



## **1. Konversionsbericht für die Stadt Gütersloh**

**- Bewältigung der Folgen des Abzugs der britischen Streitkräfte -**

**Inhalt**

1. Britische Streitkräfte in Deutschland und in Ostwestfalen-Lippe .....	3
2. Konversionsprojekte und -prozesse.....	7
3. Konversionsflächen in Gütersloh .....	11
3.1 Flugplatz Gütersloh „Princess Royal Barracks“ .....	11
3.1.1 Militärflugplatz .....	16
3.1.2 Ziviler Flugbetrieb.....	16
3.1.3 Landes-, Regional- und Bauleitplanung.....	18
3.1.4 Gewerbeflächenentwicklung .....	21
3.2 Kaserne „Mansergh Barracks“ .....	22
4. Zivile Liegenschaften.....	29
4.1 Wohnungsbestände .....	29
4.2 Blankenhagen School .....	31
4.3 Sportplätze Marienfelder Straße und Siedlung Parseval-/ Zeppelinstraße.....	32
5. Bisherige Aktivitäten .....	35
6. Strategie und weiteres Vorgehen.....	41
7. Internetlinks .....	43
Impressum .....	44

## 1. Britische Streitkräfte in Deutschland und in Ostwestfalen-Lippe

Am 20.10.2010 wurde über die Ankündigung der britischen Regierung, ihre Truppen aus Deutschland bis zum Jahr 2020 abziehen zu wollen, berichtet. Die Berichterstattung basierte auf einer Erklärung, die der Premierminister David Cameron am 19.10.2010 vor dem Unterhaus abgab. Wörtlich hieß es: „Was den Abzug aus Deutschland anbelangt, so sollte die Hälfte des Personals bis 2015 zurückkehren und der Rest bis 2020.“ Diese Nachricht traf die Stadt Gütersloh unerwartet, zumal erst knapp ein Jahr zuvor ein langfristiges militärisches Engagement vor Ort bekräftigt wurde. Dass die globalen Veränderungen, insbesondere die weltpolitische Sicherheitslage, langfristig militärstrategische Veränderungen nach sich ziehen würden, war durchaus vorhersehbar. In ihrer zeitlichen Dimension kam die Ankündigung des Truppenabzugs allerdings für die betroffenen Kommunen ebenso überraschend wie für die hier stationierten Streitkräfte.

**Hintergrund des Rückzugs aller britischen Truppenteile aus Deutschland** ist die Entscheidung der britischen Regierung, das Land durch drastische Einsparungen aus der Schuldenkrise zu führen. Die Neuverschuldung lag 2011 bei 10,1% und war damit so hoch wie in keinem anderen Land der sieben größten Industriestaaten („G 7-Gruppe“). Die Ursachen liegen sowohl im Konjunkturereinbruch wie auch in der Rettung der in Schieflage geratenen Banken 2008 bis 2009. Großbritannien konnte, als Nicht-Mitglied des Euroraums, nicht vom Rettungsschirm profitieren, wie dies die Euro-Staaten vermochten.

Die im Oktober 2010 durch Finanzminister George Osborne im Unterhaus angekündigten Einsparungen von insgesamt 83 Milliarden Pfund (ca. 95 Milliarden Euro) in den nächsten vier Jahren enthalten folgende Ziele:

- Rückführung des Defizits bis zum Haushaltsjahr 2014/2015 auf ein Prozent des Bruttoinlandsproduktes. Die EU sieht eine Obergrenze von drei Prozent vor.
- Streichungen im Sozialetat von 18 Milliarden Pfund.
- Kürzung der Zuschüsse im öffentlich geförderten Wohnungsbau.
- Anhebung des Rentenalters bis 2020 auf 66 Jahre.
- Ausgenommen bleiben das staatliche Gesundheitssystem NHS (National Health Service) und die Entwicklungshilfe.
- Wegfall von 490.000 Arbeitsplätzen im öffentlichen Dienst. Die Sozialverträglichkeit soll im Wesentlichen durch die Nichtwiederbesetzung bei Pensionierungen gewährleistet werden.
- Steuererhöhungen (u.a. der Mehrwertsteuer), Einführung einer Bankensteuer.
- Kürzung des königlichen Haushaltes um 14 Prozent über vier Jahre.

Relevant in Zusammenhang mit den Entwicklungen in Ostwestfalen-Lippe sind:

- Einsparungen im Verteidigungshaushalt von acht Prozent.

Die Maßnahmen zur Haushaltskonsolidierung in Großbritannien (wie auch in anderen EU-Ländern) wurden vom Internationalen Währungsfonds positiv gewürdigt.

Vor diesen Hintergründen ist die Entscheidung des Rückzuges der britischen Truppen aus Deutschland zu sehen.

Die **britischen Streitkräfte in Deutschland** („British Forces Germany“) betreiben mehrere Standorte in Nordrhein-Westfalen und Niedersachsen, die vier Garnisonen zugeordnet sind:

- Zur „Bergen-Hohne Garrison“ an Standorten in Bergen, Celle und Bad Fallingb. sowie in den gemeindefreien Gebieten Lohheide und Osterheide gehört u.a. der Truppenübungsplatz in der Lüneburger Heide.
- Die „Rhine Garrison“ beschäftigt an Standorten in Dülmen, Niederkrüchten, Haltern am See, Mönchengladbach und Dorsten 1.631 militärische Beschäftigte, 634 britische Beamte und 1.176 nicht britische zivile Angestellte. Die Auflösung der „Rhine Garrison“ begann bereits 2010 und soll bis 2014 abgeschlossen werden.
- Die „Paderborn Garrison“ beschäftigt an Standorten in Hameln und Paderborn 4.030 militärische Beschäftigte, 153 britische Beamte und 997 nicht britische zivile Angestellte.
- Die „Gütersloh Garrison“ beschäftigt an Standorten in Bielefeld, Gütersloh, Herford und Münster 6.178 militärische Beschäftigte, 427 britische Beamte und 1.487 nicht britische zivile Angestellte.

Die ehemalige Garnison Osnabrück, einst die größte Garnison außerhalb des Vereinigten Königreiches, wurde im Jahr 2009 geschlossen. Insgesamt kommen die britischen Streitkräfte in Deutschland auf 17.993 militärische Beschäftigte und 1.321 britische Beamte. Darüber hinaus leben 20.539 Familienangehörige in Deutschland, davon sind 12.040 Kinder.

**Ostwestfalen-Lippe (OWL)** ist durch die Schließung der Gütersloher und der Paderborner Garnison besonders stark betroffen. Neben den Städten, in denen sich Standorte militärischer Liegenschaften der Garnisonen Paderborn und Gütersloh befinden, sind noch weitere Städte und Gemeinden betroffen, in denen von den britischen Streitkräften genutzte zivile Liegenschaften liegen. Im Einzelnen sind dies die Städte und Gemeinden:

- Bad Oeynhausen im Kreis Minden-Lübbecke,
- Bünde, Hiddenhausen und Herford im Kreis Herford,
- die kreisfreie Stadt Bielefeld,
- Bad Salzuflen, Detmold und Schlangen im Kreis Lippe,
- Bad Lippspringe und Paderborn im Kreis Paderborn sowie
- Gütersloh, Harsewinkel und Herzebrock-Clarholz im Kreis Gütersloh.

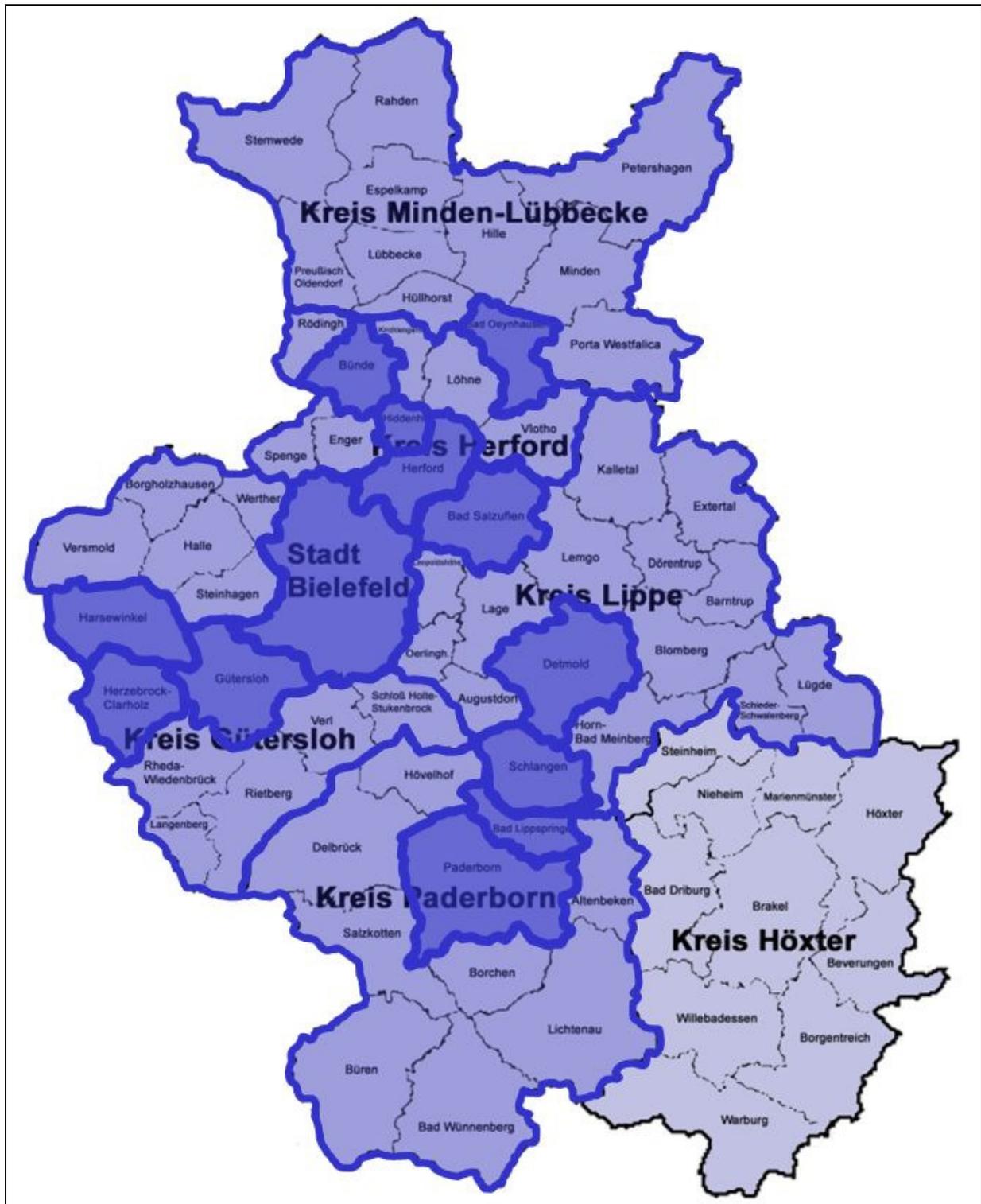


Abbildung 1: vom Abzug der britischen Streitkräfte betroffene Kommunen in OWL

**Tabelle 1: Übersicht der vom Abzug der britischen Streitkräfte betroffenen Kommunen in OWL**

Stadt/ Gemeinde	Britische Streitkräfte und Angehörige	Kauf- kraft in Mio. €	zivile Ange- stellte	militärische Liegenschaften		zivile Liegenschaften		
				Anzahl	Fläche in ha	besondere Ein- richtungen	Wohn- einheiten	sonstige Ein- richtungen
Stadt Paderborn	9.500	172,8	900	7	1.572	Kasernen, Truppen- übungsplatz, Standort- übungsplatz	1.564	diverse Infra- struktur- und Wohnfolge- einrichtungen
Stadt Gütersloh	6.000	120,9	360	2	381	Kaserne, Flugplatz	1.018	Schule, Sportplatz
Stadt Bielefeld	2.100	40,3	220	2	33	Kasernen	468	
Stadt Herford	2.000	40,1	266	3	28	Kasernen	450	Sportplatz, Versorgungs- einrichtung
Stadt Harsewinkel	1.040	20,9					378	Sportplätze
Stadt Detmold	950	17,8					275	Schule
Stadt Bad Lippspringe	650	11,8		1		Truppen- übungsplatz	180	
Stadt Bünde	509	10,2					145	
Stadt Bad Salzuflen	230	4,3					58	
Stadt Bad Oeynhausen	115	2,3					33	
Gemeinde Herzebrock-Clarholz	90	1,8					25	
Gemeinde Schlangen	80	1,5		1		Truppen- übungsplatz	24	
Gemeinde Hiddenhausen	5	0,1					1	
<b>SUMME</b>	<b>23.269</b>	<b>444,8</b>	<b>1.746</b>	<b>16</b>	<b>2.014</b>		<b>4.619</b>	

(Quellen: Meldungen der Kommunen, teilweise Schätzungen)

Neben Bad Lippspringe, Paderborn und Schlangen sind auch noch Augustdorf im Kreis Lippe, Hövelhof im Kreis Paderborn und Schloss Holte-Stukenbrock im Kreis Gütersloh mit dem Truppenübungsplatz Senne betroffen.

## 2. Konversionsprojekte und -prozesse

Unter Konversion wird in der Stadtplanung ganz allgemein die Nutzungsänderung einer Fläche verstanden. Verwendung findet der Begriff für die Umnutzung von Industrie- und Gewerbebranchen, ehemaligen Flächen der Bahn, der Post etc. In erster Linie ist allerdings die **Umwandlung bisher militärisch genutzter Flächen und Einrichtungen für zivile Folgenutzungen** gemeint. Bei einer Aufgabe militärischer Standorte sind i.d.R. gleichzeitig zivile Liegenschaften betroffen. Die Bewältigung der Folgen des Abzugs von Streitkräften umfasst damit nicht nur die Diskussion über die zukünftige Nutzung der militärischen Liegenschaften. Im Rahmen eines Konversionsprozesses müssen auch wirtschaftliche (z.B. Einwohner-, Kaufkraft-, Arbeitsplatz- und Steuerverluste), kulturelle und sonstige Aspekte betrachtet werden.

Für die Dauer der militärischen Nutzung sind militärische Liegenschaften dem kommunalen Planungsrecht grundsätzlich entzogen und unterliegen dem **Fachplanungsrecht des Bundes** nach § 37 Baugesetzbuch (BauGB). Entscheidend für die Freigabe einer militärischen Liegenschaft ist die Aufgabeerklärung des Bundesministers der Verteidigung, welcher vorab eine mögliche militärische Weiternutzung abschließend prüft. Nach negativer Prüfung werden die Landes- und Kommunalbehörden über die Beendigung der militärischen Nutzung frühzeitig unterrichtet.

