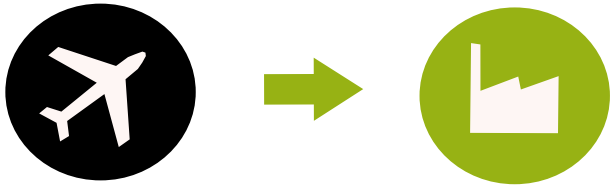
Konversion des Militärflugplatzes Gütersloh



zum Natur- und Gewerbepark Gütersloh

Masterthesis Verena Heinz
Matrikelnummer 11068405
Studiengang Städtebau Master NRW der Fachhochschulen Köln, Bochum, Dortmund und der Universität Siegen
Betreuer:
Univ.-Prof. Dr.-Ing. Hildegard Schröteler-von Brandt
und Univ.-Prof. Dr.-Ing. Jürgen Steinbrecher

Impressum

Gewerbepark Flugplatz Gütersloh
Städtebauliche Konzeptbearbeitung für die Konversion
des Militärflugplatzes Gütersloh
Masterthesis

vorgelegt von:

Verena Heinz

Matrikelnummer: 11068405
Avermannskamp 16
59227 Ahlen
02382/2159
E-Mail: v_heinz@gmx.net

Studiengang Städtebau Master NRW
der Fachhochschulen Köln, Bochum, Dortmund und
der Universität Siegen
Standort Köln
Betreuer:
Univ.-Prof. Dr.-Ing. Hildegard Schröteler-von Brandt
Univ.-Prof. Dr.-Ing. Jürgen Steinbrecher

Ahlen, im September 2010

Eidesstattliche Erklärung

Ich erkläre hiermit eidesstattlich,

- dass ich die Masterthesis selbständig und ohne fremde Hilfe angefertigt habe.
- dass ich die Übernahme wörtlicher Zitate aus der Literatur, sowie die Verwendung der Gedanken anderer Autoren an den entsprechenden Stellen innerhalb der Arbeit gekennzeichnet habe.

Die Masterthesis wurde in einfacher Ausführung jedem der genannten Betreuer ausgehändigt. Eine weitere Ausführung hat die Stadt Gütersloh (Stadtplanungsamt) vorgelegt bekommen.

Ahlen, 17 September 2010

Verena Heinz

Danksagung

Ich möchte mich an dieser Stelle bei all denen bedanken, die mich bei der Anfertigung meiner Masterthesis unterstützt haben.
In erster Linie bedanke ich mich hiermit bei Frau Prof. Dr. Ing. Hildegard Schröteler-von Brandt und Herrn Prof. Dr. Ing. Jürgen Steinbrecher für ihre Unterstützung und Betreuung dieser Arbeit.
Ebenfalls ein Dankeschön gilt den Mitarbeitern des Stadtplanungsamts besonders Herrn Zirbel für den Themenvorschlag, den Mitarbeitern des Katasteramts und der Leitung der Wirtschaftsförderung der Stadt Gütersloh für die Versorgung mit Materialien und wichtigen Informationen.
Mein besonderer Dank gilt meiner Familie, die mir stets zur Seite stand und durch die mein Studium überhaupt erst möglich wurde.
Weiterhin bedanke ich mich bei allen Kommilitonen, die mir stets Ansprechpartner waren und die mich bei meiner Ausarbeitung moralisch unterstützt haben.

Inhaltsverzeichnis:

Abbildungsverzeichnis

1. Einleitung, Aufgabenstellung sowie Methodik 11
1.1 Einleitung 12
1.2 Aufgabenstellung und Zielsetzung 13
1.3 Methodik 13

2. Grundlagenermittlung 15
2.1 Standortprofil 16
2.1.1 Lage im Raum 16
2.1.2 Verkehrsanbindung 19
2.1.3 Steckbrief 23

2.2 Historische Entwicklung und aktuelle Entwicklungen des Flughafens Gütersloh 24
2.2.1 Historie des Flugplatz Gütersloh 24
2.2.2 Entwicklungen seit 1993: militärische Nutzung versus zivile Nutzung 29

2.3 Relevante Planungsvorgaben 31
2.3.1 NRW-Luftverkehrskonzeption 2010 31
2.3.2 Landesplanung- LEP NRW 32
2.3.3 Regionalplanung - GEP Detmold 36
2.3.4 Vorbereitende Bauleitplanung - FNP Gütersloh 2010 38

2.4 Anforderung aus Sicht des Immissions- und Lärmschutzes 40
2.4.1 Exkurs: Immissionen und Fluglärm 40
2.4.2 Gesetz zum Schutz vor Fluglärm 42
2.4.3 Lärmschutzbereiche und Lärmbelastung des Flughafens Gütersloh 43

2.5 Wirtschafts- und Gewerbeentwicklung 47

2.5.1 Wirtschafts- und Branchenstruktur des Kreises und der Stadt Gütersloh 48
2.5.2 Gewerbliche Flächenbedarfe in Gütersloh 54
2.5.2.1 GEP - Prognosen für die Gewerbe- und Industrieentwicklung 54
2.5.2.2 Stadtentwicklungskonzept 2010 - Profilierung von Standorten 55
2.5.2.3 Prognosen FNP 57
2.5.2.4 Vergleich der prognostizierten Gewerbeflächenbedarfe 61
2.5.2.5 Aktuelle Entwicklungen und Einschätzung der gewerblichen Entwicklungschancen für das Flugplatzgelände 61

3. Städtebauliche Analyse 65
3.1 Naturraum 66
3.2 Erschließung 72
3.3 Bebauung 75
3.4 Freiflächen 80
3.5 Freizeitinfrastruktur 83
3.6 Altlasten 84
3.7 Zusammenfassende Strukturierung des Geländes 85

4. Vorbereitende Überlegungen für eine zukunftsfähige Nutzungsstruktur 87
4.1 Entwicklungschancen und Restriktionen(SWOT-Analyse) 88
4.2 Ergänzende Rahmenbedingungen 92

5. Exkurs zur Gewerbeflächenentwicklung 97
5.1 Planungsbeispiele 99
5.1.1 Flugfeld Böblingen 99
5.1.2 Black Forest Airport und Business Park Lahr 102
5.1.3 BBI und BBI Business Park Berlin 104
5.1.4 Zusammenfassung Standortfaktoren und Charakteristiken der Beispiele 106
5.2 Standortanforderungen - Gibt es das optimale Gewerbegebiet? 107
5.3 Gemischte Gewerbeflächen und spezialisierte Parks 108
5.4 Anforderungen an das Gewerbegebiet 110

5.5 Fazit 113

6. Nutzungskonzepte 115
6.1 Szenarien für eine Konversion 116
6.2 Nutzungsprogramme 119
6.2.1 Nutzungsprogramm 1 121
6.2.2 Nutzungsprogramm 2 124
6.2.3 Nutzungsprogramm 3 127
6.2.4 Vergleich der Nutzungsprogramme auf Vor- und Nachteile 131

7. Städtebaulicher Rahmenplan 133
7.1 Konzept 134
7.2 Gebäudestruktur 138
7.3 Erschließungskonzept 140
7.4 Grün- und Freiflächenkonzept 141
7.5 Bauphasen 143
7.6 Gewerbe- und Industriegebiet 145

8. Schlussbetrachtung 147

Quellenverzeichnis 149

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1 Kreis Gütersloh 17
Abb. 2 Gütersloher Stadtteile 17
Abb. 3 Flugplatzgelände und angrenzende Siedlungsbereiche 18
Abb. 4 Flugplätze in Westfalen 19
Abb. 5 Entwicklungen der Fluggastzahlen am Flughafen Münster/Osnabrück 20
Abb. 6 Entwicklungen der Fluggastzahlen am Flughafen Paderborn 20
Abb. 7 Überregionale Anbindung 21
Abb. 8 Hauptverkehrsachsen in Gütersloh 95 21
Abb. 9 Flugplatzgelände 23
Abb.10 Flugplatz nach Bombenangriff 1945 25
Abb.11 Retuschiertes Luftbild von 1990 26
Abb.12 Plakat einer Flugschau der Royal Air Force von 1975 27
Abb.13 Ausschnitt der TK 25 von 1992 27
Abb.14 Frontansicht des Flugzeugtowers aus dem Jahre 1971 28
Abb.15 Luftbild vom Hangar 1 28
Abb.16 Luftbild 2009 28
Abb.17 LEP Karte A und Legende 33
Abb.18 LEP Karte B und Legende 33
Abb.19 Lärmschutzzonen 35
Abb.20 Ziele des GEPs 37
Abb.21 Ausschnitt der FNP-Darstellung 38
Abb.22 Lärmkartierung für den Flughafen Gütersloh 40
Abb.23 Lärmschutzzonen in der 1. Fortschreibung des LEPs 82 44
Abb.24 Lärm- und Bauschutzbereiche im FNP 1975 44
Abb.25 Lärmbelastung 45
Abb.26 Flugbewegungen der zivilen Nutzung auf dem Flughafen Gütersloh 1994-2003 46
Abb.27 Militärische Flugbewegungen auf dem Gütersloher Flughafen 1983-1992 46
Abb.28 Arbeitslosenquote bezogen auf abhängige zivile Erwerbspersonen (2009) 48
Abb.29 Patentdichte 48
Abb.30 Unternehmensgründungen 49
Abb.31 Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort nach Wirtschaftssektoren 49
Abb.32 Beschäftigte im produzierenden Gewerbe 50
Abb.33 Umsatz im verarbeitenden Gewerbe 51

Abb.34 Branchenportfolio der SV-Beschäftigten im Kries Gütersloh 51
Abb.35 Pendlersaldo 52
Abb.36 Neue Gewerbegebiete im GEP 54
Abb.37 Gewerbeflächen und Arbeitsstätten 56
Abb.38 Flächenreserven der Gewerbestandorte 58
Abb.39 Themenkarte Gewerbeflächen/Arbeitsstätten 60
Abb.40 Methoden zur Ermittlung des Gewerbeflächenbedarfs 61
Abb.41 Höhenschichtkarte 66
Abb.42 Luftaustausch 67
Abb.43 Klimatope 67
Abb.44 Waldgebiete 1895 im übergeordneten Planungsraum 68
Abb.45 Schutzgebiete 69
Abb.46 Biotopverbundflächen 69
Abb.47 Gewässer und Hochwasserschutzzonen 71
Abb.48 Wander- und Radwege 71
Abb.49 Crash Gate 2 73
Abb.50 Erschließung 73
Abb.51 Flugplatzbetriebsfläche 74
Abb.52 Hangar 6&7, Flugzeugtower 74
Abb.53 Entstehungszeit Gebäude 75
Abb.54 Gebäude und Flugzeughallen 76
Abb.55 Gebäudefunktionen 77
Abb.56 Senkrechtaufnahmen der Gebäude 78
Abb.57 Geschosse 80
Abb.58 Südlicher Randbereich 80
Abb.59 Grün- und Freiflächen 81
Abb.60 Freizeitinfrastruktur 83
Abb.61 Altlasten 84
Abb.62 anzunehmende Altlasten 85
Abb.63 Nutzungsstruktur 86
Abb.64 Flächennutzungspläne der Städte Gütersloh, Harsewinkel, Herzebrock-Clarholz 95
Abb.65 Städtebaulicher Entwurf 99
Abb.66 Baugebiete 100
Abb.67 Verkehrskonzept 100

Abb.68 West- und Ostareal 103
Abb.69 Ostareal 103
Abb.70 Westareal 103
Abb.71 Ausbau Flugplatz Schönefeld 104
Abb.72 BBI und BBI Business Park Berlin 104
Abb.73 Nutzungszonen BBI Business Park 105
Abb.74 Südliche Zone 112
Abb.75 Segro Business 112
Abb.76 Segro Office Area 113
Abb.77 Entwicklungsszenarien 116
Abb.78 Nutzungsprogramm 1 120
Abb.79 Nutzungsprogramm 1 Realisierungsabschnitte 123
Abb.80 Nutzungsprogramm 2 125
Abb.81 Nutzungsprogramm 2 Realisierungsabschnitte 126
Abb.82 Nutzungsprogramm 3 128
Abb.83 Nutzungsprogramm 3 Realisierungsabschnitte 130
Abb.84 Nutzungszonen 134
Abb.85 Städtebaulicher Rahmenplan (maßstabslos) 136
Abb.86 Perspektive Dienstleistungs- und Handwerkerzentrum 137
Abb.87 Perspektive Einbindung der Hangar 2&3 in die Rahmenplanung 138
Abb.88 Schnitt A -A´ 138
Abb.89 Schnitt B - B´ 138
Abb.90 Gebäudestruktur 139
Abb.91 Erschließungskonzept 140
Abb.92 Grün- und Freiflächenkonzept 142
Abb.93 Bauphasen 143
Abb.94 erster Realisierungsabschnitt, Gewerbeflächen angrenzend an das Flugplatzgelände 144
Abb.95 Industriegebiet eigene Darstellung 145

1.1 Einleitung

1.2 Aufgabenstellung und Zielsetzung

1.3 Methodik

Einleitung

1.1 Einleitung

Westlich der Stadt Gütersloh in Angrenzung an das Gemeindegebiet der Städte Harsewinkel und Herzebrock befindet sich der Militärflughafen Gütersloh. Der Flughafen Gütersloh wurde 1993 von der Royal Air Force geräumt und daraufhin von der British Army betrieben. Zwischenzeitlich wurde der Flughafen für den zivilen Flugbetrieb von ortsansässigen Unternehmen beansprucht. Zurzeit dient das Gelände als Nato-Reserveflugplatz und wird von dem britischen Militär als Logistikstandort betrieben.

Bei einer Aufgabe der militärischen Nutzung des Areals werden rund 340 Hektar für neue Entwicklungen frei. Die Flughafen Gütersloh GmbH hat ein Nutzungsinteresse an der Folgenutzung verkündet und einen Antrag auf eine zivile Nachfolgenutzung als Sonderflughafen beim Ministerium für Verkehr, Energie und Landesplanung des Landes Nordrhein-Westfalen gestellt. Das Land NRW unterstützt den Vorschlag, den Flughafen nach Abzug des Militärs als Sonderflughafen für den Geschäftsreiseluftverkehr zu betreiben.

Abgesehen von einer zivil-fliegerischen Folgenutzung besteht die planerische Absicht der Verwaltung der Stadt Gütersloh, Flächen angrenzend an das Flugplatzgelände für eine Gewerbeentwicklung zu sichern. Die Flächenressourcen der gewachsenen Gewebegebiete in der Stadt Gütersloh sind beinahe ausgeschöpft, sodass neue Gewerbegebiete zu verorten und zu entwickeln sind. Mit der Festlegung von gewerblichen Flächen östlich des Militärflugplatzes kann eine Gewerbeentwicklung am Flugplatz initiiert und eine gewerbliche Entwicklung auf den Flugplatz als langfristige Strategie bestimmt werden. Im Gegensatz zu anderen Städten, die einem Abzug von Truppen aufgrund der damit verbundenen ökonomischen und städtebaulichen Auswirkungen negativ entgegensehen, eröffnet das Flugplatzgelände bei einer Räumung des Geländes durch die britischen Streitkräfte ein großes Potenzial für die Stadtentwicklung Gütersloh. Das Flugplatzgelände bietet eine Entwicklungsfläche, die die derzeitigen konkurrierenden Nutzungsansprüche an die Flächen und Funktionsbereiche der Stadt entschärft und im Zusammenhang mit eines Ausweisung neuer Gewerbeflächen eine nachhaltige Stadtentwicklung ermöglicht.

Die Masterthesis beschäftigt sich mit der Frage, in welche Richtung sich das Flughafengelände nach einem Abzug der Briten entwickeln und wie eine Gewerbeentwicklung als Folgenutzung in die Konversion des Gelände eingebunden werden kann. In diesem Kontext ist diese Masterthesis eine erste Maßnahme, um sich mit der Konversion der Standortes auseinanderzusetzten. Die Räumung des Gesamtgeländes durch das britische Militär ist zurzeit nicht akut, dennoch sind vorausschauend Entwickl ungsmöglichkeiten aufzuzeigen bzw. vorbereitende Überlegungen für ein „Flächenrecycling“ einzuleiten, um ggf. bei einer Veräußerung von Teilräumen des Geländes eine verträgliche und nachhaltige Entwicklung des Gesamtareals zu ermöglichen.

1.2 Aufgabenstellung und Zielsetzung

Ziel der Masterthesis ist es, für das Flugplatzgelände städtebauliche Zielsetzungen zu formulieren, die in einem Nutzungsprogramm, unter besonderer Berücksichtigung der Gewerbeentwicklung, die Entwicklungschancen für das gesamte Planungsgebiet aufzeigen. In der Entwicklung einer zukunftsfähigen Nutzungsstruktur für den Flughafen Gütersloh ist auch der Frage nachzugehen, ob und wie die zivile Nachnutzung als Sonderflughafen für den Gesch äftsreiseluftverkehr mit der Gewerbeentwicklung vereinbar ist. In Einbindung des Landschaftsraums sowie der vorhandenen Gebäudestrukturen, der angrenzenden Wirtschafthöfe und der südlich verlaufenden Ems sollen städtebauliche Nutzungsvarianten herausgearbeitet werden, die eine standortgerechte und städtebaulich attraktive Nachnutzung des Plangebietes vorschlagen. In der Abwägung der zu erarbeitenden Nutzungsvarianten ist das zukunftsfähige Strukturkonzept zu bestimmen, das die Grundlage für eine Gewerbeentwicklung am und auf dem Flugplatz bildet. Ein ausgewählter gewerblicher Teilbereich ist infolgedessen konkreter - als städtebaulicher Rahmenplan- auszuarbeiten.

1.3 Methodik

Zur Annäherung an den Militärflugplatz wird der Planungsraum großmaßstäblich betrachtet. Dazu wird die Lage und die Anbindung des Flugplatzgeländes innerhalb der Region und im Gütersloher Stadtgebiet untersucht. Da die Luftverkehrsinfrastruktur auch in Hinblick einer zivilen Nachnutzung des Flugplatzes eine nicht unwesentliche Rolle bei der Erarbeitung des Themenkomplexes spielt, werden die Flughäfen der Umgebung auf ihre Funktion im Luftverkehr untersucht. In Form einer Kurzdarstellung der wichtigsten Charakteristiken des Militärflugplatzes wird ein grobes Standortprofil erzeugt, um folgend über die Grundkenntnisse hinaus tiefer in die Materie einzusteigen.

Zuerst wird die Geschichte des Militärflugplatzes hinsichtlich der Entstehung, der Nutzung, der Funktion und der langjährigen Entwicklung beschrieben.
Im Anschluss werden die Entwicklungen seit der Übernahme des Militärflugplatzes durch die britische Army sowie die Planungsabsichten einer zivilen Mitbenutzung des Geländes beschrieben. In diesem Zusammenhang wird auf potenzielle Folgenutzungen des Flugplatzes eingegangen, die bis zu diesem Zeitpunkt von unterschiedlichen Interessensgruppen angedacht wurden.

In einem weiteren Arbeitsschritt werden die relevanten Vorgaben der Landesplanung, der Regionalplanung und der vorbereitenden Bauleitplanung beschrieben, um die Zielsetzungen der verschiedenen Planungsebenen für den Planungsraum und sein Umfeld bezüglich der Konversion des Geländes zu berücksichtigen. Demzufolge werden der Landesentwicklungsplan NRW, der Regionalplan bzw. GEP für den Regierungsbezirk Detmold und der Flächennutzungsplan auf Aussagen bezüglich des Militärflugplatzes und dessen Umgebung untersucht. Vorgaben der Landesregierung NRW zur Luftverkehrsinfrastruktur basieren auf der NRW-Luftverkehrskonzeption. Die Aussagen zum jetzigen und zukünftigen Status des Militärflugplatzes bzw. der Folgenutzung, die vom Land NRW beabsichtigt wird, werden auf Grundlage der NRW-Luftverkehrskonzeption ausgearbeitet.

Da der Betrieb von zivilen oder militärischen Flugplätzen immer mit Lärmauswirkungen verbunden sind, die das Umfeld des Flugplatzes maßgeblich beeinflussen, sind im Folgenden die Anforderungen an den Immissions-und Lärmschutz auf Grundlage der gesetzlichen Bestimmungen zu analysieren.
Im Zusammenhang mit allgemein wirksamen Anforderungen an den Betrieb von Flugplätzen sind die Lärmbelastung der Militärflugplatzes Gütersloh sowie die gesetzlichen Schutzmaßnahmen für den Militärflugplatz zu prüfen.

In einem weiteren Analyse- und Planungsvorlauf werden im Hinblick auf die Zielsetzung ein Gewerbegebiet entwickelt, die wirtschaftliche Ausgangssituation in Gütersloh sowie die aktuellen

Gewerbeentwicklungen beschrieben, um Schlussfolgerungen für die Planung zu ziehen und die Notwendigkeit der Planung auf dem Flugplatzgelände zu untermauern.

Um die städtebauliche Ausgangssituation des Planungsgebietes zu erfassen, wurden Ortsbegehungen, Bestandsaufnahmen, Luftbild- und Planauswertungen durchgeführt. In schriftlicher sowie graphischer Form wird die Nutzung des Geländes unter Einzelaspekten wie der Erschließung, der Bebauung, der Freiflächen, der Altlasten, der Freizeitinfrastruktur etc. analysiert.
Die mithilfe der städtebaulichen Analyse herausgefundenen Stärken und Schwächen des Flugplatzgeländes werden in einem weiteren Schritt gegenübergestellt und ausgewertet. Aus den Stärken und Schwächen lassen sich die entwicklungsrelevanten Chancen und Restriktionen für das Planungsgebietes herleiten, die richtungsweisend für die städtebaulichen Zielsetzungen für das Planungsgebiet und die Gewerbeentwicklung sind.

Als Grundlage für die zu erarbeitenden Nutzungsprogramme und des zu planenden Gewerbegebiet erfolgt in Form eines Exkurses ein konzeptioneller Teil zu allgemeinen Fragen der Gewerbeflächenentwicklung sowie der Gebäudestrukturen und Nutzungsanforderungen sowie die Anforderungen an gewerbliche Strukturen der Zukunft.

Resultierend aus der städtebaulichen Analyse, der städtebaulichen Zielsetzungen bzw. Leitlinien für die Planung und dem Exkurs sind für das gesamte Flugplatzgelände verschiedene Nutzungskonzepte für eine Konversion des Geländes zu erarbeiten.
Die Nutzungskonzepte stellen potenzielle Flächeneignungen des Geländes in Abhängigkeit eines Truppenabzugs vom Gesamtgelände oder dessen Teilflächen dar. Ein interessanter gewerblicher Teilbereich des zu bestimmenden tragfähigsten Nutzungsprogramms ist folgend als städtebaulicher Rahmenplan auszuarbeiten.

2.1 Standortprofil

2.2 Historische Entwicklung und aktuelle Entwicklungen des Flugplatzes

2.3 Relevante Planungsvorgaben

2.4 Anforderung aus Sicht des Immissions- und Lärmschutzes

2.5 Wirtschafts- und Gewerbeentwicklung

Lage im Raum

Verkehrsanbindung

Kurzprofil

2.1 Standortprofil

2.1.1 Lage im Raum

Stadt Gütersloh

Die Stadt Gütersloh befindet sich in der ländlich geprägten, nordöstlichen Gegend von Nordrhein-Westfalen, in Ostwestfalen-Lippe. Am nordöstlichen Rand der westfälischen Bucht gelegen, grenzt das Stadtgebiet an den Mittelgebirgszug desTeutoburger Waldes an.

Die Stadt Gütersloh ist dem Regierungsbezirk Detmold zugeordnet und liegt in unmittelbarer Nähe zum Oberzentrum Bielefeld. Als Mittelzentrum hat die Stadt Gütersloh eine Versorgungsfunktion gegenüber dem Umland und deckt somit die Versorgung an Waren, Dienstleistungen und Infrastrukturangeboten ab, die im Umland nicht gegeben sind. Charakteristisch für die Stadt Gütersloh sowie viele Nachbargemeinden ist die überwiegend ländliche Raumstruktur. Ausnahme davon ist das angrenzende Verdichtungsgebiet Bielefeld.

Gütersloh ist Verwaltungszentrum des gleichnamigen Kreises mit 13 Gemeinden und insgesamt 357.787 kreisangehörigen Einwohnern. Mit 96.328 Einwohnern (Stand 2009) ist Gütersloh, gefolgt von Rheda-Wiedenbrück mit 46.928 Einwohnern, die einwohnerreichste Stadt im Kreis. Für den Kreis Gütersloh wird ein Bevölkerungsanstieg von 357.900 Einwohnern im Jahre 2010 auf 362.300 für 2015 prognostiziert. (vgl. Kreis Gütersloh 2009: 7) Damit gehört der Kreis Gütersloh zu den wenigen Regionen im Regierungsbezirk Detmold und im Land NRW, für die ein Wachstum prognostiziert wird.

Im Rahmen der kommunalen Gebietsreform von 1973 wurden die ehemaligen Kreise Halle und Wiedenbrück, das Gebiet der heutigen Stadt Harsewinkel und die Stadt Schloss Holte-Stukenbrock dem Kreis Gütersloh zugeordnet. Der Kreis Gütersloh ist flächenmäßig einer der größten Kreise in Nordrhein-Westfalen. Zu den Nachbarkreisen gehören die kreisfreie Stadt Bielefeld, der Kreis Herford, der Kreis Lippe, der Kreis Paderborn, der Kreis Soest, der Kreis Warendorf sowie der Landkreis Osnabrück.

Angebunden ist die Stadt über die Bundesautobahn A2 und das Schienenverkehrsnetz mit der IC-Verbindung der Köln-Mindener-Eisenbahnlinie. Über die A2/ A33 sind die im Umfeld von 50 km liegenden Zentren Paderborn, Osnabrück und Herford zu erreichen. Die gute Verkehrsanbindung ermöglicht eine überregionale Vernetzung mit dem Ruhrgebiet, der Region Hannover sowie der Hauptstadt Berlin. Gütersloh ist ein Teilbereich des Siedlungsbandes, das sich mit einer fast durchgängigen Siedlungsverflechtung entlang der A2 erstreckt. Auf diese Weise ist die Stadt an die umliegenden Gemeinden angebunden. Die Verflechtungen mit den umliegenden Gemeinden und dem Oberzentrum Bielefeld kommt durch die starken Ein- und Auspendlerbewegungen der Beschäftigten zum Ausdruck. Die Stadt und der Kreis Gütersloh profitieren von der Stadt-Umlandwanderung der Stadt Bielefeld. Infolge des Abwanderungstrends der Stadt Bielefeld lassen

sich Rückschlüsse auf das prognostizierte Bevölkerungswachstum schließen.

Mit fast 100.000 Einwohnern ist die Stadt Gütersloh die drittgrößte Stadt in Ostwestfalen. Zum Stadtgebiet Gütersloh gehören die Ortsteile Avenwedde, Ebbesloh, Friedrichsdorf, Gütersloh, Hollen, Isselhorst, Niehorst und Spexard.

Die Siedlungsstruktur Gütersloh lässt sich als ein kompakter Siedlungskörper mit einer verdichteten

Abb.1 Kreis Gütersloh I Website Wikipedia, überarbeitete Darstellung

Innenstadt (Altstadt) beschreiben, der durch Grünflächen und Grünzüge wie den Stadtpark, die Dalkebachniederung und den Botanischer Garten untergliedert wird. Der Siedlungsbereich wird durch die starke städtebauliche Zäsur der Bahnschienen in zwei Teilräume unterteilt. Umgeben wird der Siedlungskörper von landwirtschaftlichen Flächen, die charakteristisch für die Gütersloher Parklandschaft sind. Das Stadtgebiet besteht fast zu je einem Drittel aus Siedlungsfläche (28%), Weiden und Wiesen (32%) und Acker (32%). (vgl. Website Geodatenserver Gütersloh)
Die Siedlungsentwicklungen orientieren sich in östlicher und südöstlicher Richtung, da eine Siedlungsentwicklung in Richtung Westen aufgrund der Lärmschutzbereiche des westlich des Stadtkörpers liegenden Flugplatzes gehemmt wird.

Planungsgebiet Flugplatz Gütersloh

Der Flugplatz Gütersloh liegt wie oben beschrieben westlich des Siedlungsraumes der Stadt Gütersloh und grenzt an die Gemeinden Harsewinkel und Herzebrock-Clarholz an. Aufgrund seiner räumlichen Lage im ländlichen Randgebiet der Stadt Gütersloh ist der Flugplatz im Siedlungsbereich nicht wahrnehmbar, abgesehen von der Lärmbelastungen durch die Einflugschneise, die sich über den Gütersloher Siedlungsbereich erstreckt. Der Flugplatz ist nur entlang der Bundesstraße 513, die den Flugplatz nördlich tangiert, zu erkennen. Das Gelände stellt aufgrund des fehlenden baulichen Zusammenhangs und der fehlenden Verflechtungen zur Umgebung eine isolierte Fläche im Stadtgebiet dar.

Abb.2 Gütersloher Stadtteile I Website Wikipedia, überarbeitete Darstellung

Die „Fläche in der Fläche“ rührt daher, dass aufgrund des militärischen Flugbetriebes Lärmschutzzonen einzuhalten sind, die eine Bebauung angrenzend an den Flugplatz untersagen und die Siedlungsentwicklung in Richtung Flugplatz unterbinden. Mit 340 ha nimmt der Flugplatz rund 3% des Stadtgebiets ein.

Das Flugplatzgelände ist rund 3 km von dem Ortseingang Gütersloh, 4,5 km von der Innenstadt Gütersloh sowie 800 m von der an der Bundesstraße liegenden Bauernschaft Oester der Stadt Harsewinkel entfernt. Räumlich gesehen orientiert sich der Flugplatz infolgedessen in Richtung Harsewinkel bzw. agiert dieser

als Bindeglied im Außenraum der Städte Gütersloh, Harsewinkel und Herzebrock-Clarholz. Aufgrund der rein räumlich gesehen fehlenden Zugehörigkeit wirkt die Fläche wie ein Fremdkörper innerhalb der von Wirtschaftshöfen, landwirtschaftlichen Flächen und Waldgebieten geprägten Landschaft.

Die Einbindung in die Landschaft erfolgt durch die südlich des Planungsareals verlaufende Ems sowie die nördliche B 513. Diese zwei Konstanten sind einerseits Planungsgrenzen in Hinsicht einer Erweiterung des Flugplatzgeländes, andererseits geben sie dem Gelände das notwendige Rückgrat bei der Einbettung in die Landschaft.

Abb.3 Flugplatzgelände und angrenzende Siedlungsbereiche I Website Google Maps, überarbeitete Grafik

2.1.2 Verkehrsanbindung

In Hinblick auf die Zielsetzung der Arbeit spielt die Verkehrsanbindung eine wesentliche Rolle. Besonders bei einer Gewerbeentwicklung im Planungsraum ist zu prüfen, wie der heutige Flugplatz, aber auch die Stadt an sich, als Wirtschaftsstandort an das überregionale Verkehrsnetz angebunden ist.
Ein wesentlicher Standortfaktor für eine derartige Entwicklungsfläche ist die Anbindung an das überregionale Straßennetz wie den Autobahnen, aber auch die lokale Vernetzung innerhalb der Region. Neben den reinen Straßenwegen ist auch die Nähe zu Flughäfen, die Anbindung über den ÖPNV und Schienenwege entscheidend für die Standortwahl eines Unternehmens.

Luftverkehr

In der Region Westfalen sowie im näheren Umfeld der Stadt Gütersloh existieren 3 größere Flughäfen, die gemäß der NRW-Luftverkehrskonzeption als internationale Verkehrsflughäfen (Münster/Osnabrück) und als regionale Verkehrsflughäfen (Dortmund und Paderborn/Lippstadt) klassifiziert sind. Als Mittelstreckenflughafen können vom Flughafen Münster/Osnabrück alle Ziele in Europa non-stop angeflogen werden. (vgl. MWMEV 2000: 35) Der Flughafen Paderborn/Lippstadt dient neben dem Flughafen Münster/Osnabrück der luftverkehrlichen Erschließung der Region und erhöht die Lagegunst der Stadt Gütersloh. Der Flughafen Paderborn/Lippstadt liegt in rund 45 km Entfernung und der Flughafen Münster/Osnabrück in 50 km Entfernung zur Stadt Gütersloh. Festzuhalten ist, dass die Region und auch der Kreis Gütersloh bereits sehr gut mit Luftverkehrsstandorten erschlossen sind.

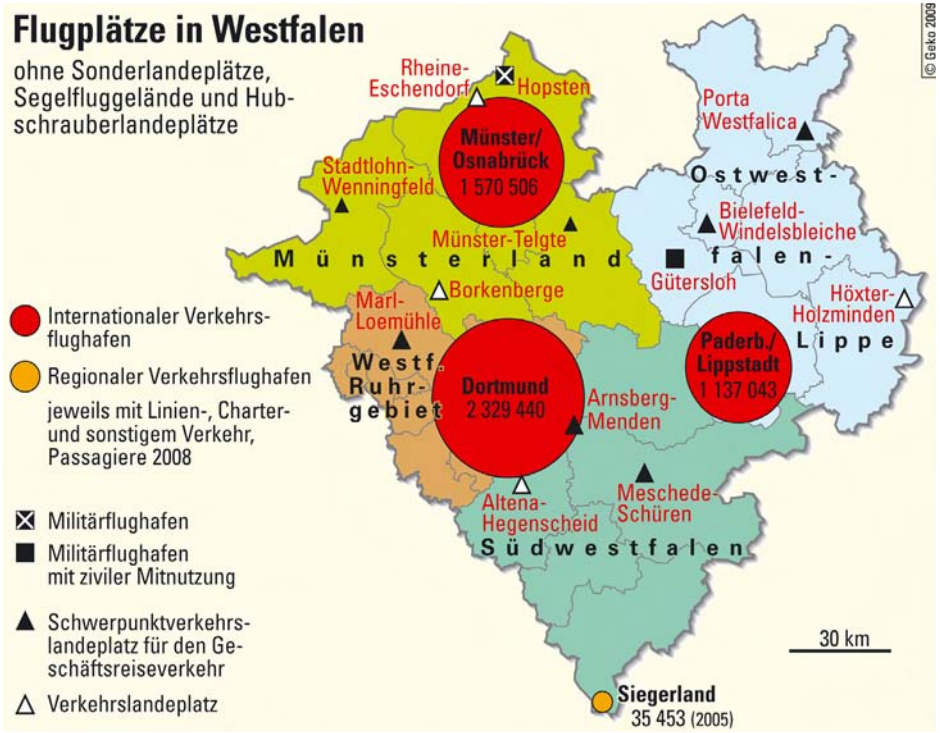


Abb.4 Flugplätze in Westfalen I Website LWL

Aufgrund der militärischen Vornutzung, der vorhandenen Infrastruktur und der Größe des Flugplatzes Gütersloh taucht in der Politik und Wirtschaft immer wieder der Gedanke auf, den Flugplatz nach Nutzungsaufgabe als Regionalflughafen auszubauen. Abgesehen von den Belastungen bezüglich Verkehr, Lärm etc., die bei einem Ausbau zu einem Regionalflughafen auftreten würden, würde die Nutzungsdichte an Verkehrsflughäfen in der Region Münsterland, Ostwestfalen und Südwestfalen zusätzlich erhöht. Wie die Statistiken zeigen, sind die Fluggastzahlen an den Flughäfen Münster/Osnabrück und Paderborn zurückgegangen. Infolge dieses Negativtrends ist aus wirtschaftlicher Sicht eine Nachnutzung des Militärflugplatzes Gü-

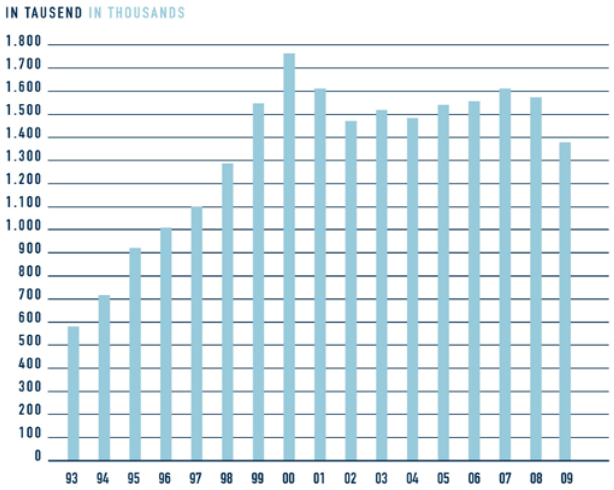


Abb.5 Entwicklungen der Fluggastzahlen am Flughafen Münster/Osnabrück I Website LWL II

tersloh als Regionalflughafen mehr als fragwürdig.

Neben den drei großen Verkehrsflughäfen verfügt die Region über 9 Schwerpunktverkehrslandeplätze für den Geschäftsverkehr. In unmittelbarer Nähe zum Militärflugplatz Gütersloh liegt der Landeplatz Bielefeld-Windelsbleiche, der dem Geschäftsreiseverkehr dient. Der Flugplatz Bielefeld Windelsbleiche ist nur rund 20 km vom Flugplatz Gütersloh und auch vom Gütersloher Zentrum nur 20 Autominuten entfernt. Dieser Flugplatz wird von der Flughafen Bielefeld GmbH betrieben und wurde erst vor einigen Jahren ausgebaut bzw. wurde die 20 m breite Landebahn auf eine Länge von 1.300m verlängert. Von hier aus starten neben Motorflugzeugen und Hubschraubern auch Segelflugzeuge und Ballone, sodass der Nutzerkreis von Geschäftsreisenden, Privatpersonen bis hin zu örtlichen Luftsportvereinen reicht. Viele Unternehmen aus der Region Bielefeld nutzen das Angebot, Flugzeuge zu chartern oder mit eigenen Geschäftsreiseflugzeugen von Bielefeld aus zu fliegen.

Die Vermutung liegt nahe, dass der Landeplatz Bielefeld-Windelsbleiche in eine enge Konkurrenz zu einer zivilen Nutzung des Flughafens Gütersloh für den Geschäftereiseverkehr treten könnte. Für Gewerbegebiete in Gütersloh Spexard liegen die Flugplätze in gleicher Entfernung. Dennoch wäre der Flugplatz Windelbleiche von Spexard günstiger zu erreichen, da eine direkte Anbindung über die A2 besteht und nicht erst die Gütersloher Innenstadt durchquert werden müsste. Bei diesem Vergleich zeigt sich, dass nicht nur die Bielefelder Wirtschaft von dem Standort Flugplatz Bielefeld-Windelbleiche profitiert, sondern dass dieser auch für Gütersloher Unternehmen, die nahe der A2 liegen, eine verkehrsgünstige Alternative zum Flugplatz Gütersloh ist. Wesentlicher Unterschied der zwei Standorte ist die infrastrukturelle Ausstattung der Flugplätze. Der Flugplatz Windelsbleiche verfügt nur über kleinräumige Hangars in einer geringen Anzahl und ist aufgrund der Start- und Landebahnlänge für kleine Flugzeuge ausgerichtet.

Im Falle einer zivilen Nachnutzung als Regionalflughafen oder Verkehrslandesplatz für den Geschäftsreiseverkehr ist von einem Überangebot an regionaler Luft-

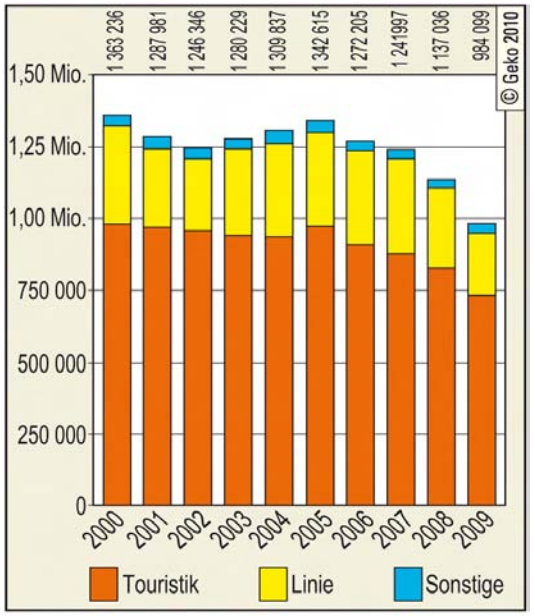


Abb.6 Entwicklungen der Fluggastzahlen am Flughafen Paderborn I Website LWL I

verkehrsinfrastruktur auszugehen. Genauere Aussagen erfordern Analysen, Gutachten und Machbarkeitsstudien zur zivilen Nachnutzung des Flughafens, die zu diesem Zeitpunkt nicht existieren. Abgesehen von den Spekulationen, in welche Richtung sich der Flugplatz nach einer Nutzungsaufgabe entwickeln könnte, gibt es derzeit landesplanerische Bestimmungen für den Militärflugplatz Gütersloh, die im Kapitel 2.3.1 genauer erläutert werden.

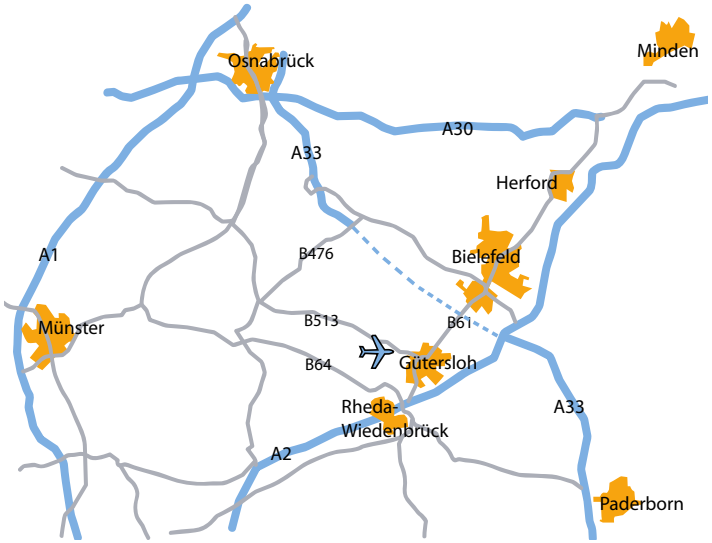


Abb.7 Überregionale Anbindung I eigene Darstellung

Straßenverkehr

Das Flugplatzgelände wird im Norden von der Bundesstraße 513/ Marienfelder Straße begrenzt. Die Marienfelder Straße ist eine der östlichen Radialen zum Stadtzentrum. In westlicher Richtung verbindet die B 513 den Flughafen mit den Gemeinden Harsewinkel und Sassenberg sowie deren Ortsteile entlang dieser Verkehrsachse. Die B513 endet auf der B 475 bei Sassenberg. In östlicher Richtung führt die B513 auf den Nord- und Westring bzw. die B61, der Umgehungsstraße der Gütersloher Innenstadt. Über den Nordring und die L757 wird die Anbindung an die A2 in Richtung Hannover und über die A2 und A33 in Richtung Pader-

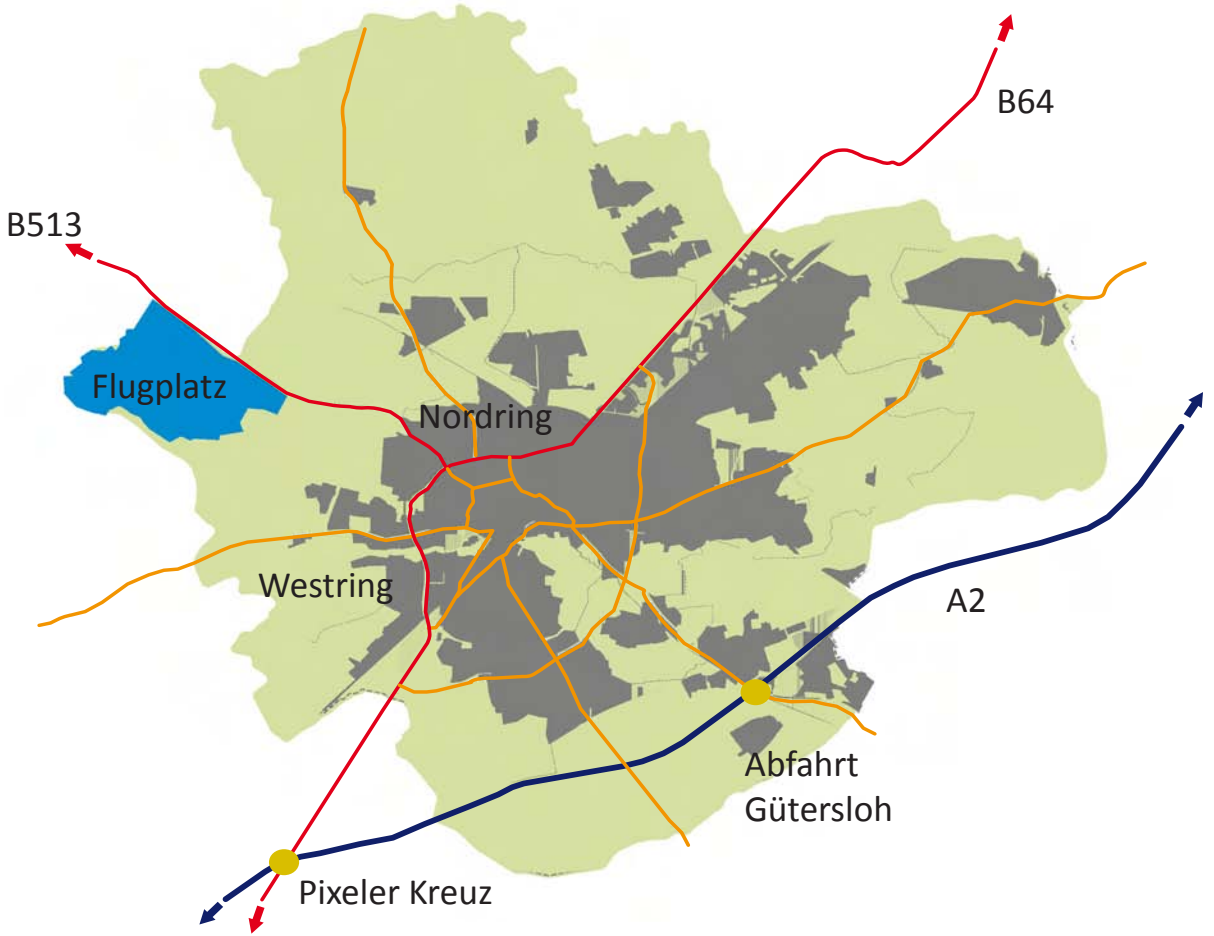


Abb.8 Hauptverkehrsachsen in Gütersloh I Stadt Gütersloh 2007, überarbeite Grafik

born ermöglicht.

Die A2 ist die direkte Vernetzung zwischen dem Ruhrgebiet und Berlin und fungiert im ostwestfälischen Raum als Hauptverkehrsachse. Die Anbindung in Richtung Ruhrgebiet erfolgt vom Flugplatz aus jedoch genauso gut über die L927 in Richtung Rheda-Wiedenbrück und der B64 als Autobahnzubringer zur Auffahrt Rheda-Wiedenbrück an der A2. Das Flughafengelände ist über die zuletzt genannte Auffahrt günstiger angebunden, als über die östliche Auffahrt.

Die B64 wechselt südlich des Flugplatzes GT abrupt die Richtung und schwenkt von der BAB kommend von Nordwesten nach Westen. Hier wird klar ersichtlich, dass das Landesstraßenbauamt die Planungsabsicht hat, die B64 neu nördlich versetzt parallel zur B64 alt in Richtung Münster zu führen. Bei späterer Realisierung böte sich eine neue, verkehrstüchtige Anbindung des Flughafens zur BAB A2 an.

Über die B 513, die L 778, L786 sowie B 476 ist die A33 in Richtung Osnabrück und damit die A1 in Richtung Norden zu befahren. Der fehlende Teilabschnitt der A 33 auf der Strecke Osnabrück und Paderborn wird zurzeit ausgebaut. Mit dem Lückenschluss wird der Raum Gütersloh und Bielefeld besser an das überregionale Verkehrsnetz angebunden. Die Anknüpfung Gütersloh an die A33 gelingt über einen geplanten Autobahnzubringer in Nähe des Stadtteils Friedrichsdorf im nördlichen Bereich des Stadtgebietes.

Das Stadtgebiet wird von den zwei wichtigen Bundesstraßen B61 und B513 durchzogen. Die B61 ist als Autobahnzubringer stark belastet. An der B61 im Bereich des Nord- und Westrings herrschen die stärksten Lärmimmissionen mit fast 30.000 Kfz/Spitzenstunde. (vgl. Stadt Gütersloh 2002: 25) Auch die Ausfallstraßen zur Autobahn A2 sind entsprechend hoch belastet. Die B513, die am Flugplatz vorbeiführt, ist ebenfalls von einer hohen Frequentierung (1000-2000 Kfz/Spitzenstunde) und Lärmbelastung gekennzeichnet.(vgl. Stadt Gütersloh 2002: 25) Gründe hierfür liegen in dem Logistikbetrieb des Flugplatzes, den größeren Bekleidungsmärkten Bessmann und Kleine im nördlichen Marienfeld, den Ein- und Auspendlerbeziehungen in Richtung Harsewinkel sowie dem Quellverkehr aus dem Siedlungsbereich Marienfeld. (vgl. Büscher 1994: 71)

ÖPNV

Mit der Buslinie 71 ist der Flugplatz bzw. die Marienfelder Straße an den öffentlichen Personennahverkehr angebunden. Die Buslinie verkehrt zwischen dem Hauptbahnhof Gütersloh und der Stadt Versmold. Der Schnellbus verkehrt halbstündlich in Richtung Versmold sowie in die entgegengesetzte Richtung. An Schultagen weichen die Abfahrtzeiten minimal ab. Vom Gütersloher Hauptbahnhof gelangt man mit dem Schnellbus innerhalb von 12 Minuten in dem Zeitraum von ca. 5.30 bis 20.30 Uhr zur Haltestelle „Flughafen Gütersloh“.

Der Schienenverkehr wird an dieser Stelle nicht unter dem ÖPNV betrachtet, da die vorhandenen Schienen im Planungsraum und dessen Umgebung nicht dem öffentlichen Personennahverkehr dienen.

Schienenverkehr

Nördlich der Marienfelder Straße verläuft die Trasse der Teutoburger Waldeisenbahn. Die Schienenverbindung reicht von Ibbenbüren bis nach Hövelhof (Kreis Paderborn). Die Trasse wurde von der Teutoburger Wald-Eisenbahn-Gesellschaft (TWE) mit dem Verwaltungssitz in Gütersloh betrieben. Zwischen Harsewinkel und Gütersloh fuhr die TWE die Haltestellen Marienfeld, Niehues, Anst der britischen Army, Blankenhagen und Gütersloh Nord an. Zurzeit wird die nicht bundeseigene Strecke ausschließlich für den Güterverkehr genutzt.
Das Flugplatzgelände ist an jene Schienenverbindung angeschlossen. Entlang der Gemeindegrenzen Harsewinkel/Gütersloh verläuft ein Abzweig der genannten Trasse in Richtung Flugplatz und überquert die Bundesstraße 513. Auf dem Flughafengelände befindet sich ein Bahnhof mit Verladerampe. Die Strecke wurde von der Royal Air Force (RAF) und britischen Army zum Transport von größeren Kriegsgeräten zum britischen Übungsgelände in der Senne genutzt.

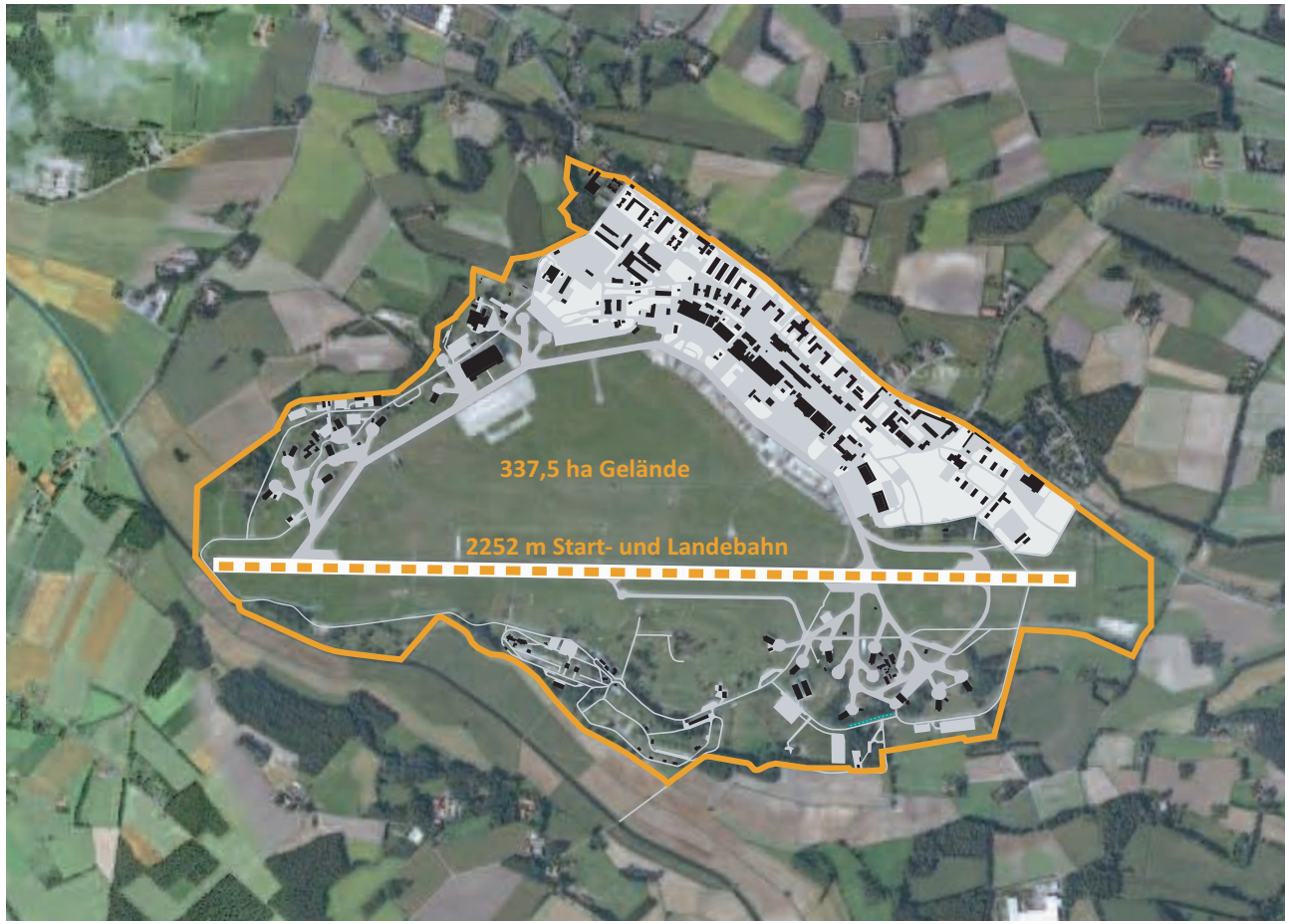


Abb.9 Flugplatzgelände I Website Google Maps, grafisch überarbeitet

2.1.3 Steckbrief

Status:

- ehemaliger Militärflugplatz der Luftwaffe und RAF
- zurzeit als Militärflugplatz mit ziviler Mitbenutzung deklariert
- Gelände wird als Logistikstandort der British Army betrieben
- Flugnutzung beschränkt sich zurzeit auf Helikopterflüge
- Zivile Mitbenutzung ist zurzeit untersagt

Größe:

- 337,5 ha Flughafengelände

Start- und Landebahn

- 2252 m × 46 m
- 103.592 m² Fläche
- Einflugschneise in Ost-West-Richtung

Historie des Flugplatzes Gütersloh

Entwicklungen seit 1993: militärische Nutzung versus zivile Nutzung

2.2 Historische und aktuelle Entwicklungen des Flughafens Gütersloh

2.2.1 Historie des Flugplatzes Gütersloh

Der Flugplatz Gütersloh blickt auf eine 75-jährige Geschichte zurück. Die Historie hat im März 1935 ihren Anfang genommen, dem Jahr, in dem sich die Stadt Gütersloh aus wirtschaftlichen Gründen neben weiteren Städten in der Umgebung wie Bielefeld oder Herford dazu entschloss, sich zu einer Garnisonsstadt zu entwickeln. (vgl. Stadt Gütersloh 2002: 13) Noch im selben Jahr wurde mit dem Bau des Flugplatzes als strategischer Stützpunkt der Reichsverteidigung der deutschen Luftwaffe begonnen. Im folgenden Jahr wurde bereits eine Nachrichtenkompanie auf dem Kasernenstandort an der heutigen Verler Straße stationiert.[1] Im April 1937 wurde der Flughafen Gütersloh offiziell unter dem Decknamen “Jagdhütte“ eingeweiht und in Betrieb genommen. Die Start- und Landebahn bestand zu diesem Zeitpunkt - und noch viele weitere Jahre- aus einer Grasnarbe, die Hallenvorfelder sowie die Rollfelder waren befestigt.

