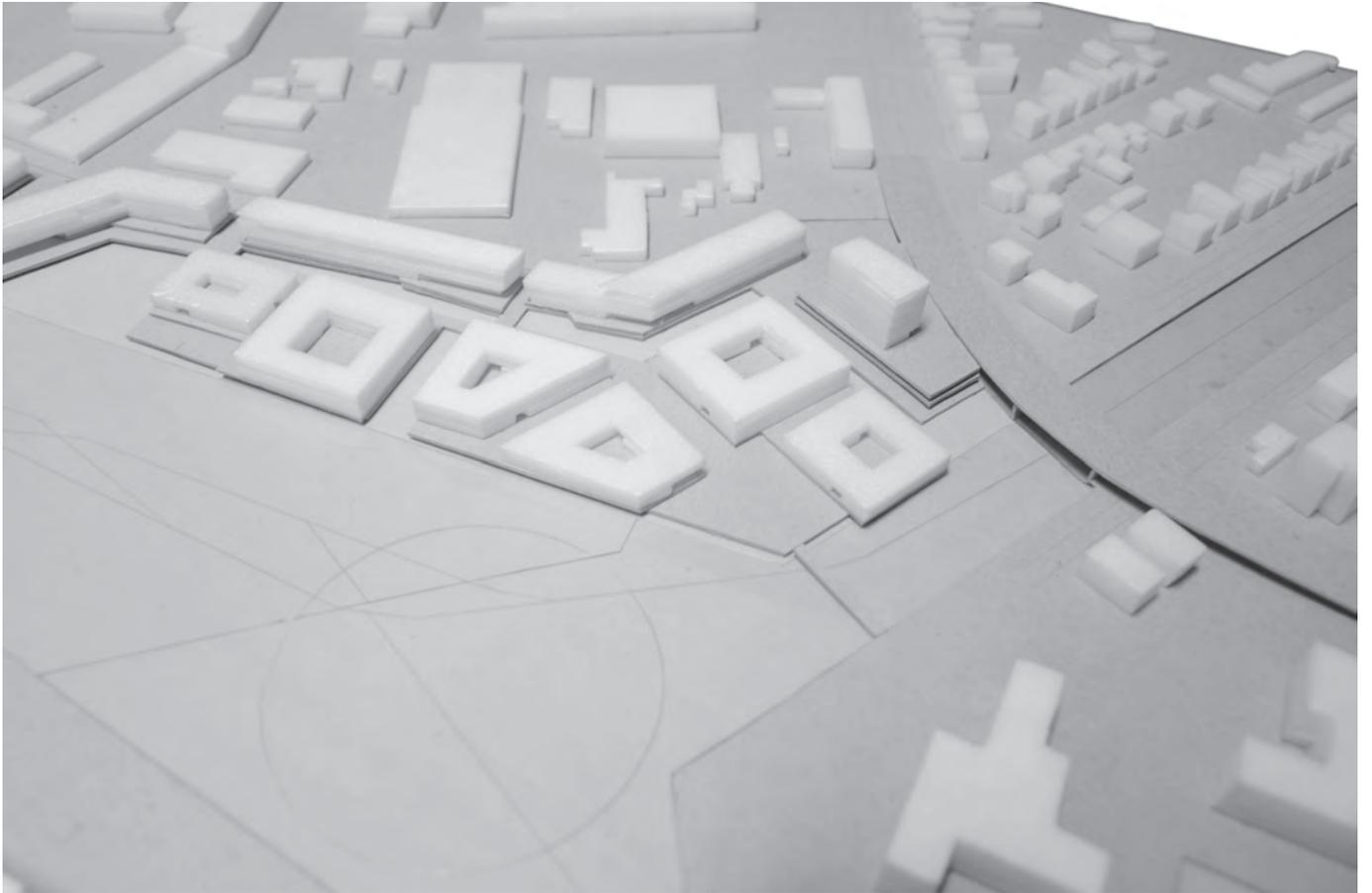
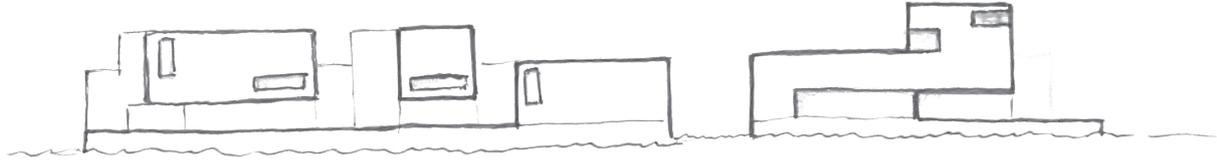
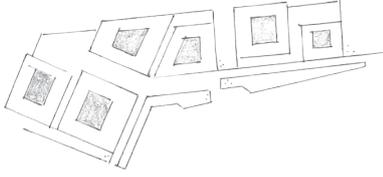


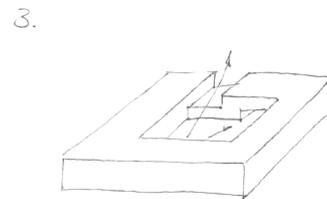
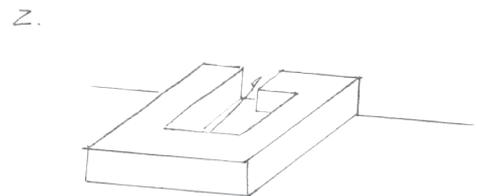
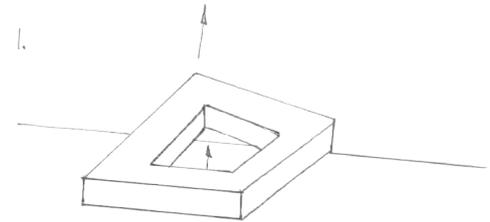
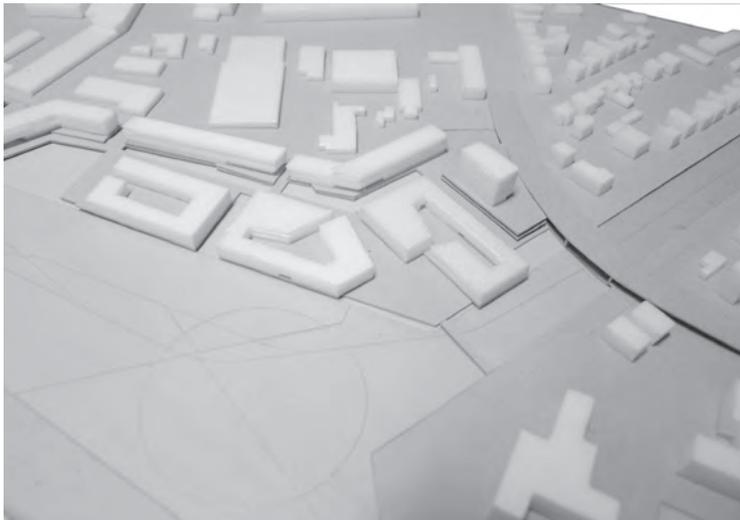
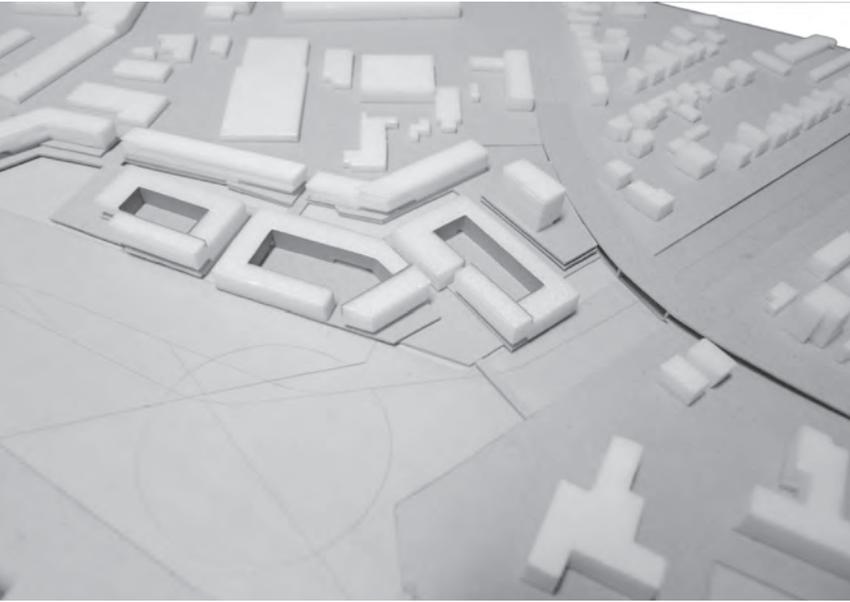
3) sekundäre Erschließung

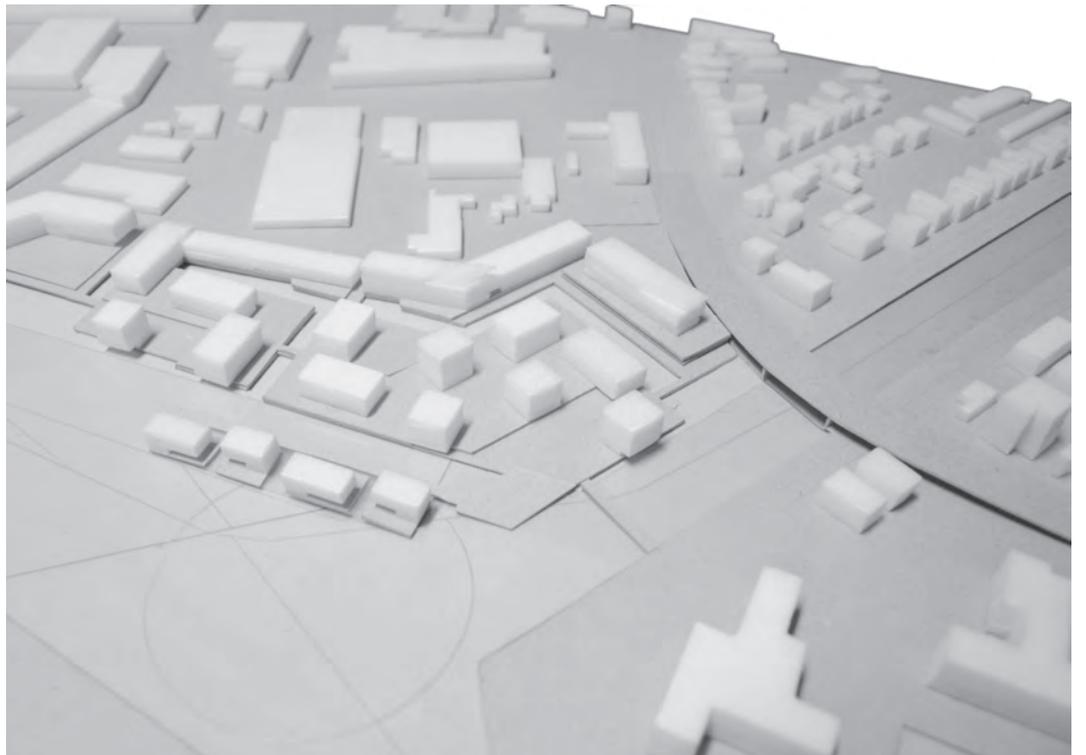
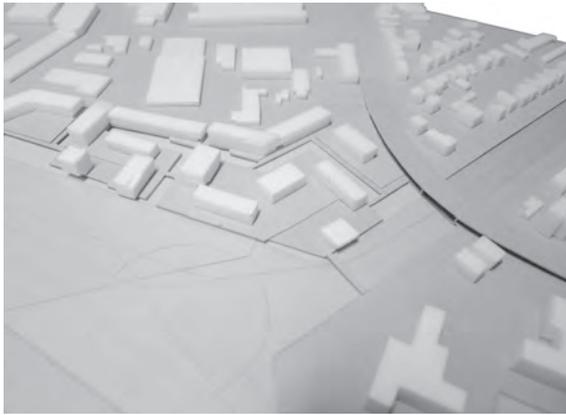


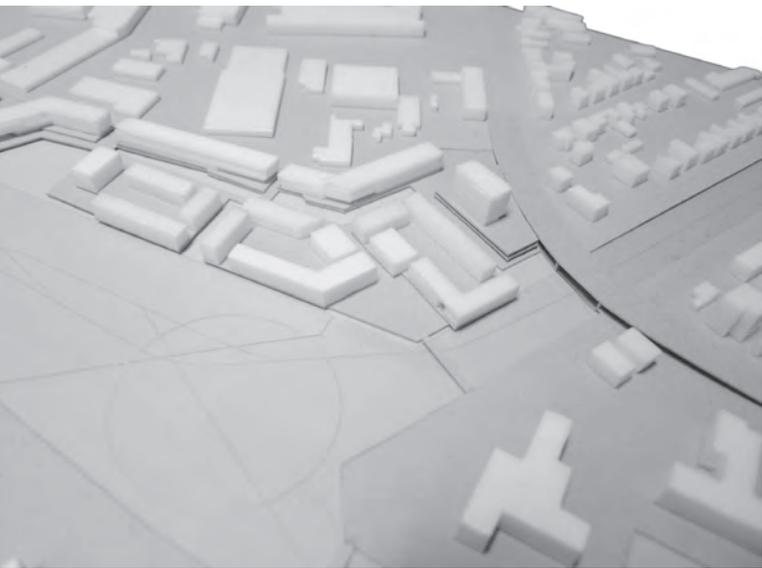


4.) halböffentliche Freiräume / Belichtung

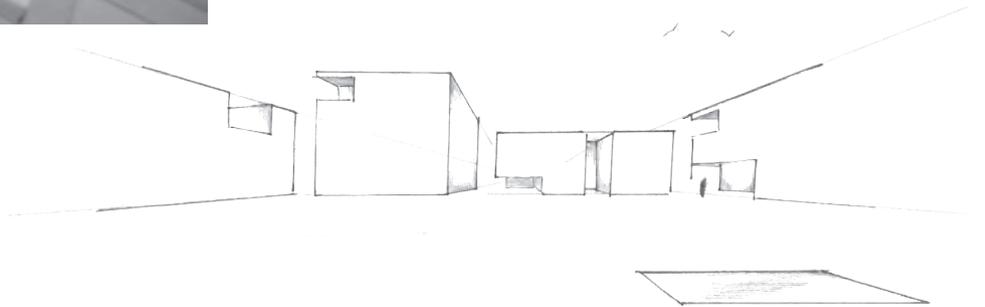
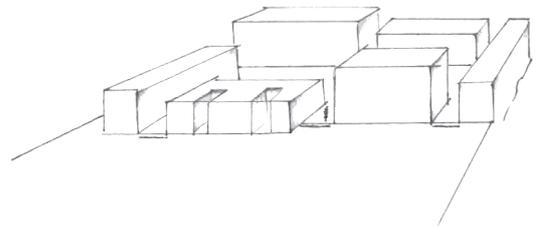


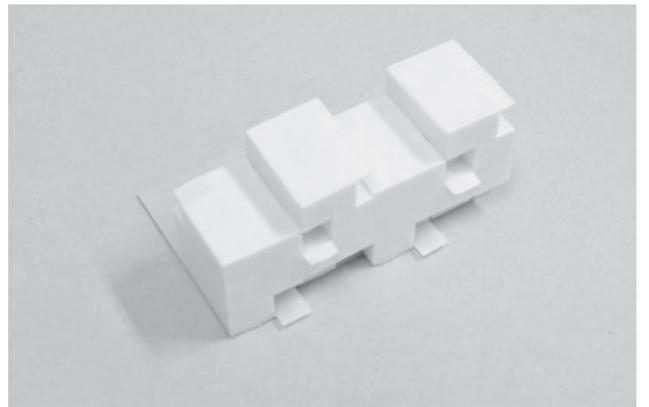
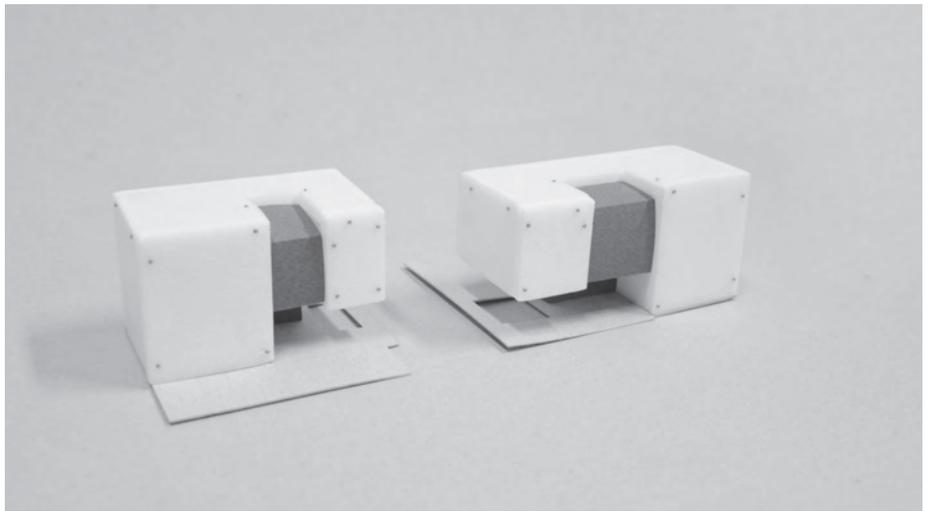




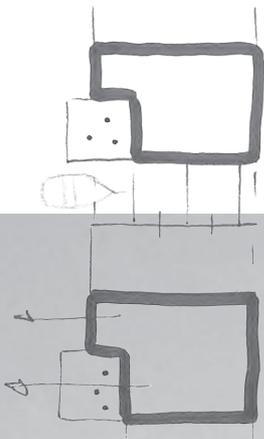


.3 Blocks

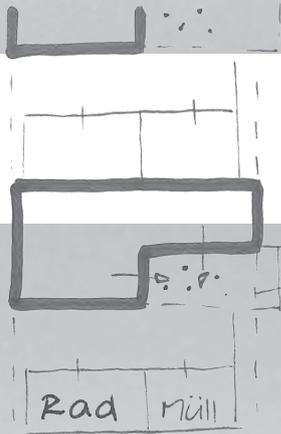




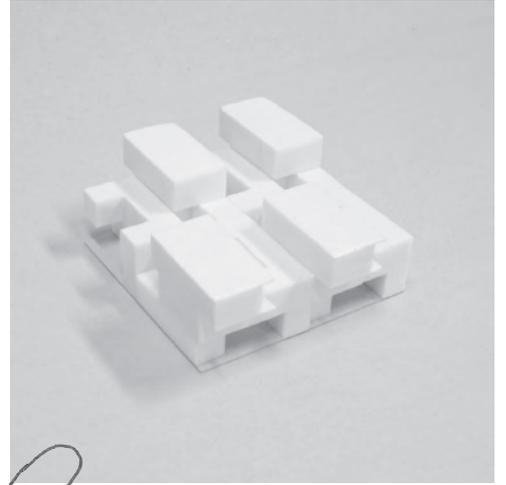
Gracht



Wahngang

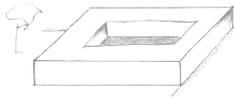


Platz

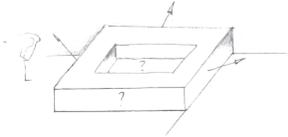




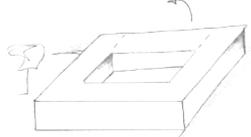
Bauplatz



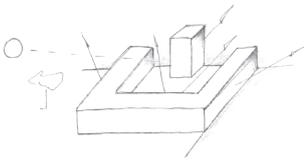
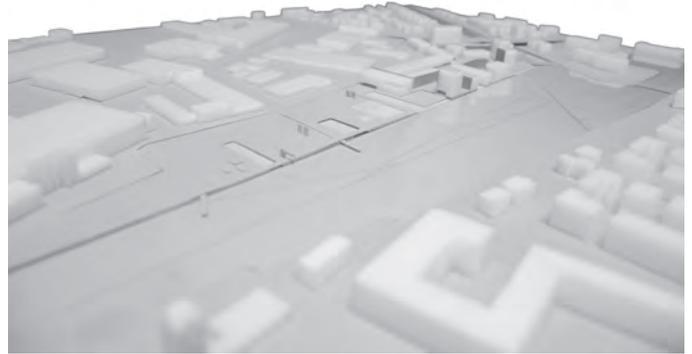
Bildung halböffentlicher geschützter Freiräume



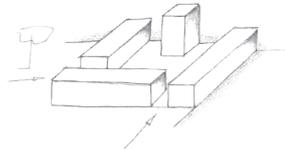
Problematik des Ausblicks



Aufstellen des Wasserscheitensiegels

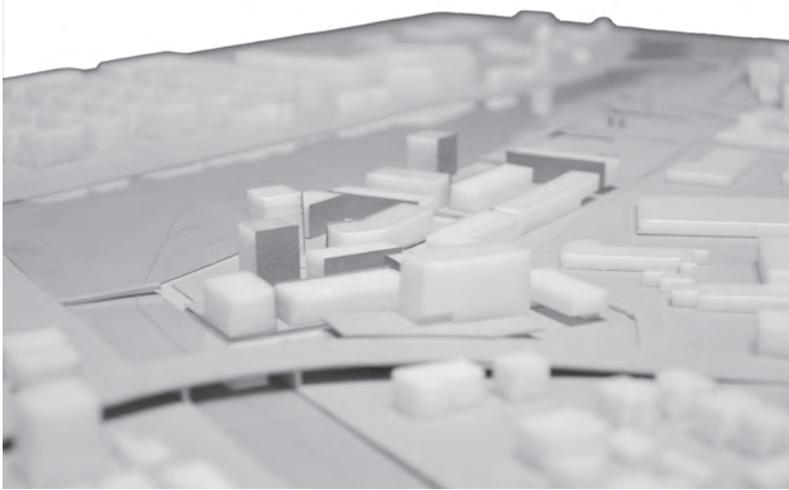
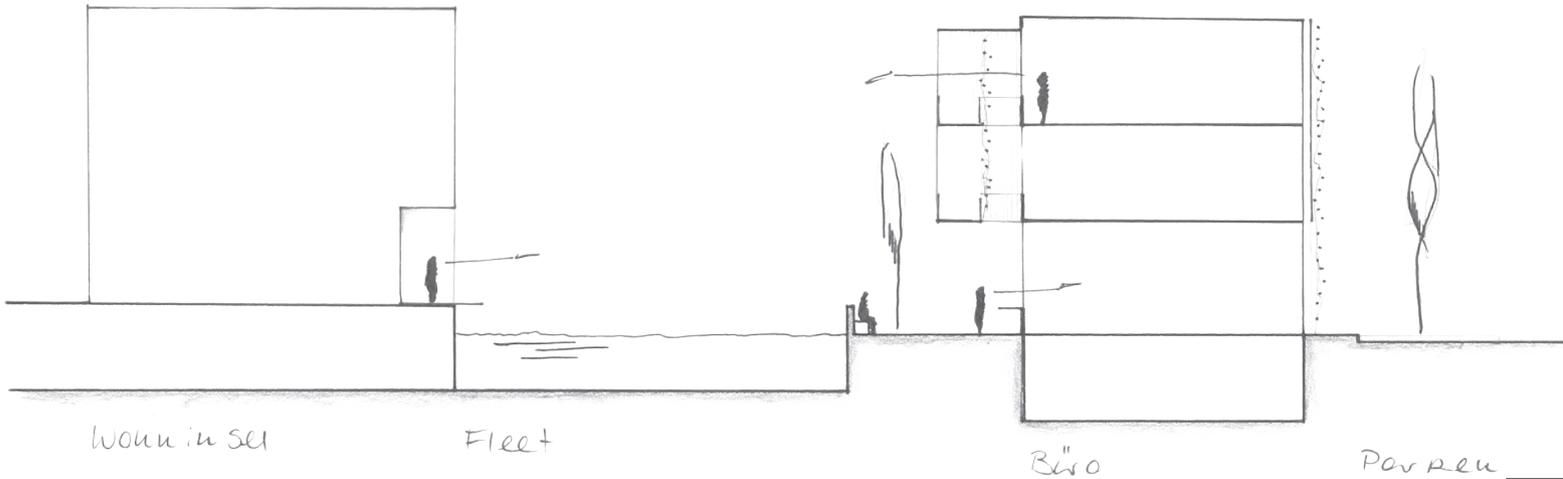


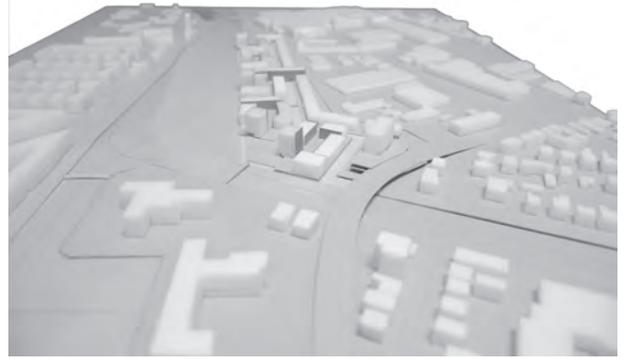
Ausblick für Alle! bei gleicher Bebauung durch Dichte
Stufung der Höhe nach Norden

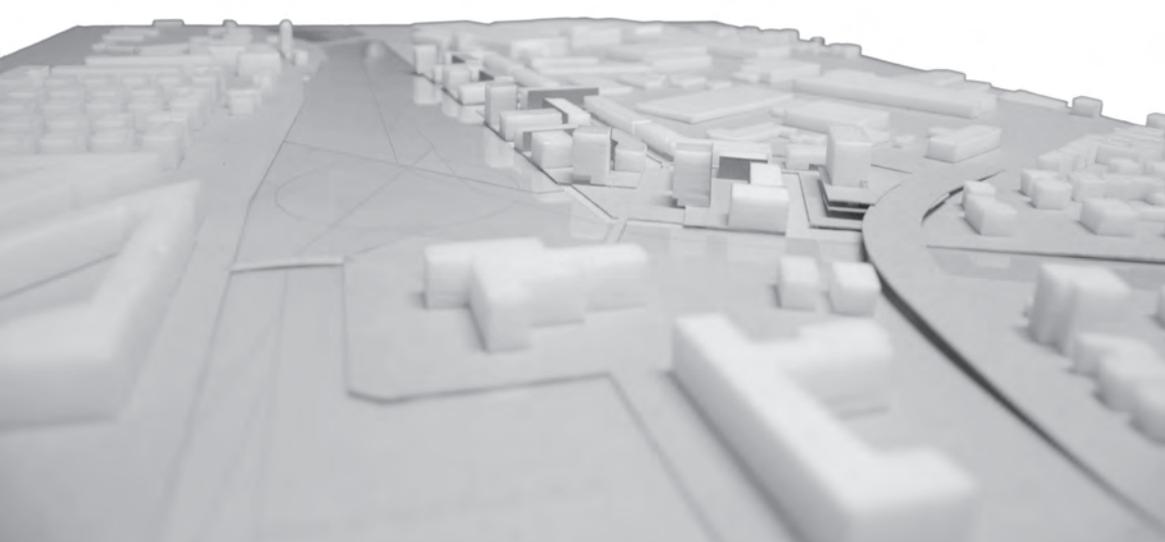
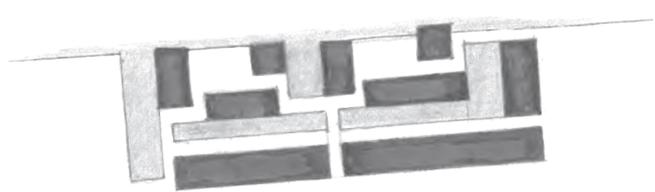
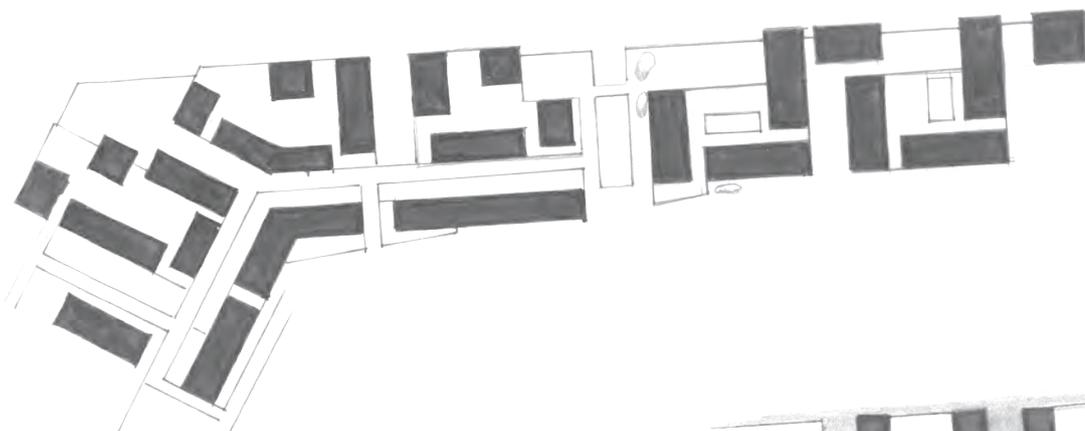


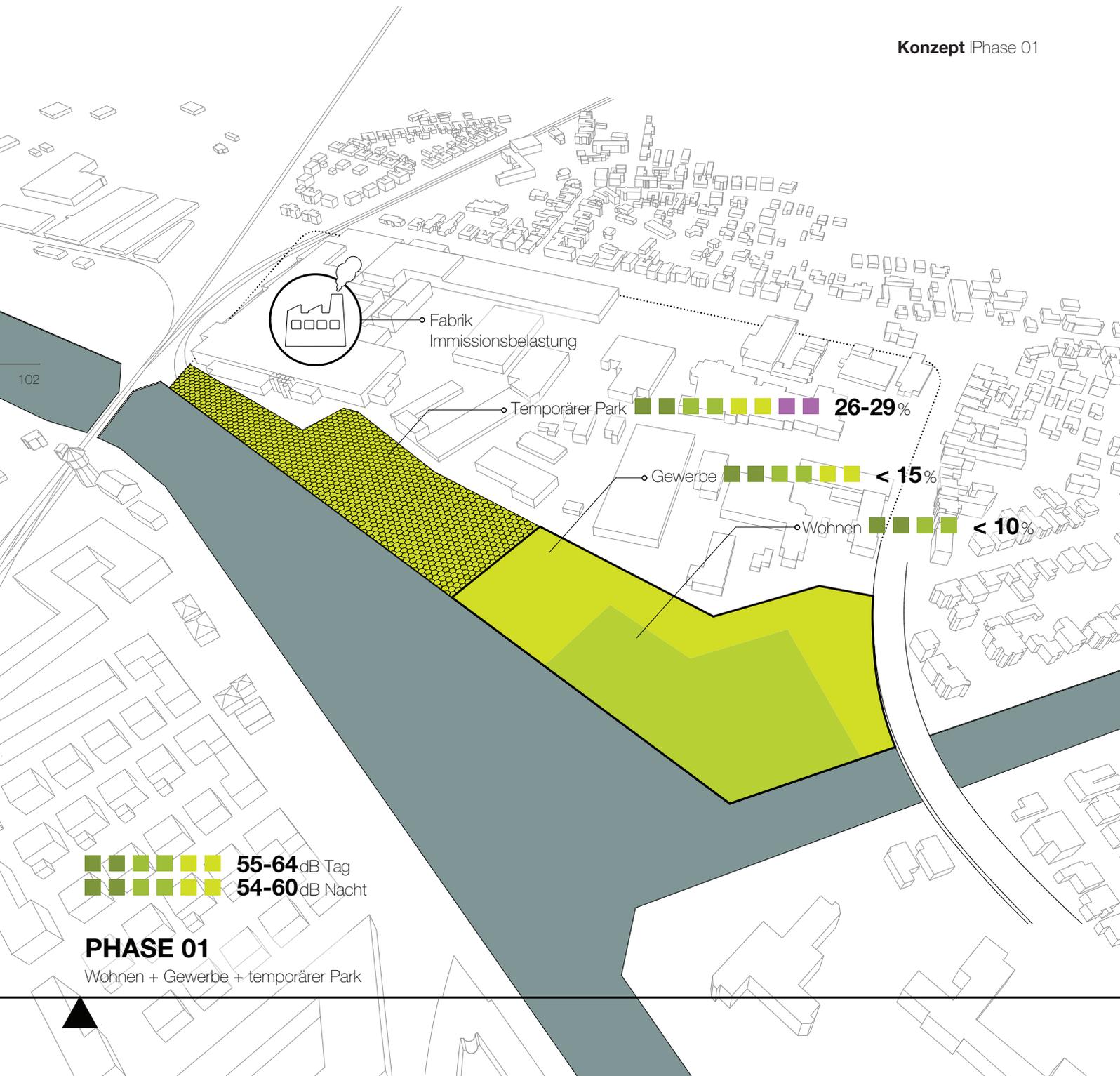
Öffnung der Höhe durch Vordgänge
Anlehnung an Altbaukörper
Bebauung - geringe Abstände
Übergang zu öffentlichen Freiräumen