Bei der Freigabe ehemals militärisch genutzter Liegenschaften ist zudem das Verwertungsverfahren des Bundes zu beachten. Zuerst wird eine **Entbehrlichkeitsprüfung** durchgeführt, bei der geklärt wird, ob die zugeführte Liegenschaft zur Erfüllung anderer, ziviler Aufgaben des Bundes in absehbarer Zeit benötigt wird. Besteht kein anderweitiger Bundesbedarf, werden vorrangig Rückübertragungsansprüche des letzten rechtmäßigen Eigentümers gegenüber dem Bund geprüft.

Es ist vorrangige Aufgabe der jeweiligen Gemeinde, neue Nutzungsvorstellungen für freigegebene Konversionsstandorte zu entwickeln, was ggf. auch gemeinsam mit dem Flächeneigentümer und privaten Investoren geschehen kann. Die Gemeinde entscheidet darüber hinaus über den Zeitpunkt der Umnutzung und welche Instrumente eingesetzt werden. Im Hinblick auf die **Planungshoheit** hat die jeweilige Kommune einen Rechtsanspruch auf frühzeitige Erklärung der Freigabe und Entwidmung militärisch nicht mehr benötigter Flächen. Nach Aufgabe der militärischen Nutzung greift schließlich die Planungshoheit der Kommune, die feststellen muss, welche Planungsabsichten sie zukünftig verfolgen will. Die Überplanung einer militärischen Anlage ist auch schon möglich, wenn die Aufhebung der militärischen Zweckbestimmung bevorsteht. Allerdings kann vor Aufgabe der militärischen Nutzung kein Satzungsbeschluss gefasst werden. Gleiches gilt für den Erlass von Maßnahmen zur Sicherung der Bauleitplanung (Zurückstellung von Baugesuchen, Veränderungssperre) bzw. Vorkaufsrechtssatzung. Liegt keine qualifizierte verbindliche Bauleitplanung vor, so sind Bauanträge nach der Entwidmung entsprechend der §§ 34 (Innenbereich) und 35 (Außenbereich) des BauGB zu beurteilen.

Die Gaststreitkräfte in Deutschland nutzen überwiegend bundeseigene Liegenschaften, darunter Kasernen und Familienunterkünfte, sowie angemietete Liegenschaften. Die militärischen, aber auch ein großer Teil der zivilen Liegenschaften, werden von der **Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA)** verwaltet. Die BImA wurde 2004 als bundesunmittelbare, rechtsfähige Anstalt des öffentlichen Rechts mit Sitz in Bonn gegründet. Zu ihren Aufgaben gehört neben der

Wahrnehmung der Grundstücksinteressen der Gaststreitkräfte u.a. ein ressortübergreifendes, einheitliches Immobilienmanagement innerhalb der Bundesverwaltung sowie die Verwaltung und wirtschaftliche Verwertung von Grundstücken, die für Zwecke des Bundes nicht mehr benötigt werden. Organisatorisch ist die BImA in die fünf operativ tätigen Sparten

- Portfoliomanagement,
- Verkauf,
- Facility Management,
- Bundesforst und
- Verwaltungsaufgaben

gegliedert. Der besondere Schwerpunkt der Sparte Verkauf liegt in der Vermarktung frei gewordener Militärf Flächen. Nach eigener Darstellung unterstützt die BImA hierbei die Kommunen bei der Entwicklung von Nutzungsvorstellungen und der Schaffung von Planungsrecht. Die BImA ist einer der größten Immobilieneigentümer Deutschlands und verwaltet ein Portfolio im Wert von 6,8 Mrd. Euro. In den nächsten fünf, sechs Jahren soll rund die Hälfte des Bestands veräußert werden, der Rest gilt als kaum vermarktungsfähig (Immobilienzeitung vom 22.03.2010: „Immobilien der öffentlichen Hand – Not zwingt zu Ausverkauf“).

Für die einzelnen Konversionsflächen sollte angestrebt werden, mit vertretbarem Aufwand eine wirtschaftliche Anschlussnutzung zu realisieren. Voraussetzung für die Bestimmung von Nachfolgenutzungen und deren rechtliche Absicherung über die Bauleitplanung ist eine umfangreiche **Bestandsanalyse**, die u.a. eine Altlastenerkundung, eine Bewertung des Gebäudebestandes, eine Biotop- und Artenkartierung, ein städtebauliches Rahmen- und Erschließungskonzept sowie Kosten-/ Finanzierungs- und Marktanalysen umfasst.

**Beispiele** für die Konversion militärischer Standorte sind mannigfaltig vorhanden. So wurden in Nordrhein-Westfalen seit 1990 etwa 12.000 ha ehemalige Militärf Flächen in mehr als 350 Konversionsprojekten für zivile Nachfolgenutzungen freigeben. Darunter fallen zum überwiegenden Teil Kasernen, aber auch Flug- bzw. Luftlandeplätze, Militärübungsgelände, Militärdepots, Raketenstellungen und Nachrichtenanlagen. I.d.R. bieten Kasernenstandorte aufgrund ihrer Lage im Stadtraum, ihrer Gebäudesubstanz und ihres unmittelbaren Umfeldes gute Anknüpfungspunkte für zivile Wohn-, Dienstleistungs- und Gewerbenutzungen. Oft erhalten einzelne Gebäude oder ganze Standorte auch eine besondere Zweckbestimmung, z.B. als Hochschule, als Museum, als Landesgartenschau- oder als Messegelände.

Ein Beispiel für einen umfangreichen Konversionsprozess stellt die Stadt **Osnabrück** dar. Die britischen Streitkräfte hinterließen nach ihrem Abzug sechs Kasernen mit einer Gesamtfläche von rund 160 ha, zwei Schulen sowie 750 bundeseigene und 490 angemietete Wohnungen. Nach Bekanntgabe der Abzugspläne der britischen Streitkräfte hat sich die Stadt mit möglichen Entwicklungsideen für die einzelnen Kasernenflächen auseinander gesetzt. Als Ergebnis wurden die so genannten Strukturkonzepte mit Nutzungsskizzen und Leitgedanken für die einzelnen Kasernenstandorte vom Rat der Stadt Osnabrück Mitte 2007 beschlossen. 2008 wurde in einem umfangreichen Planungs- und Beteiligungsprozess mit interessierten Bürgern und Fachleuten der Perspektivplan Konversion erarbeitet, welcher auf der Basis der bestehenden Ideen städtebauliche und freiraumplanerische Leitlinien vorgibt und als Grundlage für die zukünftige Entwicklung der freiwerdenden Kasernenflächen dient. Aufbauend auf diesen Ergebnissen werden bzw.

wurden für die einzelnen Kasernenflächen städtebauliche Wettbewerbe und Gutachterverfahren durchgeführt, Rahmenpläne erarbeitet und die verbindliche Bauleitplanung weiter voran getrieben.

Für die Gütersloher Nachbarstadt **Bielefeld** lassen sich die ehemaligen Kasernenstandorte der „Richmond“, der „Redcar“, der „Rochdale“, der „Ripon“ und der „Harrogate Barracks“ als Konversionsprojekte nennen. So wurde auf dem 1992 freigegebenen, 7 ha großen Areal der „Richmond Barracks“ an der Straße „Am Stadtholz“ in ehemaligen Kasernengebäuden die Fachhochschule Bielefeld, das Bundesamt für Migration und Flüchtlinge sowie die Zentrale Ausländerbehörde der Stadt Bielefeld untergebracht. Die ehemaligen „Redcar Barracks“ an der Friedrich-Hagemann-Straße werden vom Technischen Hilfswerk und einem Industriebetrieb genutzt. Auf den zugehörigen, 12,2 ha großen Sportflächen trainiert heute Arminia Bielefeld. 1994 wurde die 13,8 ha große Fläche der „Ripon Barracks“ an der Detmolder Straße freigegeben. Hier wurde zum einen durch Abriss und Neubau das Wohngebiet „Wohnen am Osning“ entwickelt, zum anderen wurden Gebäude durch die Arbeiterwohlfahrt und Schulen umgenutzt. Für die 6,3 ha großen „Harrogate Barracks“ an der Oldentruper Straße fand ein städtebaulicher Wettbewerb statt. Bis 1999 entstanden 274 Mietwohnungen, 38 Eigentumswohnungen (Ehlentruper Weg/Leedsstraße), 42 Reiheneigenheime und eine Kindertagesstätte.

In **Münster** sind seit den 1990er Jahren bereits mehrere Konversionsprojekte umgesetzt worden. Die 88 ha der Buller-, Waterloo- und Swinton-Kaserne bilden nun den Gewerbepark Loddenheide. Das ehemalige Heeresverpflegungsamt bietet heute gewerblichen und dienstleistungsorientierten Betrieben sowie dem Staatsarchiv in den erhaltenen Speichergebäuden Raum. Das Wohnquartier Meerwiese belegt das Gelände der ehemaligen Portsmouth-Kaserne. Aus der ehemaligen Nelson-Kaserne wurden die Solarsiedlung Gasselstiege und das Lincoln-Quartier entwickelt. Die Gartensiedlung Weißenburg ist auf dem Gelände der ehemaligen Hindenburg-Kaserne entstanden. Der Leonardo-Campus für Wissenschafts- und Hochschuleinrichtungen ist aus der ehemaligen Von-Einem-Kaserne hervorgegangen.

Weitere exemplarische Beispiele für die Umnutzung von Kasernen lassen sich z.B. in

- **Detmold** (Hochschulstandort Campus Emilie),
- **Minden** (Preußenmuseum),
- **Soest** (Hochschulcampus),
- **Dortmund** (Wohn- und Gewerbegebiet Stadtkrone-Ost),
- **Hemer** (Landesgartenschaugelände 2010),
- **Kassel** (Wohngebiet und Technologiepark Marbachshöhe) oder
- **Trier** (Stadtteil Petrisberg mit Landesgartenschaugelände 2004)

finden.

Ehemalige Militärflug- und Landeplätze umfassen großflächige Areale. Sie werden teilweise für die zivile Luftfahrt weiter genutzt, teilweise werden auch hier größere Wohn- und Gewerbegebiete entwickelt.

Als Beispiele für die Umnutzung **militärischer Flugplätze** können die ehemaligen US-Militärflughäfen **Bitburg** in der Südeifel und Lautzenhausen im Hunsrück genannt werden. Das ca. 500 ha große Gelände in Bitburg stellt eine gelungene Symbiose von Regionalflugplatz, Freizeitzentrum, Dienstleistungs-, Industrie- und Gewerbebestandort dar. Das ca. 560 ha große Areal der ehemaligen Luftwaffenbasis im Hunsrück wird seit 1993 als ziviler **Flughafen Frankfurt-Hahn** genutzt.

Auch der 1953 errichtete Militärflugplatz Weeze/ Laarbruch wurde 50 Jahre später in den zivilen **Flughafen Niederrhein** umgewandelt. Auf dem ca. 620 ha großen Gelände war vorher die Royal Air Force stationiert, die auch ursprünglich auf dem Flugplatz Gütersloh stationierte Einheiten zwischenzeitlich dorthin verlagert hatte.

In Werl, einer Nachbarstadt von Hamm, sind auf dem 143 ha großen Gelände des von belgischen Truppen genutzten Militärflughafens und der angrenzenden Kaserne Wohn- und Gewerbegebiete entstanden. Gewerbliche Ansiedlungen erfolgten sowohl im Logistikbereich als auch im **Energiepark KonWerl** (Technologiezentrum für regenerative Energien und rationelle Energienutzung).

Der an das Schienennetz angeschlossene ehemalige Militärflughafen Wildenrath in Wegberg bei Mönchengladbach wird nun als Gewerbe- und Industriepark, u.a. mit dem **Prüf- und Entwicklungszentrum für Schienenfahrzeuge** der Siemens Mobility, genutzt.

Konzepte zur Nachfolgenutzung von militärischen Liegenschaften können auch die **Wiederaufnahme von Flächen zum Freiraum und Naturentwicklung** beinhalten. So werden die auf dem Stadtgebiet von Eschweiler bei Aachen liegenden 320 ha des ehemaligen „Camps Astrid“ einer naturnahen und umweltverträglichen Folgenutzung unter Zugrundelegung der nachhaltigen Entwicklung in der Region zugeführt. Während die versiegelten und bebauten Flächen für das zukünftige **„Camp CO<sub>2</sub>-Zero – Standort für regenerative Energien und Umweltschutz in Anwendung, Entwicklung und Demonstration“** vorgesehen sind, sollen bewaldete Bereiche erhalten und der Bevölkerung zugänglich gemacht werden sowie ökosensible Bereiche, die sich aufgrund der zurückliegenden Nutzung entwickeln konnten, einen besonderen Schutz erfahren.

### 3. Konversionsflächen in Gütersloh

In der Stadt Gütersloh befinden sich **zwei Standorte, die derzeit von den britischen Streitkräften militärisch genutzt werden**. Zum einen handelt es sich um den Flugplatz Gütersloh an der Marienfelder, zum anderen um die Kaserne an der Verler Straße.

#### 3.1 Flugplatz Gütersloh „Princess Royal Barracks“

Der Flugplatz Gütersloh liegt im westlichen Stadtgebiet südlich der Marienfelder Straße (B 513) an der Grenze zu den Nachbarkommunen Herzebrock-Clarholz und Harsewinkel. Im Südwesten reicht das Gelände bis zur Ems. Es wurde 1937 für militärische Zwecke der deutschen Luftwaffe eingerichtet. Nach dem 2. Weltkrieg ging es in amerikanische und britische Nutzung über. Obwohl seit längerem weder militärischer noch ziviler Flugbetrieb mit Starrflüglern stattfindet, gilt es weiterhin offiziell als Flugplatz. Das Gelände ist über einen Abzweig der TWE-Strecke an das Schienennetz angebunden.



Abbildung 2: Luftbild Flugplatz

Der Flugplatz wird von der **British Army** als Kasernenstandort „**Princess Royal Barracks**“ genutzt. Die vorherige Nutzung durch die Royal Air Force wurde 1993 aufgegeben. Seither gibt es keinen militärischen Flugbetrieb mit Starrflüglern mehr, da die British Army lediglich über Hubschraubereinheiten verfügt.