Im Folgenden wird die Entwicklung des Flugplatzes seit seiner Inbetriebnahme bis zum heutigen Zeitpunkt beschrieben. In diesem Zeitraum wurden immer wieder Korrekturen an der - zu einem späteren Zeitpunkt betonierten- Start- und Landebahn unternommen, die in der chronischen Auflistung nicht berücksichtigt werden, solange es sich um einfache Ausbesserungen handelte. Auch die Serie von immer wieder auftretenden Flugunfällen bleibt an dieser Stelle unerwähnt.
Da der Flugplatz bis heute ein militärisches Areal ist, das seit jeher für die Öffentlichkeit unzugänglich ist, werden in der Chronik die Gelegenheiten aufgeführt, an denen in einem feierlichen Rahmen (Flugfest oder Flugshows) der Flugplatz besichtigt werden konnte. Die Stadt bzw. der Flugplatz erhielt aufgrund der stationierten Einheiten und der militärischen Flugnutzung vermehrt Besuch von politisch und gesellschaftlich bedeutsamen Persönlichkeiten. In der folgenden Auflistung der geschichtlichen Ereignisse werden einige wenige Besuche erwähnt, die zu dem damaligen Zeitpunkt eine Sensation für das ländliche Gütersloh waren.

Die Beschreibungen der geschichtlichen Entwicklung wie die nachfolgenden Tabellen beruhen vorwiegend auf der Dissertation von Wolfgang Büscher.
Desweiteren wurden Daten von der Spotting Group Gütersloh sowie der Veröffentlichung „Royal Air Force Gütersloh“ herangezogen. Da die Geschichte des Flugplatzes erstmalig in der Dissertation beleuchtet wurde, ist anzunehmen, dass die Daten und Fakten der Spotting Group sowie anderer Internetquellen auf der einen Literaturquelle basieren.

[1] Die aufgeführten militärische Standorte waren und sind, abgesehen von einem Munitionslager, die einzigen Militäreinrichtungen auf den Gütersloher Stadtgebiet und werden heute von den britischen Streitkräften betrieben.

Funktion des Flughafens im 2. Weltkrieg und Übernahme durch die Alliierten

1939	zu Kriegsbeginn diente der Flughafen hauptsächlich als Auftank- und Servicestation für die verschiedenen Luftwaffeneinheiten
1942	nach der Invasion bekam der Fliegerhorst aufgrund der missverständlichen und nicht eindeutigen nationalen Bezeichnung den Allcode Y99 zugewiesen
1944	erster Luftangriff der Alliierten mit 62 Maschinen: Flugplatz wurde mit 267 Brandt- und 247 Sprengbomben bombardiert, infolge des Angriffs starben 2 Menschen
bis Ende März 1945	weitere Angriffe der Alliierten mit Jagdbombern, am 30.03. 1945 letzter Luftangriff der Alliierten
1.04.1945	kampflose Übernahme der Stadt und des Flugplatzes durch die Amerikaner

Abb.10 Flugplatz nach Bombenangriff 1945 I Website Spotting Group Gütersloh

Nachkriegszeit: Besetzung durch die RAF

22.06.1945	die USAAF gibt den Flughafen auf und übergibt den Standort der RAF (Royal Air Force) der Briten
1946	Neubau der Start- und Landebahn aus Beton mit einer Länge von 1828 m und 45,7 m Breite
1948-1949	Flugplatz diente als Ausweichplatz für die Berliner Luftbrücke
	Mit Ende der Luftbrücke entspannte sich auch die politische Lage, sodass im Sommer 1949 zwei Gütersloher Staffeln nach Asien und eine Staffel nach RAF Wunstorf, der Luftbrückenbasis der RAF, verlegt wurde
1951	Besuch von Dwight D. Eisenhower in seiner Funktion als Oberbefehlshaber der NATO

Grundlagenermittlung

Abb.11 Retuschiertes Luftbild von 1990 I Büscher 1994: 28

Bis 1992 wurden die Luftbilder und Deutschen Grundkarten vom Militärflugplatz aus strategischen Gründen bewusst gefäscht.

1950/1952	Flugshows
20.06.14.-09.1954	größere Bahnreparaturen aufgrund des sandigen Untergrundes Die Hälfte der 50 er Jahre stand im Zeichen des NATO-Aufbaus, es wurden gemeinsame Manöver mit den NATO-Partnern durchgeführt Gütersloher Staffeln wurden der 2. Alliierten Taktischen Luftflotte der NATO unterstellt
1958	Errichtung von Fangnetzen für beide Landerichtungen
1957-1970	Flugplatz war die Heimatbasis der Hunter, die zunächst einige Jahre als Tagjäger, ab Anfang der 60 er Jahre als Aufklärer eingesetzt wurden.
17.03.1961	Startbahnerneuerung sowie -verlängerung auf 2252 m
August 1961	Anlässlich des Mauerbaus Verlegung zusätzlicher RAF Kampfflugzeuge auf Basis in Gütersloh
1964	Besuch des Bundespräsidenten Heinrich Lübke, der erste Besuch eines Staatsoberhauptes bei den britischen Kräften in Deutschland
26.05.1965	anlässlich des Staatsbesuchs von Queen Elisabeth II Visite auf dem Flugplatz
1967	Großflugtag mit 125.000 Besuchern Seit Mitte der 60 er Jahre fungiert der Flugplatz zusätzlich als „Airhead“ für die in Deutschland stationierte RAF Germany mit der neben dem täglichen Flugbetrieb zusätzliche Luftbewegungen von Transport- und Verkehrsflugzeugen anfielen.
1971	Aufgrund von größeren Bahnkorrekturen wurden Teile der Staffel vorrübergehend verlegt.
Juli 1972	Hunderte von Truppen sowie größere Mengen an Fracht wurden vom Flughafen Gütersloh nach Nord-Irland geflogen
1972	Familyday (Flugshow)

1974	Bau von 14 Flugzeugbunkern
1975	Großflugtag mit 300.000 Besuchern
1978	Anschluss der RAF Station an die NATO-Pipeline bzw. Mineralölproduktionsfernleitung Münster-Hessisch-Oldendorf
	Bahnreparaturen mit einem verstärkten Ausbau am Westende für Großraumflugzeuge, Verbreiterung der Taxiway, größere Abstellflächen, Bau des Air Movements Terminals, sodass von 1978 bis 1979 jährlich 150.000 Passagiere abgefertigt werden konnten
April 1980	Pläne der Stadt Gütersloh für eine Mitbenutzung der Basis als Regionalflughafen, sodass die Verlängerung der Start- und Landebahn überprüft wurde, mit dem Ergebnis, dass die Briten den Plänen nicht zustimmten.
1982	Baubeginn des 120 m langen und 56 m breiten Hangar 1
September 1984	Während der Exercise „Full Flow“ wurden 35.000 Soldaten nach Deutschland verlegt und mit der Boeing 733 der British Airways eingeflogen.
20.03.1985	Richard v. Weizsäcker landet auf dem Flugplatz, um den britischen Streitkräften einen Antrittsbesuch abzustatten.
Seit 1986	Zivile Mitbenutzung des Flughafens durch Geschäftsflugzeuge der Unternehmen Bertelsmann und Miele
1987	Familyday zum 50. Geburtstag des Flughafens
28.08.1991	RAF gibt bekannt, dass sie sich Ende 1993 vom Flughafen Gütersloh zurückziehen wird.
10.04.1992	NATO bestätigt, dass auch nach Abzug der RAF der Flughafen aus strategischen Gründen als Reserveflughafen vorgehalten werden soll.
31.03.1993	Schließung der RAF-Basis

Abb. 12 Plakat einer Flugschau der Royal Air Force von 1975 I Website Spotting Group Gütersloh

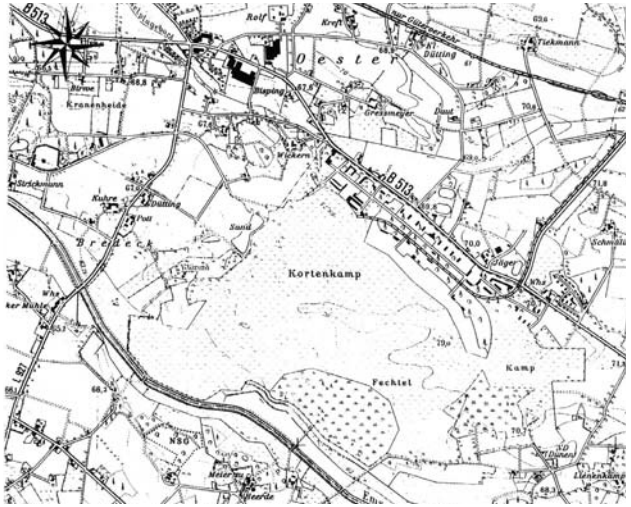


Abb.13 Ausschnitt der TK 25 von 1992 (verfälschte Grafik) I Büscher 1994: 45

1.04.1993 Übernahme des Flughafens durch die Royal Army, seit dem Logistikstandort mit stationierten Helikoptereinheiten

01.07.1993 Ehemalige RAF-Basis wird in „Princess Royal Barracks“ umbenannt.

Abb.14 Frontansicht des Flugzeugtowers aus dem Jahre 1971 I Website Spotting Group Gütersloh

Mitte der 70er Jahre erhielten nach den Tarnvorschriften der NATO die Gebäude und der Tower eine neue grüne Fassade.

Abb.15 Luftbild vom Hangar 1 I Website Spotting Group

Die Hallenvorfelder der Hangars 1 werden zurzeit als Hubschrauberlandeplatz genutzt.

Abb.16 Luftbild 2009 I Website Spotting Group Gütersloh

Die Sperrung der Start- und Landebahn wurde mit weißen Kreuzen kenntlich gemacht. Im Hintergund befinden sich die Hangars 6&7.

2.2.2 Entwicklungen seit 1993: militärische Nutzung versus zivile Nutzung

In Hinblick auf das Ziel dieser Arbeit haben die aktuelleren Entwicklungen des Flugplatzes und der Flugplatznutzung eine wesentlichere Relevanz als die oben genannten Geschichtsdaten. Nach der Veröffentlichung der Dokumentation von W.Büscher, die die Entwicklungen bis zum Jahre 1994 beschreibt, wurden spätere Entwicklungen des Flugplatzes nicht weiter dokumentiert. Aufschluss bieten jedoch die wenigen Zeitungsartikel der örtliche Presse sowie Gespräche mit Experten.

Mit dem Abzug der Royal-Air-Force begann für den Flugplatz sowie für die Stadt samt Bevölkerung eine neue Episode. Zum einen reduzierte sich der vom Flugplatz ausgehende Lärmpegel aufgrund der geringeren Flugbewegungen und der leiseren Maschinen um ein erhebliches Maß. (siehe Kapitel 2.4.3.) Zum anderen wurde das Thema zivile Nachnutzung des Militärstandortes zu einem kontrovers diskutierten Thema.

Der Flugplatz Gütersloh wurde bereits zurzeit des Militärbetriebs durch die Royal Air Force (RAF) für „zivile“ Flüge für Soldaten und deren Angehörige genutzt. Die „Joint Services Air Movement Unit“ des Flughafens Gütersloh ermöglichte ab 1960 den genannten Personenkreisen aus dem 1. Britischen Korps der Gegend Bielefeld, Münster, Sennelager und Lippstadt das Übersetzen nach England oder in andere überseeische Stützpunkte. (vgl Büscher 1994: 39)Seit 1993 wurden die RAF-Angehörigen über den Flughafen Münster/Osnabrück in das Heimatland geflogen. „Mit etwa 150.000 Passagieren pro Jahr war der Airport bis zu seiner Schließung 1993 die geschäftigste RAF-Airbase nicht nur in Deutschland.“ (Büscher 1994: 39)

Im Jahr 1986 wurde die Grundlage für eine zivile Mitbenutzung des Flughafens der Firmen Bertelsmann und Miele geschaffen. Die begrenzten Flugmanöver der zivilen Firmen- und Chartermaschinen bedurften einer Genehmigung des britischen Militärs, die aufgrund des regen militärischen Flugbetriebes nur kurzfristig erteilt werden konnten. Teilweise mussten die geplanten Firmenflüge, aufgrund der starken Frequentierung, kurzfristig über den Flughafen Paderborn abgewickelt werden. Die zivile Mitbenutzung durch den Geschäftsreiseverkehr unterlag strengen Auflagen, sodass z.B. zivile Chartermaschinen nicht über Nacht auf dem Gelände bleiben durften. (vgl Büscher 1994: 41)

In den Folgejahren gründete sich die Interessensgemeinschaft Flugplatz Gütersloh, in der die großen Firmen Bertelsmann und Miele sowie weitere Firmen der Region und später auch Vertreter der Politik vertreten sind. Im Jahre 1992 stellte die Interessensgemeinschaft Flugplatz Gütersloh GmbH beim Ministerium für Stadtentwicklung und Verkehr einen Antrag auf eine zivile Mitbenutzung des Militärflughafens. Der Umfang der genehmigten Mitbenutzung beschränkte sich auf 3500 Flugbewegungen im Jahr sowie einem Flugverbot zwischen 22.00 und 6 Uhr und an Wochenenden. (vgl.MWMEV 2000: 52)
Der Rat der Stadt Gütersloh beschloss den erneuten Beitritt zur Flughafen Gütersloh GmbH im März 2000. Im Februar 2002 veröffentlichte die Flughafen Gütersloh GmbH eine „Konzeption für den Business Airport Gütersloh“. (vgl. Stadt Gütersloh 2002: 26)
„Auf Grund von Nutzungsänderungen der auf dem Flughafengelände stationierten britischen Streitkräfte wurde der zivile Flugverkehr jedoch am 30. Oktober 2003 endgültig eingestellt.“ (Website Geodatenserver Gütersloh) Damit wurde auch die Strategie des „Business Airport Gütersloh“ der Flughafen GmbH zerschlagen. Seitdem findet keine zivile Mitbenutzung des Flugplatzes statt, nichtsdestoweniger setzt sich die Flughafen Gütersloh GmbH für die Erhaltung des Flugplatzareals und der fliegerischen Nutzung ein.

Innerhalb der letzten 17 Jahre wurde das Thema Flugplatz immer wieder unter unterschiedlichen Planungs- und strategischen Absichten aufgegriffen. Bereits Büscher beschreibt in seiner zusammenfassenden Bewertung der Dissertation potenzielle Konversionsmöglichkeiten für das Gelände oder für Teilflächen. Seinen Angaben entsprechend bestand schon damals die Absicht der Ratsfraktion, Teile des Flugplatzes als Gewerbefläche auszuweisen. Da der Abzug der britischen Streitkräfte jedoch sehr ungewiss

war, wurden keine konkreten Vorplanungen für eine Konversion entwickelt. Auch die Möglichkeit einer zivilen Nachnutzung oder Mitbenutzung führte zu einer gespaltenen Meinung innerhalb der politischen Führungsspitze.

Im Jahre 2009 erklärte ein Sprecher der in Gütersloh stationierten Streitkräfte, dass der Abzug der britischen Streitkräfte mittels Studien geprüft wird, jedoch noch kein Ergebnis vorläge. „Von diesem Ergebnis wiederum hängt eine Rückgabe des Flughafens an deutsche Behörden ab.“ (Westfalen Blatt 24.03.2010)

In diesem Jahr ergaben Gespräche zwischen der Bürgermeisterin, der Wehrbereichsverwaltung, der Grundstückseigentümerin (Bundesanstalt für Immobilienaufgaben) und der britischen Army, dass an dem Status „Militärflughafen“ nicht festgehalten werden müsste. (vgl. Westfalen Blatt 24.03.2010)
Da die britische Army in Gütersloh nur noch über Helikoptereinheiten verfügt, ist laut Pressemitteilung eine Umwidmung in einen Hubschrauberlandeplatz seitens der Streitkräfte denkbar.
Alle Akteure kamen bei dem Gespräch zu dem Konsens, dass bei einer Aufgabe des Status als Militärflugplatzes eine Mitnutzung oder Nutzung von Teilflächen an den Randbereichen vorstellbar wäre.(vgl. Westfalen Blatt 24.03.2010)

Parallel dazu entflammte die Frage nach einer zivilen Nachnutzung erneut auf. Die IHK setzt sich für eine zivile Nachnutzung des Gütersloher Flugplatzes als Regionalflughafen ein. (vgl. Wesite IHK Bielefeld)
Demgegenüber steht das Anliegen der Ratsfraktion Bürger für Gütersloh, die anlässlich der jahrelangen Lärmbelastung der Bürger eine Gewerbeentwicklung befürwortet. Andere Meinungen machen die Unwirtschaftlichkeit und das finanzielle Risiko einer zivilen Flughafennutzung laut. So sind nicht nur die deinstallierten Leuchtfeuer zu ergänzen, sondern auch die ganze Verkehrsinfrastruktur zu sanieren und den Tower ganztägig zu besetzen. (vgl. Westfalen Blatt 25.03.2010)
Abschließend lässt sich aussagen, dass zurzeit weder der Abzug der britischen Streitkräfte noch die Rückgabe von Teilflächen zeitlich absehbar sind. Desweiteren stehen sich eine zivile Nachnutzung des Geländes und eine Gewerbeentwicklung kontrovers gegenüber. Einzelne Akteure setzen sich für eine zivile Folgenutzung des Flughafenbetriebs ein, dabei existiert eine Bandbreite vom Flugplatz für den Geschäftsreiseverkehr bis zum Regionalflughafen. Andere Akteure wie z.B. die Wirtschaftsförderung der Stadt Gütersloh verfolgen das Ziel, Teile des Geländes für eine Gewerbeentwicklung vorzusehen. (Venhaus, Rainer 2010)

2.3 Relevante Planungsgrundlagen

In diesem Kapitel werden die Vorgaben der Landesplanung, Regionalplanung, vorbereitenden Bauleitplanung und der Fachplanung bezüglich des Planungsgebietes und dessen Umfeld untersucht. Die raumplanerischen Ziele der Landesplanung finden in der Regionalplanung der Regierungsbezirke und in der Bauleitplanung der Gemeinde Anwendung, sodass die von der Landesregierung festgesetzten Lärmschutzbereiche auf allen drei Planungsebenen vorzufinden sind.
In diesem Zusammenhang wird überprüft, welche übergeordneten Rahmenbedingungen für den Planungsraum gelten und welche raumplanerischen Belange einer Folgenutzung bzw. Nutzungsänderung des Flughafens Gütersloh entgegenstehen können. Relevante Aussagen zum Luftverkehr werden seitens der Fachplanung „Verkehr“, in diesem Fall der Luftverkehrskonzeption des Landes NRW, getroffen. Die NRW-Luftverkehrskonzeption des Landes beruht auf den Zielsetzungen der Verkehrspolitik des Landes und schreibt deren Ziele für die Entwicklung der wesentlichen Flughäfen in NRW vor. Diese Vorgaben wurden als fachplanerischer Beitrag im LEP NRW und GEP Detmold berücksichtigt.

2.3.1 NRW-Luftverkehrskonzeption 2010

Die vom Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen aufgestellte Luftverkehrskonzeption 2010 ist die im Jahre 2000 novellierte Fassung der Konzeption aus den 90 er Jahren. Die Luftverkehrskonzeption ermöglicht, dass die Entwicklung der Luftverkeh rsinfrastruktur NRWs im Sinne der Zielsetzungen der Bundesverkehrspolitik erfüllt wird. Die Luftverkehrskonzeption 2010 beschreibt die Bedeutung des Luftverkehrs für NRW, die bisherige und zukünftige Entwicklung des Luftverkehrs, die Ziele der NRW-Luftverkehrspolitik sowie die Handlungsoptionen zur Erreichung dieser Ziele. Neben den Aussagen zu den internationalen Flughäfen Düsseldorf, Köln/Bonn und Münster/Osnabrück, den regionalen Verkehrsflughäfen und Verkehrslandeplätzen sowie den Schwerpunktlandeplätzen für den Geschäftsreiseverkehr werden Vorgaben zu der zivilen Mitbenutzung der Militärflughäfen Weeze-Laarbruch und Gütersloh getroffen.

Gemäß der Luftverkehrskonzeption nimmt der operative Teil des Militärflughafens Gütersloh die Funktion eines NATO-Reserveflugplatzes ein. Der Antrag für eine zivile Mitbenutzung des Militärflughafens durch die Flughafen Gütersloh GmbH wurde durch das damalige Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr im Jahre 1993 mit der Auflage genehmigt, dass der zivile Flugbetrieb auf 3500 Flugbewegungen pro Jahr im Sicht- und Instrumentenflugbetrieb mit Flugzeugen bis zu 20 t und Hubschraubern bis zu 5,7 t Höchstgewicht beschränkt ist. Bei einer Nutzungsaufgabe als NATO-Reserveflugplatz und Aufgabe des Militärstandortes

NRW-Luftverkehrskonzeption 2010

Landesplanung - LEP NRW und LEP „Schutz vor Fluglärm“

Regionalplanung - GEP Detmold

Vorbereitende Bauleitplanung - FNP Gütersloh 2010

durch die British Army oder einer teilräumlichen Freigabe von geeigneten Flächen ist dem Bestreben der Flughafen Gütersloh GmbH bzw. einer zivilen Nachnutzung für den Geschäftsreiseverkehr bevorzugt nachzugehen. Die durch die Verkehrskonzeption aufgeführte Handlungsoption lautet infolgedessen: „Im Falle der Aufgabe als NATO-Reserveflugplatz und Räumung des Militärflugplatzes oder der teilweisen Freigabe geeigneter Betriebsflächen Konversion des Militärflugplatzes zu einem zivilen Sonderflughafen für den Geschäftsreiseluftverkehr“(MWMEV 2000: 52)

Im Februar 2005 wurde ein Zwischenbericht über die Umsetzung der NRW-Luftverkehrskonzeption 2010 veröffentlicht. Dieser Bericht besagt, dass der Flugplatz von der British Army weiterhin genutzt wird und somit eine Konversion zu einem zivilen Sonderflughafen für den Geschäftsreiseverkehr zu diesem Zeitpunkt ausgeschlossen ist. Der Sachstand der oben benannten Handlungsoption wird derzeit als nicht aktuell tituliert, da die Nutzungsaufgabe bzw. der Abzug der British Army nicht absehbar ist.

Das bedeutet, dass auch weiterhin eine Mitbenutzung des Flughafens seitens des MWMEV rechtens ist, auch wenn das britische Militär die zivile Mitbenutzung seit 2003 untersagt und damit bestimmend ist. Der Flugplatz behält bis auf weiteres den Status als Militär- und Nato-Reserveflugplatz.
Unter der neuen Landesregierung wird es vorrausichtlich zu einer Fortschreibung der Luftverkehrskonzeption mit dem Planungshorizont 2020 kommen. „Es ist jedoch noch nicht absehbar, welche inhaltlichen Änderungen bzw. (neuen) Ziele Eingang finden werden. Dies ist auch immer abhängig von der (verkehrs-)politischen Ausrichtung der jeweiligen Landesregierung.“ (Goldmann, Achim 2010)

2.3.2 Landesplanung - LEP NRW

Der Landesentwicklungsplan Nordrhein Westfalen legt in textlicher sowie in zeichnerischer Form die fachübergreifende, integrierte Konzeption für die räumliche Entwicklung des Landes NRW gemäß den Zielen der Raumordnung und der Landesplanung fest. In der zeichnerischen Darstellung Teil A wird die Stadt Gütersloh als Gebiet mit überwiegend ländlicher Raumstruktur dargestellt. Der LEP besagt jedoch, dass „aufgrund der im Bundesvergleich überdurchschnittlich hohen Bevölkerungsdichte und des hohen Industrialisierungsgrades im Bereich der mittelständischen Betriebe […]sich die als überwiegend ländlich strukturiertes Gebiet dargestellte Region Ostwestfalen-Lippe nicht mit den ländlichen Räumen anderer Länder vergleichen“ lässt. (Stadt Gütersloh 2007: 24)
In der zentralörtlichen Gliederung der Landesplanung nimmt die Stadt Gütersloh die Funktion eines Mittelzentrums ein. Die Stadt Gütersloh befindet sich in unmittelbarer Nähe zum Oberzentrum und solitären Verdichtungsgebiet Bielefeld. Zudem liegt das Stadtgebiet auf der Entwicklungsachse Ruhrgebiet-Hannover. Diese großräumige Achse von europäischer Bedeutung entspricht der Schienenstrecke Köln-Minden sowie der Bundesautobahn A2. Die großräumigen Entwicklungsachsen dienen einem europaweiten Leistungsaustausch und der Integration des Landes in den europäischen Wirtschaftsraum Europa.

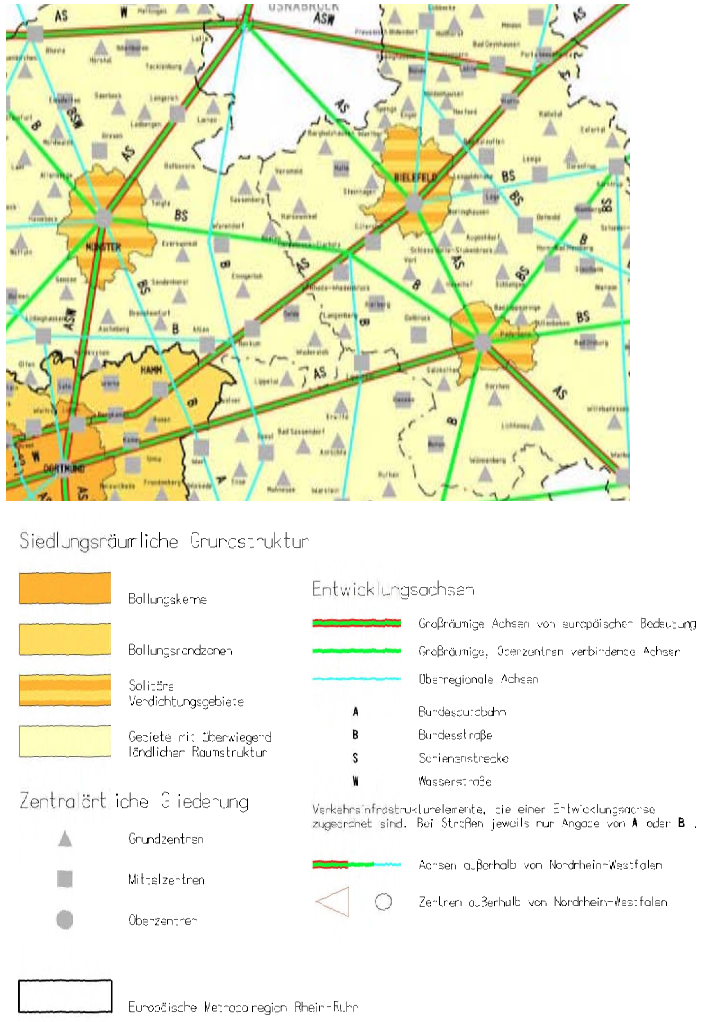


Abb.17 LEP Karte A und Legende I MWMEV 1995

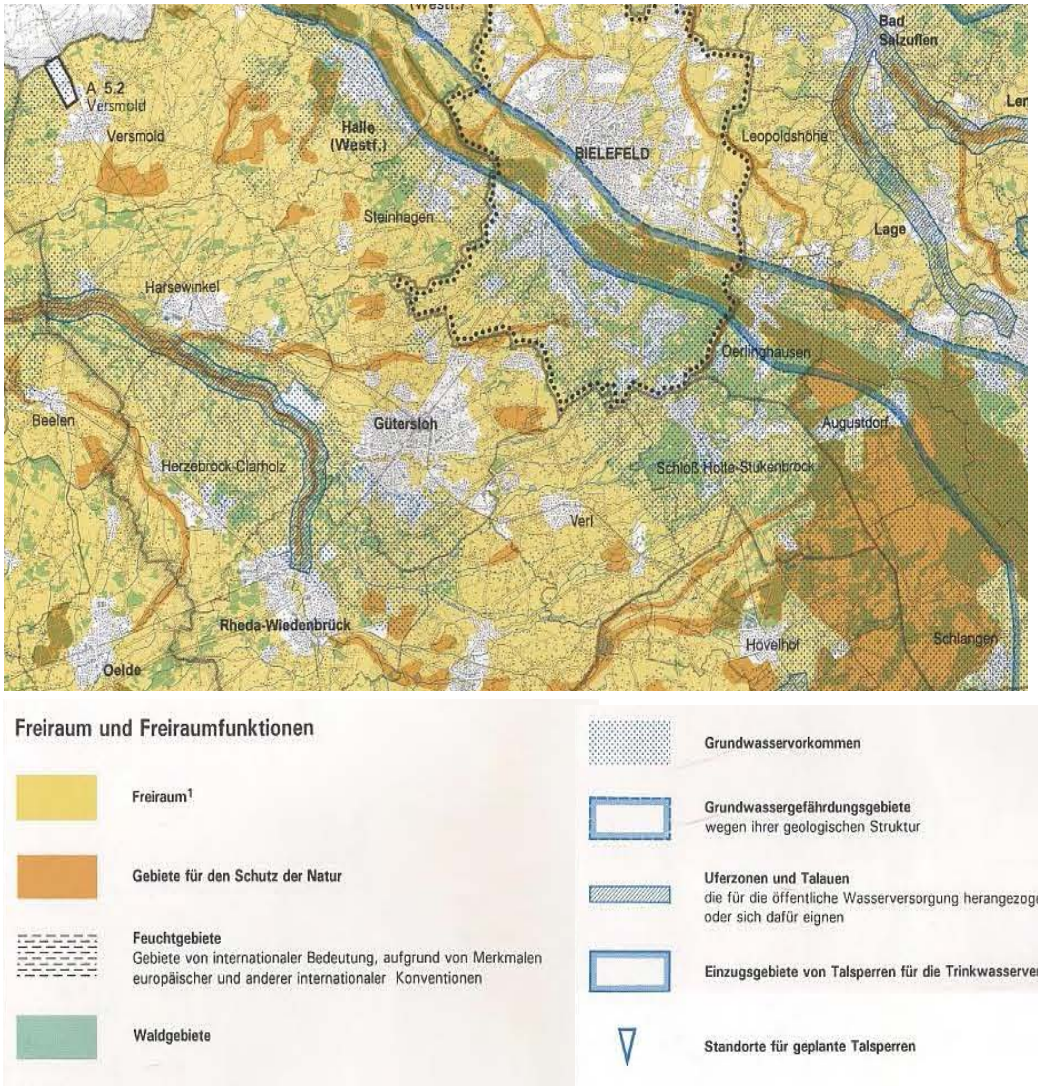


Abb.18 LEP Karte B und Legende I MWMEV 1995

Im Sinne einer umweltverträglichen Entwicklung der Raumnutzung wird das Land NRW in Räume mit vorrangigen Siedlungsfunktionen (Siedlungsräume) oder vorrangigen Freiraumfunktionen (Freiräume) differenziert. Der Flugplatz wird in der Darstellung der Karte B von großflächigen Freiräumen mit Freiraumfunktionen umgeben. Flächen mit Freiraumfunktionen sollen im Rahmen der Umweltvorsorge dem Freiflächenverbrauch entgegenwirken und einen schonenden Umgang mit den natürlichen Lebensgrundlagen sowie deren Sicherung bewirken. Die dargestellten Freiraumbereiche sind zukünftig zu sichern und durch städtebauliche Maßnahmen zu entwickeln. Die Innenentwicklung sowie die Wiedernutzbarmachung von versiegelten Flächen begünstigen die freiraumplanerischen Ziele des LEPs.

Abgesehen von der Freiraumsicherung nehmen der Schutz sowie die Entwicklung wertvoller Freiraumbereiche eine besondere Rolle innerhalb der Raumordnungsziele ein. Dem Teil B der zeichnerischen Darstellung ist zu entnehmen, dass sich der Flughafen räumlich gesehen zwischen zwei Gebieten zum Schutz der Natur befindet. Das südliche Gebiet zum Schutz der Natur entlang der Ems erfüllt zudem die Funktion als Uferzone/ Talaue. Die Freiräume und die vereinzelten Waldflächen im Drei-Städte-Eck Harsewinkel, Herzebock-Clarholz und Gütersloh, und damit auch das Flughafengelände, werden mit einer Flächensignatur für Wasservorkommen überlagert. Diese Gebiete sollen im Sinne einer Sicherung der Wasserversorgung in NRW bei allen Maßnahmen und Planungen entsprechend ihrer Schutzwürdigkeit eine besondere Berücksichtigung finden. Durch die Regionalplanung sind gemäß der Vorgabe des LEPs die Bereiche mit Freiraumfunktionen zu konkretisieren.

Ergänzend zum LEP NRW besteht der LEP „Schutz vor Fluglärm“ vom 17.08.1998 als eigenständiger Bestandteil. Die Ziele des LEPs NRW und des LEPs „Schutz vor Fluglärm“ sind gleichrangig zu betrachten. Der LEP „Schutz vor Fluglärm“ wurde aufgestellt, um die Bevölkerung vor Fluglärm zu schützen. Erfasst werden von diesem Instrument Verkehrsflughäfen, Regionalflughäfen sowie Militärflugplätze mit Betrieb von strahlbetriebenen Flugzeugen.
Durch die Ausweisung von drei Schutzzonen wird ein rechtlicher Rahmen bzw. eine Planungsbeschränkung für die Siedlungsentwicklung in den Schutzzonen festgelegt. Bei der Ausweisung von Lärmschutzgebieten muss der Raumbedarf der Flugplätze/-häfen sowie die Siedlungsentwicklung der Flugplatzumgebung entsprechend in Einklang gebracht werden, sodass ein hinreichender Schutz der Wohnbevölkerung gewähreistet und parallel der Betrieb und die Entwicklung des Flugplatzes ermöglicht werden kann. Die Regelungen des LEP “Schutz vor Fluglärm“ sowie die von der Landesplanung ausgewiesenen Schutzzonen sind auf der Planungsebene der Bezirke (GEP bzw. RP) und der Gemeinden (BLP) zu befolgen.
Der LEP „Schutz vor Fluglärm“ sieht eine Unterteilung in die 3 Schutzzonen A, B und C vor. Folgend werden die Darstellungsbeschränkungen und -möglichkeiten für die einzelnen Schutzzonen beschrieben.

Schutzzone A
Regionalplanung :

- Darstellung von Allgemeinen Siedlungsbereichen sowie Ferieneinrichtungen und Freizeitanlagen, wenn rechtskräftige Bebauungspläne oder Baurechte nach §34 Abs. 1 und 2 BauGB bestehen
- Darstellung von Allgemeinen Siedlungsbereichen nur für gewerbliche Bauflächen

Bauleitplanung:

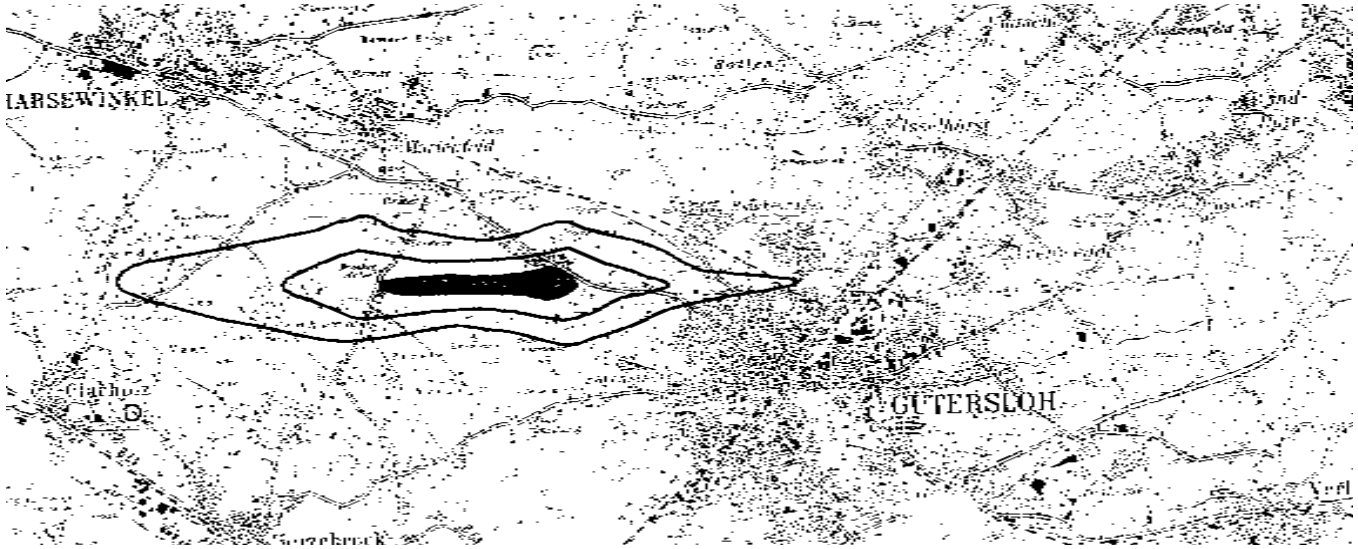
- Kein Darstellung von WR, WA, WB, WS, MD, MK und SO, wenn daraus neue Baurechte entstehen

Schutzzone B

- Darstellung von Allgemeinen Siedlungsbereichen sowie Ferieneinrichtungen und Freizeitanlagen, wenn rechtskräftige Bebauungspläne oder Baurechte nach §34 Abs. 1 und 2 BauGB bestehen
- Darstellung von Allgemeinen Siedlungsbereichen nur für gewerbliche Bauflächen und zur Abrundung von Allgemeinen Siedlungsbereichen

Bauleitplanung:

- Kein Darstellung von WR, WA, WB, WS, MD,MK und SO, wenn daraus neue Baurechte



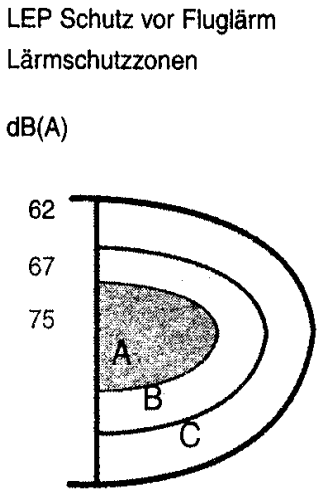


Abb.19 Lärmschutzzonen I Website MWMEV

entstehen

- Ausnahme bei Abrundung einer Baufläche
- Bei Ausnahmen: Darstellung von Vorkehrungen zum Schutz gegen schädliche Umweltauswirkungen (Bundes-Immissionsschutzgesetz)
- Für B-Pläne gemäß §9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB: Festsetzung der von der Bebauung freizuhaltenden Schutzflächen und ihre Nutzung, Darstellung von Flächen für besondere Anlagen und Vorkehrungen zum Schutz von schädlichen Umweltauswirkungen, zur Vermeidung oder Verminderung solcher Einwirkungen

Schutzzone C

Regionalplanung :

- Darstellung von Allgemeinen Siedlungsbereichen sowie Ferieneinrichtungen und Freizeitanlagen sind in der Abwägung besonders zu beachten (langfristig erhebliche Lärmbelastung)

Bauleitplanung:

- Für B-Pläne gemäß §9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB: Festsetzung der von der Bebauung freizuhaltenden Schutzflächen und ihre Nutzung, Darstellung von Flächen für besondere Anlagen und Vorkehrungen zum Schutz von schädlichen Umweltauswirkungen

Die Abgrenzung der Lärmschutzzonen erfolgt anhand des Dauerschallpegels Leq der 6 verkehrsreichsten Monate. In der Zone A sind über 75 dB (A), in der Zone B über 67 dB (A) und in der Zone C über 62 dB (A) zu messen.
Die Lärmschutzbereiche sind nach einer Zeitspanne von 5 Jahren zu überprüfen und bei einer Flughafenentwicklung, die von den dargestellten Schutzzonen abweicht, neu aufzustellen.
„Bei Militärflugplätzen ist nach dem Luftverkehrsgesetz den besonderen militärischen Notwendigkeiten Rechnung zu tragen“ (MURL 1998: 4) Bei einer Änderung der Anlage oder des Betriebs der Militärflugplätze ist gemäß des Fluglärmgesetzes

(siehe Kapitel 2.4.2) eine Fortschreibung des LEP „Schutz vor Fluglärm“ notwendig.

Der Lärmschutzbereich für den Militärflughafen Gütersloh wurde in den Jahren 1975 und 1981 aufgrund veränderter Rahmenbedingungen neu aufgestellt und im Jahre 1994 nach dem Abzug der RAF aufgehoben. „Da der Flugplatz jedoch als “Sleeping Air Base“ von der NATO in Reserve gehalten wird, ist die Möglichkeit der Reaktivierung des Flugplatzes nicht auszuschließen. Daraus ergibt 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 “ (MURL 1998: 7) Aus diesen Gründen wurden die Lärmschutzzonen für den Militärflugplatz Gütersloh neu festgesetzt (siehe Abb.19).

Im Vergleich zu Verkehrsflughäfen ermöglichen Militärflugplätze bei der besonderen Abwägung einen größeren Handlungsspielraum der Regional- und Bauleitplanung in bezug auf die Darstellung und Festsetzung der Siedlungsentwicklung. Dieser Vorzug ist in den Betriebszeiten und der Betriebsstruktur der militärischen Nutzung begründet. Zumeist verkehren Militärflugzeuge an Sonn- und Feiertagen nicht. Desweiteren werden die Lärmimmissionen der militärischen Flugzeuge in der Schutzzone geringer empfunden als bei einer zivilen Flughafennutzung.

2.3.3 Regionalplanung - GEP Detmold

Der Gebietsentwicklungsplan Detmold legt die regionalplanerischen Ziele der Raum- und Landesplanung für die Entwicklung des Regierungsbezirkes Detmold fest. Für den Regierungsbezirk Detmold wird der Gebietsentwicklungsplan in die zwei teilräumlichen Abschnitte Oberbereich Paderborn und Oberbereich Bielefeld unterteilt. Der von der Landeregierung im Jahre 2004 genehmigte Gebietsentwicklungsplan (GEP) für den Oberbereich Bielefeld umfasst die kreisfreie Stadt Bielefeld und die Kreise Gütersloh, Herford, Lippe und Minden-Lübbecke. Folgend trifft der GEP Oberbereich Bielefeld auch Aussagen über alle raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen im Betrachtungsraum des Flugplatzes Gütersloh.

In der zeichnerischen Darstellung des GEPs wird das Flugplatzgelände mit der Flächensignatur für Flugplätze sowie den Symbolen für Flughäfen für den zivilen Luftverkehr und für Militärflughäfen dargestellt. Die Grenzen der Lärmschutzzonen wurden gemäß des Landesentwicklungsplans IV (LEP „Schutz vor Fluglärm“) übernommen. Teilbereiche von dem nördlichen Siedlungsgebiet Gütersloh liegen innerhalb der Lärmschutzzone C. Südlich des Flughafens, ebenfalls im Bereich der Lärmschutzzone C, liegt zudem der Standort einer Abfallbeseitigungsa nlage.
Die unmittelbare Umgebung des Flugplatzes besteht aus allgemeinen Freiraum- und Agrarbereichen, die mit Freiraumfunktion zum Schutz der Landschaft und landschaftsorientierten Erholung versehen sind. Die Flächen südwestlich des Flugplatzes entlang der Ems werden zusätzlich zur Funktion der landschaftsorientierten Erholung als Überschwemmungsbereiche ausgewiesen. An die Überschwemmungsbereiche der Ems gliedern sich in Richtung Westen weitere Bereiche zum Schutz der Natur und der landschaftsorientierten Erholung an, die gleichzeitig mit den Freiraumfunktionen des Grundwasser- und Gewässerschutzes bedacht sind. Innerhalb der Bereiche für den Grundwasser- und Gewässerschutz liegt das Waldgebiet Pixeler Heide. Nördlich der Überschwemmungsbereiche der Ems befindet sich ein zweites Waldgebiet, die Hohe Heide. Weiter im Norden, jenseits der als Straße für den überregionalen und regionalen Verkehr gekennzeichneten Marienfelder Straße sowie der Schienenwege für den überregionalen und regionalen Verkehr (Trasse der Teutoburger-Wald-Eisenbahn), befindet sich ein Bereich zum Schutz der Natur, der sich entlang des Welplagebachs und der Lutter erstreckt und damit fast deckungsgleich mit deren Überschwemmungsbereichen ist. Die Erläuterungskarte 6 „Gewässergüte 1998“ zum GEP beschreibt den Zustand der Gewässer. Die Ems ist im Abschnitt Gütersloh kritisch belastet, die Lutter und die Einmündung des Welplagebachs, der nördlich des Flughafens in die Lutter mündet, sind dagegen stark verschmutzt.

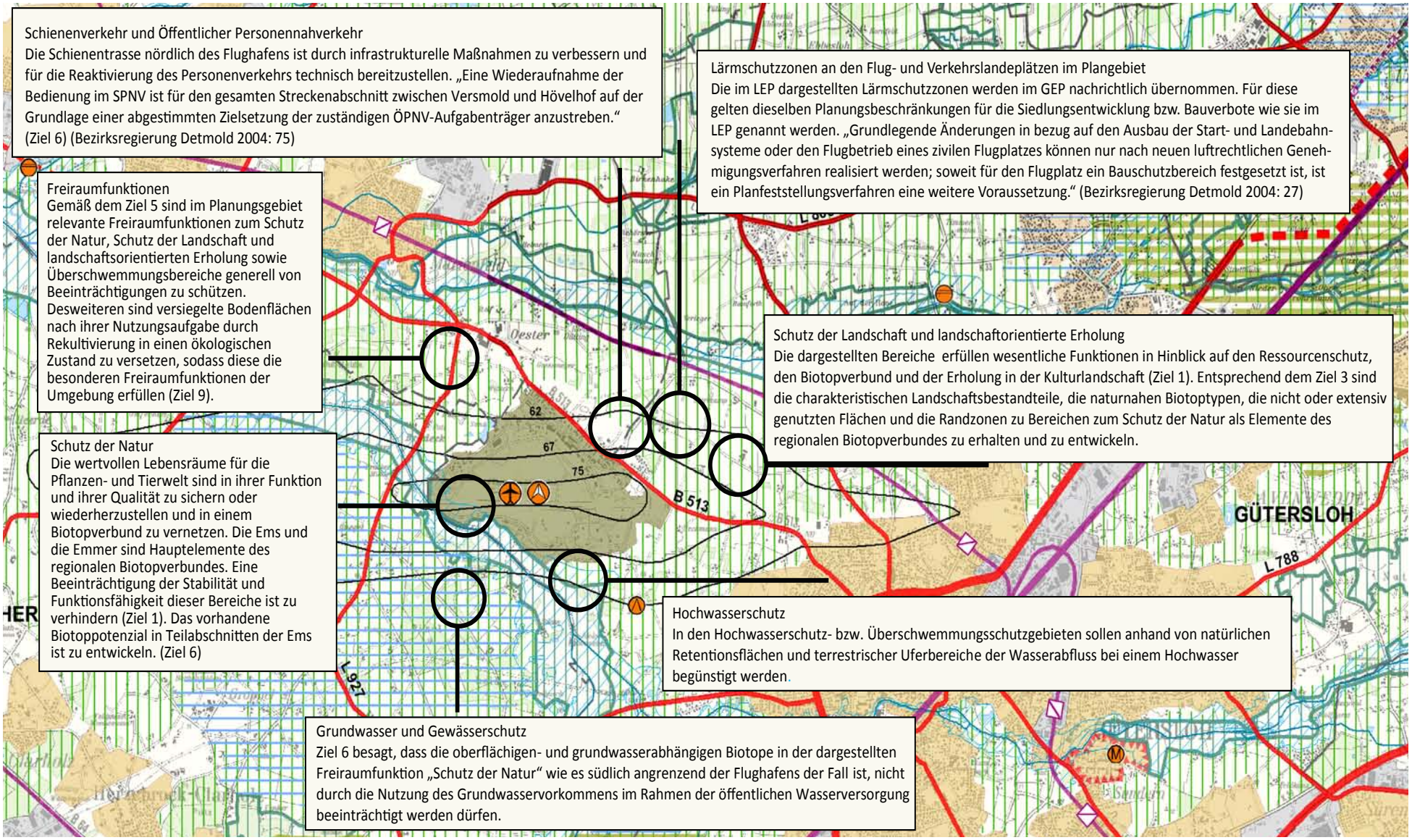


Abb.20 Ziele des GEPs I Bezirksregierung Detmold 2004, überarbeitete Grafik

Im Folgenden werden die im textlichen Bestandteil des GEPs aufgeführten Ziele aufgegriffen, die in ihrer Bedeutung den Planungsraum räumlich und/oder inhaltlich berühren. (siehe Darstellung “Ziele des GEPs“) Den Planungsraum betreffen Ziele zu den Lärmschutzzonen, zum Freiraum, den Freiraumfunktionen, den Gebieten zum Schutz der Natur und zum Schutz der Landschaft und landschaftorientierten Erholung, zum Grundwasser und Gewässerschutz, zum Hochwasserschutz, zum Luftverkehr und zum Schienenverkehr.

Der GEP übernimmt nachrichtlich die im LEP „Schutz vor Fluglärm“ dargestellten Flughäfen sowie Lärmschutzbereiche. Zudem werden die Aussagen der Luftverkehrskonzeption NRW aufgenommen:
„Die zivile Mitbenutzung des Militärflughafens Gütersloh als Sonderflughafen ist im genehmigten Umfang zu sichern. Im Falle einer Aufgabe als NATO-Reserveflugplatz und Räumung des Militärflughafens oder teilweisen Freigabe geeigneter Betriebsflächen soll der Flughafen im genehmigten Umfang als ziviler Sonderflughafen für den Geschäftsreiseluf tverkehr weiter betrieben werden. Erforderliche Maßnahmen zur Erhöhung des Sicherheitsstandards, zur Vermeidung bzw. Minderung evtl. vom Flugplatz ausgehender störender Umwelteinflüsse und zur Erhaltung seiner Leistungsfähigkeit sind in diesem Rahmen vorzunehmen, dabei soll die derzeitige Begrenzung der Flugbewegungszahlen unverändert bleiben.“(Ziel 3) (Bezirksregierung Detmold 2004: 83)

2.3.4 Vorbereitende Bauleitplanung - FNP Gütersloh 2010

Die Genehmigung des Flächennutzungsplanes 2020 der Stadt Gütersloh durch die Bezirksregierung wurde am 30.10.2007 bekannt gemacht. Der FNP stellt für das gesamte Stadtgebiet die beabsichtigte Bodennutzung in ihren Grundzügen dar.

Im Süden und Osten des Betrachtungsraums werden die als landwirtschaftliche Flächen dargestellten Bereiche mit der Funktion eines Landschaftsschutzgebiets überlagert. Die Bereiche entlang der Ems werden als Bachniederungen und als Überschwemmungsgebiete dargestellt.

Entsprechend des § 5 Abs. 4 BauGB werden Planungen und sonstige Nutzungsregelungen, die nach anderen gesetzlichen Vorschriften festgesetzt sind, in den Flächennutzungsplan nachrichtlich übernommen. Demzufolge werden die bereits im GEP dargestellten Lärmschutzzonen des Landesentwicklungsplans „Schutz vor Fluglärm“ (LEP IV) aufgegriffen. Die Bauleitplanung ist an die Befolgung der im LEP IV genannten Nutzungsbeschränkungen und Gebote gebunden. In der zeichnerischen Darstellung der Lärmschutzzone C sind nur diejenigen Bauflächen dargestellt, in denen ein Bestand vorliegt. Der Flächennutzungsplan stellt zudem die Bauschutzbereiche nach dem Luftverkehrsgesetz in der Fassung vom 14. Januar 1981 nachrichtlich dar.

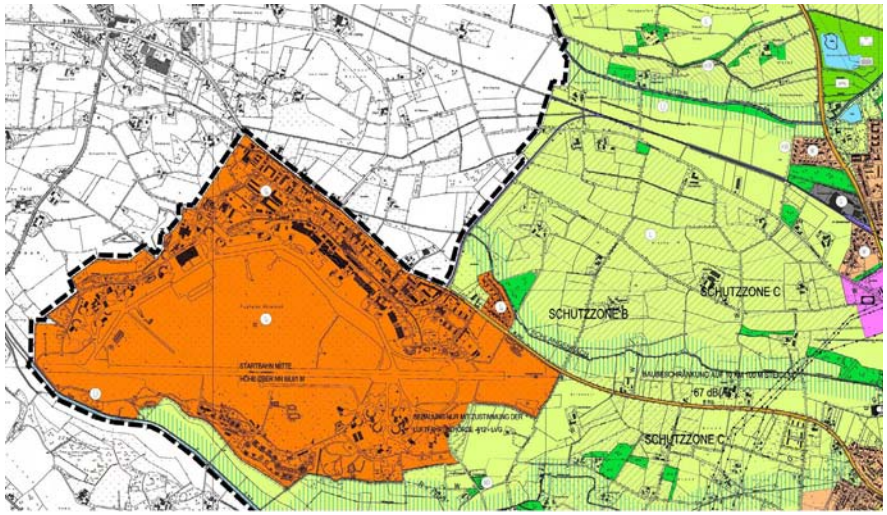


Abb.21 Ausschnitt der FNP-Darstellung I Stadt Gütersloh 2007

„Innerhalb der Bauschutzbereiche ist die Zustimmung der Luftfahrtbehörde erforderlich, wenn Bauwerke bestimmte Höhenbegrenzungen überschreiten. Maßgeblich ist die Entfernung, die Höhe des Gebäudes und die Lage innerhalb oder außerhalb der Anflugsektoren.“ (Stadt Gütersloh 2007: 146)
Im FNP werden erneut die Aussagen der vorherigen Planungsebenen zur zivilen Mitbenutzung des Flughafens und der Einschränkung der Flugbewegungen aufgegriffen.