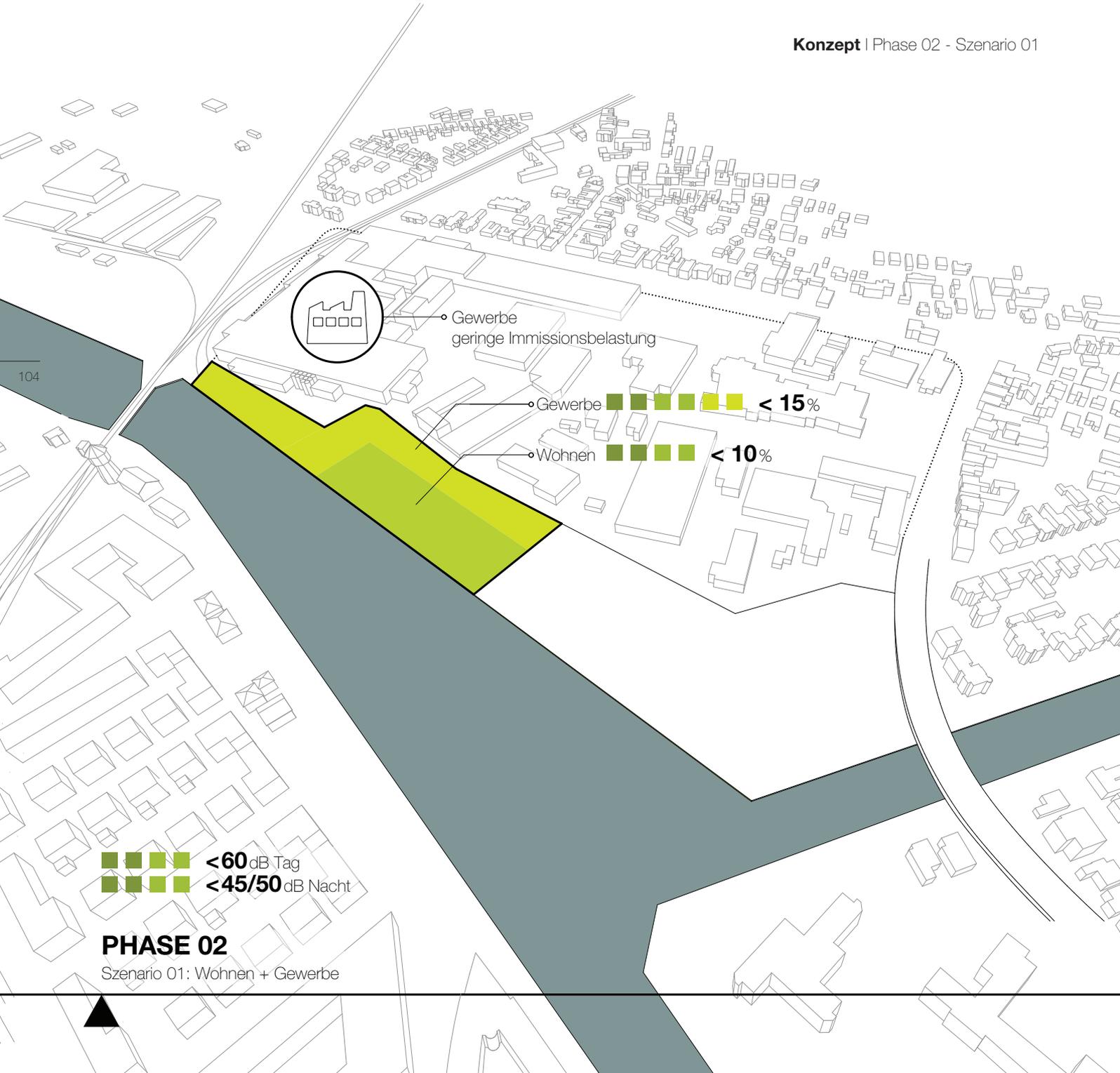








03. Konzept



PHASE 02

Szenario 01: Wohnen + Gewerbe



3.1 Städtebau

Das städtebauliche Konzept bezieht sich vor allem auf die langfristige Entwicklung des Areals und weniger auf formale Aspekte der Umgebung, da diese einem Strukturwandel unterliegt.

Langfristige Entwicklung

Unter Berücksichtigung der schall- und geruchstechnischen Untersuchungen ist eine Entwicklung des Gebietes in zwei Phasen sinnvoll.

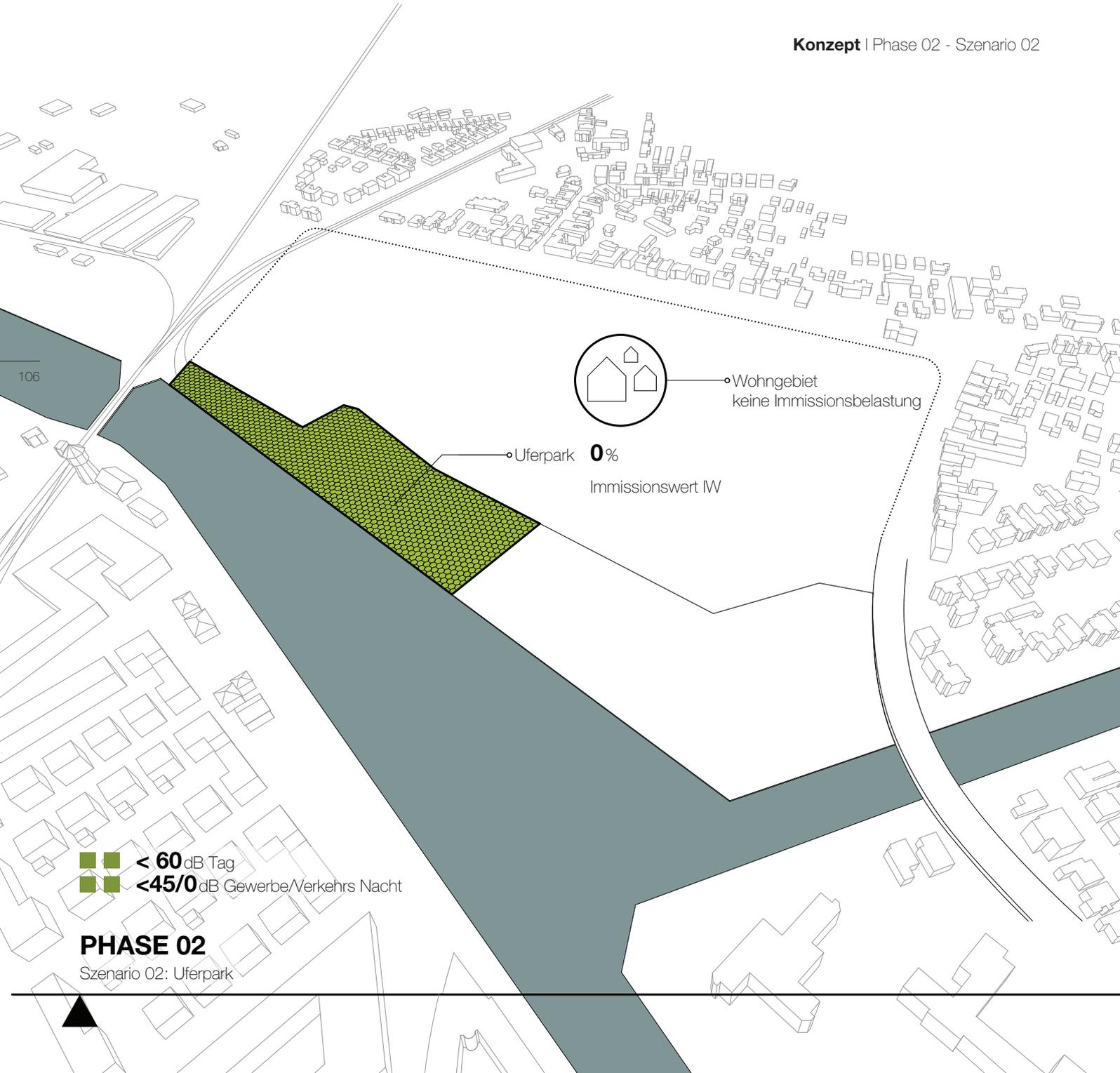
In der ersten Phase wird die Bebauung im westlichen Teil realisiert und im östlichen Teil wird ein temporärer Park angelegt. In der zweiten Phase wird der östliche Teil entwickelt. Für die zweite Phase gibt es zwei mögliche Szenarien, die abhängig von dem Strukturwandel der Industrie sind: Verringert sich die Geruchsbelastung durch die Fabrik Peguform, die gewerbliche Nutzung bleibt jedoch erhalten, wird das Bebauungskonzept des ersten Bauabschnitts fortgesetzt. Entsteht Wohnbau oder Dienstleistungsgewerbe auf dem Fabriksgelände, wird der temporäre Park als öffentlicher Freiraum am Ufer erhalten.

Nutzungskonzept

Im Bauabschnitt 01 werden die Nutzungen nach Grad der Geruchs- und Lärmbelastung gestaffelt. Der Bauplatz gliedert sich in drei Bereiche: Wohnen, temporäres Wohnen und Gewerbe. Der Wohnbau wird am Ufer angeordnet und von einer gewerblich genutzten Spange umfasst, die den Lärmschutz bildet.

Das Wohnen bildet hierbei die gleich bleibende Funktion, das Gewerbe kann sich als weiche Nutzung langfristig zu Wohnbau weiterentwickeln, bzw. von diesem durchsetzt werden.

Die Nutzung des Quartiers wird von der Wettbewerbsaus-schreibung, der Machbarkeitsstudie und der Standortanalyse vorgegeben.¹



Wohngebiet
keine Immissionsbelastung

Uferpark **0%**
Immissionswert IW

-  **< 60** dB Tag
-  **< 45/0** dB Gewerbe/Verkehr Nacht

PHASE 02
Szenario 02: Uferpark



Städtischer Kontext

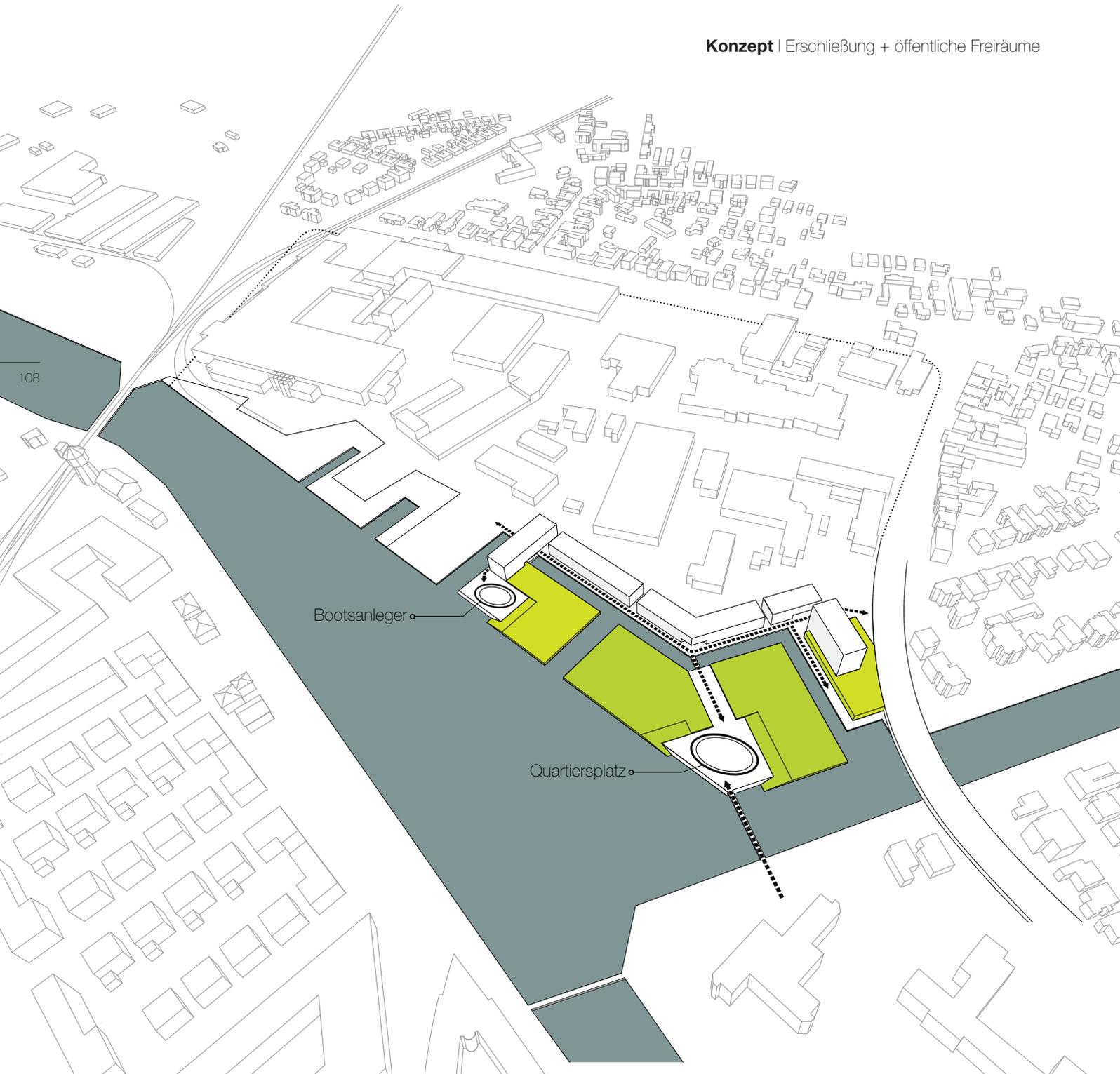
Der Entwurf bildet einen Kontrast zu der in Oldenburg vorherrschenden kleinteiligen Bebauung², da der Schallschutz lange, geschlossene Bauformen verlangt und eine höhere Dichte angestrebt wird.

Die Gewerbliche Nutzung bildet eine Spange um den Wohnbau und schirmt ihn so gegen Schallemissionen des Verkehrs auf der Amalienbrücke und der benachbarten Betriebe ab. Die Spange besteht aus Riegeln, die dem Straßenverlauf der Rheinstraße folgen und an der Amalienbrücke die orthogonale Bebauung der Uferstraße aufnehmen. Die räumliche Grenze der Baukörperanordnung wird durch Durchgänge und öffentliche Nutzung der Erdgeschosszone aufgelöst. Die Spange bildet derzeit das Rückgrat des Gebiets, später den Versorgungsstrang für anschließende Wohngebiete.

Mit dem Ziel der Nachverdichtung ist eine Dichte im Wohnbau anzustreben, die sich von der in Oldenburg üblichen stark unterscheidet. Durch öffentliche Plätze und Wege am Wasser ergeben sich drei Baufelder. Ähnlich wie bei der für Oldenburg typischen Bebauung werden private und öffentliche Räume durch geringe Seitenabstände gebildet. Die Baufelder werden durch schmale, halböffentliche Durchgänge erschlossen. Auf die großen Gärten im Hinterhof, die oftmals wenig genutzt

werden, wird zugunsten der Dichte verzichtet.

Die Gebäude orientieren sich vor allem an den Uferkanten der Hunte und des Küstenkanals. So wird das orthogonale System der Uferstraße fortgesetzt, das der Stedingerstraße bleibt auf Grund der Entfernung unberücksichtigt.



108

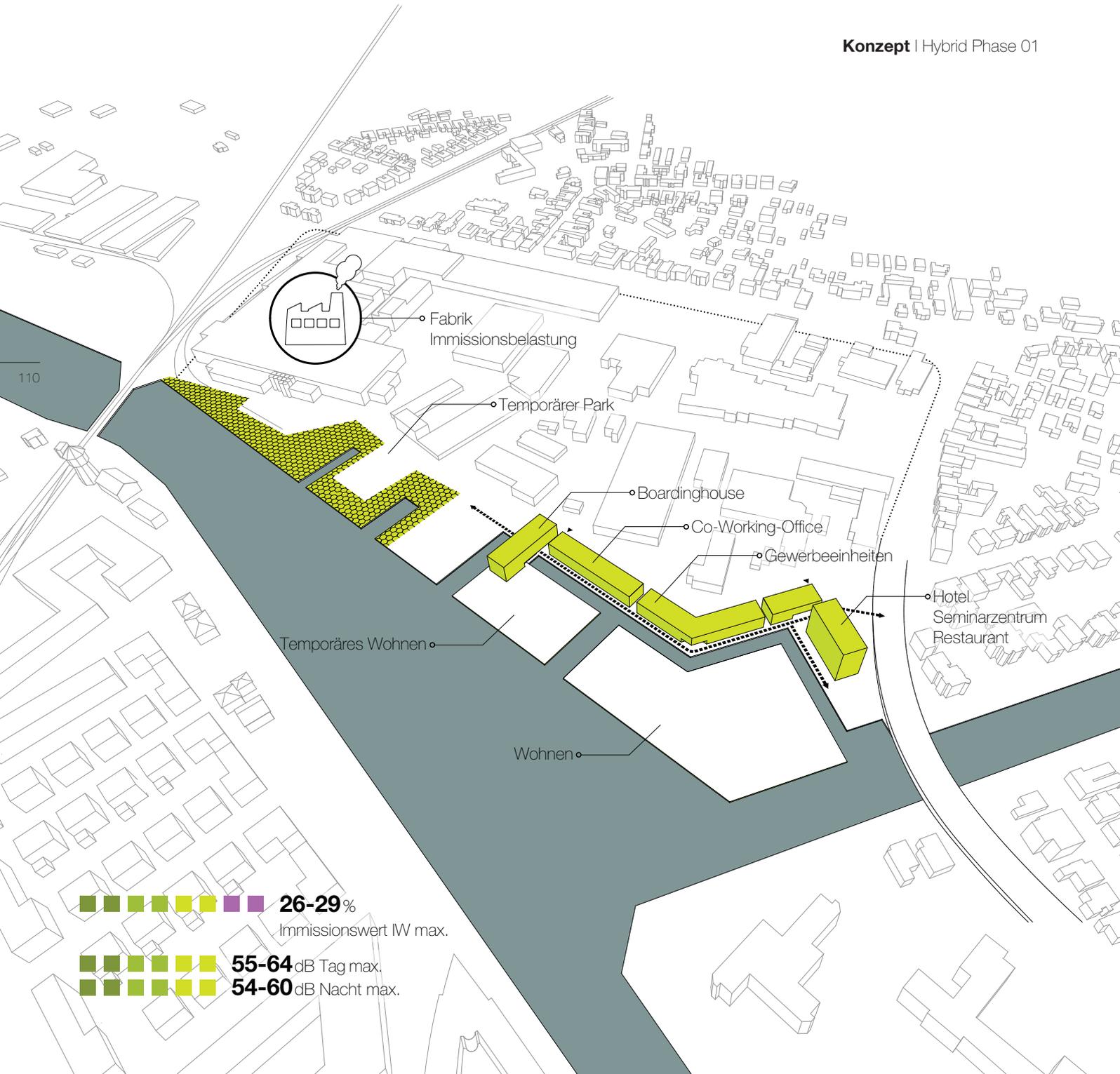
Bootsanleger

Quartiersplatz

Der Bauplatz wird von der Nordstraße und dem Gewerbegebiet erschlossen. Von der Amalienbrücke wird eine neue Straßenverbindung über eine Rampe hergestellt. Der Anschluss an die Uferstraße wird für den motorisierten Verkehr gesperrt, um Durchgangsverkehr zu verhindern. Die Gebäude stehen zum Schutz vor Hochwasser auf Sockeln, die den ruhenden Verkehr aufnehmen. Die Garage des Hotels wird von der Rheinstraße erschlossen. Die Garage in den Sockelgeschossen wird über die Garage unter der Spange erschlossen. Die zwei Zufahrten liegen ebenfalls an der Rheinstraße. Nur Kunden- und Anlieferungsparkplätze für das Gewerbe werden oberirdisch an der Rheinstraße angelegt.

Ein Fuß- und Radweg führt als Promenade entlang der Grachten und der Geschäftslokale durch das Quartier. Durch die Wasserbecken ist eine öffentliche Durchwegung mit Wasserbezug möglich, ohne dass der Wohnbau von der Uferzone getrennt wird.

Fußläufig kann das Quartier über bewegliche Brücken mit der Doktorsklappe und dem Alten Stadthafen Nord/Bahnhofsviertel vernetzt werden. Der Anschluss an die Klappbrücke ermöglicht einen Rundweg, der um den Hafen durch das Gebiet und aus der Stadt hinaus zu den Deichen, Polderwiesen und dem Stadtwald führt. Verlässt man den Stadthafen auf der nördlichen Uferseite, befindet man sich gleich mitten in der Natur. Auf der Südseite schließt nach dem Osthafen der Stadtwald an.



3.1 Gewerbliche Nutzung

Die Spange ist in drei unterschiedliche Gewerbearten unterteilt: Hotel, Dienstleistung und Boardinghouse.

Nutzungskonzept Hotel

Das Eingangsmoment des Quartiers wird vom Hotel gebildet. Das Gebäude bietet Schutz vor dem Verkehrslärm der Amalienbrücke und einen weiten Blick über den Hafen und den Kanal. Über die Amalienbrücke ist es leicht zu erreichen und bringt keinen zusätzlichen Verkehr ins Quartier. Das Hotel wird durch einen Sockel von der Umgebung abgehoben. So wird die Höhendifferenz zwischen Amalienbrücke und Umgebung geschliffen und ein Vorplatz auf Höhe der Brücke entsteht. Der Sockel beherbergt die Garage, schützt das Hotel vor Hochwasser und erlaubt die fußläufige Erschließung von der Amalienbrücke. In der Höhenentwicklung unterscheidet es sich deutlich von der restlichen Bebauung- so ist es von der Amalienbrücke/Nordstraße und dem Kanal sichtbar und bietet vice versa den Gästen einen weiten Blick über die Stadt und die Flusslandschaft. Im ersten Obergeschoss, auf Höhe der Amalienbrücke, befinden sich Rezeption und Verwaltung mit anschließender Terrasse. Im Erdgeschoss befinden sich Restaurant und Seminarräume mit Blick auf die Gracht und den Boostanleger. Im Obersten Geschoss gibt es einen Wellnessbereich mit Loggia.

Nutzungskonzept Dienstleistung

Die Spange setzt sich in drei Büroriegeln fort. In den ersten zwei Riegeln befinden sich Geschäftslokale, die flexibel nutzbar sind. Der dritte Riegel mit einem Co-Working-Office ist als Raum für temporäres Arbeiten der Insel für temporäres Wohnen vorgelagert. Die Arbeitsplätze können auf Zeit gemietet werden. Im Erdgeschoss befindet sich ein Empfangsbereich, ein Café mit Küche, Besprechungsräumen, Skype-Boxen und zwei großen Arbeitsräume. Bei Bedarf kann es sich in den Obergeschossen erweitern. In den oberen Geschossen aller Riegel befinden sich kleinere Einheiten, die als Start-Up-Office gedacht sind und auch zusammengelegt werden können.

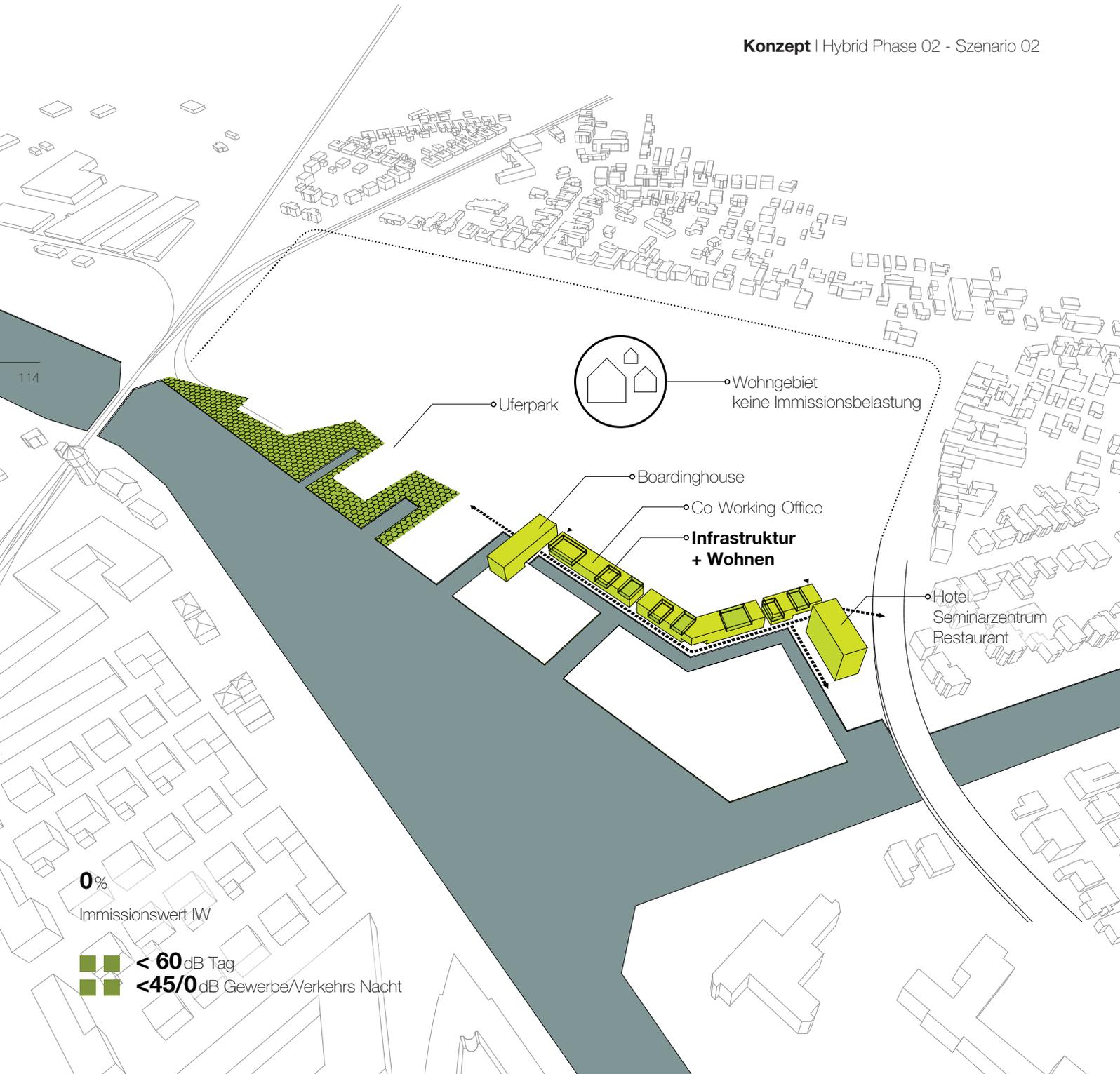
Die Geschäftslokale im Erdgeschoss haben einen Eingang zur Straßenseite und den Besucherparkplätzen und einen Eingang zur Promenade an der Gracht. Jeweils ein Eingang ist überdacht, hier können Verkaufstische aufgestellt werden. Die Mieter haben eigene Parkplätze im Sockelgeschoss. Über Erschließungskerne können sie direkt ihre Einheiten erreichen. Die Erschließungskerne sind großzügig gestaltet und als Foyers mit Aufenthaltsqualität konzipiert. Die horizontale Erschließung erfolgt über einen tiefer gelegten und abgesetzten Laubengang, so bleibt die Aussicht nach Norden erhalten und ein Abstand wird hergestellt.

Je nach Entwicklung des Gebiets können die Einheiten als Gewerbe- oder Wohnflächen genutzt werden. Das System besteht aus 75 m² großen Einheiten, einer außen liegenden Erschließung und Schotten, die die Tragstruktur bilden.

Die Einheiten haben Loggien nach Westen oder Wintergärten nach Süden.

Die Fassaden sind mit Platten verkleidet und haben regelmäßige Fensteröffnungen, die nach Süden mit Lochblech-Schiebeelementen vor direktem Sonnenlicht geschützt werden. Die Wintergärten sind unterschiedlich große Boxen, die aus der Fassade auskragen. Sie sind seitlich mit Holz verkleidet und nach Süden voll verglast und mit einem Sonnenschutz aus Holz-Schiebeelementen ausgestattet.

Die äußere Hülle der Laubengänge besteht aus Bewehrungsmatten, in die Schlitzes eingeschnitten sind. Das Material soll den temporären Charakter unterstreichen und an die vormalige Nutzung des Gebiets als Hafen erinnern.



114

Uferpark



Wohngebiet
keine Immissionsbelastung

Boardinghouse

Co-Working-Office

Infrastruktur
+ Wohnen

Hotel
Seminarzentrum
Restaurant

0%
Immissionswert IW

< 60 dB Tag
< 45/0 dB Gewerbe/Verkehrs Nacht

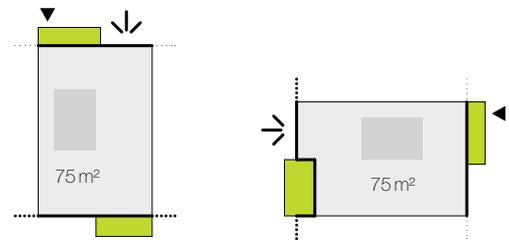
Nutzungskonzept - Boardinghouse

Das Ende der Spange bildet ein quer liegender Riegel, der das Gewerbe mit der Insel für temporäres Wohnen verbindet. In diesem Teil befindet sich die Rezeption des Boardinghouses mit Daily-Service-Containern, Wäscherei und Verwaltung. Für den Zugang zum Boardinghouse und zum temporären Wohnen ist die Sichtbarkeit und leichte Erreichbarkeit von der Straße und aus dem Quartier wichtig. Dies wird durch den Knick des Hauptgebäudes von der Straße auf die Wohninsel erreicht. Die Rezeption und Einfahrt zur Tiefgarage befindet sich an der Promenade und der Rheinstraße. So ist die erste Anlaufstelle die Rezeption. Der Weg der Bewohner führt vorbei an der Rezeption zu den Studios im Obergeschoss, die sich nach Westen oder Osten orientieren. Die größeren Apartments befinden sich in benachbarten Gebäuden.