Das Flugplatzgelände lässt sich in mehrere **Teilbereiche** aufteilen. Im nördlichen Teilbereich entlang der Marienfelder Straße und der Stadtgrenze zu Harsewinkel und Herzebrock-Clarholz ist die Kasernennutzung am intensivsten. Sie wird von Wohn-, Lager- und sonstigen Gebäuden sowie den entsprechenden Infrastruktureinrichtungen geprägt. Der große Hangar mit der angrenzenden Aufstellfläche für Hubschrauber liegt im Nordwesten. Es schließt sich eine halbkreisförmige Freifläche bis zur Start- und Landebahn an, die den zentralen Teilbereich darstellt. Der südlich der Start- und Landebahn gelegene Bereich ist teilweise von baulichen Anlagen, überwiegend Bunkern, durchsetzt. Hier sind auch der militärischen Nutzung zuzuordnende Freizeitnutzungen angesiedelt, u.a. ein Golfplatz.

In den Jahren 1938, 1939 und 1943 wurden Flächen des Flugplatzes aus den ehemaligen Gemeinden Herzebrock und Marienfeld in das Stadtgebiet Gütersloh eingemeindet. In diesem Zusammenhang wurde die Geltendmachung von Rückübertragungsansprüchen – zumindest verbal – in den Raum gestellt und bedurfte deshalb einer Auseinandersetzung. Die betreffenden **Eingemeindungen** erfolgten in formellen Verfahren nach den Regelungen der damals gültigen Gemeindeordnung. Die Rechtsprechung zu vergleichbaren Fällen ist zu dem Ergebnis gekommen, dass wenn überhaupt Ansprüche anderer Kommunen bestünden, diese mittlerweile verwirkt seien. Aus der Sicht der Stadt Gütersloh sind die Eingemeindungen rechtmäßig erfolgt und haben auch weiterhin Gültigkeit.



Abbildung 3: Vogelperspektive Flugplatz – Offiziersunterkünfte und Naafi-Shop –  
(Quelle: Bing Maps, [www.bing.com/maps](http://www.bing.com/maps))



Abbildung 4: Vogelperspektive Flugplatz – Lager, Werkstätten und Wohngebäude –  
(Quelle: Bing Maps, [www.bing.com/maps](http://www.bing.com/maps))



Abbildung 5: Vogelperspektive Flugplatz – ehemaliges Flugvorfeld mit Towergebäude –  
(Quelle: Bing Maps, [www.bing.com/maps](http://www.bing.com/maps))



Abbildung 6: Vogelperspektive Flugplatz – Hubschrauberhangar –  
(Quelle: Bing Maps, [www.bing.com/maps](http://www.bing.com/maps))

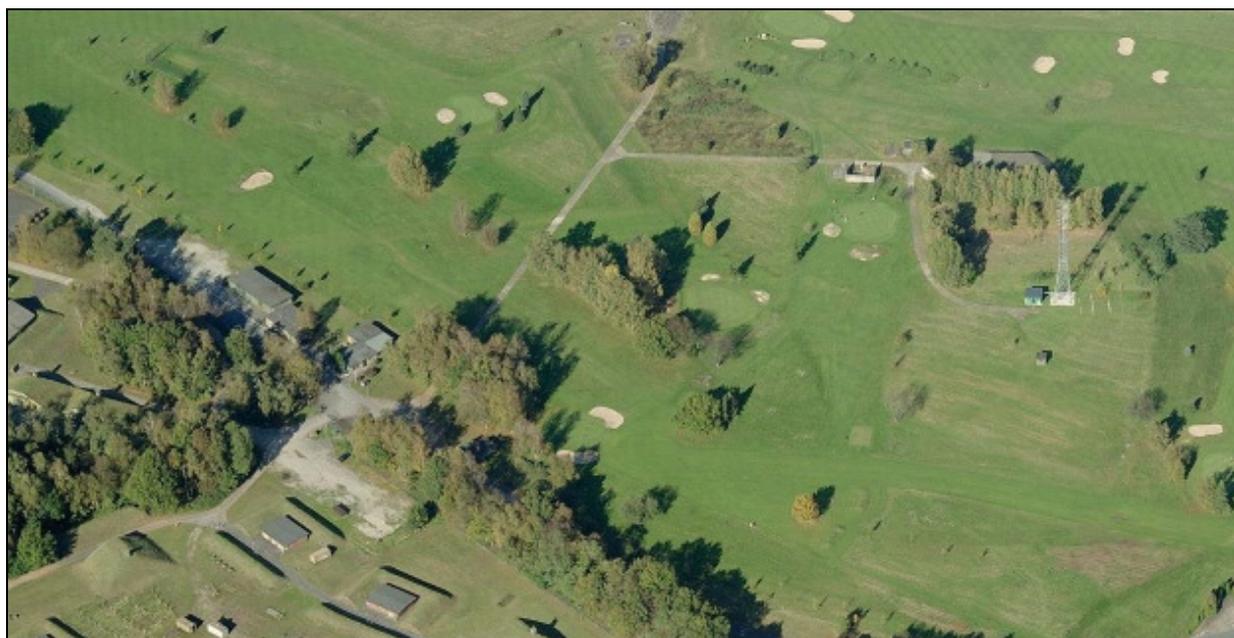


Abbildung 7: Vogelperspektive Flugplatz – Golfplatz –  
(Quelle: Bing Maps, [www.bing.com/maps](http://www.bing.com/maps))



Abbildung 8: Vogelperspektive Flugplatz – Bunker –  
(Quelle: Bing Maps, [www.bing.com/maps](http://www.bing.com/maps))



Abbildung 9: Vogelperspektive Flugplatz – zentrale Start- und Landebahn –  
(Quelle: Bing Maps, [www.bing.com/maps](http://www.bing.com/maps))

### 3.1.1 Militärflugplatz

Der Flugplatz Gütersloh ist nicht mehr im NATO-Inventar enthalten und gilt **nicht mehr als NATO-Airbase**. Das Gelände selbst und angrenzende Flächen stehen im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland und wurden im Zusammenhang mit der Streichung aus dem NATO-Inventar aus dem Ressort Eigentum des Bundesministeriums der Verteidigung in das des Bundesministeriums der Finanzen überführt. Mit der Wahrnehmung der Eigentümerinteressen ist die **Bundesanstalt für Immobilienaufgaben** (BlmA) als Immobiliendienstleister des Bundes (s.o.) betraut worden.

In der Nachbarschaft von Flugplätzen werden nach den Bestimmungen des Gesetzes zum Schutz vor Fluglärm (FluglärmG) konkrete Bauverbote und -beschränkungen sowie die Erstattung von Aufwendungen für baulichen Schallschutz geregelt, um Lärmbelastungen in der Nachbarschaft von Flugplätzen zu vermeiden bzw. zu mindern. **Lärmschutzbereiche** auf der Grundlage des FluglärmG werden für einzelne Flugplätze durch Rechtsverordnungen des Landes festgesetzt. Für den Flugplatz Gütersloh wurden 1975 bzw. 1981 Lärmschutzbereiche festgelegt, die jedoch 1994 aufgehoben wurden. Momentan gelten für den Flugplatz Gütersloh keine Lärmschutzbereiche auf der Grundlage des FluglärmG.

Für die Stadtentwicklung sind **Bauschutzbereiche** auf der Grundlage des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) zu beachten. Innerhalb der Bauschutzbereiche ist die Zustimmung der Luftfahrtbehörden erforderlich, wenn Bauwerke bestimmte Höhenbegrenzungen überschreiten. Maßgeblich sind die Entfernung, die Höhe des Gebäudes und die Lage innerhalb oder außerhalb der Anflugsektoren. Im Flächennutzungsplan der Stadt Gütersloh (FNP 2020) sind die Bauschutzbereiche nachrichtlich übernommen worden.

Darüber hinaus gelten weitere, teilweise untergesetzliche Bestimmungen, aufgrund derer sich Bau- bzw. Nutzungsbeschränkungen auf und im Umfeld des Flugplatzes ergeben können. Sie betreffen z.B. Belange der Flugsicherung durch Radaranlagen und Belange der **Hindernisfreiheit** (Richtlinien des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Wohnungswesen vom 02.11.2001 über die Hindernisfreiheit für Start- und Landebahnen mit Instrumentenflugbetrieb bzw. für die Anlage und den Betrieb von Flugplätzen für Flugzeuge im Sichtflugbetrieb).

Allgemein kann festgehalten werden, dass in den Gesetzen und untergesetzlichen Bestimmungen nicht zwischen zivilem und militärischem Luftverkehr unterschieden wird. Für den Flugplatz Gütersloh zuständig sind als militärische Luftfahrtbehörde die **Wehrbereichsverwaltung West** in Düsseldorf, eine Behörde der territorialen Wehrverwaltung des Bundes, und als zivile Luftfahrtbehörde das **Dezernat 26 „Luftverkehr“ der Bezirksregierung Münster**. Die beiden Luftfahrtbehörden handeln in gegenseitigem Austausch und permanenter Abstimmung.

### 3.1.2 Ziviler Flugbetrieb

Neben dem militärischen Flugbetrieb ist für den Flugplatz Gütersloh eine **zivile Mitbenutzung** von 3.500 Flugbewegungen im Jahr im Sicht- und Instrumentenbetrieb mit Flugzeugen bis 20 t und Hubschraubern bis 5,7 t Höchstgewicht möglich. Im Jahr 1996 wurde privater Geschäftsreiserverkehr unter dem Dach der Flugplatz Gütersloh GmbH genehmigt. Dieser zivile Flugbetrieb wurde 2003 wieder eingestellt, da das Militär die Aufrechterhaltung bzw. Ertüchtigung der organisatorischen und technischen Infrastruktur nicht mehr gewährleistete und von anderer Seite keine Finanzmittel dafür bereit gestellt wurden.

Die zivile **Flughafengesellschaft**, in der auch die Stadt Gütersloh Gesellschafter ist, besteht weiterhin. Seitens der regionalen Wirtschaft, welche auch Gesellschafter ist, wurde bisher betont, dass der Flugplatzstandort Gütersloh im Sinne einer langfristigen Infrastruktursicherung eine hohe Priorität habe. Auch auf der Ebene des Kreises Gütersloh wird die Wiederaufnahme des zivilen Flugbetriebs diskutiert (Antrag der Fraktionen der CDU und der FDP zu den Sitzungen des Kreisausschusses am 31.01.2011 und des Kreistages am 28.02.2011). In der Sitzung der Gesellschafterversammlung der Flugplatz Gütersloh GmbH am 15.02.2011 wurde beschlossen, dass zunächst kein weiteres Gutachten hierzu in Auftrag gegeben werden soll.

Im Rahmen der **Luftverkehrskonzeption** aus dem Jahr 2000 hat das Land Nordrhein-Westfalen erklärt, im Fall der Aufgabe als NATO-Reserve-Flugplatz und Räumung des Militärflugplatzes oder der teilweisen Freigabe geeigneter Betriebsflächen den Vorschlag der Flugplatz Gütersloh GmbH zur Konversion zu einem zivilen Sonderflughafen für den Geschäftsreiseverkehr zu unterstützen. Die Entfernung vom Flugplatz Gütersloh zum Flugplatz Bielefeld in Windelsbleiche, welcher als Schwerpunktflugplatz für den Geschäftsreiseverkehr gilt, beträgt 19 km. Er ist zugelassen für Flugzeuge bis 5,7 t Höchstgewicht und Hubschrauber ohne Gewichtslimit. Im Jahr 2005 wurde dort die verlängerte Landebahn in Betrieb genommen.

Im **Flughafenkonzept der Bundesregierung** aus dem Jahr 2009 wird herausgestellt, dass Aus-, Umbau- und Konversionsprojekte nur dann realisiert werden dürfen, „wenn der Bedarf für eine zivile Nutzung und mittelfristig die betriebswirtschaftliche Tragfähigkeit dargestellt werden können. Die geplante Maßnahme muss im Hinblick auf die bereits vorhandene Ausstattung, Struktur, Konfiguration und das Widmungsfeld des Flughafens notwendig und angemessen sein.“

Wie ein möglicher ziviler Flugbetrieb auf dem Flugplatz Gütersloh neu aufgenommen werden könnte, wurde 2010 in einer **Machbarkeitsstudie** der gpa Goebel Projektsteuerung Airport Consulting im Auftrag der Stadt Gütersloh untersucht. Für einen zivilen Flugbetrieb wäre eine 1.800 m lange Start- und Landebahn ausreichend, so dass die momentan 2.250 m lange Start- und Landebahn verkürzt werden könnte. Für einen Flugplatz für den Geschäftsreiseverkehr belaufen sich die geschätzten Investitions- und Planungskosten auf ca. 14,8 Mio. €, die jährlichen Kosten für den laufenden Betrieb auf ca. 1,8 Mio. € und die jährlichen Einnahmen auf ca. 0,4 Mio. €.

Da eine zivile Mitbenutzung des **Flugplatzes für den Geschäftsreiseverkehr** in der Vergangenheit bereits bestand, ist auch die Wiederaufnahme des zivilen Flugbetriebes eine mögliche Perspektive. Welche verfahrensrechtlichen Bedingungen dafür erfüllt sein müssen kann von den zuständigen Behörden zurzeit nicht abschließend geklärt werden. Grundsätzlich muss ein potentieller Nutzer (Flugplatzbetreiber) für eine zivilfliegerische Nutzung einen Antrag nach dem LuftVG stellen, dem sich ein Genehmigungsverfahren nach § 6 LuftVG bzw. ein Planfeststellungs-/ Plangenehmigungsverfahren inkl. Umweltverträglichkeitsprüfung anschließt. Unstrittig ist, dass die kommunalen Belange im Rahmen der luftrechtlichen Fachplanung zu berücksichtigen sind.



Abbildung 10: Masterplan Flugplatz Gütersloh nach der Machbarkeitsstudie gpa

Eine Nutzung als **vollwertiger Personen- oder Frachtflughafen** muss vor dem Hintergrund der Luftverkehrskonzeption des Landes Nordrhein-Westfalen als unrealistisch angesehen werden, da bereits mehrere Flug- und Verkehrslandeplätze in erreichbarer Entfernung bestehen, teilweise mit hohem Investitionsaufwand und erheblichen öffentlichen Mitteln ausgebaut wurden und momentan nicht ausgelastet sind. Zum Regionalflughafen Paderborn/ Lippstadt beträgt die Entfernung vom Standort des Flugplatzes Gütersloh 65 km, zum internationalen Flughafen Münster/ Osnabrück 65 km und zum Regionalflughafen Dortmund 80 km. In weiterer Entfernung befinden sich darüber hinaus u.a. die internationalen Flughäfen Hannover, Düsseldorf, Bremen und Köln/ Bonn sowie die geplanten Regionalflughäfen Kassel/ Calden und Enschede/ Twente.