Das 337,5 ha große Flugplatzareal samt der Kasernengebäude, der technischen Flughafeninfrastruktur und der Freiflächen, unterdessen auch die britische Kaserne „Mansergh-Barracks“, werden im FNP als Sonderbauflächen dargestellt. Die östliche Fläche am Flugplatz, Standort des NAAFI-Supermarkts, wird ebenfalls als Sonderbaufläche dargestellt. „Die dem Flugplatz zugeordnete, durch Angehörige der Britischen Armee und ihre Familien genutzte Wohnbebauung nördlich der Marienfelder Straße wird im Flächennutzungsplan bestandsorientiert ebenfalls als Sonderbaufläche dargestellt.“ (Stadt Gütersloh 2007: 94) Diese Splittersiedlungen dürfen jedoch nicht weiterentwickelt werden.

Aus den Vorgaben der Luftverkehrskonzeption, der Landesplanung, der Regionalplanung und der vorbereitenden Bauleitplanung lässt sich zusammenfassend festhalten, dass:

1. **der Flugplatz bis auf weiteres einen Status als Militär- und Nato-Reserveflugplatz hat**
2. **für den Flugplatz Lärmschutzbereiche festgesetzt sind, für die Nutzungsbeschränkungen gelten**
3. **eine zivile Nutzung, beschränkt auf ein bestimmtes Volumen, rechtlich gesichert ist**
4. **die Umgebung des Flugplatzes unterschiedliche freiraumplanerische Funktionen wie z.B. als Landschaftsschutzgebiet und Hochwasserschutzgebiet erfüllt**

Exkurs: Immissionen und Fluglärm

Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm

Lärmschutzbereiche und Lärmbelastung des Flughafens Gütersloh

2.4 Anforderungen aus Sicht des Immissions- und Lärmschutzes

Der Bau und der Betrieb von Flugplätzen stehen immer in einem Spannungsfeld zwischen den Belangen der Gesellschaft, der Wirtschaft und der Umwelt. „Auch heute noch sind Geräusche […] und Schadstoffe, die die Treibwerke der Luftfahrzeuge emittieren, maßgeblichen Themen im Bemühen um den Umweltschutz im Luftraum und im Flughafen nahbereich.“(Mensen 2007: 865) Im Spektrum der vielfältigen Umweltauswirkungen von Flugplätzen und Luftverkehrszeugen (Lärm, Schadstoffe, Flächenverbrauch etc.) wird in diesem Kapitel ein besonderes Augenmerk auf die Anforderungen des Immissionsschutzes gelegt. Zum einen werden in einem kurzen Exkurs die gesetzlichen Grundlagen zum Schutz vor Immissionen, insbesondere vor Fluglärm, erläutert. Folgend werden die wesentlichen Aussagen des Gesetzes zum Schutz vor Fluglärm (Fluglärmgesetz) dargestellt, dessen Ziel die Sicherstellung einer baulichen Nutzungsbeschränkung in der Umgebung von Flugplätzen und eines baulichen Schallschutzes zum Wohl der Allgemeinheit ist. Wie die Vorgaben des Fluglärmgesetzes und des LEPs „Schutz vor Fluglärm“ ihre Anwendung auf den Flughafen Gütersloh fanden bzw. weiterhin finden, wird in einem weiteren Abschnitt erläutert.

2.4.1 Exkurs: Immissionen und Fluglärm

Als Immissionen werden auf Menschen, Tiere und Pflanzen, den Boden, das Wasser, die

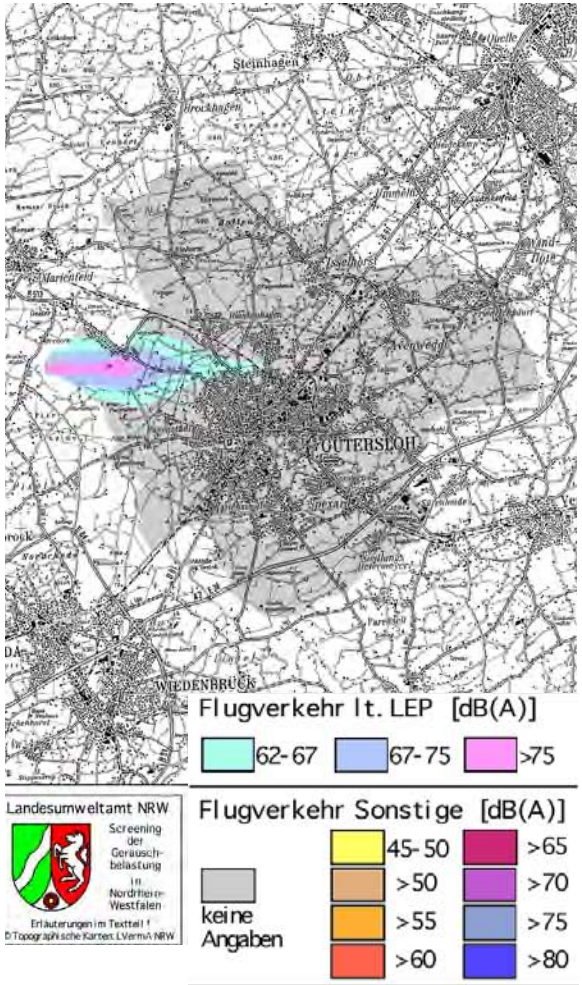


Abb.22 Lärmkartierung für den Flughafen Gütersloh I Website LANUV

Atmosphäre sowie Kultur- oder sonstige Sachgüter einwirkende Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen, Licht, Wärme, Strahlen und ähnliche Umwelteinwirkungen (vgl. § 3 Abs. 2 BImSchG[2]) bezeichnet. Der Mensch nimmt von den genannten Immissionen insbesondere Geräusche war. Von Lärm ist erst dann die Rede, wenn das Geräusch bzw. der Schall als unangenehm und störend wahrgenommen wird. Es gibt verschiedene Arten von Lärm wie z.B. den Verkehrslärm, den Freizeitlärm oder den Industrie- und Gewerbelärm. Der Verkehrslärm differenziert sich nach Straßenverkehrslärm, Schienenverkehrslärm, Flugplatzlärm oder Lärm der Wasserstraßen. Lärm, der vom Verkehr verursacht wird, stellt eine der größten Umweltauswirkungen dar.

Ganz allgemein gesagt wirkt sich Lärm auf die Lebensqualität der betroffenen Menschen aus und kann zu gesundheitlichen Schäden wie Hörschädigungen, einer Erhöhung des Risikos für Herz-/Kreislauferkrankungen, eine Behinderung der akustischen Kommunikation und damit eine Erhöhung von Unfallrisiken durch Verdeckungen von Signalen und Warnungen, eine Beeinträchtigung des Leistungsvermögens (z.B. der Konzentrationsfähig keit), eine Erregung des zentralen und vegetativen Nervensystems (Lärm als Stressfaktor) oder zur Störung von Schlaf und Entspannung führen. (vgl. Website Geodatenserver Gütersloh) Lärm wird jedoch subjektiv wahrgenommen. Die Lärmbelastung hängt letztendlich von der Intensität des Lärms sowie der Wirkungsdauer ab.

Zum Schutz vor Lärm, besonders des Verkehrslärms, wurde das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) sowie die darauf basierenden Verordnungen erlassen. Zur Bekämpfung von Fluglärm besteht ein eigenständiges rechtliches Instrument: das Gesetz zum Schutz vor Fluglärm.
Im Sinne einer nachhaltigen Umweltpolitik sind die Lärmbelastungen zu reduzieren und der Schutz vor Lärm zu erhöhen. Auf der Ebene der Europäischen Union wurde die EG-Umgebungslärmrichtlinie vom Rat der Europäischen Union verordnet, die es möglich macht, den Umgebungslärm innerhalb der Mitgliedsstaaten einheitlich zu erfassen und diesem entgegenzuwirken. Die Umsetzung der EG – Umgebungslärmrichtlinie in deutsches Recht wurde in einer Ergänzung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes aufgegriffen.
Das Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge, auch kurz genannt das Bundes-Immissionsschutzgesetz – BImSchG vom 26.02.2002, dient dem Interessenaustausch zwischen dem Lärmverursacher und dem Lärmbetroffenen.
Die Vorschriften des BImSchG gelten nur dann für Flugplätze, sobald die aus dem Gesetz geltenden Anforderungen an die Betriebsbereiche gestellt werden oder der Abschnitt 6 BImSchG berührt wird. Mit dem Abschnitt 6 des BImSchG führt das Gesetz die strategische Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung als zentrale Instrumente in das Lärmschutzrecht ein. (vgl. Website Bundesministerium)
Mithilfe der strategischen Lärmkartierung werden die Lärmbelastungen der wichtigsten Verkehrsinfrastrukturen wie Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken oder Großflughäfen analysiert bzw. dokumentiert. Basierend auf der Lärmkartierung sind Lärmaktionspläne zu erstellen, durch die dem Umgebungslärm sowie einer Lärmerhöhung entgegengewirkt werden soll.
Die Grenzwerte der EU-Umgebungsrichtlinie beruhen auf den nach bestehendem Recht definierten Indizes der Verkehrslärmschutzverordnung, der freiwilligen Lärmsanierung des Bundes an Fernstraßen, des freiwilligen Lärmsanierungsprogramms des BMVBS für Schienenwege des Bundes, der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm - TA Lärm sowie dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm.

Fluglärm ist diejenige Lärmbelastung, die während des Starts, der Landung oder während des Fluges von Flugzeugen oder Hubschraubern erzeugt wird. Rechtliche Grundlagen zum Luftverkehrslärm basieren auf der Landeplatz-Lärmschutzverordnung, dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm, dem Luftverkehrsgesetz und der DIN 45643 „Messung und Beurteilung von Flugzeuggeräuschen“ (vgl. Website LANUV)

[2] Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) vom 26.02.2002

2.4.2 Gesetz zum Schutz vor Fluglärm

Das Gesetz zum Schutz vor Fluglärm (Fluglärmgesetz) stammt erstmalig aus dem Jahre 1971 und wurde 2007 novelliert. „Die Gesetzesnovelle verfolgt das Ziel, vor allem Vorschriften zu zwei Bereichen des Fluglärmschutzes, einerseits zur vorsorgenden Konfliktvermeidung durch Vorgaben für eine vorausschauende Siedlungsplanung, die einem in unverträglich engen Nebeneinander von Lärm emittierenden Flugplatz und immissionsempfindlicher (Wohn-)Nutzung durch Bauverbote und Baubeschränkungen vorbeugen soll, und andererseits zur Festsetzung von Ansprüchen auf passiven Schallschutz für Wohngebäude in hochgradig fluglärmbelasteten Gebieten den aktuellen Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung und der heutigen Erfordernissen der Siedlungssteuerung anzupassen.“ (Mensen 2007: 88) Der in der Novellierung stärker in den Focus getretene passive Schallschutz zielt auf Erstattungsansprüche für bauliche Schallschutzmaßnahmen der belasteten Wohngebäude und schutzwürdigen Einrichtungen ab und regelt die Erstattungsverpflichtungen des Flugplatzbetreibers. Zum Schutz der Bevölkerung in der Umgebung größerer ziviler und militärischer Flughäfen sind Lärmschutzbereiche außerhalb des Flugplatzes auszuweisen, die in 2 Zonen für den Tag und eine Zone für die Nacht unterteilt werden. Die Nachtzone betrifft nur Flugplätze mit einem relevanten Nachtflugverkehr. Die Lärmschutzzonen umfassen die Bereiche, in den der durch Fluglärm ausgehende Dauerschallpegel L Aeq und bei Nacht der Maximalpegel L Amax die in der Tabelle aufgeführten Werte übersteigt:

1. Werte für neue oder wesentlich baulich erweiterte zivile Flugplätze im Sinne des § 4 Abs. 1 Nr. 1 und 2:
   Tag-Schutzzone 1: L(tief)Aeq Tag = 60 dB(A),
   Tag-Schutzzone 2: L(tief)Aeq Tag = 55 dB(A),
   Nacht-Schutzzone
   a) bis zum 31. Dezember 2010: L(tief)Aeq Nacht = 53 dB(A),L(tief)Amax = 6 mal 57 dB(A),
   b) ab dem 1. Januar 2011: L(tief)Aeq Nacht = 50 dB(A), L(tief)Amax = 6 mal 53 dB(A);

2. Werte für bestehende zivile Flugplätze im Sinne des § 4 Abs. 1 Nr. 1 und 2:
   Tag-Schutzzone 1: L(tief)Aeq Tag = 65 dB(A),
   Tag-Schutzzone 2: L(tief)Aeq Tag = 60 dB(A),
   Nacht-Schutzzone: L(tief)Aeq Nacht = 55 dB(A), L(tief)Amax = 6 mal 57 dB(A);

3. Werte für neue oder wesentlich baulich erweiterte militärische Flugplätze im Sinne des § 4 Abs. 1 Nr. 3 und 4:
   Tag-Schutzzone 1: L(tief)Aeq Tag = 63 dB(A),
   Tag-Schutzzone 2: L(tief)Aeq Tag = 58 dB(A),
   Nacht-Schutzzone
   a) bis zum 31. Dezember 2010: L(tief)Aeq Nacht = 53 dB(A), L(tief)Amax = 6 mal 57 dB(A),
   b) ab dem 1. Januar 2011: L(tief)Aeq Nacht = 50 dB(A),
   L(tief)Amax = 6 mal 53 dB(A);

4. Werte für bestehende militärische Flugplätze im Sinne des § 4 Abs. 1 Nr. 3 und 4:
   Tag-Schutzzone 1: L(tief)Aeq Tag = 68 dB(A),
   Tag-Schutzzone 2: L(tief)Aeq Tag = 63 dB(A),
   Nacht-Schutzzone: L(tief)Aeq Nacht = 55 dB(A), L(tief)Amax = 6 mal 57 dB(A).

Lärmschutzbereiche sind auch dann festzulegen, wenn ein Flughafen neu errichtet oder baulich erweitert wird. Die „neuen oder wesentlich erweiterten Flugplätze“ betreffen gemäß des Gesetzes die Flughäfen, deren Genehmigung, eine Planfeststellung oder eine Plangenehmigung nach den §§ 6 und 8 des Luftverkehrsgesetzes für deren Anlegung, Bau einer Start-/Landebahn oder sonstigen baulichen Erweiterung ab dem 7. Juni 2007 erteilt wurde. Gemäß § 5 ist der Lärmschutzbereich für einen neuen, wesentlich baulich erweiterten oder bestehenden Flugplatz im Sinne des §2 Abs. 2 Nr. 1-4 neu festzusetzen, wenn eine Änderung in der Anlage oder im Betrieb des Flugplatzes zu einer wesentlichen Veränderung der Lärmbelastung in der Umgebung des Flugplatzes führen wird. Eine wesentliche Veränderung tritt durch zusätzliche oder geringere Lärmbelastungen von 2 dB (A) ein.

Die Ausweisung von Lärmschutzbereichen betrifft Verkehrsflughäfen mit Fluglinien- oder Pauschalreiseverkehr, Verkehrslandeplätze mit

Fluglinien- oder Pauschalreiseverkehr und mit einem Verkehrsaufkommen von über 25.000 Flugbewegungen pro Jahr, militärische Flugplätze, die dem Betrieb von Flugzeugen mit Strahltriebwerken zu dienen bestimmt sind, und militärische Flugplätze , die dem Betrieb von Flugzeugen mit einer höchstzulässigen Startmasse > 20 t zu dienen bestimmt sind und ein Verkehrsaufkommen von > 25.000 Flugbewegungen pro Jahr aufweisen.

Kontext und Unterschied des Fluglärmgesetz und des LEPs „Schutz vor Fluglärm“

Die Ausweisung und Festsetzung der Lärmschutzbereiche nach Fluglärmgesetz hat durch Rechtsverordnung der Landesregierung zu erfolgen (§4 Abs. 2). Dementsprechend wurden die Regelungen des Fluglärmgesetzes im Landesentwicklungsplan „Schutz vor Fluglärm“ umgesetzt. Die im LEP dargestellten Lärmschutzbereiche wurden nach der Anlage zu §3 des Fluglärmgesetzes errechnet.
Der Lärmschutzbereich des LEPs ist durch die Ausweisung einer zusätzlichen dritten Zone (Zone C) größer als die des Gesetzes zum Schutz vor Fluglärm. „Eine weitere Abweichung ergibt sich dadurch, dass der LEP Schutz vor Fluglärm bei den zivilen Flugplätzen von der möglichen Endkapazität sowohl hinsichtlich der Anzahl der Starts und Landungen als auch in Bezug auf den Endausbauzustand ausgeht und zugleich einen künftig höheren Anteil leiserer Flugzeuge annimmt.“ (MURL 2000: 6) Bei den Militärflugplätzen besteht die Besonderheit, dass der LEP bis zur Schutzzone B die festgelegten Bereiche gemäß Fluglärmgesetz übernimmt und diese somit deckungsgleich sind. Zusätzlich weist der LEP bei Militärflugplätzen die Schutzzone C aus.
Die Lärmschutzzonen des Flughafens Gütersloh entsprechen den im § 2 Abs. 2 Nr. 4 (siehe Tabelle Punkt 4) dargestellten Werten.

Nutzungsbeschränkungen
Das Kernstück des Gesetzes zum Schutz vor Fluglärm ist neben der Sicherstellung eines passiven Schallschutzes die bauliche Nutzungsbeschränkung innerhalb der Schutzzonen. Das Bauverbot wird für schutzbedürftige Einrichtungen wie Krankenhäuser, Altenheime, Erholungsheime oder auch für Schulen, Kindergärten in Tag-Schutzzonen und Wohnungen in der Tag- oder Nachtzone ausgesprochen. Ausgenommen von diesem Verbot sind unter anderem Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen, Wohnungen, die nach §35 Abs. 1 BauGB zulässig sind, Wohnungen und Gemeinschaftsunterkünfte für Angehörige der Bundeswehr oder der stationierten Streitkräfte, Wohnungen im Geltungsbereich eines vor der Festsetzung des Lärmschutzbereichs bekannt gemachten Bebauungsplans, Wohnungen nach §34 und Wohnungen im Geltungsbereich eines nach der Festsetzung des Lärmschutzbereichs bekannt gemachten Bebauungsplans, wenn dieser der Erhaltung, der Erneuerung, der Anpassung oder dem Umbau von vorhandenen Ortsteilen mit Wohnbebauung dient. (vgl. Fluglärmgesetz 2007)

2.4.3 Lärmschutzbereiche und Lärmbelastung des Flughafens Gütersloh

Der Fluglärm des Flugplatzes Gütersloh war in der Vergangenheit ein häufig diskutiertes und mit Streitigkeiten verbundenes Thema. Proteste über die Lärmverschmutzung spiegelten in den ersten Nachkriegsjahren die Meinungen vieler Gütersloher Bürger wider. Aufgrund der Vielzahl an eingegangenen Beschwerden aus der Bevölkerung und den ständigen Protesten gegen die tieffliegenden Militärflugzeuge und dem dadurch erzeugtem Lärmpegel musste seitens der Flugplatzbetreiber eine Lösung gefunden werden, um die aufgebrachte Bevölkerung zu besänftigen. So wurde ein Gebot ausgesprochen, das eine Flughöhe von mindestens 600m über dem Gütersloher Stadtgebiet bedingte. (vgl. Stadt Gütersloh 2002: 13)
Im Jahre 1969 wurde die „Aktionsgemeinschaft Lärmbekämpfung e.V.“ gegründet, deren Hauptbestreben zur Entlastung des vom Fluglärm stark betroffenen Stadtteils Blankenhagen in einer geforderten Verlagerung der Einflugschneise lag. Die Idee hinter dieser Forderung war eine Verlängerung der Start- und Landebahn in Richtung Westen bzw. Ems. Wenige Jahre später entstand die aus Politikern und Bürgern ins Leben gerufene Aktionsgemeinschaft „Weniger Fluglärm“, die sich 18 Jahre lang gegen den Fluglärm einsetzte. „Die verschiedenen Initiativen der Stadt zeigten letztlich aber kaum Wirkung, da stets das Argument der höherrangigen Belange der Landesverteidigung

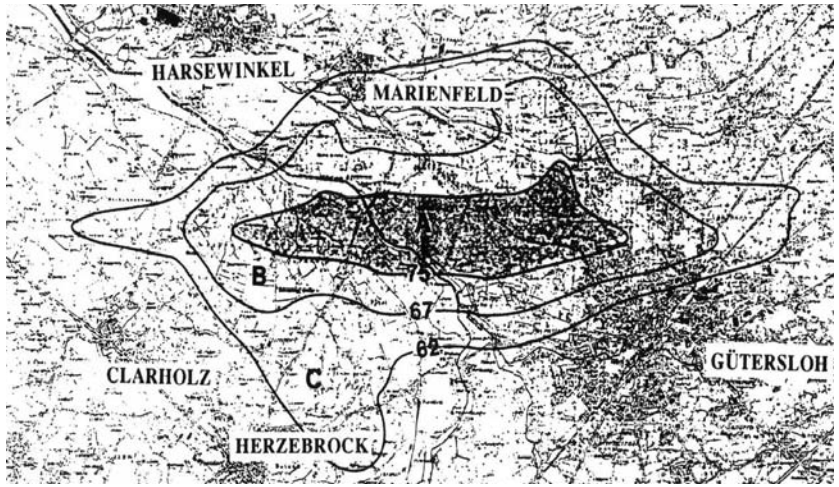


Abb.23 Lärmschutzzonen in der 1. Fortschreibung des LEPs 82 I Büscher 1994

Abb.24 Lärm- und Bauschutzbereiche im FNP 1975 I Büscher 1994

angeführt wurde.“ (Stadt Gütersloh 2002: 13) Mit der Verlegung der britischen Harrier nach Gütersloh trat ebenfalls keine Lärmminderung ein, sondern ganz im Gegenteil, die Senkrechtstarter erzeugten umso mehr Lärm, was zuletzt die Stimmung der Bürger weiterhin verschlechterte. (vgl. Büscher 1994: 80)

Mit dem Erlass des Fluglärmgesetzes im Jahre 1971 konnte eine Verbesserung der Lärmbelastung für Gütersloh erreicht werden. So mussten alle Wohnhäuser in einer Lärmschutzzone von 67 dB durch Lärmschutzeinrichtungen (Passiver Schallschutz) versehen werden. Jene Lärmschutzmaßnahmen wurden durch die öffentliche Hand bezuschusst.
Am 29.06.1975 trat eine auf dem Fluglärmgesetz basierende „Verordnung über die Festsetzung des Lärmschutzbereiches für den militärischen Flughafen Gütersloh“ in Kraft. Mit dieser Verordnung musste für den Flughafen Gütersloh eine Schutzzone 1 mit bis zu 75 dB und eine Schutzzone 2 mit bis zu 67 dB ausgewiesen werden. Innerhalb der Schutzzonen wurde der Bau von Krankenhäusern, Altenheimen, Erholungsheimen, Schulen sowie sonstigen schutzwürdigen Einrichtungen untersagt. Bei Umbaumaßnahmen in der Schutzzone 1 mussten nach dem „Bau-Schall-Dämm-Maß“ bestimmte Schallschutzmaßnahmen in bezug auf die Wandstärke, die Baumaterialien, die Ausstattung der Fenster und Türen eingehalten werden. (vgl. Büscher 1994 : 83)

Anfang der 80 er Jahre folgte eine Änderung der Lärmschutzbereiche durch die „Erste Verordnung zur Änderung der Verordnung über die Festsetzung des Lärmschutzbereichs für den militärischen Flughafen Gütersloh“. Grund hierfür war eine Änderung in der Belegung und Nutzung des Flughafens durch den Abzug von Abfangjägern und Senkrechtstartern, sodass die Lärmschutzbereiche entsprechend des §4 Abs. 2 Fluglärmgesetz[3] neu errechnet und festgesetzt wurden.
Jene Vorgaben des Gesetzes zum Schutz vor Fluglärm

[3] Lärmschutzbereiche sind neu festzusetzen, wenn eine Änderung in der Anlage oder im Betrieb zu einer wesentlichen Veränderung der Lärmbelastung führt.

und der darauf basierenden Verordnungen wurden in einer Änderung des LEP IV „Schutz vor Fluglärm“ vom 28.05.82 aufgenommen, mit der Folge, dass sich die Lärmschutzzone A nur geringfügig, mit Ausnahme des Raums Blankenhagen, der als Siedlungsbereich aus der Schutzzone A herausgenommen wurde, geändert wurde. Im Gegensatz hierzu verkleinerte sich die gesamte Schutzzone B. Die stärkste Veränderung zeigt sich jedoch in der Lärmschutzzone C, die zuvor bis an die Bahntrassen herangereicht hatte, d.h. das ganze westliche Stadtgebiet und den östlichen Entwicklungsraum Avenwedde-Mitte umfasste. (vgl. Büscher 1994: 84).

Die aktuellen Lärmschutzbereiche des LEP IV (siehe Kapitel 2.3) weichen stark von den Darstellungen der Lärmschutzzonen den LEP IV vom 28.05.82 ab. Diese Abweichungen sind auf die veränderte Nutzung, die geringeren Flugbewegungen (siehe Statistik) und die leiseren Flugzeuge zurückzuführen.

Anfang der 80 er Jahre wurden in der Nähe des Flughafens drei Messstationen errichtet, um die Lärmbelastung in den Wohngebieten der Einflugschneise zu erfassen. Im Jahr 1984 wurden Spitzenwerte von über 100 dB (A) gemessen. Nach den vielzähligen Flugbewegungen zur Zeit des Golfkriegs ging seit Ende 1991 die Lärmbelastung zurück. Seit 1991 hat sich der Fluglärm um 65-80% u.a. durch den Abzug der lärmintensiven Harrier, die geringeren Flugbewegungen und das verbesserte Anflugverhalten reduziert. Seit dem Abzug der RAF hat sich die Lärmbelastung des Flughafens Gütersloh enorm reduziert. „Aufgrund der positiven Entwicklung endete die Auswertung der Fluglärmdaten mit dem Jahr 1995.“ (Website Geodatenserver Gütersloh)

Seit 1992 befinden sich auf dem Flugplatz Gütersloh nur noch stationierte Hubschraubereinheiten, deren Schalldruckpegel leiser und auch die Lärmentwicklung als angenehmer gegenüber der der Jets empfunden wird. (vgl. Website Geodatenserver Gütersloh) „Der Flugbetrieb der Heeresflieger mit Hubschraubern umfasst nach Einschätzung der Flughafen Gütersloh GmbH etwa 15.000 bis 20.000 Flugbewegungen pro Jahr.“ (Website Geodatenserver Gütersloh)

Die durch die zivile Mitbenutzung des Flughafens hervorgerufene Lärmbelastung war so gering, dass diese von den Messgeräten der drei Messstationen in der Anflugschneise nicht gemessen werden konnte. Die Interessensgemeinschaft Flughafen Gütersloh ließ ein Gutachten über das Ausmaß des Fluglärms durch Geschäftsflugzeuge in der Umgebung des Flughafens Gütersloh erstellen. Zweck des Gutachtens war es, die zu erwartenden Lärmbelastung durch die bis zu 3500 zivilen Flugbewegungen im Jahr zu ermitteln. Das Gutachten zeigte, dass ohne den militärischen Flugbetrieb eine mittlere Lärmbelastung von 35,6 dB (A) für den quantitativen Dauerschallpegel (max. 39,2 dB (A))zu erwarten wäre. Der größtmögliche anzunehmende Grenzwert liegt bei 42,2 dB (A). (vgl. Büscher 1994: 89)

Wie eine Darstellung der Flugbewegungen der zivilen

Lärmbelastungen an 3 Messstellen in Gütersloh 1983, 1992, 1995

Jahr	Wichernstraße		Timpenweg		Wacholderweg	
	Leq [dB(A)]	Anzahl n pro Monat *	Leq [dB(A)]	Anzahl n pro Monat *	Leq [dB(A)]	Anzahl n pro Monat *
1983	64,3	1784	63,5	2169	58,2	1137
1993	43,6	90	52,1	400	39,5	31
1995	36,8	48	42,1	200	k.A.	k.A.

* Lärmereignisse pro Monat (Durchschnitt der 6 verkehrsreichsten Monate);
Leq: äquivalenter Dauerschallpegel

Abb.25 Lärmbelastung I Büscher 1994

Nutzung auf dem Flughafen Gütersloh zeigt, wurden die durch das MURL genehmigte Schwelle von 3500 Flugbewegungen im Jahr nicht im Entferntesten erreicht. Das Maximum der Flugbewegung durch eine zivile Nutzung lag im Jahr 2002 bei rund 1500 Flugbewegungen im Jahr. Seit Ende des Jahres 2003 wird die zivile Mitbenutzung durch die britische Army untersagt.

Abschließend lässt sich sagen, dass bei einer Aufgabe des NATO-Status und einer veränderten Nutzung des Flughafens, d.h. einer reinen zivilen Nutzung als Sonderflughafen eine Fortschreibung im LEP „Schutz vor Fluglärm“ erforderlich wäre. Die zwar schon etwas in die Jahre gekommene, aber immer noch für die Nachnutzung des Flughafens in Betracht zu ziehende Prognose des Gutachtens würde zu einer Veränderung der Lärmschutzbereiche führen. Eine Verkleinerung der Lärmschutzbereiche kann die Nutzungszulässigkeit innerhalb der jetzigen Lärmschutzbereiche und damit die Siedlungsentwicklung positiv beeinflussen.
Wie jedoch in dem vorherigen Kapitel beschrieben, verfügt der Flugplatz bis zu einer Nutzungsänderung über den Status als Nato-Reserveflugplatz inklusive der vorhandenen Lärmschutzbereiche.

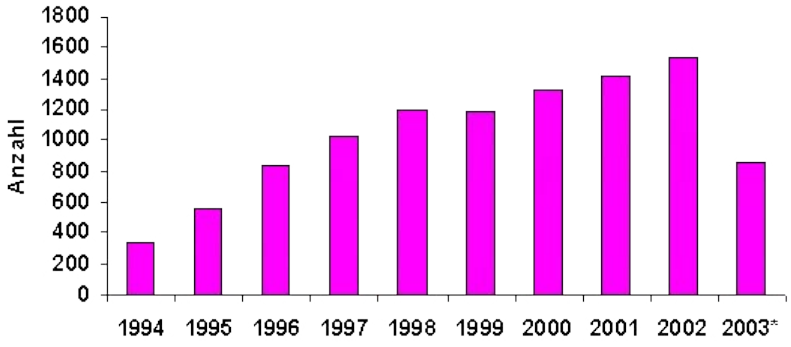


Abb.26 Flugbewegungen der zivilen Nutzung auf dem Flughafen Gütersloh 1994-2003 I Website Geodatenserver Gütersloh

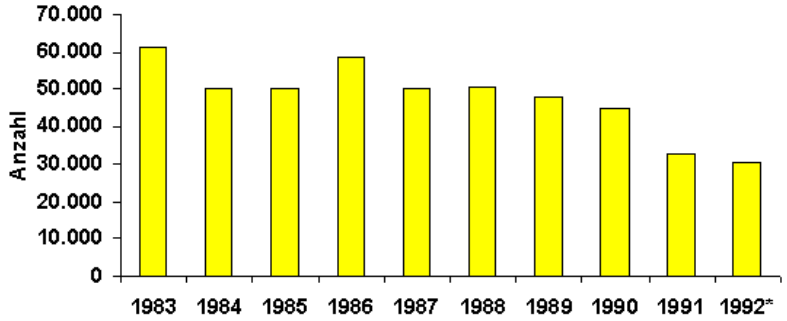


Abb.27 Militärische Flugbewegungen auf dem Gütersloher Flughafen 1983-1992 I Website Geodatenserver Gütersloh[4]

[4] Daten über die Anzahl der Flugbewegungen im Zeitraum 1937- 1982 liegen nicht vor. Die dargestellte Anzahl basiert auf den Angaben der RAF. Langjähriger Durchschnitt lag bei 4000 Flugbewegungen pro Monat (vgl. Website Geodatenserver Gütersloh)

2.5 Wirtschafts- und Gewerbeentwicklung

Um die Entwicklungspotenziale für eine Gewerbeentwicklung auf dem Flugplatz zu quantifizieren, werden in diesem Kapitel die wirtschaftliche Ausgangssituation sowie die aktuelle Gewerbeentwicklung analysiert. Der erste Abschnitt beschäftigt sich mit der wirtschaftlichen Leistungskraft des Kreises Gütersloh im Vergleich zur Region Ostwestfalen und zum Land NRW. Ziel der Analyse der Wirtschaftsstruktur ist es, die Basis und Stärken der Wirtschaftskraft des Kreises/der Stadt sowie die Branchen herauszufinden, die zukunftsweisend für die Region und Gütersloh sein können. Da der Standort Gütersloh stark in die Wirtschaftsstruktur des Kreises eingebunden ist, lassen sich viele Aussagen zum Gesamtraum des Kreises auch gleichzeitig zur Stadt Gütersloh treffen. Zur Schilderung der Wirtschaftsstruktur des Kreises und der Stadt Gütersloh wurde der „Statistikbericht Kreis Gütersloh“ der ProWirtschaft GT, das Integrierte Ländliche Entwicklungskonzept (ILEK) aus dem Jahr 2008, der von der Bezirksregierung Detmold veröffentlichte statistische Monatsbericht Juni 2010, Daten zum Kommunalprofil Kreis Gütersloh der Landesdatenbank und die Imagebroschüre „Starker Standort“ der Stadt Gütersloh als Grundlage herangezogen.

In einem weiteren Abschnitt werden für den Wirtschaftsstandort Gütersloh die Flächenbedarfe, die Flächenentwicklungen und Standortkonkurrenzen im Segment Gewerbe beschrieben. In Hinblick auf den Planungsauftrag, ein neues Gewerbegebiet auf dem Flugplatzgelände zu planen, ist die Gewerbe- und Industrieentwicklung in Bezug auf die Prognosen zu den zukünftigen Bedarfen an Gewerbeflächen und den Flächenreserven genauer zu betrachten. Im Ergebnis soll eine Haltung erzeugt werden, die eine Gewerbeentwicklung am Flugplatz Gütersloh kritisch hinterfragt oder befürwortet.
Hierzu werden nochmals die regionalplanerischen Vorgaben des GEPs für den Regierungsbezirk Detmold, Oberbereich Bielefeld in Bezug auf die Gewerbe- und Industrieentwicklung geprüft. Desweiteren werden der Flächennutzungsplan und das Stadtentwicklungskonzept 2010 herangezogen. Die jüngsten Daten und Prognosen liefert der FNP aus dem Jahre 2007.
Um einen Überblick über die aktuellen gewerblichen Entwicklungen zu erhalten, die sich seit der FNP-Aufstellung ergaben, wurden Gespräche mit dem Stadtplanungsamt und der Wirtschaftsförderung des Stadt Gütersloh geführt.
Aufbauend auf der Beantwortung der folgenden Fragen soll ein klares Bild von den Wirtschaftsstandorten Kreis und Stadt Gütersloh und der Gewerbeentwicklung in Gütersloh erzeugt werden:

- Welche Wirtschaftszweige erfahren im Kreis Gütersloh und in der Stadt Gütersloh die größte Dynamik bzw. den größten Zuwachs? Was sind die Zukunftsbranchen des Standortes Gütersloh?
- In welchen Branchen sind die meisten Unternehmensgründungen und Unternehmensauflösungen zu verzeichnen?

Wirtschafts- und Branchenstruktur des Kreises Gütersloh und der Stadt Gütersloh

GEP - Prognosen für die Gewerbe- und Industrieentwicklung

Stadtentwicklungskonzept 2010 - Profilierung von Standorten

Prognosen FNP

Aktuelle Entwicklungen und Einschätzung der gewerblichen Entwicklungschancen für das Flugplatzgelände

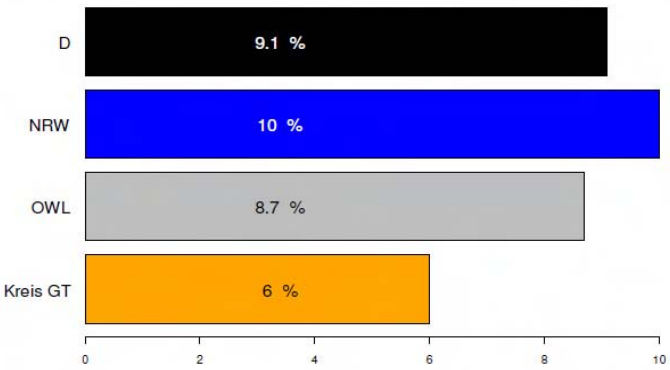


Abb.28 Arbeitslosenquote bezogen auf abhängige zivile Erwerbspersonen (2009) I Pro Wirtschaft GT 2010: 44

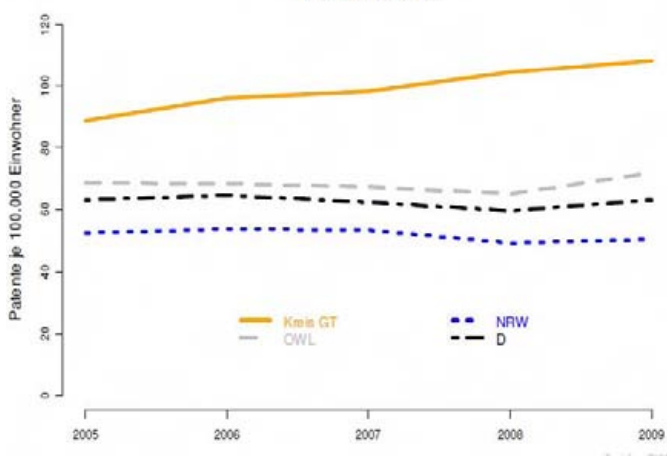


Abb.29 Patentdichte I Pro Wirtschaft GT 2010: 25

- Wie „dringlich“ ist die Ausweisung neuer Gewerbeflächen in Gütersloh?
- Über welche Gewerbeflächenreserven verfügt die Stadt Gütersloh?
- Wie stadtentwicklungsrelevant ist eine Gewerbeentwicklung am Flugplatz?

2.5.1 Wirtschafts- und Branchenstruktur des Kreises Gütersloh und der Stadt Gütersloh

Der Kreis Gütersloh profitiert von mehreren international anerkannten Konzernen wie Bertelsmann, Miele und Claas (Harsewinkel) sowie regional und national agierenden Unternehmen wie Storck (Halle) und das Tönnies Fleischwerk in Rheda-Wiedenbrück, die im Kreis Gütersloh ansässig sind. Neben den genannten Global Playern ist ein stark ausgeprägter Mittelstand sowie viele kleine und mittlere Unternehmen vertreten. „Getrieben von einem starken und leistungsfähigen verarbeitenden Gewerbe ist der Wirtschaftsstandort Kreis Gütersloh gekennzeichnet durch einen hohen Beschäftigungsstand, eine hohe Produktivität und hohe Umsätze.“ (Pro Wirtschaft GT 2010: 64)
Die Wirtschaftskraft des Kreises kann am Bruttoinlandsprodukt gemessen werden. Das BIP je Erwerbstätigen ist im Kreis Gütersloh von 1998 bis 2007 kontinuierlich gewachsen. Mit einem BIP von 61.288 € im Jahre 2007 liegt der Kreis Gütersloh über dem Durchschnitt der Wirtschaftsregion OWL, des Landes NRW und der Bundesrepublik.
Mit einer Arbeitslosenquote von 6% liegt der Kreis Gütersloh im Jahre 2009 unterhalb der Arbeitslosenquote der Region (8,7%), des Landes (10%) und der Bundesrepublik (9,1%). (vgl. Pro Wirtschaft GT 2010: 44)
Die Arbeitslosenquote im Kreis Gütersloh schwankte in den Jahren 2000 bis 2009 zwischen den Werten 5,2 % und 10,6 %. Der Höchstwert der Arbeitslosenquote mit 10,6 % im Jahre 2005 konnte bis zum Jahr 2009 trotz der Wirtschaftskrise auf 6% reduziert werden.

Zudem liegt der Kreis im Vergleich mit der Region, dem Land und dem Bund mit seiner Innovationskraft weit vorne. Als Indikator für die Innovationskraft dienen die Erstpublikationen von Patentverfahren. Die Patentdichte, als Maß der Patentveröffentlichungen pro 100.000 Einwohner, liegt im Kreis Gütersloh mit 108 weit über der der Region mit 72, der des Landes mit 50 und der der Bundesrepublik mit 63. Diese positive Entwicklung im Kreis Gütersloh wird mit dem Anstieg der Patente im Jahr 2005 mit 314 auf 383 im Jahr 2009 bekräftigt. Im Gegensatz dazu sind die Patente auf Landes- und Bundesebene zurückgegangen.

Im Hinblick auf die Unternehmensgründungen sowie -aufgaben besteht im Kreis Gütersloh ein positives Gründungssaldo im verarbeitenden Gewerbe, in unternehmensnahen Dienstleistungen sowie sonstigen Dienstleistungen. Zu den unternehmensnahen Dienstleistungen gehören die Branchen Information und Kommunikation, Finanz- und Versicherungs-DL,

2008		Kreisfreie Stadt Bielefeld	Kreis Gütersloh	Kreis Herford	Kreis Höxter	Kreis Lippe	Kreis Minden-Lübbecke	Kreis Paderborn	Kreis Soest	Kreis Warendorf
Verarbeitendes Gewerbe	SV-Beschäftigte	24.819	54.795	30.639	11.826	30.869	32.937	29.548	32.667	30.331
	Neugründungen	43	106	69	31	87	75	60	64	77
	Aufgaben	61	76	85	22	87	62	47	67	47
	Gründungssaldo	-18	30	-16	9	0	13	13	-3	30
	... je 1.000 SVB	-0,7	0,5	-0,5	0,7	0,0	0,4	0,4	-0,1	1,0
Unternehmensnahe DL	SV-Beschäftigte	23.614	23.101	9.446	3.413	11.662	13.315	16.143	9.940	10.000
	Neugründungen	950	679	515	232	737	649	762	609	463
	Aufgaben	812	558	472	158	708	478	686	562	379
	Gründungssaldo	138	121	43	74	29	171	76	47	84
	... je 1.000 SVB	5,4	5,0	4,1	22,6	2,2	11,8	4,5	4,5	7,8
Handel, Verkehr, Gastgewerbe	SV-Beschäftigte	31.532	29.639	19.116	8.308	19.718	23.543	20.838	19.568	15.297
	Neugründungen	875	956	783	342	1015	846	875	812	638
	Aufgaben	896	1042	803	366	1121	908	879	943	677
	Gründungssaldo	-21	-86	-20	-24	-106	-62	-4	-131	-39
	... je 1.000 SVB	-0,7	-2,9	-1,1	-2,7	-5,4	-2,6	-0,2	-6,6	-2,5
Sonstige DL	SV-Beschäftigte	39.481	20.807	16.373	11.387	27.186	30.483	25.806	23.517	16.642
	Neugründung	461	405	357	168	460	404	417	509	291
	Aufgaben	305	316	301	103	344	282	253	389	179
	Gründungssaldo	156	89	56	65	116	122	164	120	112
	... je 1.000 SVB	4,2	4,5	3,6	5,9	4,4	4,2	6,6	5,2	6,9

Abb.30 Unternehmensgründungen I Pro Wirtschaft GT 2010: 26

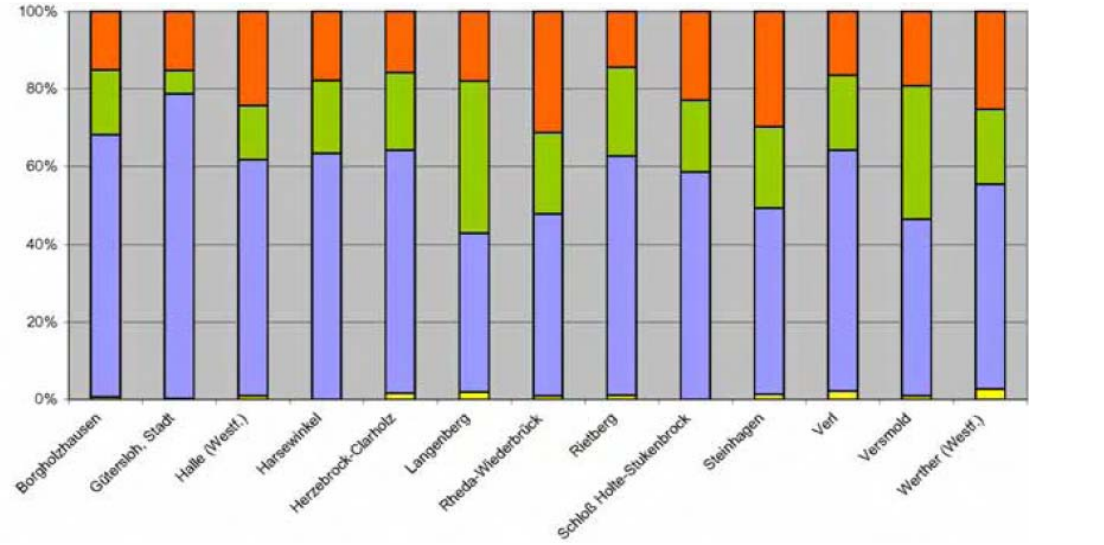


Abb.31 Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort nach Wirtschaftssektoren Patentdichte I Kreis Gütersloh 2008: 27

Grundstücks- und Wohnungswesen, freiberufliche, wissenschaftliche und technische DL und sonstige wirtschaftliche DL. Gegenüber den anderen Kreisen in Ostwestfalen ist der Kreis mit einem positiven Gründungssaldo im produzierenden Gewerbe gut aufgestellt, dennoch haben der Kreis Höxter und der Kreis Warendorf ein höheres Gründungssaldo je 1.000 sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten zu verzeichnen als der Kreis Gütersloh. Im Bereich Handel, Verkehr und Gastgewerbe zeichnet sich wie in allen anderen Kreisen des Regierungsbezirks für das Jahr 2008 ein negatives Gründungssaldo ab.

Rund 47,9 % der Beschäftigten im Kreis Gütersloh arbeiten im verarbeitenden Gewerbe, 29,1% im Dienstleistungssektor, 22% im Bereich Handel, Verkehr und Nachrichten sowie 10,06 % in der Land-, Forst- und Fischereiwirtschaft. (vgl. Kreis Gütersloh 2008: 26) Die Zahl der Beschäftigten nach Wirtschaftssektoren variiert innerhalb der kreisangehörigen

Monatsbericht Produzierendes Gewerbe- Beschäftigte *)

Wirtschaftsabteilungen nach Wirtschaftszweigen 2008	RB Detmold			Land NRW		
	31.12.2008	31.12.2009	Veränd. 12.2008-12.2009 in Prozent	31.12.2008	31.12.2009	Veränd. 12.2008-12.2009 in Prozent
Insgesamt	174.501	167.006	-4,3	1.104.190	1.047.289	-5,2
davon:						
Bergbau und Gewinnung von Steinen und Erden	-	-	-	35.460	33.163	-6,5
Verarbeitendes Gewerbe	174.501	167.006	-4,3	1.068.730	1.014.126	-5,1
H. v. Nahrungs- und Futtermitteln	14.806	14.798	-0,1	70.528	70.583	0,1
Getränkeherstellung	1.054	976	-7,4	8.916	8.872	-0,5
Tabakverarbeitung	Geheim	Geheim		Geheim	Geheim	
H. v. Textilien	1.968	1.599	-18,8	17.478	15.306	-12,4
H. v. Bekleidung	1.960	1.664	-15,1	5.273	4.704	-10,8
H. v. Leder, Lederwaren und Schuhe	Geheim	Geheim	-	Geheim	Geheim	
H. v. Holz-,Flecht-,Korb- u. Korkwaren (ohne Möbel)	5.215	4.954	-5,0	12.838	12.252	-4,6
H. v. Papier, Pappe und Waren daraus	5.048	4.846	-4,0	29.543	28.353	-4,0
H. v. Druckerzgn.Vervielf.v.Ton-,Bild-,Datenträger	5.674	5.661		21.081	19.502	-7,5
Kokerei und Mineralölverarbeitung	-	-	-	5.816	5.616	-3,4
H. v. chemischen Erzeugnissen	3.554	3.521	-0,9	83.282	80.494	-3,3
H.v. pharmazeutischen Erzeugnissen	1.326	1.264	-4,7	15.409	14.191	-7,9
Gummi- und Kunststoffwaren	12.225	11.235	-8,1	61.626	57.501	-6,7
H. v. Glas,-waren, Keramik,Verarb.v.Steinen und Erden	2.796	2.654	-5,1	27.808	25.240	-9,2
Metallerzeugung und -bearbeitung	5.528	5.122	-7,3	111.509	105.036	-5,8
H.v. Metallerzeugnissen	18.090	16.999	-6,0	137.968	128.179	-7,1
H.v. DV-Geräten, elektron. u. optischen Erzeugnissen	4.177	3.774	-9,6	25.026	23.305	-6,9
H. v. elektrischen Ausrüstungen	22.161	21.459	-3,2	80.589	78.271	-2,9
Maschinenbau	32.134	30.878	-3,9	186.351	177.565	-4,7
H. v. Kraftwagen und Kraftwagenteilen	10.577	10.020	-5,3	85.093	78.897	-7,3
Sonstiger Fahrzeugbau	1.806	1.766	-2,2	9.328	9.176	-1,6
H. v. Möbeln	18.704	18.254	-2,4	30.509	29.319	-3,9
H. v. sonstigen Waren	2.389	2.328	-2,6	9.257	8.569	-7,4
Rep.u. Installation v. Maschinen und Ausrüstung	2.364	2.377	0,5	30.891	30.759	-0,4

Anmerkung: *) in Betrieben mit 50 und mehr Beschäftigten , - = kein Datenwert vorhanden
Quelle: IT-NRW - Landesdatenbank und eigene Berechnung

Abb.32 Beschäftigte im produzierenden Gewerbe I Website Bezirksregierung Detmold

Städte. In Gütersloh arbeiten gegenüber den anderen Städten die meisten sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten im verarbeitenden Gewerbe und Baugewerbe. In Langenberg und Versmold arbeiten rund 40% der Beschäftigten im Wirtschaftssektor „Handel, Verkehr und Nachrichten“, in Gütersloh sind es vergleichsweise unter 10%. Wie die Statistik „Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort nach Wirtschaftssektoren“ zeigt, werden im verarbeitenden Gewerbe und Baugewerbe die meisten Arbeitsplätze bereitgestellt.

Die im Regierungsbezirk Detmold bzw. der Region Ostwestfalen am stärksten vertretenen Branchen mit Betrieben von 50 und mehr Beschäftigten innerhalb des produzierenden Gewerbes[1] sind die der Herstellung von Nahrungs- und Futtermitteln, von Gummi und Kunststoffwaren, von Metallerzeugnissen, von elektrischen Ausrüstungen, des Maschinenbaus, von Kraftwagen und Kraftwagenteilen sowie der Herstellung von Möbeln (siehe Abbildung 32). Am stärksten abgenommen haben in den Vergleichsjahren 2008/2009 die Betriebe mit 50 und mehr Beschäftigten der Branchen „Herstellung von Textilien“ und „Herstellung von Bekleidung“. Diese Entwicklung spiegelt sich ebenfalls auf Landesebene wider. Auf Landesebene zählen zu den am stärksten vertretenen Wirtschaftszweigen mit Betrieben mit 50 und mehr Beschäftigten der Maschinenbau, die Herstellung von Metallerzeugnissen und die Metallerzeugung und -verarbeitung.
Die Zahl der Beschäftigten im Bergbau und verarbeitenden Gewerbe in Betrieben mit 50 und mehr Beschäftigten ist in Ostwestfalen im Dezember 2009 gegenüber Dezember 2008 um 4,3% zurückgegangen. Die Zahl der Beschäftigten auf Landesebene ist im Mittel um 5,2% zurückgegangen. Der Kreis Gütersloh hat mit einem Rückgang von 2,7% die geringste Veränderung zu verzeichnen. Der Kreis Höxter und die kreisfreie Stadt Bielefeld sind von den extremsten Beschäftigtenrückgängen im genannten Wirtschaftszweig mit Werten von 6% bzw. 6,5% betroffen.

Im Kreis Gütersloh gibt es 333 Betriebe mit mehr als 20 Beschäftigten im verarbeitenden Gewerbe. Davon sind die meisten Betreibe in Gütersloh (51), in Rheda-Wiedenbrück (37), in Rietberg (43), in Schloss Holte Stutenbrock (32) und in Verl (34) ansässig. In Gütersloh ist die Anzahl der Betriebe mit mehr als 20

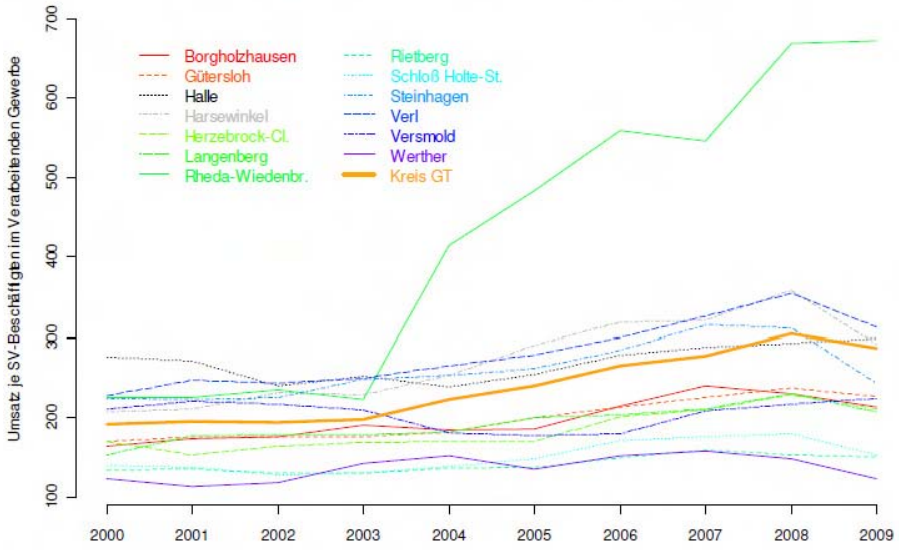


Abb.33 Umsatz im verarbeitenden Gewerbe I Pro Wirtschaft GT 2010: 19

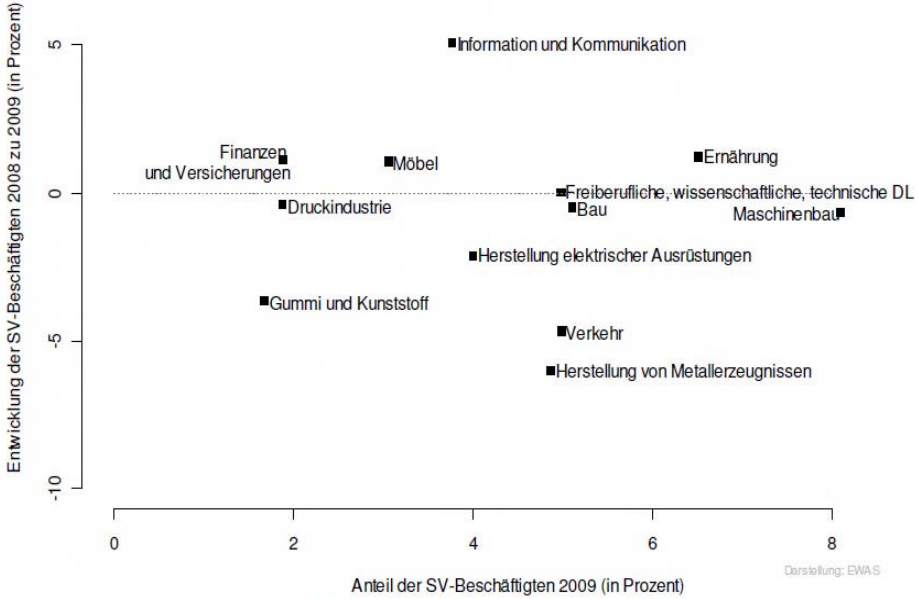


Abb.34 Branchenportfolio der SV-Beschäftigten im Kries Gütersloh I Pro Wirtschaft GT 2010: 14

Beschäftigten im Zeitraum von 2000 bis 2009 von 63 auf 51 Betriebe zurückgegangen. Da auch die andern kreisangehörigen Städte von diesem Trend betroffen sind, ist infolgedessen die Zahl der Betriebe mit mehr als 20 Beschäftigten auf Kreisebene rückläufig.