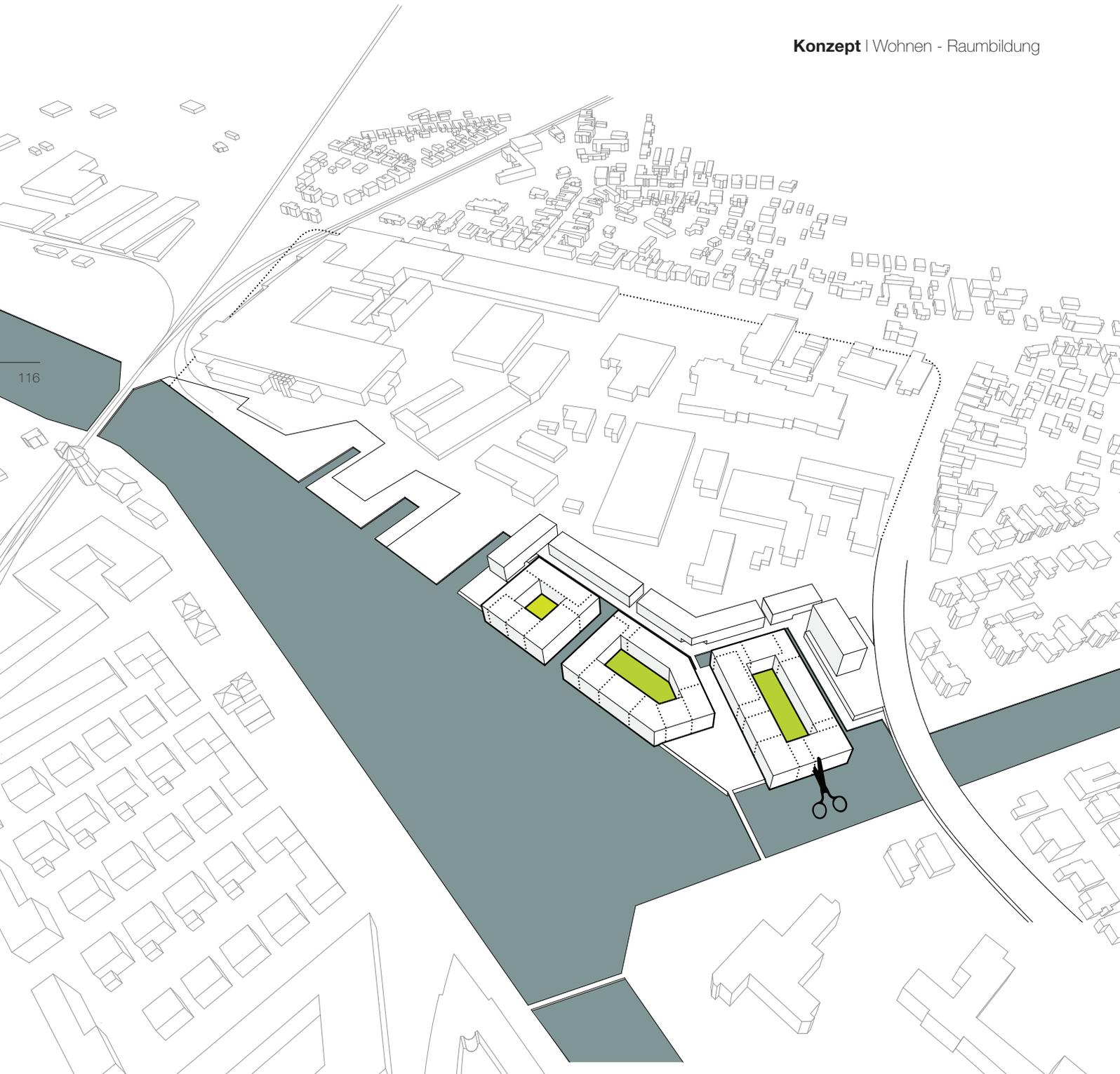
Das temporäre Wohnen unterscheidet sich vom dauerhaften Wohnen durch die Serviceleistungen, die in Anspruch genommen werden können, wie etwa Wäsche-, Post- und Einkaufsservice. In den oberen Geschossen befinden sich Studios- kleine, hotelzimmerähnliche Einheiten. Gemeinschaftliche Wohnzimmer und Küchen befinden sich auf jeder Ebene. In den angrenzenden Wohngebäuden wird das Angebot um Apartments erweitert, die ebenfalls auf einen temporären Aufenthalt ausgerichtet sind, aber mehr Platz bieten. Hier können Studenten, Montaguearbeiter, Wohnungssuchende, Mitarbeiter des Theaters oder der Universität mit zeitlich beschränkten

Verträgen, Angehörige von Patienten der Krankenhäuser etc. eine temporäre Bleibe finden.

Dem Boardinghouse zugeordnet ist ein Restaurant, das als Mittagstisch vom temporären Wohnen und den Büros genutzt wird.



1-2+ Hybrid

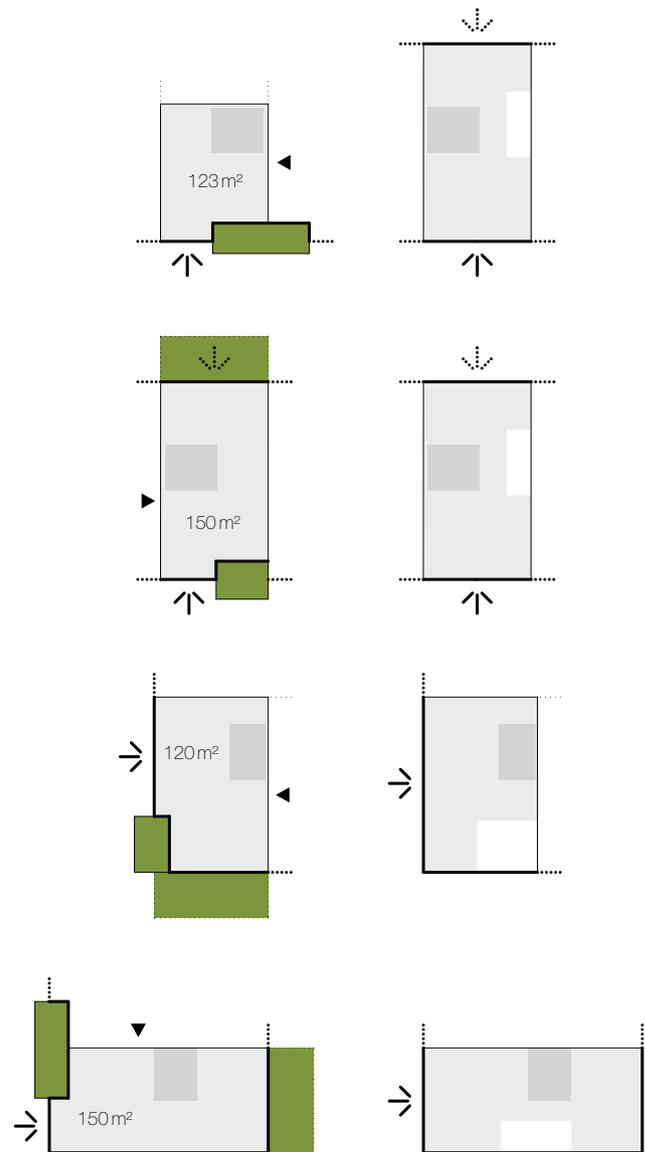


3.2 Wohnbau

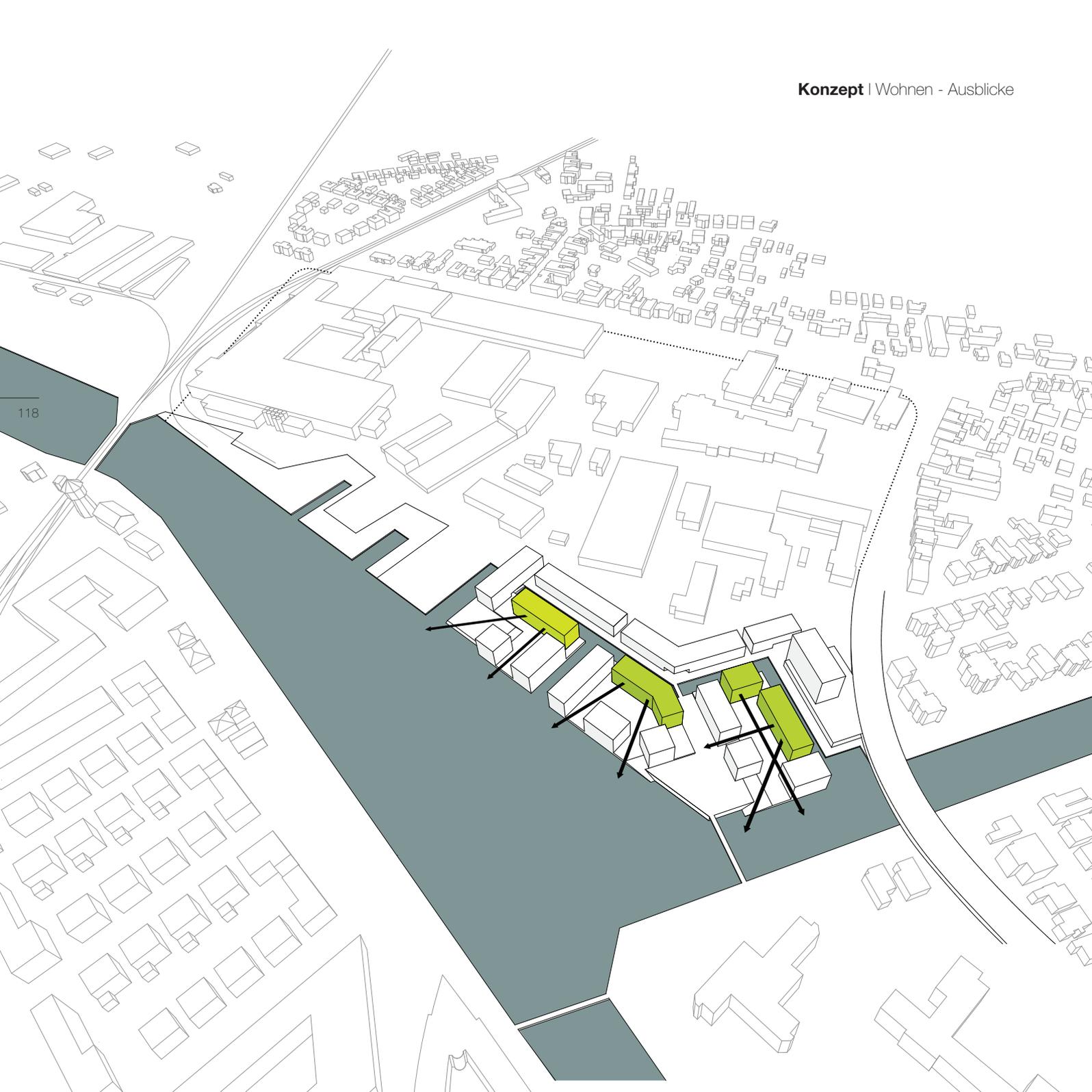
Der Wohnbau unterteilt sich in temporäres und dauerhaftes Wohnen auf zwei Inseln. Die Wohnbauten stehen zum Hochwasserschutz auf Sockelgeschossen, in denen Parkplätze und Lagerräume untergebracht sind. Die Höhendifferenz schafft halböffentliche Freiräume, von denen die Wohnbauten erschlossen werden. Die Erschließungskerne sind bis in das Sockelgeschoss durchgesteckt.

Ausgehend von einer dichten Bebauung mit guter Belichtung werden die Baukörper an den Rand der Baufelder gestellt. Der Widerspruch Aussicht/Belichtung wird durch das Aufstellen des wasser- und nordseitigen Riegels aufgelöst. So sind Aus- und Durchblicke von den hinteren Baukörpern auf den Fluss und eine optimale Belichtung möglich. Eine durchgehende Blockrandbebauung würde die Sicht behindern. Geringe Seitenabstände als Durchgänge zur Vernetzung des Quartiers sind an die typische Oldenburger Bebauung mit geringen Seitenabständen angelehnt.

Die Baukörper unterscheiden sich in Gebäudetiefe und -höhe. Dies spiegelt die Kleinteiligkeit der Oldenburger Bebauung und ihre Uneinheitlichkeit im Detail wider. Es gibt drei Gebäudeformate; längliche Riegel mit drei Geschossen, kompakte, viergeschossige Wohnhäuser und sechs geschossige Punkthäuser. In den letzteren befinden sich Eckwohnungen, die zwei bzw. drei Blickrichtungen haben. In den Riegeln befinden



4-5+ Maisonnetten

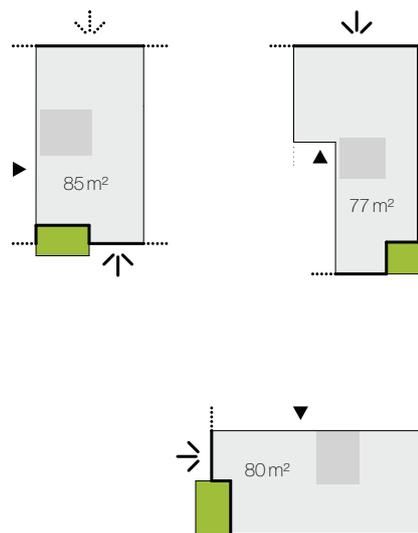


sich durchgesteckte Wohnungen. In den Erdgeschossen der Punkthäuser an den Plätzen sind Nutzungen wie Nahversorger, Quartierslokal und Restaurant untergebracht.

Die Müllentsorgung kann über ein Vakuumsystem mit Abwuschächten auf den Plätzen gelöst werden. Vakuumsysteme haben sich in Deutschland noch nicht durchgesetzt, die Vorteile wie Platzersparnis, Verkehrsberuhigung, Mülltrennung und logistische Vereinfachung sprechen allerdings für ein Pilotprojekt.

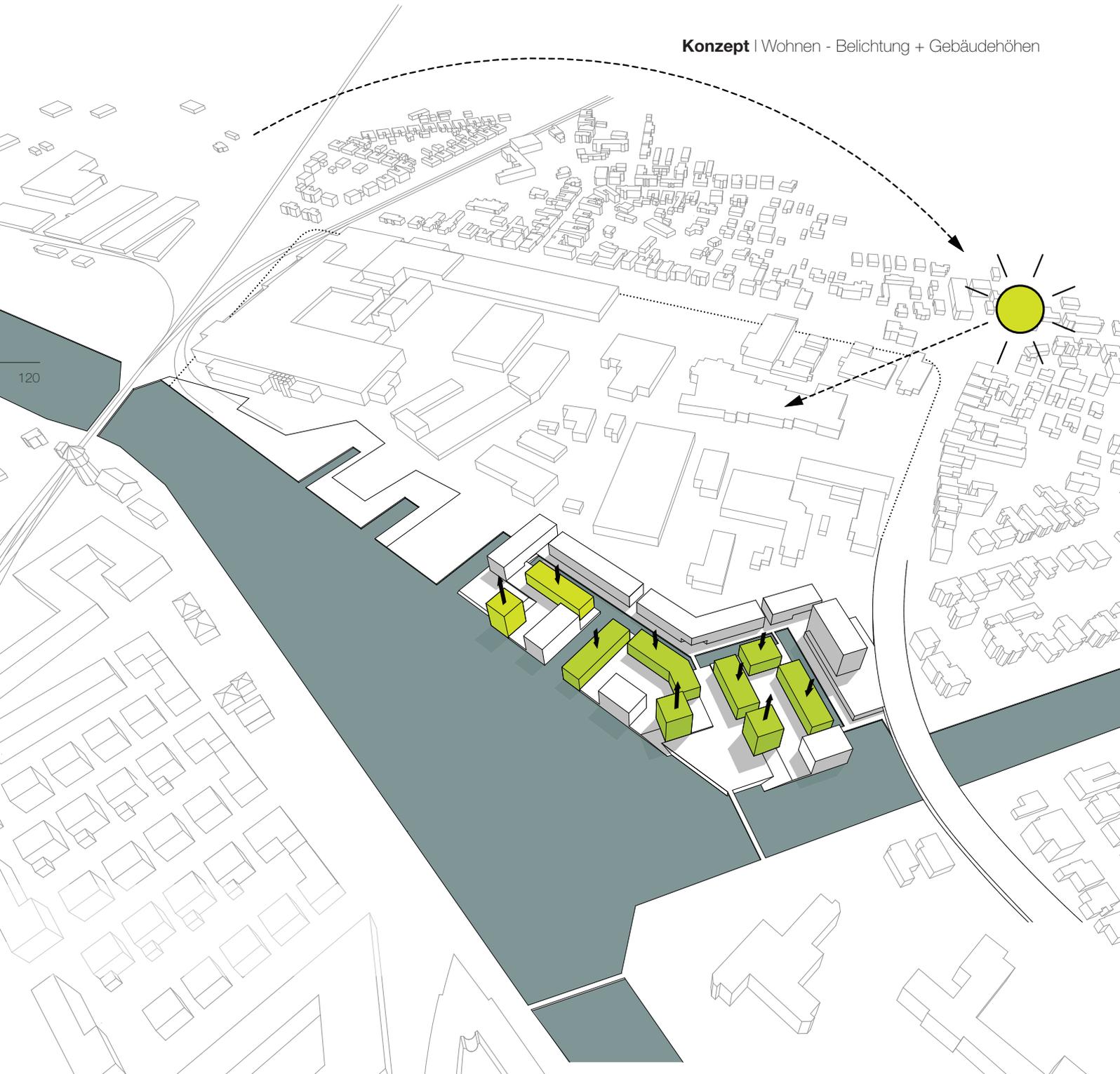
Die Freiräume werden durch Höhenunterschiede und Materialwechsel definiert. Die öffentlichen Freiräume haben einen Bodenbelag aus unterschiedlich formatigen Platten, deren Fugen dem Verlauf der Wasserläufe folgen. Die halböffentlichen Freiräume auf den Sockeln haben einen Belag aus Holz mit Ausschnitten für Begrünung. Schlitzes sorgen für die Belichtung der Garage und ihr Gelände dient als temporärer Abstellplatz für Fahrräder. Die privaten „Vorgärten“ vor den Maisonnetten sind durch eine Stufe von den Höfen abgesetzt und stehen der individuellen Nutzung zur Verfügung. Hier können die Bewohner ihre Fahrräder, Handwagen, Kinderwagen, Blumentöpfe abstellen oder auf einer Bank vor ihrer Wohnung sitzen. Jede Wohnung hat eine Loggia. Die Loggien der Maisonnetten grenzen an die Grachten oder die Flussläufe und dienen als Bootsanleger; hier kann geangelt werden.

Die Wohngebäude haben zwei verschiedene Fassaden. Die



2-3+ Wohnungen

Konzept | Wohnen - Belichtung + Gebäudehöhen



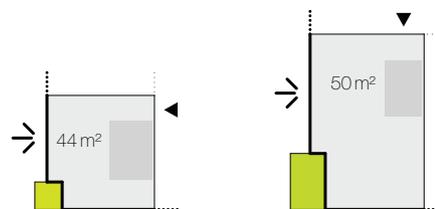
Innenseiten zu den Höfen sind mit Holz verkleidet und haben regelmäßige Fensteröffnungen, die mit Schiebeelementen geschlossen werden können. So wird die Wirkung des Innenraums verstärkt. Die Erschließungskerne dienen als unbeheizte Pufferräume. Sie sind verglast und haben eine vorgesetzte Holzschalung, bei der jedes zweite Brett ausgelassen wird. Die Außenseiten haben eine unregelmäßige Plattenverkleidungen und Öffnungen, die die unterschiedlichen Formate der Baukörper widerspiegeln. Jede Wohnung hat ein „Schaufenster“, das einen besonderen Blick über den Hafen bietet.

Belichtung

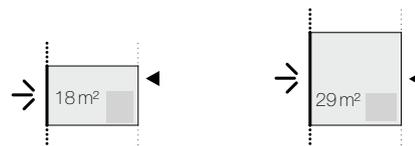
Die Belichtung wurde mit Hilfe des Programms Solrad überprüft. Exemplarisch wurden besonders kritische Gebäude untersucht. Die Messungen wurden im 30°-Winkel durchgeführt. Alle Wohnungen sind ganzjährig aus mindestens einer Himmelsrichtung besonnt (Maisonetten). Die Hotelzimmer nach Nord-Ost sind im Sommer besonnt, verfügen aber über einen attraktiven Hafenblick.

Temporäres Wohnen

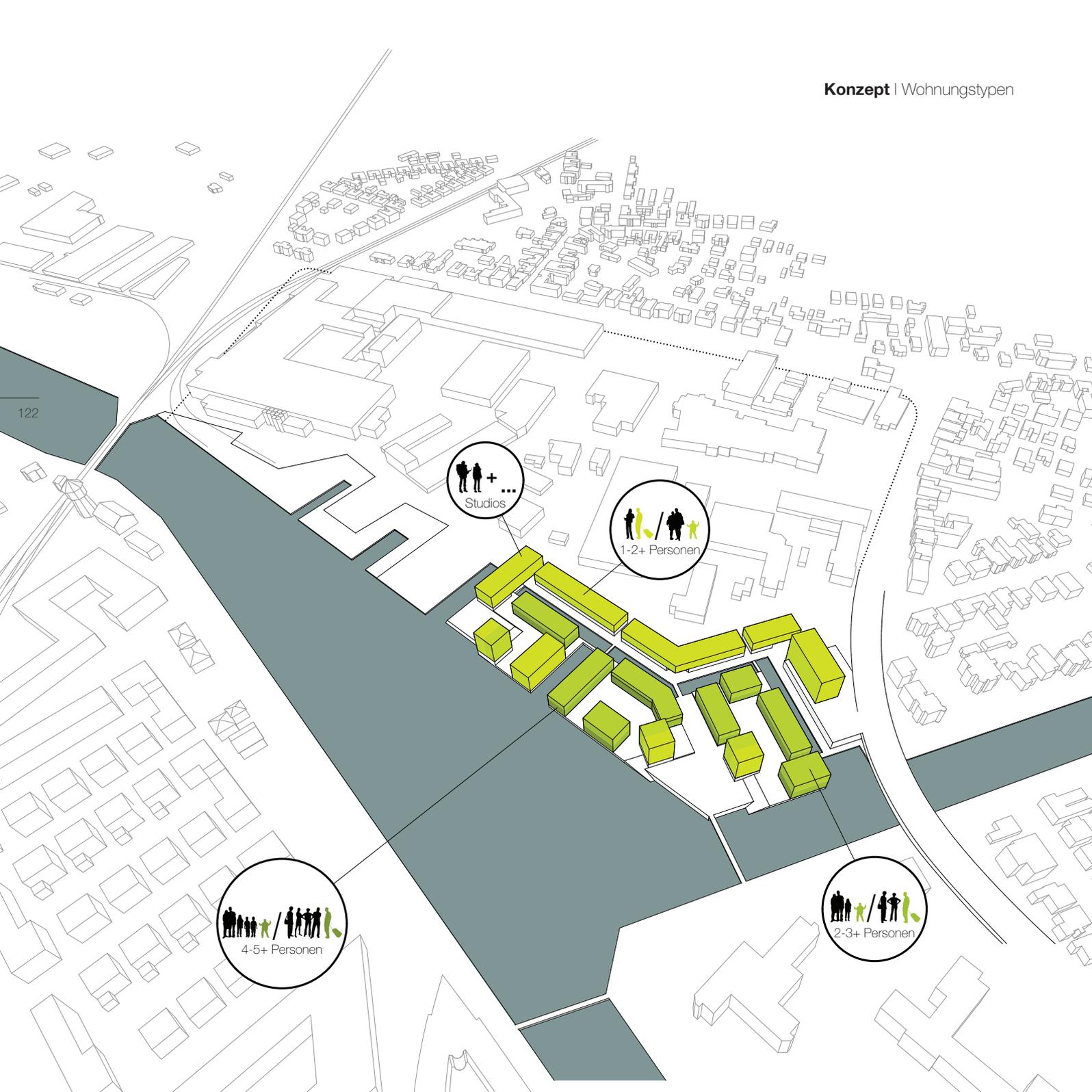
Das temporäre Wohnen befindet sich auf der östlichen Wohninsel. Das Boardinghouse verbindet die Insel mit dem Gewerbe und bildet das Eingangsmoment des temporären Wohnens. Die Fassaden und Volumen der Baukörper gleichen jenen des dauerhaften Wohnbaus.



1/2+ Wohnungen



1-2+... Studios



122



Studios



1-2+ Personen



4-5+ Personen



2-3+ Personen

Das Boardinghouse und der ost-westorientierte Baukörper werden über Mittelgänge erschlossen. Hier befinden sich die Studios. Die Erschließungskerne sind großzügig als Foyers mit Lufträumen gestaltet. Die Erdgeschosswohnungen haben kleine Loggien oder Vorgärten. In dem nord-west-orientierten Gebäude und dem Punkthaus befinden sich Wohnungen nach dem Vorbild des dauerhaften Wohnbaus. Allerdings wurde auf große Maisonnetten verzichtet. Im Punkthaus befindet sich im Erdgeschoss auf dem Niveau des Platzes ein Restaurant, das als Mittagstisch für das temporäre Wohnen und Arbeiten dient.

Freiraumkonzept

Die städtebauliche Lage des Gebiets- umgrenzt von Wasser, Industrie und Verkehr- erinnert an Inseln, die durch Grachten tatsächlich hergestellt werden. Die Inseln sollen an den historischen Verlauf des Flusses erinnern und eine räumliche Grenze zum Gewerbe bilden. Hier betritt der Bewohner/Besucher ein neues Gebiet, das sich vom Umfeld unterscheidet. Die gewerbliche Bebauung, typologisch der Umgebung näher, wird auf dem „Festland“ angesiedelt und der Wohnbau auf den Inseln.

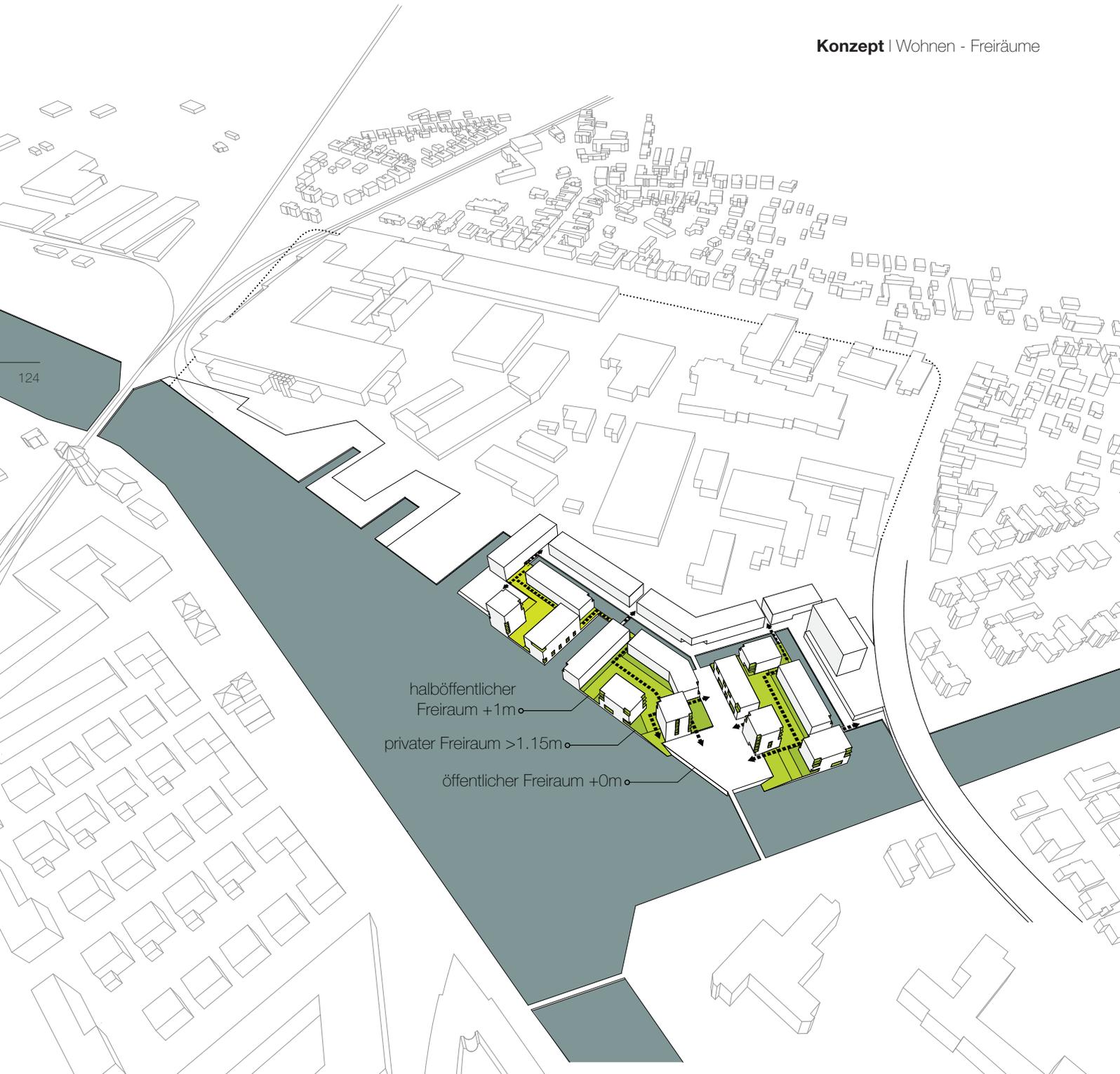
Die Grachten werden durch Wehre von der Hunte getrennt. Die Wehre gewährleisten den Wasseraustausch und dienen gleichzeitig als Brücke. Das Wasser soll sich durch Anlegebuchten und Känale, die als Grachten fortgesetzt werden, in das Gebiet hineinziehen. Die Grachten bilden ein ökologisch

abgestuftes Wasserbewirtschaftungssystem; Regenwasser wird ökologisch und naturnah entsorgt um die hohe Grundwassersituation zu entschärfen. Durch die unterschiedlichen Wasserstände in den Grachten und im Fluss wird der Tidenhub sichtbar.

Die Freiräume auf den Wohninseln teilen sich in öffentliche, halböffentliche und private Freiräume. An markanten Orten wie der Abzweigung des Küstenkanals in die Hunte und dem Endpunkt des Quartiers sind öffentliche Plätze angeordnet. Die Plätze bieten einen Ausblick in den Freizeithafen und auf die gegenüberliegende Halbinsel bzw. auf den Stadthafen Nord und die Rollklappbrücke.