### 3.1.3 Landes-, Regional- und Bauleitplanung

Im **Landesentwicklungsplan (LEP) „Schutz vor Fluglärm“** werden in der Umgebung von Flughäfen und sonstigen Flugplätzen mit vergleichbaren Lärmauswirkungen Gebiete festgelegt, in denen Planungsbeschränkungen für die Siedlungsentwicklung zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm erforderlich sind. Zum Militärflugplatz Gütersloh wird darin ausgeführt: „Da der Flugplatz (...) als „Sleeping Air Base“ von der NATO in Reserve gehalten wird, ist die Möglichkeit der Reaktivierung des Flugplatzes nicht auszuschließen. Daraus ergab sich die landesplanerische Notwendigkeit, weiterhin den Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm zu sichern, und gleichzeitig die Kommune in die Lage zu versetzen, neue Ansatzpunkte für die Stadtentwicklung zu verfolgen.“

Die **Lärmschutzzonen** für den Flugplatz Gütersloh wurden mit dem LEP „Schutz vor Fluglärm“ 1998 verkleinert und neu festgesetzt. Sie sind in der Regional- und in der Bauleitplanung zu beachten. Während die Lärmschutzzone A zum größten Teil auf dem Gelände des Flugplatzes liegt, gehen die Lärmschutzzonen B und C darüber hinaus. Dementsprechend sind die Lärmschutzzonen im Regionalplan und im Flächennutzungsplan der Stadt Gütersloh dargestellt.

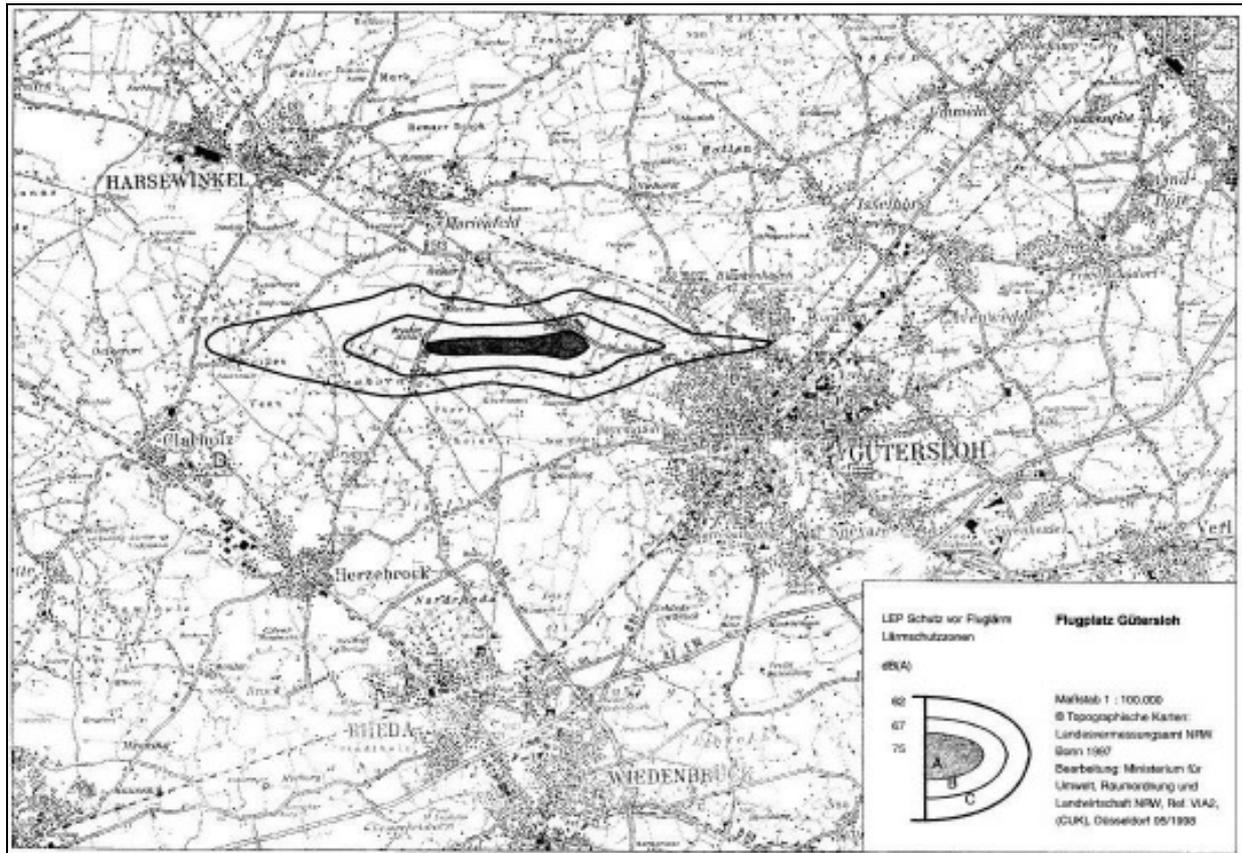


Abbildung 11: Lärmschutzzonen nach dem LEP „Schutz vor Fluglärm“



Abbildung 12: Ausschnitt Flugplatz aus dem Regionalplan

Im Regionalplan „Gebietsentwicklungsplan für den Regierungsbezirk Detmold, Oberbereich Bielefeld“ von 2004 ist der Flugplatz Gütersloh als **Flughafen/ -platz für den zivilen Luftverkehr** und als **Militärflughafen** dargestellt. Der westliche, an die Ems grenzende Teilbereich ist als **Überschwemmungsbereich** gekennzeichnet. Hier grenzt der Flugplatz an einen Bereich zum Schutz der Natur, der dem Verlauf der Ems folgt. Jenseits der Ems, auf Herzebrock-Clarholzer Gemeindegebiet, ist zusätzlich großräumig die Freiraumfunktion „Gewässer- und Grundwasserschutz“ eingetragen. Ansonsten grenzen „Allgemeine Freiraum- und Agrarbereiche“ an, die überwiegend mit der Freiraumfunktion „Schutz der Landschaft und der landschaftsorientierten Erholung“ überlagert sind. Teilweise sind auch Waldbereiche und an der westlichen Grenze ein Oberflächengewässer dargestellt.

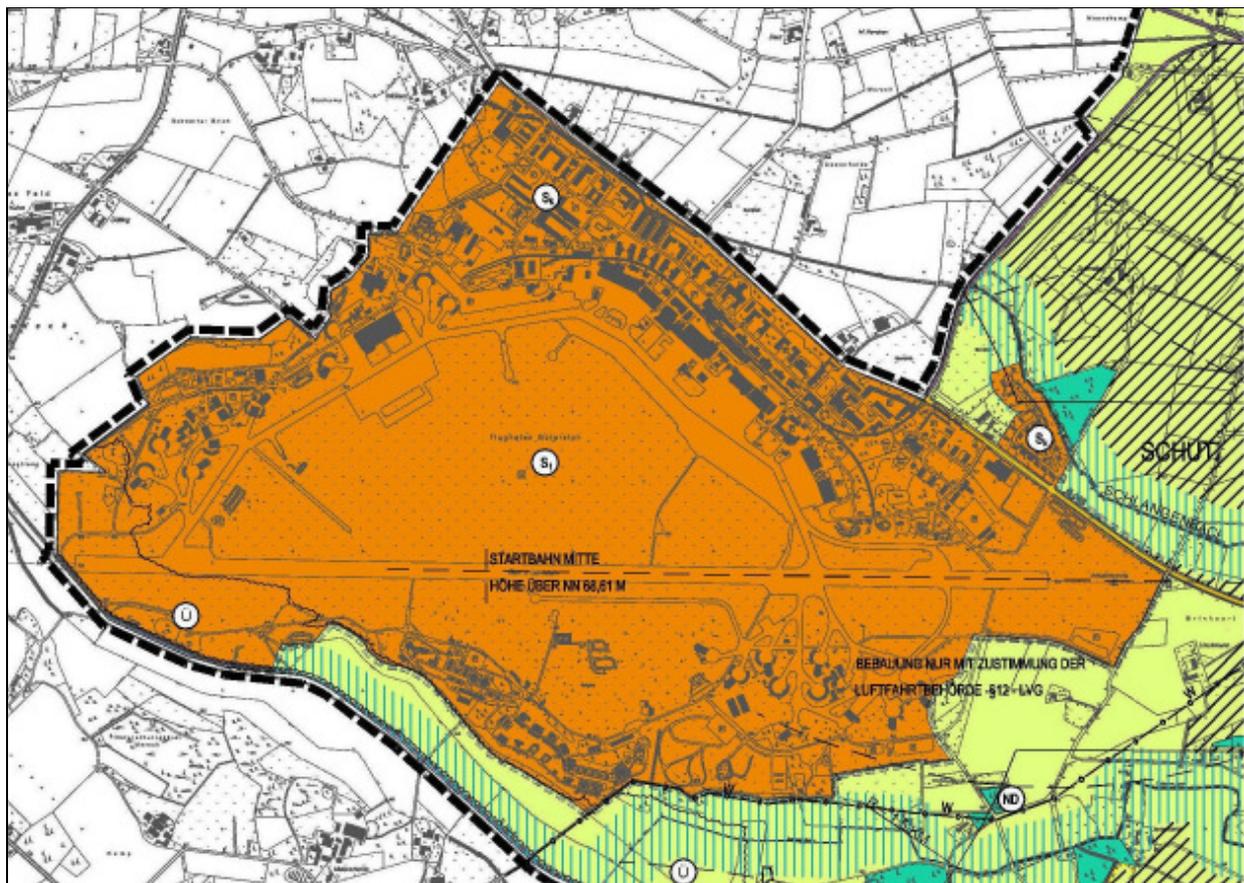


Abbildung 13: Ausschnitt Flugplatz aus dem Flächennutzungsplan

Im Flächennutzungsplan der Stadt Gütersloh (FNP 2020) ist der Flugplatz als 344 ha große **Sonderbaufläche mit den Zweckbestimmungen „Kaserne“ und „Flugplatz“** dargestellt. Entlang der Ems ist ein **Überschwemmungsgebiet** per ordnungsbehördlicher Verordnung festgesetzt. An die Sonderbaufläche grenzen Flächen für die Landwirtschaft, an der Ems und am Dettmers Bach im Süden sowie am Schlangenbach im Nordosten überlagert mit der Darstellung für Bachniederung. Nördlich der Marienfelder Straße ist die Siedlung Parseval-/ Zeppelinstraße als Sonderbaufläche mit der Zweckbestimmung „Kaserne“ dargestellt. Südöstlich des Flugplatzgeländes ist an der Kreuzung Auf der Kosten/ Am Stellbrink der Dünenhügel als Naturdenkmal nachrichtlich dargestellt. Hier verläuft auch eine unterirdische Wasserfernleitung.

In den Flächennutzungsplänen von Herzebrock-Clarholz und Harsewinkel sind Flächen für die Landwirtschaft im Umfeld des Flugplatzes dargestellt. Auf Herzebrock-Clarholzer Gebiet grenzt eine Fläche für Ver- und Entsorgung (Ablagerung gemäß Altlastenkataster des Kreises Gütersloh) direkt an den Flugplatz.

Bei einer Aufgabe des Flugplatzstatus würde dies nicht nur Auswirkungen auf die Nachfolgenutzungen des Flugplatzgeländes haben, sondern durch die Aufhebung der Bauschutzbereiche und Lärmschutzzonen auch einen grundsätzlich erweiterten **Spielraum für die Stadtentwicklung** für einen großen Teil des Gütersloher Stadtgebietes mit sich bringen, was für das Stadtgebiet von Harsewinkel und das Gemeindegebiet von Herzebrock-Clarholz entsprechend gilt. Dies wäre ebenfalls der Fall, wenn eine zivile fliegerische Anschlussnutzung kleinere Bauschutzbereiche und Lärmschutzzonen erfordert als die momentan gültigen.

### 3.1.4 Gewerbeflächenentwicklung

Am 24.09.2010 hat der Rat der Stadt Gütersloh das **Gewerbeflächenkonzept** beschlossen. Darin wird von einer weitergehenden Nutzung des Flugplatzgeländes als Kasernenstandort ausgegangen. Die Realisierung eines Gewerbegebietes im Westen des Stadtgebietes im Anschluss an das Flugplatzgelände wurde bereits mehrfach thematisiert, so z.B. bei der Erarbeitung des Regionalplans, beim Stadtentwicklungskonzept (STEK 2010) und beim FNP 2020.

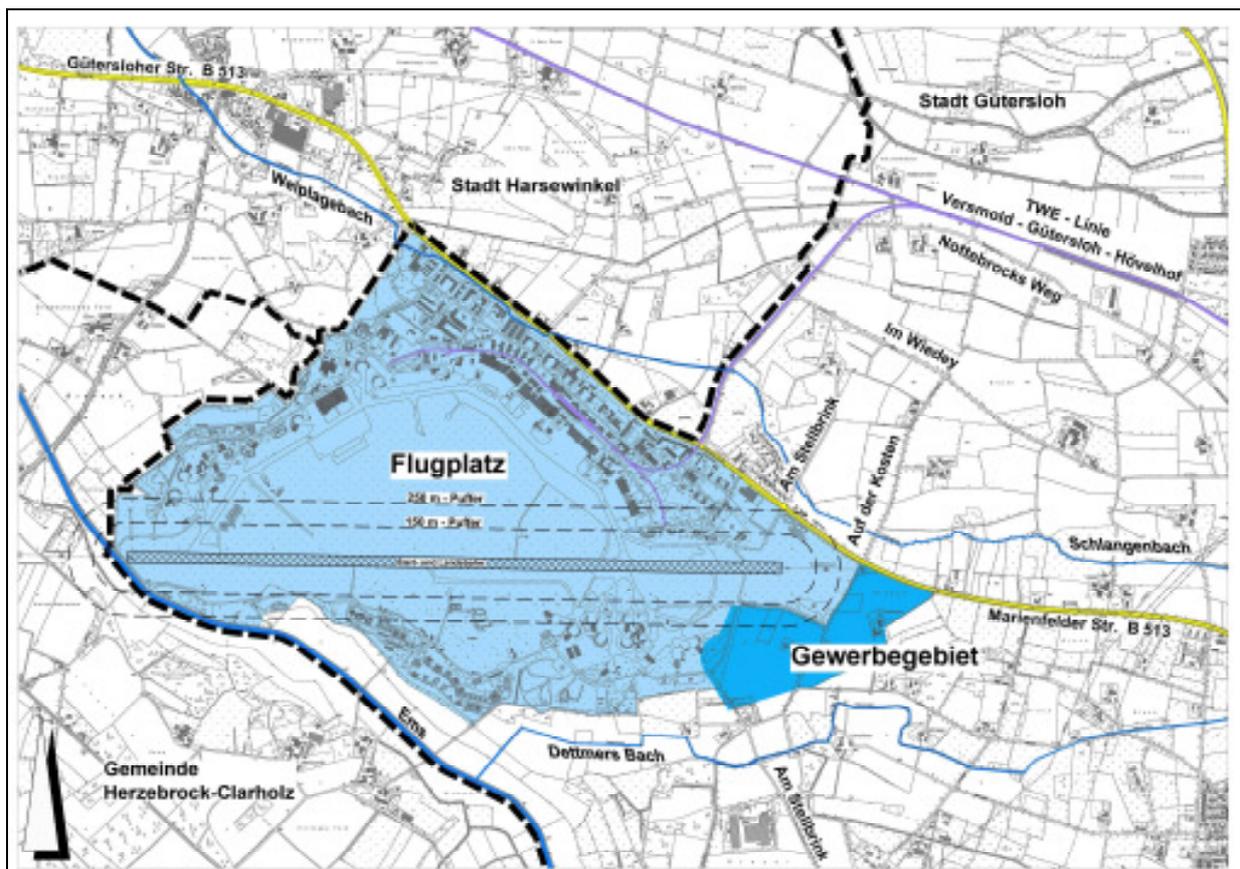


Abbildung 14: Gewerbegebiet am Flugplatz nach dem Gewerbeflächenkonzept vom 24.09.2010

Neben der Beteiligung an einem interkommunalen Gewerbegebiet auf dem Gebiet der Stadt Halle hat der Rat mit dem Gewerbeflächenkonzept beschlossen, dass im Rahmen der kurz- bis mittelfristigen Gewerbeflächenentwicklung eine Fläche von ca. 30 ha südlich der Marienfelder Straße ausgewiesen werden soll. Weiterhin soll untersucht werden, wo der restliche Flächenanteil von ca. 20 ha sinnvoll verortet werden kann. Hierbei sollen auch eine mögliche interkommunale Zusammenarbeit (z.B. mit der Stadt Harsewinkel), eine gute verkehrliche Erschließung sowie optionale zukünftige Entwicklungen des Flughafengeländes berücksichtigt werden.