Im Kreis Gütersloh hat sich der Umsatz im Bergbau und verarbeitenden Gewerbe im Zeitraum 2008 zu 2009 um 3,4 % vermindert und beträgt im Jahre 2009 13.540 Mio. Euro. Damit steht der Kreis Gütersloh mit Abstand an der Umsatzspitze im Vergleich mit den anderen Kreisen und kreisfreien Städten des Regierungsbezirks Detmold mit Umsätzen von 1.574 bis 4.959 Mio. Euro.
Innerhalb des Kreises und des verarbeitenden Gewerbes schwankte der Umsatz je Beschäftigten im Jahr 2009 zwischen 149.880 € (Rietberg) und 672.670 € (Rheda-Wiedenbrück) Der Umsatz der Stadt Gütersloh liegt mit 225.650 € je Beschäftigten unter dem Umsatz des Kreises mit 285.980 €. (vgl. Pro Wirtschaft GT 2010: 17)

Die Veränderungen der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten kann zur Analyse der Dynamik der Branchenstrukturen im Kreis Gütersloh herangezogen werden. In den Vergleichsjahren 2008 und 2009 zeichnete sich besonders im Bereich der Information und Kommunikation ein Wachstum der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten um 5,12 % ab. Zu den Branchen im Kreis Gütersloh mit den meisten sozialversicherungspflichtig Beschäftigten gehören die Lebensmittelherstellung, der Maschinenbau, das Baugewerbe, der Groß-und Einzelhandel, sonstige wirtschaftliche Dienstleistungen und das Gesundheits- und Sozialwesen. Die größte Dynamik durch Zuwachs der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten zeigt sich neben dem Wirtschaftszweig der Information und Kommunikation in den Bereichen Ernährung, Möbel, Einzelhandel, Finanzen und Versicherung sowie Gesundheits- und Sozialwesen. „Ein Vergleich der Zahl der SV-Beschäftigten in Gütersloh mit dem Bundesdurchschnitt zeigt, dass im Kreis Gütersloh die Bereiche Möbel, elektrische Ausrüstungen, Ernährung, Druckindustrie, Herstellung von Metallerzeugnissen sowie Maschinenbau deutlich stärker vertreten sind

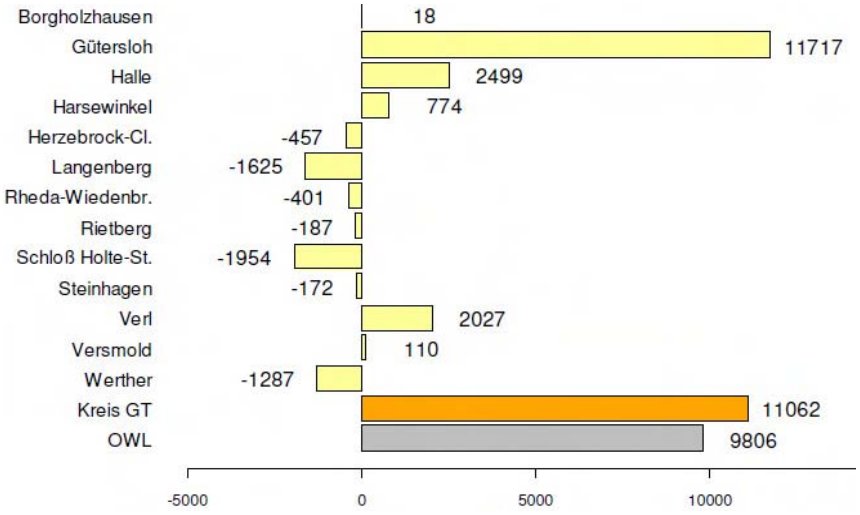


Abb.35 Pendlersaldo I Pro Wirtschaft GT 2010: 29

als dies bezogen auf das gesamte Bundesgebiet der Fall ist und somit wirtschaftliche Schwerpunkte des Kreises darstellen.“ (Pro Wirtschaft GT 2010: 14)

Die Zahl der Einpendler nach Gütersloh ist in den Jahren 2000-2009 von 23.444 auf 25.840 gestiegen. Auch die Zahl der Auspendler ist von 12.089 auf 14.123 gewachsen. Von den Auspendlern sucht der überwiegende Teil die Arbeitsstandorte Bielefeld, Verl und Rheda-Wiedenbrück auf. Die meisten Einpendler kommen ebenfalls aus den genannten Städten. Das Pendlersaldo beträgt im Jahre 2009 einen Wert von 11.717 und ist damit im Vergleichszeitraum gestiegen. Im Vergleich dazu haben sich auch die Einpendler- sowie Auspendlerzahlen im Kreis Gütersloh erhöht.

Medien und IT-Standort

Der Kreis Gütersloh hat als Medien- und IT-Standort eine lange Tradition und erfährt in diesen Branchen eine positive Entwicklung. Die Medienbranche ist in der Stadt Gütersloh insbesondere durch den internationalen Konzern Bertelsmann vertreten, der in Gütersloh seinen Hauptsitz hat und zum größten Arbeitgeber und Förderer in der Stadt gehört. Im selben Geschäftsfeld arbeiten weitere 300 kleinere und mittlere Unternehmen sowie vielseitige Dienstleister, die das Leistungsangebot in diesem Cluster komplettieren. Im Kreis Gütersloh gehören rund 4.200 SV-pflichtige Beschäftigte der Verlags- und Druckindustrie an. „Damit sind im Kreisgebiet anteilsmäßig fast dreimal so viel Beschäftigte im Verlagsgewerbe (einschließlich Druckindustrie) beschäftigt wie im Bundesdurchschnitt.“ (Pro Wirtschaft GT/Stadt Gütersloh 2010: 4)
Der IT- und Medienbranche wird ein enormes Wachstums- und Innovationspotenzial vorausgesagt. (vgl. Pro Wirtschaft GT/Stadt Gütersloh 2010: 4) Ziel der Wirtschaftspolitik ist es, in diesem Sektor die Potenziale für den Kreis zu verdeutlichen, die Kompetenzen zu bündeln sowie Entwicklung durch eine aktive Mitgestaltung voranzutreiben. „Mit einem Medienportal inklusive Branchenverzeichnis, regelmäßigen Mediengesprächen, Unternehmensbesuchen sowie der Pflege branchenübergreifender Kontakte als erste Schritte will sich das Medien- und IT-Netzwerk der Medienwirtschaft Kreis Gütersloh etablieren.“ (Website Pro Wirtschaft GT)
Die Clusterbildung in der Medienbranche findet auf Stadt- und Kreisebene statt. „Stichwort Clusterbildung: NRW will das Innovationsland Nr. 1 werden und ein probates Mittel, dieses Ziel in der Wirtschaft zu erreichen, ist die Förderung von Branchen-Clustern.“ (Website pro Wirtschaft GT) Das heißt, dass in Bezug auf ein Produkt oder eine Produktgruppe eine regionale Konzentration von Akteuren und Kompetenzen zu fördern ist. Wesentliche Standortfaktoren für eine Clusterbildung sind die Nähe zu Mitbewerbern, die Konzentration qualifizierter Arbeitskräfte, der direkte Austausch mit Hochschulen und Forschungseinrichtungen sowie die Nähe zu spezialisierten Dienstleistern/Zulieferern.

Maschinenbau

Mit 30 Unternehmen vom Ein-Mann-Betrieb bis zum Weltkonzern mit 5000 Beschäftigten ist die Branche des Maschinenbaus eines der wichtigsten Standbeine

der Stadt, aber auch des Kreises und der Region. Mit dem Carl-Miele-Berufskolleg als Kompetenzzentrum für Mechatronik und Automatisierungstechnik sowie dem neuen Zweig der Fachhochschule Bielefeld in Gütersloh soll Gütersloh zum Epizentrum des Maschinenbaus in Ostwestfalen entwickelt werden. (vgl. Stadt Gütersloh 2009: 25)
In einer Veröffentlichung des Handelsblatts wurden die 20 größten deutschen Maschinenbaustandorte dargestellt. Wie die Zukunftsstudie zeigt, ist in dem Cluster Maschinenbau ein starkes Nord-Süd-Gefälle zu verzeichnen. Die Region Gütersloh belegt den Platz 7 und nimmt damit in diesem Ranking eine Monopolstellung im Norden von Deutschland ein.

Wirtschaftsförderung

Zur Förderung einer zukunftsträchtigen Entwicklung der Wirtschaft in Gütersloh und im Kreis Gütersloh haben sich unterschiedliche Gesellschaften und Interessensverbände etabliert. Im Rathaus der Stadt Gütersloh hat die Wirtschaftsförderung Gütersloh ihren Sitz. Ihre Aufgabe ist es, Unternehmen zu beraten sowie über Bauanträge und sonstige wirtschaftrelevante Entwicklungen zu informieren.
Die Pro Wirtschaft GT ist eine Wirtschaftsförderungsgesellschaft für den Kreis Gütersloh und unterstützt den Wirtschaftsstandort Kreis Gütersloh auf vielfältige Weise. Sie fördert die Profilierung des Kreises als Arbeits-, Tourismus-, Kultur- sowie Freizeitstandort im Sinne einer Marke. Für die Unternehmensförderung sowie die Existenzgründung ist die Pro Wirtschaft GT ein kompetenter Ansprechpartner, sodass z.B. die Stadt Gütersloh bei Anfragen zu dieser Thematik gerne auf die Kompetenzen der Pro Wirtschaft GT verweist. (Venhaus, Rainer 2010).

Fachhochschulstandort Gütersloh

Gütersloh ist seit dem Jahre 2010 Fachhochschulstandort der FH Bielefeld. Ab dem Wintersemester 2010 können 35 Studierende das praxisorientierte Studium mit den Bachelorstudiengängen Mechatronik/ Automatisierung und Wirtschaftsingenieurwesen antreten. Die Etablierung des Studienorts in Gütersloh wurde auf Bestreben des Kreises Gütersloh, der Stadt Gütersloh, der Pro Wirtschaft GT, des Unternehmerverbands Kreis Gütersloh e.V., der Fachhochschule Bielefeld und des Verler Unternehmens Beckhoff Automation erreicht. Das Konzept basiert auf einer engen Kooperation mit kleinen bis großen Unternehmen der Region. Durch die enge Verzahnung von Unternehmenspraxis und Studium kann der Mangel an Ingenieuren und qualifizierten Fachkräften in der Region abgebaut werden. Durch die Etablierung eines Fachhochschulstandortes mit den genannten Fachrichtungen werden nicht nur Nachwuchskräfte für die regionale Wirtschaft geschaffen, sondern auch eine Profilierung in Richtung Wissensstandort erzielt.

Zusammenfassend lässt sich für den Kreis und die Stadt Gütersloh folgendes Profil festlegen: Im Kreis Gütersloh sind die Branchen Maschinenbau, Möbel, Ernährung und Medien mit den Querschnittsbranchen Logistik und Energie stark vertreten und werden auch in Zukunft ausschlaggebend für die Wirtschaftsstruktur sein. Durch den vielfältigen Branchenmix ist der Kreis Gütersloh gut aufgestellt. „Daneben ist die betriebliche und familiäre Standortbindung in der gesamten Region Ostwestfalen-Lippe (OWL) sehr ausgeprägt, so sind über 80% aller Betriebe mit mehr als 50 Beschäftigten im ausschließlichen Besitz einer in OWL lebenden Familie.“ (Stadt Gütersloh 2007: 20) Der Kreis wird durch ein entschieden positives Wirtschaftsprofil geprägt, das durch eine hohes Bruttoinlandsprodukt, eine geringe Arbeitslosigkeit, eine hohe Innovationskraft, ein positives Gründungssaldo, einen hohen Beschäftigtenanteil und Umsatz im produzierenden Gewerbe zustande kommt. Der Kreis Gütersloh nimmt insofern eine essentielle wirtschaftliche Position im Regierungsbezirk Detmold sowie auf Landesebene ein. Auf Stadtebene sind insbesondere die Medienbranche und Maschinenbau sehr ausgeprägt und tragen zum Wirtschaftsprofi des Kreises bei. Mit dem neuen Fachhochschulstandort in Gütersloh wird das Cluster des Maschinenbaus örtlich sowie regional durch den direkten Austausch von Unternehmen der Hochschule und Forschungseinrichtungen begünstigt.
Kennzeichnend für den Standort Gütersloh ist der sehr hohe Beschäftigtenanteil im produzierenden Gewerbe, dies zeigt sich einerseits in der Anzahl der Betriebe mit mehr als 20 Beschäftigten im genannten Wirtschaftszweig, andererseits in der hohen Zahl (70%) der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im produzierenden Gewerbe.

2.5.2 Gewerbliche Flächenbedarfe in Gütersloh

Im Kreis Gütersloh betreibt jede Kommune eine eigene Gewerbeflächenpolitik. Über das Internetportal der Pro Wirtschaft GT können sich interessierte Unternehmen einen Überblick über die bestehenden Gewerbeflächen, deren Flächenreserven, die Verkehrsanbindung, die Baubedingungen und die Gewerbesteuerhebesätze verschaffen. Die Gewerbeflächen werden jedoch nicht über einen regionalen Flächenpool gesteuert.
Innerhalb des Kreises sowie kreisübergreifend haben sich mehrfach Kommunen zur Entwicklung eines interkommunalen Gewerbegebietes zusammengeschlossen. Von den neuen interkommunalen Gewerbegebieten AUREA bei Oelde, Herzebrock-Clarholz und Rheda-Wiedenbrück und IBV bei Borgholzhausen und Versmold erhoffen sich die kooperierenden Städte und der Kreis eine Stärkung des Wirtschaftsstandortes. (vgl. Kreis Gütersloh 2008: 26) Der Standort Kreis Gütersloh profitiert von der guten Anbindung an die überregionale Achse der A2 (siehe Kapitel 2.3.2). Der geplante Lückenschluss der A33 wird den Standortfaktor der Stadt und des Kreises stärken. Viele Gewerbegebiete z.B. das interkommunale Gewerbegebiet AUREA sind direkt an die A2 angelagert und werben mit dieser direkten Anbindung.
Auf Gütersloher Stadtgebiet stehen in der Nähe der A2 nur noch begrenzt Flächenreserven zur Verfügung. Zum Großteil handelt es sich dabei um kleinteilige Flächen, die z.B. mit dem Gewerbegebiet AUREA nicht konkurrenzfähig sind. In den folgenden Abschnitten wird auf den ermittelten Gewerbeflächenbedarf sowie neue Gewerbestandorte eingegangen, um die Ausgangsituation für eine Gewerbeentwicklung am Flugplatz zu charakterisieren.

2.5.2.1 GEP - Prognosen für die Gewerbe- und Industrieentwicklung

Neben den bereits beschriebenen regionalplanerischen Vorgaben und Zielen im Kapitel 2.3.3 trifft der GEP Oberbereich Bielefeld (2004) auch Aussagen zur Gewerbeentwicklung, die in Hinblick auf das zu erarbeitende Nutzungsprogramm für den Flugplatz relevant sind.

Im GEP werden Prognosen zur Gewerbe- und Industrieentwicklung bis zum Planungshorizont 2015 getroffen. Die Zahl der Gewerbeflächen beanspruchenden Beschäftigten in der Stadt Gütersloh steigt demnach vom 31.12.1996 bis zum 1.1.2015 von 26.417 auf 27.424. Vergleichsweise dazu steigt auch die Zahl der Beschäftigten im Kreis Gütersloh von 87.101 auf 92.440. Alle kreisangehörigen Gemeinden, mit Ausnahme der Städte Halle und Werther mit stagnierenden Beschäftigtenzahlen, erwarten langfristig einen Anstieg der Zahl der Beschäftigten.
Zum Zeitpunkt der GEP-Aufstellung sind rund 579 ha als gewerbliche Flächen im FNP Gütersloh dargestellt. Innerhalb der dargestellten Gewerbeflächen ist eine gewerbliche Flächenreserve von ca. 127 ha vorhanden. Neben den freien Reserveflächen existieren rund 47 ha betriebsgebundene Flächenreserven. Insgesamt

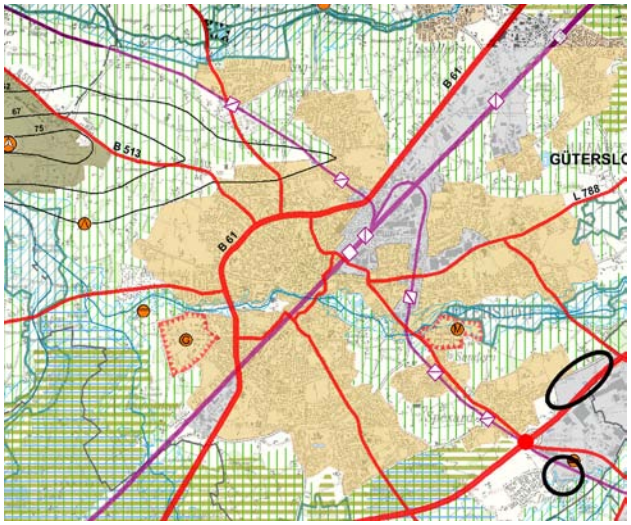


Abb.36 Neue Gewerbegebiete im GEP I Bezirksregierung Detmold 2004, grafisch überarbeitet

wurde für die Stadt Gütersloh ein Gesamtbedarf von 227 ha Gewerbefläche prognostiziert, der zum Teil aus den vorhandenen Flächenreserven gedeckt werden kann, sodass rund 100 ha Gewerbefläche zu ergänzen sind.

Basierend auf einer Stellungnahme der Stadt Gütersloh zum GEP wurden in der zeichnerischen Darstellung zwei neue Gewerbegebiete ausgewiesen (siehe Abb. 36). [5] Eine dritte Gewerbefläche am Flugplatz, die von der Stadt Gütersloh vorgeschlagen wurde, wurde mit der Begründung einer gegenseitigen Beeinträchtigung der Gewerbe- und Flugplatznutzung abgelehnt. Die dargestellten GIB im Stadtgebiet Gütersloh decken

jedoch nur knapp 50% des errechneten zusätzlichen Gewerbeflächenbedarfs. An dieser Stelle wird jedoch ein Änderungsverfahren - während der GEP-Geltungsdauer - für die übrigen 50 ha Gewerbefläche eingeräumt. „Dabei wird im Raum Pavenstädt-Blankenhagen zu prüfen sein, ob sich die gewerbliche Nutzung mit kommunalen und regionalen Planungszielen vereinbaren lässt und gegenseitige Beeinträchtigungen, insbesondere mit dem Sonderflughafen Gütersloh, vermieden werden." (Bezirksregierung Detmold 2004: 28)

[5] Die dargestellten Bereiche für gewerbliche und industrielle Nutzungen (GIB) im zeichnerischen Teil des GEPs stellen die für die Bauleitplanung relevanten Entwicklungsbereiche für Gewerbe und Industrie dar. In diesen Bereichen sind insbesondere emittierende Betriebe und deren Anlagen unterzubringen. Tertiäre Nutzungen dürfen im GIB nur eine untergeordnete Rolle spielen. Gewerbegebiete, die eine Fläche von 10 ha nicht überschreiten, werden aufgrund ihrer Kleinräumlichkeit im GEP nicht dargestellt. Zu den GIB gehören gewerblich/industrielle Bauflächen sowie auch Gemeinbedarfs-, Sonderbau- und Versorgungsflächen für gewerbeähnliche Nutzungen (Bauhöfe, Sporthallen, Kasernen, Umspannwerke, kleinere Kraftwerke, Kläranlagen etc.) und Verkehrsflächen. (vgl. Bezirksregierung Detmold 2004: 29)

2.5.2.2 Stadtentwicklungskonzept 2010 - Profilierung von Standorten

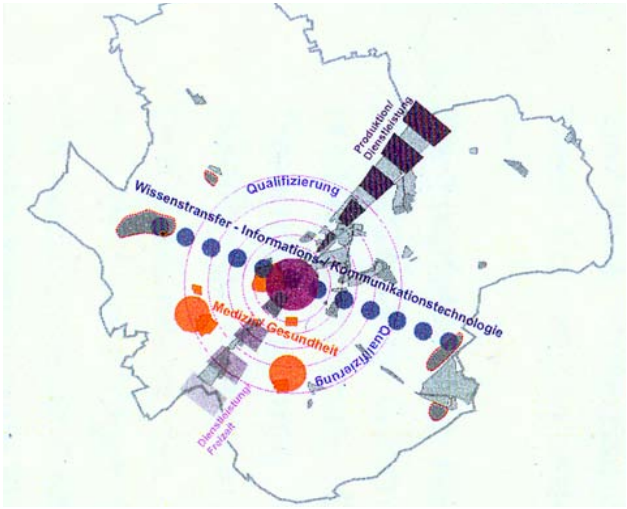
Das von einem externen Büro ausgearbeitete Standortentwicklungskonzept Gütersloh aus dem Jahre 2002 zeigt langfristige Perspektiven bzw. Ziele und Handlungsfelder für die Stadtentwicklung bis zum Planungshorizont 2010 auf. Da die zeitliche Planungsgrenze in diesem Jahr eingetroffen ist, liefert das STEK keine aktuellen Prognosen, die ausschlaggebend für diese Arbeit sind. In diesem Zusammenhang ist jedoch zu prüfen, ob die prognostizierten Flächenbedarfe auch eingetroffen sind.
Bedeutend ist, dass im STEK wichtige Aussagen zu den bestehenden und geplanten gewerblichen Standorten und deren Flächeneignungen getroffen werden. Das STEK bietet einen Handlungsrahmen für politisches und administratives Handeln und ist zugleich die Grundlage für den neu aufgestellten Flächennutzungsplan aus dem Jahre 2007.[6]

Zielführend für die Stadtentwicklungsplanung wurden im Rahmen des STEK die zwei Schwerpunktbereiche Wohnen und Arbeiten herausgearbeitet. Das Ziel der Gewerbeentwicklung ist im Schwerpunktbereich Arbeiten, in Hinblick auf die allgemeinen Trends wie der rückläufigen Zahl von Betriebsansiedlungen und -umsiedlung sowie einer Minderung der Gewerbeflächenbedarfs, eine Bestandspflege und -sicherung. (vgl. Stadt Gütersloh 2002: 57) Neben der Bindung der ortansässigen Unternehmen an den Wirtschaftsstandort (Standortsicherung) sind lokale und regionale Verflechtungen anzustreben. Bestandspflege im Sinne des STEK bedeutet auch, dass für die ansässigen Betriebe der Industrie und des produzierenden Handwerks Flächenreserven vorzuhalten sind. Vorhandene und potenzielle Flächen sind so zu qualifizieren, dass die Potenziale der einzelnen Gebiete für entsprechende Wirtschaftssektoren und -branchen erkannt werden. Entsprechend der vorhandenen Gewerbestrukturen und der Dynamik einzelner Wirtschaftszweige rät das STEK zu einer Profilierung der einzelnen Gewerbestandorte. „Die Profilierung von gewerblichen Bauflächen, Schaffung stadtraumspezifischer Identitäten, Imageverbesserung einzelner gewerblicher Lagen, Förderung von Netzwerken oder anderen Formen der Kooperation von Unternehmen sind Grundlage einer erfolgreichen Entwicklung." (Stadt Gütersloh 2002: 58) Eine wesentliche Rolle in der Gewerbeentwicklung spielt infolgedessen die bestehende räumliche Konzentration in den Bereichen Holzverarbeitung/Möbel, Metallverarbeitung/Maschinenbau, Ernährungsgewerbe und Printmedien. Diese Gewerbe- und Industriebetriebe unterscheiden sich hinsichtlich ihrer Lagegunst

[6] Als Handlungsinstrument für die zukünftige Entwicklung der Stadt macht sich das STEK zur Aufgabe, auch unter Berücksichtigung der demographischen Entwicklung und Integration der Ansprüche der unterschiedlichen Altersgruppen, eine zukunftweisende Siedlungsentwicklung für das Wohnen und Arbeiten fortzuschreiben sowie die Bevölkerung und örtliche Unternehmen an den Standort Gütersloh langfristig zu binden. Gewachsene Wohn- und Arbeitsstandorte sind durch die Stadtbildpflege sowie Vitalisierung zu sichern und zu entwickeln. (vgl. Stadt Gütersloh 2002: 1)

und Verkehrserzeugung, der Standortbindung der Unternehmen und der bestehenden betrieblichen Verflechtungen, der Parzellen- und Gebäudestrukturen, der städtebaulichen Gestaltung sowie der Grünstruktur. Für die einzelnen Gewerbegebiete in Gütersloh wurden durch das Planungsbüro Steckbriefe gemäß der Lage, Branchenstruktur, Qualitäten, Restriktionen, etc. angefertigt. „Die festgestellten Standorteignungen der einzelnen Gewerbeflächen bilden Ansatzpunkte für die zukünftigen Entwicklungsperspektiven der bestehenden und der neu zu planenden Gewerbestandorte.“ (Stadt Gütersloh 2002: 59)

Die Prognose über die gewerblichen Flächenbedarfe des STEKs basiert auf einer Fortschreibung des bisherigen Trends der Gewerbeflächenvergabe ab 1995. Hieraus ergibt sich eine jährliche Flächeninanspruch-



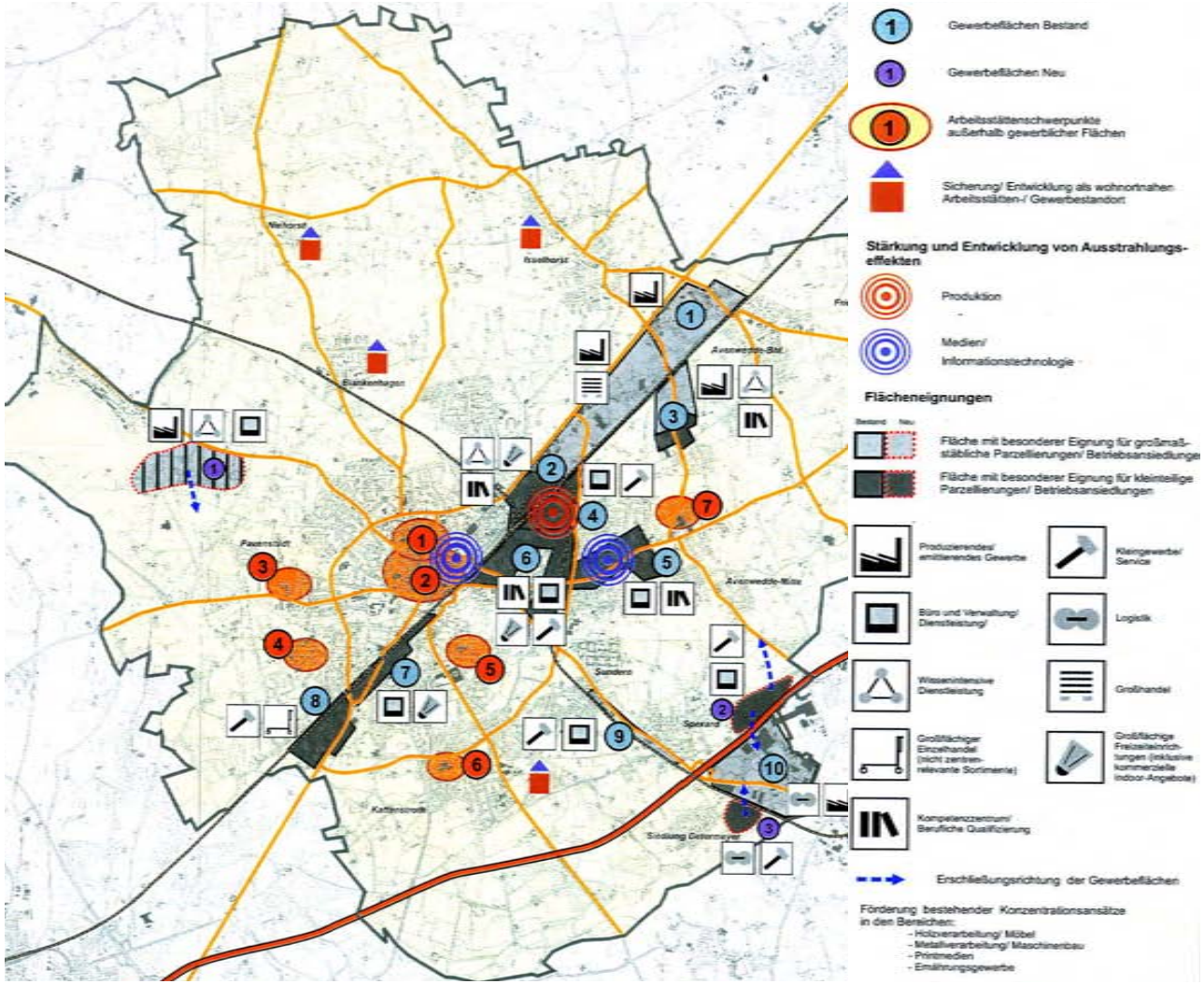


Abb.37 Gewerbeflächen und Arbeitsstätten I Stadt Gütersloh 2002: 76

nahme von 4 ha Nettobauland und einem Bruttobauland von 5 ha. (vgl. Stadt Gütersloh 2002: 18) Infolge eines Flächenzuschlags aufgrund der eigentumsrechtlichen Strukturen wird im STEK von einer jährlichen Flächenbereitstellung von 6,0 - 6,5 ha ausgegangen. Ein Interview mit der Wirtschaftsförderung zeigte jedoch, dass zu Spitzenzeiten auch 10 ha pro Jahr in Anspruch genommen wurden. Gemittelt pro Jahr wurden zumeist rund 2 ha anstatt 5 ha Bruttobauland bereitgestellt. Diese Abweichung kam unter anderem dadurch zustande, dass die Stadt Gütersloh keine Gewerbeflächen anbieten und damit die Nachfrage nicht gedeckt werden konnte. Dementsprechend kann keine Aussage dazu getroffen werden, ob eine Flächeninanspruchnahme von 5 ha Bruttobauland realistisch gewesen und die Prognose eingetroffen ist. Es ist jedoch anzunehmen, dass die 5 ha Bruttobauland ein guter Ausgangswert für eine Prognose ist. (Schmidt, Michael 2010)

Basierend auf der Stellungnahme der Stadt zum Gebietsentwicklungsplan wurden im STEK drei weitere potenzielle Gewerbegebiete mit insgesamt 80 ha vorgesehen. Hierzu zählen das Gewerbegebiet am Flugplatz, das Gewerbegebiet am Hüttenbrink und das Gewerbegebiet am Lupinenweg.
Für die vorhandenen und drei geplanten Gewerbegebiete wurden planerische Zielsetzungen und Flächeneignungen nach den Kategorien produzierendes/emittierendes Gewerbe, Logistik, Kleingewerbe/ Service, Großhandel, großflächiger Einzelhandel (nicht zentrenrelevante Sortimente), großflächige Freizeiteinrichtungen (inklusive kommerzieller Indoor-Angebote), Büro und Verwaltung/ Dienstleistung, wissensintensive Dienstleistungen, Kompetenzzentrum und berufliche Qualifizierung erarbeitet. Damit ist eine rein konzeptionelle Profilierung der einzelnen Gewerbestandorte erreicht worden (siehe Abb.37).
Anzumerken ist, dass für das Gewerbegebiet Süd/ Hans-Böcker Straße als Zielsetzung großflächiger Einzelhandel nicht zentrenrelevanter Sortimente angestrebt wurde. Großflächiger Einzelhandel ist gemäß §11 BauNVO nur in Kerngebieten und Sondergebieten zulässig. Desweiteren wurden Flächeneignungen für Großhandel und großflächige Einzelhandelseinrichtungen in Gewerbegebieten festgesetzt, die jedoch richtigerweise in Sondergebieten zulässig sind. Damit kollidieren die Flächeneignungen bzw. Zielsetzungen des STEK mit den Vorgaben der Baunutzungsverordnung.

Die in der Karte verorteten Flächeneignung für die entsprechenden Gewerbegebiete sind Zielvorstellungen, die sich aus der Lage und dem Bestand ergeben. Letztendlich handelt es sich dabei nicht um festgeschriebene Nutzungen. Die Umsetzung dieser Flächeneignungen gelingt nur dann, wenn diese Gebiete bevorzugt von den Unternehmen nachgefragt werden, die auf Agglomerationsvorteile angewiesen sind bzw. Unternehmen die Nähe zu anderen Betrieben derselben Branche bevorzugen. Infolgedessen findet eine Profilierung der Standorte nur dann statt, wenn eine gewisse Selbststeuerung einsetzt.

Das ca. 40 ha große Gewerbegebiet am Flugplatz wurde aufgrund der Nähe zum Flugplatz, der potenziellen Erweiterungsflächen nach einer Aufgabe der militärischen Nutzung und der relativ guten Erschließung ausgewählt. Planerische Ziele für diesen Standort sind die Herausbildung einer städtebaulichen/architektonischen Qualität sowie eine gestalterische und funktionale Einbindung in die landschaftliche Gestalt. Aufgrund seiner Standortbedingungen eignet sich gemäß des STEKs das Gelände als Standort für produzierendes Gewerbe und Dienstleistung und kann für die Entwicklung eines technologieorientierten Standortes vorgesehen werden.

Mit diesem Profil liegt das Gewerbegebiet räumlich gesehen auf einer Wissenstransfer-, Informations- und Kommunikationstechnologie-Achse, die sich in Ost-West-Richtung erstreckt (siehe kleine Grafik Abb.37). Die nördlichen Gewerbeflächen zwischen der B61 und Bahntrasse profilieren sich als Produktions- und Dienstleistungsstandort. Die südlichen Gewerbeflächen an der B61 charakterisieren aufgrund der vorhandenen Strukturen einen Dienstleistungs- und Freizeitstandort. Abseits dieser Achsen befinden sich weitere Standorte für Medizin und Gesundheit.

2.5.2.3 Prognosen FNP

In der Neuaufstellung des Flächennutzungsplans (2007) wurden die Ergebnisse des Stadtentwicklungskonzepts Gütersloh 2010 gemäß des § 1 Abs. 5 Satz 1 Nr. 10 BauGB in der Abwägung berücksichtigt.

Gewerbestandort (Angaben in ha)	betriebsgebundene Flächen	mit Bebauungsplan		ohne Bebauungsplan	
		städtisch	privat	städtisch	privat
Friedrichsdorf/ Avenwedde-Bhf.	-	1,1	1,0	2,3	-
B 61 Nord	24,6	11,5	5,4	-	2,5
Gewerbepark Osnabrücker Landstraße	4,3	11,0	2,5	-	-
Osnabrücker Landstraße Süd/ Bertelsmann	0,9	5,0	0,4	-	2,1
Hülsbrockstraße/Miele	-	2,2	1,9	-	4,7
Sundern/Verler Str.	-	-	1,3	-	0,6
Spexard	22,5	-	2,2	1,7	-
Neuenkirchener Str.	-	0,2	0,2	-	-
B 61 Süd	-	-	8,0	-	-
Blankenhagen	1,0	-	-	-	-
Isselhorst/Niehorst	-	1,4	-	-	-
Σ	**53,2**	**32,4**	**22,8**	**4,0**	**9,8**
Zwischensummen			55,2		13,8
Gesamtsumme freie Reserven					**69,0**

Abb.38 Flächenreserven der Gewerbestandorte I Stadt Gütersloh 2007: 45

[7] (S.59)Diesem Modell liegt der Ansatz zugrunde, dass für einen bestimmten Anteil der Beschäftigten in einer Stadt zusätzliche Gewerbeflächen durch die Ansiedlung neuer Betriebe, die Neugründung von Betrieben bzw. die Verlagerung von Betrieben (Ansiedlungs-, Neugründungs- und Verlagerungsquote) beansprucht werden. Dabei wird die Wiedernutzung der freigewordenen Gewerbeflächen aus Verlagerungen und Stilllegungen berücksichtigt.

Insbesondere das Bauflächenkonzept sowie die „3 mal 5 Ziele für die Stadtentwicklung“ des STEKs dienten als Grundlage für die Neuaufstellung. Ergänzend zum Stadtentwicklungskonzept wurden Gewerbeflächenermittlungen, sowie Vorrangflächen für Windenergieanlagen, das freiraumplanerische Leitkonzept sowie ein landwirtschaftlicher Fachbeitrag in die Erarbeitung integriert.

Aus der Begründung zum Flächennutzungsplan 2020 gehen die Abschätzung des Gewerbeflächenbedarfs sowie die Ermittlung neuer Gewerbeflächen hervor. Die Abschätzung des Flächenbedarfs für Gewerbe und Industrie lässt sich nicht wie eine Erhebung des zukünftigen Wohnbauflächenbedarfs an bestimmten Kennwerten genau ermitteln. (vgl. Stadt Gütersloh 2007: 42) Die gewerblichen und industriellen Flächenbedarfe sind von Faktoren wie den technischen Erfordernissen, den Unternehmensentscheidungen sowie maßgeblich von der Wirtschaftslage abhängig. Aufgrundessen lässt sich keine exakte Prognose der zukünftigen Flächenbedarfe erstellen, sondern es erfolgte lediglich eine überschlägige Einschätzung, mit der flächenrelevante Orientierungswerte errechnet wurden. (vgl. Stadt Gütersloh 2007: 42)

Die Nachfrage nach gewerblichen Flächen wird dann akut, wenn ein Betrieb investiert, sich neu gründet, sich als Zweigstellenneugründung oder -verlagerung im Stadtgebiet ansiedelt oder eine innerörtliche Verlagerung angestrebt wird. (vgl. Stadt Gütersloh 2007: 42) Bei Wachstum und Umstrukturierung von ortsansässigen Betrieben können die daraus resultierenden Flächenbedarfe, wenn es nicht um eine Verlagerung oder Zweigstellenneugründung handelt, durch betriebsgebundene Flächenreserve gedeckt werden. Da ein Großteil der Gütersloher Betriebe im Besitz von betriebsgebundenen Flächenreserven ist, kann größtenteils eine Expansion am Standort vorgenommen werden, es sei denn, die vorhandenen Flächenreserven decken nicht den Flächenbedarf.

Den Fehlbedarf an gewerblichen Flächen machte eine im Mai 2001 erfolgte Unternehmensbefragung deutlich. Die Befragung zeigte, dass rund 25% der 1.733 ortansässigen Betriebe aus dem produzierenden Gewerbe, dem Handwerk und dem Dienstleistungssektor einen kurz- bis mittelfristigen Flächenbedarf haben.

Für eine Abschätzung des Gewerbeflächenbedarfs wurde im FNP das Gewerbe- und Industrieflächenprognosemodell GIFPRO herangezogen. [7] Mithilfe der GIFPRO-Methode wurden ein Neuansiedlungsbedarf von rund 23 ha und ein Verlagerungsbedarf von 108 ha errechnet. Die durch Betriebsverlagerung oder -aufgabe freigesetzten Flächen bilden einen Anteil von 60 ha, sodass bei einer Planungsreserve von 25% ein Gewerbeflächenbedarf von rund 90 ha prognostiziert wurde.

Die errechneten Bedarfe wurden mit den noch nicht ausgeschöpften Reserveflächen vorhandener Gewerbegebiete bzw. der ungenutzten Grundstücke verrechnet. In der Ermittlung der vorhandenen Baulandpotenziale wurde nach der Verfügbarkeit sowie dem planungsrechtlichen Status unterschieden nach betriebsgebundenen Reserven, die nicht in der Deckung des Bedarfs berücksichtigt wurden, und den freien Reserven, d.h. alle ungenutzten Gewerbegrundstücke.

Die Analyse der Gewerbestandorte auf dem Gütersloher Stadtgebiet sowie deren betriebsgebundene Flächen, städtische oder private Flächen, die über einen Bebauungsplan gesichert sind, und private oder städtische Flächen, die über keinen planungsrechtlichen Status verfügen, ergab, dass, räumlich gesehen, die größten Gewerbeflächenpotenziale nördlich der Innenstadt in der Spange zwischen der B61 und der Bahntrasse, im Spexarder Gewerbegebiet an der A2 sowie im Gewerbepark an der Osnabrücker Straße liegen. Weitere 8 bis 9ha weisen jeweils die Gewerbestandorte Miele/Hülsbrockstraße , Osnabrücker Landstraße Süd und B61 Süd auf. Dagegen verfügen die westliche Kernstadt sowie die nordwestlichen Stadtteile über ganz geringe Gewerbeflächenreserven.

Ungeachtet der betriebsgebundenen Reserveflächen existiert ein Gewerbeflächenreservebestand von rund 69 ha. Da anteilig davon 33ha im privaten Besitz sind, wird von einer Umsetzungsrate von 80% ausgegangen, um einen Ausgleich gegensätzlicher Eigentümerinteressen zu erreichen. (vgl. Stadt Gütersloh 2007: 45) Das bedeutet, dass ein Teil von dem oben genannten Gewerbeflächenbedarf von der Gewerbeflächenreserve abgedeckt werden kann.

Im Stadtentwicklungskonzept wurden die drei Standorte Lupinenweg und Hüttenweg in Spexard sowie eine Fläche östlich des Flughafengeländes als neue Gewerbeflächen vorgesehen. Die Erstgenannten wurden im GEP von der Regionalplanung ausgewiesen. Im FNP wurde ebenfalls eine Gewerbeentwicklung am bzw. auf dem Flugplatz ausgeschlossen, da bei einer Verkündung der Nutzungsaufgabe durch die Britische Armee eine weitere Phase von 15 Jahren für die Räumung auszumachen ist. (vgl. Stadt Gütersloh 2007: 46) Aus diesem Grund eignen sich die Flächen nicht für die Bedarfsdeckung bis zum Jahr 2020. „ Sollten sich diese Rahmenbedingungen dennoch in den nächsten Jahren ändern, sind die Nutzungsmöglichkeiten des Flugplatzgeländes im Gesamtzusammenhang mit den umliegenden Flächen städteübergreifend zu prüfen.“ (Stadt Gütersloh 2007: 46)

In der Ermittlung neuer Gewerbeflächen spielen die konkurrierenden Nutzungsansprüche, die ökologische Wertigkeit des Freiraums, die Ziele in der Siedlungsentwicklung, Aspekte des Immissionsschutzes sowie die regionale und überregionale Anbindung eine zentrale Rolle. Im Rahmen der Neuaufstellung wurden alle verfügbaren Gewerbeflächenpotenziale auf ihre Nutzungskonflikte mit anderen städtischen Funktionsbereichen überprüft:

1. Phase: Ausschluss aller Bau,- Gemeinbedarfs-, Grün-, Ver- und Entsorgungs- sowie Verkehrsflächen, Naturschutzgebiete, Naturdenkmale, Biotope, Bachniederungen und Waldflächen, stehenden Gewässer, Überschwemmungsgebiete und Wasserschutzgebietszonen aus dem Vorentwurf

2. Phase: Ausschluss der Bereiche zum Schutz der Natur sowie die regionalen Grünzüge, Bereiche mit fehlendem Bezug zu ASB- bzw. GIB-Darstellungen (kein neuer Siedlungsansatz)

3. Phase: Ausschluss der im STEK 2010 festgelegten prägenden Grünzäsuren und unbebauten Bereiche zwischen den Orts- und Siedlungsteilen

4. Phase: Ausschluss der in der Biotopbundplanung definierten Kernzonen, die Randzone 1 und unverschnittenen verkehrsarmen Räume

5. Phase: Ausschluss der Kernzonen landschaftlicher Nutzung

Bauflächen

- Gewerbliche Bauflächen
- Gemischte Bauflächen/ Kerngebiet
- Sonderbauflächen

Gewerbliche Baulandreserven

- städtische Reserveflächen mit Bebauungsplan
- städtische Reserveflächen ohne Bebauungsplan
- private Reserveflächen mit Bebauungsplan
- private Reserveflächen ohne Bebauungsplan
- betriebsgebundene Reserveflächen
- landwirtschaftlich genutzte Reserveflächen

Gewerbeflächenermittlung

- 2 Prüfflächen nach Anwendung aller Ausschlusskriterien (Filterphasen 1 bis 5)
- neue gewerbliche Bauflächen

sonstige Darstellungen

- übrige Bauflächen, Gemeinbedarfs-, Ver- und Entsorgungsflächen
- Bahnanlagen
- Autobahnen, Hauptverkehrsstraßen

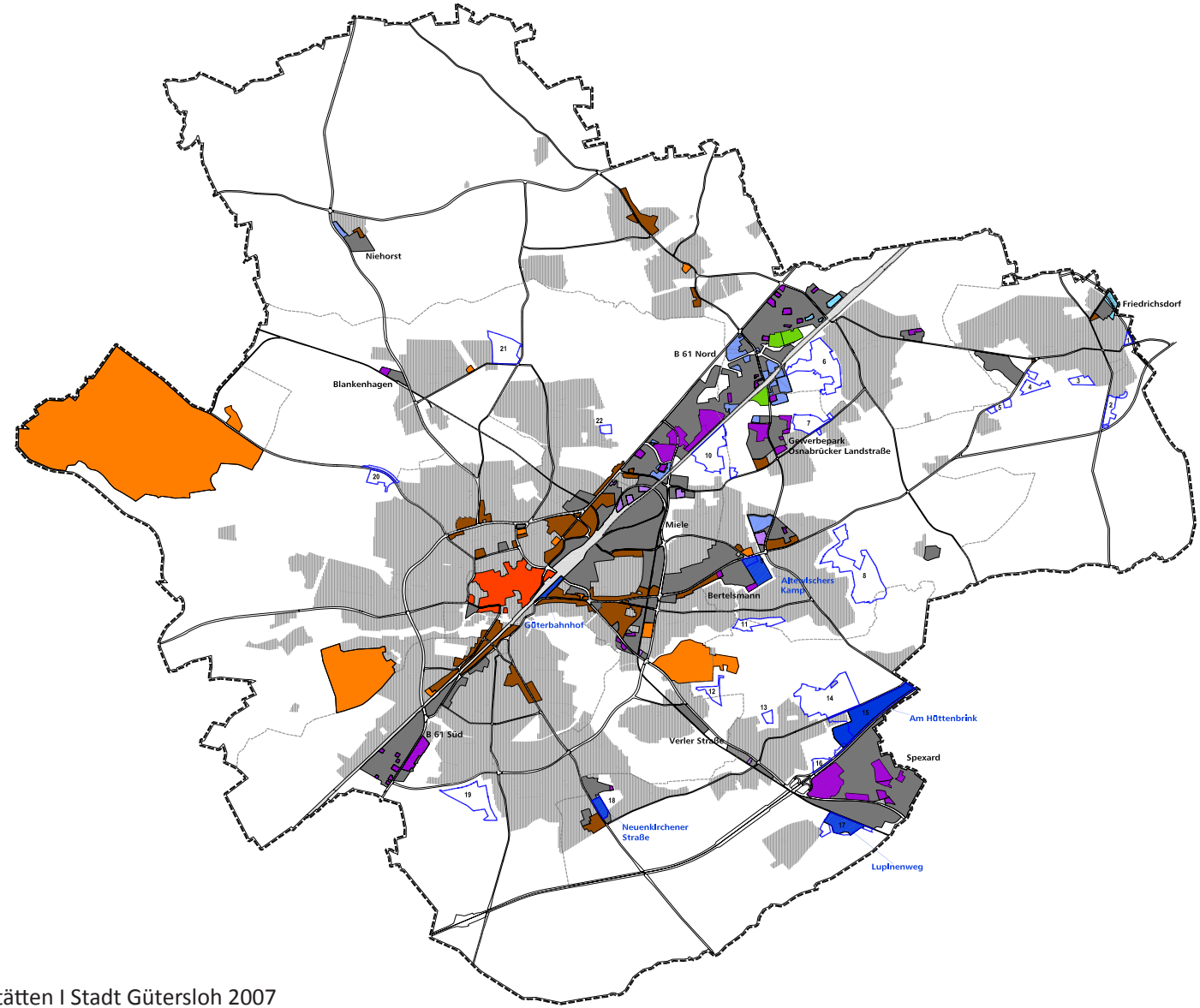


Abb.39 Themenkarte Gewerbeflächen/Arbeitsstätten I Stadt Gütersloh 2007

Die nach der fünften Filterphase verbleibenden Flächen wurden unter Berücksichtigung der siedlungsplanerischen Ziele in einer Abwägung auf deren Konfliktpotenzial untersucht. Von den 22 analysierten Gebieten (siehe Abb.39) eignen sich 4 Flächen für eine Gewerbeentwicklung. Hierzu zählen die bereits im GEP dargestellten Flächen am Hüttenbrink, am Lupinenweg sowie 2 neu darzustellende gewerbliche Bauflächen/ Sonderbauflächen. Zusätzlich mit der unbebauten Konversionsfläche am Güterbahnhof entsteht ein zusätzliches Gewerbeflächenangebot von 36,4 ha Bruttobaufläche. Die vorhandenen Flächenreserven samt den zusätzlichen, geplanten Gewerbeflächen ergeben eine Reservefläche von 94,4 ha. Dieser Wert deckt im Kontext einer Fortschreibung des jährlichen Gewerbeflächenbedarfs, wie im STEK, nur unzureichend die Grobeinschätzung des Gewerbeflächenbedarfs bis zum Jahr 2020. „In Abstimmung mit der Regionalplanung sind weitere Möglichkeiten zur Entwicklung von Gewerbeflächen innerhalb des Stadtgebiets bzw. im interkommunalen Zusammenhang zu prüfen und zu entwickeln." (Stadt Gütersloh 2007: 51)

2.5.2.4 Vergleich der prognostizierten Gewerbeflächenbedarfe

Der im GEP Oberbereich Bielefeld besagte Gesamtbedarf an Industrie- und Gewerbeansiedlungsbereichen (GIB) umfasst eine Fläche von 100 ha. Dieser Bedarf konnte jedoch durch die Ausweisung der GIBs „Lupinenweg" und „Am Hüttenbrink" nur zu einem geringen Teil gedeckt werden. Von der Stadt sind Vorschläge für weitere 70 ha zu nennen, die zur Erfüllung der regionalplanerischen Prognose benötigt werden. Die Vorschläge sind mit Zustimmung der Regionalplanung in einem Änderungsverfahren in den GEP zu übernehmen. Die prognostizierten 100 ha im GEP sind von der Größenordnung her nicht mit den ermittelten Bedarfen des STEKs und des FNPs zu vergleichen, da dies ein Maximalwert ist, mit dem der Siedlungs- und Gewerbeentwicklung auf Ebene der Gemeinde die nötigen planerischen Handlungsspielräume für die Gewerbeentwicklung zugestanden werden.

Das STEK 2010 ging, wie oben beschrieben, von einer Fortschreibung der Flächenvergabe aus. Dementsprechend ist bis zum Planungshorizont 2020 von einer Flächenvergabe von 85 ha zu rechnen. Zuzüglich einer Handlungsreserve von 25% ergibt sich ein Gesamtbedarf von 106,25 ha. Dieser kann jedoch durch die vorhandenen Reserven zum Teil ausgeglichen werden, sodass rund 44 ha Gewerbefläche neu zu erschließen sind. Wie bereits beschrieben, wurde der prognostizierte Wert aufgrund des Gewerbeflächendefizits in den letzten Jahren unterschritten. In Abhängigkeit davon, welche Prognosemethode herangezogen wird, besteht ein Gewerbeflächenbedarf zwischen 90 ha (FNP) und 106 ha (STEK). Mit der Festsetzung der Gewerbegebiet „Am Hüttenbrink", „Lupinenweg" , „Neuenkirchner Straße", „Altewischers Kamp" und den Gewerbeflächen am Güterbahnhof (insgesamt rund 32 ha Bruttobaufläche) im FNP und den 62 ha nicht genutzten Flächen in den bestehenden Gewerbegebieten, erhöht sich das Gewerbeflächenangebot auf insgesamt 94 ha. (vgl. Stadt Gütersloh 2007: 2) Dieses Wert deckt zwar den ermittelten Bedarf nach der GIFRO-Methode, jedoch nur unzureichend den der jährlichen Flächenvergabe, sodass es bei einer regen Nachfrage eventuell langfristig zu Flächenengpässen kommen könnte.