An der Kanalabzweigung befindet sich der Quartiersplatz, das Herzstück des Wohnbaus. Von hier kann man die abbiegenden Schiffe, das Kommen und Gehen auf der Brücke und die Nordseite des Hafens beobachten. Auf dem Platz können Veranstaltungen im Freien stattfinden. Im angrenzenden Quartierslokal gibt es einen Raum, der für Veranstaltungen und nachbarschaftliche Feiern verwendet werden kann. Stufen und Rampen führen hinunter zum Wasser. Die Uferkante wird geschliffen, der Besucher kann sich tideunabhängig am Wasser aufhalten. Im Sommer können die Besucher auf den Stufen in der Nachmittagssonne sitzen und Veranstaltungen auf Pontons folgen, im Winter kann der Platz zur Eislauffläche umfunktioniert werden.

Der dem temporären Wohnen zugeordnete Platz bildet den östlichen Abschluss des Quartiers. Der Platz ist Aussichts-



124

- halböffentlicher Freiraum +1m
- privater Freiraum >1.15m
- öffentlicher Freiraum +0m

punkt auf den Wasserturm und die historische Klappbrücke. Hier legen die Boote der Hafensrundfahrt an. Das angrenzende Restaurant ist als Mittagstisch Treffpunkt für die Angestellten der Büros und die Gäste des Boardinghouses.

Der Freiraum gliedert sich topografisch in drei Ebenen:

+ Öffentliche Plätze und Wege verbleiben auf dem Bestandsniveau und werden über Stufen und Rampen mit dem Fluss verbunden.

+ Halböffentliche Freiräume befinden sich auf Sockeln, die die Bebauung vor Hochwasser schützen und sich durch einen Materialwechsel von den öffentlichen Bereichen absetzen.

+ Private Freiräume werden als Loggien oder Vorgärten, die sich durch eine Stufe absetzen, ausgebildet.

Die öffentlichen Plätze und Wege sind urban gestaltet. Der Belag besteht aus Betonplatten, die eine Entwässerung ermöglichen. Einzelne Platten sind für extensive Begrünung ausgelassen. Einzelne Flächen sind als Sitzgelegenheiten und Erdkoffer für intensive Begrünung erhöht.

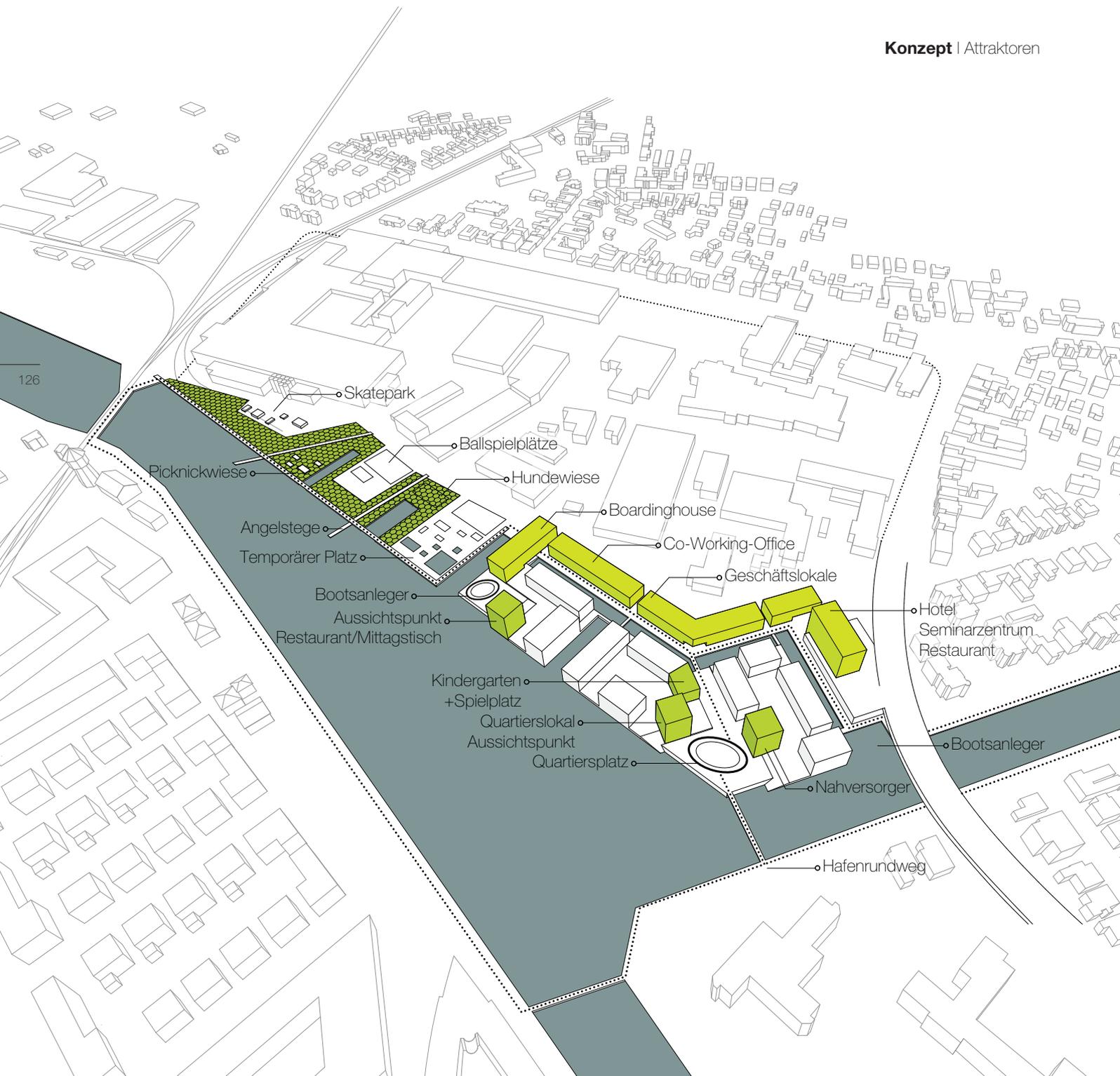
Die Sockel haben einen Belag aus Holz. Auch hier sind einzelne Flächen für intensive und extensive Begrünung ausgespart. Vor den Wohngebäuden ist ein privater Bereich durch eine Stufe von den halböffentlichen Freiräumen abgesetzt. Diese

Bereiche können von den Bewohnern individuell genutzt und begrünt werden.

Bäume säumen die Promenade und die Rheinstraße. Auf den Inseln wurden Bäume sparsam zu Gunsten der Aussicht und Belichtung eingesetzt.

Durch Springbrunnen wird das Wasser auf die Plätze gebracht, ihr Wasser sammelt sich in vertieften Platten.

An die öffentlichen Freiräume angrenzend befinden sich Nutzungen wie Kindergarten, Café mit Veranstaltungsraum, Nahversorger, Boardinghouse und Restaurant.



126

- Skatepark
- Ballspielplätze
- Hundewiese
- Boardinghouse
- Co-Working-Office
- Geschäftslokale
- Hotel
- Seminarzentrum
- Restaurant
- Picknickwiese
- Angelstege
- Temporärer Platz
- Bootsanleger
- Aussichtspunkt
- Restaurant/Mittagstisch
- Kindergarten
- +Spielplatz
- Quartierslokal
- Aussichtspunkt
- Quartiersplatz
- Nahversorger
- Hafenrundweg
- Bootsanleger

3.2 Temporärer Park

Nutzungskonzept

Der Bereich nahe Peguform wird als temporärer Park genutzt, bis der Strukturwandel abzusehen ist. Derzeit ist als Nutzung lediglich produzierendes Gewerbe zulässig. Als Neubauten in zentraler Lage erscheint dies aus ökonomischer Sicht nicht sinnvoll. Für dieses Gebiet schlage ich langfristig zwei Entwicklungsszenarien vor: Die Fortsetzung der Spange und der Wohninseln bei Reduktion der Emissionsbelastung oder die dauerhafte Nutzung als Uferpark, wenn in der Umgebung Wohnen und Dienstleistung angesiedelt wird.

Die Flusslandschaft zieht sich als Grünraum in das Gebiet. Die Grünflächen bilden die erste Schicht, auf die eine zweite Schicht aus befestigten Flächen aufgelagert werden. Eine dritte Schicht bilden Holzdecks und -stege.

Die Promenade wird als befestigter Weg für Radfahrer und Skater am Rand des Parks bis zur Rollklappbrücke fortgesetzt. Über die Grünflächen werden temporäre Holzstege gelegt, die am Ufer und in den Fluss hinein führen und dort als Angelplätze dienen. Die Kanäle, die später die Wohninseln umgeben, werden angelegt und dienen als Bootsanlegestellen.

Die Betonfläche und Grünraum verlaufen ineinander. Aus der Betonfläche werden Flecken ausgelassen, aus denen die natürlichen Materialien wie Sand und Gräser herauswachsen. Regenwasser sammelt sich in „Pfützen“, Vertiefungen in der

Fläche.

Der Platz kann im Winter zum Schlittschuh laufen und im Sommer als Stadtstrand genutzt werden. Container beherbergen Funktionen wie Spielgeräteverleih und Infrastruktur für Veranstaltungen.

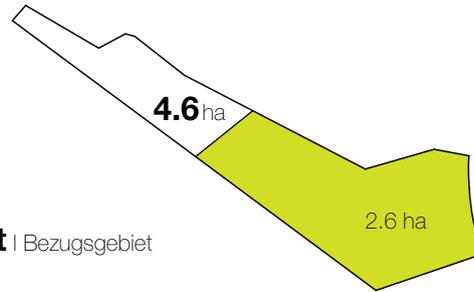
Ballspielplätze wie Bolz-, Basketball- und Volleyballplätze befinden sich in der Mitte des Parks. Am östlichen Ende an der Brücke befinden sich Skateplatz und Freewalls für Graffiti-Künstler.

Die Begrünung beschränkt sich auf das Anlegen von wilden Gras- und Blumenwiesen. Bäume sind dort geplant, wo sie auch nach Umnutzung verbleiben können.

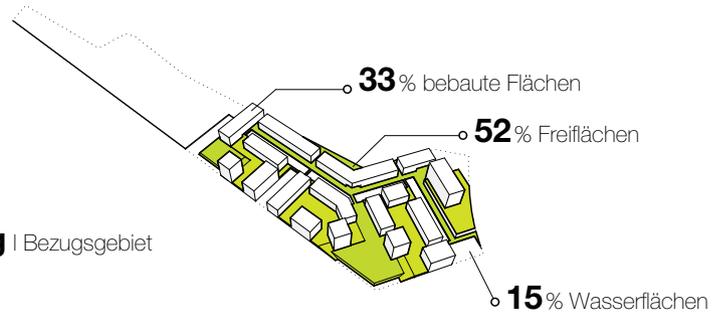
Die Nutzung durch Freizeit- und Erholungsflächen legt sich nicht langfristig fest. Temporäre Architekturen unterstützen die gewollte Veränderung. So wird eine dauernde Anpassung an die sich verändernde urbane Kultur ermöglicht.

Hafentypische Anlagen wie Kräne und Hochsilos verbleiben als stadtsilhouettenprägende Elemente auf diesem Gelände.

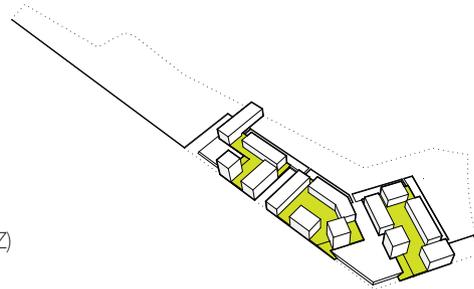
Bruttobaugebiet | Bezugsgebiet



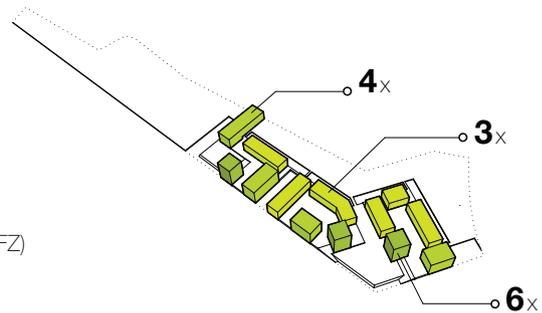
Flächennutzung | Bezugsgebiet

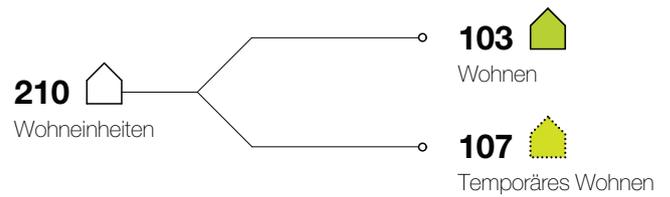
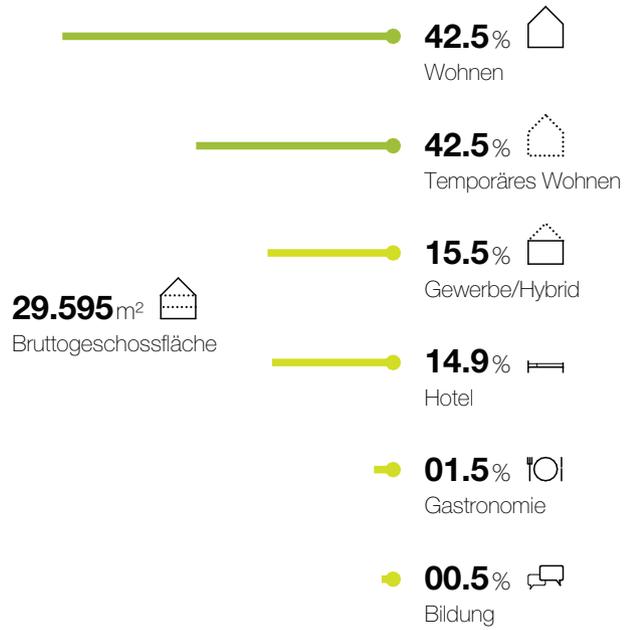