Das Gewerbeflächenkonzept wurde auf ausdrücklichen Wunsch der Bezirksregierung Detmold im Zusammenhang mit dem Verfahren zur 16. Änderung des Regionalplanes (Umwandlung von "Bereichen für gewerbliche und industrielle Nutzungen" (GIB) in "Allgemeine Siedlungsbereiche" (ASB) im Bereich Holzstraße/ Friedrich-Ebert-Straße/ Langer Weg) erarbeitet. Vor dem Hintergrund des angekündigten **Abzugs der britischen Streitkräfte, welcher im Gewerbeflächenkonzept noch nicht berücksichtigt werden konnte**, müssen die Beschlüsse zu einem Gewerbegebiet außerhalb des Flugplatzgeländes als überarbeitungsbedürftig bewertet werden.

### 3.2 Kaserne „Mansergh Barracks“

Die Kaserne liegt im südöstlichen Stadtgebiet an der Verler Straße (L 757). Im Norden grenzt das Gebiet an die Dalke.



Abbildung 15: Luftbild Kaserne

1935 wurde an der Stelle des damaligen Stadtwaldes zeitgleich mit der Entstehung des Flugplatzes eine Nachrichtenkasernen der Luftwaffe erbaut. Nach dem 2. Weltkrieg wurde die Nachrichtenkasernen in „**Mansergh Barracks**“ umbenannt und ging in britische Nutzung über. Seitdem sind hier britische Army-Einheiten stationiert.

Das Kasernengelände lässt sich in mehrere **Teilbereiche** einteilen. Den größten Anteil haben die blockartigen Kasernenbauten (Wohngebäude, Lager, Werkstätten etc.). Der östliche Kasernenblock beherbergt schulische Einrichtungen (Kindergarten, Grundschule, weiterführende Schule, Internat). Im nördlichen Teilbereich befinden sich ebenso wie im östlichen Teilbereich Sportanlagen und -plätze.

Das Gelände steht im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland. Mit der Wahrnehmung der Eigentümerinteressen ist die **Bundesanstalt für Immobilienaufgaben** (BImA) als Immobiliendienstleister des Bundes betraut worden.



Abbildung 16: Vogelperspektive Kaserne – nordwestlicher Teilbereich –  
(Quelle: Bing Maps, [www.bing.com/maps](http://www.bing.com/maps))



Abbildung 17: Vogelperspektive Kaserne – nordöstlicher Teilbereich –  
(Quelle: Bing Maps, [www.bing.com/maps](http://www.bing.com/maps))



Abbildung 18: Vogelperspektive Kaserne – südlicher Teilbereich –  
(Quelle: Bing Maps, [www.bing.com/maps](http://www.bing.com/maps))



Abbildung 19: Foto Kaserne – Offizierskasino –



Abbildung 20: Foto Kaserne – Hauptgebäude –



Abbildung 21: Foto Kaserne – zentrale innere Erschließungsachse –



Abbildung 22: Foto Kaserne – Sportanlage im nördlichen Teilbereich –

Im Regionalplan ist die Kaserne als **Allgemeiner Siedlungsbereich für die zweckgebundene Nutzung „Militärische Einrichtungen“** dargestellt. Der nördliche und nordöstliche Bereich des Kasernengeländes liegt im Überschwemmungsbereich entlang der Dalke und grenzt an einen Bereich zum Schutz der Natur. Im Süden schließen sich Allgemeiner Siedlungsbereich und Allgemeiner Freiraum- und Agrarbereich mit der Funktion „Schutz der Landschaft und landschaftsorientierte Erholung“ an.

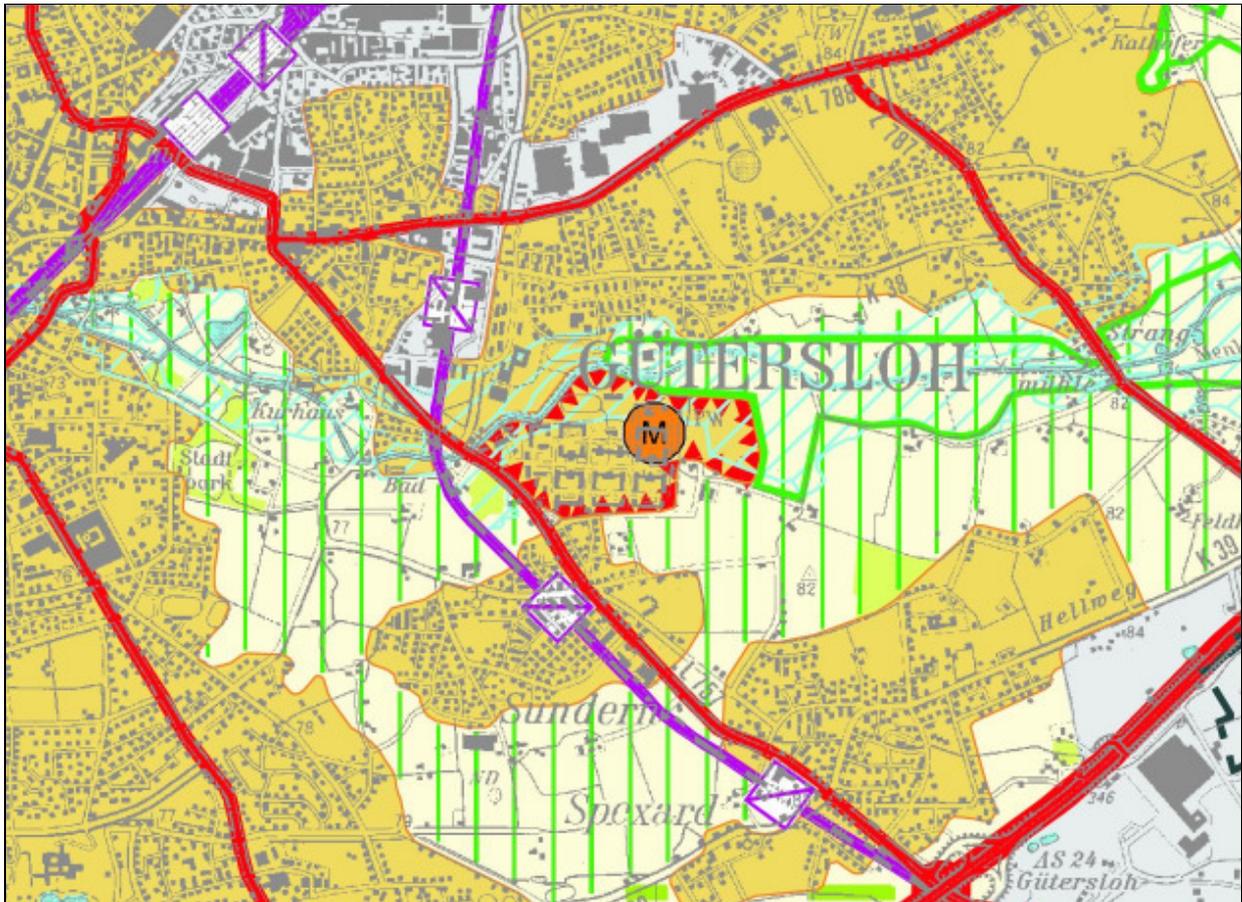


Abbildung 23: Ausschnitt Kaserne aus dem Regionalplan

Im FNP 2020 ist die Kaserne als 37 ha große **Sonderbaufläche mit der Zweckbestimmung „Kaserne“** dargestellt. Im Norden des Kasernengebietes grenzt die Dalke das Gebiet von Grünflächen (Parkanlage, Spielplatz, Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft) sowie von Flächen für den Gemeinbedarf (Schule, Sportanlage, Bad, Tennisanlage) ab. Für den Verlauf der Dalke ist ein Überschwemmungsgebiet per ordnungsbehördlicher Verordnung festgesetzt. Darüber hinaus ist eine Fläche für die Ver- und Entsorgung (Wasserwerk/ Pumpwerk) dargestellt. Im Nordosten, Osten und Südosten schließen sich Flächen für die Landwirtschaft, überlagert mit Bachniederung, Flächen zur Entwicklung der Natur bzw. der Landschaft sowie eine Grünfläche an.

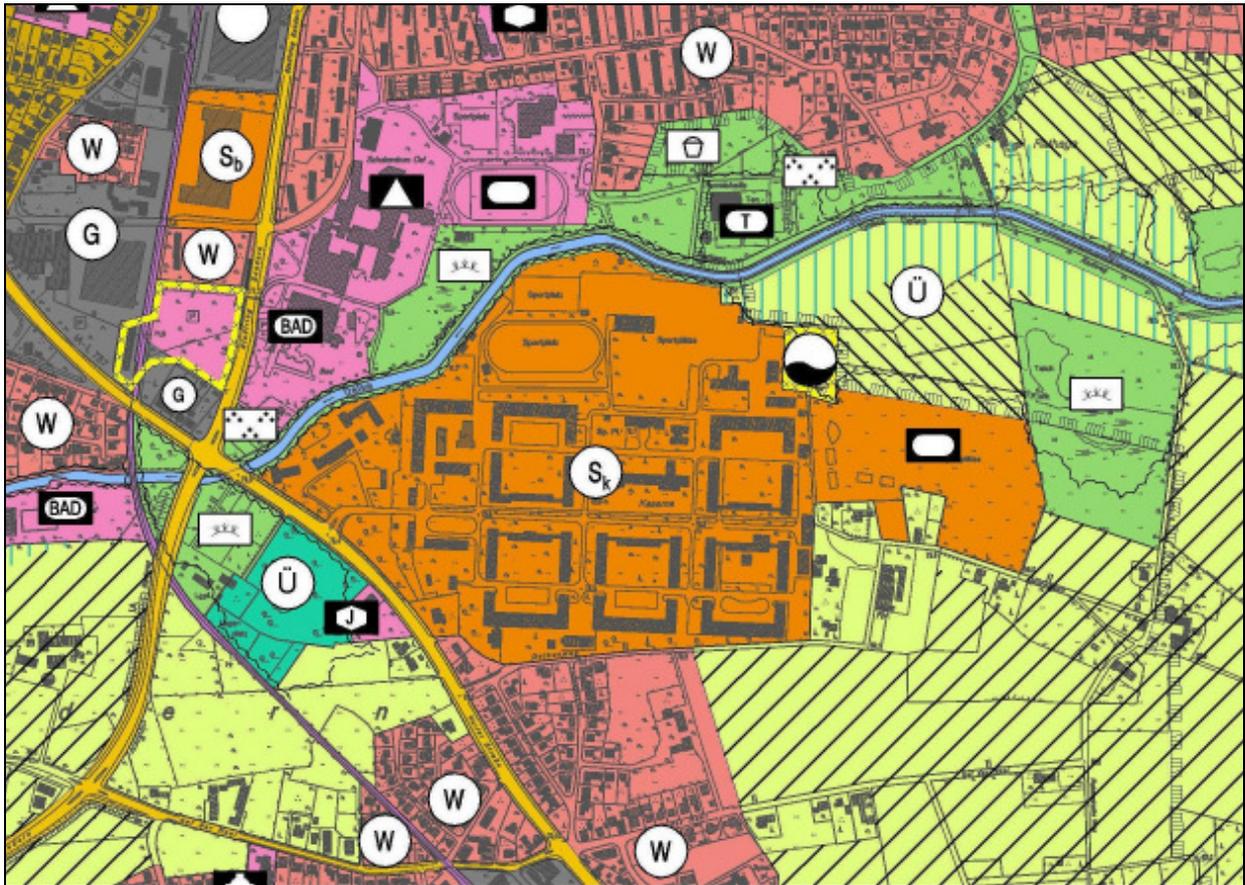


Abbildung 24: Ausschnitt Kaserne aus dem Flächennutzungsplan

Im Süden grenzt eine Wohnbaufläche an das Gelände. Der hier geltende Durchführungsplan Nr. 4 „Auf der Haar“ wurde im September 1956 durch den Beschluss des Rates der Stadt Gütersloh festgestellt. Zur Art der baulichen Nutzung wurden keine Festsetzungen getroffen; es wurde lediglich eine zweigeschossige Bauweise festgesetzt. Mit der 1. Änderung des FNP 2020 wurde unmittelbar südlich des Kasernengeländes im Anschluss an die bestehende Bebauung Immengarten/ Hüssengarten eine Wohnbaufläche dargestellt. Die Fläche Osthusweg/ Auf der Haar hat eine Größe von 3 ha. Nach der vom Planungsausschuss am 14.05.2009 und am 18.02.2010 beschlossenen Prioritätenliste ist an dieser Stelle keine prioritäre Wohnbaulandentwicklung vorgesehen.