2.5.2.5 Aktuelle Entwicklungen und Einschätzung der gewerblichen Entwicklungschancen für das Flugplatzgelände

Aktuelle Entwicklungen

Ein statistischer Vergleich zwischen der Ausgangslage der Gewerbeentwicklung zum Zeitpunkt der FNP-Aufstellung im Jahre 2007 und den aktuellen Gewerbeentwicklungen existiert nach Aussagen des Stadtplanungsamtes nicht. Dennoch lassen sich entsprechend

Angaben in ha	GIFRO- Methode	Fortschreibung Flächenvergabe	GIB- Bedarf nach GEP
Gesamtbedarf	71,68	85,00	227
25% Handlungsreserve	17,92	21,25	-
Reserveflächen	-62	-62	-127
Neue Flächen	27,60	44,25	100,00

Abb.40 Methoden zur Ermittlung des Gewerbeflächenbedarfs I Stadt Gütersloh 2007: 44, überarbeitete Tabelle

den Angaben des Stadtplanungsamtes und der Wirtschaftsförderung wichtige Aussagen zur Gewerbeentwicklung seit der FNP-Aufstellung treffen:

Durch den Umstand, dass die Porta-Möbelgruppe den Bau einer großflächigen Filiale auf dem Pfleiderer-Areal, einer Industriebrache in Nähe des Bahnhofs und der Innenstadt, plant und an diese ein weiteres Möbelhaus angliedern wird, gehen mit der Niederlassung der Möbelmärkte rund 8 ha Gewerbefläche verloren. Die Bezirksregierung steht der Niederlassung der Porta-Gruppe positiv gegenüber. „Allerdings soll Detmold die Stadt zugleich aufgefordert haben, ein schlüssiges Konzept für die Ausweisung neuer Gewerbeflächen vorzulegen. Von den vor Jahren geforderten zusätzlichen 100 Hektar sind lediglich gut 30 verortet, wobei die Flächen am Lupinenweg und am Hüttenbrink derzeit kaum eine Chance auf Verwirklichung haben." (Website NW-News)

Eine Verwirklichung der bereits im STEK geplanten Gewerbegebiete „Lupinenweg" und „Am Hüttenbrink" ist seit jeher stark umstritten und großen Protesten ausgesetzt. Infolgedessen, dass zwei Landwirte als Grundstückseigentümer der angedachten Flächen im Bereich „Lupinenweg" in Spexard dem Verkauf der Grundstücke nicht zustimmten, musste ein Unternehmen, das nördlich des geplanten Gewerbegebietes angesiedelt ist und eine Expansion beabsichtigte, auf Gewerbeflächen in Verl zurückgreifen. Dem Verkauf der Flächen stehen die Landwirte weiterhin konträr gegenüber. Die Stadt Gütersloh hält jedoch an einer Gewerbeentwicklung am Lupinenweg fest, da die Meinung vertreten wird, dass sich die Interessen der Landwirte langfristig ändern könnten. (Schmidt, Michael 2010)

Die Entwicklung des Gewerbegebietes „Am Hüttenbrink" stellt sich wie folgt dar: Der Grundstückeigentümer hat sich zu einer Veräußerung der Flächen bereit erklärt, problematisch ist jedoch die Verkehrsanbindung der Liegenschaft. Infolge von Protesten der Spexarder Bürger wurde ein Verkehrsgutachten erstellt, mit dem Ergebnis, dass das Gebiet von Süden her über eine Entlastungsstraße zu erschließen ist. Zwar konnte mit dem Verkehrsgutachten die Erschließungsfrage geklärt werden, dennoch ist die Realisierung aufgrund der kostenintensiven Erschließung und deren Umlage auf die gewerblichen Grundstücke mehr als fraglich und zurzeit nicht eindeutig bestimmt. Dementsprechend besteht weder für das Gewerbegebiet am Lupinenweg noch am Hüttenbrink verbindliches Planungsrecht.

Eine weitere Entwicklung zeigt sich in den gewachsenen Gewerbegebieten der Stadt Gütersloh. Durch die Inanspruchnahme gewerblicher Flächen sind die Flächenreserven nahezu ausgeschöpft. Die Wirtschaftsförderung bestätigte den akuten Handlungsbedarf in der Ausweisung neuer Gewerbegebiete. Zurzeit besteht ein rechter Mangel an Gewerbeflächen, sodass bei einer Anfrage von Investoren keine zusammenhängenden Gewerbeflächen angeboten werden können. Ursache hierfür sind die geringfügigen Gewerbeflächenreserven, die entweder betriebsgebunden oder sehr kleinräumig sind, sodass diese für bestimmte Branchen und Nutzergruppen auch aufgrund der fehlenden Expansionsmöglichkeiten teilweise unattraktiv sind.
Wie bereits das Beispiel „Lupinenweg" zeigte, ist der Ansatz des STEKs einer Bestandspflege, d.h. ansässige Betriebe der Industrie und des produzierenden Handwerks durch genügend Flächenreserven an den Standort zu binden, eine wichtige Strategie. Zusätzlich müssen attraktive Flächen für Unternehmen bereitgestellt werden, die sich in Gütersloh niederlassen möchten, um im engen Konkurrenzkampf der Städte zu bestehen.

Die Ausweisung neuer Flächen steht dem Problem der Flächenbelange anderer Nutzungen gegenüber. Aus diesem Grund wurden im FNP potenzielle Gewerbeflächen anhand eines 5-stufigen Filtersystems ermittelt (siehe oben). Nach dem Filtersystem ergaben sich rund 22 Flächen von 1-30 ha, die sich jedoch aufgrund ihres Konfliktpotenzials mit der Gewerbenutzung zum Großteil nicht für eine Gewerbeentwicklung eignen. Diejenigen Flächen, die für eine gewerbliche Nutzung in Frage kommen, wurden bereits für die Gewerbeentwicklung vorgesehen (Gewerbegebiete am Hüttenbrink und am Lupinenweg).

Die Stadt Gütersloh entwickelt zurzeit ein Gewerbeflächenkonzept, einerseits um der Aufforderung der Regionalplanung nachzukommen, weitere Gebiete für regionalplanerischen Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereiche zu benennen, andererseits um den ge-

werblichen Flächendefiziten entgegenzuwirken.
Infolge der Inanspruchnahme der 8 ha großen Industriebrache in der Innenstadt und der Ausweisung der geplanten Gewerbegebiete sind laut Aussagen der Wirtschaftsförderung rund weitere 70-80 ha Gewerbe- und Industrieflächen von der Regionalplanung im GEP festzusetzen, um den ermittelten Bedarf von 100 ha zu erhalten.
Das Gewerbeflächenkonzept dient als Grundlage für die Darstellung der fehlenden Bereiche für die industrielle und gewerbliche Nutzung (GIB) im Gebietsentwicklungsplan. Nach Angaben des Stadtplanungsamtes werden im Gewerbeflächenkonzept fünf Entwicklungsgebiete benannt:

- das Gewerbegebiet am Lupinenweg
- das Gewerbegebiet am Hüttenbrink
- ein interkommunales Gewerbegebiet mit Halle
- ein interkommunales Gewerbegebiet mit Verl
- und ein Gewerbegebiet östlich den Flugplatzes sowie nördlich der Marienfelder Straße

Das Gewerbeflächenkonzept für den GEP soll nach den Sommerferien 2010 endgültig entschieden werden, d.h., dass die Erarbeitung der Nutzungsprogramme und des Entwurfs dieser Arbeit parallel zum Gewerbeflächenkonzept erstellt werden. Der Planungsauftrag, ein Gewerbe am/auf dem Flugplatz zu entwickeln, käme damit den Zielen des Flächenkonzeptes nach und kann mögliche Handlungsoptionen für eine Gewerbeentwicklung aufzeigen.

Die Umsetzung der interkommunalen Gewerbegebiete mit Halle und Verl sind im Zusammenhang mit den Problemen der Gebiete „Lupinenweg“ und „Am Hüttenbrink“ als kurzfristige Maßnahme geplant. Da sich eine Umsetzung des Gewerbegebiets östlich des Flughafens sowie eine Erweiterung auf den Flugplatz kurzfristig bis mittelfristig nicht umsetzen lassen, ist die Erschließung des Gebietes als langfristige Maßnahme zu betrachten. (Schmidt, Michael 2010)
Im optimalen Fall einer Verfügbarkeit großflächiger Bereiche am Flugplatz und der damit verbundenen Entwicklungsperspektive auf dem Flugplatzgelände wäre eine Planung der interkommunalen Gewerbegebiete mit Halle und Verl nicht notwendig.

Gewerbliche Entwicklungschancen für den Flugplatz

Abgesehen von den kleinteiligen, vereinzelten Bereichen mit Konfliktpotenzial und den angedachten interkommunalen Gewerbegebieten, die zu einer Zersiedlung der Landschaft führen und in einen Interessenkonflikt mit dem Landschaftsschutz und dem Biotopverbund treten, existiert eine Fläche im Gütersloher Stadtgebiet, die aufgrund ihrer Großflächigkeit und ihres zusammenhängenden Charakters enorme Potenziale für eine zukünftige Gewerbeentwicklung darstellt: der Flughafen Gütersloh.

Einzig allein das Flughafengelände bietet nach Abzug der Briten eine großräumige Flächenreserve für eine Gewerbeentwicklung sowie sonstige Nutzungen. Zudem entstehen bei einer gewerblichen Nachnutzung des Gütersloher Flughafens aufgrund der räumlichen Lage und der militärischen Vornutzung weniger Konfliktpotenziale gegenüber anderen Nutzungen. Andererseits ist die Anbindung an den überregionalen Verkehr über die vorhandene Erschließung nicht optimal. Nach Aussagen der Wirtschaftsförderung ist bei einer Gewerbeentwicklung am oder auf dem Flugplatz eine Anbindung an die Autobahn A2 bzw. an das Pixeler Kreuz bei Rheda-Wiedenbrück anzustreben. Mit dieser Anbindung und dem Lückenschluss der A33 liegt der Flugplatz in dem Einzugsbereich wichtiger Verkehrsachsen und könnte von einem suboptimalen zu einem attraktiven Standort auf dem Gütersloher Stadtgebiet entwickelt werden.

Ein wesentlicher Vorteil einer Gewerbeentwicklung am Flugplatz wäre, dass nur einmal die notwendige Infrastruktur und Erschließung eingerichtet werden müsste. Bei den geplanten Gewerbegebieten nach dem Gewerbeflächenkonzept und des FNPs, die sich über das ganze Stadtgebiet verteilen, ist dies nicht der Fall.

Der Geschäftsführer der Wirtschaftsförderung bekräftigte die Aussagen des Gewerbeflächenkonzeptes, vorerst 30- 40 ha Gewerbefläche südöstlich des Flughafens auszuweisen, mit der Option, bei einer Nutzungsaufgabe des Militärflughafens oder der Absonderung von Teilflächen des Flugplatzes, allmählich auf den Flugplatz zu wachsen.

Das Stadtentwicklungskonzept sieht für das vorgeschlagene Gewerbegebiet am Flugplatz Schwerpunk-

te im Bereich produzierendes Gewerbe, Büro und Verwaltung/Dienstleistung und wissensintensive Dienstleistungen vor. Nach Aussagen der Wirtschaftsförderung kann ein Gewerbegebiet am oder auf dem Flugplatz nicht pauschal für bestimmte Branchen vorgehalten werden, da die Stadt im engen Konkurrenzkampf zu anderen Städten um neue Unternehmen steht und nicht auf gewisse Branchen verzichten kann, nur um eine einheitliches Branchen- und Nutzungskonzept für den Flugplatz vorzuhalten. Andere, größere Städte wie der Medienstandort Köln sind aufgrund des Images und Agglomerationsvorteile in der Lage, Flächen für bestimmte Branchen und Cluster vorzuhalten. Für den Standort Gütersloh ist diese Art und Weise der Gewerbeflächenpolitik nicht angemessen. Eine Gewerbenutzung am Standort Flugplatz ist so flexibel zu gestalten, dass diese den interessierten Unternehmen angepasst werden kann.

Einschätzung

Die gewachsenen Gewerbestandorte verfügen über unerhebliche Reserveflächen, die geplanten Gewerbeflächen „Lupinenweg“ und „Am Hüttenbrink“ sind kurzfristig nicht umzusetzen. Allein die geplanten interkommunalen Gewerbegebiete können dem derzeitigen Defizit an Gewerbeflächen entgegenwirken.

Eine Konversion des Flugplatzareals zugunsten einer Gewerbeentwicklung ist zurzeit nicht realistisch. Da es im Stadtgebiet kaum noch verfügbare Flächen ohne Konfliktpotenzial gibt, die sich für eine Gewerbeentwicklung eignen würden, ist für den Fall, dass das britische Militär Teilgebiete des Flugplatzes in einem ungewissen Zeitraum freigibt oder ganz langfristig das Gesamtareal als Militärbasis aufgeben wird, ein Nachnutzungskonzept zu entwickeln, das als zukunftsorientierte Strategie Handlungsoptionen für eine nachhaltige Gewerbeentwicklung beschreibt. Demzufolge kann das Gewerbegebiet östlich des Flugplatzes die notwendigen Impulse – wie eventuell der Bereitschaft des Militärs, Teilflächen abzusondern- setzen.

Zurzeit wäre eine Gewerbeentwicklung auf dem Flugplatz eine langfristige Strategie. Die im Gewerbeflächenkonzept benannten interkommunalen Gewerbegebiete entlasten als kurzfristige Maßnahme den Entwicklungsdruck, der zurzeit auf den Gewerbegebieten „Am Hüttenbrink“ und „Lupinenweg“ liegt. Die interkommunalen Gewerbegebiete können den Flächenbedarfen und Flächenengpässen der nächsten Jahre vorbeugen.

Für den Fall, dass eine Gewerbeentwicklung auf den geplanten Standorten „Am Hüttenbrink“ und „Lupinenweg“ nicht verwirklicht werden kann oder sich die Erschließung der interkommunalen Gewerbegebiet verzögert, sind die entfallenden Flächen zu kompensieren bzw. sind hierfür Ersatzstandorte vorzusehen.

Anders gesagt, mit den genannten fünf Gewerbeflächen stellt die Regionalplanung ein ausreichendes Angebot zur Verfügung. Das Problem ist jedoch die Verfügbarkeit und Qualität dieser Flächen. Ein Verfügbarkeitsproblem ergibt sich in dem Falle, wenn die Eigentürmer nicht bereit sind, die Flächen zu verkaufen oder die Entwicklung der Flächen mit enormen Kosten verbunden ist.

In diesem Zusammenhang und auch bei einem kurz- bis mittelfristigen Abzug des britischen Militärs (oder einer Freigabe von Teilflächen) erfährt das Gewerbegebiet östlich des Flughafens eine neue Priorität.

Unabhängig von den genannten Eventualitäten entspricht das Gewerbegebiet östlich des Flugplatzes mit der Übernahme des Gewerbeflächenkonzeptes in der regionalplanerischen Darstellung den regionalplanerischen Zielen. Damit sind die Voraussetzungen für die vorbereitende Bauleitplanung gegeben.

Das Flugplatzgelände ermöglicht die Perspektive, ein großflächiges zusammenhängendes Gewerbegebiet zu erschließen, das weiteren „Insellösungen“ gewerblicher Flächenvergaben entgegensteht. Mit der Planungsabsicht, ein Gewerbegebiet am/auf dem Flugplatz zu entwickeln, kann die Stadt eine Art gewerblichen Vorrat vorhalten und zugleich eine nachhaltige Stadtentwicklung durch Konversion der militärischen Liegenschaft betreiben.

3.1 Naturraum

3.2 Erschließung

3.3 Bebauung

3.4 Freiflächen

3.5 Freizeitinfrastruktur

3.6 Altlasten

3.7 Zusammenfassende Strukturierung des Geländes

Topographie

Klima

Waldflächen

Landschaftsräumliche Bezüge

Natur- und Landschaftsschutz

Schutzwürdige Biotope und Biotopverbund

Boden

Gewässer

Erholung und Freiraumnutzung

3.1 Naturraum

Die Stadt Gütersloh liegt in der westfälischen Tieflandbucht am Südwesthang des Teutoburger Waldes. Aus naturräumlicher Sicht gesehen, gehören Teile des Kreises Gütersloh bereits zum Ostmünsterland. (vgl. Website Bezirksregierung Detmold) Prägnant für die Stadt und den Kreis Gütersloh ist neben den ausgeprägten Waldgebieten die großräumige Parklandschaft mit einer überwiegend landwirtschaftlichen Nutzung. Die Gütersloher Parklandschaft wird durch kleinräumige Gehölz- und Heckenstrukturen sowie zahlreiche kleine Flüsse und Gräben strukturiert. Die Flüsse, die von der Senne oder dem Teutoburger Wald kommen, durchfließen das Stadtgebiet in Ost-Westrichtung und münden letztendlich in die Ems. „Im Umfeld der Ems,

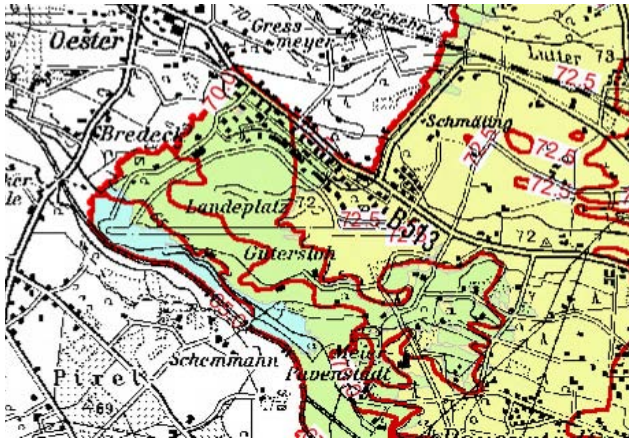


Abb.41 Höhenschichtkarte I Website Geodatenserver Gütersloh

die im Kreis Gütersloh entspringt, und ihrer zahlreichen Nebenbäche und Zuflüsse haben sich viele ökologisch wertvolle Feuchtgrünlandflächen erhalten, die überwiegend als Naturschutzgebiete gesichert sind.“ (Website Bezirksregierung Detmold)

Topographie

Das Gelände im Gütersloher Stadtgebiet fällt vom höchsten Punkt in Friedrichdorf an der nordwestlichen Stadtgrenze zur Emsniederung im Westen um ca. 40 Höhenmeter ab. Das Flughafengelände weist wie das gesamte Stadtgebiet nur eine geringe Höhenentwicklung auf. Die Höhenlage reduziert sich vom östlichen Rand des Planungsgebietes von 72.5 m auf 65,0 m an der westlichen Planungsgrenze, sodass an den Randbereichen der Ost-West-Ausdehnung des Areals ein Höhensprung von 7.5 m zu verzeichnen ist. Der nördlichste Bereich des Planungsraums liegt auf einer Höhe von 70 m. Infolgedessen fällt das Gelände von der Marienfelder Straße und dem östlichen Rand des Planungsgebietes zur Emsniederung ab. Entsprechend der nur leicht bewegten Topographie ist bei der Überplanung des Geländes kein wesentlicher Höhenversprung zu berücksichtigen.

Der Planungsraum war jedoch nicht von Natur aus so eben wie gerade beschrieben. Erst durch eine massive anthropogene Veränderung der Topographie eignete sich das Gelände als Fluglandeplatz. Am Ende des 19. Jahrhunderts befand sich im östlichen Bereich der Start- und Landebahn ein Dünenhügel mit einem Höchstpunkt von 79,0 Metern. Der sogenannte „Sie-

benkirchturmhügel“, von dem aus sieben Kirchtürme in der Ferne erblickt werden konnte, war der höchste Punkt in Gütersloh.
Während des Flugplatzbaus in den Jahren 1935/1936 wurde die mit Kiefern bewachsene Emsranddüne um 8-9 Meter abgetragen und damit für das Flugfeld geebnet. Der Abtrag wurde für den Bau der ehemaligen Trasse der Reichsautobahn Ruhrgebiet-Berlin, der heutigen A2, verwendet. (vgl. Büscher 1994: 14)

Klima

In Hinblick auf die späteren Nutzungskonzepte ist zu prüfen, welche klimatischen Funktionen der Flugplatz erfüllt und wie diese, auch im Kontext des Klimawandels, bei der Konzeption zu berücksichtigen sind. Aus diesem Grund wird der Flugplatz unter dem Aspekt des Luftaustausches betrachtet.
„Die Klimatope[8] stehen über die verschiedenen Luftaustauschprozesse in einer Wechselbeziehung. Einerseits beeinflussen sie - vor allem kleinräumig - den horizontalen Luftaustausch, andererseits überprägt der regionale Wind die lokalen Standortklimate.“ (Website Geodatenserver Gütersloh) Für den Flugplatz sind drei verschiedene Klassifikationen relevant (siehe Abb.43): Freilandlandklima (Offenland/Freiflächen), Gewerbeklima außerhalb der Kernstadt (Hangars und sonstige Hallen) sowie Siedlungsklima mit hohem Grünflächenanteil (Wohn- und Verwaltungsgebäude entlang der Marienfelder Straße). Charakteristisch für das Freilandklima ist eine geringe Versieglungsdichte, eine glatte Oberflächengestalt, eine hohe nächtliche Frisch- und Kaltluftproduktion und damit eine gute Austauschfunktion für benachbart belastete Gebiete. Dieser Charakterisierung zufolge erfüllen die großflächigen Wiesenbereichen abseits der Start- und Landebahn die wichtige Funktion als Kaltluftentstehungsgebiete.
Die in Gütersloh vorherrschende Hauptwindrichtung ist Südwest mit einer darauf folgenden Westrichtung. Eine weitere Hauptwindrichtung entsteht durch die Ostwinde, die verstärkt in den Wintermonaten auftreten. Die Karte „Luftaustausch“ zeigt, dass der Flugplatz, abgesehen von der nördlichen Bebauung, gut durchlüftet wird. Die gute Durchlüftung ist einerseits auf das Freilandklima des Flugplatzes aber auch der landwirtschaftlichen Umgebung, andererseits auf die Westwinde, die die Freilandbereiche durchlüften und einen Austausch der westlichen und östlichen Umgebung des Flugplatzes über die Freilandflächen ermöglichen, zurückzuführen. Zusammenfassend bedeutet das, dass die Offenlandbereiche des Flughafens die Funktionen als Kalt-und Frischluftproduzenten und als Luftaustauschbahnen erfüllen.

[8] Bereiche mit relativ einheitlichen mikroklimatischen Bedingungen (z. B. in Bezug auf Temperatur, Wind, Luftfeuchte und Strahlung). In der Stadtklimatologie werden beispielsweise hauptsächlich die folgenden Klimatope unterschieden: Gewässer-, Freiland-, Wald-, Stadtrand-, City- oder Gewerbe-/Industrie-Klimatope

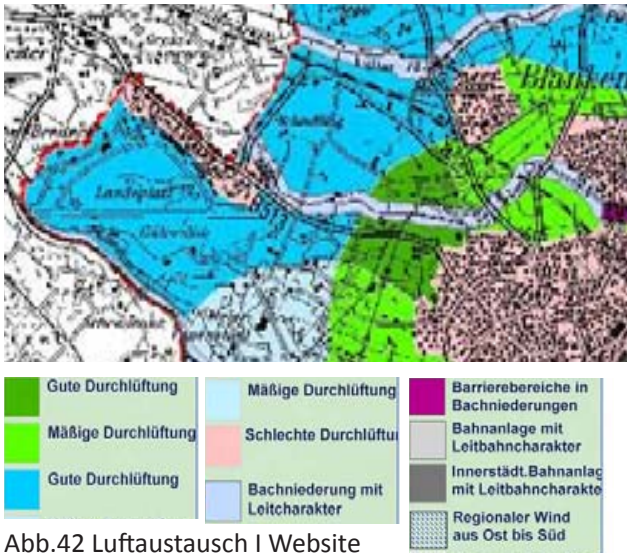


Abb.42 Luftaustausch I Website Geodatenserver Gütersloh

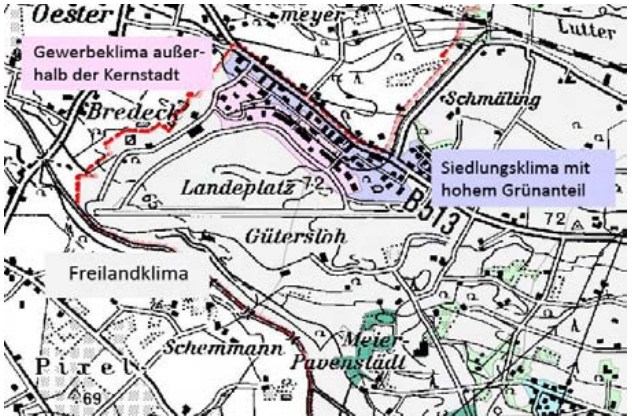


Abb.43 Klimatope I Website Geodatenserver Gütersloh, grafisch überarbeitet

Waldflächen

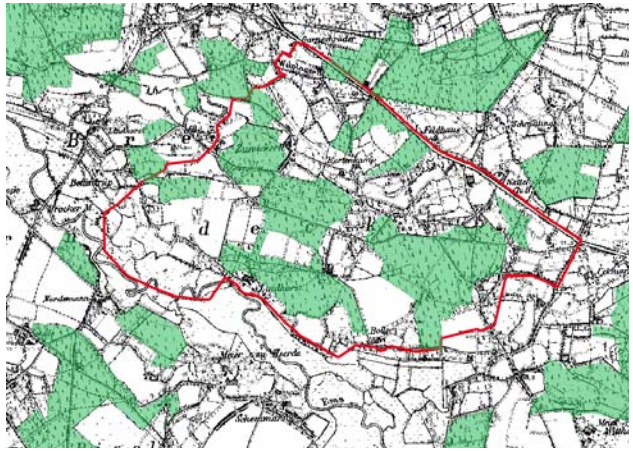


Abb.44 Waldgebiete 1895 im übergeordneten Planungsraum I Website Tim.Online, grafisch überarbeitet

Wie die „Königlich Preußische Landesaufnahme“ aus dem Jahre 1895 zeigt, befand sich auf dem heutigen Flugplatzgelände ein größerer Waldbestand aus mehren einzelnen Waldstücken. Die Waldflächen bestanden entsprechend der Signatur der Karte größtenteils aus Nadelgehölzen. Allein ein Waldbereich südlich des Flughafens auf der anderen Uferseite der Ems setzte sich aus Laub- und Nadelgehölzen zusammen und war damit einer der wenigen Mischwälder in der vorwiegend aus Kiefern geprägten Landschaft. Reine Laubwälder waren in diesem Kartenausschnitt nicht vorhanden.
Es ist anzunehmen, dass bereits vor dem Bau des Flughafens ein Teil des Waldbestandes auf dem Areal zugunsten der Ackergewinnung gerodet wurde. Der größte Teil des Waldes musste dem Flugplatzbau weichen. Auch die Waldbestände jenseits des Areals haben sich im Rahmen der Siedlungsentwicklung und der Ackergewinnung minimiert. Auf der historischen Karte ist zudem der natürliche Verlauf der Ems zu erkennen, die in den Jahren 1933/1934 begradigt bzw. kanalisiert wurde. Das natürliche, mäandrierende Flussbett lag abschnittsweise auf dem heutigen Flugplatzgelände.

Landschaftsräumliche Bezüge

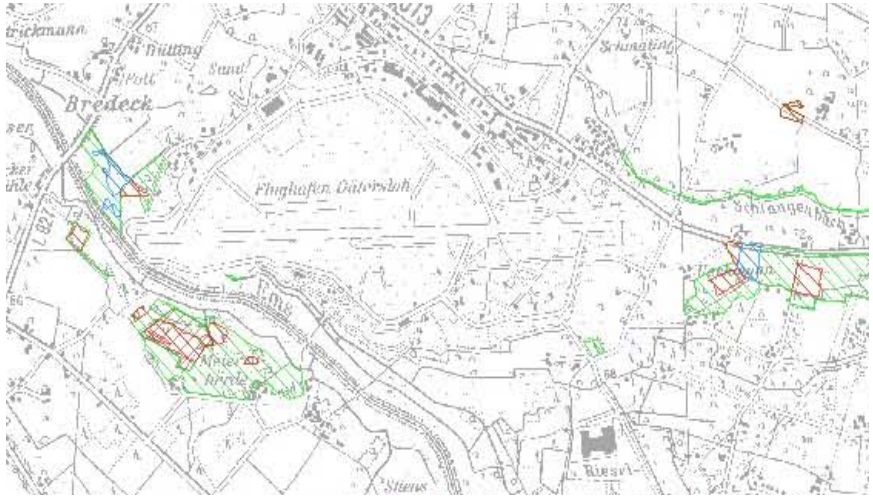
Der Flugplatz Gütersloh liegt im westlichen Randbereich des Gütersloher Stadtgebietes, eingebettet in die regionale Parklandschaft. Räumlich gesehen liegt der Flugplatz in der Landschaftsspange zwischen den Siedlungsbereichen Gütersloh, Herzebrock-Clarholz und Marienfeld (Harsewinkel). Die landschaftliche Umgebung des Flughafens besteht aus landwirtschaftlichen Flächen und kleinen Waldbeständen. Ausnahme hiervon stellen die flächigen Waldgebiete der Pixeler Heide und der Hohen Heide dar. Nördlich der Marienfelder Straße und südlich des Flugplatzes erstreckt sich ein weitestgehend zusammenhängender Landschaftsraum.

Natur-und Landschaftsschutz

Im März 1975 wurde durch Verordnung über die Hälfte des Gütersloher Stadtgebiets unter Landschaftsschutz gestellt, um den Landschaftsraum bis zur Aufstellung eines Landschaftsplans vor Beeinträchtigungen zu schützen. (vgl. Website Geodatenserver Gütersloh) Bis heute besteht noch kein rechtskräftiger Landschaftsplan. Ringsum den Flugplatz, inklusive der nördlichen Splittersiedlung, ist der Landschaftsraum als Landschaftsschutzgebiet ausgewiesen. An die „Unter-Schutz-Stellung“ sind erhebliche Nutzungseinschränkungen gebunden, um z.B. eine Beeinträchtigung des Naturhaushaltes zu verhindern und die Vielfalt und Eigenart der Landschaft sowie das Landschaftsbild zu erhalten.
Südlich des Flughafenareals befindet sich eines der neun Naturdenkmäler im Stadtgebiet. An diesem Standort wurde eine Binnendüne unter Schutz gestellt.

Schutzwürdige Biotope und Biotopverbund

Für den gesamten Außenraum des Gütersloher Stadtgebiets und ergänzend für das Flughafengelände existieren eine Biotoptypenkartierung und basierend darauf eine Verortung der schutzwürdigen Biotope. An dieser Stelle wird jedoch nicht auf die Biotoptypenkartierung des Flugplatzes eingegangen, da diese Informationen in der Analyse der Freiflächen aufgegriffen werden und damit eine Wiederholung der Information vermieden werden soll.
Als schutzwürdig gelten die Biotope, „die aufgrund ihrer floristischen, faunistischen oder auch ihrer ästhetischen (Landschaftsbild!) Bedeutung als schutzwürdig eingestuft werden.“ (Website Geodatenserver Gütersloh) In der unmittelbaren Nähe zum Flugplatz befinden sich mehrere Biotope dieser Kategorie, die zwar schutzwürdig und für den Landschaftsaum Gütersloh von Bedeutung sind, aber aufgrund ihrer Kleinräumigkeit nicht unter Schutz nach § 62 Landschaftsgesetz



Naturschutzfachinformationen

- §62-Biotope (Geschützte Biotope)
  - Punkte
    - nicht abgestimmt
    - abgestimmt
  - Linien
    - nicht abgestimmt
    - abgestimmt
  - Flächen
    - nicht abgestimmt
    - abgestimmt
- Schutzwürdige Biotope (BK)
  - Punkte
  - Linien
  - Flächen
- Naturschutzgebiete
  - Linien
  - Flächen

Abb.45 Schutzgebiete I Website LANUV

NRW stehen. Die schutzwürdigen Biotope sind entlang der Ems und in den östlichen Räumen, angrenzend an den Flugplatz vorzufinden.

Desweiteren kommen im Betrachtungsraum südlich des Flugplatzes Biotopverbundflächen vor. Biotopverbundflächen werden im Rahmen der Umweltplanung ausgewiesen, um dem Verlust von wertvollen Lebensräumen durch Zerschneidung entgegenzuwirken. Mit der Ausweisung der Flächen sollen die hochwertigen Biotope als Korridore und Trittsteine für die Tier- und Pflanzenwelt und damit die Vernetzung von Lebensräumen gesichert und entwickelt werden. Die Biotopverbundflächen befinden sich häufig an Fließgewässern, in diesem Fall entlang der Ems.
Im großräumigen Biotopverbundsystem nehmen die Verbundflächen der Ems eine wesentliche Funktion ein und sind deshalb als Kernzone ausgewiesen. Die großräumigen, naturnahen Kernzonen sind aufgrund ihrer hohen Wertigkeit als stabile Dauerlebensräume bzw. Rückzugsgebiete und Regenerationsräume für Fauna und Flora zu sichern und großräumig zu vernetzen (vgl. Website Geodatenserver)Die als Randzone 1 klassifizierten Flächen östlich des Planungsgebietes haben gegenüber der Kernzone eine abgestufte Bedeutung.
In diesem Zusammenhang ist bei der Erarbeitung des Nutzungskonzeptes für das Planungsgebiet das Biotopverbundsystem zu berücksichtigen und die Zerschneidung dieser Gebiete durch eine Überplanung zu verhindern.

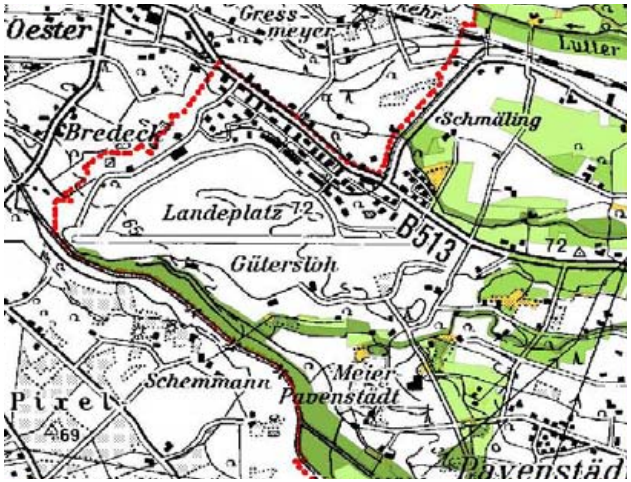


Abb.46 Biotopverbundflächen I Website Geodatenserver Gütersloh

Boden

Der Untergrund des Flugplatzareals besteht aus einem sandigen Ödland, das bei einer landwirtschaftlichen Nutzung nur geringfügig ertragreich ist. „Die dort vorherrschenden Podsole besitzen eine dünne Humusschicht und nur eine geringe Bodengüte (Bodenschätzung im Deutschen Reich 1934: Ertragsmesszahl unter 30 = Grenzertragsboden, gemessen am Höchstwert 100 der Magdeburger Börde)“. (Büscher 1994: 12) Die bis zu 20 Meter dicke Sandschicht des Bodens ist für die Filtrierung des Grundwassers bedeutsam.
Die häufigen Ausbesserungen der Start- und Landebahn lassen sich u.a. auf den sandigen Untergrund und die minderwertige Bebaubarkeit des Bodens zurückführen.

Da die Luftangriffe der alliierten Streitkräfte des 2. Weltkriegs verstärkt Marienfeld bzw. dem Flugplatz galten, ist zu vermuten, dass verborgene Blindgänger auf dem Flugplatzgelände selbst und in der Umgebung zu finden sind. Dadurch, dass die Start- und Landebahn und die technische Flughafeninfrastruktur oftmals verfehlt wurden bzw. die Randbereiche des Flughafens stärker unter Beschuss standen, wird in der Dissertation von Büscher die Vermutung nahe gelegt, dass der Flugplatz für eine spätere Nutzung und Übernahme bewusst verfehlt wurde.

Grundsätzlich ist der Grad der Bodenverdichtung abhängig von der Ausdehnung der Siedlungs- und Verkehrsfläche. Der Flugplatz besteht aus großflächig versiegelten Flächen wie der Start- und Landebahn, den Hangars mit befestigten Vorfeldern, den Verkehrsflächen etc., aber auch aus großräumigen Freilandbereichen, sodass für das gesamte Areal ein gemittelter Versiegelungsgrad von bis zu 20 % besteht. Der Mittelwert für die angrenzenden, überwiegend landwirtschaftlich genutzten Flächen ist dagegen mit max. 10 % verhältnismäßig kleiner. (vgl. Website Geodatenserver Gütersloh) Im Vergleich dazu, weist die Kernstadt einen Versiegelungsgrad von über 80% auf. Dank der ausgedehnten Freilandbereiche angrenzend an die Start- und Landebahn kommt der verhältnismäßig geringe Versiegelungsgrad zustande. Die isolierte Betrachtung der militärischen Bebauung nördlich der Start- und Landebahn würde einen höheren Versieglungsgrad erwarten lassen.

Gewässer

Der Planungsraum wird von der Ems, die um 1933/1934 reguliert wurde, geprägt. Die Ems wirkt sich in mehrerer Hinsicht auf das Planungsgebiet aus. Zum einen stellt der Flusslauf, abgesehen von den landwirtschaftlichen Flächen zwischen der Ems und dem Flugplatz, die südwestliche Begrenzung des Flughafens dar. Die landwirtschaftlichen Flächen befinden sich im Überschwemmungsgebiet der Ems und erfüllen somit bei einem Hochwasserereignis eine Pufferfunktion gegenüber der Flugplatznutzung.
Dieser zweite wesentliche Aspekt stellt insbesondere für die Konzeption des Nutzungsprogramms wichtige bauliche Restriktionen dar, die zu beachten sind. Die Überschwemmungsbereiche umfassen den westlichen Bereich der Landebahn sowie die angrenzenden nördlichen und südlichen Wiesen und Waldbereiche. In anderen Teilbereichen des Flughafens verläuft die Grenze der Überschwemmungszone überwiegend parallel zu einem Graben, der das südliche Planungsgebiet umgibt. Die Überschwemmungsgebiete stellen die Flächen entlang der größeren Fließgewässer dar, die rein rechnerisch bei einem 100-jährigen Regenereignis überschwemmt werden. (vgl. Website Geodatenserver Gütersloh)

Auf dem Flugplatzgelände befinden in den nördlichen und südlichen Randbereichen mehrere kleine Gräben und Flüsse, die entweder privat oder städtisch unterhalten werden. In manchen Abschnitten des Flugplatzes, so z.B. bei Querungen mit Verkehrsstraßen, sind die Flüsse verroht. Westlich des Flughafens ist ein ehemaliger Baggersee vorzufinden. Desweiteren existieren mehrere kleine Teiche im Planungsgebiet.

Erholung und Freiraumnutzung

Entsprechend der räumlichen Lage des Flugplatzes im westlichen Landschaftsraum Gütersloh eignen sich die angrenzenden Landstraßen und landwirtschaftlichen Wege für eine landschaftsgebundene Erholung. Der sich über die Gemeindegrenze hinaus erstreckende, vielfältig strukturierte Landschaftsraum mit Ems, kleinen Flüssen, Waldgebieten und Denkmälern kann durch gekennzeichnete Wander- und Radwanderstrecken entdeckt werden. Der Flugplatz ist von mehreren Wander- und Radwegen unterschiedlicher Kategorien umgeben.

Nördlich und östlich vom Flugplatzgelände verläuft ein Teilabschnitt der BahnRadRoute Hellweg-Weser, der in diesem Streckenabschnitt mit der Euro-Route R1 (Zwillbrock-Höxter-Oderbruch) und dem Ems-Radweg identisch ist. Der 375 km lange Emsradweg folgt dem Verlauf der Ems von den Quellen bis zur Mündung in die Nordsee (Richtung Emden). Beginnend in Soest führt der 275 km lange Hellweg-Weser-Radweg bis nach Hameln und durchquert dabei die Gütersloher Parklandschaft. Der Europaradweg R1, auch Euro-Route R1 genannt, führt von Calais in Frankreich bis nach St. Petersburg in Russland. Eine Sehenswürdigkeit entlang der Wegstrecke im Planungsraum ist z.B. die spätromanische Klosterkirche in Marienfeld, eines der bedeutendsten Architekturdenkmäler der Region. (vgl. Radwanderkarte Gütersloh)

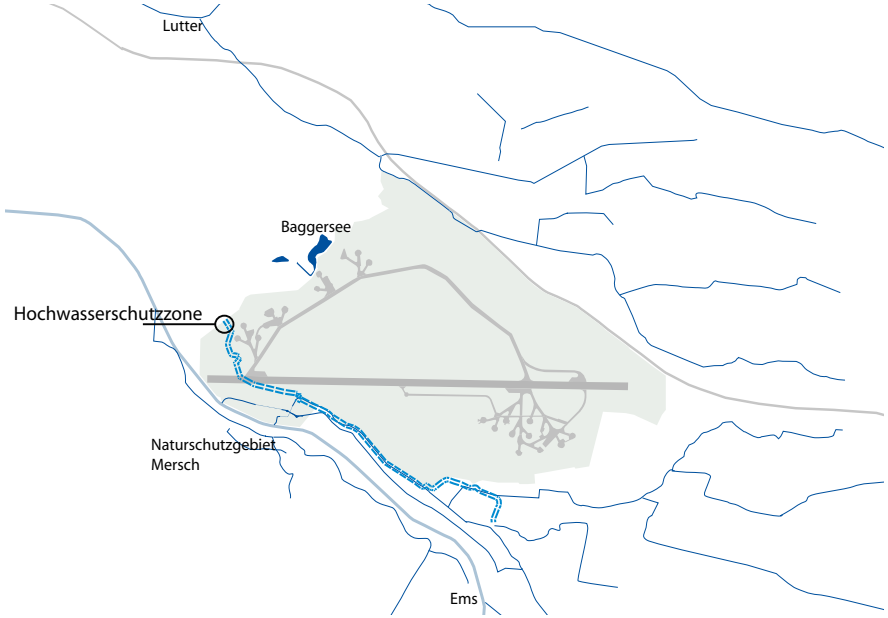


Abb.47 Gewässer und Hochwasserschutzzonen I eigene Darstellung

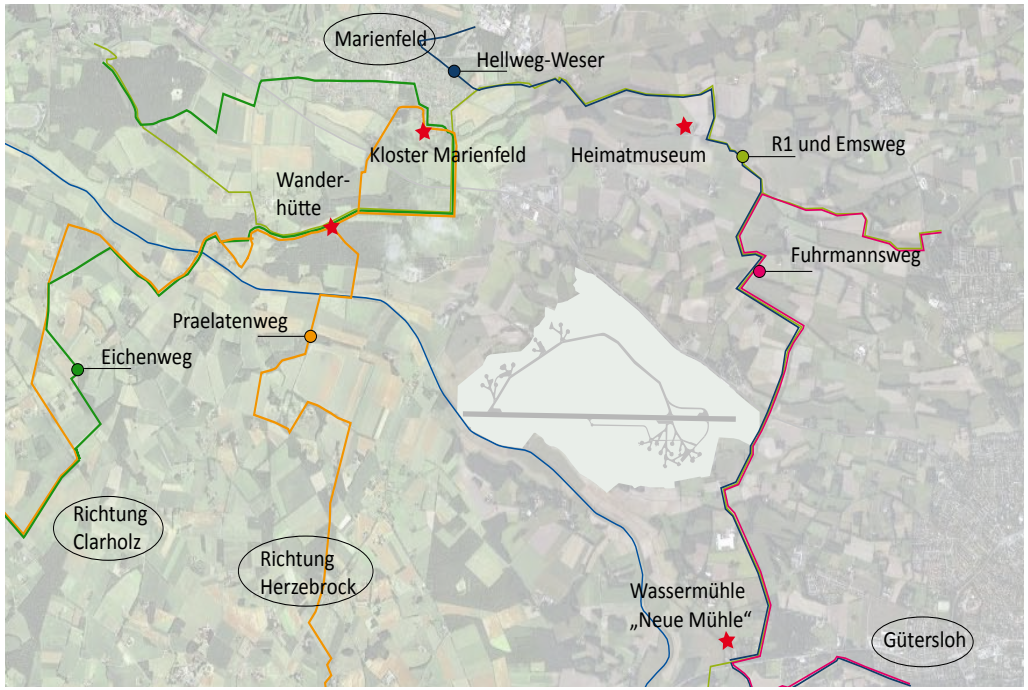


Abb.48 Wander- und Radwege I eigene Darstellung

Westlich des Planungsgebietes zwischen Herzebrock-Clarholz und Marienfeld verläuft der Eichenweg. Dieser von Kultur- und Naturerlebnissen geprägte Rad- und Wanderweg umfährt auf 210 km die Grenzen des Kreises Gütersloh. Westlich des Flugplatzes befinden sich weitere regionale Radwege[9].

Die genannte Wegestrecke nördlich und östlich des Flugplatzes über Marienfeld nach Gütersloh ist zugleich ein Bestandteil der Hauptwanderwegeverbindung und des Fuhr-

[9] sind nicht in der Karte verzeichnet

mannswegs. Auf rund 70 km Länge führt der Fuhrmannsweg um und durch die Stadt Gütersloh.
Ein weiterer Wanderweg befindet sich westlich des Flugplatzgeländes. Hierbei handelt es sich um den Praelatenweg. Dieser verläuft von Herzebrock nach Clarholz in Richtung Marienfeld und dann über die Hohe Heide und Ems zurück zum Ausgangspunkt. Mit dem 32 km langen Rundweg kann eine Besichtigung der örtlichen Klosteranlagen Maienfeld und Herzebrock sowie des ehemaligen Klosters und Schloss Clarholz verbunden werden.

Wie die Abbildung 48 zeigt, ist die Landschaft um den Flughafen in ein dichtes Netz lokal, regional und überregional bedeutsamer Rad- und Wanderwege eingebunden und insofern ist der Raum für den Rad- und Wanderverkehr sehr gut erschlossen.

3.2 Erschließung

Das Flughafengelände ist über mehrere Zufahrten an das öffentliche Straßennetz angebunden. Die Hauptzufahrt liegt an der Marienfelder Straße gegenüber dem landwirtschaftlichen Weg „Oester“ und führt auf das Hauptverwaltungsensemble des Flughafens zu. Vom Rondell der Hauptzufahrt ist die parallel zur Marienfelder Straße und für die interne Erschließung des Geländes bedeutsame Erschließungsstraße zu befahren. Eine weitere Zufahrt von der Marienfelder Straße aus befindet sich am nördlichen Ende des Betrachtungsraumes. Über diese, durch ein Tor gesicherte Zufahrt, gelangt man zu den Kasernen- und Wohngebäuden. Im östlichen Bereich der Marienfelder Straße führen zwei weitere Stichstraßen auf das Flughafengelände. Die Verlängerung der Straße am Steinbrink II führt zu der dem Supermarkt vorgelagerten großen Stellplatzfläche und auf das Crash-Gate 6 zu. Die zweite Stichstraße verläuft in Richtung Start- und Landebahn. Diese Zufahrt ist ebenfalls mit einem Tor versehen, um Unbefugten den Zutritt zum Gelände zu verwehren. Neben der genannten Erschließung bestehen landwirtschaftliche Wege und Feldwege, die zu den weiteren Crash-Gates rundum das Flugplatzgelände führen. Alle Crash-Gates verhindern den Zugang zum militärischen Sicherheitsgebiet für Unbefugte. Von der L927 westlich des Planungsgebietes führt die Straße „Südfeld“ zum Crash-Gate 1, ein Feldweg zu einem Lagerplatz am Baggersee sowie eine weiterer Feldweg zur Kläranlage am Flugplatz. Der Feldweg dient ausschließlich der Erschließung der landwirtschaftlichen Felder und verläuft entlang des Geländes ohne dass jedoch eine Zufahrt über ein Crash-Gate zum Flugplatz besteht. Von der L927 führt die „Pixeler Straße“ zu einem Feldweg, der über eine Brücke über die Ems zum Crash Gate 2 führt. Zwei weitere Übergänge der Ems befinden sich südlich des Planungsraumes. Der östliche Feldweg als Verlängerung der „Pixler Straße“ verläuft zum Crash-Gate 3. Nördlich des Naturdenkmals „Dünenhügel“ liegt das Crash-Gate 4. Über die Marienfelder Straße und die Straße „Auf der Kosten“ ist zudem das Crash-Gate 5 erreichbar.

Die interne Erschließung des Flughafengeländes lässt sich nur schwer beschreiben, da es dem militärischen Bereich an Straßennamen fehlt. Die senkrecht zur Marienfelder Straße stehenden Gebäuderiegel werden über eine Parallelstraße zu der Marienfelder Straße erschlossen. Von der Parallelstraße aus führen Stichstraßen zu den Eingängen der Wohn- und Verwaltungsgebäude zwischen der Marienfelder Straße und der Parallelstraße. Zudem führen weitere Straßen von der Parallelstraße zu militärischen Gebäuden, Nebengebäuden, Hangars und Hallen. Der südliche Militärbereich mit Erdbunkern und kleineren Hangars wird einerseits von einer Straße, die westlich entlang der Start- und Landebahn verläuft, und andererseits von den Taxiways sowie Straßen, die die Start- und Landebahn im Osten kreuzen, erschlossen. Zudem könnten die Bereiche über die Crash-Gates 3-5 befahren werden.

Der Abzweig der Trasse der Teutoburger Waldeisen-

Abb.49 Crash Gate 2 I eigenes Foto

bahn führt östlich des Hauptensembles auf das Militärgelände und verläuft dann auf der Rückseite der großflächigen Hangars. Im Bereich der Verladezone und des Bahnhofs existieren zwei Bahntrassen. Zusätzlich gibt es weitere Gleise zum Rangieren.

Die Start- und Landebahn, auch „Runway“ genannt, erstreckt sich in Ost-Westrichtung. Die befestigte Fläche hat eine Länge von 2252 Metern und eine Breite von 46 Metern. Die Start- und Landebahn ist über die halbkreisförmig zuführenden Rollbahnen, den „Taxiways“, zu befahren, an die die großen Flugzeughallen 1 bis 7, die sogenannten Hangars, angelagert sind. Südlich des Hangars 1 befindet sich eine größere befestigte Fläche, der sogenannte Charlie Strip. Diese Fläche wird zurzeit als Hubschrauberlandeplatz für die stationierten Hubschraubereinheiten genutzt. Die großflächig befestigten Flächen entlang des nördlichen Taxiways und der Hangars dienen zurzeit als Stellfläche für die unzähligen Militärfahrzeuge.

Im östlichen Bereich ist die Start- und Landebahn

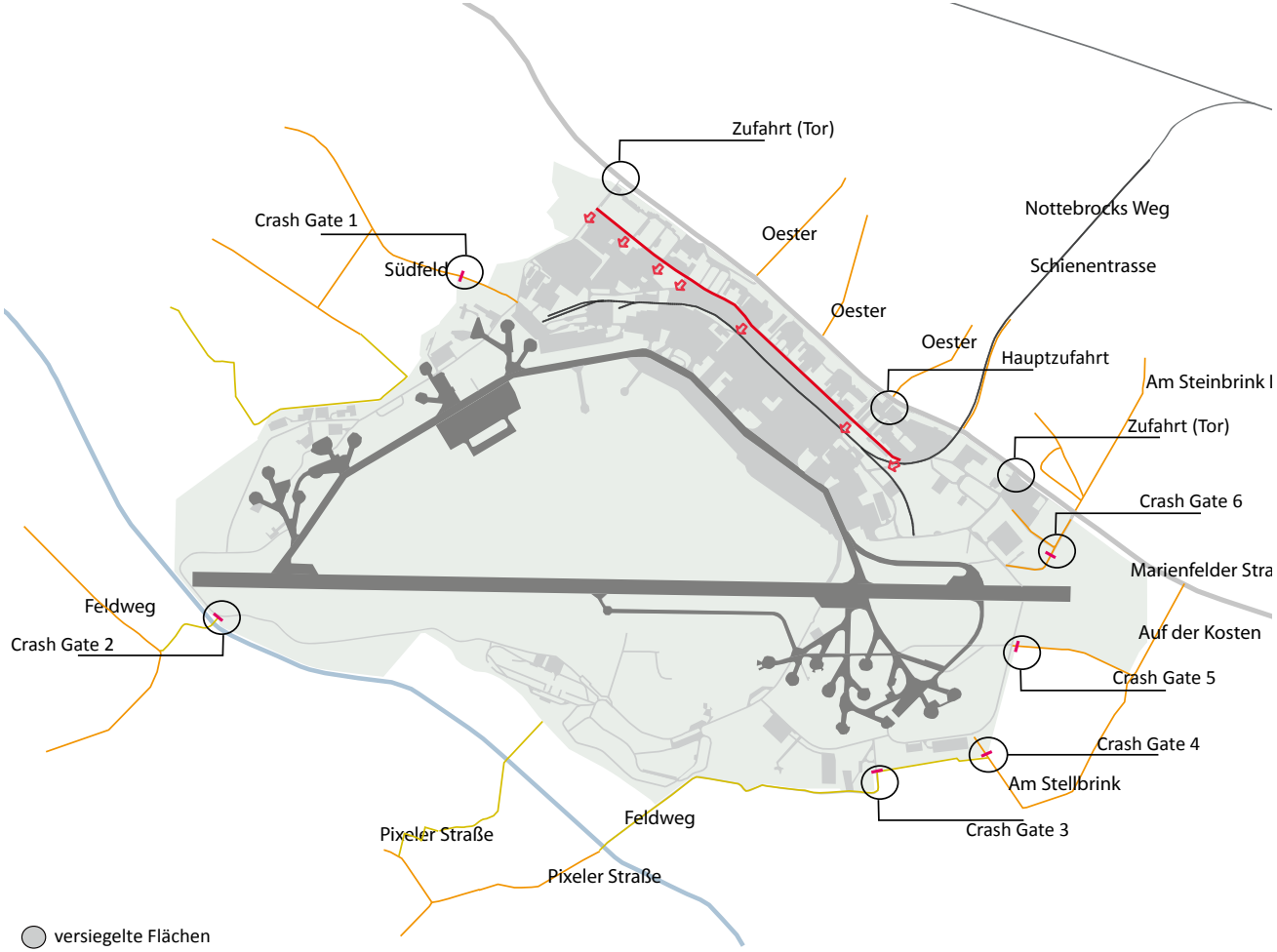


Abb.50 Erschließung I eigene Darstellung

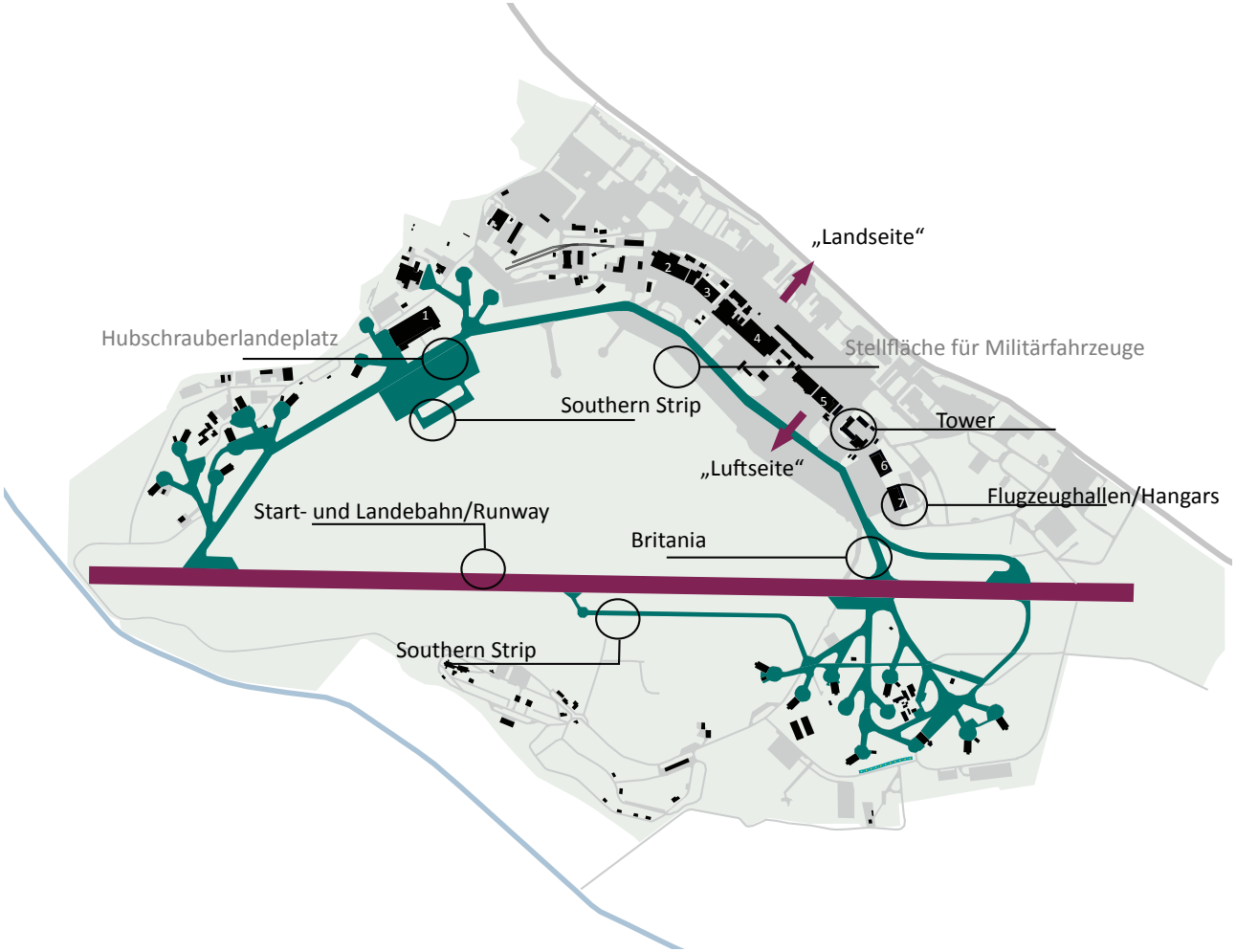


Abb.51 Flugplatzbetriebsfläche I eigene Darstellung

über die Taxiways „Britania“ und „Fighter Loop“ zu befahren. Deren Verlängerungen über die Start- und Landebahn hinweg führen zu den südöstlichen kleineren Flugzeughallen, den Shelters. Vom Mittelpunkt der Start- und Landebahn verläuft der „Southern Strip“ ebenfalls zu den südlichen Flugzeughallen.