0.5 Bebauungsgrad (GRZ)



2.0 Bebauungsdichte (GFZ)

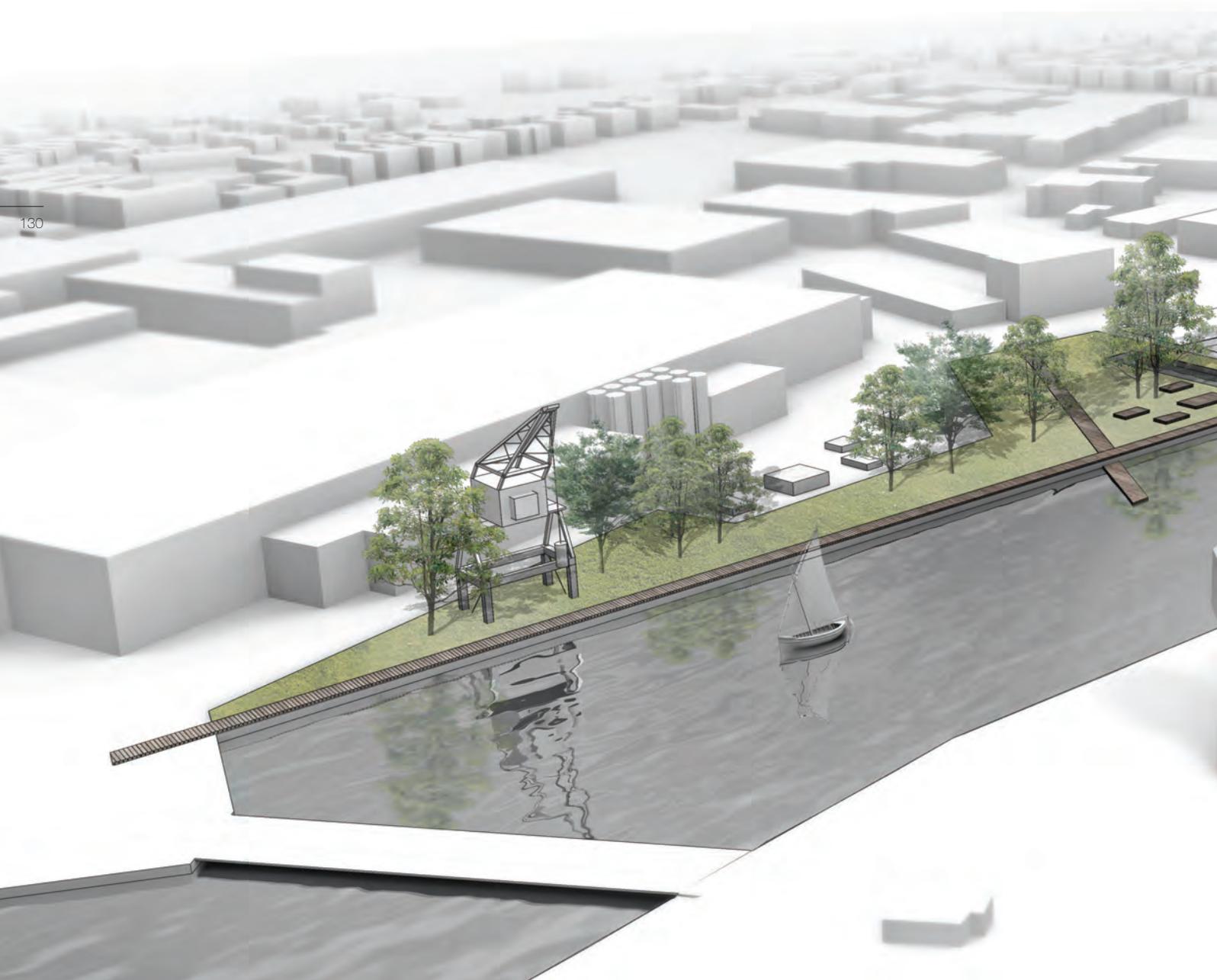




50 
Gewerbe-/Hybrideinheiten

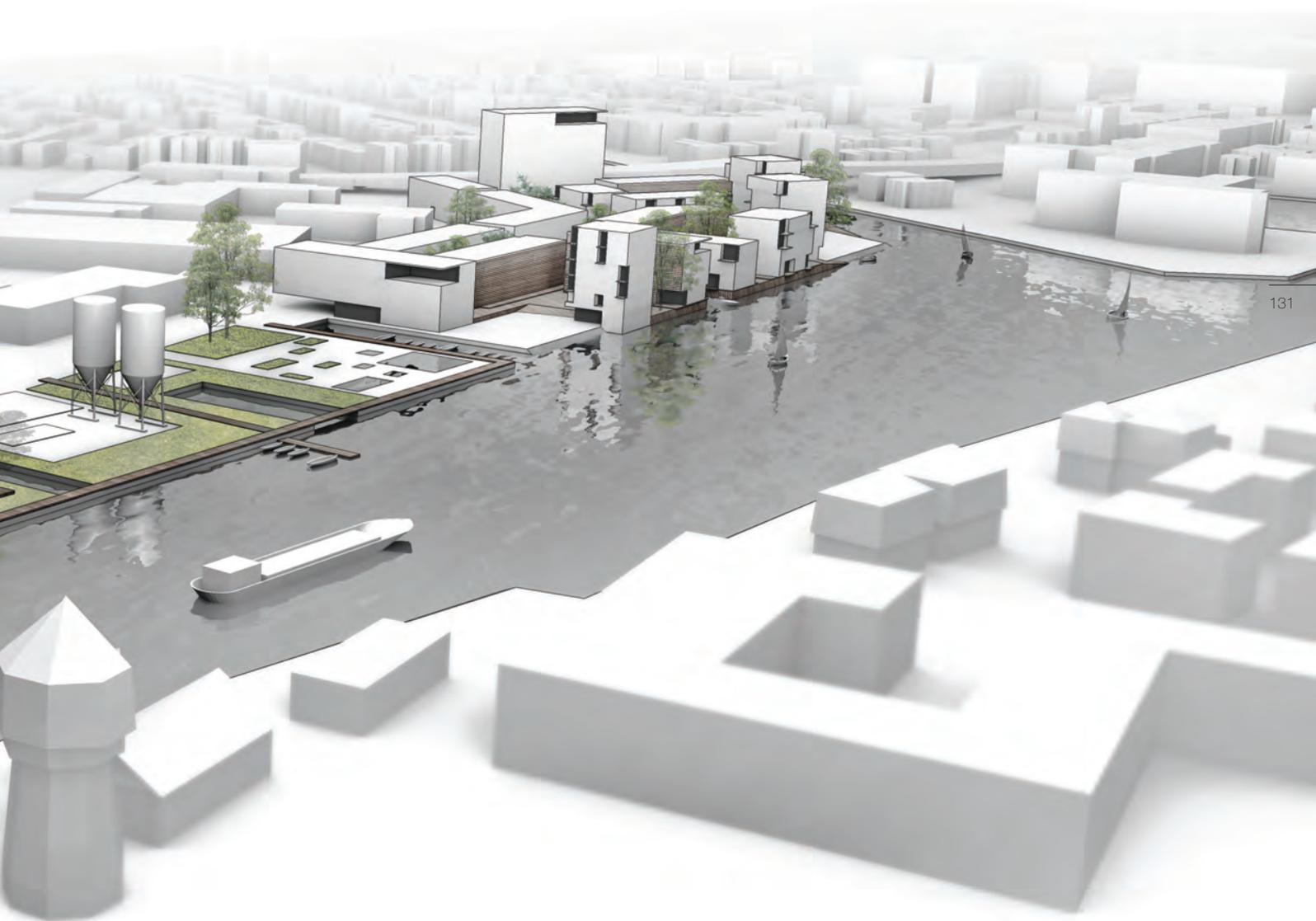
182 😊 /ha
Bruttowohndichte

81  /ha
Wohnungsdichte

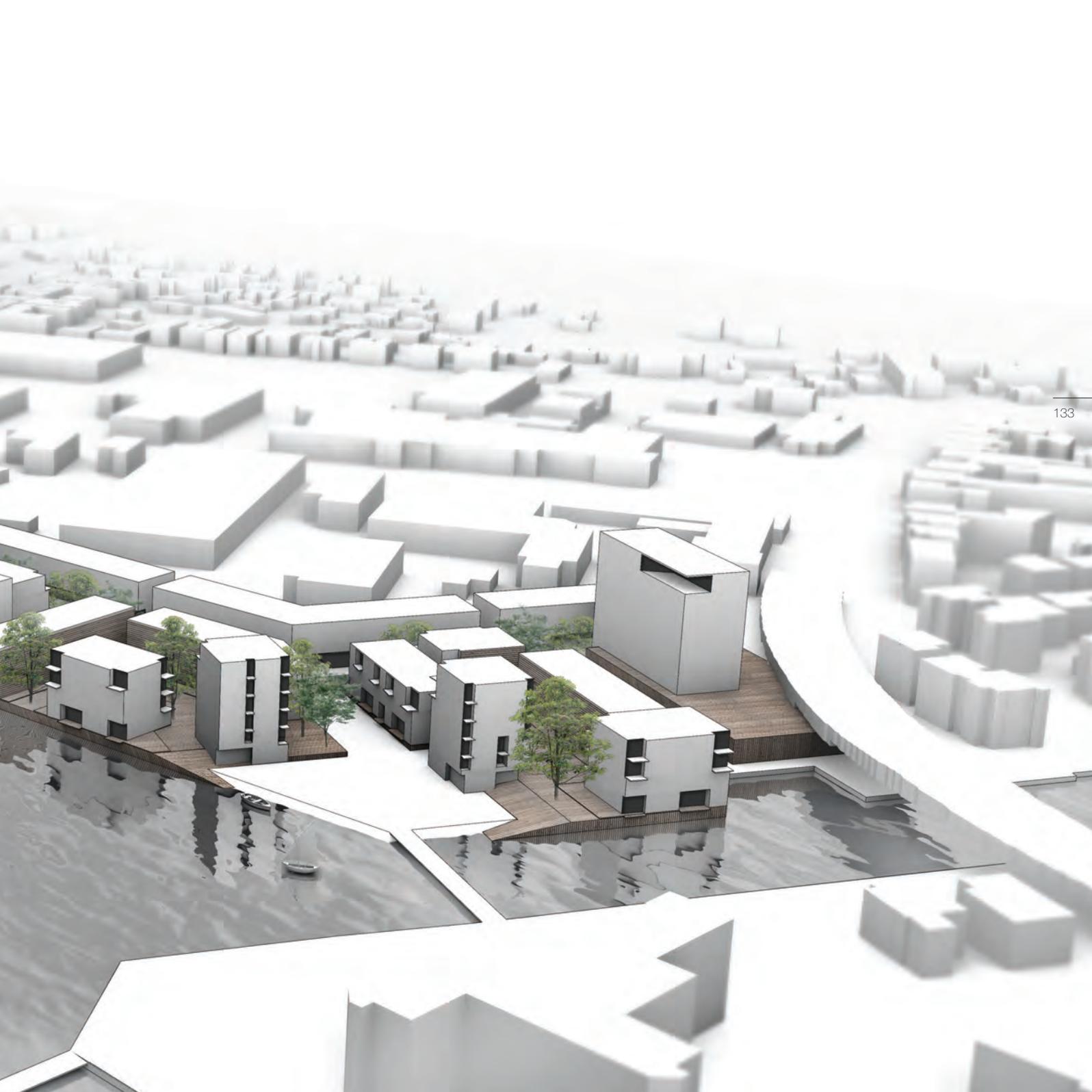


04. PROJEKT

Stadthafen Süd









134

Wohnen

Wohnen

Temporäres Wohnen

Boardinghouse

Co-Working-Office

Gewerbe

Hotel





136

Wohnen

Wohnen

Temporäres Wohnen

Boardinghouse

Co-Working-Office

Gewerbe

Hotel







Restaurant
168 m²

Boardinghouse
4.923 m²

Cafeteria Office
324 m²

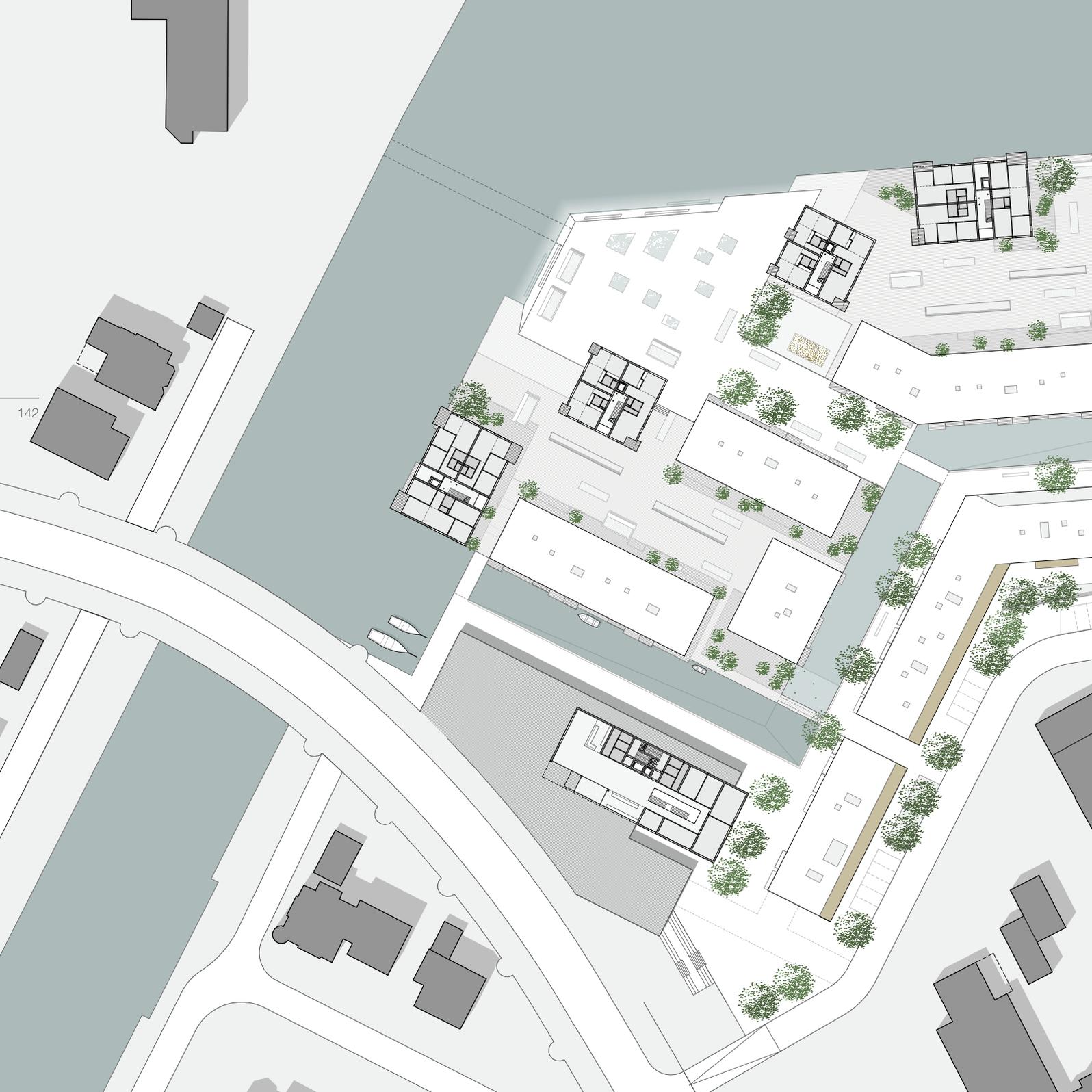
139

140

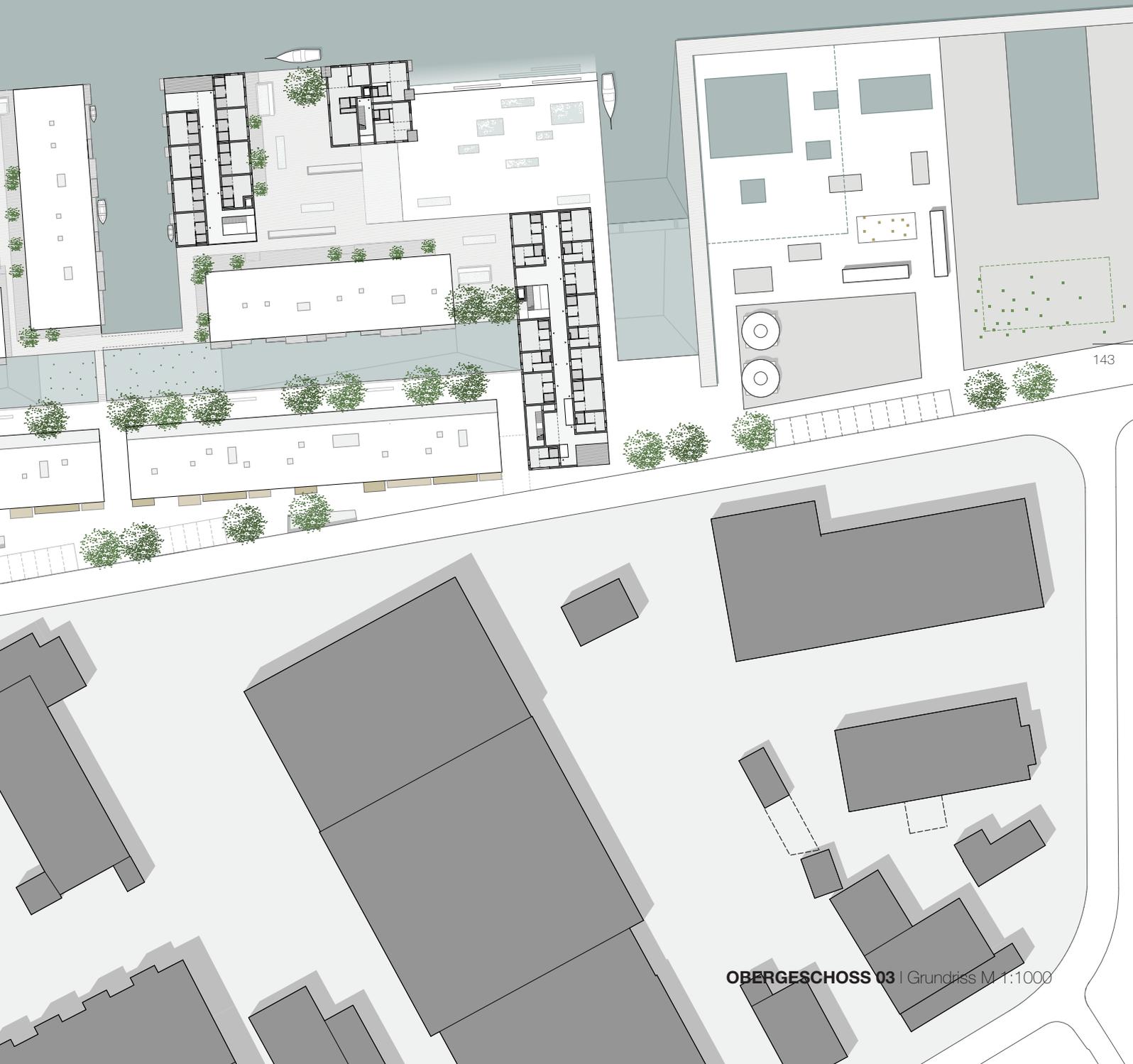


Hotel m/75 Zimmer

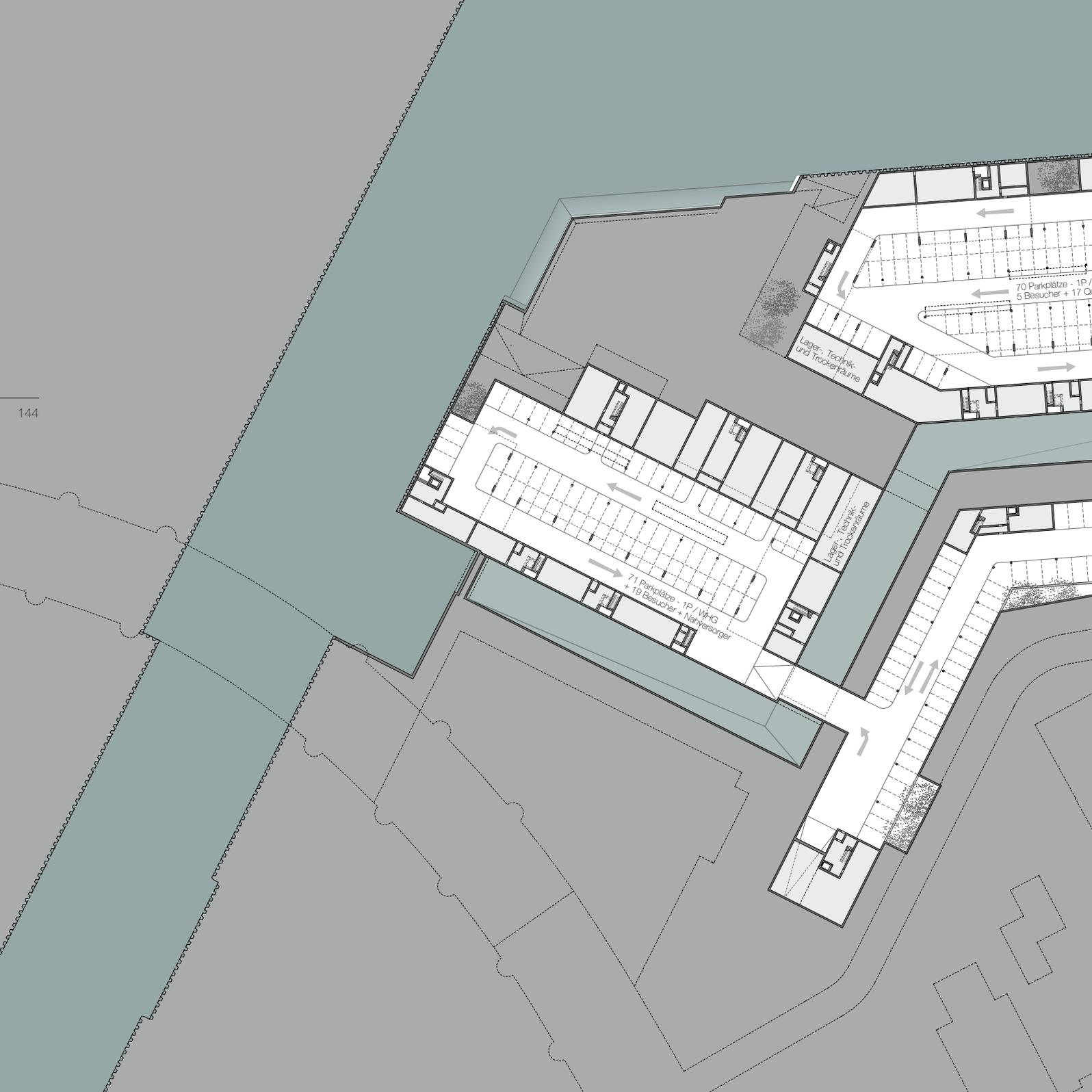


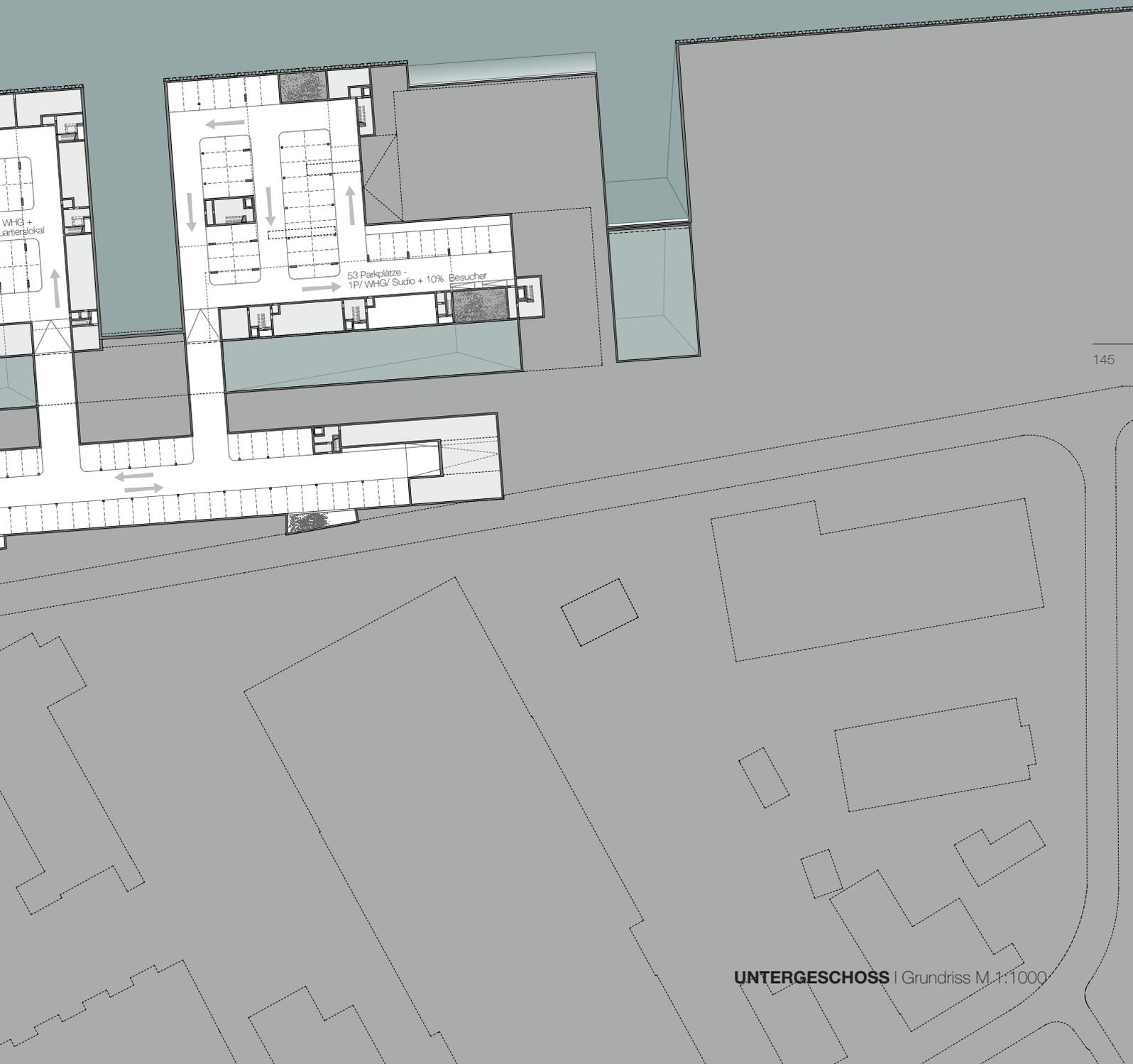


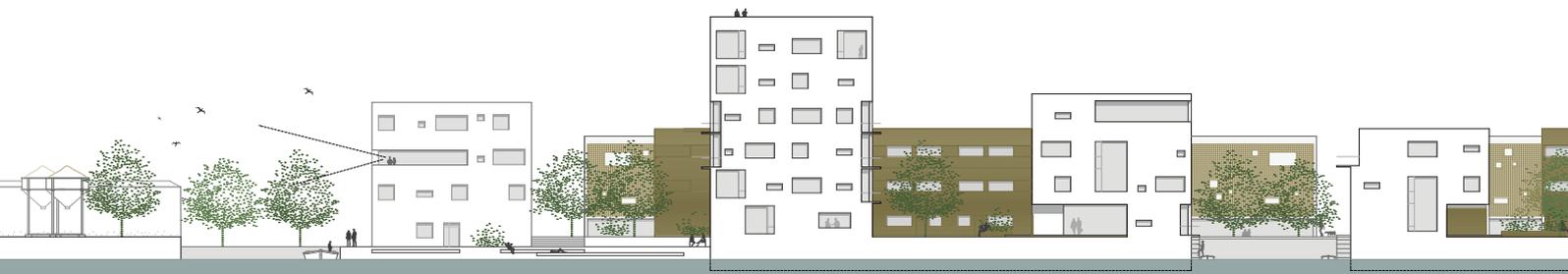
142



143







Temporärer Park

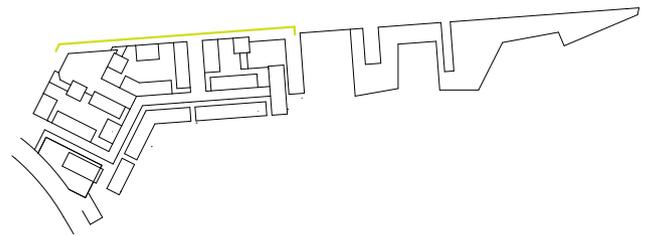
Insel Temporäres Wohnen

Gastronomie

Apartments

Wohninsel

Quartier Alter Stadthafen | Schnitt 01 M 1:750

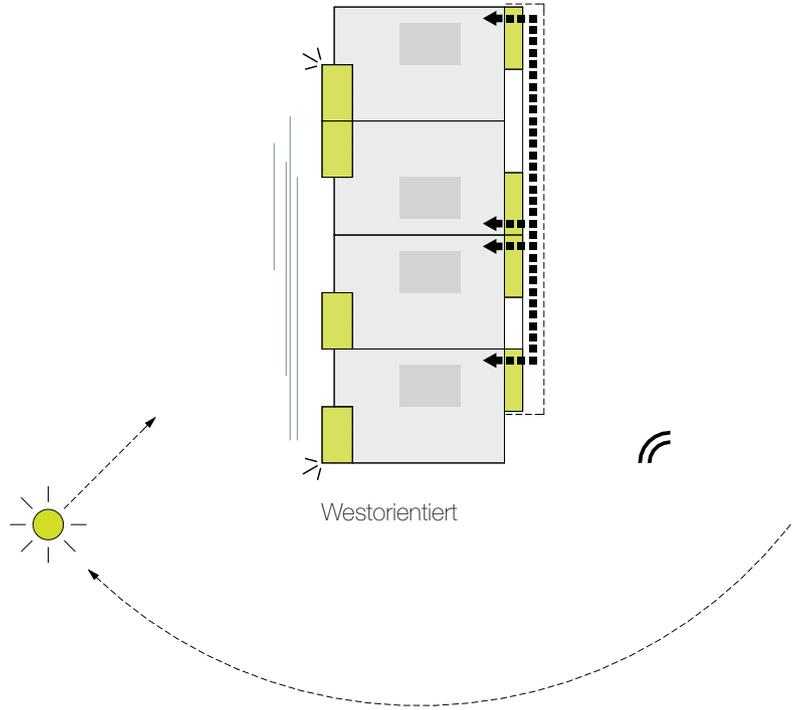


Quartierslokal

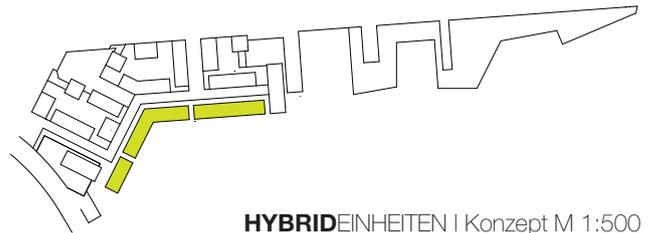
Quartiersplatz

Nahversorger

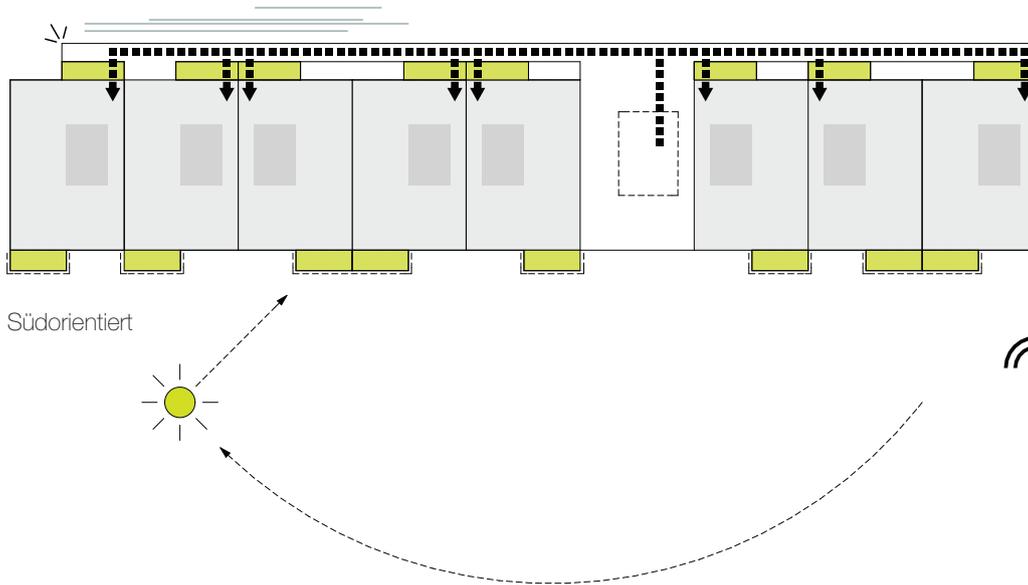
0 5 10m



GEWERBE/WOHN-
HYBRID



HYBRIDEINHEITEN | Konzept M 1:500



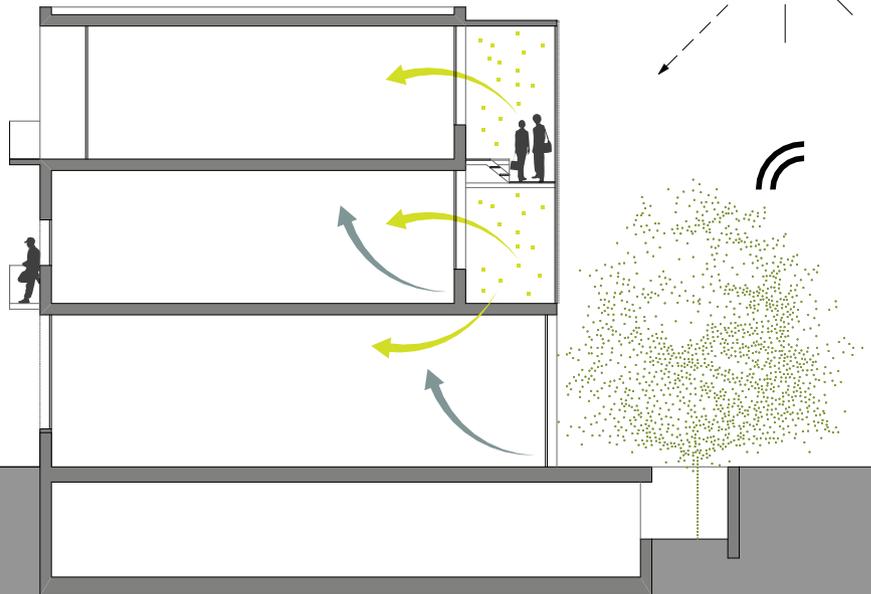
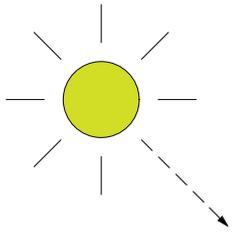
Hybrid

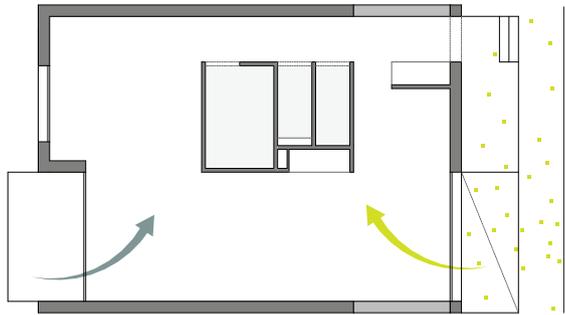
Für die Hybrideinheiten ist ein System wichtig, das für unterschiedliche Nutzungen leicht zu adaptieren ist und sich sukzessive der Umstrukturierung der Umgebung anpassen kann.

Die Gewerbe-/Wohneinheiten sind Ost-West bzw. Nord-Südorientiert und werden über einen Laubengang erschlossen. Die durchgehende Erschließung ermöglicht das flexible Zusammenlegen mehrerer Einheiten oder die Nutzung eines gesamten Geschosses durch eine Firma. Die Erschließung wird auch bei einer kompletten Umnutzung der Gebäude nicht umgebaut. Der Laubengang verläuft im Osten bzw. im Norden.

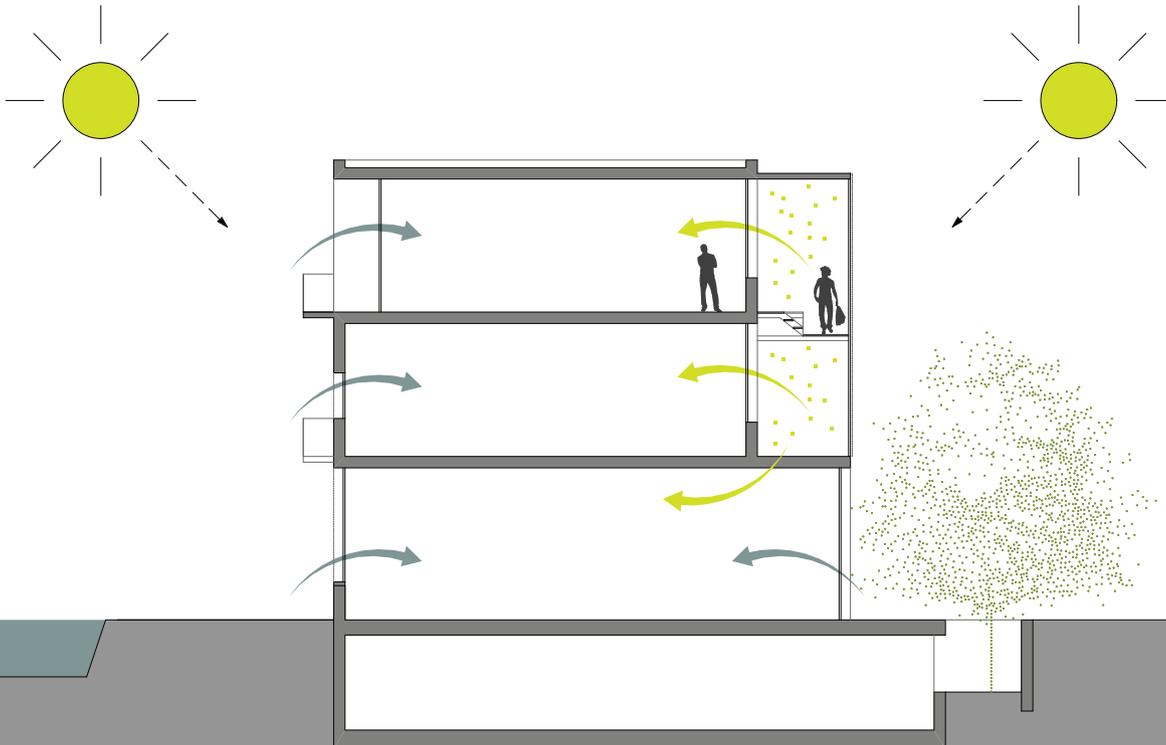
Um den Widerspruch Büro - Nordausrichtung und Wohnen Südausrichtung aufzulösen, ist der Laubengang tiefergelegt und abgesetzt. So wird die optimale Belichtung für Wohnbau und gleichzeitig die Aussicht ermöglicht.

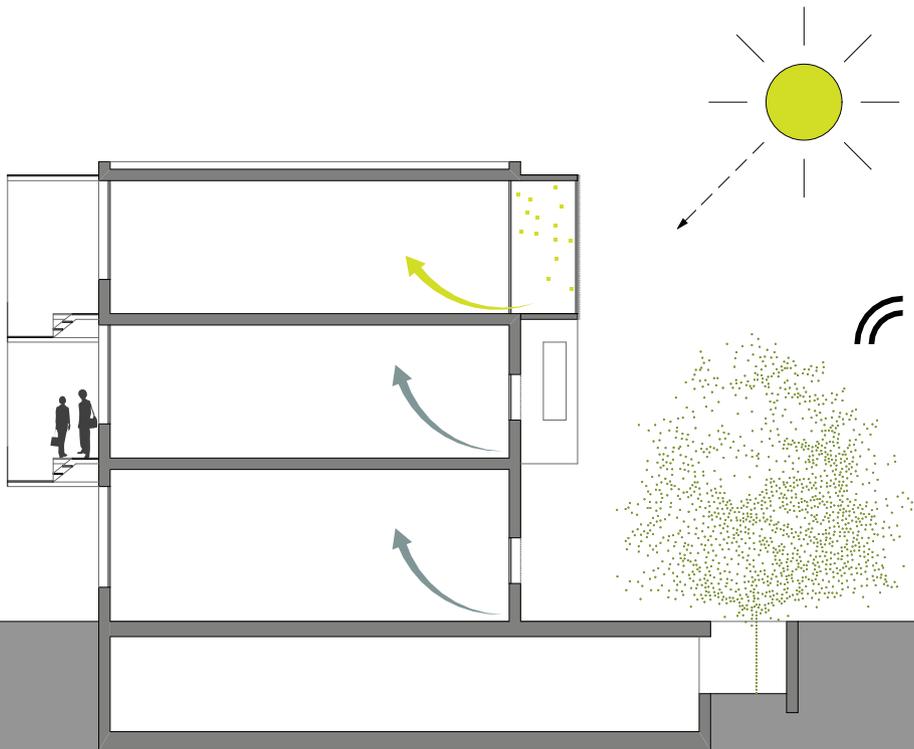
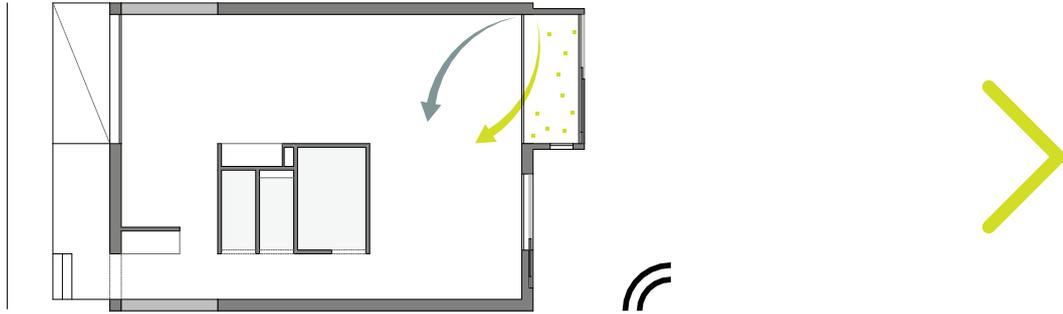
Die Einheiten haben Loggien nach Westen oder Wintergärten nach Süden. Die Laubgänge bieten durch Podeste vor den Einheiten zusätzlichen Raum zur individuellen Nutzung. Über Rampen- oder Treppenelemente wird der Abstand und die Höhendifferenz zu den Einheiten überwunden. Die Elemente werden dort eingesetzt, wo sich Eingänge befinden. Werden mehrere Einheiten verbunden, werden überflüssige Treppenelemente entfernt.

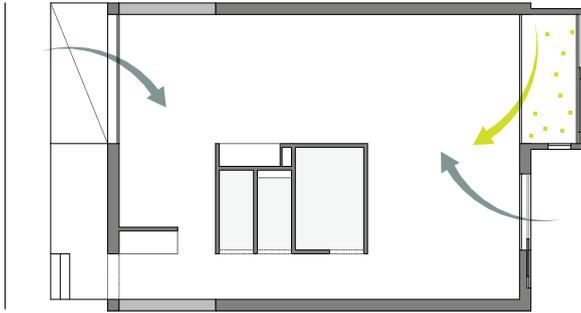




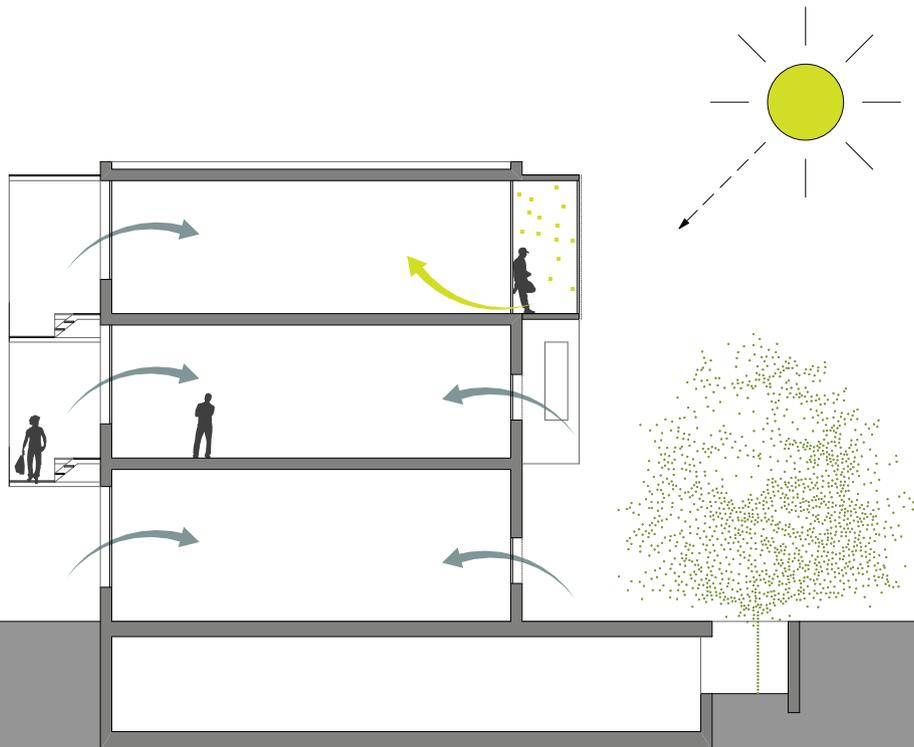
Der Schallschutz wird von verglasten Laubengängen mit außenliegendem Sonnenschutz gewährleistet, die als Puffer-räume ausgeführt sind. Über Erdkanäle werden die Gebäude mit Frischluft versorgt. Die Ventilatoren können mit Photovoltaik betrieben werden. Die Frischluft wird im Winter in den Puffer-räumen vorgewärmt, im Sommer direkt in die Einheiten geleitet. Bei Umnutzung bzw. bei Wegfall der Geruchsbelastung kann auf die Erdkanäle verzichtet werden, die Laubengänge dienen weiterhin als Pufferräume.

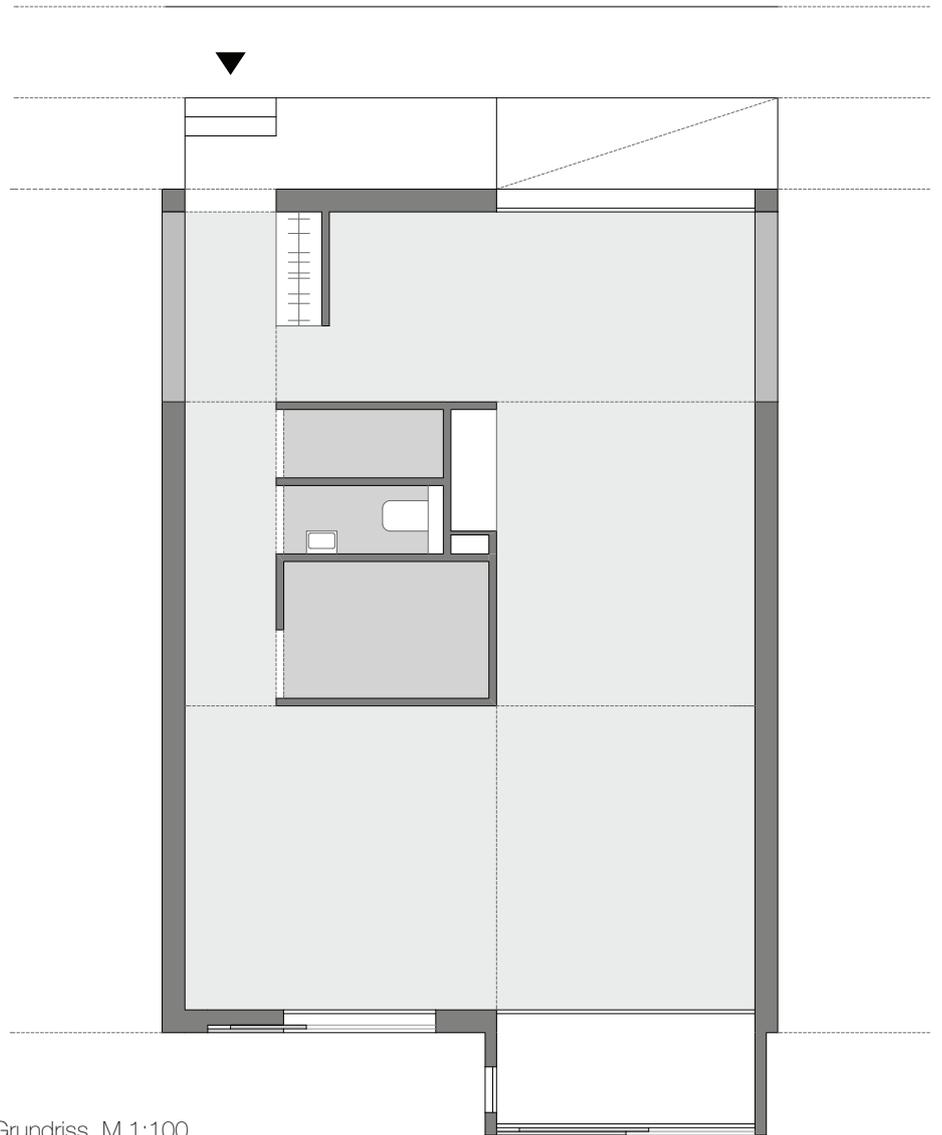






Bei den Südorientierten Einheiten sind die Pufferräume der Fassade vorgelagert. Vor der Verglasung ist Sonnenschutz vorgesehen. Bei Wohnnutzung kann der Pufferraum als Wintergarten bzw. Loggia umgenutzt werden. Die Südfassade ist mit Raumhohen Schiebeelementen verglast.