## 4. Zivile Liegenschaften

Neben dem Flugplatz und der Kaserne existieren **zahlreiche Wohngebäude und ganze Wohnsiedlungen**, die außerhalb der beiden militärischen Standorte von Angehörigen der britischen Streitkräfte bewohnt werden. Darüber hinaus gibt es noch die **Sportplätze** an der Marienfelder sowie einen **Schulstandort** an der Leipziger Straße als durch den Abzug betroffene zivile Liegenschaften. Da es sich nicht um militärische Liegenschaften handelt, verfügt die Stadt Gütersloh bereits jetzt über die Planungshoheit. Obwohl es sich nicht um Konversionsflächen im engeren Sinne handelt, ist eine Betrachtung im Zusammenhang mit der Bewältigung der Folgen des Streitkräfteabzugs essentiell.

### 4.1 Wohnungsbestände

Im Stadtgebiet Gütersloh gibt es außerhalb der militärischen Liegenschaften insgesamt **1.018 Wohneinheiten**, die von Angehörigen der britischen Streitkräfte genutzt werden (bei insgesamt 45.000 Wohnungen). Dabei handelt es sich sowohl um Wohneinheiten in wenigen beieinander liegenden Gebäuden als auch um komplette Siedlungen.

Die Wohnungsbestände befinden sich zu gut einem Drittel **im öffentlichen Eigentum des Bundes**. Zu knapp zwei Drittel sind sie **in privater Hand**, bei denen der Bund als langfristiger Mieter auftritt und sie den Angehörigen der britischen Streitkräfte überlässt. Bei den privaten Eigentümern handelt es sich sowohl um institutionalisierte Anleger als auch um Privatpersonen. Teilweise bestehen auch Erbbaurechtsverhältnisse. Die privatisierten Wohnungen sind wiederum danach zu unterscheiden, ob sich mehrere Wohneinheiten in der Hand eines Eigentümers befinden oder ob jede Wohneinheit einem Einzeleigentümer gehört. Die letztere Konstellation kommt z.B. im Geschosswohnungsbau auch in der Form vor, dass jede einzelne Wohnung einen anderen Eigentümer hat. Dies bedeutet, dass für die Diskussion der zukünftigen Nutzung bzw. der Weiterentwicklung der Wohnungsbestände für einige Wohnstandorte kein zentraler Ansprechpartner auf der Eigentümerseite vorhanden ist.

Die Lage und Art der Wohnungsbestände stellt sich **heterogen** dar. Es existieren sowohl Einfamilienhäuser, teilweise als Doppel- bzw. Reihenhäuser, als auch Geschosswohnungsbauten. Da auch in den letzten Jahren noch neue Wohnungen entstanden sind, sind nahezu alle Typen des Nachkriegswohnungsbaus vorhanden. Während die sich im öffentlichen Eigentum des Bundes befindlichen Bestände überwiegend größere Siedlungseinheiten bilden, treten bei den privaten Beständen auch kleinere Einheiten auf. Teilweise sind aber auch größere, zusammenhängende Siedlungseinheiten bereits privatisiert worden. Hinsichtlich der siedlungsstrukturellen Lage, der Erschließung, der Verknüpfungen mit dem Umfeld, dem Freiraumbezug etc. ergibt sich ein uneinheitliches Bild.

Als Eigentümer bzw. Mieter der Wohnungen bittet die BI mA, dass zum jetzigen Zeitpunkt die Eigentums- und Besitzverhältnisse der einzelnen Bestände **nicht detailliert öffentlich** gemacht werden. Dieser Bitte ist unbedingt nachzukommen, da auch aus der Sicht der Stadt Gütersloh eine unerwünschte Immobilienspekulation vermieden werden soll. Aus diesem Grund werden im Folgenden nicht die detaillierten Wohnbestände vorgestellt, sondern lediglich ein Überblick gegeben bzw. auf die größten allgemein bekannten Wohnstandorte verwiesen.

Die **größten zusammenhängenden Wohnsiedlungen** der britischen Soldaten und ihrer Familienangehörigen im Stadtgebiet Gütersloh sind

- die Siedlung **Rudolstädter Weg/ Spiekergarten** im Sozialraum Blankenhagen am nördlichen Siedlungsrand,
- die Siedlung **Francke-/ Comeniusstraße** im Sozialraum Nord zwischen Marienfelder und Fröbelstraße,
- die Siedlung **Thomas-Mann-/ Gerhard-Hauptmann-Straße** im Sozialraum Sundern zwischen Sundern- und Carl-Bertelsmann-Straße,
- die Siedlung **Töpferstraße** im Sozialraum Pavenstädt zwischen Herzebrocker Straße und Dalke,
- die Siedlung **Parseval-/ Zeppelinstraße** im Sozialraum Pavenstädt an der Marienfelder Straße auf der gegenüberliegenden Seite des Flugplatzgeländes,
- die Siedlung **Englische/ Schottische/ Waliser Straße** im Sozialraum Sundern zwischen der Verler Straße und dem Stadtpark sowie
- die Siedlung **Kastanien-/ Espenweg/ Müthers Kamp** im Sozialraum Avenwedde-Bahnhof westlich der Isselhorster Straße, wobei es sich hierbei nicht um eine Siedlung nur für Angehörige der britischen Streitkräfte handelt.

## 4.2 Blankenhagen School

Die Blankenhagen School ist eine Primary School für die Kinder der britischen Streitkräfte in Gütersloh. Eröffnet wurde sie im März 1978 unter dem Namen „The Andrew Humphrey School“. Sie befindet sich im nördlich der Kernstadt gelegenen Stadtteil Blankenhagen an der Leipziger Straße und der Hofbreite. Die Schule liegt in einer siedlungsstrukturellen Randlage: im Süden und Westen grenzt Wohnbebauung, im Norden und Osten landwirtschaftlich genutzte Flächen an. Östlich der Schule verläuft eine Hochspannungsleitung.



Abbildung 25: Luftbild Blankenhagen School

Im FNP 2020 ist das Gelände der Blankenhagen School überwiegend als Fläche für den Gemeinbedarf mit der Zweckbestimmung „Schule“ dargestellt. Darüber hinaus sind weitere dem Schulstandort zuzuordnende Flächen nördlich der Gemeinbedarfsfläche als Wohnbaufläche bzw. als Grünfläche mit den Zweckbestimmungen „Naturnahe Grünanlage“ und „Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft“ dargestellt. Der Schulstandort liegt nicht im Geltungsbereich rechtskräftiger Bebauungspläne.

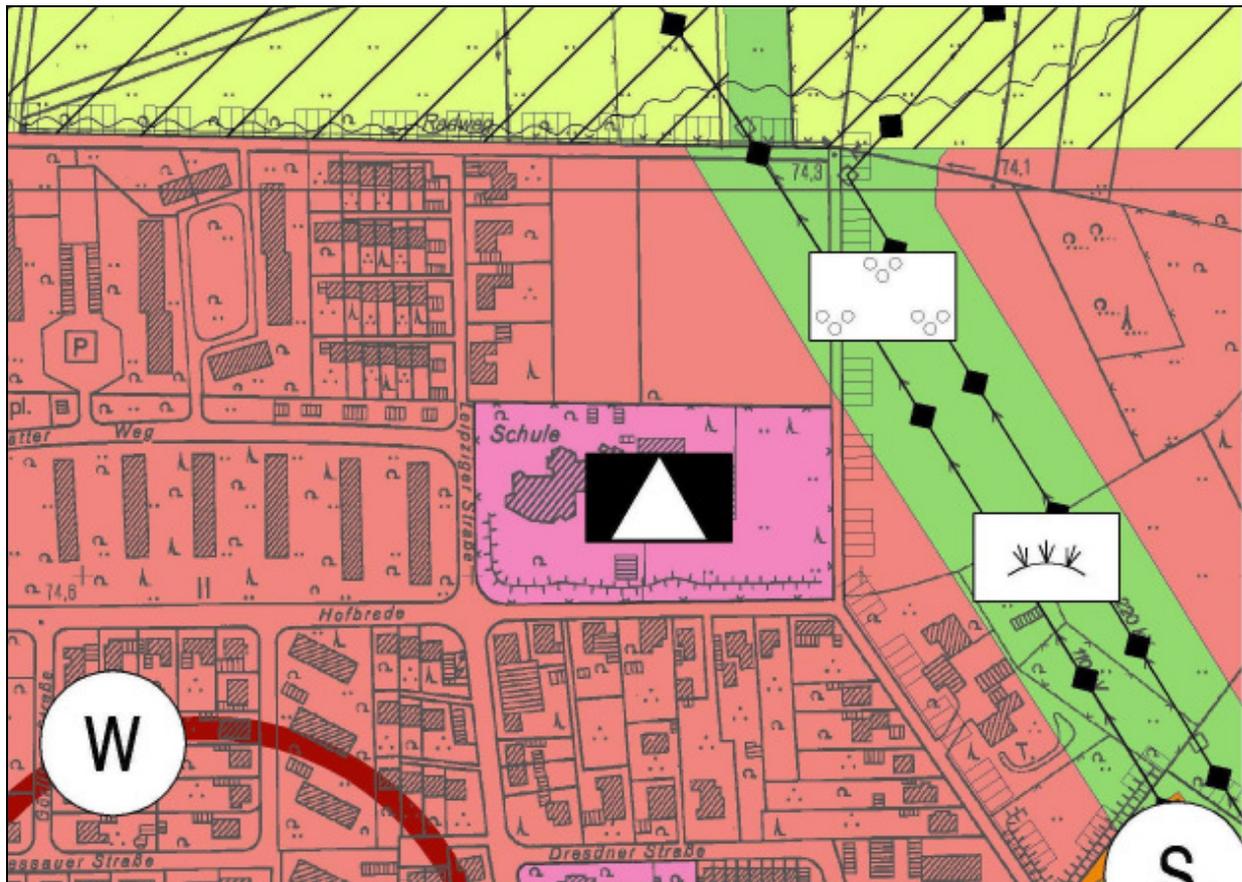


Abbildung 26: Ausschnitt Blankenhagen School aus dem Flächennutzungsplan

#### 4.3 Sportplätze Marienfelder Straße und Siedlung Parseval-/ Zepelinstraße

Bereits außerhalb des Flugplatzgeländes liegen auf der Nordseite der Marienfelder Straße die Siedlung Parseval-/ Zepelinstraße (s.o.), in der Angehörige der britischen Streitkräfte wohnen, sowie westlich angrenzend eine als Sportplatz genutzte Fläche. Die sich mit landwirtschaftlichen Nutzungen abwechselnden Sportplätze und -anlagen setzen sich auf Harsewinkeler Stadtgebiet jenseits des Nottebrockswegs und des hier verlaufenden Anschlussgleises der TWE-Bahnstrecke zum Flugplatz fort. Auf Gütersloher Stadtgebiet werden die Siedlung Parseval-/ Zepelinstraße und der Sportplatz durch den nördlich verlaufenden Schlangenbach begrenzt.

Obwohl die Bereiche außerhalb des Flugplatzgeländes liegen und die Städte Gütersloh und Harsewinkel bereits über die Planungshoheit verfügen, da es sich nicht um militärische Liegenschaften handelt, ist eine Diskussion über zukünftige Nutzungen dieser Bereiche eng mit der Entwicklung der Konversionsfläche Flugplatz verknüpft. Dies gilt auch für weitere Grundstücke außerhalb des Flugplatzgeländes, die sich im öffentlichen Eigentum des Bundes befinden und ursprünglich für die Sicherung der militärflygerischen Nutzung erworben wurden.



Abbildung 27: Luftbild Sportplätze Marienfelder Straße

Die Siedlung Parseval-/ Zeppelinstraße und angrenzende Bereiche liegen innerhalb der **Lärm-schutzzone B** nach dem LEP „Schutz vor Fluglärm“, die anderen Bereiche in der Schutzzone C. Innerhalb der Schutzzone B dürfen keine Baugebiete neu festgesetzt werden, die für Wohnungen oder besonders lärmempfindliche Anlagen oder Einrichtungen neue Baurechte entstehen lassen. In der Schutzzone C ist im Rahmen der Abwägung zu beachten, dass langfristig von einer erheblichen Lärmbelastung auszugehen ist.

Im Regionalplan „Gebietsentwicklungsplan für den Regierungsbezirk Detmold, Oberbereich Bielefeld“ von 2004 sind die Bereiche nördlich der Marienfelder Straße als **„Allgemeiner Freiraum- und Agrarbereich“** dargestellt.

Im FNP 2020 ist der Sportplatz als **„Fläche für die Landwirtschaft“** dargestellt, teilweise überlagert mit der Darstellung „Bachniederung“ im Verlauf des Schlangenbaches. Die Siedlung Parseval-/ Zeppelinstraße ist als **Sonderbaufläche mit der Zweckbestimmung „Kaserne“** dargestellt. Rechtskräftige Bebauungspläne existieren für diesen Bereich nicht. Auch im Flächennutzungsplan der Stadt Harsewinkel sind die Sportanlagen als „Fläche für die Landwirtschaft“ dargestellt.