Die Verkehrsflächen für Flugzeuge im Westen und im Südosten werden bei speziellen Anlässen in Absprache mit dem Militär als Feuerwehrübungsplatz oder PKW-Übungsgelände zweckentfremdet.

rechts Abb.52 Hangar 6&7, Flugzeugtower I Website Bing Maps

3.3 Bebauung

Wie der Schwarzplan zeigt, wird die Baustruktur aus unterschiedlichen Gebäudeanordnungen und Gebäudegrößen geprägt. Dominiert wird die Gebäudestruktur von den großen Hangars, die halbkreisförmig um das Flugfeld arrondiert sind. Weiterhin befinden sich rings um das Flugfeld kleinteiligere Gebäudestrukturen, die vorwiegend aus kleinen Flugzeughallen (Shelters), Gebäuden und mit Erdwällen umfassten oder bedeckten Munitionslagern bestehen.
Neben den Bebauungsstrukturen, die sich eindeutig zu der Flughafennutzung, also der Start- und Landebahn und den Taxiways, der sogenannten „Luftseite“, orientieren, existiert eine zweite Baustruktur die von der Orientierung her an der Marienfelder Straße ausgerichtet ist („Landseite“).

Mittels des Vergleichs von historischen Luftaufnahmen aus den Jahren 1939, 1944 und 1992 konnte die Entstehungszeit der Gebäude eingegrenzt werden. Die markanten Hofstrukturen entlang der Marienfelder Straße existierten bereits vor 1939. Das bedeutet, dass diese Gebäudestrukturen zu der historischen Flugplatzbebauung der deutschen Luftwaffe des dritten Reichs gehörten, unterdessen der Flugplatz im Jahre 1935/1936 errichtet worden ist. Heute dienen diese Gebäude als Verwaltungsbereiche der britischen Army. Ergänzt werden die Verwaltungsgebäude durch in Gruppen arrondierte Gebäuderiegel, die erst nach 1992 entstanden sind. Nach der Nutzungsaufgabe durch die RAF, der Übernahme durch die britische Armee und der gleichzeitigen Funktionsumwidmung in

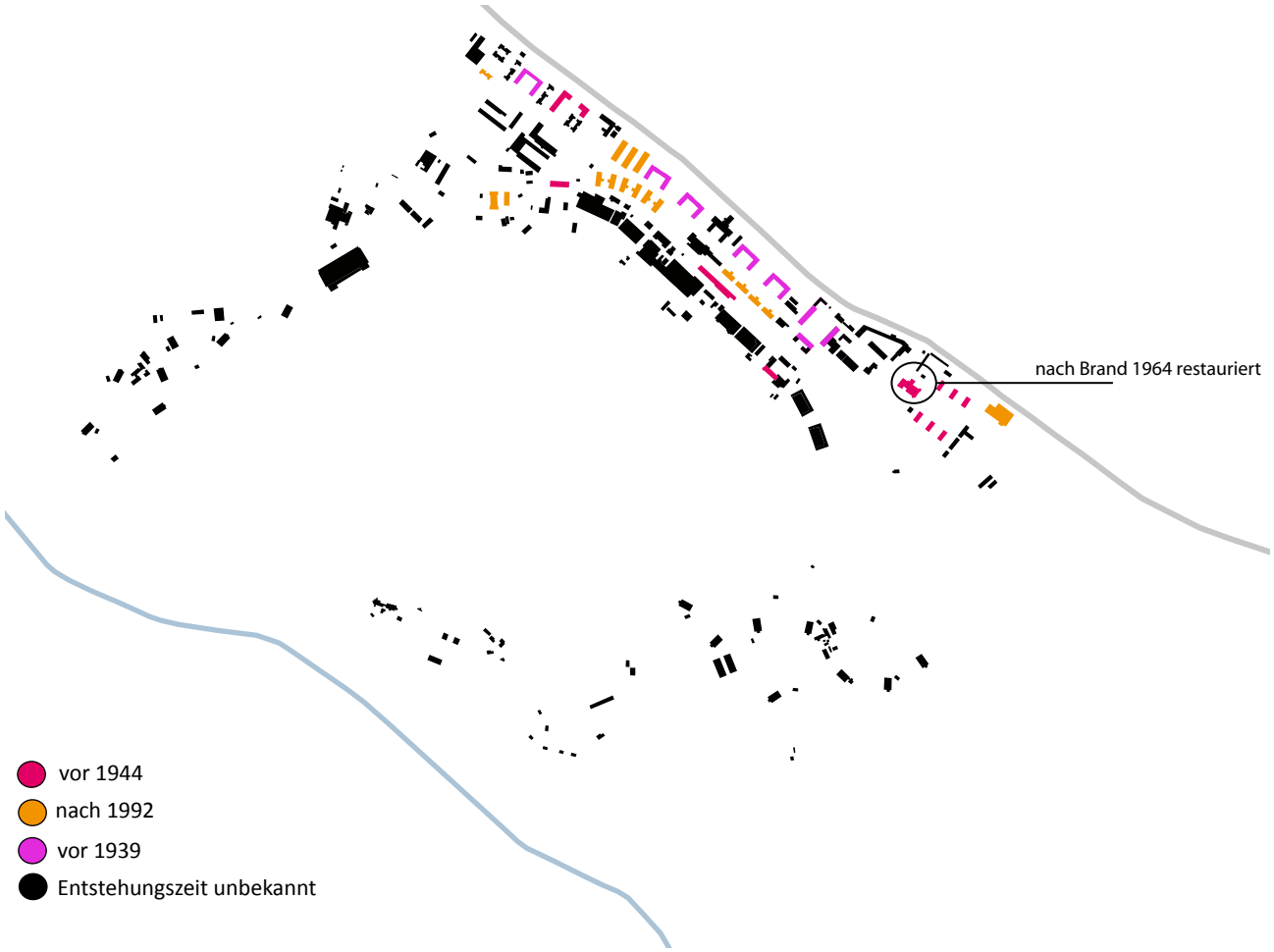


Abb.53 Entstehungszeit Gebäude I eigene Darstellung

einen Logistikstandort wurde die nördliche Bebauung insbesondere um Wohngebäude erweitert. Das heißt, dass die nördliche Bebauung noch vor rund 20 Jahren weitaus weniger dicht bebaut war und die Hofstrukturen umso mehr den Korridor entlang der Marienfelder Straße einheitlich prägten. Die heute verdichteten Bereiche bestanden zuvor aus Freiflächen mit einem lockeren Baumbesatz und stellten einen Puffer zwischen den alten Flugzeughallen und der Bebauung entlang der Marienfelder Straße dar.

Aufgrund dieser Beschreibung lässt sich die heutige Baustruktur des Flughafens in zwei Bebauungseinheiten differenzieren:

1. die nördliche, bandartige Bebauung entlang der Marienfelder Straße (Landseite)

2. die zur Flughafeninfrastruktur zugehörige Bebauung (Luftseite)

Die nördliche Bebauung orientiert sich zur Marienfelder Straße und zu der dazu parallel verlaufenden inneren Erschließungsstraße. Diese Bebauungseinheit charakterisiert sich über die Funktion als Wohn- und Verwaltungsstandort sowie über eine einheitliche Fassadengestaltung aus rotem Klinker.

Alle weiten Gebäudestrukturen dienten bis 1993 dem Flugplatzbetrieb, d.h. der Unterbringung, Wartung und Reparatur der militärischen Flugeinheiten, der Lagerung und Sicherung von Munition, der Versorgung mit Gütern (Bahnhofsgebäude, Lagerhallen), der technischen Flughafeninfrastruktur wie des Flugplatztowers, der Abfertigungshalle für den Personenverkehr etc. Diese Bebauungseinheit besteht im Gegensatz zu den Verwaltungs- und Wohngebäuden aus einem Großteil an Hallenstrukturen, die dem militärischen operativen Betrieb des Flugplatzes dienten.

Infolge der Umstrukturierung der Flughafennutzung zu einem Logistikbetrieb erfüllen die Hangars und Shelters nicht mehr ihre eigentliche Funktion zur Unterbringung der Flugzeuge. Da die britische Army nur noch über Helikopter verfügt, stehen die Flugzeughallen teilweise leer oder werden zur Unterbringung von Militärfahrzeugen genutzt. Darüber, was sich in den ehemaligen Munitionslagern befindet, lässt sich keine Aussage treffen.

Nutzung

Der Flughafen wird als solcher nicht mehr genutzt. Durch den Logistikbetrieb hat eine Überformung der Flughafennutzung stattgefunden. So wurde z.B. das alte Abfertigungsgebäude zur Poststation der Briten umgebaut. Die befestigten Hallenvorfelder südlich und westlich der Start- und Landebahn werden in Abstimmung mit dem Militär zeitweise für Feuerwehr-

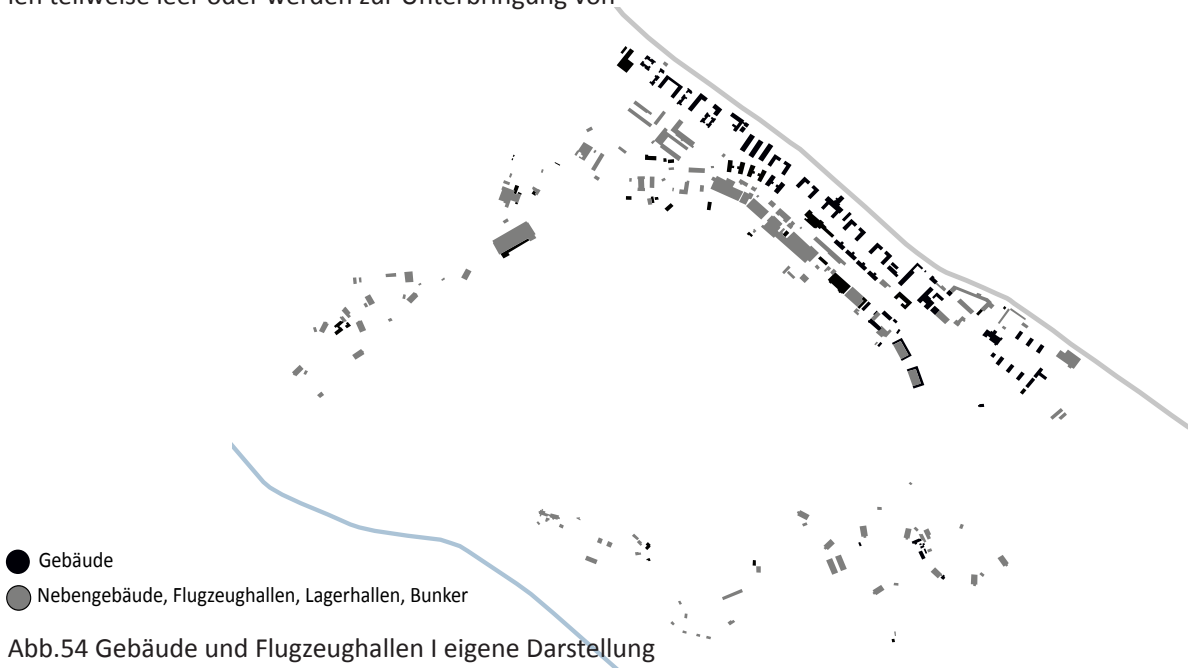


Abb.54 Gebäude und Flugzeughallen I eigene Darstellung

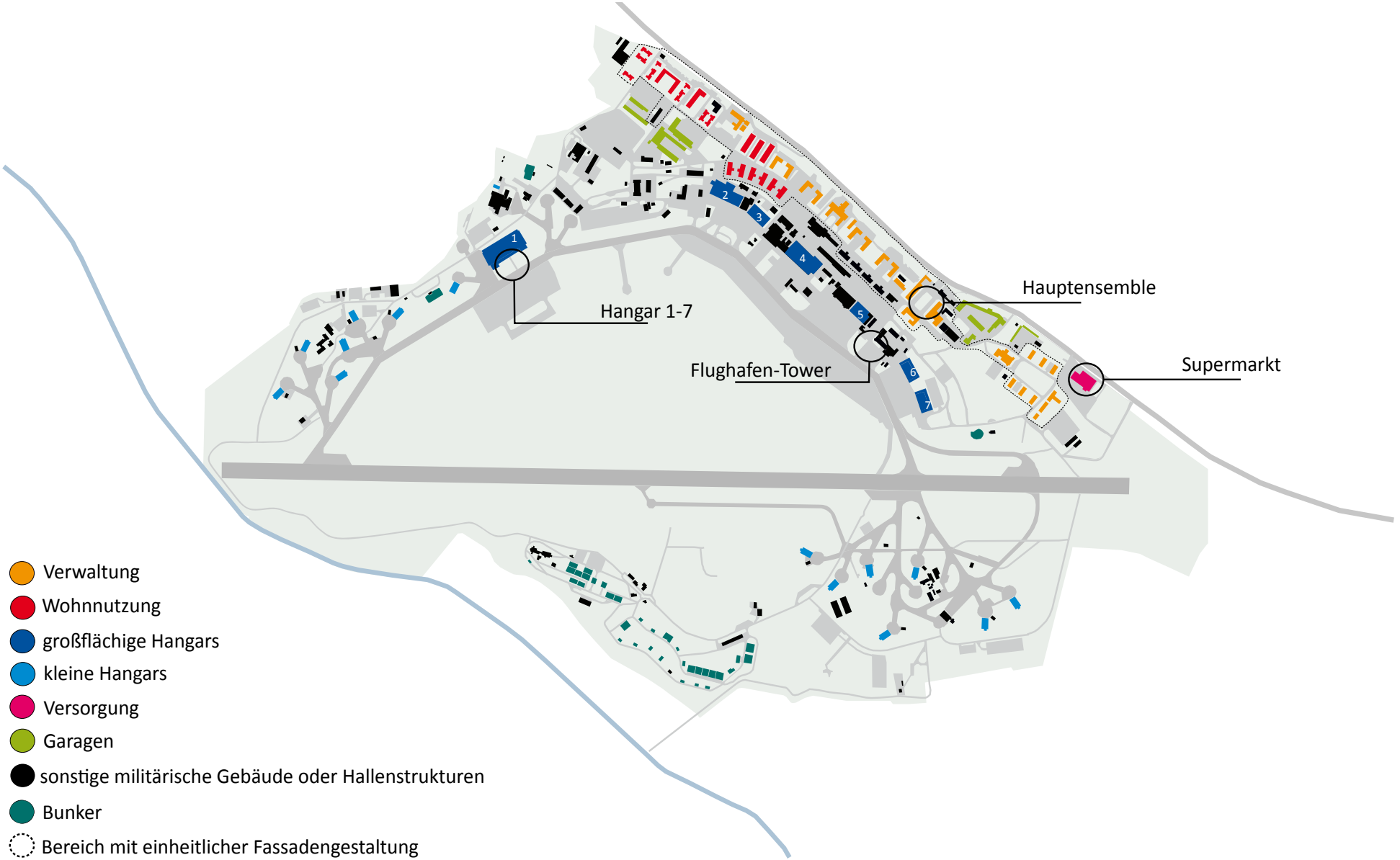


Abb.55 Gebäudefunktionen I eigene Darstellung

übungseinsätze oder zum Autofahrtraining genutzt. Die Hallenvorfelder der Hangars und Teile der Taxiways dienen als Stellplatzfläche für militärische Fahrzeuge.
Die Wohnnutzung hat seit der Errichtung neuer Wohngebäude auf dem Flugplatz stark zugenommen. Demzufolge wurde die Freizeitinfrastruktur auf dem Gelände und nördlich der Marienfelder Straße ausgebaut. Zur Versorgung der ansässigen Soldaten und deren Angehörigen besteht seit wenigen Jahren am östlichen Ende des Planungsgebietes ein NAAFI-Supermarkt.

Baulicher Zustand

Der bauliche Zustand der vorhandenen Bausubstanz ist vom Erhaltungsgrad her als heterogen zu bezeichnen. Während die in den 90er Jahren zuletzt hinzugekommenen Gebäude in einem guten Erhaltungszustand sind, jedoch wegen ihrer spezifischen Nutzungsausrichtung kaum für eine andere Nachnutzung infrage kommen, sind einige der südlichen Shelters und Gebäude aufgrund unterlassener Sanierung in sehr schlechtem Zustand. Bezüglich der baulichen Qualität der historischen Gebäudestrukturen und einer möglichen Nachnutzung müsste im Einzelfall eine sorgfältige Untersuchung des baulichen Zustands, der technischen Voraussetzungen und des Sanierungsumfangs stattfinden.

1 Wohngebäude

2 NAAFI-Shop (Einkaufszentrum) mit vorgelagertem Parkplatz

3 Unterkünfte für Offiziere

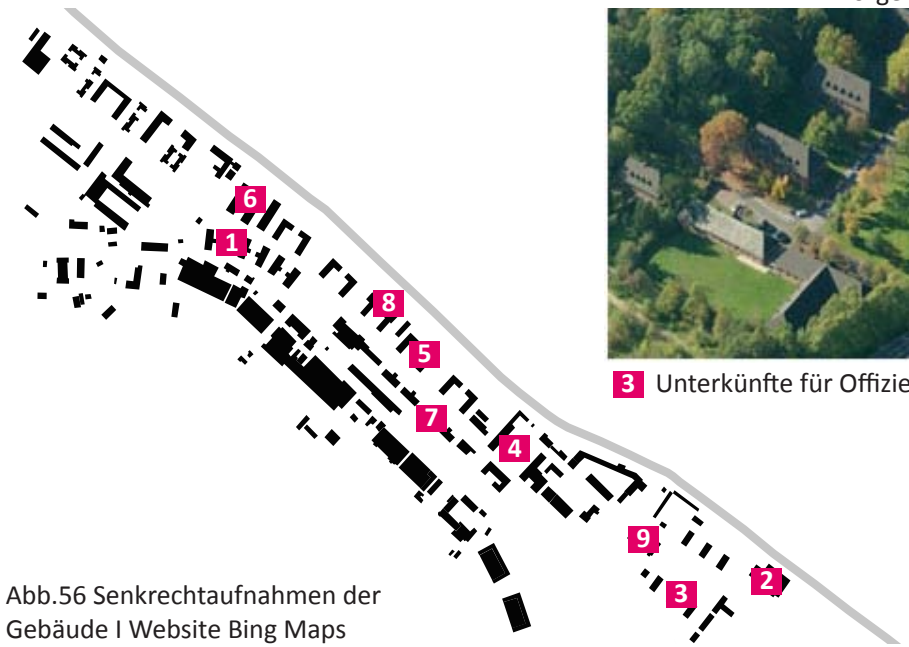


Abb.56 Senkrechtaufnahmen der Gebäude I Website Bing Maps

4 Hauptensemble mit Rondell und Zufahrt von der Marienfelder Straße
Zufahrt wird vom britischen Militär bewacht

5

6 Neubauten von 2010 (Wohngebäude)

7

8

9 Sergeantmesse

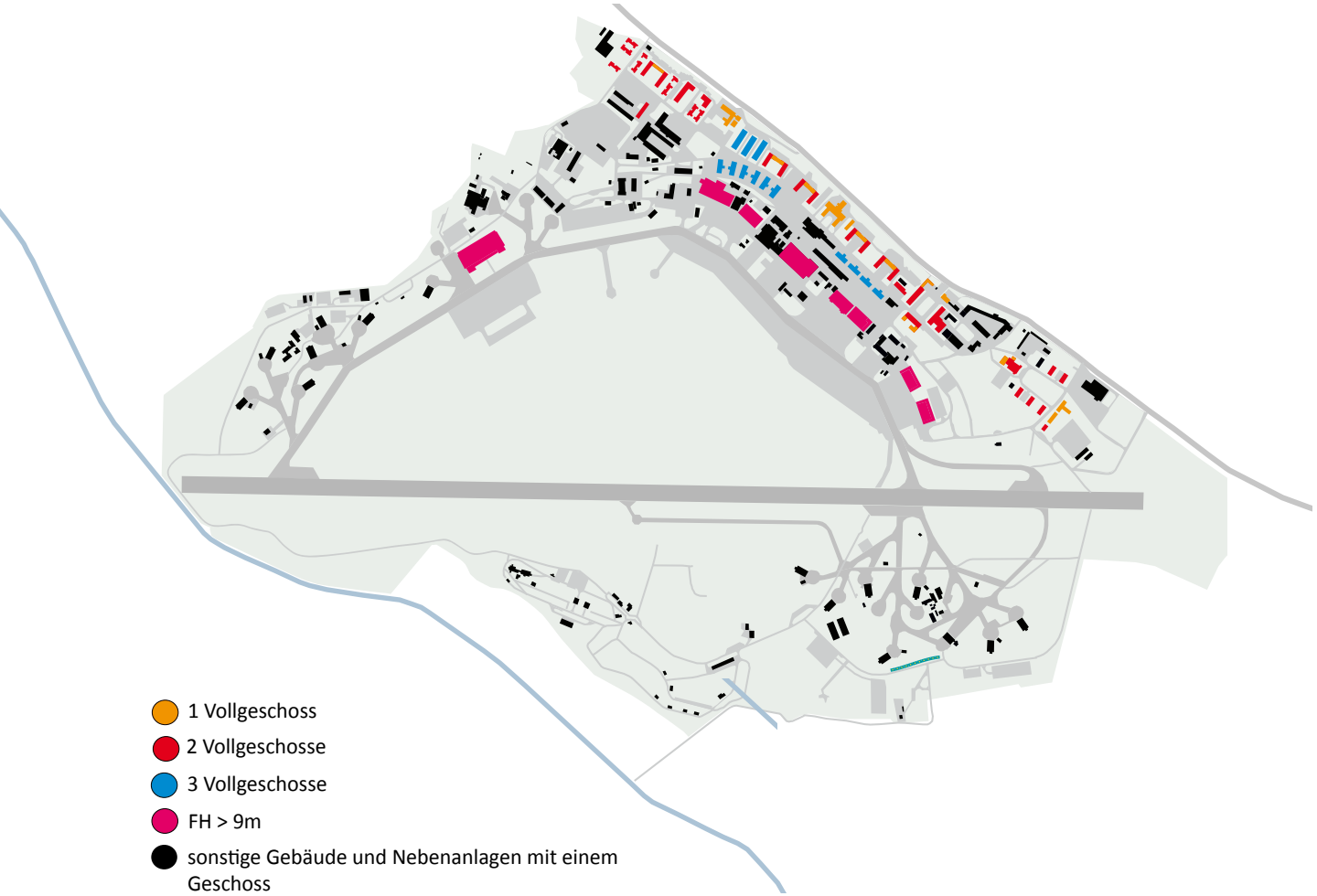


Abb.57 Geschosse I eigene Darstellung

3.4 Freiflächen

Gemäß der Realnutzungskartierung des Planungsamts für Umwelt und des Planungsamts für Grünflächen besteht der überwiegende Teil des Planungsgebietes aus landwirtschaftlichen Nutzflächen. Diese umfassen die großflächigen Grünlandbereiche zwischen der Start- und Landebahn, den Taxiways und den vorgelagerten befestigten Flächen der Hangars. Hinzu gezählt wird auch das Abstandgrün zwischen den Verkehrsflächen in der Mischbebauung, die Grünlandbereiche zwischen den Werkzeughallen sowie allen anderen Freiflächen, die keiner intensiven Nutzung unterliegen oder Bereiche mit flächigen Baumbeständen. Die Flächen mit landwirtschaftlicher Nutzung entsprechen in etwa den in der Analysekarte dargestellten Wiesenbereichen. Als „Wiese“ werden alle Grünlandbereiche erfasst, die einer extensiven Nutzung unterliegen. Von dem Begriff der „landwirtschaftliche Nutzfläche“ der Realnutzung wird in diesem Zusammenhang abgese-

Abb.58 Südlicher Randbereich I Website Goolgle Earth

Abb.59 Grün- und Freiflächen I eigene Darstellung

hen, da die Bereiche nicht vorwiegend der Erzeugung von Heu oder Grassilage dienten, sondern als Flugfeld bestimmt waren.
Als Grünflächen/Grünanlage werden in der Analysekarte diejenigen Freiflächen dargestellt, die einen gestalterischen Charakter besitzen und zudem gärtnerisch oder parkartig genutzt werden, aber auch als Abstandsgrün wirken. Ein Großteil der als Grünflächen kategorisierten Strukturen hat eine Vegetationsdecke aus Rasen und wird dementsprechend in regelmäßigen Abständen gepflegt.
Grünflächen sind angrenzend an die Wohn- und Verwaltungsbauten entlang der Marienfelder Straße zu finden. Südlich der Start- und Landebahn befindet sich ein 9-Loch-Golfplatz. Dieser besteht aus einem Anteil Wiese in den Randbereichen der Golfbahnen und aus einem pflegeintensiven Green. Aufgrund dessen stellt der Golfplatz eine eigene Kategorie dar.

Ein südlicher Teilbereich, der die Erdbunker und mit Erdwällen geschützte Gebäude umfasst, stellt aufgrund seiner Nutzung ein Sonderbiotop dar.

Die Analysekarte gibt Ausschluss über die auf dem Flugplatzgelände vorhandenen Gehölzbestände. Zur genauen Verortung und Bestimmung der Gehölzstrukturen wurde u.a. die Biotoptypenkartierung des Planungsamts für Umwelt und des Planungsamts für Grünflächen zur Hilfe genommen. Um eine bessere Übersicht über die Gehölzbestände, deren räumlichen Ausweitung sowie Gestalt, deren Funktion und Erhaltungswert in Bezug auf das Nutzungsprogramm zu erhalten, wurde eine Einteilung in dichte Baumbestände, lockere Baumbestände, Baumreihen, Hecken sowie Baumgruppen vorgenommen. Dichte Baumbestände sind waldartige Verdichtungsräume, die jedoch wegen ihrer Kleinräumigkeit im Planungsgebiet und im Vergleich zu den Waldstrukturen im Umfeld (z.B. Pixeler Heide) nicht wirklich als Wald bezeichnet werden können. Diese Kategorie lässt sich vereinzelt an den westlichen, südlichen und östlichen Grenzräumen des Flugplatzes wiederfinden. Der flächengrößte Baumbestand liegt im östlichen Planungsgebiet in der Nähe zum Teich. Das Gebiet wird von mehren Verkehrstrassen zerschnitten, ohne dass jedoch der großflächige Charakter des Bestandes verloren geht. Die waldartigen Baumbestände verteilen sich insel- bzw. mosaikartig an den Rändern des Planungsraumes und bilden zugleich den Übergang zur Landschaft.

In Abgrenzung zur Marienfelder Straße bestehen nördlich der Bebauungsstrukturen des Flugplatzes lichte Baumbestände. Diese besitzen aufgrund der nicht geschlossenen Baumkrone keinen waldartigen Charakter und erfüllen überwiegend die Funktion als Sicht- und Lärmschutz zur Marienfelder Straße hin. Ein lockerer Gehölzbestand, der nicht der Wohnbebauung oder den genannten Funktionen zugeordnet werden kann, befindet sich entlang des westlichen Baggersees. An den Uferzonen haben sich Ufergehölze und eine Ufervegetation entwickelt, die von einem lockeren Baumbesatz umgeben sind.

Seitwärts der versiegelten Flächen und Straßen sowie auf den Grünflächen und Wiesenbereichen zwischen den Bebauungsstrukturen befinden sich Formationen von Einzelgehölzen, die hier als Baumgruppen bezeichnet und dargestellt werden. Einzelne Bäume wurden in Rahmen der Analyse nicht kartiert.

Die Marienfelder Straße wird abschnittsweise von Baumreihen gesäumt. Eine alleeförmige Struktur befindet sich lediglich östlich der Hauptzufahrt. Entlang der Kläranlage stehen weitere Baumreihen. Eine besondere räumliche und architektonische Wirkung geht von der säulenförmigen Baumreihe zwischen der Kläranlage und dem davon nördlich liegenden dichten Baumbesatz aus.
Neben den in den Randbereichen des Planungsgebiets liegenden Baumreihen werden die Raumeinheiten durch Heckenstrukturen unterteilt. Hecken sind im Rahmen der Analyse aus Sträuchern und Gehölzen bestehende ökologisch wertvolle, lineare Strukturen mit unterschiedlichen Saumzonen und nicht zu verwechseln mit geschnittenen Gartenhecken. Die Heckenstrukturen befinden sich insbesondere im östlichen Bereich des Planungsgebiets.

Eine Besonderheit innerhalb der Grünflächen und Baumstrukturen bildet eine ehemalige Verkehrsfläche am östlichen Rand des Flughafens. Nach der Entsieglung des Parkplatzes ist hier durch die natürliche Sukzession eine Schonung mit jungen Bäumen entstanden.

3.5 Freizeitinfrastruktur

Auf dem Flugplatzgelände werden verschiedene Sport- und Freizeitmöglichkeiten angeboten. Der flächengrößte Sportbereich liegt unmittelbar südlich der Start- und Landebahn. Hier befindet sich ein 9-Loch Golfplatz, der mit Abschlagsgrün sowie Sandgruben (Bunkern) ausgestattet ist.
Am östlichen Rand der Bebauungsstruktur entlang der Marienfelder Straße befinden sich ein einzelner und ein Doppel-Tennisplatz. Weiter nördlich inmitten der Bebauung ist ein Fußballfeld mit asphaltiertem Untergrund vorzufinden, das zugleich mit Basketballkörben ausgestattet ist. Am nordwestlichen Rand befinden sich zwei 25 m Schießstände und ein Tontauben-Schießstand. Südlich des Hangars 4 liegt ein Sportparcours, bestehend aus unterschiedlichen Stationen zur sportlichen Betätigung.

Ergänzend zu den Sportmöglichkeiten auf dem Flugplatzgelände selbst liegen nördlich der Marienfelder Straße weitere Sportplätze. Mit Ausnahme eines Multifunktionsspielfeldes bestehen die nördlichen Sportplätze aus einer Grasnarbe. Das Sportangebot umfasst zwei Footballfelder, ein Basketballfeld, zwei Fußballfelder sowie ein aus Kunstrasen erbautes Multifunktionsspielfeld mit „Flutlichtanlage“.

Neben den Sportangeboten gibt es ein Kino mit 340 Plätzen sowie ein Freibad mit Außenanlage.

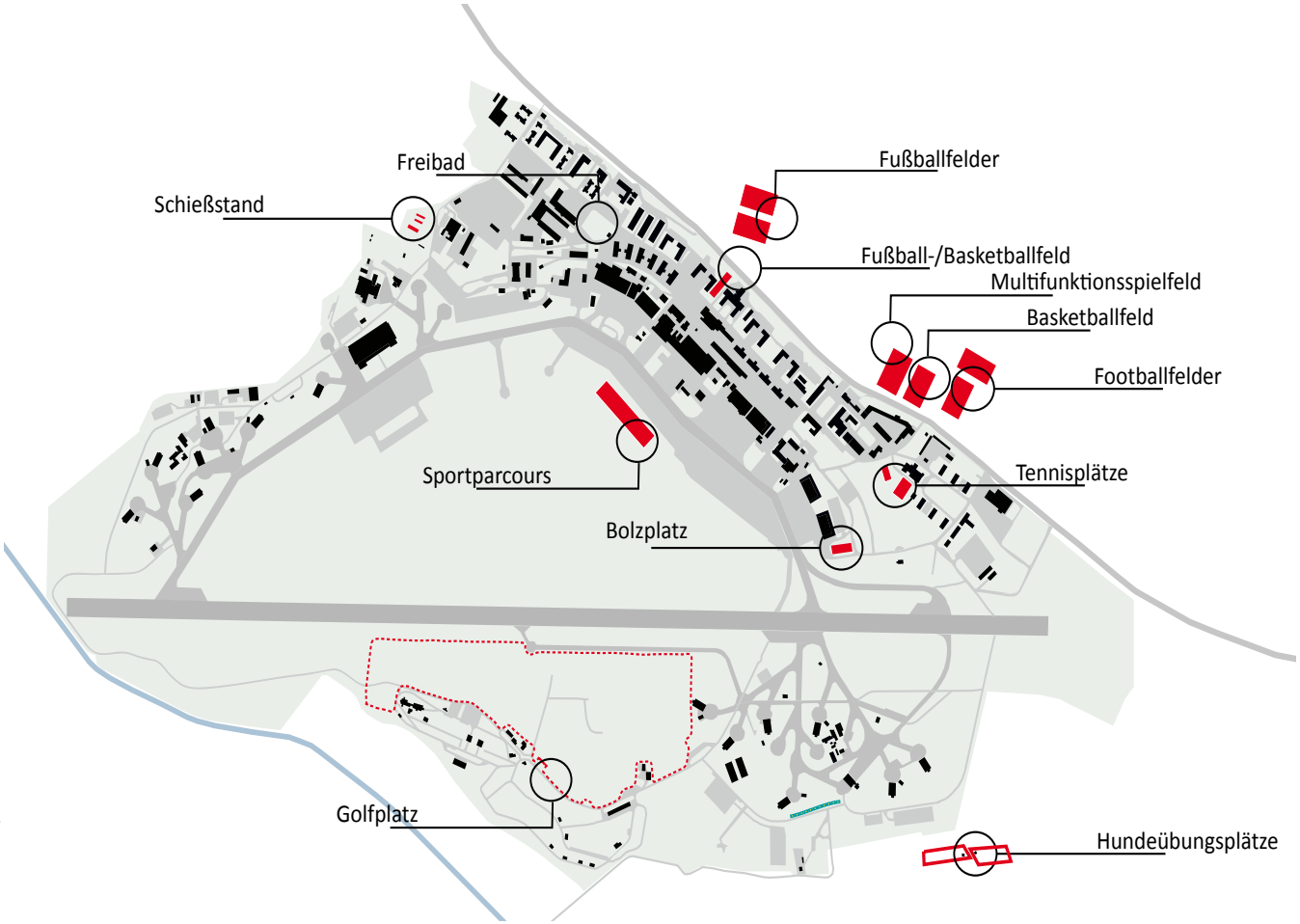


Abb.60 Freizeitinfrastruktur I eigene Darstellung

3.6 Altlasten

Gemäß dem Landes-Bodenschutzgesetz hat der Kreis Gütersloh in einem Altlastenkataster Altstandorte und Altablagerungen erfasst, von denen Gefahren ausgehen oder in der Vergangenheit gegangen sind. Auf dem Flugplatz wurden Standorte mit festen Industrie- oder Gewerbeabfällen kartiert. „Für die auf dem Gelände des ehemaligen NATO-Flughafens befindlichen vier Altablagerungen sind noch weitere Untersuchungen durch die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (früher: Bundesvermögensamt) durchzuführen und den örtlichen Behörden (Kreis, Stadt) zur Kenntnisnahme und Bewertung vorzulegen.“ (Website Geodatenserver Gütersloh)
Auf dem Flugplatzgelände sind abweichend von der Altlastenkartierung des Kreises Gütersloh weitere Lagerplätze vorhanden, auf denen feste Gewerbeabfälle gelagert werden und von denen Gefahren ausgehen könnten. Umweltgefährdungspotenziale könnten auch die Tankstationen sowie Lagerungsstandorte von Treibstoffen darstellen, deshalb werden diese Standorte in der Analysekarte „Gefährdungspotenziale“ dargestellt.
Bei Unfällen auf dem Gelände wird nur dem deutschen Wehrbereichskommando Auskunft erteilt. Bis zum Abzug der RAF wurden so vermehrt Kerosin-Unfälle dokumentiert.
Bereits in der Dissertation von Büscher wird das Thema Altlasten abgehandelt. Danach waren im südlichen Planungsraum Altlasten zu vermuten. Auf diesen Flächen herrschten Zustände wie auf einem Schrottplatz mit alten Autos und Fässern. „Deutsche Tiefbauunternehmer, die regelmäßig Baumaßnahmen auf dem Flugplatzgelände durchführen, sprechen von einem völlig verseuchten Boden, auf dem „einem bei jedem Spatenstich das Öl entgegenkommt.“ (Büscher 1994: 92) Die Wahrheit dieser Aussage konnten jedoch nie belegt werden. „Insider meinen, dass die Altlasten auch ein Grund dafür sein könnten, dass der Flugplatz (noch) nicht an die Deutschen zurückgegeben worden sei, sondern dass man diesen weiter von der britischen Army nutzen lasse.“ (Büscher 1994: 93) Festzuhalten ist jedoch, dass der Schrottplatz, wie er von Büscher beschrieben wird, nicht mehr existiert.
Bei einer Nutzungsaufgabe oder einer Übernahme von Teilflächen müsste eine unabhängige Gutachterkommission das Gelände untersuchen. Dabei wäre festzustellen, wer für die Altlastensanierung zuständig bzw. welcher Verursacher der Altlasten (Deutsche oder Briten) heranzuziehen ist.

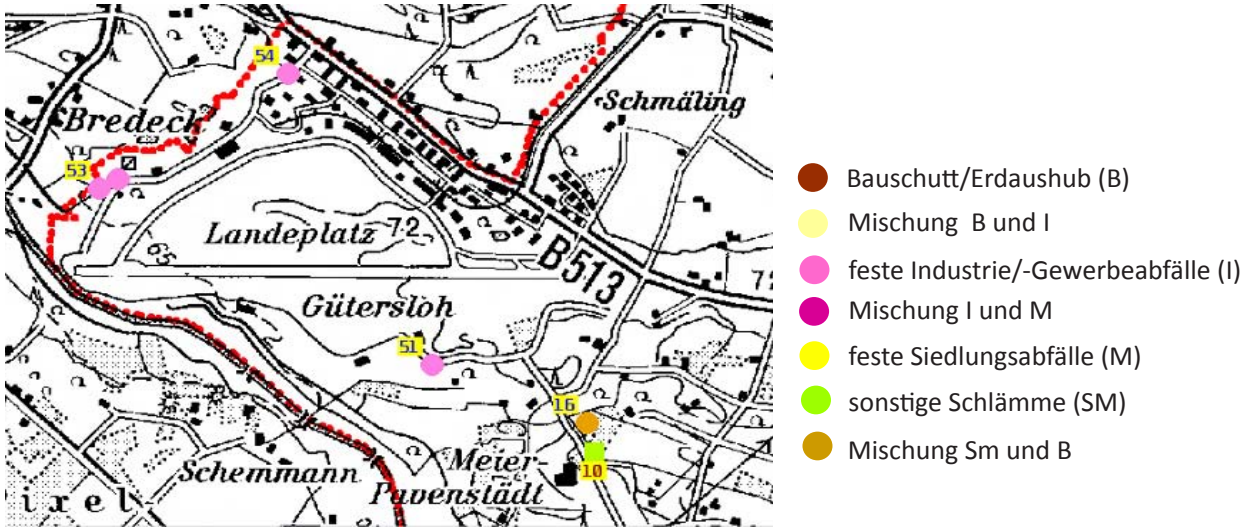


Abb.61 Altlasten I Website Geodatenserver Gütersloh

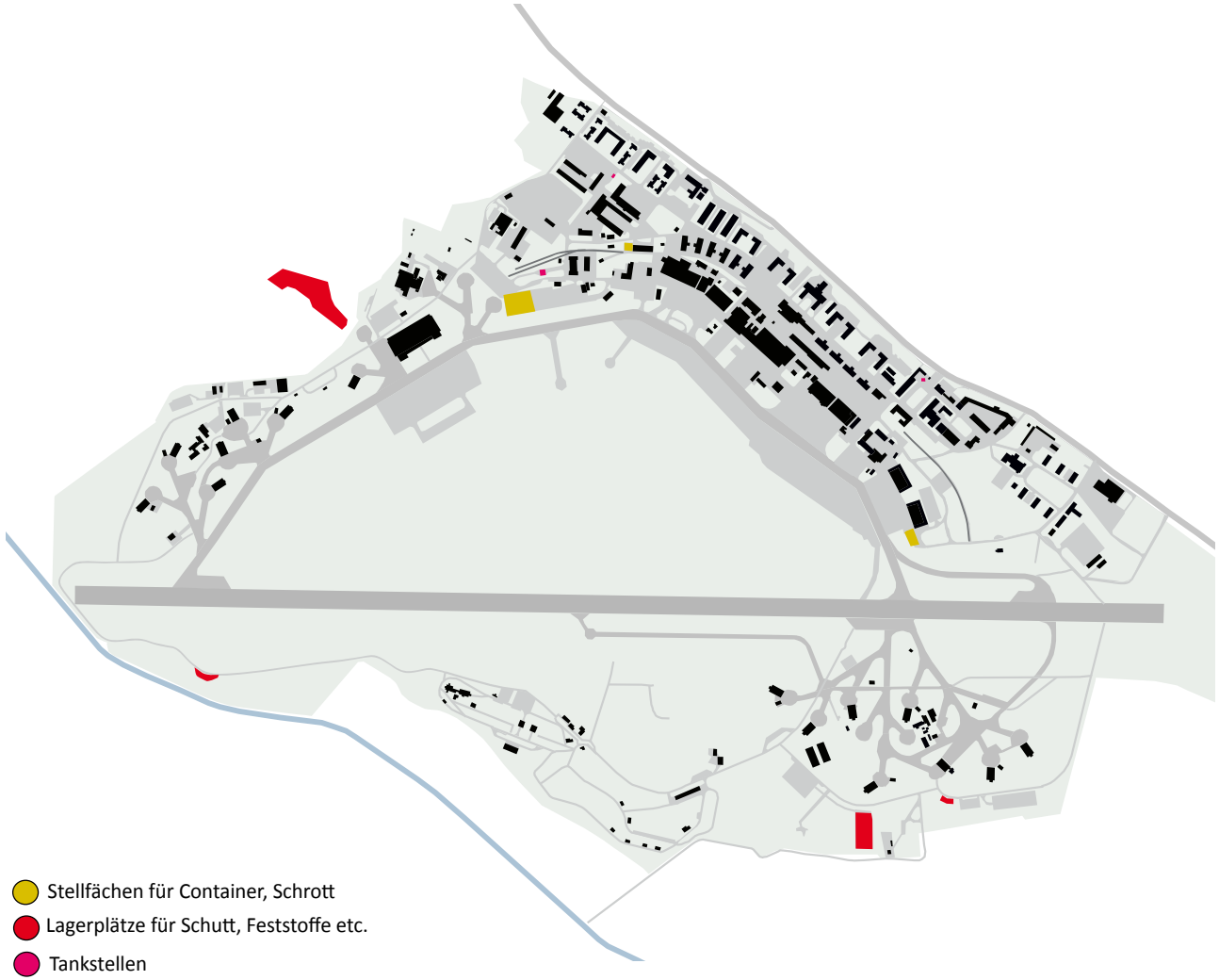


Abb.62 anzunehmende Altlasten I eigene Darstellung

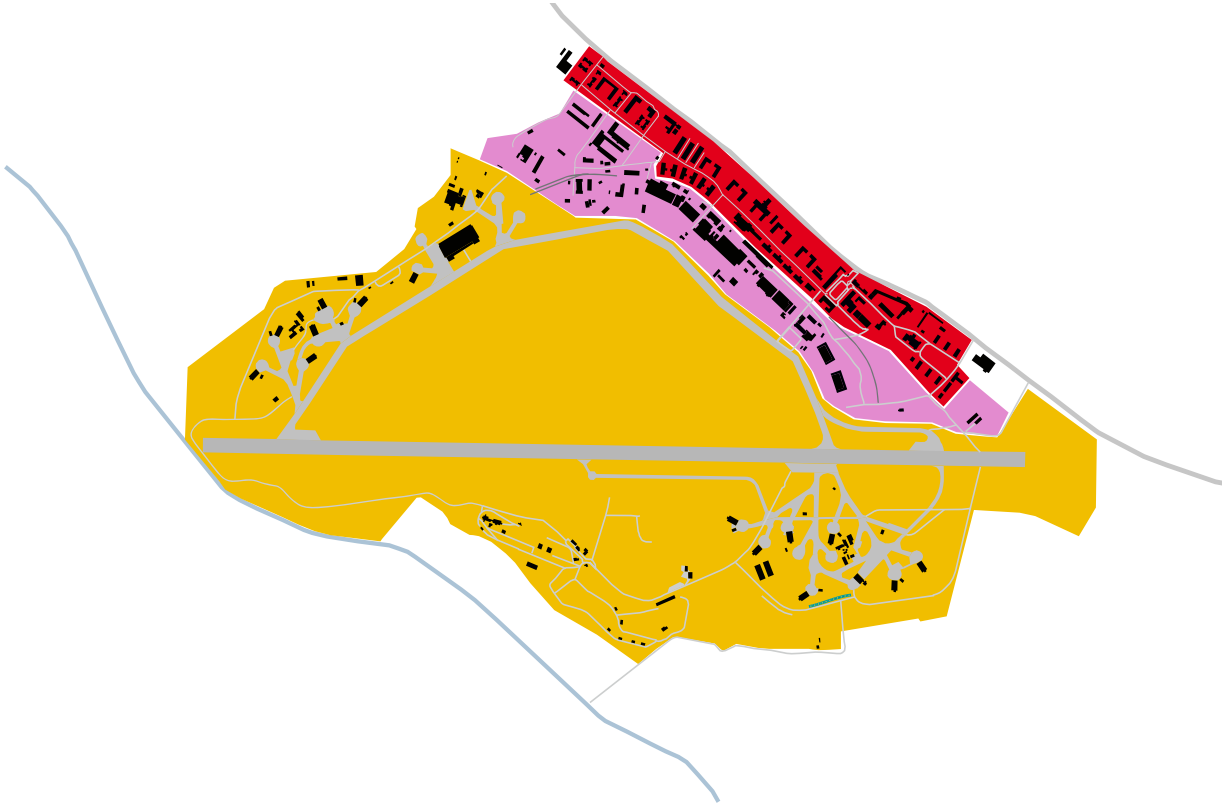
3.7 Zusammenfassende Strukturierung des Geländes

Das Gelände des Flugplatzes lässt sich in drei grobe Funktions- und Nutzungsbereiche unterteilen. Der erste Funktionsbereich besteht aus dem Bebauungsband entlang der Marienfelder Straße. Die Kasernengebäude erzeugen aufgrund ihrer relativ einheitlichen Bauweise ein zusammenhängendes Bild des Siedlungsbereiches. Von der Marienfelder Straße aus gesehen, erschließt sich dem Betrachter der Anblick eines weitläufigen Kasernenkomplexes, bei dem die eigentliche Nutzung als Flugplatz verborgen bleibt. Dieser Bereich ist der Wohnnutzung und den Verwaltungseinrichtungen vorbehalten.

Der Kasernencharakter, in diesem Zusammenhang die Gebäudestruktur betreffend, geht in Richtung Süden verloren. Die anschließende Bebauung aus Hallen, Hangars und funktionalen Gebäude, geprägt durch ihre Tarnfarben, erzeugt eine weitaus stärkere Assoziation an einen Militärstandort als die nördliche Bebauung. Ein zweites Charakteristikum dieses Bereichs ist die eindeutige funktionale Ausrichtung der Gebäude auf die ehemalige Nutzung als Militärflugplatz. Dieses Band lässt sich als konkreter militärischer und operativer Teil des Areals charakterisieren.

Der dritte Funktionsraum besteht aus den südlichen Freilandbereichen, die von den Verkehrsflächen der Flughafennutzung geprägt ist. Die Start- und Landebahn, die Rollflächen zu den Hangars sowie eine einzelne Erschließungsstraße im südlichen Planungsbereich erzeugen ein Art Schnittmuster, das der Land-

schaft aufgesetzt wurde. Dieses Areal erfüllt seit längerem nicht mehr die Funktion als Flugfeld, obwohl die notwendige Infrastruktur vorhanden und ablesbar ist. Zurzeit erzeugt der Südraum des Flughafens das Bild einer Grünland- und Verkehrsbrache.



Kasernenband + Militärbasis + Brache = Flugplatz GT

Abb.63 Nutzungsstruktur I eigene Darstellung

4. Vorbereitende Überlegungen für eine zukunftsfähige Nutzungsstruktur

4.1 Entwicklungschancen und Restriktionen (SWOT-Analyse)

4.2 Ergänzende Rahmenbedingungen

4. Vorbereitende Überlegungen für eine zukunftsfähige Nutzungsstruktur

Ein Ziel der Masterthesis ist es, die Konversionspotenziale für den Flughafen Gütersloh aufzuzeigen. Die daraus folgenden städtebaulichen Entwicklungsperspektiven sind in verschiedenen Nutzungsprogrammen zu verdeutlichen. Im Ergebnis soll ein auf Dauer ausgelegtes Gesamtkonzept für das ganze Flughafenareal entwickelt werden. Teilbereiche des Areals sind für eine geplante Gewerbeentwicklung vorzuhalten und in einem weiteren Arbeitsschritt als städtebaulicher Rahmenplan auszuarbeiten.

Die städtebaulichen Entwicklungsperspektiven bzw. Zielsetzungen basieren auf den Stärken und Schwächen des Flughafenareals, die im Rahmen einer SWOT-Analyse erarbeitet werden.
Einerseits können die Konversionspotenziale für das Planungsgebiet von der Ausgangslage (z.B. Altlasten, Biotopverbund etc.) sowie stadtentwicklungsrelevanten Zielsetzungen der Stadt (Gewerbeentwicklung) abgeleitet werden, andererseits ist die Konversion des Standortes von nicht planbaren Entwicklungen wie übergeordneten Planungen und Entscheidungen abhängig. Diese werden als ergänzende Rahmenbedingungen in Anschluss an die SWOT-Analyse beschrieben.

Zuletzt werden in diesem Kapitel Leitlinien angeführt, die als Ergebnis aller vorangegangenen Kapitel die wichtigsten Zielführungen für die Nutzungsprogramme definieren. In diesem Sinne verstehen sich die Leitideen als Synthese aller Informationen, die mittels der Grundlagenermittlung und der städtebaulichen Analyse gewonnen wurden.

4.1 Entwicklungschancen und Restriktionen (SWOT-Analyse)

In der städtebaulichen Analyse wurde der Betrachtungsraum differenziert nach den einzelnen Nutzungsstrukturen (Verkehr, Freiflächen, Bebauung, Naturraum, Freizeit etc.) untersucht. Im nächsten Arbeitsschritt werden die Stärken und Schwächen der einzelnen Themenfelder hervorgehoben, mit der planerischen Absicht, die Potenziale und Restriktionen zu erkennen, die maßgeblich für die Erarbeitung eines Nutzungsprogramms sind. Mit der sogenannten SWOT-Analyse (Stärken, Schwächen, Chancen und Restriktionen) wird ein Planungsrahmen für die weitere konzeptionelle Vorgehensweise gesetzt. Die aufgeführten Restriktionen und Chancen fokussieren die Entwicklungsoptionen, die sich generell für die Nachnutzung des Gesamtensembles ergeben. Da die Gewerbeentwicklung ein Nutzungsschwerpunkt in den zu entwickelnden Nutzungsprogrammen sein wird, werden die Fakten, die einer Gewerbeentwicklung entgegenstehen oder diese befürworten, in der Tabelle durch eine fettere Schrift hervorgehoben.

	Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
Flugplatzgelände ….mit baulichen Anlagen	* großflächiges, zusammenhängendes Gelände außerhalb des Siedlungsraumes * nutzungsspezifische Gliederung des Geländes (Verwaltungs- und Wohnbereich, Werkzeug- und Lagerhallen, Landebahn etc.) * prägnante Gebäudestrukturen entlang der Marienfelder Straße * relativ neue Bebauungsstrukturen für Wohnnutzung * Bahnhof mit Verladerampe * Versorgung durch NAAFI-Supermarkt * großflächiges und vielfältiges Angebot an Freizeitinfrastruktur * hochwertige, spezifische Freizeitnutzung durch Golfplatz und Motorcrossgelände * breites Sportangebot in der nördlichen Nachbarschaft * Versorgung mit NATO-Pipeline	* großflächig versiegelte Flächen z.B. entlang der Hangars/ hoher Anteil an Verkehrsflächen * teilweise vernachlässigte und heruntergekommene Gebäude/Hallen * Flughafenspezifische Gebäude mit eingeschränkten Nachnutzungsmöglichkeiten * ungeklärte Betriebs-, Sicherungs- und Instandhaltungskosten	* Öffnung des Geländes für Öffentlichkeit * Gebäude mit unterschiedlichen Nutzungspotenziale (Wohn- und Verwaltungsgebäude) * **Potenzielle Fläche für großflächige Nutzungen** * **Ausgleich für fehlende stadtentwicklungsrelevante Flächen im Stadtgebiet** * parallel nur wenige großflächige Flächen im Stadtgebiet vorhanden * Einbindung einer Nachnutzung in das Rad- und Wanderwegekonzept	* **zeit- und kostenintensiver Rückbau von Gebäuden und Verkehrsflächen** * **ggf. lange Wartezeit bis zur Ansiedlung von Nachnutzungen/ fehlende Inverstoren** * **Konkurrenzgebiete in unterschiedlichen Segmenten aufgrund der räumlichen Lage und längeren Anbindung an die A2** * keine weitere Siedlungsentwicklung von Splittersiedlungen an der B 513 * **Verlust von Grünland/ Verfremdung des Landschaftsbildes durch Überplanung** * Verlust der Identität durch Nachnutzung * **sandiger Boden ist aufwändiger zu überbauen**
Flughafen-nutzung	* notwendige Infrastruktur für Flugverkehr ist vorhanden * Fluglärm hat stark nachgelassen	* Vernachlässigung der Infrastruktur durch anderweitige Nutzung * zivile Nutzung untersagt * Lärmschutzbereiche beeinträchtigen Siedlungsentwicklung * Fauna wird vom Lärm und Schattenwurf der Flugzeuge/ Helikopter gestört	* **Fliegerische Mitbenutzung/ Nachnutzung begünstigt Gütersloh als Wirtschaftsstandort (Harter Standortfaktor)** * Revitalisierung der Flugfeldbrache	* Lärm als Störfaktor bei Wiederaufnahme des Flugbetriebs * Bürgerproteste für eine lärmfreies Gütersloh bei Aufnahme des Flugbetriebs * Hohe Finanzierungskosten für Betrieb und Wartung * Wirtschaftlichkeit einer zivilen Nachnutzung steht in Frage

	Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
Lage im Raum	* „Natürliche“ Gebietsgrenze durch die Ems (Raumkante) * Naturräumlich attraktive Lage an Ems und zwischen den Waldgebieten Pixeler-Heide/Hohe Heide	* abseits des Siedlungsraums und der Wahrnehmung der Stadt * Fläche in der Fläche/ fehlende Identität und Zugehörigkeit	* **siedlungsunabhängige Fläche eignet sich für lärmintensive Nutzungen** * bessere landschaftliche Einbindung, Bildung von Übergängen zur Landschaft	* **für gewisse Nutzungen unattraktiv aufgrund der Entfernung zum Stadtzentrum**
Erschließung	* Anbindung über B513 und L927 * Anbindung über 513 an Innenstadtring/Zentrum * Gleisanschluss an die Strecke der TWE * großflächige Stellplatzflächen * ÖPNV-Anbindung über Schnellbus	* Lärmbelastung durch B513 * kein direkter Autobahnanschluss * derzeit enormes PKW- und LKW-Aufkommen der Army entlang der B 513 durch Logistikbetrieb * Gelände ist von Süden kaum erschlossen	* **Transport von Gütern über Gleisanschluss** * **Ausbau als ÖPNV-Verbindung**	* **hohes Verkehrsaufkommen entlang der B513 könnte durch eine Nachnutzung verstärkt werden** * **Erschließung über schienengebundenen ÖPNV nur mit großem finanziellen und technischen Aufwand möglich**
Freiraum	* großflächige Freilandflächen zwischen Taxiway und Start- und Landebahn * teilweise waldartigen Baumstrukturen (insbesondere im westlichen Bereich), „Mosaikwald“ im Süden * verschiedenartige Waldbiotope * markante Baumreihen * großflächig geringer Versiegelungsgrad * Kaltluftentstehungsgebiet, Luftaustauschfunktion	* unzureichende Vernetzung der Vegetationsstrukturen * Freiraumstrukturen werden durch Barrieren wie Zäune zerschnitten	* Schaffung eines kleinräumigen Biotopverbundsystem * Sicherung der Bereiche als Lebensraum für Flora und Fauna * **Vernetzung mit angrenzenden Biotopverbundflächen / Optimierung** * **Vergrößerung der waldartigen Bestände** * kostengünstige Pflege durch Beweidung der Offenlandbereiche	* Beibehaltung des Offenlandcharakters arbeitsintensiv und finanziell aufwendig bei Mahd * Verlust der Freilandflächen durch Aufwuchs bei unterlassener Pflege * **Verlust von wertvollen Gehölz- und Vegetationsstrukturen bei großflächigen Nachnutzungen**

	Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
Naturraum	* geringe Höhenunterschiede * Landschaftliche Vielfalt (ausgeprägtes Netzen von Bächen und Flüssen, Feldgehölze, Wälder, Dünen etc.) * Charakter einer Parklandschaft * Landschaftserholung * Landschaftsschutzgebiet * Großflächig zusammenhängende Landschaftsräume * südliche Kernzonen des Biotopverbundes * eingebunden in regionale und überregionalen Wander- und Radwegestrecken * einzelne Zeugnisse des früheren Höhenzugs der Emsranddünen vorhanden (Naturdenkmal) * Touristische Attraktionen im Umfeld	* Landschaftsschutzgebiet (eingeschränkte Nutzung) * Überschwemmungsgebiet der Ems * ehemalige Emsdünenlandschaft nicht mehr vorhanden * Barrierewirkung für Flora und Fauna durch Abschirmung des Geländes mit Zäunen * sandiger Boden ist nur geringfügig fruchtbar	* Entsiegelung des Areals * Rückgewinnung der Flächen für die Natur	* **Entwicklungschancen außerhalb des Gebietes aufgrund des Schutzstatus schwierig** * Tabuflächen an den Randbereichen (Naturdenkmal, Biotopverbund etc.) * **Nutzungsbeschränkung durch Hochwasserschutzgebiete** * hoher Nutzungsdruck durch Nachnutzung beeinträchtig den Lebensraum für Flora und Fauna
Altlasten	* Britisches Umweltrecht entspricht etwa dem Deutschen * Altlastenkartierung zeigt erste Anhaltspunkte für Altlasten auf	* keine konkrete Daten über die Altlasten * Gefahrenstellen entlang von Lagerplätzen und Tankstellen lassen sich nur abschätzen * Altlastenkartierung ist prüfwürdig * Kostenprognosen für etwaige Altlastensanierung nicht vorhanden * kein Kenntnisstand über verbliebene Kampfmittel	* geringere Bodenkontamination als vermutet	* Kosten für Altlastenuntersuchung und -sanierung
Geschichtliche Entwicklung	* Flughafen blickt auf lange Geschichte zurück * Flugshows für Bürger wurden zur Attraktion * Besuch von politisch und gesellschaftlich wichtigen Personen	* Abstürze setzten Bevölkerung in Angst * Lärmbelastung durch RAF und Army macht den Flugplatz zu einem sensiblen Thema in der Bevölkerung	* schlechtes Image und schlechte Erinnerungen an den Flugplatz können durch neue Nachnutzung beseitigt werden	* negative Vorbelastung der Bürger lässt sich nicht beseitigen

4.2 Ergänzende Rahmenbedingungen

Aus der SWOT-Analyse ergeben sich klare Chancen und Risiken für eine Konversion des Flughafens Gütersloh. Zu betonen ist jedoch, dass eine Nachnutzung durch wesentliche Rahmenbedingungen und äußere Einflussfaktoren gesteuert wird, die an dieser Stelle lediglich in den Raum gestellt werden, um den Konversionsgedanken weiterzuführen. Jene Rahmenbedingungen können den Planungs- und Entwicklungsprozess in der Realität maßgeblich beeinflussen und verlangsamen. Die Fragen, die eine Konversion entscheidend beeinflussen, lauten:

1) **Wann steht das Gelände oder Teilflächen davon als potenzielle Entwicklungsfläche zur Verfügung?**
2) **Besteht der Bedarf an einer fliegerischen Nutzung für den Geschäftsreiseverkehr und wie wirtschaftlich ist diese?**
3) **Welche Bodenkontaminationen sind vorzufinden und wer ist für die Altlastensanierung verantwortlich?**

Entscheidend für die Freigabe und Konversion des Geländes sind das Bestreben und das Handeln des britischen Militärs. Solange das Areal von den Briten nicht freigegeben wird, ist die Stadt Gütersloh nicht dazu in der Lage, ihre städtische Planungshoheit für diesen Bereich des Stadtgebietes anzuwenden.
Grundstückseigentümer ist die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben. Infolgedessen sind die Eigentumsrechte bei einer Konversion neu zu klären. Großteile der angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen befinden sich ebenfalls im Eigentum der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben und werden an die Landwirte verpachtet.
In den vergangenen Jahren wurden durch die Presse immer wieder Angaben des britischen Militärs zu einem geplanten Abzug veröffentlicht, die kurzerhand wiederum vom Militär dementiert wurden. Bezüglich einer Abtretung von Teilflächen des Geländes wurden im Jahre 2001 Gespräche der BfGT und des damaligen Bundesvermögenamts geführt, ob eine reduzierte Fläche für den militärischen Weiterbetrieb der Helikopterstaffeln sowie der stationierten Transportregimenter ausreichen würde. (vgl. Website Gütersloh TV)
Der Misserfolg dieser und anderer Verhandlungen mit dem Bundesvermögenamt und dem Militär zeigt sich bis heute in einem unveränderten Zustand der Nutzungs- und Besitzverhältnisse des Flughafens.
Der Abzug der Briten wurde in den vergangenen Jahren immer wieder diskutiert und gewann zwischenzeitlich an Aktualität, im Ergebnis bleiben jedoch der Status des Militärflughafens und die Nutzung des Areals unverändert.
Da es zurzeit keine eindeutige Aussage seitens der Militärs zu einer kurz- bis mittelfristigen Aufgabe des Flughafenstandortes oder Teilflächen davon gibt, ist ein zeitlicher Rahmen für den Abzug weder eindeutig vorauszusagen noch pauschal abzuschätzen. Desweiteren können keine planungsrelevanten Aussagen dazu getroffen werden, ob das gesamte Gelände oder Teilflächen freigegeben werden. Fakt ist, dass die britische Army zurzeit nur rund ¼ der Fläche des Flughafens für die stationierten Einheiten benötigt. Diese Aussagen ergeben sich laut der Wirtschaftsförderung durch Gespräche der politischen Führungsspitze der Verwaltung mit dem Militär, in denen die Aufgabe des NATO-Status und die Umwandlung in einen Hubschrauberlandeplatz diskutiert wurden.
Zusammenfassend lässt sich keine eindeutige Antwort auf die gestellte Frage geben. Mit Sicherheit lässt sich jedoch sagen, dass der Abzug der Briten ein kritisches Thema aufgrund seiner Unbestimmtheit ist. Wie in der geschichtlichen Entwicklung der Übernahme des RAF-Geländes durch die britische Army ist vermutlich von einem sukzessiven Abzug auszugehen.

Die fliegerische Mitbenutzung oder Nachnutzung ist ausschlaggebend für die nutzungsorientierten Flächenzuweisungen bei einer Konversion. Grundlage hierfür ist, ob ein tatsächlicher Bedarf an einer fliegerischen Nachnutzung oder zu aktivierenden Mitbenutzung des Flughafens für den Geschäftsreiseverkehr besteht und ob bei einer Realisierung der Flugbetrieb auch in dem Maß von den lokalen und regionalen Unternehmen nachgefragt wird, dass dem Flugplatz bzw. dem Betreiber kein finanzieller Schaden durch eine fehlende Auslastung entsteht. Theoretisch müsste zuerst ein Bedarfsgutachten erstellt werden, das über die voraussichtliche Wirtschaftlichkeit einer zivilen Übernahme der Verkehrsinfrastruktur Aussagen trifft. Parallel zum Bedarfsgutachten wäre zu prüfen, inwiefern der Flugplatz Gütersloh als Standortfaktor den lokalen und regionalen Wirtschaftsraum in Hinsicht

neuer Unternehmen, die jene Anforderungen bei der Standortwahl besitzen, stärkt.
Bei einer militärischen Nutzungsaufgabe des Standortes und einer Nachnutzung als ziviler Flugplatz für den Geschäftsreiseverkehr ist der Betrieb und die Finanzierung der Infrastruktur zu klären. Der Flugplatzbetreiber wäre für jegliche Instandsetzungs- und Wartungsarbeiten verantwortlich. Würde die Kommune in die Rolle des Flughafenbetreibers treten, wären dafür erhebliche Steuergelder aufzubringen und einzusetzen. Nach Aussagen der Wirtschaftsförderung ist es aus finanzieller Sicht fast unmöglich, den Flugplatz zivil zu betreiben, da die Luftverkehrsinfrastruktur im Raum Ostwestfalen sehr ausgeprägt und dicht strukturiert ist.

Als dritter Aspekt sind die Altlasten auf dem Flugplatzgelände zu nennen, die nicht kalkulierbar sind. Demzufolge ist eine Altlastenuntersuchung unerlässlich. In dem Falle, dass sich Verdachtsfälle bestätigen sollten, ist zu klären, aus welcher Zeit die Bodenkontaminationen erfolgt sind und wer für den unsachgemäßen und unverantwortlichen Umgang mit umweltgefährdenden Stoffen verantwortlich ist (Deutsche Luftwaffe oder britisches Militär). In diesem Zusammenhang stellt sich auch die Frage, ob der Nutzer oder der Grundstückseigentümer zur Rechenschaft gezogen werden kann.
Vermutlich sind die Altlasten so gravierend, dass in einigen Bereichen empfindliche Nutzungen ausgeschlossen werden können.

4.2 Leitlinien

Die im Folgenden aufgeführten Leitideen stellen die rahmengebenden Zielsetzungen für eine Konversion des Militärflugplatzes Gütersloh dar. Die Leitideen basieren auf den Ergebnissen der Grundlagenermittlung, der städtebaulichen Analyse und SWOT-Analyse. Mithilfe der Leitlinien sollen unabhängig von den im Moment realisierbaren Überlegungen zukunftsorientierte Nachnutzungskonzepte, insbesondere für eine verträgliche Gewerbenutzung, erarbeitet werden.
Leitlinien für den Flugplatz Gütersloh sind:

1) Sicherung der Flugbetriebsflächen für eine fliegerische (nicht konkurrierende) Nutzung und Konversion der Flugplatzbetriebsflächen (Entwicklung von 2 Strategien)
2) Sicherung und Ausweisung von Flächen für die Gewerbeentwicklung
3) Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen
4) Planung einer konfliktarmen, grenzübergreifenden Folgenutzung
5) Erhalt des Landschaftsbildes und der natürlichen Umgebung
6) Identitäts-/Imagebindung
7) Offensive der Zugänglichkeit

1. Sicherung der Flugbetriebsflächen für einer fliegerische (nicht konkurrierende) Nutzung und Konversion der Flugplatzbetriebsflächen (Entwicklung von 2 Strategien)

Wie bereits beschrieben, ist eine Nachnutzung des Militärflughafens als Regionalflughafen für die Region Gütersloh/Bielefeld unwahrscheinlich, da die Luftverkehrsinfrastruktur mit nationalen und internationalen Flugstrecken sehr ausgeprägt ist und der tatsächliche Bedarf durch die Flughäfen Münster-Osnabrück und Paderborn/Lippstadt bereits gedeckt ist. Die Planung eines Regionalflughafens in Gütersloh ist aber letztlich von der Verkehrspolitik der neuen Landesregierungen abhängig.
Für die Militärflugplatz Gütersloh wäre auch angesichts der bisherigen NRW-Luftverkehrskonzeption eine zivile Nachnutzung als Sonderflughafen für den Geschäftsreiseverkehr wahrscheinlicher als die Planung eines Regionalflughafens. In Anbetracht dessen, dass kein Bedarfsgutachten und keine Machbarkeitsstudie zur zivilen Nachnutzung des Militärflugplatzes vorliegen, kann eine zivile Flugnutzung weder ausgeschlossen noch für realisierbar erklärt werden. Es ist jedoch anzunehmen, dass die Flughafen Gütersloh GmbH die sich bereits in den 90 er Jahren für eine zivile Nachnutzung eingesetzt hat, noch ein reges und langfristiges Interesse an dem Flugplatz Gütersloh hat. Mit dem Flughafen verfügt die Stadt Gütersloh - und die direkt an den Flugplatz angrenzenden Städte Harsewinkel und Herzebrock-Clarholz - über eine Infrastruktur, die gegenüber den Umlandgemeinden einmalig ist. Durch eine Überplanung und Auflösung der infrastrukturellen Vorrichtung könnte ein wichtiger Standortfaktor für den Wirtschaftsraum Gütersloh und die Region verloren gehen.
Eine Gewerbeentwicklung am Flughafen kann im besonderen Fall von einem Landeplatz für den Geschäftsreiseverkehr profitieren. In diesem Fall siedeln sich

gerade solche Unternehmen am Flugplatz an, für die eine luftverkehrliche Anbindung ein auschlaggebender Standortfaktor ist. Im Umkehrschluss bedeutet das, dass mehr Flüge durch die ansässigen Firmen angefragt werden und damit die Auslastung steigt.
Aufgrund der Annahme, dass ein Interesse der örtlichen Unternehmen am Geschäftsreiseflugverkehr besteht, eine Zukunftschance für den Wirtschaftsstandort nicht verbaut werden sollte und neue Gewerbeflächen die Flughafennutzung attraktiver machen, ist in einem Nutzungsprogramm eine Erhaltung und Sicherung der vorhandenen Flughafeninfrastruktur sicherzustellen, um eine Konversion mit fliegerischer Nachnutzung durchzuspielen.
Im Fall einer zivilen Nachnutzung sollte diese nicht in Konkurrenz zu den bestehenden Flugplätzen der Region stehen. Der Flugplatz Bielefeld-Windelsbleiche eröffnet neben dem Geschäftsreiseverkehr auch die Option der Sportfliegerei. U.a. ist hier die Flugschule Gütersloh-Bielefeld ansässig. Desweiteren befinden sich die Regionalflughäfen Münster/Osnabrück und Paderborn im näheren Einzugsbereich. Ziel ist es nicht, derartige Nutzungen zugunsten des Flugplatzes Gütersloh zu verlagern, sondern eine verträgliche Nutzung zwischen den Flugplätzen zu finden. In Anbetracht der Regionalflughäfen, ist ein Betrieb mit den vom MWMEV für den Flugplatz Gütersloh genehmigten 3500 Luftbewegungen pro Jahr, also etwa rund 10 Luftbewegungen pro Tag, anzustreben.

Für den Fall, dass eine Machbarkeitsstudie die Wirtschaftlichkeit einer zivilen Nachnutzung außer Frage stellt, für die Flughafennutzung kein Betreiber gefunden wird, sich die Landesverkehrspolitik im Rahmen einer neuen Luftverkehrskonzepten gegen einen zivile Folgenutzung ausspricht und der Status als NATO-Reservelandeplatz aufgehoben wird, sind die Flugbetriebsflächen ebenfalls in die Konversionskonzepte einzubinden.

2. Sicherung und Ausweisung von Flächen für die Gewerbeentwicklung

Dem im Kapitel 3.4 beschriebenem Bedarf an Gewerbeflächen ist durch eine Gewerbeentwicklung am und auf den Flugplatz nachzukommen. Dementsprechend sind die gewerblichen Bauflächen ein wichtiger Baustein des Nutzungsprogramms. Für die Gewerbeentwicklung sind die Flächen vorzusehen, die ein schlüssiges Gesamtkonzept und eine gute Erschließung des Gewerbegebietes oder der Gewerbegebiete ermöglichen. Desweiteren ist die Option wahrzunehmen, Flächen angrenzend an den Flugplatz bereitzustellen, um eine mittel- bis langfristige Entwicklung großflächiger, angrenzender Reserveflächen auf dem Flugplatz vorzubereiten. Diese Entwicklung würde dem aktuellen – noch nicht veröffentlichtem- Gewerbeflächenkonzept der Stadt Gütersloh entsprechen, dass dem Gebiet angrenzend an dem Flugplatz mittel- bis langfristige Entwicklungsperspektiven vorhersagt.

3. Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen

Der Abzug des britischen Militärs wirkt sich auf unterschiedlichste Bereiche aus, wie z.B. auf das Kaufkraftverhalten, die Auslastung von Schulen und Kindergärten, die Nachfrage an Wohnungen und Dienstleistungen etc. Die britischen Soldaten tragen einen Teil zur Wirtschaftskraft bei. Bei einem Abzug ist dieser z.B. durch die Ausweisung neuer Gewerbegebiete oder anderer Nutzungen und den damit verbundenen Arbeitsplätzen und Folgeerscheinungen zu kompensieren. Dieses Ziel ist jedoch nur bedingt erreichbar, da sich die Wirtschaftskraft nicht steuern lässt, sondern nur z.B. durch eine zukunftsorientierte Gewerbeflächenpolitik begünstigt werden kann.

4. Planung einer konfliktarmen, grenzübergreifende Folgenutzung

Das Planungsgebiet grenzt unmittelbar an die Nachbargemeinden Harsewinkel und Herzebrock-Clarholz an. Um die Widerstände der Nachbargemeinden bei einer Folgenutzung zu erkennen und im Vorfeld zu minimieren, müssen die Überlegungen zu den Flächeneignungen und Nutzungen über die Gemeindegrenze Gütersloh hinaus erfolgen. Wie der zusammengesetzte FNP der Städte Harsewinkel, Gütersloh und Herzebrock-Clarholz zeigt, befinden sich angrenzend an den Flugplatz und das Gütersloher Stadtgebiet, mit Ausnahme eines Lagerplatzes, Landschaftsschutzgebiete mit landwirtschaftliche Flächen. Folgeerscheinungen der späteren Nutzungen, die sich störend auf das Umfeld auswirken, sind zu minimieren. Die Nutzungen,

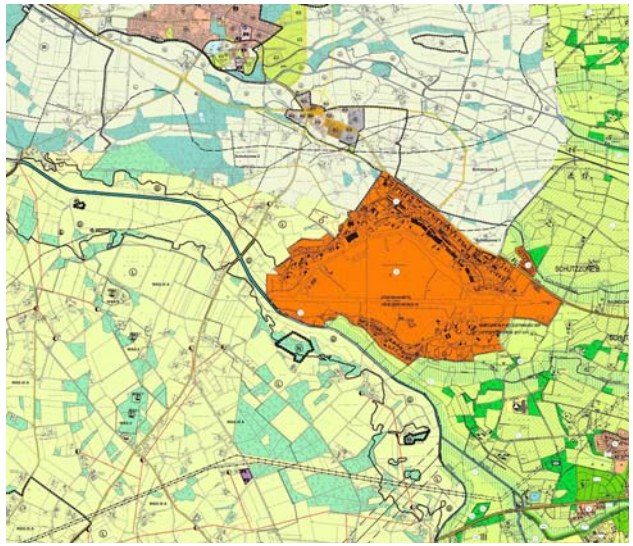


Abb.64 Flächennutzungspläne der Städte Gütersloh, Harsewinkel, Herzebrock-Clarholz

die an die landwirtschaftlichen Flächen und Landschaftsschutzgebiete anknüpfen, sind in den Nutzungskonzepten mit Pufferzonen oder Übergängen zur Landschaft zu versehen, um diese besser in die Landschaft einzubinden und das Landschaftsbild zu bewahren. Mögliche Konflikte der Gemeinden entstehen, wenn z.B. eine großflächige Gewerbeentwicklung einer neuen Erschließung (Anbindung an die Autobahn) bedarf, die nicht auf dem Gütersloher Stadtgebiet liegt. Ein voraussehbarer Konflikt ergibt sich bei einem gesteigerten Verkehrsaufkommen durch die Konversion des Geländes. Das erhöhte Verkehrsaufkommen wirkt sich nicht nur auf die Gütersloher Innenstadt als Verbindung zur Autobahn aus, sondern auch auf die ganze B513. U.a. wird in diesem Zusammenhang der Durchgangsverkehr bzw. Verkehrsfluss zwischen den Städten beeinträchtigt. Die Verkehrskonflikte lassen sich jedoch innerhalb der Nutzungsprogramme nicht lösen.

5. Erhalt des Landschaftsbildes und der natürlichen Umgebung

Die Umgebung des Flugplatzes entspricht einer Parklandschaft. Die charakteristischen Merkmale wie die Gehölz- und Heckenstrukturen sind zu erhalten und in die Nutzungsprogramme einzubinden. Eine Planung, die das Landschaftsbild erheblich verändert, ist zu unterbinden.
Das Umfeld des Flugplatzes wurde als Landschaftsschutzgebiet ausgewiesen. In unmittelbarer Näher zum Flugplatz befinden Biotopverbundflächen sowie schützenswerte Biotope. Durch eine Folgenutzung des Flughafens sind diese sensiblen Bereiche der Natur vor Zerstörung oder Einschränkungen zu schützen. Im Kontext der kleinteiligen Biotope auf dem Flugplatz und der unmittelbaren Umgebung ist eine Vernetzung dieser Biotope für die Fauna und Flora anzustreben.

6. Identitäts-/Imagebindung

Der Flughafen hat aufgrund der Nutzung, die er seit Jahrzehnten erfahren hat, ein negatives Image in der Bevölkerung hinterlassen. Zum Einen wurde die Bevölkerung, insbesondere der Stadtteil Blankenhagen, Opfer der enormen Lärmbelastung durch die Militärflugzeuge der Royal Air Force. Auch später nach der Übergabe des Flughafens an die britische Army erzeugten die stationierten Hubschrauber noch einen wesentlichen Fluglärm mit 80 dB (A). Daher verbindet die Bevölkerung mit dem Flugplatz einen Störfaktor, der maßgeblich die Lebensqualität gemindert hat. Andererseits ist der Flugplatz ein Synonym für die in Bielefeld lebenden britischen Soldaten. Wie in der Dissertation von Büscher beschrieben, konnten sich die Briten, zumindest bis 1994, aufgrund der fehlenden Sprachkenntnisse und der kurzen Stationierungszeiten der einzelnen Soldaten nicht integrieren. Demnach fehlte es auch seitens der Gütersloher an Akzeptanz gegenüber den Briten und der militärischen Nutzung des Flughafens. Neben der gefühlten Distanz zwischen der britischen Bevölkerung und den Gütersloher Bürgern spielt auch die räumliche Lage des Flughafens sowie die militärischen Sicherheitsvorrichtung eine wesentliche Rolle beim hervorgerufenen Image. Zudem erfüllten die regelmäßigen Abstürze militärischer Flugzeuge die Gütersloher Bevölkerung mit Angst. Aufgrund der genannten Emotionen, Erlebnisse und Gegebenheiten im Zusammenhang mit dem Flugplatz Gütersloh und der Flughafennutzung ist das Image des Flughafens durchaus nicht nur positiv. Mit einer gut durchdachten planerischen Entwicklung des Flughafens ermöglicht sich die Chance, mit dem schlechten Image des Flughafens aufzuräumen und eine neue Identität zu erzeugen, die aus dem „blinden Fleck“ in Marienfeld ein Stück „Lebensraum“ entstehen lässt.

7. Offensive der Zugänglichkeit

Der Militärflugplatz war seit jeher ein für die Gütersloher Bevölkerung unzugängliches Gebiet. Durch die optische und räumliche militärische Abriegelung mit Zäunen, Toren, Stacheldrähten sowie die patrouillierenden Soldaten stellt das Flughafengelände ein „verbotenes Stück Land“ in der sonst so reizvollen Landschaft dar. Die militärische Abschirmung wurde zusätzlich gesteigert, indem Mitte der 90 er Jahre die Zäune und Mauern verstärkt und erhöht wurden, was auch der Bevölkerung nicht entgangen ist. Auch im Sinne der Imageverbesserung und einer Identitätsbildung ist der Flugplatz langfristig einsichtbarer zu gestalten und für die Bevölkerung zugänglich zu machen. Zudem sind unnötige militärische Barrieren abzubauen.

5.1 Planungsbeispiele

5.2 Standortanforderungen - Gibt es das optimale Gewerbegebiet?

5.3 Gemischte Gewerbeflächen und spezialisierte Parks

5.4 Anforderungen an das Gewerbegebiet

5.5 Fazit

5. Exkurs: Gewerbeentwicklung

In diesem Kapitel wird anhand eines Exkurses ein konzeptioneller Teil zu allgemeinen Fragen der Gewerbeflächenentwicklung, der Gebäudestrukturen und Nutzungsanforderungen sowie eine Auseinandersetzung mit den Anforderungen an zukünftige Gewerbeflächen erfolgen. Der Exkurs dient als thematische Vorbereitung für den städtebaulichen Rahmenplan, der aus den Nutzungsprogrammen resultiert.

In dieser Arbeit werden nur die benannten Aspekte - und das in aller Kürze- angedacht, um einen Einstieg in die umfassende Thematik zu finden. Infolgedessen bleiben viele aktuelle Entwicklungen und Themen zur Gewerbeentwicklung wie z.B. das regionalen Gewerbeflächenmonitoring aufgrund der Kürze des Exkurses und der fehlenden thematischen Verknüpfung mit der konkreten Planung für den Standort Gütersloh unberücksichtigt.

Als Einleitung in die Thematik werden drei Beispielprojekte angeführt, die für die Nutzungsprogramme sowie die städtebauliche Vertiefung eines relevanten Teilbereichs beispielhaft sein sollen. Aus diesem Grund wurden drei Projekte ausgewählt, in denen eine Gewerbeentwicklung im räumlichen Zusammenhang mit einem Flugplatz oder mit einer Folgenutzung eines Flugplatzes betrieben wird. Eine Zusammenstellung der wesentlichsten Charakteristika der beispielhaften Gewerbegebiete dient als Grundlage für die Beschreibung der aktuellen Gewerbeentwicklung und für die Bestimmung der Anforderung an eine Gewerbeplanung.

Aufbauend auf den drei verschiedenen Beispielen einer aktuellen Gewerbeentwicklung wird der Frage nachgegangen, wie das optimale Gewerbegebiet bzw. das Gewerbegebiet der Zukunft aussieht.

In einem weiteren Abschnitt werden die Nutzungsanforderungen der Unternehmen in Bezug auf die Lage, die Erschließung, das Grundstück und die Gebäudestrukturen untersucht.

5.1 Planungsbeispiele

5.1.1 Beispiel 1: Flugfeld Böblingen

Das Flugfeld Böblingen liegt an der Bundesautobahn A 81 Stuttgart-Singen. Zu einem Drittel befindet sich das Gebiet auf Sindelfinger und zu zwei Drittel auf Böblinger Stadtgebiet. „Der Flugplatz ist ein Areal, das über Jahrzehnte als letzte freie Insel in einer glänzend entwickelten Umgebung übrig blieb." (Website Flugplatz Böblingen) In unmittelbarer Nachbarschaft zum Flugfeld befinden sich mehrere namenhafte Unternehmen, wie die Daimler AG und deren Zweigstellen (z.B. Smart) sowie innovative Unternehmen wie IBM, Philipps-Medizintechnik, der Technologiepark Böblingen, das Wissenschaftszentrum Sensapolis etc.

Der Flugplatz Böblingen wurde im Jahre 1915 als Ausbildungsplatz für Flugzeugführer und Beobachter für militärische Zwecke eröffnet. Nach dem 1. Weltkrieg wurde der Flugplatz aufgrund des Versailler Vertrags still gelegt. (vgl. Website Flugplatz Böblingen) Mitte der 20er Jahre wurde der Standort als Landesflughafen für Linienflugzeuge mit Flügen nach Zürich, Berlin, München und Frankfurt reaktiviert und ausgebaut. Mit der Aufnahme der Postbeförderung per Luft und der starken Entwicklung des Luftverkehrs stieß der Flughafen an seine Kapazitätsgrenzen. (vgl. Website Flugplatz Böblingen) 1937 wurde der Flugplatz erneut für militärische Zwecke betrieben und fiel nach Kriegsende in die Obhut der Amerikaner, die bis zum Jahre 1991 das Gelände besetzten. Mit der Räumung des Areals im Jahre 1992 ging das Gelände in das Eigentum der

Bundesvermögensverwaltung über und wurde fortan durch Zwischennutzungen geprägt.

„Angesichts der Chancen, die eine Konversion des ehemaligen Flughafengeländes im Hinblick auf die wirtschaftliche und städtebauliche Entwicklung der Städte Böblingen und Sindelfingen in sich birgt, beschlossen beide Kommunen im Sommer 2001, die Entwicklung des Geländes in eigener Regie zu betreiben.“ (Website Flugplatz Böblingen) In diesem Zusammenhang wurde von den zwei Kommunen der Zweckverband „Ehemaliges Flughafengelände Böblingen/Sindelfingen“ im Jahre 2002 gegründet.

Der erste Preis eines vom Zweckverband initiierten städtebaulichen Realisierungswettbewerbs diente als Grundlage für einen städtebaulichen Entwurf, der für das Gelände ein hochwertiges Gewerbe- und Dienstleistungsquartier mit einer Mischnutzung aus stadtnaher Produktion, Dienstleistung, Forschung, Bildung, Wohnen und Grünflächen vorsieht. Ziel der Städte ist es, auf dem rund 80 ha großen Flugfeld innerhalb der nächsten 20 Jahre rund 7.000 Arbeitsplätze und 1.600 Wohneinheiten für ca. 4000 Bewohner zu schaffen. (vgl. Website Flugplatz Böblingen)

Abb.65 Städtebaulicher Entwurf I Website Flugfeld Böblingen

Der städtebauliche Entwurf sieht eine räumliche Nutzungsgliederung in die Bereiche „Forum“, „Seepromenade“, „Am Wall“, „Campus“ und „Parkstadt“ vor. Das Zentrum des Areals bilde eine grüne Achse mit Spiel- und Sportanlagen, See und Seepromenade. „Von der herrschaftlichen Lage profitieren
vor allem Dienstleistungsunternehmen, die in den unteren Etagen der Seepromenaden-Gebäude einen repräsentativen Standort finden.“ (Zweckverband Flugfeld Böblingen/Sindelfingen 2007: 23)

In der unmittelbaren Nähe zum Bahnhof, der am östlichen Rand des Betrachtungsraums liegt, befindet sich das Teilgebiet Forum. Prägend für dieses Gebiet ist das Zusammenspiel denkmalgeschützter Gebäude des ehemaligen Landesflughafens, die als Wahrzeichen erhalten bleiben sollen, und neuer gewerblicher Gebäudeeinheiten. Für dieses Gebiet ist ein Branchenmix aus zukunftsorientierten Unternehmen vorgesehen. „In der mächtigen Bauzeile zwischen Hans- Klemm-Platz und Bahnhof befinden sich […] zwei Projekte, die

Abb.66 Baugebiete I Website Flugfeld Böblingen

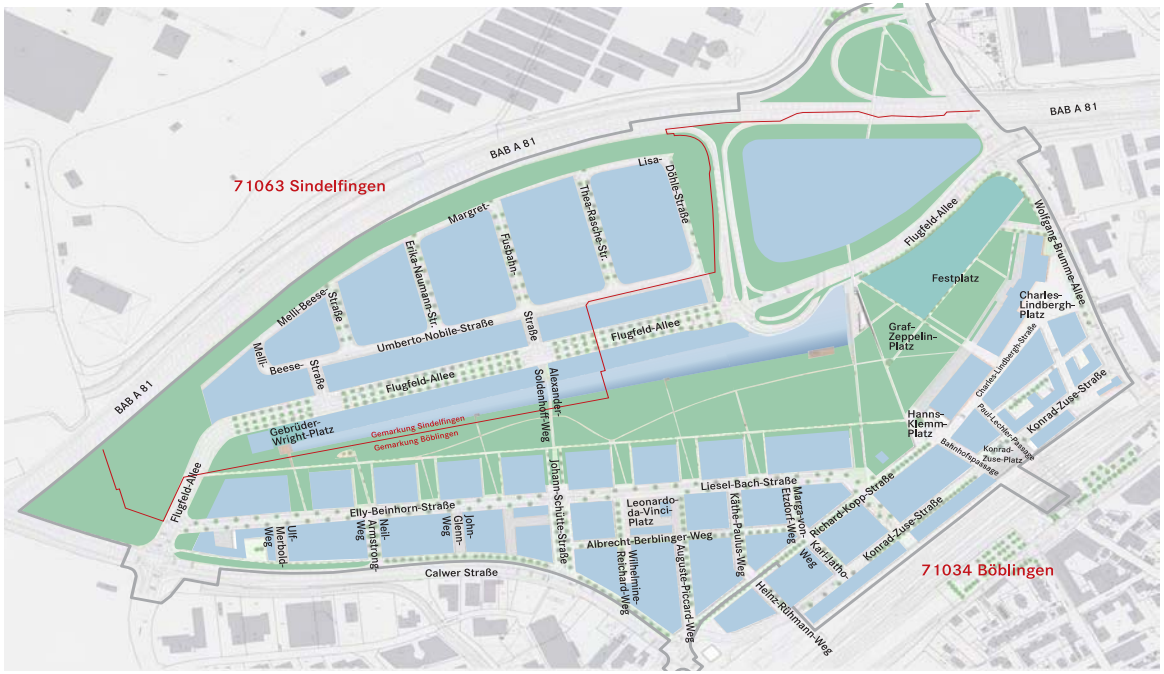


Abb.67 Verkehrskonzept I Website Flugfeld Böblingen

für das Gelände wegweisend sind: Zum einen das Medizinische Dienstleistungszentrum und zum anderen das Forum 1, das Technologie-Kompetenz-Zentrum.“ (Website Flugplatz Böblingen)

Das Gewerbegebiet „Am Wall“ liegt angrenzend zur Autobahn. Seinen Namen hat dieser Teilbereich dem Erdwall entlang der Autobahn zu verdanken, der vor Lärmauswirklungen des Straßenverkehrs schützen soll. Für Einzelhändler und Gewerbetreibende bietet die naheliegende Autobahnzufahrt eine direkte überregionale Anbindung. Erschlossen wird das Teilgebiet über eine parallele Nebenstraße zur Hauptachse „Flugfeld-Allee“. Um eine hohe Besucherfrequenz zu erzielen, ist für diesen Bereich ein Spiel- und Wissenschaftszentrum als Besucher-Magnet geplant. (vgl. Website Flugplatz Böblingen)

Die südlich an das grüne Band angrenzende Parkstadt besteht aus einem gewerblich genutzten Westteil (wohnverträgliches Gewerbe) sowie einem gemischt genutzten Quartier im Osten mit Wohnbereichen, Kitas, Schulen und kleinteiligem Einzelhandel.

Signifikant für den nord-östlichen Campus sind drei Gebäude-Tower, die für Büronutzungen, Dienstleistungen, Institutionen und Sondernutzungen entwickelt werden.

Der Standort “Flugfeld Böblingen/Sindelfingen“ wird in mehren Entwicklungsphasen realisiert. Die Phasen 1 und 2, die zurzeit realisiert werden, umfassen die Entwicklung des Forums, der Parkstadt und des Teilbereichs „Am Wall“. Im ersten Schritt wurden die Ver-

kehrsanbindungen und die zentrale Erschließungsachse des Gebietes hergestellt. Straßen und Bauabschnitt werden schrittweise realisiert. Ab 2011 wird nach der Anlage des Sees die Seepromenade und die Parkstadt West erbaut. 2015 werden die verbleibenden Bereiche des Areals entwickelt.

Gewerbegebiet „Am Wall“

Mit dem Gewerbegebiet „Am Wall“ soll für innovative Unternehmen ein breites Spektrum an qualitativ unterschiedlichen Standorten entwickelt werden. (vgl. Website Flugplatz Böblingen) Das Gebiet weist einen hohen Verdichtungsgrad auf, um an Grund und Boden zu sparen. Ziel ist es, das Gewerbegebiet abschnittsweise zu erschließen und zu bebauen, sodass auch „eine flexible Ausnutzung der Baugrundstücke und eine Anpassung an sich wandelnde Rahmenbedingungen ermöglicht“ werden kann. (vgl. Zweckverband Böblingen/Sindelfingen 2006: 8) Zielführend soll ebenso eine hochwertige Bau- und Freiraumstruktur sein.

Im ersten Abschnitt wurden die Zufahrt zum Gewerbegebiet sowie die internen Erschließungsstraßen des westlichen Bereichs hergestellt.
Durch eine gestaffelte Raumkante zur Flugfeld-Allee soll ein attraktiver Eingangsbereich zum Gewerbegebiet entwickelt werden. Um einen repräsentativen Charakter zu erzeugen, werden in den Eingangsbereichen Unternehmen aus den Bereichen Forschung, Entwicklung und Technologie sowie Dienstleistungsbetriebe und Verwaltungen angesiedelt, die einen gewissen Anspruch an ihre Außendarstellung erheben. (vgl. Website Flugplatz Böblingen) In den nördlichen Bereichen zwischen der Autobahn und der Eingangssituation eignen sich die Standorte für produzierendes Gewerbe und Handwerksbetriebe.

Angebunden wird das Gewerbegebiet an die Flugfeld-Allee über zwei Anknüpfungspunkte. Aus Gründen des Verkehrssicherheit wurde eine Parallelstraße zur Flughafen-Allee geplant, die ein flexibles Ringkonzept zur Erschließung der gewerblichen Flächen sicherstellt. (vgl. Zweckverband Böblingen/Sindelfingen 2006: 10) Mit einer Fahrbahnbreite von 6,50 m gelingt die Begegnung von LKW/LKW. Die geplanten Kreuzungsbereiche ermöglichen das Abbiegen von LKWs ohne ein Ausweichen auf die Gegenfahrbahn. Entlang der Ringerschließung sind öffentliche Parkplätze geplant. Für die LKWs bestehen Abstellflächen in Form von Multifunktionstreifen auf der Parallelstraße.

Die Baufelder des Gewerbegebietes weisen, abgesehen von einer Ausnahme, eine Flächengröße von 10.000 bis 20.000 qm auf.

Mit dem Konzept einer dezentralen Regenwasserbewirtschaftung wird dafür gesorgt, dass das Niederschlagswasser dem See zugeführt wird.

Der Gewerbelärm des nördlichen Werksgeländes der Daimler Chrysler AG und des Gewerbegebietes „Am Wall“ wird durch die Höhenstafflung der Bauzeile zur Flugfeld-Allee in Richtung Parkstadt abgeschirmt. Der Erdwall entlang der A 81 (aktiver Schallschutz) kann gänzlich die Lärmbelastung vor den schutzwürdigen Einrichtungen wie Aufenthaltsräume der gewerblichen Betriebe nicht verhindern. (vgl. Website Flugplatz Böblingen) In diesem Fall sind passive Lärmschutzmaßnahmen an den Gebäuden vorgesehen.

„Im Zusammenhang mit dem Bebauungsplan-Vorentwurf wurde ein Grünordnungsplan […] erarbeitet, der die fachlichen Überlegungen zur Sicherung der unmittelbar geltenden Ziele des Naturschutzgesetzes Baden-Württemberg (NatSchG) zur Gestaltung der Freiräume im Flugfeld sowie die erforderlichen Einzelmaßnahmen bis hin zu Pflanzvorschlägen und Pflegehinweisen enthält.“ (Zweckverband Böblingen/Sindelfingen 2006: 18)

5.1.2 Beispiel 2: Black Forest Airport und Business Park Lahr

Der ehemalige Militärflugplatz Lahr liegt direkt an der Autobahn A5 Hamburg-Frankfurt-Basel, auch die A4 und A8 sind nur unweit vom Flugplatzareal entfernt.

Im Jahre 1913 wurde das Gelände als Zeppelinflugplatz offiziell eröffnet. Ende des 1. Weltkriegs übernahm die französische Besatzungsmacht den Flugplatz. Mit dem Austritt Frankreichs aus der NATO im Jahre 1967 und dem Abzug der französischen Truppen vom NATO-Flugplatz Lahr übernahmen die kanadischen NATO-Truppen das Gelände für die nächsten 25 Jahre als kanadisches Hauptquartier auf deutschen Boden. (vgl. Website Airport Lahr)

„Nach Ankündigung des Abzugs der Kanadier wurde nach zweijähriger intensiver Diskussion 1993 ein Masterplan für das Flugplatzgelände verabschiedet, der ein zu entwickelndes Gewerbe- und Industriegebiet mit logistikintensiven Betrieben sowie eine fliegerische Nebennutzung vorsah.“ (Badische Zeitung 12.01.2010) Der Konversionsgedanke wurde unter Einfluss der IHK von der privatwirtschaftlichen Lahrer Flugplatz GmbH getragen. Im Jahr 1996 traten der GmbH die Städte Lahr, Offenburg und Freiburg als Gesellschafter bei.

Der fliegerischen Nutzung konnte nach einem Bürgerentscheid, der zugunsten des Flugplatzbetriebs ausgegangen ist, nachgegangen werden. Im Jahr 1996 wurde der Flugplatz durch die Flugplatz Lahr GmbH als Verkehrslandeplatz für den Geschäftsreiseverkehr in Betrieb genommen. „Mit der Konversion erhielten die […] Betreiber eine hervorragende Infrastruktur: eine Start- und Landebahn, tauglich sogar für Großraumflugzeuge des Typs Boeing B 747 oder Airbus A380, ein Passagier- und mehrere große Frachtterminals sowie Vorfeldflächen von rund 60.000 Quadratmetern.“ (Website Airport Lahr) Ein Jahr später erwarben die Gemeinden Lahr und Friesenheim die Industrie- und Gewerbeflächen abseits der Flugplatzbetriebsfläche. Nach einem finanziellen Engpass wurde der Flugplatz 2002 privatisiert. (vgl. Website Airport Lahr)

Im Jahr 2002 erwarb der Flugplatz die zusätzliche Genehmigung als Sonderflughafen für Fracht. 2006 erhielt der Flughafen die Lizenz als Sonderflughafen für Gäste des naheliegenden Europa-Park in Rust. In den letzten Jahren wurden ohne Berücksichtigung der Charterflüge rund 16.000 Flugbewegungen pro Jahr registriert.

Black Forest Business Park Lahr

Das 580 ha große Gesamtareal ist in drei Nutzungszonen unterteilt. Angrenzend an die Flugbetriebsfläche befindet sich der Black Forest Business Park. Die IGZ (Industrie- und Gewerbezentrum Raum Lahr GmbH) ist für die Vermarktung der Gewerbeflächen zuständig, d.h. sie koordiniert die Entwicklung und den Verkauf der genannten Industrie- und Gewerbeflächen sowie die Vermietung von Gebäuden. Der Black Forrest Business Park besteht aus einem 70 ha großen Gewerbeareal im Osten, das sich im Eigentum der Stadt Lahr befindet, und einem 300 ha großen Industrieareal im Westen, dessen Eigentümer der Zweckverband „IGP Raum Lahr“ ist. Mit diesen Flächengrößen ist der Business Pak Lahr das größte zusammenhängende Entwicklungsareal in Baden-Württemberg. Zurzeit sind bereits 24 ha des Ostareals und 40 ha des Westareals vermarktet. (vgl. Website IGZ)

Die Bandbreite der angesiedelten Unternehmen ist sehr vielfältig und reicht von Dienstleistungsbetrieben und Handwerksbetrieben über Produktionsbetrieben bis hin zu Logistikbetrieben. Neben kleinen bis mittleren mittelständischen Betrieben profitieren auch bekannte große Unternehmen wie Schenker, DHL, Fiege etc. von diesem Standort mit multimodaler Verkehrsanbindung. Aktuell errichtet die Rewe-Gruppe auf einer Grundstücksfläche von nahezu 10 Hektar ein Distributionslager für die Konzerntochter Penny. Von Lahr aus werden ab Mitte 2010 sämtliche Penny-Märkte zwischen Karlsruhe und Lörrach sowie in Richtung Schwarzwald beliefert.

Die Standortvorteile des Black Forest Airport und Business Park Lahr liegen einerseits in der guten Verkehrsanbindung und andererseits in der Größe der Gewerbeflächen, die flexible Flächenzuschnitte sowie die potenzielle Erweiterungs- und Expansionsmöglichkeiten zulassen. Der Businesspark bietet eine direkte Anbindung an die A5, ein Areal, das kreuzungs- und ortsdurchfahrtsfrei angebunden ist und dessen Verkehrslärm zu keiner Beeinträchtigung der Wohnbevölkerung führt, sowie einen leistungsfähigen Flughafen für den Geschäftsreise- und Frachtverkehr. (vgl. Websi-

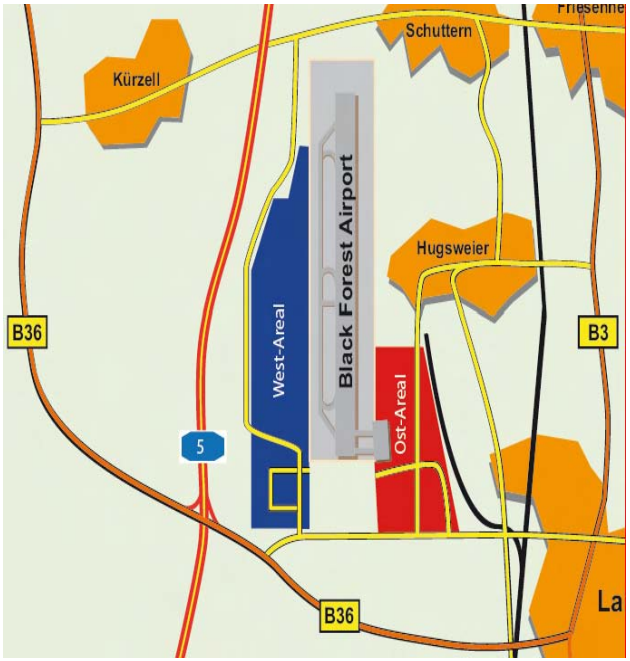


Abb.68 West- und Ostareal I Website IGZ

te IGZ I) Flankiert wird der Standort zudem von einem Bahnanschluss an die Rheintalstrecke und dem 40 km entfernten Rheinhafen Kehl.

Auf dem Flughafenareal mit dem interkommunalen Industrie- und Gewerbepark (IGP) Raum Lahr und dem kleinteiligen Ostareal sind inzwischen rund 200 Betriebe angesiedelt, deren breiter Branchenmix den Standort prägen. „Ziel ist es, den Betrieben größtmögliche Flexibilität auf ihrem Gelände zu ermöglichen und

Abb. 69 Ostareal I Website IGZ

gleichzeitig in den öffentlichen Flächen gestalterische Standards zu schaffen, die zu einer positiven Imagebildung beitragen.“ (Website Lahr)

Ostareal

Das Ostareal bietet Grundstücke von 1.000 bis 10.000 qm. In diesem vermeintlich kleinteiligeren Gewerbegebiet können u.a. militärische Bestandsgebäude für neue gewerbliche Nutzungen erworben oder gemietet werden.

Westareal

„Das „Westareal“ […] eignet sich besonders für industrielle Großstrukturen, flugaffine und logistikintensive Nutzungen.“ (Website IGZ) Das Westareal ist als Industrie- und Gewerbegebiet ausgewiesen.In Nord-Süd-Richtung wird das Westareal über die zentrale Erschließungsachse „Einsteinstraße“ erschlossen. Über eine direkte Anbindung an die B36 ist die Autobahnauffahrt Lahr der A5 zu befahren. Mithilfe eines Ringkonzeptes werden die “kleinteiligeren Flächen“ des Industrie- und Gewerbepark Raum Lahr I im südlichen Westareal erschlossen.

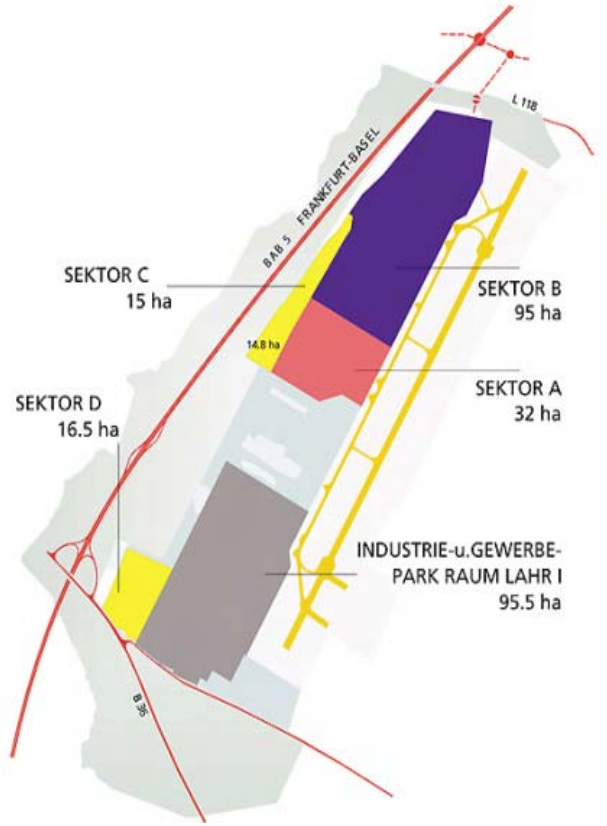


Abb. 70 Westareal I Website IGZ

Mithilfe der Einteilung des Gewerbegebiets in Baufelder bzw. Sektoren findet eine phasenweise Erschließung des Westareals statt. Auf dem 95,5 ha großen südlichen Bereich stehen die Grundstücksflächen innerhalb des rechtskräftigen Bebauungsplanes „Industrie- und Gewerbepark Raum Lahr I“ (GI) zum Verkauf. (vgl. Website IGZ) Die Grundstücke haben eine Grundfläche von 3.300 bis 50.000 qm und sind für großflächige Ansiedlungen voll erschlossen. Einige Teilflächen sind bereits verkauft.

Nördlich des Industrie- und Gewerbeparks I und parallel zur Start- und Landebahn sind für eine zukünftige Gewerbeentwicklung weitere gewerbliche Flächen von rund 160 ha vorgesehen. Unterteilt werden die Gewerbeflächen in den Sektor A mit 32 ha, den Sektor B mit 95 ha, den Sektor C mit 15 ha und Sektor D mit 16,5 ha.

Im Sektor B auf Friesenheimer Stadtgebiet liegt die sogenannte „Nordtraube“, eine ehemalige Verkehrsfläche des Militärflughafens. Rund 20 Hektar dieser Fläche wurden von einem Hersteller von Fertigholzhäusern aufgekauft. Die vorhanden 14 Shelters dienen der Holztrocknung, ein Hangar beherbergt die Produktion. Für die übrigen 20 Hektar auf Friesenheimer Gemarkung wurde ein Antrag für einen Solarpark abgelehnt.

5.1.3 Beispiel 3: BBI und BBI Business Park Berlin

Mit der Schließung der innerstädtischen Flughäfen Tempelhof und Tegel wird sich in Zukunft der Flugverkehr der Region Berlin-Brandenburg auf den südöstlichen Flughafen Berlin Schönefeld konzentrieren. „Bis 2011 entsteht hier der neue Hauptstadt-Airport Berlin Brandenburg International BBI – Wachstumsmotor der Hauptstadtregion und internationales Verkehrsdrehkreuz mit einem prognostizierten Passagieraufkommen von anfänglich rund 22 Millionen jährlich.“ (Berliner Flughäfen 2009: 2)
Der ehemalige Flugplatz Schönefeld wird im Rahmen des Umbaus auf insgesamt 970 ha erweitert. Am 3. Juni 2012 soll der BBI offiziell in Betrieb genommen werden.

Das Terminalgebäude liegt zwischen zwei parallel verlaufenden Start- und Landebahnen, die aufgrund ihrer Entfernung zueinander unabhängig betrieben werden können. (vgl.Website Berlin Business) Auf dem sogenannten Midfield befinden sich desweiteren die Gateways, Parkplätze und die Airport City. Die dem Terminal vorgelagerte Airport City ist als ein 16 Hektar großes Areal für eine repräsentative Hotelanlage, ein Kongress- und Konferenzzentrum und für Gebäudestrukturen mit Büros, Gastronomie und Dienstleistungen geplant.
Der High-Tech-Airport ist über das Straßen- und Schienennetz erreichbar. Die A113 ist über die eigene Flugplatz-Auf- und Ausfahrt unmittelbar zu befahren. Durch den Rückbau der nördlichen Start- und Lande-

Abb. 71 Ausbau Flugplatz Schönefeld I Website Wikipedia II

Abb. 72 BBI und BBI Business Park Berlin I Website Wikipedia II

bahn des Schönefelder Flughafens konnte der fehlende Abschnitt der A113 geschlossen werden. Unterhalb des Terminals befindet sich ein neuer Bahnhof für den Straßenbahnverkehr und für Fernverbindungen der Deutschen Bahn.