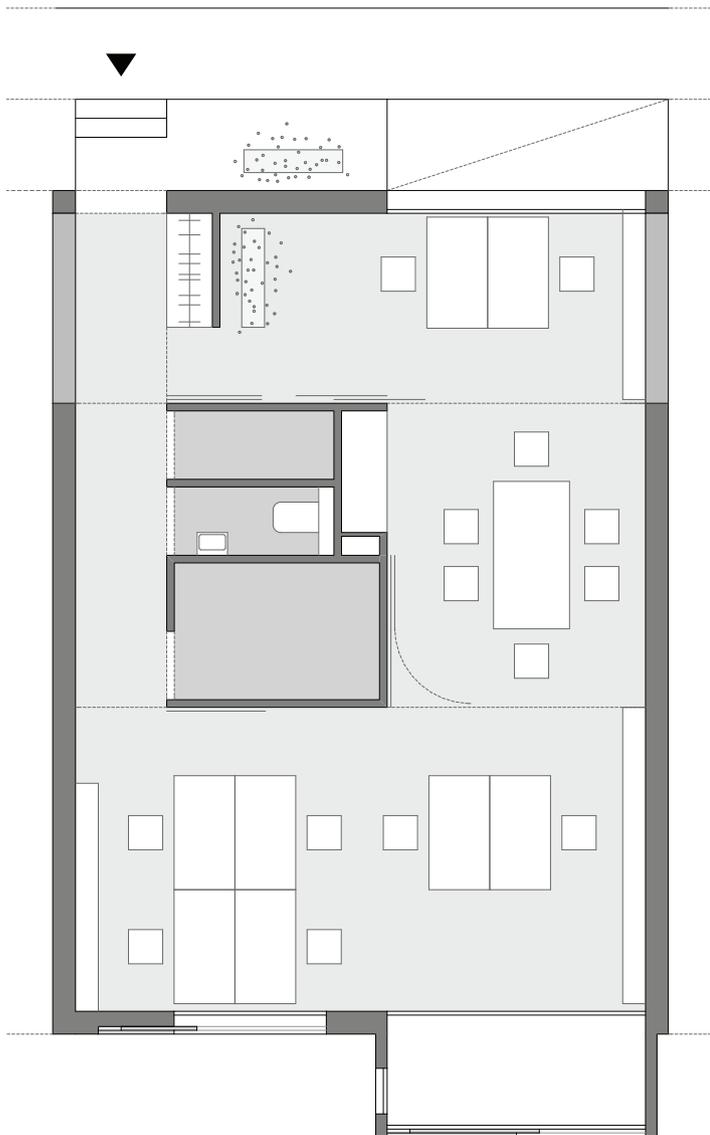


HYBRIDMODUL TYP D | Exemplarischer Grundriss M 1:100

Hybridmodul 75 m²

Die Hybrideinheiten werden von einer Schottenkonstruktion gebildet, die einen Achsenabstand von ca. 7,50 m hat. Eine Einheit hat eine Fläche von 75 m² und kann beliebig erweitert werden. Im Eingangsbereich sind die Schotten aufgelöst, hier sind mögliche Durchbrüche vorgesehen, so betreffen Erweiterungen lediglich den Leichtbau.

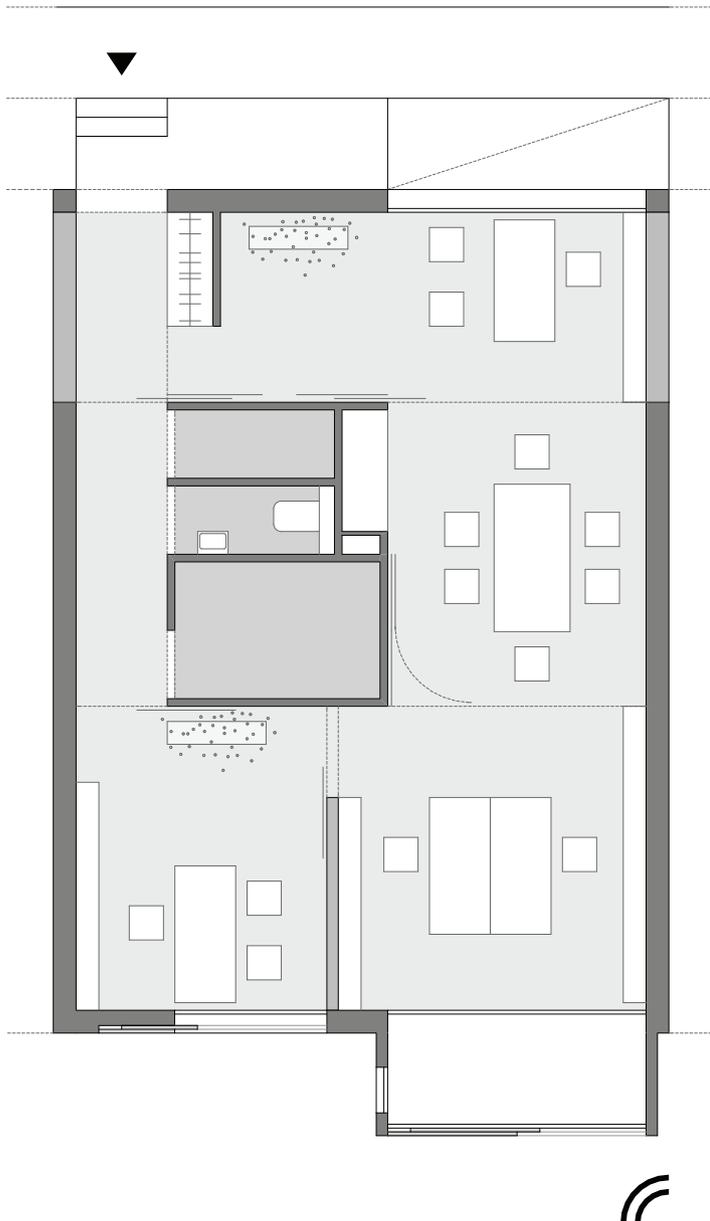
Die Einheiten verfügen über eine Basisausstattung, die beliebig erweitert werden kann. In der Mitte der Einheit ist ein Schacht angeordnet, der die fixen Infrastrukturkerne vertikal miteinander verbindet. Der Kern bildet den gleichbleibenden Moment bei Umnutzung. Er beinhaltet eine Küchenzeile, ein WC, einen Abstellraum und einen Raum mit Wasseranschluss. Werden mehrere Einheiten zusammengeschlossen, bildet die erste/mittlere die Infrastruktureinheit mit Empfang und Teeküche und Besprechungsraum/Eingangsbereich, Küche und Wohnzimmer, die angrenzenden Büroräume/Zimmer. Das Treppenelement vor dem Eingang kann in diesem Fall entfernt werden.



75 m² Büro für 8 Mitarbeiter

Eine Einheit kann als offenes Büro mit Schiebeelementen für maximal 8 Mitarbeiter genutzt werden. Die zwei Arbeitsbereiche können durch die mittige Anordnung des Kerns getrennt betreten werden. Der Besprechungsraum mit Schrankküche kann ebenfalls von den Arbeitsbereichen separiert werden.

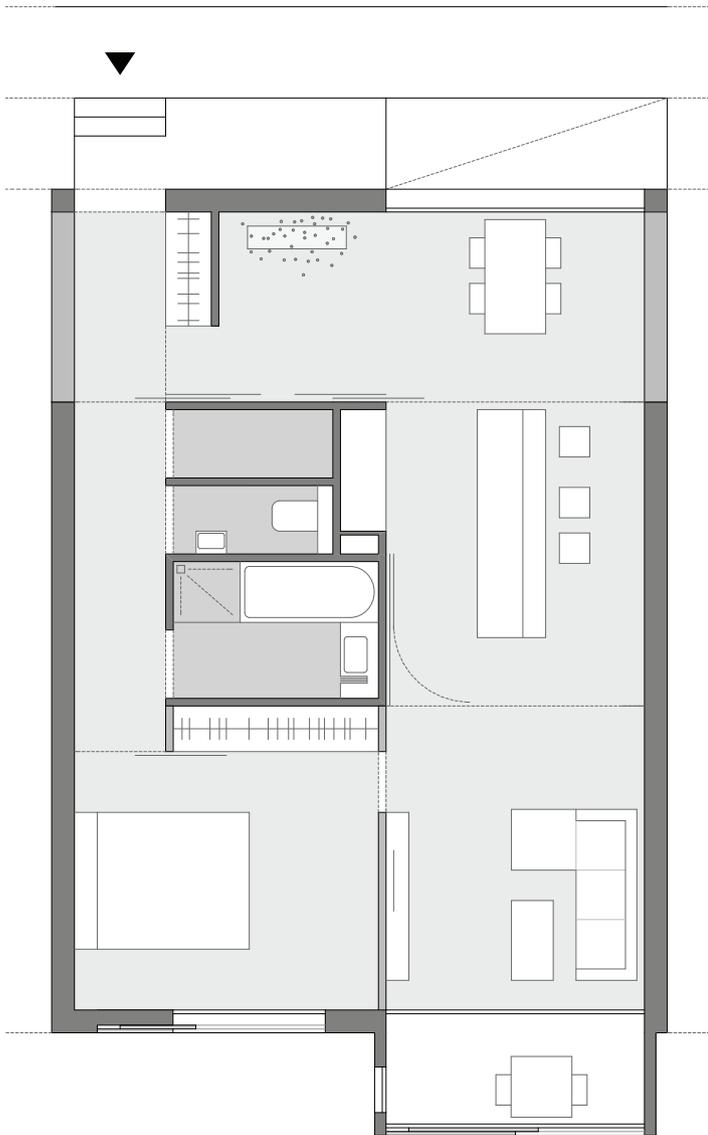




75 m² Büro für 4 Mitarbeiter

Der zweite Grundriss zeigt eine weitere Variante des Ausbaus. Der Eingangsbereich wird als Empfang genutzt, Besprechungsraum und Arbeitsbereich schließen an. Ein weiterer Büroraum ist getrennt begehbar.

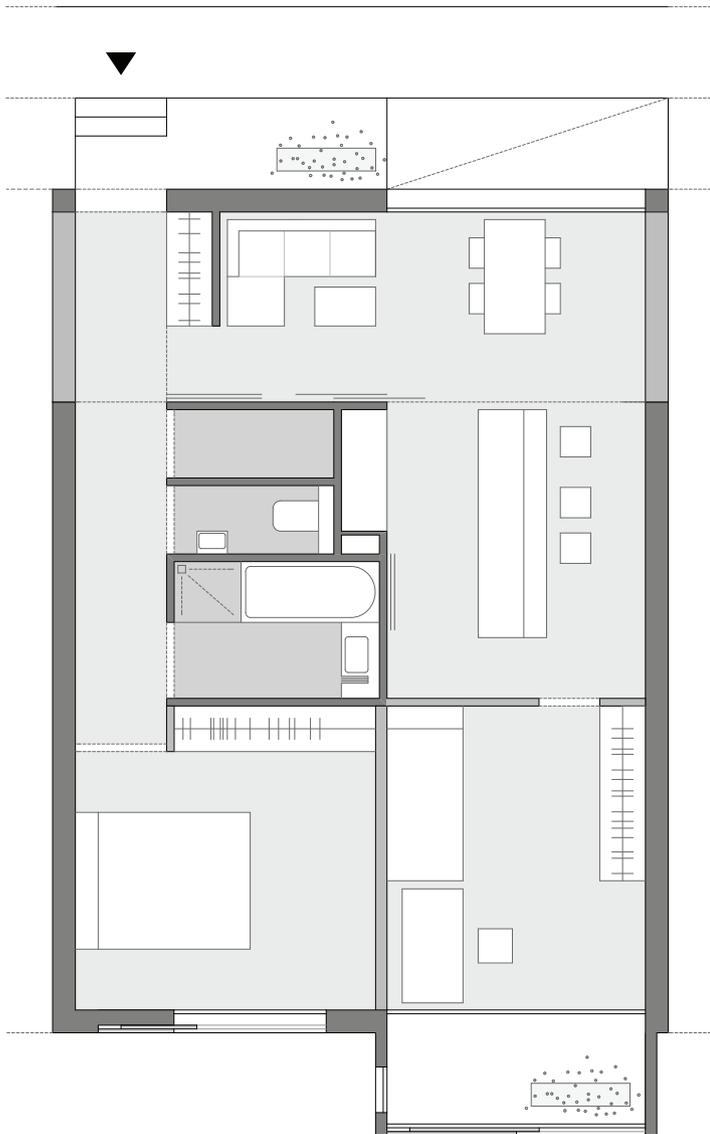




75 m² Wohnung 1+

Eine Einheit kann als durchgesteckte Wohnung mit separatem Schlafzimmer ausgebildet werden. Der Wohnraum erstreckt sich über die Gebäudetiefe, Durchblicke auf den Fluss sind möglich. Die Küchenzeile wird durch eine weitere, freistehende ergänzt. Wohnraum und Zimmer sind unabhängig von einander begehbar.





75 m² Wohnung 2

Für Familien oder Wohngemeinschaften können auch zwei Zimmer abgetrennt werden. Die Zimmer befinden sich an der Südfassade, vom Wohnbereich kann der Fluss beobachtet werden.





Küstenkanal

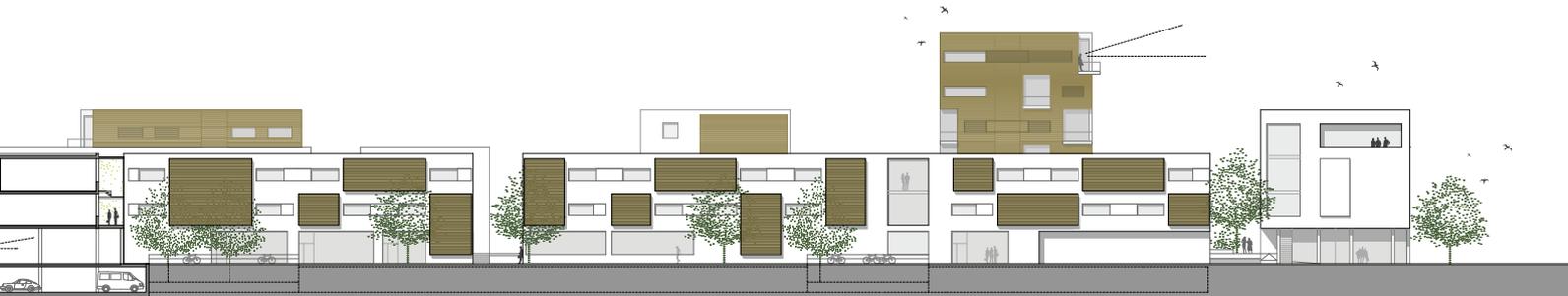
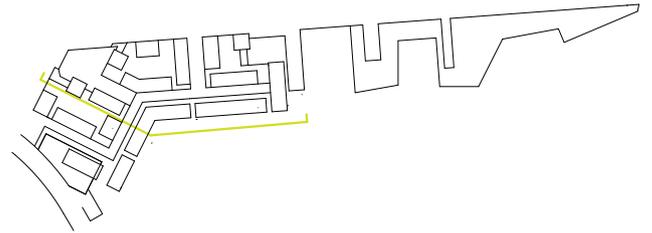
Belichtungsschütz/Radabstellplatz

Sockelgeschoss - Garage/ Lager

Gracht Promena

WOHNINSEL, PROMENADE + HYBRIDEINHEITEN

Schnitt 02 M 1:750



ade

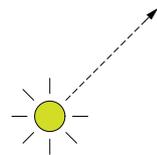
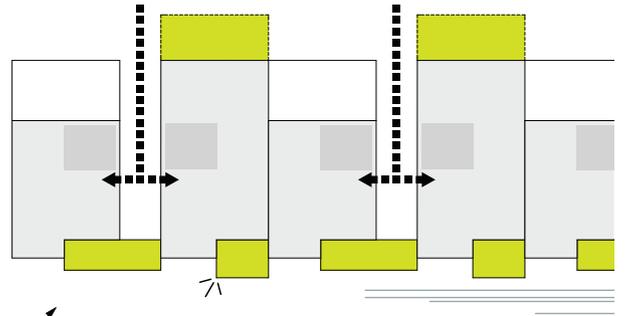
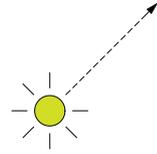
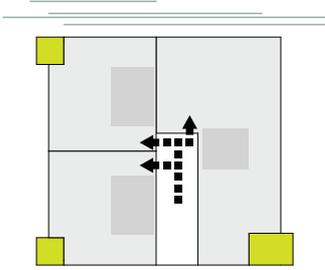
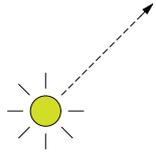
Geschäftslokal

Pufferräume

Co - Working - Office

Boardinghouse

0 5 10m



AM WASSER

WOHNEN

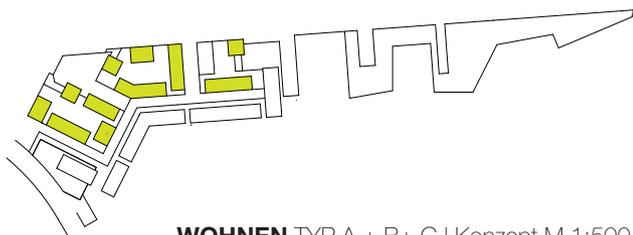
TYP 1/2 + Wohnungen

Die ost-westorientierten und die aufgestellten Gebäude sind Dreispänner. Sie haben eine Gebäudetiefe von 15 bzw. 22 m und vier oder sechs Geschosse. Typ 1/2 ist eine Eckwohnung, die zwei Blickrichtungen hat und Süd/West oder Nord/West orientiert ist. Typ 1/2+ sind Eckwohnungen mit drei Blickrichtungen, Süd/Ost/Nord. In den Erdgeschossen befinden sich neben Maisonnetten Radräume.

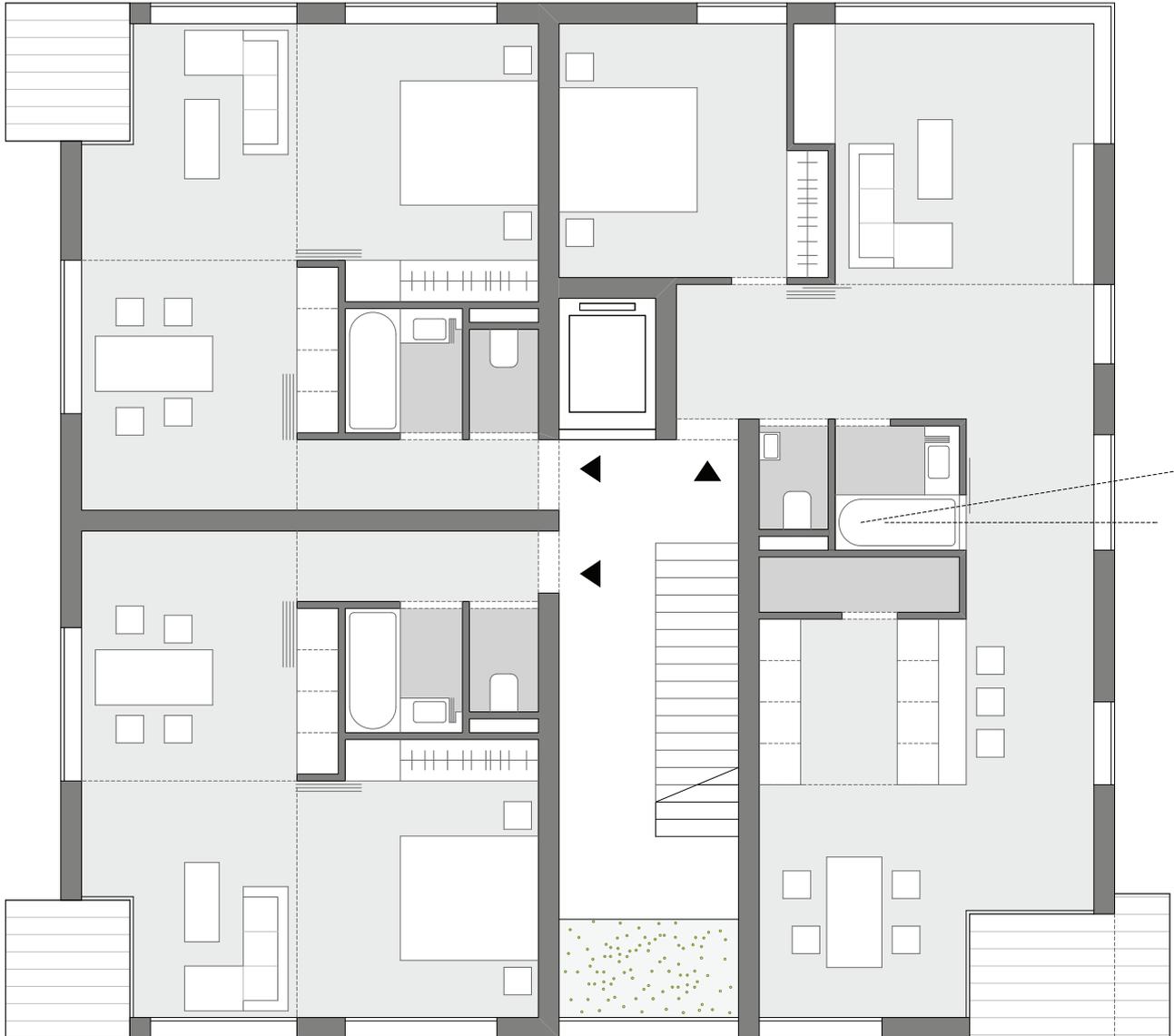
TYP 4-5 + Maisonnetten

Typ 4/5+ sind durchgesteckte Wohnungen, die sich nach Süd/Nord orientieren. Sie haben eine Gebäudetiefe von 13 m und drei Geschosse, so wird die Belichtung der anderen Gebäude nicht beeinträchtigt. Sie werden als Zweispänner ausgeführt. Ein Lifteinbau ist bei der geringen Geschossanzahl und Wohnungsanzahl ökonomisch nicht sinnvoll. Es ist jedoch Platz für einen Lift vorgesehen, der bei Bedarf eingebaut werden kann.

Besonderes Augenmerk wurde bei den Wohnung auf die Lösung des Konfliktes Afenblick/Besonnung gelegt. Alle Wohnungen haben zwei Blickrichtungen und mindestens eine besonnte Fassade. Die Grundrisse haben eine Gemeinsamkeit: Die Wohnräume können flexibel genutzt werden. Die Wohnung passt sich an Veränderungen der Lebensumstände an. Das Wohnzimmer kann als separierbarer Schlaf-, Arbeits- und Aufenthaltsraum genutzt werden.



WOHNEN TYP A + B+ C | Konzept M 1:500



TYP A+B | Regelgeschoss M 1:100



Typ 1/2 - 44 m² Wohnung mit Loggia

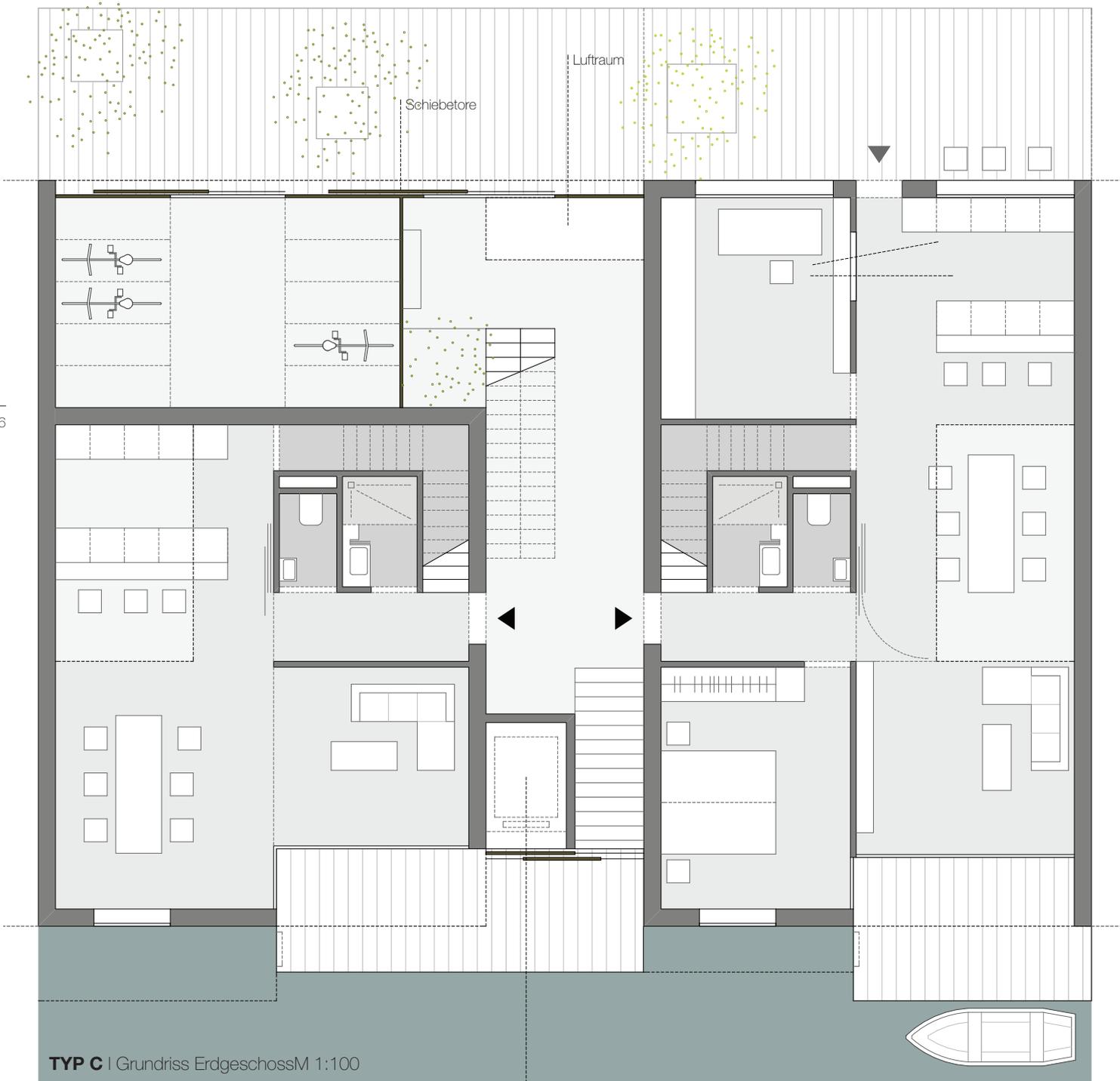
Typ 1/2 ist die kleinste Wohnung. Sie ist für Singles oder Paare gedacht, Wohn- und Schlafbereich ist separierbar, so ist es möglich, sich zurückzuziehen.

Der Freiraum ist halb Loggia, halb Balkon- diese Kombination bietet Wetterschutz und gleichzeitig mehrere Blickrichtungen.



1/2+ - 77 m² Wohnung 1+ mit Loggia

Typ 1/2+ ist eine Eckwohnung mit drei Blickrichtungen für 1-2 Personen und Gäste. Der Wohnraum zieht sich über die gesamte Tiefe des Gebäudes, so wird der Widerspruch Aussicht/Besonnung gelöst. Küche, Bad, WC und Abstellraum sind in der mitte angeordnet, der Schlafrum ist separiert. Das Wohnzimmer ist abtrennbar, hier kann z.B. Besuch übernachten.