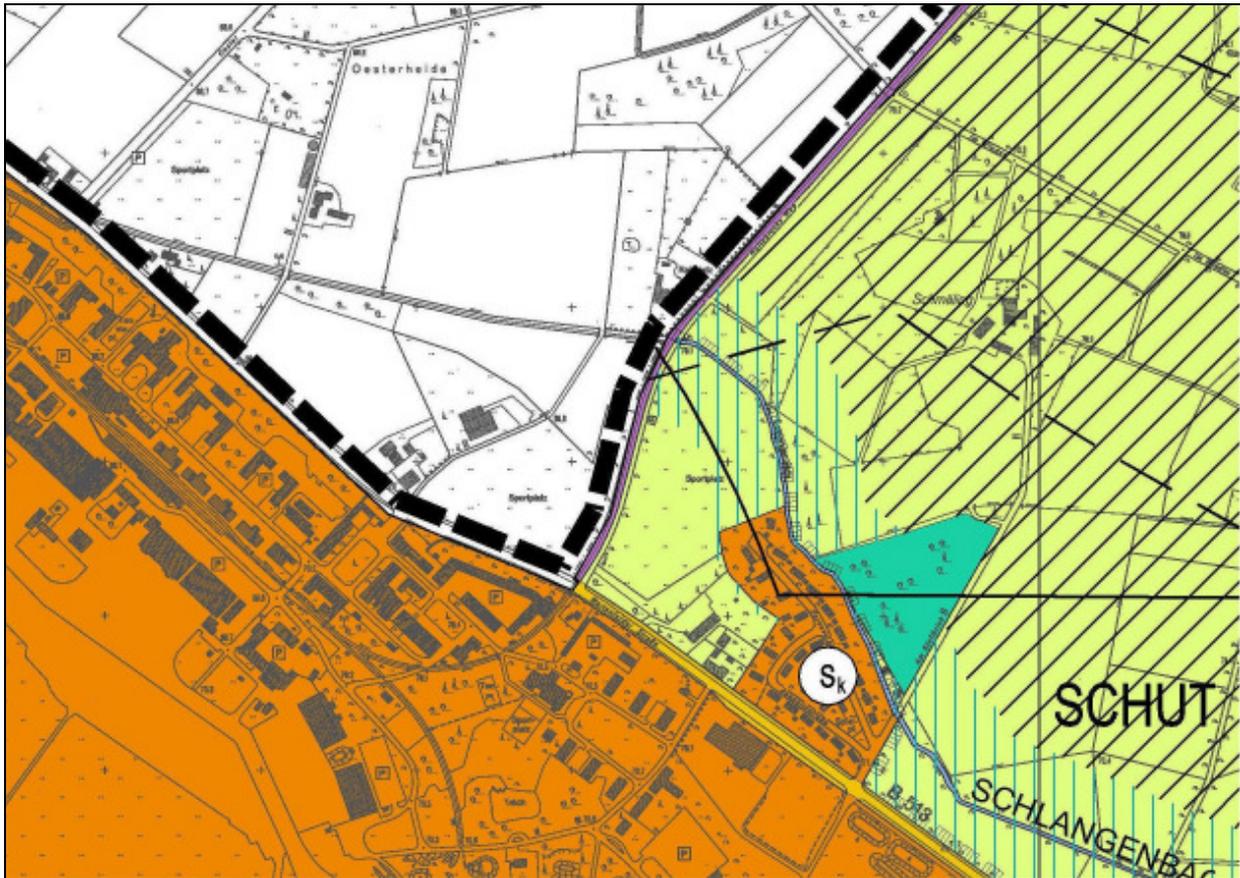


Abbildung 28: Ausschnitt Sportplätze Marienfelder Straße aus dem Flächennutzungsplan

## 5. Bisherige Aktivitäten

Bis 2020 steht zwar noch ausreichend Zeit für die erforderlichen Weichenstellungen zur Verfügung, um die großen Herausforderungen für die Stadtentwicklung zu meistern. Allerdings bedarf es schon früh einer Bündelung aller Kräfte und Akteure zwecks Informationsaustausch und Vorbereitung der anstehenden Entscheidungsprozesse.

Landrat Adenauer hat am 26.10.2010 zu einem runden Tisch eingeladen, an dem auch der Vizebürgerpräsident, die Bürgermeisterinnen der Städte Gütersloh und Harsewinkel, der Bürgermeister der Gemeinde Herzebrock-Clarholz sowie Vertreter der BImA und der britische Verbindungsoffizier teilnahmen. In dieser Zusammenkunft wurde verdeutlicht, dass die Stadt Gütersloh für die bevorstehende Konversion die Unterstützung des Landes einfordert. Gleichzeitig wurde darauf hingewiesen, dass die Planungshoheit bei der Stadt Gütersloh liegt.

Am 28.10.2010 wurde ein **Arbeitskreis** eingesetzt, der vom Fachbereich Stadtplanung geleitet wird. Dem Arbeitskreis gehören alle betroffenen Fachbereiche an. Je nach Sachstand und Entscheidungsdimension wird dieser Arbeitskreis erweitert, gegebenenfalls auch um Externe. Der Arbeitskreis hat bereits wiederholt getagt. Schwerpunkte der bisherigen Aktivitäten waren Informationsbeschaffung, Bestandsaufnahme, interkommunale Kooperation, Kontaktaufnahmen zu wesentlichen Akteuren und Partnern, Erörterung einer strategischen Vorgehensweise sowie die Durchführung von Exkursionen (Kasernen- und Wohnstandorte).

Am 05.11.2010 trafen sich auf Einladung des Oberbürgermeisters der Stadt Celle die **vom Abzug der Briten betroffenen Kommunen** der Länder Nordrhein-Westfalen und Niedersachsen. Insgesamt 17 Städte und Gemeinden haben dort eine Resolution verabschiedet. In dieser Resolution werden insbesondere der Bund und das Land aufgefordert, die notwendige Unterstützung für den unumgänglichen Strukturwandel zur Verfügung zu stellen. Das kann z.B. auch durch die kompensatorische Neuansiedlung von Bundes- oder Landeseinrichtungen geschehen. Die Städte und Gemeinden aus Nordrhein-Westfalen und Niedersachsen haben vereinbart, in der Sache weiter zusammenzuarbeiten. Für die nordrhein-westfälischen Kommunen hat Bürgermeisterin Unger die Koordinierungsfunktion übernommen. In dieser Eigenschaft wurde auch ein Termin bei der Landesregierung angefragt, um dort die weitere Vorgehensweise und die Rolle des Landes besprechen zu können. Es erfolgte umgehend eine Einladung in das Wirtschaftsministerium am 03.02.2011.

Mit Schreiben vom 08.12.2010 haben auf Initiative der Stadt Paderborn die großen Städte in OWL, die vom Truppenabzug betroffen sind (Bielefeld, Paderborn, Herford und Gütersloh), in einem Schreiben an die Ministerpräsidentin das Land Nordrhein-Westfalen aufgefordert, sich für einen möglichst langen Verbleib der britischen Streitkräfte einzusetzen.

Im Rahmen des Bertelsmann-Forums im Dezember 2010 ergab sich für Bürgermeisterin Unger die Gelegenheit, Bundesverteidigungsminister zu Guttenberg auf die Situation und die damit verbundenen Herausforderungen für die Stadt anzusprechen. Er versprach, unverzüglich zu informieren, wenn der Bund neue Fakten über den Truppenabzug erhalte.

Am 20.12.2011 konnte das Thema Konversion auch bereits in seinen Grundzügen mit Regierungspräsidentin Thomann-Stahl und der dortigen Konversionsbeauftragten besprochen werden. Anlass war ein Austausch zur Gewerbeflächenentwicklung in Gütersloh.

Am 12.01.2011 fand ein weiterer runder Tisch beim Landrat statt. Teilnehmer waren neben Vertretern des Kreises Vertreter der Städte Gütersloh und Harsewinkel, der Gemeinde Herzebrock-Clarholz, der BImA, der Bezirksregierung Münster, der Geschäftsführer der Flughafengesellschaft und der britische Verbindungsoffizier. Der Konversionsbeauftragte der BImA machte deutlich, dass die Stadt Gütersloh Ansprechpartnerin sei. Nur hier gebe es Konversionsflächen. In Herzebrock-Clarholz und Harsewinkel stünden die an die Briten vermieteten Wohnungen im Privateigentum. Inwieweit die Stadt Gütersloh eine Einbeziehung des Kreises und der Nachbarkommunen wünsche, müsse sie selbst entscheiden. Nach dem Termin im Wirtschaftsministerium wolle man mit der Stadt Gütersloh eine Konversionsvereinbarung schließen. In ihr würde die Aufgaben- und Kostenverteilung geregelt:

- Wer macht was und wann?
- Wer trägt die Kosten?
- Wie sind die Organisationsstränge?
- Wie erfolgt die Öffentlichkeitsarbeit?
- Verwertungsstrategien?
- Ziele?

etc.

Bürgermeister Lohmann erwähnte im Rahmen des Termins, er werde prüfen lassen, ob nicht in den Jahren 1938 und 1944 der Stadt Gütersloh zugeordnete Gebiete für das Flugplatzgelände in einer Größenordnung von 160 ha eigentlich den Gebieten Herzebrock-Clarholz und Harsewinkel zuzuteilen seien. Daraufhin wurde hausintern ein Rechtsgutachten in Auftrag gegeben, das zu folgendem Ergebnis kommt: Ansprüche der benachbarten Kommunen gegen die Stadt Gütersloh bestehen und bestanden nicht; selbst für den Fall, dass sie einmal bestanden haben sollten, sind sie längst verwirkt.

Am 26.01.2011 kamen auf Einladung von Bürgermeisterin Unger die **betroffenen Kommunen in OWL** nach Gütersloh, um den Termin im Wirtschaftsministerium vorzubereiten. Die regionale Komponente der Thematik wurde eindringlich deutlich. Informationen zu der jeweiligen Betroffenheit wurden zusammengetragen sowie Fragen und Erwartungen gegenüber dem Land diskutiert.

Am 27.01.2011 war eine Delegation des Landes zu Gast in Gütersloh, um die Konversionsflächen an der Marienfelder Straße und der Verler Straße in Augenschein zu nehmen. Zur Delegation gehörten u. a. der Ansprechpartner und Koordinator für Konversionsangelegenheiten des Landes Nordrhein-Westfalen, Herr Deitmer, sowie der Geschäftsführer der NRW.URBAN (ehemals LEG), Herr Meyers. Auch dieser Termin diente u. a. der Vorbereitung der Zusammenkunft im Wirtschaftsministerium.

Im **Wirtschaftsministerium** hat dann Frau Bürgermeisterin Unger am 03.02.2011 als Sprecherin der betroffenen OWL-Kommunen die Situation für die Region dargestellt und u.a. die finanzielle Unterstützung des Landes und des Bundes, möglichst durch ein Sonderförderprogramm, eingefordert. Außerdem wurde darauf hingewiesen, es dürfe angesichts des weiten zeitlichen

Horizonts des Truppenabzugs keinen aktuellen planerischen Stillstand geben. Das Land hat zugesichert, die Problematik ernst zu nehmen und die Kommunen zu unterstützen.

Ein Baustein dieser Unterstützung kann die Einbindung der **NRW.URBAN** sein. Am 17.02.2011 stellte sie sich der Verwaltung als denkbarer Projektpartner für die Konversion der militärisch genutzten Flächen zur Verfügung. Sie ist als landeseigenes Unternehmen Nachfolger der LEG (Landesentwicklungsgesellschaft) Stadtentwicklung mit Sitz in Düsseldorf und hat in den letzten zwanzig Jahren eine Reihe sehr unterschiedlicher Konversionsprozesse begleitet und umgesetzt. Eine Hauptaufgabe liegt zurzeit bei Standorten am Niederrhein, die von den britischen Streitkräften bis 2015 freigezogen werden sollen.

In der Unternehmenspräsentation wurden folgende sechs Eckpunkte zur Gestaltung des Konversionsprozesses vorgestellt:

- Konversion als regionale Aufgabe
- Zeit sinnvoll nutzen
- Erst denken, dann handeln. Know How zusammentragen
- Transparenz im Prozess
- Von anderen lernen
- Partnerschaftliches Handeln

Die Überlegungen von Seiten NRW.URBAN gehen davon aus, dass genügend Zeit ist, den regional orientierten Prozess auf den Weg zu bringen. So würden breit angelegte, auf Einzelstandorte beschränkte und damit häufig redundante Machbarkeitsuntersuchungen nicht weiterhelfen, da Tendenzen in den nächsten zehn Jahren heute erst schwach erkennbar sind. Starker Fokus wird auf Transparenz, Kooperation und Kommunikation gelegt. Hier sieht NRW.URBAN den notwendigen Kommunikations- und Aushandlungsprozess, der "am besten partnerschaftlich im Sinne einer integrativen Konzeptentwicklung zu organisieren" sei.

NRW.URBAN sieht in der Startphase von Konversionsprojekten folgende Unterstützungen:

- Strategiefindung und Konzeptentwicklung => Vorbereitung und Moderation einer Perspektivenwerkstatt
- Ist-Analyse zu Wiederverwertbarkeit, Zustand, Rückbauaufwand => Bestandsbewertung von Gebäuden, technischer Infrastruktur und Anlagen
- Erste Nutzungskonzepte, Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen => Städtebauliche Erstplanung
- Prozessabläufe, Einbindung von Fachgutachten => Unterstützung in der Prozesssteuerung und der Moderation

Nach diesem Vorgehen wird bspw. der Flugplatz Niederkrüchten (Niederrhein) als Konversionsprojekt von NRW.URBAN begleitet.

Das Land bietet den betroffenen Kommunen die Unterstützung durch NRW.URBAN in dem hier beschriebenen Sinne an. Wie von Unternehmensseite am 17.02.2011 erörtert, besteht großes Interesse an einer baldigen Zusammenarbeit mit der Stadt Gütersloh. Diese Bereitschaft wurde NRW.URBAN gegenüber von Seiten der Stadt Gütersloh bestätigt. Die genauen Vertragsbedingungen und Modalitäten sind noch auszuhandeln. Nach jetzigem Stand kann aber für einen Großteil der ersten Schritte von einer Kostenneutralität ausgegangen werden; dies betrifft allerdings nicht notwendige begleitende Fachgutachten, wie bspw. konkrete Gefährdungsabschätzungen.

Es ist vorgesehen, bereits im April 2011 – also noch vor den zu erwartenden genaueren Aussagen der britischen Behörden – zusammen mit NRW.URBAN erste Konturen einer Zusammenarbeit zu erstellen. Ziel ist, die zur Verfügung stehende Zeit zu nutzen und rechtzeitig strategische Konzepte (die in den weiteren Schritten entsprechend der Aussagen zum Abzug erweitert werden müssen) vorlegen zu können. So ist das rechtzeitige Reagieren auf die zurzeit wenig spezifiziert möglichen Aussagen zur Konversion gesichert.

Von britischer Seite ist im Übrigen wiederholt betont worden (zuletzt im Rahmen des Termins im Wirtschaftsministerium), dass frühestens im Mai/ Juni 2011 mit **konkreteren Plänen über den Truppenabzug** zu rechnen sei. Sowohl Major General Caplin als auch die Verbindungsoffiziere haben die sofortige Information bei Sachstandsänderungen zugesichert. Möglicherweise sind Detailpläne über den Abzug der Briten aber auch erst im September zu erwarten.

Bis zu diesem Zeitpunkt wird es keinen Stillstand geben. Es ist z. B. geplant, sich mit Konversionsprozessen der Vergangenheit, z.B. in Detmold, Osnabrück und Dortmund zu beschäftigen und daraus wichtige Erkenntnisse zu erzielen. Eine entsprechende Informationsfahrt hat z. B. am 16.02.2011 nach Bitburg stattgefunden. Der dortige Konversionsvorgang für den ehemaligen Flughafen der Air Force wird im Folgenden kurz skizziert.

Die Kreisstadt Bitburg befindet sich etwa 30 km nördlich vom Oberzentrum Trier in Rheinland-Pfalz. Nach dem Zweiten Weltkrieg waren zunächst luxemburgische Truppen als Besatzungsmacht in Bitburg stationiert, die aber schon bald durch französische Truppen abgelöst wurden. 1951 begannen die Bauarbeiten zum Flugplatzbau unter französischer Leitung. Der Flugbetrieb wurde ein Jahr später aufgenommen. Bereits 1953 kam ein NATO-Stützpunkt unter amerikanischer Führung hinzu. 1994 erfolgten die offizielle Schließung des 484 ha großen Militärflugplatzes Bitburg und die Rückgabe der Liegenschaft an die Bundesrepublik Deutschland. Im Rahmen der Konversion des Militärflugplatzes arbeiten die Bundesrepublik Deutschland als Eigentümer der Fläche, der Zweckverband Flugplatz Bitburg als kommunaler Planungsträger für die drei betroffenen Kommunen und das Land Rheinland-Pfalz als Beratungs- und Förderinstanz zusammen. Der Flugplatz Bitburg ist heute ein Gewerbe-, Dienstleistungs- und Freizeitzentrum und hat zurzeit den Status eines Verkehrslandeplatzes nach § 6 LuftVG.

#### **Abläufe und Merkmale der Konversion in Bitburg:**

- Politische Vertreter des Landkreises, der Stadt Bitburg und der Verbandsgemeinde Bitburg-Land einigten sich schnell auf einen gemeinsamen Forderungskatalog an Land, Bund und EU.
- Einrichtung der Lenkungsgruppe Flugplatz

- Mitglieder: die zuständigen Bundes- und Landesministerien, die betroffenen Kommunen sowie einzelne Fachbehörden
- Aufgabe: u.a. Beratung über grundsätzliche Entscheidungen im Konversionsverfahren
- Februar 1994: Gründung der Entwicklungs- und Betriebsgesellschaft Flugplatz Bitburg mbH (EBFB) durch ortsansässige Unternehmen
- März 1994: Gründung des Zweckverbandes Flugplatz Bitburg zur gemeinsamen Vertretung der kommunalen Interessen gegenüber dem Bund und dem Land sowie zur einheitlichen Erfüllung der kommunalen Aufgaben im Konversionsgebiet
- Mai 1994: Vertrag über zivile Mitbenutzung des NATO-Flugplatzes zwischen der EBFB und Vertretern der US-Air Force sowie der Oberfinanzdirektion Koblenz
- November 1994: vorbereitende Untersuchungen zu einer städtebaulichen Sanierungsmaßnahme und Erarbeitung eines städtebaulichen Rahmenplans
- Februar 1995: parallele Einleitung und Durchführung von
  - Verfahren zur Abgabe einer landesplanerischen Stellungnahme
  - Fortschreibung der Flächennutzungspläne
  - Aufstellung verbindlicher Bebauungspläne
- Juli 1995: städtebaulicher Vertrag zwischen Bund, Land und Zweckverband, der die rechtliche Basis für die Umsetzung des Konversionsverfahrens darstellte
- Errichtung einer gemeinsamen Geschäftsstelle durch das Bundesvermögensamt Trier und den Zweckverband Flugplatz Bitburg auf dem Konversionsgelände
- Mitte 1995: Beginn der Vermarktung der Flächen
- Mai 1998: Der Flugplatz erhält den Status eines Verkehrslandeplatzes nach § 6 LuftVG
- Konversionsergebnis Stand 2011
  - 160 Betriebe
  - mehrere Hotels
  - 1.400 Beschäftigte insgesamt
  - Privatisierung des Flughafens durch Rückgabe der Gesellschafteranteile bis 2011 vorgesehen
  - alternative Anschlussnutzung wird nicht ausgeschlossen

Im Rahmen des Austausches und der danach mit Vertretern des Zweckverbandes erfolgten Diskussion lagen der offensichtlich sehr erfolgreichen Konversion folgende Verfahrenselemente zugrunde:

- Breiter Konsens aller Behörden in vertikaler und horizontaler Richtung
- Stabiler politischer Konsens bis zum zuständigen Ministerium, dort auch starkes Interesse an einer erfolgreichen Konversion
- Einrichtung einer Lenkungsgruppe mit Beteiligung von Bund und Land sowie aller zuständigen weiteren Behörden
- Klares Konzept nach erster Findungsphase (bspw. Ziel: keine anschließende Wohnnutzung)
- Steuerung durch (siebzehn) Bebauungspläne, großzügiges Planungsrecht, langjähriges Beibehalten der Verfahrensstandes § 33 BauGB („Planreife“, erfolgte Offenlage)
- Antriebsmotor durch die Wirtschaftsförderung in strukturschwacher Region

#### **Chronologischer Abriss der bisherigen Aktivitäten in Kürze:**

- 19.10.2010: Ankündigung des Truppenabzugs durch die britische Regierung
- ab 20.10.2010: Stellungnahmen der Bürgermeisterin gegenüber den Medien
- 26.10.2010: Runder Tisch Abzug der Briten
- 28.10.2010: Errichtung eines Arbeitskreises Konversion
- 05.11.2010: Verabschiedung einer Resolution in Celle
- 08.12.2010: Gemeinsames Schreiben der großen Städte in OWL
- 16.12.2010: Auftaktsitzung des AK Konversion
- 20.12.2010: Erörterung mit der Regierungspräsidentin
- 12.01.2011: Runder Tisch Abzug der Briten
- 20.01.2011: Exkursion des AK Konversion zu den Kasernenstandorten
- 26.01.2011: Regionales Treffen der betroffenen Kommunen in OWL
- 27.01.2011: Besuch einer Delegation des Landes NRW
- 03.02.2011: Termin im Wirtschaftsministerium
- 08.02.2011: Information über das Bitburger Modell
- 17.02.2011: Präsentation durch NRW.URBAN
- 03.03.2011: Exkursion des AK Konversion zu den Wohnstandorten

## 6. Strategie und weiteres Vorgehen

Von den britischen Behörden ist angekündigt worden, im Frühsommer 2011 nähere Angaben zur Gestaltung des Truppenabzugs zu machen. Erst zu diesem Zeitpunkt kann für die Region konkretisiert werden, wann, wie, in welchem Umfang und mit welchem Rhythmus die britischen Streitkräfte Deutschland bzw. Ostwestfalen-Lippe verlassen werden.

Unabhängig davon ist für den Standort Gütersloh vieles bereits in die Wege geleitet worden (s.o.). Die durch die britischen Truppen in Anspruch genommenen Flächen sind in der Stadt Gütersloh zwar präsent (und auch der Bevölkerung bewusst), letztlich aber waren (und sind sie noch) relativ unbekanntes Gebiet.

In Bezug auf die sozial-gesellschaftlichen Kontakte dagegen hat sich ein vielfältiges gemeinsames Leben von Gütersloher Bürgerinnen und Bürgern und den Angehörigen der britischen Militärstreitkräfte ergeben.

In dem Zusammenhang ist auf den „Handlungsleitfaden Wohnen“ hinzuweisen, der hier – obwohl unabhängig von der Konversionsthematik initiiert – seine besondere Bedeutung entfaltet. Die Ergebnisse sollen im Mai im Planungsausschuss vorgestellt werden und enthalten bereits erste Aussagen zur Konversion. Es ist vorgesehen, in einem zweiten Modul die frei werdenden Wohnungen zu einem Schwerpunkt zu machen. Auch dann erst werden genauere Zahlen über den Umfang, die Lage, die Ausstattung sowie den städtebaulichen wie auch kaufmännischen Wert der Wohn-Liegenschaften gemacht werden können.

Mit diesem 1. Konversionsbericht wird deshalb folgende Strategie vorgeschlagen:

- Bis zur Bekanntgabe der britischen Militärbehörden bis Mai/Juni 2011
  - Den Hauptausschussmitgliedern und weiteren interessierten Mandatsträgern wird in Kürze Gelegenheit gegeben werden, die Konversionsflächen zu besichtigen
  - Weiterführung der Informationsbeschaffung
  - Klärung von Zuständigkeiten
  - Klärung der rechtlichen Situation der militärisch genutzten Flächen
  - Weiterführung des Austausches mit erfolgten oder in der Entwicklung befindlichen Militärkonversionen
  - Bildung eines Netzwerkes mit den betroffenen Städten der Region Ostwestfalen-Lippe
  - Bildung eines Netzwerkes mit weiteren betroffenen Städten in vergleichbaren Projekten
  - Schaffung der administrativen Grundlagen innerhalb und außerhalb der Verwaltung (Bildung eines AK Konversion ist erfolgt, die Frage der Bildung eines Beirates oder einer ähnlichen Institution zur Projektbegleitung ist bereits gestellt)
  - Fragen des Zeitpunkts von Bürgerbeteiligung und Workshopverfahren

- Ab Bekanntgabe des „Fahrplanes“ für den Abzug der britischen Streitkräfte ab Mai/ Juni 2011
  - Konkretisierung des Handlungsprogramms vor dem Hintergrund der neuen Informationen
  - Bildung eines kurzfristigen Handlungsziels für 2011 und Aufnahme der ersten Arbeiten
  - Klärung des Aufgabenumfangs
  - Akquise potentieller Projektpartner
  - Klärung der weiteren Ressourcenaufwände und Mittelbedarf
  - Bildung eines mittelfristigen Handlungsprogramms für die nachfolgenden Jahre 2011ff.

Bei dieser Strategie ist gewährleistet, dass unabhängig von den Aussagen der Militärbehörden jederzeit ein handlungsfähiges Programm vorliegt. Auch wenn der Zeitraum von vielen Jahren ein ausreichendes Budget verspricht, so zeigen doch andere Planverfahren, mit welchen oft überraschenden und unerwartet langen Planverfahren viele Projekte begleitet sind. Auch „einfache“ Industriebrachen (Bartels, Vossen...) lagen vielfach über lange Jahre, ohne dass sich ein Fortschritt abzeichnete.

Davon unabhängig sind die Verhältnisse hier nicht nur wesentlich komplexer, sondern aufgrund der schieren Größe der beiden Flächen in Bezug auf den materiellen und instrumentellen Aufwand von ganz anderer Dimension. So werden die Altlastenuntersuchungen für den Flughafen in Niederkrüchten (Niederrhein) bei ca. 600 ha Fläche 2,6 Millionen Euro kosten.

Ein wesentliches Element im gesamten Konversionsprojekt wird die Projektstruktur sein. Fragen der verwaltungsinternen Organisation werden ebenso zu beantworten sein wie stabile und disziplinierende Kommunikationsstrukturen oder die konkrete Besetzung des Beirates.

Auch die begleitenden Behörden und Institutionen (auch in der vertikalen Gliederung) werden ihre Rolle noch definieren müssen. Hier zeichnet sich bereits die Koordinationsaufgabe der Bezirksregierung ab, deren Regierungspräsidentin zwischenzeitlich eine Konversionsbeauftragte benannt und so zeitnah die ersten Maßnahmen zur Strukturierung des nachfolgenden Prozesses gewährleistet hat.

Schließlich werden diese Diskussionen vermehrt zu führen sein in der Fortführung des Prozesses um die Findung neuer Gewerbeflächen, für die nach zehn Jahren zwar ein Beschluss des Rates existiert, der aber durch diese neue Entwicklung wieder obsolet geworden ist. Fragen der Militärkonversion werden ab jetzt immer auch Fragen der zukünftigen Gewerbeflächendiskussion sein.

Auf die besondere Situation der „Flughafen Gütersloh GmbH“ ist ebenfalls hinzuweisen, die mehrfach – und durch die regionale Wirtschaft gestützt und gefördert – auf die Sicherung der Flughafennutzung im Rahmen der Genehmigung drängt und hier die besonderen Chancen im Zusammenhang mit der Konversion für eine gewerbliche Nutzung erkennt.

## 7. Internetlinks

Britische Streitkräfte in Deutschland bzw. Gütersloh

<http://www.bfgnet.de>

<http://www.guterslohgarrison.bfgnet.de>

Bundesanstalt für Immobilienaufgaben

<http://www.bundesimmobilien.de>

Konversion in Nordrhein-Westfalen

<http://www.bicc.de/publications/other/konversionsbericht-band-iv.html>

<http://www.ils-forschung.de/down/07-Wuschansky-monitor.pdf>

[http://www.ils-forschung.de/down/wuschansky\\_DAB-NRW\\_4\\_2009.pdf](http://www.ils-forschung.de/down/wuschansky_DAB-NRW_4_2009.pdf)

NRW.URBAN

<http://www.nrw-urban.de/>

Konversion in Osnabrück

<http://www.osnabrueck.de/konversion/index.asp>

<http://www.konversion-osnabrueck.de/>

Konversion in Münster

<http://www.wfm-muenster.de/index263.htm>

<http://www.speicherstadt-muenster.de/>

<http://www.werkstatt-stadt.de/de/projekte/147/>

<http://www.werkstatt-stadt.de/de/projekte/143/>

Konversion in Detmold

[www.werkstatt-emilie.de](http://www.werkstatt-emilie.de)

Konversion in Dortmund

<http://www.stadtkrone-ost.de/>

<http://www.it-standort-dortmund.de/de/partner/stadtkrone.jsp>

Konversion in Hemer

<http://www.landesgartenschau-hemer.de/>

Konversion in Kassel

<http://www.marbachshoehe.net/konversionsgeschichten.0.html>

Konversion in Trier

<http://www.petrisberg.de/>

<http://www.perspektive-petrisberg.de/>

<http://www.landesgartenschau-trier.de/>

Konversion in Bitburg

<http://www.flugplatz-bitburg.de/>

Konversion in Werl

<http://www.konwerl.de/>

Konversion in Wegberg  
<http://www.wegberg-oval.de>

Konversion in Eschweiler  
<http://www.camp-astrid-eschweiler.de>

## Impressum

Stadt Gütersloh  
Berliner Straße 70, 33330 Gütersloh

Fachbereich Stadtplanung  
[www.stadtplanung.guetersloh.de](http://www.stadtplanung.guetersloh.de)

Dipl.-Ing. Michael Zirbel  
Fachbereichsleitung  
Tel. 05241/ 82-2385, Fax 05241/ 82-3533  
[michael.zirbel@gt-net.de](mailto:michael.zirbel@gt-net.de)

Bauass. Dipl.-Ing. Michael Schmidt  
Stadtentwicklung  
Tel. 05241/ 82-2383, Fax 05241/ 82-3533  
[michael.schmidt@gt-net.de](mailto:michael.schmidt@gt-net.de)

unter Mitarbeit von  
cand.-Geogr. Maleen Koch (Praktikantin),  
Studentin der Geographie an der  
Phillips-Universität Marburg

Büro des Rates und der Bürgermeisterin

Dr. Markus Kremer  
Fachbereichsleitung  
Tel. 05241/ 82-3599, Fax 05241/ 82-2204  
[markus.kremer@gt-net.de](mailto:markus.kremer@gt-net.de)