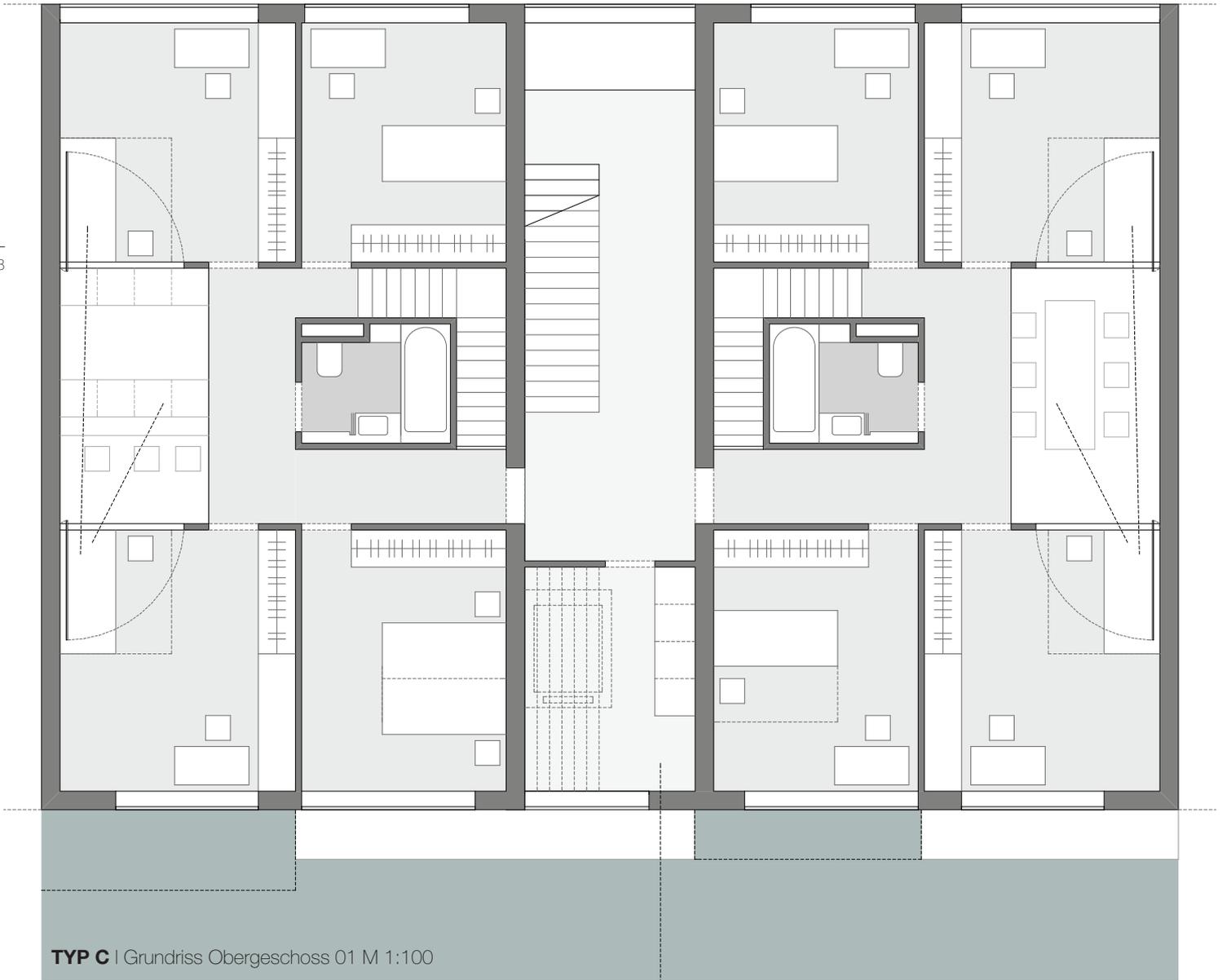
TYP C | Grundriss Erdgeschoss M 1:100

Aufzugeinbau bei Bedarf



TYP 5/6 - 150 m²

Typ 5/6 ist die mit sechs separaten Zimmern die größte Wohnung. Sie ist auf große Familien oder Wohngemeinschaften ausgelegt. Die Maisonettewohnung wird über einen „Vorgarten“ erschlossen, der individuell genutzt werden kann. Im Erdgeschoss befinden sich Wohnraum mit anschließender Loggia nach Süden und zwei separate Zimmer. Im Obergeschoss sind vier weitere Zimmer. Drei Räume öffnen sich über große Holzklappen und einen Luftraum zum Wohnraum.



TYP C | Grundriss Obergeschoss 01 M 1:100

Wasch- und Trockenraum



TYP 4/5+ - 123 m² - Maisonette mit Steg

Bei Typ 4/5+ sind Wohn- und Schlafbereiche getrennt. Im Erdgeschoss befindet sich der Wohnraum mit großer Loggia. Im oberen Geschoss befinden sich vier Zimmer, von denen zwei durch Holzklappen und einen Luftraum mit dem Wohnraum verbunden sind. Ein zweiter Ausgang im Obergeschoss führt zum Wäscheraum.

170



TYP C | Grundriss Obergeschoss 02 M 1:100

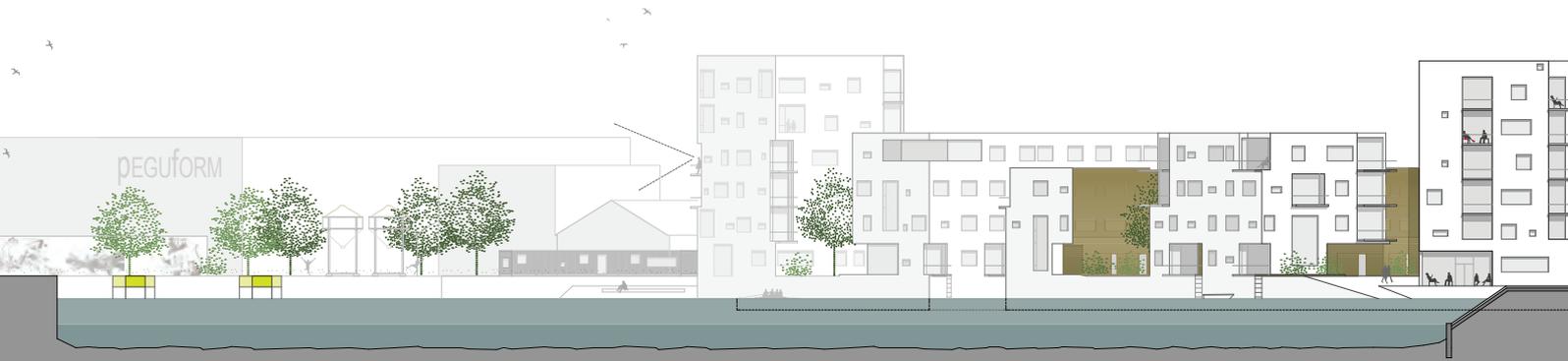
Nutzungsflexibler Raum 10 m²



TYP 2/3+ - 83/85 m² Wohnung mit Loggia

Typ 2/3+ ist eine Wohnung mit zwei separaten Räumen. Nach Süden schließt eine Loggia an den Wohnraum an. Lichtkuppel belichten und belüften die innenliegenden Badezimmer. Ein Raum ist über eine große Durchreiche mit der Küche verbunden.

Ein nutzungsflexibler Raum liegt zwischen den Wohnungen und dient als Arbeits- oder Gästezimmer für die Hausgemeinschaft.



Temporärer Park -
Freewall + Skatepark/ Ballspielplätze + Geräteverleih

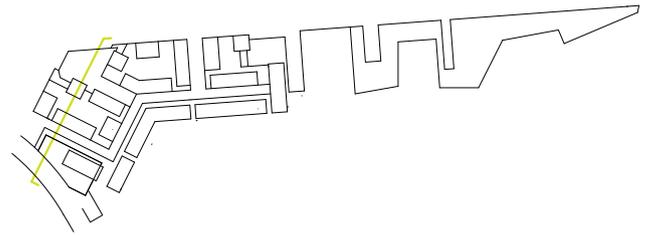
Gastronomie

Hunte

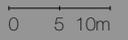
Quartierslokal

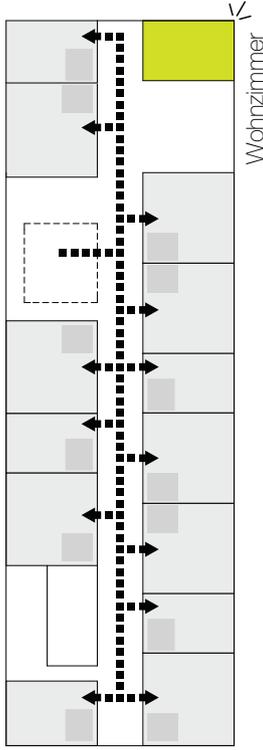
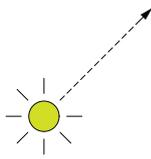
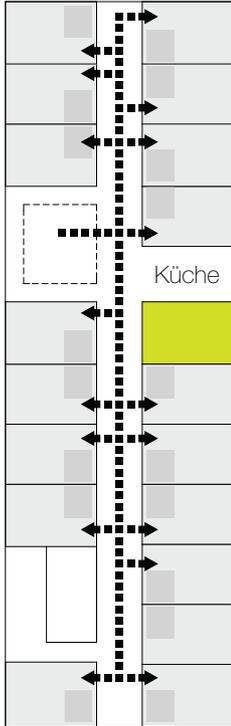
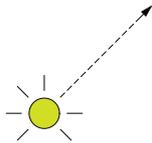
QUARTIERSPLATZ, WOHNINSEL + HOTEL

Schnitt 03 M 1:750

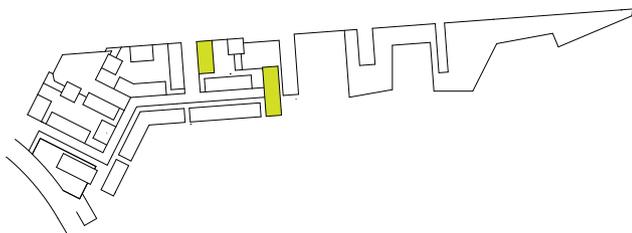
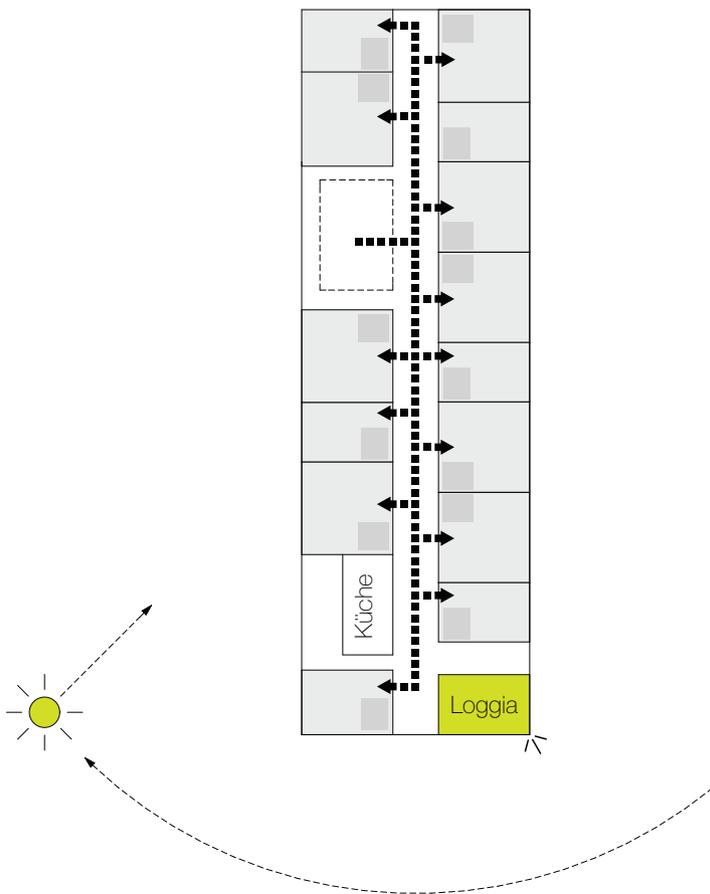


Kindergarten Nahversorger Hotel Amalienbrücke





TEMPORÄRES
WOHNEN



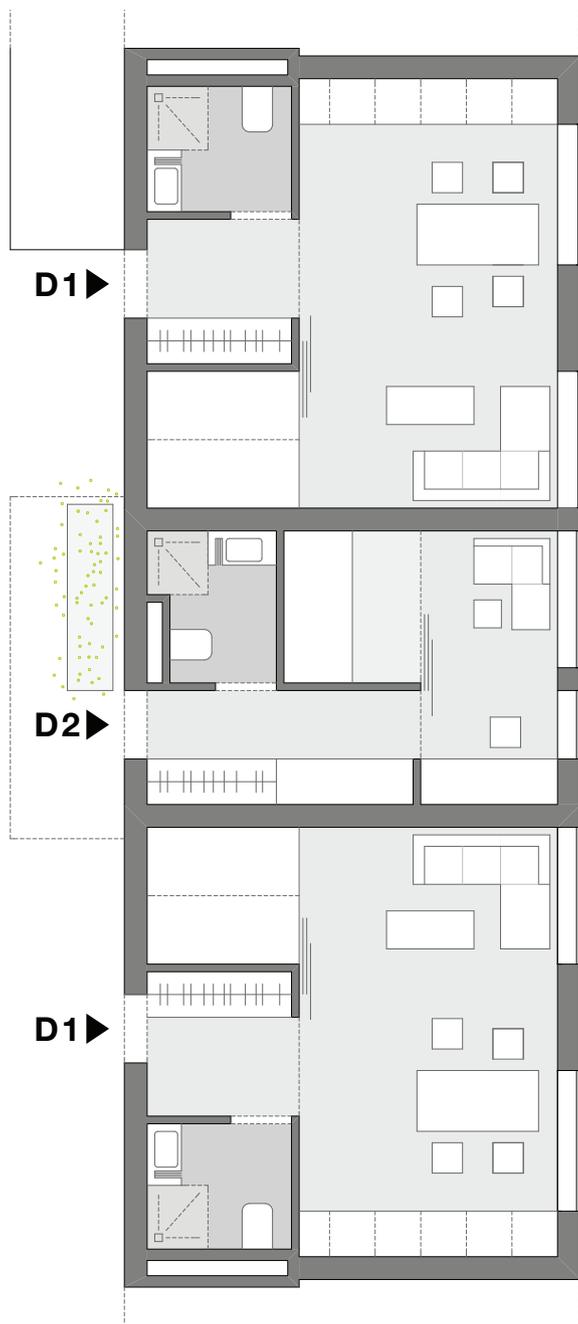
TEMPORÄRES WOHNEN TYP D | Konzept M 1:500

Studios - Temporäres Wohnen

Die Wohnungen des temporären Wohnen besteht aus Studios, die sich im Boardinghouse befinden, und Apartments in den benachbarten Gebäuden.

Die Studios unterteilen sich in Räume mit 25 m² und Räume mit 16 m². Den Studios sind Gemeinschaftsräume zugeordnet, die ausgelagerte Funktionen aufnehmen. Der Mittelgang ist als Kommunikationszone gedacht, er erweitert sich in die Gemeinschaftsräume, bietet Ausblicke auf den Hafen und die Umgebung und vernetzt die Geschosse vertikal durch Lufträume. Im ersten Obergeschoss befinden sich die kleinen Studios und eine gemeinschaftliche Küche mit Loggia. Im zweiten und dritten Obergeschoss wechseln sich kleine und große Studios ab, so ist es möglich, dass unterschiedliche Gruppen wie Familien mit Kindern, nebeneinander liegende Studios mieten. Im dritten Obergeschoss befindet sich die gemeinschaftliche Küche an der Südfassade- und bietet einen weiten Blick über die Stadt.

Der zentrale Treffpunkt, das „Wohnzimmer“ mit großer Loggia, befindet sich auf der mittleren Ebene.



STUDIOS | Exemplarische Grundriss OG 01 M 1:100

.studio 29 m²

großzügiges Studio für Geschäftsreisende, Projektarbeiter, Wissenschaftler, Kulturschaffende, Neosingle, Wohnungssuche.

Der offene Wohnraum befindet sich an der Fassade, Funktionen wie Eingangsbereich, Schlafnische, Bad und Küchenzeile sind kompakt an der inneren Wand angeordnet.



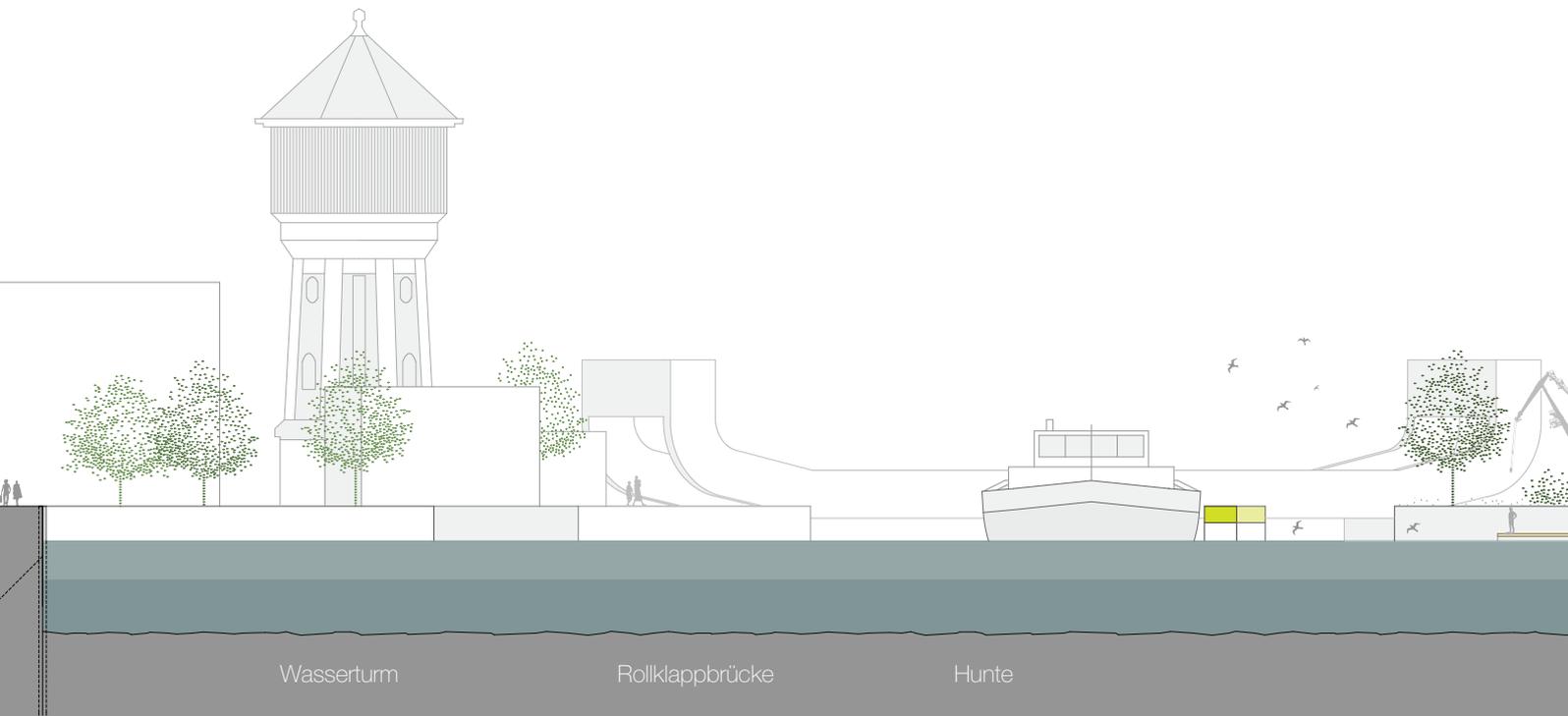


STUDIOS | Exemplarische Grundriss OG 02 M 1:100

.budget studio 18 m²

kleines, günstiges Studio für Hostelreisende, Studenten, Montaguearbeiter, Wohnungssuchende...
 Hotelzimmerähnliche, kleine Einheiten für den kurzen Aufenthalt. Die .budget studios haben einen Wohnraum mit Schlafnische und Duschbad. Garderobe/Schrank, Teeküche und Arbeitsplatz sind in ein Möbel integriert.





Wasserturm

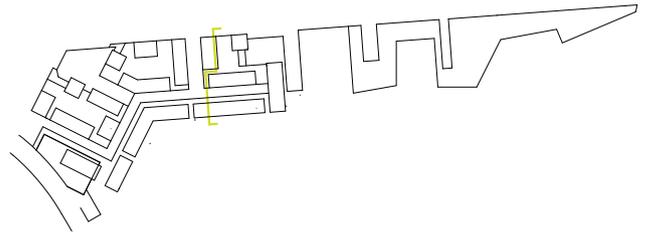
Rollklappbrücke

Hunte

TEPORÄRES WOHNEN + HYBRIDEINHEITEN

Schnitt 04 M 1:500

179



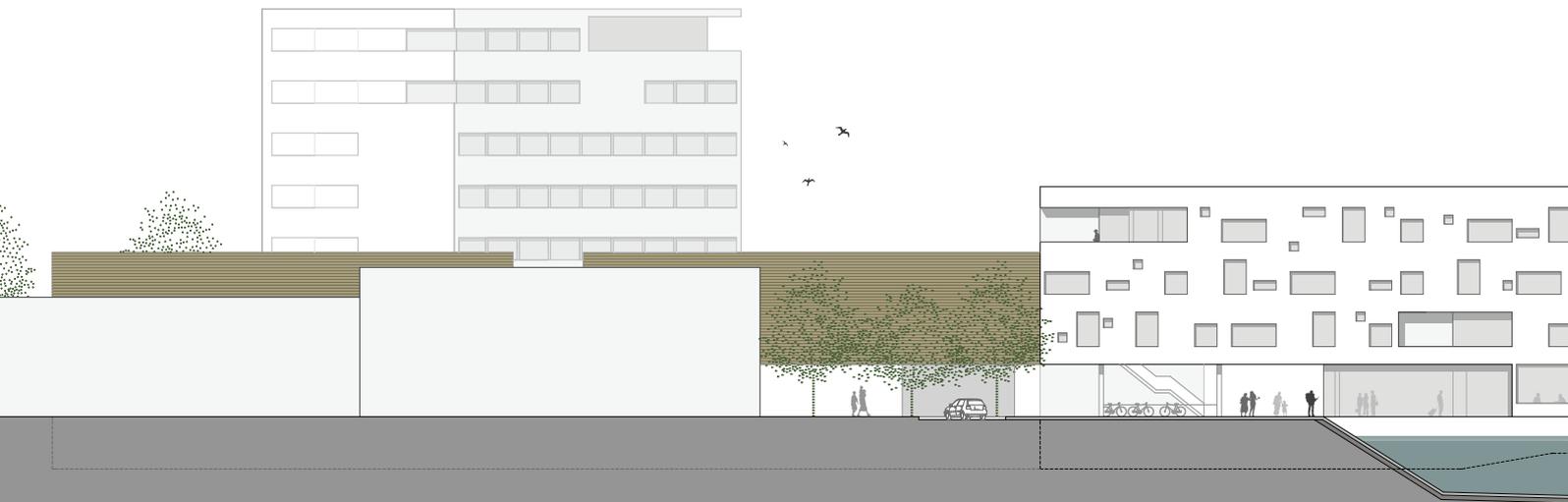
Temporäres Wohnen - Studios

Temporäres Wohnen - Apartments

Flachwasserzone

Co - Working Office

Rheinstraße



Heine - Entsorgungsfachbetrieb

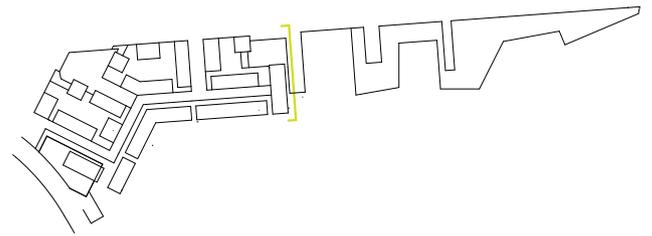
Rheinstraße

Promenade

Boardinghouse

BOARDINGHOUSE + TEMPORÄRES WOHNEN

Schnitt 05 M 1:500



e - Rezeption

Temporäre Brücke

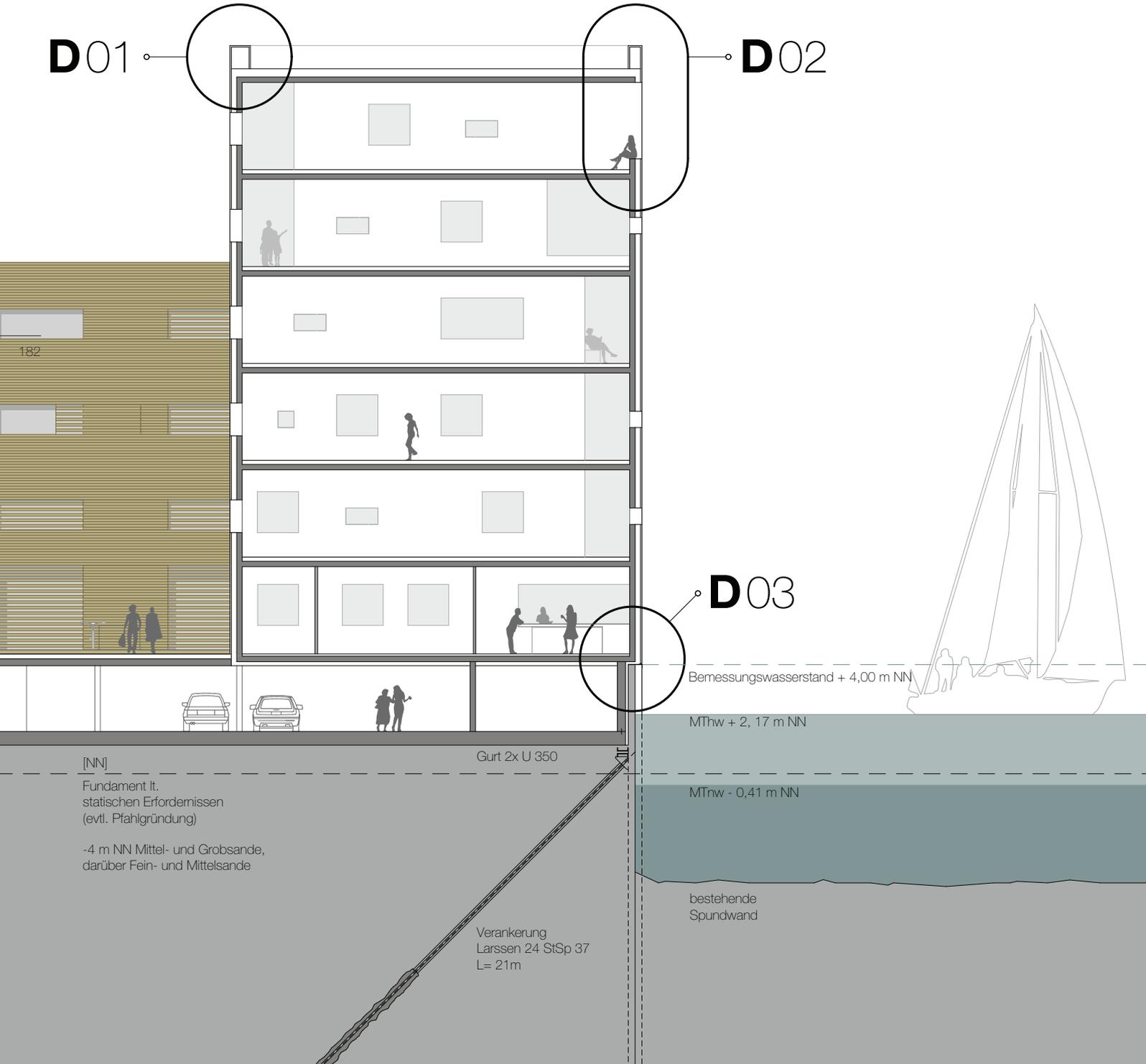
Gastronomie - Mittagstisch

Hunte

D01

D02

D03



182

[NN]

Fundament lt. statischen Erfordernissen (evtl. Pfahlgründung)

-4 m NN Mittel- und Grobsande, darüber Fein- und Mittelsande

Gurt 2x U 350

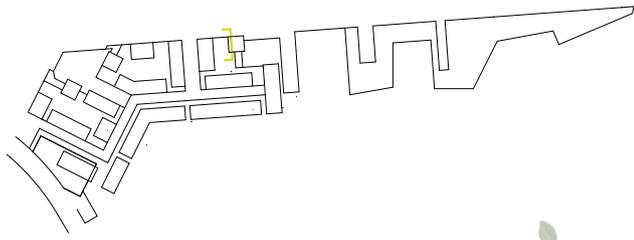
Bemessungswasserstand + 4,00 m NN

MThw + 2, 17 m NN

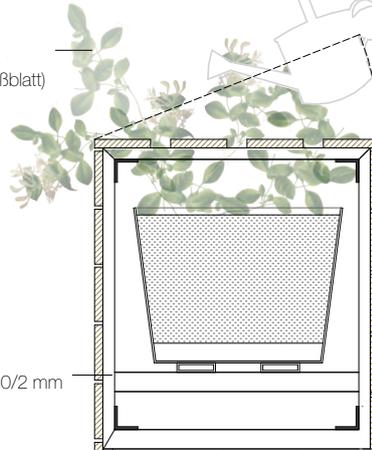
MTnw - 0,41 m NN

bestehende Spundwand

Verankerung Larssen 24 StSp 37 L= 21m



Bepflanzung
(z.B. immergrünes Geißblatt)



BRH = 850 mm (1100 mm - <25)

Stahlrohr verzinkt 50/50/2 mm

Regenrinne verzinkt

Aufbau Dachterrasse

- Holzbelag unbehandelt 22 mm
- Lattung 25/120 mm auf Konterlattung
- Abdichtung feuerfest
- Polysterol extrudiert 120 mm
- Abdichtung Bitumenbahn zweilagig
- Schaumglas im Gefälle 60 - 100 mm
- Stahlbeton 220 mm

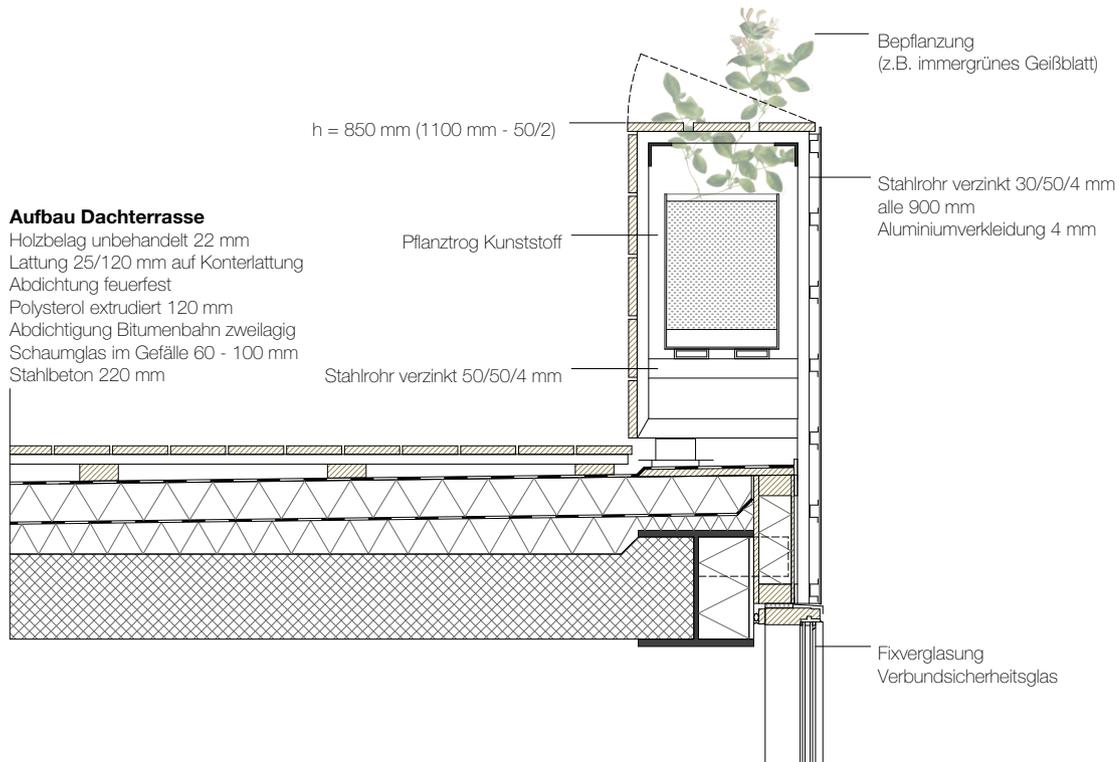
Aufbau Außenwand

- Holzschalung 145/22 mm
- Feuerschutzplatte 10 mm
- Dämmung 20 mm
- Stahlbeton 220 mm

D01

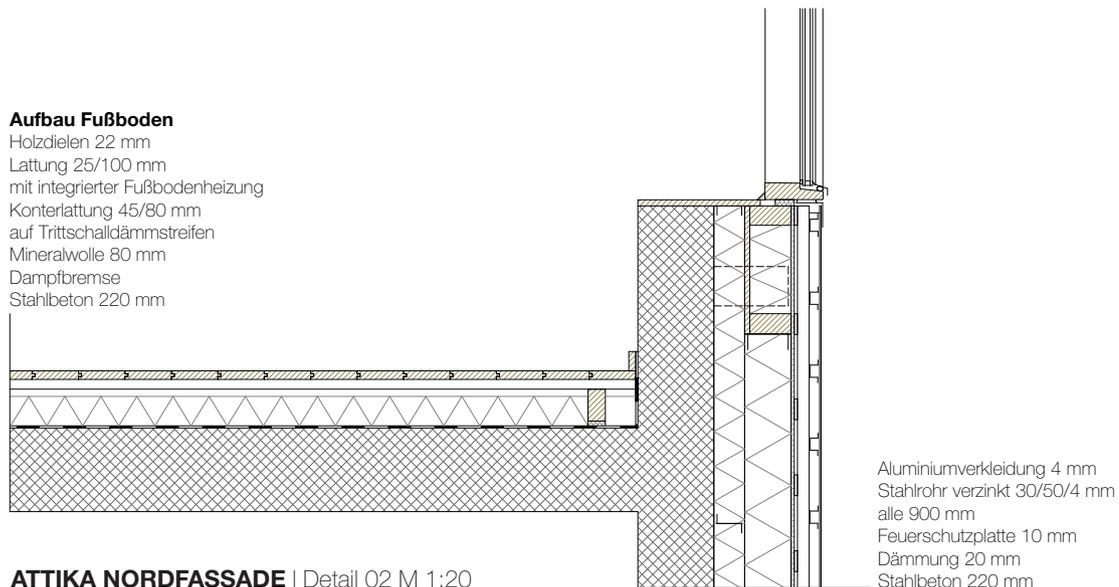
Aufbau Dachterrasse

Holzbelag unbehandelt 22 mm
Lattung 25/120 mm auf Konterlattung
Abdichtung feuerfest
Polysterol extrudiert 120 mm
Abdichtung Bitumenbahn zweilagig
Schaumglas im Gefälle 60 - 100 mm
Stahlbeton 220 mm



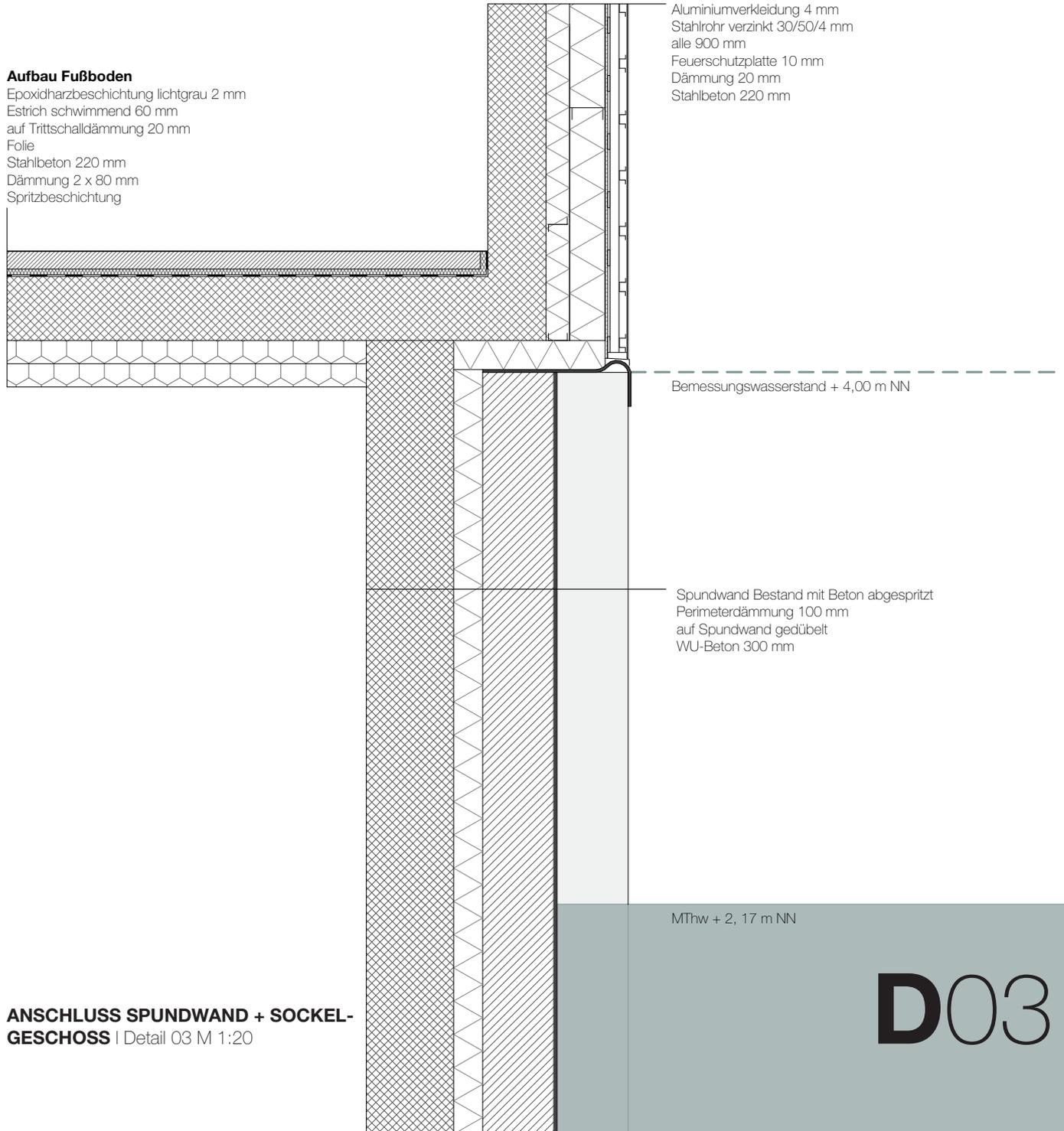
Aufbau Fußboden

Holzdielen 22 mm
Lattung 25/100 mm
mit integrierter Fußbodenheizung
Konterlattung 45/80 mm
auf Trittschalldämmstreifen
Mineralwolle 80 mm
Dampfbremse
Stahlbeton 220 mm



Aufbau Fußboden

Epoxidharzbeschichtung lichtgrau 2 mm
Estrich schwimmend 60 mm
auf Trittschalldämmung 20 mm
Folie
Stahlbeton 220 mm
Dämmung 2 x 80 mm
Spritzbeschichtung



Aluminiumverkleidung 4 mm
Stahlrohr verzinkt 30/50/4 mm
alle 900 mm
Feuerschutzplatte 10 mm
Dämmung 20 mm
Stahlbeton 220 mm

Bemessungswasserstand + 4,00 m NN

185

Spundwand Bestand mit Beton abgespritzt
Perimeterdämmung 100 mm
auf Spundwand gedübelt
WU-Beton 300 mm

MThw + 2, 17 m NN

**ANSCHLUSS SPUNDWAND + SOCKEL-
GESCHOSS** | Detail 03 M 1:20

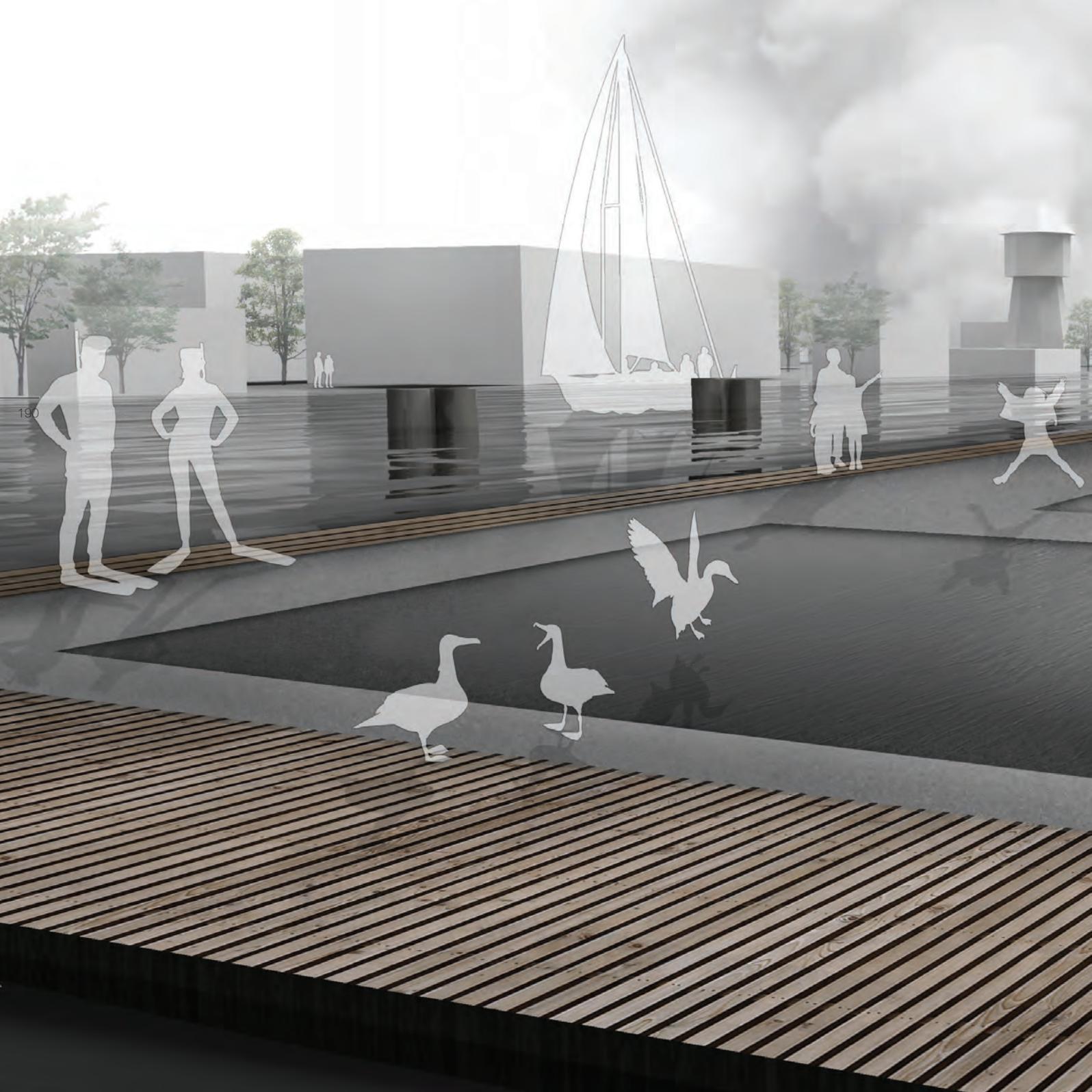
D03













05. QUELENNACHWEIS

5.1 Abbildungsverzeichnis

Abb. 01: Nordeuropa: Strukturwandel in Hafenstädten

Abb. 02: Deutschland - Niedersachsen

Abb. 03: Niedersachsen - Großstädte und Größenrelationen

Abb. 04: Gewässer in Niedersachsen

Eigene Grafiken nach: OpenStreetMap. Karte.

URL: <http://www.openstreetmap.de/karte.html> - 27.10.2010

Abb. 05: Aufteilung des Stadtgebietes bis 1833

Abb. 06: Gebietsgrenzen der Stadt Oldenburg

Brake, Klaus, Krüger, Rainer: Oldenburg im Profil, Erkundungen und Informationen zur Stadtentwicklung, Oldenburg:

Isensee, 1994, S. 352 und 353

Abb. 07: Überlagerung Festungsplan um 1750 und Heute

Staatliches Museum (Hg.): Oldenburg und das Wasser:

Beiträge aus der Geschichte der Kartographie, Oldenburg:

Isensee Verlag, 1990, S. 68

Abb. 08: Ansicht der Stadt Oldenburg um 1728

Elerd, Udo, Meyer, Lioba und Steinwascher, Gerd (Hgg.):

Oldenburg: Stadtgeschichte in Bildern und Texten: Vom Heidenwall zur Wissenschaftsstadt, Oldenburg: Isensee Verlag, 2009, S. 51

Abb. 09: Ansicht Schloss und Schlosswache, 1848

Elerd, Udo, Meyer, Lioba und Steinwascher, Gerd (Hgg.):

Oldenburg: Stadtgeschichte in Bildern und Texten: Vom Hei-

denwall zur Wissenschaftsstadt, Oldenburg: Isensee Verlag, 2009, S. 74

Abb. 10: Flächennutzung der Stadt Oldenburg

Abb. 11: Verkehrsverbindungen in der Stadt Oldenburg

Eigene Grafiken nach: OpenStreetMap. Karte.

URL: <http://www.openstreetmap.de/karte.html> - 27.10.2010

Abb. 12: Oldenburger Wohngebäude nach Gebäudeart

Abb. 13: Wohnungen nach Raumanzahl

Abb. 14: Entwicklung Haushaltsstruktur-2007+Prognose 2020

Eigene Grafiken nach: Stadt Oldenburg. Stadtverwaltung.

Planen, Bauen & Wohnen. Stadtplanung. Machbarkeitsstudie.

Teil 1. „Machbarkeitsstudie Konversionsflächen im Kontext

des Immobilienmarktes der Stadt Oldenburg“, Gutachten der

BulwienGesa AG, Berlin 2009, S.13, 20, 21

URL: http://www.oldenburg.de/stadtol/fileadmin/oldenburg/Benutzer/PDF/40/400/Internet/Gutachten_Teil_A-1.pdf - 27.09.2010c

Abb. 15: Werkschafener Glashütte, 1870

Kulturrat Oldenburg (Hrsg.): Alles Fließt: Zur Kulturgeschichte des Wassers. Bramsche: Rasch-Verlag, 2010, S. 276

Abb. 16: Stadtbezirke in Oldenburg

Eigene Grafik nach: OpenStreetMap. Karte.

URL: <http://www.openstreetmap.de/karte.html> - 27.10.2010

Abb. 17: Anlagen des Hafens im Verlauf der Jahrhunderte

Ballmann, Werner und Temnitz, Klaus: Der Hafen Oldenburg: Entwicklung und Struktur, Bedeutung und Verflechtung, Ohne Ort: Eigenverlag der Geographischen Kommission für Westfalen, 1976, S.146

Abb. 18: Stau um 1900

Deuter, Jörg und Schneider, Hans-Peter Heit:

Oldenburg in alten Ansichten, Europäische Bibliothek, 1989, Abb. 23

Abb. 19: Privathafen Rhein-Umschlag

Schnittiger, Gustav (Hrsg.): Oldenburg Schaffendes Land, Monographien Deutscher Wirtschaftsgebiete, Band 1, Oldenburg: Gerhard Stalling Verlag, 1953, S.199

Abb. 20: Alter Stadthafen - Sport- und Freizeithafen

Abb. 21: Osthafen, 2011

Abb. 22: Drielake - Stedingerstraße, 2011

Abb. 23: Drielake - Alhambra, 2011

Eigene Abbildungen

Abb. 24: Schlosshöfe, 2011

Schlosshoefer - Oldenburg. Center. Bilder vom Center. URL: http://www.schlosshoefer-oldenburg.de/media/plugins/fotogalerie/popup_fotogalerie.php?picture=../../media/page-images/fotogalerie_1/centerinnenundauen/Weidemann-1816-pixel.jpg - 18.12.2011

Abb. 25: Bahnhofsviertel - Kulturetage

Eigene Abbildung

Abb. 26: Wettbewerbsgebiet - Auslagerung des Stadthafens
Eigene Plandarstellung nach Plänen des Stadtplanungsamtes
Oldenburg, Fachdienst für Stadtentwicklung und Bauleitplanung,
Industriestraße 1, Eingang C, 26121 Oldenburg

Abb. 27: Modellfoto 1. Platz, bs+/Bernhard:Sattler

Abb. 28: Modellfoto - 2. Platz, Angelis + Partner/SCAPE

Abb. 29: Modellfoto - 3. Platz, Bolles + Willson/Agence Ter
Stadt Oldenburg. Stadtverwaltung. Planen, Bauen & Wohnen.
Stadtplanung. Sanierung- und Stadtumbaugebiete. Stadtum-
baugebiet Alter Stadthafen. Wettbewerb „Alter Stadthafen“.
Modellfotos. URL: http://www.oldenburg.de/stadtol/fileadmin/oldenburg/Benutzer/PDF/40/401/Modellfotos_fuers_Netz.pdf
- 18.12.2011

Abb. 30: Siegerprojekt - Realisierungsprobleme

Abb. 31: Luftbild Stadthafen Süd

Abbildung nach Google Maps. http://maps.google.at/maps?oe=utf-8&rls=org.mozilla:de:official&client=firefox-a&q=oldenburg&um=1&ie=UTF-8&hq=&hnear=0x47b6de53b5b669b3:0xed1ccb1bad854865,Oldenburg+%28Oldb%29,+Deutschland&gl=at&ei=4T09T8uPBYfCtAa934nKBA&sa=X&oi=geocode_result&ct=image&resnum=1&ved=0CDgQ8gEwAA-02.01.2012

Abb. 32: Lageplan Infrastruktur M 1:5.000

Abb. 33: Städtebauliche Achsen M 1:5000

Eigene Plandarstellungen nach Plänen des Stadtplanungsamtes
Oldenburg, Fachdienst für Stadtentwicklung und Bauleitplanung,
Industriestraße 1, Eingang C, 26121 Oldenburg

Abb. 34: Schallimmissionsplan - Verkehr Tag

Abb. 35: Schallimmissionsplan - Verkehr Nacht

Abb. 36: Schallimmissionsplan - Gewerbe + Industrie Tag

Abb. 37: Schallimmissionsplan - Gewerbe + Industrie Nacht

Eigene Abbildungen nach: Lärmkontor GmbH: „Bebauungsplan Alter Stadthafen – Oldenburg. Konfliktanalyse“, im Auftrag der Stadt Oldenburg, Hamburg, 2009, Anlage 5c, 5d, 6d und 6e

Abb. 38: Belastung Beurteilungsgebietes -Immissionswerte IW
Eigene Abbildung nach: LUFA Nord-West, Immissionsmessstelle: „Messbericht über die Durchführung einer Rastermessung im Oldenburger Stadthafen.“ im Auftrag der Lärmkontor GmbH, Oldenburg 2010, S. 21

Abb. 39: Hunteprofil - Tide und Hochwasser
Eigene Plandarstellung nach Plänen des Stadtplanungsamtes Oldenburg, Fachdienst für Stadtentwicklung und Bauleitplanung, Industriestraße 1, Eingang C, 26121 Oldenburg

Abb. 40: Panorama Bauplatz Nordansicht

Abb. 41: Panorama Bauplatz Westansicht

Abb. 42: Bauplatz - Analyse

Eigene Abbildungen und eigene Plandarstellung nach Plänen des Stadtplanungsamtes Oldenburg, Fachdienst für Stadtentwicklung und Bauleitplanung, Industriestraße 1, Eingang C, 26121 Oldenburg

Abb. 43: Strukturwandel in Hamburg- Hafencity + Containerhafen

Copyright Bernhard Schwaighofer

Abb. 44: Lageplan Sandtorkai + Dalmannkai

WES & Partner Landschaftsarchitekten. Projekte. Westliche Hafencity. URL: <http://www.wesup.de/westliche-hafencity-hamburg.html> - 18.12.2011

Abb. 45: Sandtorkai, 2011

Abb. 46: Promenade am Sandtorkai, 2011

Eigene Abbildungen

Abb. 47: Lageplan Teglværkshavnen

Abb. 48: Südansicht Teglværkshavnen, Terrassen und Stege

Abb. 49: Nordansicht Teglværkshavnen, Erschließung Vandkunsten. Projects. Teglværkshavnen. Abbildung 1,2 u. 8. URL: <http://www.vandkunsten.com/uk/Projects/Project/Description/teglv%C3%A6rkshavnen---housing-/15-38.p> - 17.12.2011

Abbildungen Stadthafen Süd Teil 02:

Eigene Abbildungen und eigene Plandarstellung nach Plänen des Stadtplanungsamtes Oldenburg, Fachdienst für Stadtentwicklung und Bauleitplanung, Industriestraße 1, Eingang C, 26121 Oldenburg

5.2 Literaturverzeichnis

Brake, Klaus, Krüger, Rainer: Oldenburg im Profil, Erkundungen und Informationen zur Stadtentwicklung, Oldenburg: Isensee, 1994

Elerd, Udo, Meyer, Lioba und Steinwascher, Gerd (Hg.): Oldenburg: Stadtgeschichte in Bildern und Texten: Vom Heidenwall zur Wissenschaftsstadt, Oldenburg: Isensee Verlag, 2009

GHS Gesellschaft für Hafen- und Standortenwicklung mbH (Hg.): Hafencity Hamburg. Masterplankonzeption, Nr. 2 aus der Reihe Arbeitshefte zur Hafencity, Hamburg: ohne Verlag, 1999

GHS Gesellschaft für Hafen- und Standortenwicklung mbH (Hg.): Hafencity Hamburg. Städtebau, Freiraum und Architektur, Nr. 6 aus der Reihe Arbeitshefte zur Hafencity, Hamburg: ohne Verlag, 2002

Gruppe OMP Architekten Bremen/Rastede. Projekte. 2009. Bahnhoisquartier Oldenburg. URL: <http://www.gruppeomp.de/> - 28.10.2010

HafenCity Hamburg GmbH (Hg.): Hafencity Hamburg. Gebäude in der Hafencity, Broschüre, Hamburg: Team Langebartels, 2011a

HafenCity Hamburg GmbH (Hg.): Hafencity Hamburg. Themen, Quartiere, Projekte , Broschüre, Hamburg: Team Langebartels, 2011b

Heine, Hans-Wilhelm: Der Heidenwall in Oldenburg: Ein archäologischer Beitrag zur Ersterwähnung Oldenburgs 1108. In: Wegweiser zur Ur- und Frühgeschichte Niedersachsens, Bd. 27, Oldenburg: Isensee-Verlag, 2008

Krisch, Rüdiger: Insellösung. Wohnanlage Teglvaerkshavnen in Kopenhagen, in: db deutsche bauzeitung. Auf dem Wasser. Leinfeld-Echterdingen: Konradin Verlag, 10/2010, S.31-36

Lärmkontor GmbH: „Bebauungsplan Alter Stadthafen – Oldenburg. Konfliktanalyse“, im Auftrag der Stadt Oldenburg, Hamburg, 2009

Lärmkontor GmbH: „Bebauungsplan Alter Stadthafen – Oldenburg. Detailanalyse M-782 Teil A“, im Auftrag der Stadt Oldenburg, Hamburg, 2010

LUFA Nord-West, Immissionsmessstelle: „Messbericht über die Durchführung einer Rastermessung im Oldenburger Stadthafen.“ im Auftrag der Lärmkontor GmbH, Oldenburg 2010

KSP Jürgen Engel Architekten. Projekte. Shopping, Sport und Unterhaltung. Schlosshöfe Oldenburg. URL:<http://www.ksp-architekten.de/index.php?id=53&ref=1&project=93&desc=0> -28.10.2010

Kulturrat Oldenburg (Hrsg.): Alles Fließt: Zur Kulturgeschichte des Wassers. Bramsche: Rasch-Verlag, 2010

Peguform. Das Unternehmen. Deutschland. Oldenburg. URL:<http://www.peguform.de/index.php?id=77&L=3> – 27.10.2010a

Peguform. Geschichte. URL: <http://www.peguform.de/history.html> - 27.10.2010b

Schachtschneider, Matthias: Osternburg: Ein Ort mit vielen Gesichtern, Oldenburg: Isensee Verlag, 2001

Stadt Oldenburg (Hrsg.): Der Oldenburger Hafen, Oldenburg: Isensee-Verlag, 1995

Stadt Oldenburg, Dezernat für Bauen, Umwelt und Verkehr (Hg.): Zielkonzept Innenstadt: Bilanz und Fortschreibung. Oldenburg: ohne Verlag, 2009

Stadt Oldenburg, Stadtverwaltung. Fakten und Finanzen. Statistische Daten online. Geografie. „0101 - Gemeindekennziffer, Lage, Ortszeit, Fläche, Einwohner.“ URL: <http://www.oldenburg.de/stadtol/fileadmin/oldenburg/Benutzer/PDF/40/402/0101-0102-2009-Internet>.

pdf - 27.09.2010a

Stadt Oldenburg. Stadtverwaltung. Planen, Bauen & Wohnen. Stadtplanung. Bauleitplanung. Flächennutzungsplan. „Aktueller Flächennutzungsplan“

URL: http://www.oldenburg.de/stadtol/fileadmin/oldenburg/Benutzer/PDF/40/400/Internet/FNP_OL_06-2010_Reduz.pdf - 27.10.2010b

Stadt Oldenburg. Stadtverwaltung. Planen, Bauen & Wohnen. Stadtplanung. Machbarkeitsstudie. Teil 1. „Machbarkeitsstudie Konversionsflächen im Kontext des Immobilienmarktes der Stadt Oldenburg“, Gutachten der BulwienGesa AG, Berlin 2009,

URL: http://www.oldenburg.de/stadtol/fileadmin/oldenburg/Benutzer/PDF/40/400/Internet/Gutachten_Teil_A-1.pdf - 27.09.2010c

Stadt Oldenburg. Stadtverwaltung. Planen, Bauen & Wohnen. Stadtplanung. Sanierung- und Stadtumbaugebiete. Stadtumbaugebiet Alter Stadthafen. Rahmenplan Alter Stadthafen. „Rahmenplanung. Teil 1“ URL: http://www.oldenburg.de/stadtol/fileadmin/oldenburg/Benutzer/PDF/40/401/Rahmenplan_Stadthafen/RP_Alter_Stadthafen_S.1-29.pdf - 27.10.2010d

Stadt Oldenburg. Stadtverwaltung. Planen, Bauen & Wohnen. Stadtplanung. Sanierung- und Stadtumbaugebiete. Stadtumbaugebiet Alter Stadthafen. Rahmenplan Alter Stadthafen.

„Rahmenplanung. Teil 2“ URL: http://www.oldenburg.de/stadtol/fileadmin/oldenburg/Benutzer/PDF/40/401/Rahmenplan_Stadthafen/RP_Alter_Stadthafen_S.30-58.pdf - 27.10.2010e

Stadt Oldenburg. Stadtverwaltung. Planen, Bauen & Wohnen. Stadtplanung. Sanierung- und Stadtumbaugebiete. Stadtumbaugebiet Alter Stadthafen. Rahmenplan Alter Stadthafen. Ausstellungspläne „Blatt 4“ URL: http://www.oldenburg.de/stadtol/fileadmin/oldenburg/Benutzer/PDF/40/401/Rahmenplan_Stadthafen/Blatt_4.pdf - 27.10.2010f

Stadt Oldenburg. Stadtverwaltung. Planen, Bauen & Wohnen. Stadtplanung. Sanierung- und Stadtumbaugebiete. Bahnhofsviertel. Rahmenplanung. Broschüre: „Sanierungsgebiet Bahnhofsviertel - Rahmenplanung“ URL: http://www.oldenburg.de/stadtol/fileadmin/oldenburg/Benutzer/PDF/40/Sanierungsforum/Rahmenplanung_Bahnhofsviertel_Ratsbeschluss_2009.pdf-27.10.2010g

Stadt Oldenburg. Stadtverwaltung. Planen, Bauen & Wohnen. Stadtplanung. Sanierung- und Stadtumbaugebiete. Ausgangslage. Informationen zum Ergebnis. Wettbewerb „Alter Stadthafen“: Aktueller Stand. Broschüre: „Wettbewerbsdokumentation Alter Stadthafen Oldenburg“ URL: http://www.oldenburg.de/stadtol/fileadmin/oldenburg/Benutzer/PDF/40/401/WB_Doko_Scan_klein.pdf -27.10.2010h

Stadt Oldenburg. Stadtverwaltung. Planen, Bauen & Wohn-

nen. Stadtplanung. Sanierung- und Stadtumbaugebiete. Ausgangslage. Bearbeitungsphase. Auslobungstext. „Wettbewerbsverfahren Alter Stadthafen, Oldenburg“ URL: http://www.oldenburg.de/stadtol/fileadmin/oldenburg/Benutzer/PDF/40/401/Auslobungstext_17_01_08_fuers_Internet.pdf -27.10.2010i

Stadt Oldenburg. Stadtverwaltung. Fakten und Finanzen. Statistische Daten online. Geografie. „0104 - Nutzung des Stadtgebietes im Jahr 2010“ URL: <http://www.oldenburg.de/stadtol/fileadmin/oldenburg/Benutzer/PDF/40/402/0103-0104-2010-Internet.pdf> - 18.12.2011a

Stadt Oldenburg. Stadtverwaltung. Fakten und Finanzen. Statistische Daten online. Geografie. „0105 - Nutzung in den vier Gemarkungen im Jahr 2010“ URL: <http://www.oldenburg.de/stadtol/fileadmin/oldenburg/Benutzer/PDF/40/402/0105-2010-Internet.pdf> - 18.12.2011b

Stadt Oldenburg. Stadtverwaltung. Umwelt, Abfall und Verkehr. Verkehr. Oldenburg und das Fahrrad. URL: <http://www.oldenburg.de/stadtol/index.php?id=2040> - 18.12.2011c

Stadt Oldenburg. Stadtverwaltung. Planen, Bauen & Wohnen. Stadtplanung. Stadtentwicklung. Stadtentwicklungsprogramm.

URL: <http://www.oldenburg.de/stadtol/index.php?id=6428-18.12.2011d>

Stadt Oldenburg. Stadtverwaltung. Statistik und Zensus 2011. Oldenburg in Zahlen. „Zahlen zur Stadt Oldenburg“
URL: http://www.oldenburg.de/stadtol/fileadmin/oldenburg/Benutzer/PDF/40/402/Oldenburg_in_Zahlen.November.2011.pdf - 18.12.2011e

Vandkunsten. Projects. Teglværkshavnen.
URL: <http://www.vandkunsten.com/uk/Projects/Project/Description/teglv%C3%A6rkshavnen---housing-/15-38.p>: - 17.12.2011

Wien.at. Politik und Verwaltung. Statistik. Wien auf einen Blick.
URL: <http://www.wien.gv.at/statistik/aktuell.html> – 15.10.2010

WSA. Wasser-und Schifffahrtsamt Bremen. Gewässerkunde. Aufgaben der Gewässerkunde. Wasserstandsdaten. „Hydrologische Werte“
URL: http://www.wsv.de/wsa-hb/gewaesserkunde/images/Hydliste_2001-2010.pdf - 27.10.2010

Zimmermann, Felix: Oldenburg - eine Stadt im Schlenderschritt, in: Merian Extra. Oldenburg. Hamburg: Jahreszeitenverlag, 03/2007, S.34

* DANKE

Bernhard, Daniel, Francesc, Gerlinde, Julian, Karin, Leonie, Maja, Magoscha, Marc, Natalie, Patricia, Severin, Suse, Vera und dem Zeichensaalkollektiv für die Gespräche und die Geduld.

Cuno Brullmann, Rudolf Scheuven und Klaus Krec für die Korrekturen und Kritiken.

Carsten Schoch und dem Fachdienst für Stadtentwicklung und Bauleitplanung der Stadt Oldenburg für die Informationen.