Nordöstlich des neuen Airports BBI wird ein Wirtschaftsstandort mit Zukunftsperspektive und Dynamik geplant. (vgl. Website Berliner Flughäfen) Auf rund 109 ha entsteht der größte zusammenhängende Gewerbepark Berlins. „Das großzügig durchgrünte Areal bietet maßgeschneidert arrondierte, voll erschlossene Grundstücke für Unternehmen aller Art-vom Existenzgründer bis zum Back Office, vom regionalen Distributionszentrum bis zum weltweilt agierenden Produzenten.“ (Website Berlin Business)

Über die B 96a und die nahe Anschlussstelle der A 113 ist der Business Park an das Fernstraßennetz und über den neuen Flughafenbahnhof mit regelmäßigen Bahnverbindungen an das nationale und internationale Schienennetz angebunden.

BIB Business Park Berlin

Der Standort profitiert von der Nähe zur Innenstadt sowie von den optimalen regionalen, nationalen und internationalen Verkehrsanbindungen. Den größten Vorteil bietet der beschriebene internationale Airport mit den naheliegenden Passagier- und Cargoterminals.

Der BIB Business Park Berlin wird von zwei Landschaftsparks umgeben. „Der zentrale Grünzug und ein großzügiges ausgelegtes Straßenraster schaffen einzelne Zonen mit unterschiedlichen Nutzungsschwerpunkten.“ (Berliner Flughäfen 2009: 4)

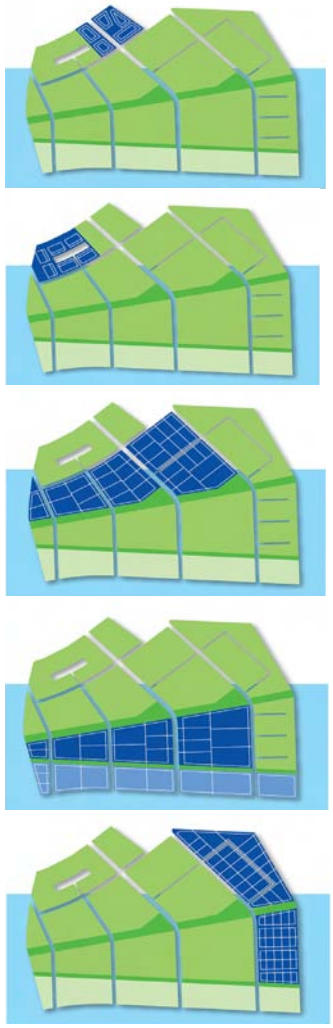


Abb. 73 Nutzungszonen BBI Business Park I Berliner Flughäfen 2009

Nördlich des Gewerbeparks verläuft die B96 a, an die das Gebiet über eine zentrale Achse angebunden ist. An der Schnittstelle der Magistrale und der B 96 a entsteht ein repräsentativer Eingangsbereich, der adressbildend für den Standort ist. Das rund 5,3 ha große Entrée wird von hochwertigen Büro- und Hotelgebäuden, Gastronomie, Handel und serviceorientierten Dienstleistungen geprägt.

Westlich des Eingangsbereichs entlang der B 96a entsteht ein Büro- und Gewerbepark für Unternehmen, „die neben Büros auch kombinierte Service – und Lagerflächen benötigen.“ (Berliner Flughäfen 2009: 6)

Das anschließende Mittelfeld des Gewerbeparks ist für Güter- und Dienstleistungsdistributionen und einen vielfältigen Branchenmix ausgelegt. Das rund 31 ha große Areal bietet genügend Raum für Grundstücke unterschiedlicher Größenordnung. Für Unternehmen aus dem Güter- und Dienstleistungsbereich sowie für das produzierende Gewerbe mit mittlerem bis größerem Flächenbedarf ist dieser Teilbereich des BIB Business Park Berlin vorgesehen.

Für Unternehmen mit großen Flächenbedarfen wie Logistikunternehmen steht das südliche Areal zur Verfügung. Die Industriegrundstücke haben eine Grundfläche von mindestens 10.000 qm bis 60.000 qm. Die Industrie- und Logistikflächen werden ebenfalls über die Transversale erschlossen, ein Gleisanschluss ist möglich. (vgl. Berliner Flughäfen 2009: 8)

In der östlichen Erweiterung des BBI bieten kleinteiligere Grundstücke Platz für kleine und mittlere Unternehmen. Die Grundstücke mit einer Größenordnung ab 2.000 Quadratmeter eignen sich für Handwerksbetriebe, nicht störendes Gewerbe, service- und technikorientierte Unternehmen. Diese zwei klassischen Gewerbegebiete mit 15 bzw. 12 Hektar werden von dem östlichen Landschaftspark begrenzt, der zugleich ein angenehmes Arbeitsumfeld schafft. (vgl. Berliner Flug-

häfen 2009: 9)

Die Entwicklung des BIB Business Park Berlin, der zu zwei Drittel als Gewerbeflächen und einem Drittel als Industrieflächen ausgewiesen ist, erfolgt in sechs Bauabschnitten. Die Herstellung der ersten Erschließungsstrukturen erfolgte Mitte 2008. Rund 38 Hektar von den insgesamt 109 Hektar wurden an einen britischen Gewerbeparkentwickler veräußert. Die Flächenvermarktung an den international erfahrenden Gewerbeparkbetreiber galt als erster Vermarktungserfolg und zugleich als Signalwirkung für den BBI Business Park. (vgl. Website Berlin Business)

5.1.4 Zusammenfassung Standortfaktoren und Charakteristiken der Beispiele

Flugfeld Böblingen	Black Forrest Business Park Lahr	BBI Business Park Berlin
• Erschließung in mehreren Bauabschnitten • phasenweisende Erschließung • Hochwertige Bau – und Freiraumstruktur • Flexible Ausnutzung der Baugrundstücke • Attraktiver Eingangsbereich (gestaffelte Raumkante) • Möglichkeit der Anpassung an veränderte Rahmenbedingungen • Stellflächen für Pkw- und LKWs (Multifunktionsstreifen) • 10.000-20.000 qm Grundstücke • Dezentrale Regenwasserbewirtschaftung • Grünordnungsplan	• Nutzungszonen, Bereiche für flächenintensive Unternehmen 3.000- 50.000 qm und kleinteiligere Nutzungen 1.000-10.000 qm • Vermarktung und Entwicklung durch GmbH • Interkommunales Gewerbegebiet • Breiter Branchenmix • Kleine, mittlere bis große Unternehmen • Große Gewerbeflächen mit flexiblem Flächenzuschnitt (Expansionsmöglichkeiten) • Gute Anbindung an Autobahn und Flughafen • Öffentliche Flächen mit gestalterischer Qualität • Image • Verkauf und Vermietung von Bestandsgebäuden • Erschließung in mehreren Bauabschnitten, Unterteilung in Sektoren	• Starke Durchgrünung, angrenzender Landschaftspark (attraktives Arbeitsumfeld) • Maßgeschneiderte, voll erschlossen Grundstücke • Breiter Branchenmix • Zonen mit unterschiedlichen Nutzungsschwerpunkten • Gute Anbindung an Autobahn, Schienenverkehr und Flughafen • Repräsentativer Eingangsbereich (adressbildend) • Ergänzungen durch Gastronomie und Handel • Grundstücke unterschiedlicher Größenordnung • Mehrere Bauabschnitte • Vermarktung einer Teilfläche durch Gewerbeparkbetreiber

Die drei Planungsbeispiele sind aufgrund ihrer geographischen Lage, der städtebaulichen Ausgangslage, der Nutzung und ihres Planungsanlasses sehr unterschiedlich. Dennoch finden sich bei der Konzeption der Gewerbeflächen bestimmte Muster wieder, die für die Gewerbeentwicklung der Beispiele von Bedeutung sind und an dieser Stelle nochmals verallgemeinert auf den Punkt gebracht werden sollen:

1. Für die unterschiedlichen Betriebstypen und Betriebsgrößen ist ein differenziertes Angebot an Grundstücksgrößen bereitzustellen.

2. Mithilfe von Nutzungszonen oder Sektoren können Flächen für unterschiedliche Betriebstypen und -größen vorgehalten werden, die dieselben Standortanforderungen an die Fläche haben.

3. Repräsentative oder attraktive Eingangsbereiche sind wichtig für die äußere Erscheinung eines Gewerbegebietes und können somit adressbildend sein.

4. Die Einbindung von Grün und Landschaft trägt zur gestalterischen Qualität des Gewerbegebietes bei. In Grünordnungsplänen können ökologische Standards (z.B. Regenwasserrückhaltung) für die Gewerbeflächen bestimmt werden.

5. Gewerbegebiete sind in mehreren Bauabschnitten zu erschließen. Anhängig von dem Wirtschaftsstandort und der Lage sind Gewerbegebiete voll oder in Abhängigkeit von der Nachfrage/dem Markt zu erschließen.

6. Die Grundstücke sind so flexibel zu gestalten, dass sie auf die Nutzer zugeschnitten oder veränderlichen Rahmenbedingungen angepasst werden können.

7. Die gestalterische Qualität von Städtebau, Bau- und Freiraumstruktur trägt zur Attraktivität des Gebietes bei (Annoncenwirkung)

8. Gewerbliche Flächen können durch unterschiedliche Akteursmodelle und Kooperationsformen entwickelt werden.

5.2. Standortanforderungen - Gibt es das optimale Gewerbegebiet?

Anhand der drei Beispiele konnten einige wesentliche Merkmale einer aktuellen Gewerbeentwicklung beschrieben werden. Ziel der Gewerbeplanung ist es, einen optimalen Gewerbestandort zu entwickeln, der einerseits den städtebaulichen Zielsetzungen entspricht und andererseits eine gute Vermarktungsmöglichkeit verspricht. Letzteres tritt nur dann ein, wenn die Gewerbeflächen besonders attraktiv sind. Je eher die Standortfaktoren wie die Lage des Gebietes, die Grundstücksgrößen, die Anbindung etc. den Anforderungen der Unternehmen entspricht, desto attraktiver ist es. Im Folgenden soll der Frage nachgegangen werden, welche Faktoren maßgebend für **das** ökonomischste und erfolgversprechendste Gewerbegebiet sind bzw. wie das Gewerbegebiet der Zukunft aussieht.

Städte sowie ganze Regionen unterliegen einem zunehmenden Standortwettbewerb. Eine vom Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung und Bauwesen in NRW (ILS) durchgeführte Befragung von Unternehmen zeigte, dass die Verkehrsanbindung und die Verfügbarkeit qualifizierter Arbeitskräfte die oberste Priorität bei der Standortwahl einnehmen. (vgl. Website ILS) Dagegen spielen die Lebensqualität der Region, die gestalterische Qualität der Fläche, aber auch die Flächenpreise eine untergeordnete Rolle bei einem Teil der befragten Unternehmen.
Diese Befragung ist jedoch nicht repräsentativ für die pauschale Bestimmung der erfolgversprechendsten Standortfaktoren. Grund für diese Annahme ist, dass bei der Befragung der Unternehmen keine Unterscheidung nach Betrieben und Branchen erfolgt ist und somit die spezifischen Anforderungen der verschiedenen Branchen keine Berücksichtigung fanden.
Abhängig von der Betriebsart lässt sich z.B. der Standortfaktor „Verkehrsanbindung“ stärker quantifizieren. So sind Logistikbetriebe auf eine gute Anbindung an das überregionale Verkehrsnetz sowie an die Eisenbahn angewiesen, dagegen ist Büronutzung über das Straßennetz und den ÖPNV angebunden. Für andere Betriebe wie. z.B. international agierende Unternehmen ist die Nähe zu einem Flughafen ausschlaggebend.

„Außerdem ist zu unterscheiden zwischen Unternehmen, die z.B. aufgrund von Flächenengpässen einen neuen Standort in der näheren Umgebung des bisherigen Standorts suchen und regionsexternen Unternehmen mit einem größeren Suchraum.“ (Website ILS)
Ein weiteres Kriterium bei der Standortwahl sind die Grundstückspreise. In Abhängigkeit von der Betriebsgröße und -form gibt es eine Differenzierung der Preisempfindlichkeit der Unternehmen.

Die unterschiedlichen betriebsgebundenen Anforderungen an den Standort machen deutlich, dass es ein Gewerbegebiet der Zukunft bzw. das Gewerbegebiet, das zugleich alle Anforderungen optimal erfüllt, nicht geben wird. (vgl. Website ILS)
Wie die Entwicklungen der letzten Jahrzehnte gezeigt haben, versuchen Planer und Gewerbeentwickler diesem Sachverhalt durch eine Ausdifferenzierung der Gewerbeflächen gemäß der Eignung für bestimmte Branchen und Muster zu entsprechen. Demzufolge werden immer weniger klassische Gewerbestandorte für einen breiten Branchenmix entwickelt. „Im Trend liegen vielmehr integrierte Standorte im Stadtgebiet mit guter Adresse und höheren Qualitätsstandards sowie Gewerbeparks, die auf eine bestimmte Branche zugeschnitten sind.“ (Website ILS)

Ziel der Bestimmung von Flächeneignungen und -zuweisungen für bestimmte Branchen ist es, die Unternehmen an einem Standort zu konzentrieren, der die gleichen Standortanforderungen besitzt. Durch die Bündelung von Unternehmen gleichen Profils können Synergieeffekte zwischen den Unternehmen ermöglicht und zugleich ein bestimmtes Profil oder Image für den Standort erzeugt werden. „Oft besteht allerdings ein Widerspruch zwischen dem finanziellen Interesse der Gemeinden, die Flächen zügig zu vermarkten und der Einschränkung auf bestimmte Branchen. Hier ist eine sorgfältige Abwägung erforderlich, wenn eine Blase wie bei den Technologiezentren vermieden werden soll.“ (Website ILS)

Diese durch das ILS NRW beschriebene Situation wird im Folgenden als Ausgangslage für die Bestimmung zweier Gewerbemodelle herangezogen. Im ersten Fall werden maßgeschneiderte Konzepte für bestimmte Branchen bzw. Unternehmen mit denselben oder vergleichbaren Standortanforderungen entwickelt. Diese äußern sich in einheitlich konzipierten und spezialisierten Gewerbeparktypen, die in ihrer Nutzungsstruktur sehr homogen sind.
Das zweite Modell beinhaltet die klassischen Gewerbeflächen, die für unterschiedliche Nutzergruppen und Branchen ausgerichtet sind. Dieses Modell lebt von der Heterogenität der Nutzungsstruktur, kann jedoch nicht allen Standortanforderungen der unterschiedlichen Betriebsarten gleichsam gerecht werden. Wesentlicher Vorteil der klassischen Gewerbegebiete ist die uneingeschränkte Vermarktungsmöglichkeit.
Beide Modelle werden vermutlich auch in Zukunft bestimmend für die Gewerbeentwicklung sein.

Im nächsten Abschnitt werden die Unterschiede zwischen den gemischt genutzten Gewerbeflächen und den spezialisierten Gewerbeparks nochmals verdeutlicht. Der Gewerbeparktyp „Businesspark“ der vorherigen Beispiele Black Forest Business Park oder BBI Business Park ist entsprechend der Definitionen der Gewerbeparktypen nach Vielberth[10] dem gemischt genutzten Gewerbepark gleichzusetzen.

5.3 Gemischte Gewerbeflächen und spezialisierte Parks

Es gibt zahlreiche Definitionen des Begriffs „Gewerbepark“. Einigkeit besteht darin, dass von einem Gewerbepark die Rede ist, wenn das Gebiet aus einem ausreichend großes Grundstück besteht, um eigene Standortqualität zu entwickeln, das Projekt auf einer einheitlichen Konzeptidee basiert, das Projekt unter einer Gesamtleitung realisiert wird und von einem Management gesichert wird und der Gewerbepark dem Marktgebiet und den sich ändernden Anforderungen angepasst wird. (vgl. Vielberth 1999: 43)

Gemäß der Nutzungsart erfolgt bei Gewerbeparks eine Klassifikation in gemischt genutzte Gewerbeparks, Industrieparks, Gewerbeparks für Leichtindustrie, Büroparks, Multi-Use-Developments und spezialisierte Parks wie Lager- und Speditionsparks, Gründerparks, Forschungs- und Entwicklungsparks, Güterverteilungszentren und andere hochspezialisierte Parks. In der folgenden Auflistung sind die wesentlichen Merkmale

[10] Johann Vielberth: Das große Handbuch der Gewerbeparks

der einzelnen Klassifikation nach Vielberth beschrieben.

gemischt genutzte Gewerbeparks:

Die Zielgruppe der gemischt genutzten Gewerbeparks ist breit gefächert (fast alle wirtschaftlichen Bereiche). Diese Gewerbeparks sind für Handwerk, leichte Produktion, Dienstleister, Servicebetriebe, technischer Großhandel, Versicherungen, Anwälte, Steuerberater, andere Freiberufliche, Groß- und Einzelhandel mit Spezialsortiment, große Verwaltungen (Büronutzung), Konferenz- und Schulungszentren, Hotels, Gastronomie etc. ausgelegt. Ausgeschlossen sind jedoch Betriebe, die selbst stören oder gestört werden, z.B. industrielle Fertigung, Lagerung und Spedition sowie Handel. Je näher ein gemischt genutzter Gewerbepark am Stadtzentrum liegt, desto mehr Dienstleister, hochwertige Büronutzungen und Spezialhandel siedeln sich an. (vgl. Vielberth 1999: 47) Die Anforderung an die Architektur, Außenanlagen und Gesamtanlage des Parks stehen im engen Kontext mit der Hochwertigkeit der Nutzung.

Industrieparks:

In Industrieparks sind das produzierende Gewerbe und die Schwerindustrie anzusiedeln. Wesentliche Anforderungen an Industrieparks sind preiswerte Grundstücksflächen. (vgl. Vielberth 1999: 47) Immissionen, die vom Industriegebiet ausgehen, dürfen sich nicht störend auf das direkte Umfeld auswirken. Ein weiteres Merkmal eines Industriegebietes ist eine gute Anbindung an das überregionale Fernstraßennetz und Eisenbahn. Zudem müssen Straßen in ihrer Traglast, Breite und Kapazität auf die Nutzung abgestimmt sein. Industriebetriebe errichten zumeist eigene Anlagen auf den Parzellen.

Gewerbeparks für Leichtindustrie:

Diese Kategorie ähnelt den Industrieparks, sie ist jedoch für eine nicht emittierende, saubere Industrie ausgelegt. Gewerbeparks für die Leichtindustrie können stadtnäher und wohngebietsnäher als Industrieparks sein. Entweder errichten die Betriebe ihre Anlagen selbst oder sie greifen auf multifunktionale Gebäude zurück, die von einem Investor errichtet wurden und zugleich von mehreren Unternehmen in Anspruch genommen werden. (vgl. Vielberth 1999: 49f)

Büroparks

Die klassischen Büroparks gehen als eine Spezialisierung der gemischt genutzten Gewerbeparks hervor. Büroparks haben zumeist eine günstige Lage im Marktgebiet und profitieren von der Nähe zu überörtlichen Straßen und Flugplätzen. Entscheidend ist für diese spezialisierte Art der Gewerbeparks ein Standort mit größtmöglicher Adressbildung sowie Prestige. Ein Risiko des Büroparks ist die Konkurrenz zu innerstädtischen oder citynahen Büronutzungen durch eine geringere Miete und bessere Anbindung. Die Annoncenwirkung der Büroparks wird durch eine gute Architektur, eine großzügige Landschaftsgestaltung sowie funktionale Bauten begünstigt. (vgl. Vielberth 1999: 50) Die Büronutzung kann durch kleinteilige Dienstleistungen für die Beschäftigten wie Nahversorgung, Gastronomie, Banken etc. ergänzt werden.

Multi-use-Developments:

Hierbei handelt es sich um eine Sonderform aus Amerika. Diese Kategorie der Gewerbegebiete umfasst mehrere hundert Hektar Flächen und nimmt auch aufgrund des vielfältigen Nutzungsmixes mit Industrie- und Gewerbegebieten, Einzelhandelsbereichen, Wohngebieten, Sportanlagen und Hotels einen Stadtteilcharakter ein. (vgl. Vielberth 1999: 51f) Aufgrund der enormen Größe gibt es nur wenige Gewerbeparks von dieser Kategorie in Deutschland.

Spezialisierte Parks:

Wie bereits beschrieben existieren noch weitere spezialisierte Formen wie Lager- und Speditionsparks, Gründerparks, Forschungs- und Entwicklungsparks sowie Gründerverteilungszentren. Die Anforderungen der Lager- und Speditionsparks an den Standort äußern sich in möglichst preiswerten Grundstücksflächen, einem Anschluss an überörtliche Straßen, Eisenbahn, Flugplatz und Hafen, breite Straßen mit großen Lieferhöfen, LKW-Parkplätzen sowie Bauten für Lagerung und Umschlag. In Lager- und Speditionsparks sind ebenfalls ergänzende Dienstleister wie Tankstellen, Waschanlagen etc. anzufinden. (vgl. Vielberth 1999: 52)

Gründerparks haben zumeist keine wirtschaftliche

Basis und sind meistens auf Sponsoren und öffentliche Subventionen angewiesen, dies liegt u.a. an den Mieten unter Marktniveau. Gründerparks liegen zumeist im Interesse der Wirtschaftsförderungen, die ein reges Interesse an den Gründerparks haben. Oftmals sind Gründerparks auf Konversionsgebieten zu finden.

Ziel der Forschungs- und Entwicklungspark ist die Förderung neuer Techniken und Umsetzung wissenschaftlicher Erkenntnisse. Wie die Gründerparks können sich Forschungs- und Entwicklungsparks nicht von allein tragen und sind somit auf Subventionen angewiesen.

Neben den spezialisierten Gewerbeparks existieren weitere Parks, die noch spezialisierter auf bestimmte Zielgruppen ausgerichtet sind. In diesem Zusammenhang sind z.B. High-Tech-Parks, Medien-Parks, Modezentren zu nennen.

5.4 Anforderungen an das Gewerbegebiet

Aus dem Kapitel 2.5.3 geht hervor, dass für den Standort Flugplatz Gütersloh Gewerbeflächen allgemein gewerblicher Nutzung zu entwickeln sind. Nach den zuvor beschriebenen Definitionen wird es sich folglich um ein Gewerbe-/ Industriegebiet oder einen gemischt genutzten Gewerbepark/Businesspark handeln. Die Gewerbeflächen allgemein gewerblicher Nutzung vereinen alle Standortanforderungen der genannten Gewerbeparktypen, sie können diese Anforderungen jedoch nicht im gleichen Maße erfüllen.
Für den Standort Gütersloh sind Gewerbeflächen für einen breiten Branchenmix und für kleine bis große Unternehmen zu planen. Aus diesem Grund werden im nächsten Textabschnitt allgemeine Anforderungen an das Gewerbegebiet in Bezug auf die Lage, die Erschließung, das Grundstück und die Gebäudestruktur beschrieben.

Lage

Je nach Nutzergruppe werden bestimmte Standortfaktoren wie z.B. die Lagegunst an einer Autobahn oder Bahnstrecke unterschiedlich gewichtet. Die Anforderungen an die Lage eines Gewerbestandortes beziehen sich nicht nur auf die überregionale Anbindung eines Gewerbestandortes, sondern auch auf die Kundenorientierung des Standortes. In diesem Falle lassen sich Unternehmen z.B. des Verlagswesens, der Druckerei und Medien nur an dem Standort nieder, wo ein Markt bzw. eine Kundschaft vorhanden ist oder aufgebaut werden kann.
Ein weiteres Kriterium spielt das Image eines Gewerbegebietes. Spezialisierte Nutzungen wie Büros oder technologierorientierte Unternehmen bevorzugen Standorte mit einer guten Annoncenwirkung.
Eine weitere Anforderung an die Lage steht im Zusammengang mit den Emissionen und Immissionen, die vom Gewerbegebiet ausgehen oder auf das Gebiet einwirken können. Von dem Gewerbegebiet bzw. den Nutzern dürfen keine Störungen wie Emissionen und Verkehr auf das Umfeld ausgehen. Umgekehrt dürfen die Gewerbetreibenden und das Gebiet durch Immissionen wie Rauch, Staub, Lärm und Licht der Umgebung oder ein unschönes Erscheinungsbild der Umgebung nicht beeinflusst werden. (vgl. Vielberth 1999: 124f)

Erschließung

Der Verkehr, der durch ein Gewerbegebiet produziert wird, stellt höchste Anforderungen an die Erschließung des Gewerbegebietes, an die Anbindung an die regionalen und überregionalen Verkehrsachsen sowie im Rahmen der Auswirkungen des Gewerbegebiets an das Umfeld. Liegt ein Gewerbegebiet nicht in der Nähe einer Autobahnzufahrt, ist dieses über eine Zubringerstraße anzubinden. Zubringerstraßen sind möglichst ohne Ampelanlagen sowie sonstigen Hindernisse, die den Verkehrsfluss beeinflussen, sowie ohne Ortsdurchfahrten zu planen. (vgl. Vielberth 1999: 125f)
Die Zubringerstraßen sowie das bestehende Verkehrsnetz müssen dazu in der Lage sein, das aus dem Gewerbegebiet resultierende Verkehrsaufkommen aufzunehmen. Durch eine Ermittlung des zusätzlichen Verkehrs kann eine Überprüfung der Leistungsfähigkeit der vorhandenen öffentlichen Verkehrserschließung erfolgen. Im Falle einer Unverträglichkeit durch das erhöhte Verkehrsaufkommen sind Ausbaumaßnahmen notwendig, um das Projekt zu realisieren. Zu den Straßenausbauten gehören z.B. die Herstellung von Straßeneinmündungen und der Ausbau von Kreuzungen, die der Erschließung des Gebietes dienen.
Für die Annoncenwirkung eines Gewerbegebietes ist eine Erkennung des Gebietes von außen z.B. durch Logos oder prägnante Gebäude notwendig. Aus diesem Grund ist eine wenig befahrene Erschließungsstraße des Gewerbegebiets für die Annoncenbildung nicht

förderlich. „Diese Wirkung ist umso größer, je frequentierter die Straße ist, je charakteristischer die Gebäude sind und je günstiger die Einsicht auf die Anlage vom Verkehrsweg aus ist.“ (Vielberth 1999: 126f)

Das interne Straßennetz beeinflusst maßgebliche die Funktionsfähigkeit des Gewerbegebietes und ist deshalb fundamental bei der Konzeptplanung des Gewerbegebietes. In den meisten Fällen wird ein Teil der Erschließungskosten von der Kommune übernommen, der Großteil wird durch Umlage auf die Grundstücke beglichen.

Zur Erschließung zählt ebenfalls die Ver- und Entsorgung des Grundstücks. Je nach Betriebsstätte spielen die Stromversorgung z.B. Mittelspannung oder Niederspannung, die Brauch- und Frischwasserversorgung, die Regen- und Schmutzwasserentsorgung, die Kommunikationsnetze, die Gasversorgung und Abfallentsorgung eine Rolle. Ein wichtiges Thema bei der Erschließung des Grundstücks ist die Einspeisung von Regenwasser in das Kanalnetz. Besonders bei Großanlagen wie Gewerbegebiet oder Gewerbeparks sind konstruktive Lösungsansätze für die Regenwasserrückhaltung zu berücksichtigen. Als probate Mitte haben sich besonders oberirdische Flutmulden innerhalb der Grünanlagen oder Teiche mit genügend Speicherkapazität bewährt. (vgl. Vielberth 1999: 216)

Das Grundstück

Unternehmen haben bei der Standortwahl unterschiedliche Anforderungen an das Grundstück in Bezug auf die Nutzungsvorschriften, die Grundstücksgegebenheiten, die Ver- und Entsorgung des Grundstücks, die soziale Infrastruktur, die städtebauliche und landschaftliche Einbindung des Grundstücks, die Umweltschutzaspekte, den Wert des Grundstücks sowie das Image.
Die Nutzungsvorschriften wie die Art der zulässigen Nutzung, das Maß der zulässigen Nutzung sowie die Bauweise, Baugrenzen etc. im Zusammenhang mit dem B-Plan sind bei dem Grundstückserwerb von Bedeutung. Ebenso die Grundstücksgegebenheiten wie die Größe des Grundstücks auch in Hinblick auf Expansionsmöglichkeiten, der Zuschnitt des Grundstücks in Anbetracht der funktionalen und technischen Anforderungen, die Topographie des Grundstücks, die Bodenbeschaffenheit, die Altlasten, der Grundwasserspiegel und die Nachbarbebauung. (vgl.RKW 1990: 30f)

Gebäudestrukturen

Für die Gebäudeplanung können aufgrund der vielfältigen architektonischen Lösungen keine schematischen Handlungsanweisungen aufgezeigt werden. Um jedoch einen Einblick in die Anforderungen an die Gebäudestrukturen zu erhalten, wird sich an dieser Stelle nochmals eines Beispiels bedient. Wie im Beispiel BBI Business Park beschrieben, wurde ein Teilbereich des BBI Business Park Berlins an einen international erfahrenen Gewerbeparkbetreiber verkauft. Dieser vermarktet mietbare, flexible Immobilien innerhalb der verschiedenen Nutzungszonen für Logistikbetriebe, Industrie- und Gewerbebetriebe sowie Büroflächen.
Die folgenden Informationen wurden der Vermarktungsbroschüre des Gewerbeparkbetreibers entnommen und stellen beispielhafte Lösungen für die drei unterschiedlichen Nutzungszonen bzw. Betriebsformen und den hiermit verbundenen Anforderungen an die Gebäudestrukturen dar.
Die Darstellung basieren auf einer einheitlichen Konzeption des Gewerbeparkbetreibers, der unterschiedlichen Betrieben flexible Mieteinheiten anbietet. Ungeachtet des Umstandes, dass die Gebäudestrukturen für mehrere Mieteinheiten erstellt werden, lassen sich dennoch Rückschlüsse aus den Größen der einzelnen Einheiten für eine Planung und Entwicklung eines Gewerbegebietes ziehen, das kleinteilig bebaubare Grundstücke für die einzelnen Betriebe anbietet.

Die südlichen Bereiche des BBI Business Park sind nach dem Gewerbeflächenkonzept für flächenintensive Unternehmen vorgesehen. Der Gewerbeparkbetreiber entwickelt auf diesem Gebiet großflächige Hallen für Logistikbetriebe, die in fünf Mieteinheiten unterteilt werden können. Insgesamt existieren rund 85 Ladetore inklusive 6 Jumborampen. (vgl. Website IHK Ostbrandenburg) Die Ladehöfe besitzen jeweils eine Tiefe von 35-40 m. Die reinen Hallenflächen sind zwischen 8.800 und 10.200 m² groß und sind für eine Lagerguthöhe mit 10 m ausgerichtet. Die den Hallenbereichen vorgelagerten Büros (rot dargestellt) sind zwischen

Abb. 74 Südliche Zone I Website IHK Ostbrandenburg

80 und 140 m² groß. Die Mezzazine (rosa dargestellt) können für den Ausbau der Büroflächen verkleinert werden.

In der zentraleren Zone, die für Güter- und Dienstleistungsbereich sowie für das produzierende Gewerbe mit mittleren bis größeren Flächenbedarf geplant ist, wurde die nach dem Investor benannte Segro Business Area entwickelt, in welcher flexible Flächen für Gewerbe und Produktion von 350 m² bis 10.000 m² vermietet werden. (vgl. Website IHK Ostbrandenburg)

Die Hallen sind rund 6,50 m hoch und sind über eine ebenerdige Zufahrt mit elektrischem Rolltor versehen. Einige der Flächeneinheiten besitzen ein zusätzliches Rampentor. Die zahlreichen Fenster im Hallenbereich erfüllen die Arbeitsanforderungen der Arbeitsstättenrichtlinie zur Einrichtung ständiger Arbeitsplätze. Lichtkuppeln im Dach sorgen für gute Lichtverhältnisse und Belüftungen. (vgl. Website IHK Ostbrandenburg) Mit Größenordnungen von ca. 300 bis 1500 m² sind die Hallen für unterschiedliche Betriebsarten und -größen ausgerichtet. Die an die Hallenbereiche angelagerten Büroflächen können je nach Mieterwunsch aufgeteilt und innerhalb der Einheit erweitert werden. Die Büroflächen variieren zwischen 60 und 200 m².

Die dritte Nutzungszone besteht aus der Segro Office Area. Die Gebäudestrukturen verfügen über 250 bis 10.000 m² großen Mietflächen. Die Raumaufteilung erfolgt nach Mieterwunsch. Durch die flexiblen Grundrisse können Erweiterungsmöglichkeiten auch nach

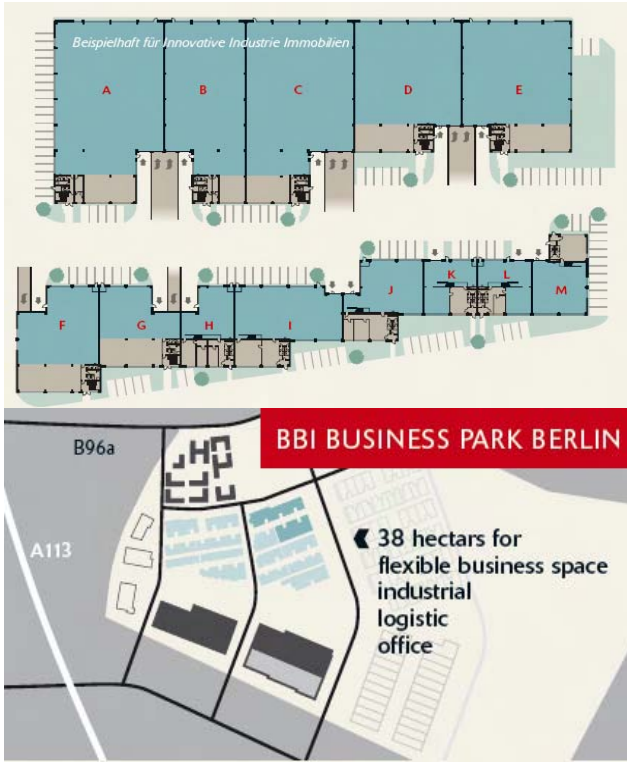


Abb. 75 Segro Business I Website IHK Ostbrandenburg

Mietbeginn zugemietet werden. Die Außenanlagen verfügen über zahlreiche Stellplätze für Mitarbeiter und Besucher sowie eine gepflegte Grünanlage.

Anhand des Beispiels lassen sich zwei wesentliche Prinzipien der Gebäudekonzeption in einem Gewerbepark benennen: Multifunktionalität und Flexibilität.

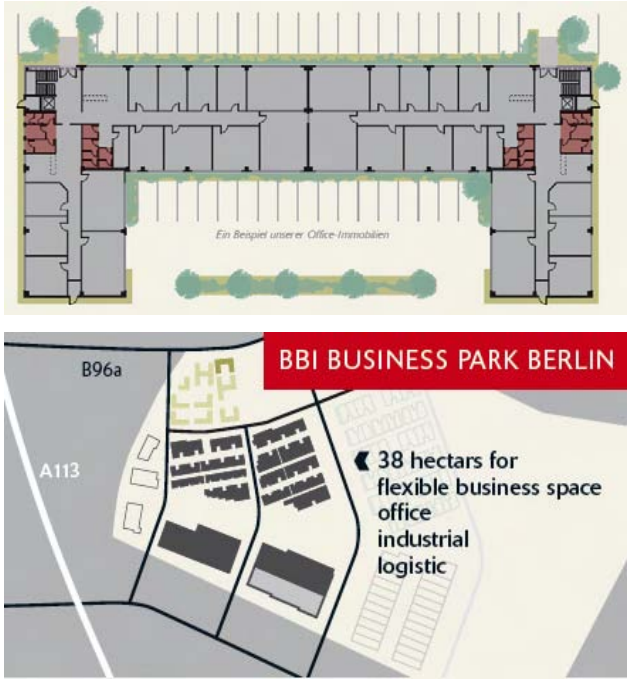


Abb. 76 Segro Office Area I Website IHK Ostbrandenburg

Ergänzt werden können diese Prinzipien durch einen dritten Aspekt, die Wirtschaftlichkeit, die alle Bereiche des Planens und Bauen betrifft. (vgl Vielberth 1999: 225)
Um den Anforderungen der unterschiedlichen Nutzerkreise gerecht zu werden, sind die Gebäude multifunktional zu konzipieren. Würde die Gebäudestrukturen nicht den vielfältigen Raumbedürfnissen angepasst werden, so wären diese Flächen für bestimmte Nutzergruppen nicht attraktiv bzw. würden bestimmte Marksegmente ausgeschlossen.
„Diese Multifunktionalität wird durch die Flexibilität der Gebäude erreicht […], d.h. durch bauliche Vorkehrungen in der Art der Konstruktion- flexible Fassade, wandfreie Stützenkonstruktionen und Fensterbändern, die eine freie Raumaufteilung erlauben, mit Wandanschlussmöglichkeiten zwischen jeden Fenstern, [..] Aufzüge und Lastenaufzüge für maximale Belegung, ausreichende Deckentragfähigkeit, Geschoßhöhe, Schächte, Versorgung mit Strom, Wasser, Abwasser, Gas, Medienanschlüsse. (Vielberth 1999: 225) Eine flexible Flächenaufteilung eines Gebäudes kann durch verschiedene technische und bauliche Maßnahmen im Bereich der Fenster, der Eingänge und Anlieferungsbereiche, der zentralen Gemeinschaftsanlagen, der inneren technischen Erschließung, eine variable Raumaufteilung sowie leichte Umbau- und Ausbaumöglichkeiten erfolgen.

5.5 Fazit

Die Beispielprojekte Flugfeld Böblingen, BBI Business Park in Berlin und Black Forest Business Airport in Lahr zeigten, dass mit einer Konversion ehemaliger Flugplatzgelände große wirtschaftliche und städtebauliche Entwicklungschancen verbunden sind. Der Umgang mit den freigewordenen Entwicklungsflächen und der gestalterische Anspruch an die städtebauliche Planung der Konversionsstandorte sind aufgrund der räumlichen Lage der Gebiete und der städtebaulichen Umgebung recht unterschiedlich. Das Flugfeld Böblingen unterscheidet sich schon aufgrund der integrierten Lage von dem Black Forest Business Park. Beim BBI Business Park und Flugfeld Böblingen nehmen das Image der gewerblichen Flächen und die Außenwirkung der Gewerbebauten eine wichtige Rolle ein. Mithilfe einer hochwertigen Bau- und Freiraumstruktur gewinnen beide Projekte an Attraktivität und Image. Eine großzügige Durchgrünung, eine Einbettung in die Landschaft, die Integration eines Regenwasserbewirtschaftungskonzeptes in das Freiflächenkonzept ermöglichen, dass die ökologischen Anforderungen an das Gewerbegebiet erfüllt werden und ein angenehmes Arbeitsumfeld geschaffen wird. Im Beispiel Flugfeld Böblingen wurde den freiraumplanerischen Belangen mit einem zentralen Grünzug entgegnet. Auch im Beispiel BBI Business Park tragen die angrenzenden Landschaftsparks sowie die achsialen Grünzüge zur Attraktivität des Standortes bei. Von der gestalterischen Qualität profitieren nicht nur die Betriebe, sondern auch die Adressbildung des Standortes. Aufgrund dessen ist bei der Konzeption der Nutzungsprogramme und des städtebaulichen Rahmenplans der Frage nachzugehen, inwiefern das landschaftliche Umfeld sowie ein Freiraumkonzept zur Attraktivität und zur Erfüllung ökologischer Belange in ein Gesamtkonzept zu integrieren sind.
Zudem werden in den genannten Beispielen durch die städtebauliche Gestaltung markante Eingangssituationen für Unternehmen mit repräsentativen Charakter und einer bewussten Außendarstellung ermöglicht, die sich zuletzt auch positiv auf das Gesamtimage der

Parks auswirken. Dementsprechend sind im städtebaulichen Rahmenplan die Belange bestimmter Nutzungen auf die städtebauliche Gestaltung zu überprüfen. Im Vergleich der Beispiele BBI Business Park und Black Forest Business Park handelt es sich bei dem erst genannten um ein stringent durchdachtes Konzept, das sich in Form von mehreren Nutzungszonen für bestimmte Zielgruppen äußert. Beim Beispiel Black Forest Business Park werden Gewerbeflächen entsprechend ihrer Grundstücksgrößen in zwei Areale unterteilt, deren Nutzergruppen sich überschneiden können. In Anhängigkeit der Größe der zu entwickelnden Gewerbeflächen und der Spezifizierung der Flächen im Betrachtungsraum Flugplatz Gütersloh ist darüber nachzudenken, ob eine Unterteilung in Nutzungszonen für die Planung sinnvoll ist.
Um an die Historie bzw. den gewachsenen Charakter des Ortes zu erinnern, wurden in Planungsbeispiel Flugplatz Böblingen ein Teil der historischen Gebäude erhalten und in das Bebauungskonzept des städtebaulichen Entwurfs integriert. Auch für die Nutzungsprogramme und den städtebaulichen Rahmenplan ist der Umgang mit bestehenden Gebäuden auf dem Militärflugplatz zu erwägen.
Der erwünschte Branchenmix in den Beispiele BBI Business Park und Black Forrest *B*usiness Park ist das entscheidende Standortkriterium und zugleich die Vermarktungsstrategie der Gewerbeparks. Mit den gemischt genutzten Gewerbeflächen werden fast alle wirtschaftlichen Bereiche angesprochen und somit eine breite Nachfrage garantiert.
Die Größe der Gewerbegebiete bzw. Business Parks wurde als Potenzial für eine gewerbliche Entwicklung erkannt. Damit werden den Unternehmen Expansionsmöglichkeiten sowie flexible Flächenzuschnitte ermöglicht, die ausschlaggebend für die Standortwahl sein können. Die Größe der gewerblichen Flächen bzw. die gewerblichen Reserveflächen sind Auslöser einer eigenständigen Standortqualität. Für den Standort Gütersloh bedeutet das, dass ebenfalls Kriterien wie ein breiter Branchenmix, die Größe der gewerblichen Flächen bzw. die Flexibilität der gewerblichen Flächen etc. gefunden werden sollte, um den Standort besser zu vermarkten.
Mit dem Exkurs konnte dargestellt werden, dass kein Idealbild von einem Gewerbegebiet existiert. Ursache hierfür sind die Standortfaktoren sowie die verschiedenen Anforderungen der Unternehmen an die gewerbliche Fläche. Da das Flugplatzgelände ausreichend Flächen für ein einheitliches Gewerbekonzept bietet, ist ein gemischt genutzter Gewerbepark nach der Definition nach Vielberth möglich. Spezialisierte Parks fallen entsprechend der Analyse des Kapitels 2.4 für den Militärflugplatz außer Betracht.

Nutzungskonzepte

6.1 Szenarien für eine Konversion

6.2 Nutzungsprogramme

6. Konzepte für die Nutzungsstruktur (Nutzungsprogramme)

6.1 Szenarien für eine Konversion

In diesem Arbeitsschritt werden unterschiedliche Szenarien aufgezeigt, die den Abzug des britischen Militärs und die Freigabe von Flächen für eine Konversion simulieren. Dazu wurden eigenständig 5 Szenarien entwickelt, die einerseits von Extremen ausgehen und andererseits auf einer phasenweisen Entwicklung basieren. Die Szenarien wurden frei auf Grundlage der derzeitigen Nutzung des Areals entwickelt und basieren nicht auf Aussagen des Militärs. Einziger Anhaltspunkt für die Szenarien bzw. die Freigabe von Flächen ist die Aussage, dass das Militär nur rund ¼ der Gesamtflächen für den Betrieb des militärischen Stützpunkts benötigen.

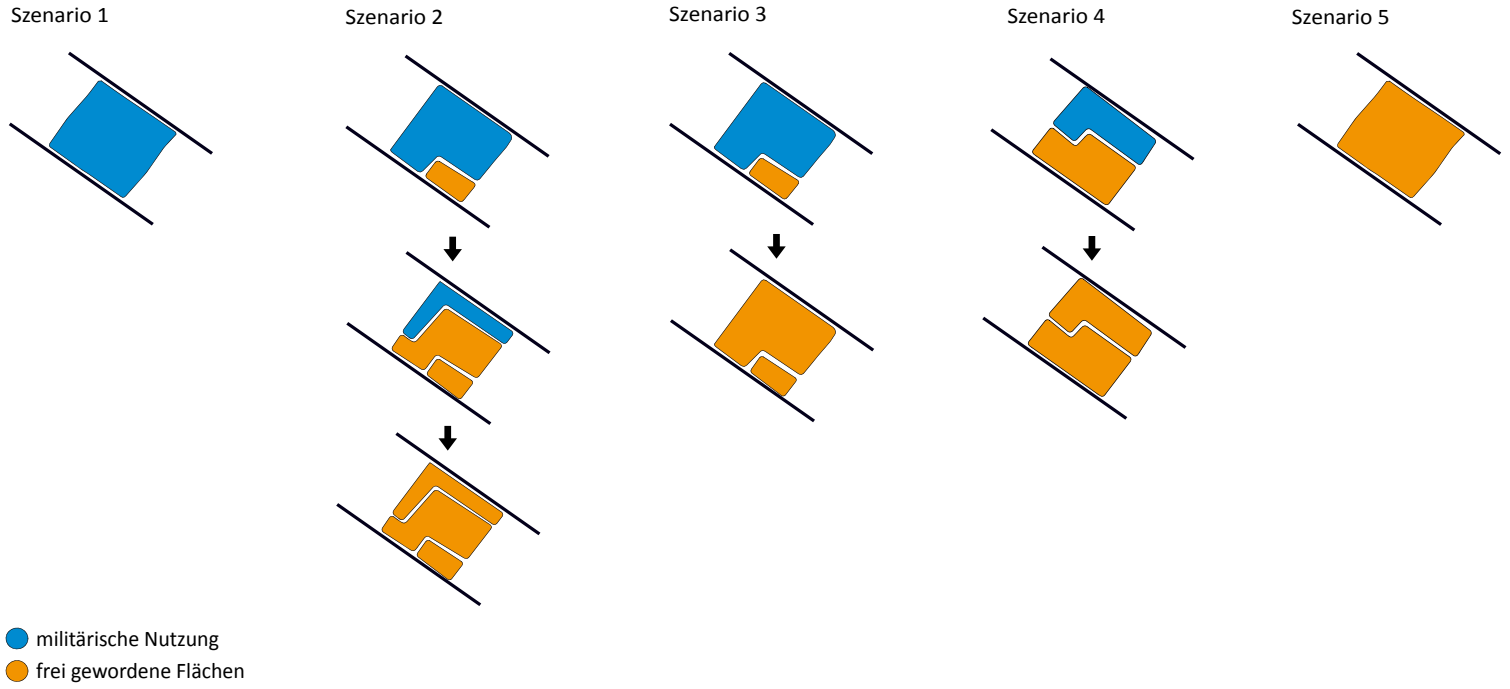


Abb. 77 Entwicklungsszenarien I eigene Darstellung

Szenario 1

Das erste Szenario geht davon aus, dass das gesamte Flugplatzgelände weiterhin von der britischen Army als militärischer Stützpunkt betrieben wird. In diesem Falle ist eine zivile Nachnutzung des Flugplatzes sowie eine Gewerbeentwicklung für einen angenommenen Planungszeitraum von 10 Jahren + auszuschließen. Möglich wäre jedoch eine Reaktivierung der zivilen Mitbenutzung des Flughafens auf dem militärischen Sicherheitsgebiet, wie es bis 2003 gehandhabt wurde.

Szenario 2

Bei einer Einwilligung des britischen Militärs, Teilflächen des Militärflughafens abzustoßen und damit den stadtplanerischen Absichten einer Gewerbeflächenentwicklung am und auf dem Flugplatz entgegenzukommen, wären die Flächen zu fokussieren, die zurzeit die geringste Nutzung erfahren. Wie das Szenario 2 zeigt, wäre eine Freigabe der Teilflächen südlich der Start- und Landebahn von erster Priorität. Diese Fläche umfasst einen Großteil der südlichen Verkehrsflächen, die kleinen Flugzeughallen, die Erdbunker und den angrenzenden Golfplatz. Infolge der geringen Nutzungsdichte der Randbereiche des Flugplatzes besitzen die Flächen zurzeit den Charakter einer Verkehrsbrache und eignen sich insofern für eine anderweitige, nicht militärisch ausgerichtete Nutzung.

Das Szenario 2 entspricht der Annahme, das Teilflächen des Flugplatzes abschnittsweise veräußert werden. In einer zweiten Phase könnte bei einer Reduzierung der stationierten Transporterstaffel, die zurzeit auf den Hallenvorfeldern untergebracht sind, das Flugfeld samt der technischen Flughafeninfrastruktur (Hangars, Tower etc.) für eine zivile Übernahme der Flugnutzung abgesondert werden. Grundlage dieser Entwicklung ist, dass das Militär weder ein Interesse an einer Nutzung für Militärflugzeuge noch an einem Hubschrauberlandeplatz besitzt. Infolgedessen wären die stationierten Helikoptereinheiten zu verlagern. Die militärische Nutzung des Flughafens konzentriert sich auf die „Landseite“- die nördliche Bebauung entlang der Marienfelder Straße- und auf die Verkehrsflächen am westlichen Gebietsrand. Die Beibehaltung der Verkehrsflächen am westlichen Randbereich inklusive dem Hangar 1 ermöglicht, dass nicht zugleich der größte Teil der Militärfahrzeuge abgezogen werden müssen, sondern eine Verlagerung dieser von den Nebenflächen der Taxiways erfolgen kann. In Anbetracht einer phasenweisen Absonderung von ehemals militärisch genutzten Flächen ist auch zu vermuten, dass die Wohnnutzung für die stationierten Soldaten und Offiziere bis zuletzt aufrecht erhalten wird.

Bis zu dem Zeitpunkt, an dem das ganze Areal freigegeben wird, wird eine langandauernde Phase mit paralleler ziviler und militärischer Nutzung des Gebietes vergehen. Ein unmittelbares Nebeneinander der zivilen und militärischen Nutzung könnte zu Konflikten und sich überschneidenden Nutzungsansprüchen führen. Um die Nutzungen zu separieren ist z.B. eine eigene Zufahrt zum Flugplatz herzustellen, die nicht über das militärische Sicherheitsgebet führt. Hierfür würde sich z.B. das Crash Gate 6 anbieten, das sich im westlichen Randbereich der nördlichen Bebauung liegt. Über die Straße „Auf dem Kosten“ und das Crash Gate 5 sind die Flugplatzbetriebsflächen ebenfalls zu befahren, jedoch müsste hierfür die Start- und Landebahn im östlichen Randberiech gekreuzt werden. Im Falle einer Gewerbeentwicklung auf den Flächen südlich der Start- und Landebahn sind diese über eine Erschließungsstraße außerhalb der Flugplatzbetriebsfläche und des Militärbereichs an die B513 anzubinden.
Seitens des britischen Militärs wird ohne Zweifel eine Abgrenzung des Stützpunktes durch einen Zaun erfolgen, um Unbefugten den Zugang zum Militärgelände zu untersagen. Die Bahntrasse bildet zurzeit eine räumliche Zäsur zwischen den Verwaltungsgebäuden und den Hangars. Demgemäß könnte eine Abgrenzung abschnittsweise entlang der Bahntrasse erfolgen. Die Zufahrten zum Gelände über die südlichen und östlichen Gateways, die nun außerhalb des Militärstützpunktes liegen, haben für die Erreichbarkeit und Anbindung des Militärgebiets keine Relevanz, da die Erschließung des nördlichen Militärbereichs über die Hauptzufahrt, zwei Nebenzufahrten der Marienfelder Straße und über das Crash Gate 1 gewährleistet ist. Der nördliche Teilbereich verfügt über eine gute interne Erschließung.

Szenario 3

Das dritte Szenario baut wie das Szenario 2 auf der Freigabe von militärischen Flächen südlich des Runways auf. Im Gegensatz zu Szenario 2 tritt das Militär das Flugfeld als weitere Teilfläche nicht ab, um genügend Stellflächen für die stationierten Transportregimenter sowie Raum für die logistischen Tätigkeiten zu sichern. In dieser Phase kann der Status als Nato-Reserveflugplatz unter britischer Zuständigkeit weiterhin aufrecht erhalten werden, unabhängig davon, ob tatsächlich Flugbewegungen auf dem Flugfeld stattfinden. Um den Grenzverlauf der Stützpunktes erkenntlich zumachen und das Sicherheitsgebiet abzuschirmen, wird eine Abgrenzung mithilfe eines Zauns oder sonstigen Barrieren erfolgen. Wie im Szenario 2 ist bei einer Entwicklung von gewerblichen Gebieten am und auf dem südöstlichen Rand eine Erschließung notwendig.

Erst bei einem vollständigen Abzug der britischen Streitkräfte kann eine Konversion der Kasernengebäude und der Flugplatzbetriebsflächen oder eine zivile Nachnutzung der ehemaligen Militärflugplatzes erzielt werden.

Szenario 4

Die Flugbetriebsflächen sowie die Hallenvorfelder dienen überwiegenden den stationierten Transportregimentern. Flugbewegungen von der Start und- Landebahn aus sind Vergangenheit. Einzig allein die stationierten Helikoptereinheiten erfüllen die fliegerische Nutzung des Flughafens. Das Szenario 4 entspricht dem Fall, dass das britische Militär auf die größten Teile der Flughafenbetriebsfläche verzichten könnte, nur einen Hubschrauberlandeplatz für die stationierten Einheiten in Gütersloh benötigt und auch die Hallenvorfelder und Hangars weiterhin beanspruchen wird.

Das militärische Sicherheitsgebiet schließt die Hangars 1-7 samt den Vorfeldern, einen Teilabschnitt der halbkreisförmigen Taxiways, sowie die Bebauung entlang der Marienfelder Straße ein. Dieser Bereich entspricht dem Raum, der zurzeit tatsächlich von dem britischen Militär genutzt wird.
Ein Großteil des Flugfeldes mit der Start- und Landebahn sowie die südlichen Areale des Flughafens werden zusammenhängend - aufgrund der untergeordneter Nutzungsdichte und des Bedarfs - mit einem Mal veräußert. Das freigewordene Flugfeld eignet sich aufgrund der weiterhin militärischen genutzten Hangars etc. nicht für eine zivile Nachnutzung. Eine Folgenutzung als Sonderflughafen wäre erst bei einem vollständigen Abzug denkbar. Wie auch im Szenario 2 wird das Bebauungsband entlang der Marienfelder Straße zuletzt und abschnittsweise geräumt. Grund hierfür ist die Annahme, dass die Wohnnutzung und Verwaltungsnutzung aus logistischen Gründen bis zuletzt aufrecht erhalten werden.

In diesem Fall kann von einer neuen Grenzziehung zwischen dem militärischen Bereich und den freigewordenen Flächen zum Teil abgesehen werden, da der beschriebene Bereich, abgesehen von dem Hangar 1, bereits innerhalb des Geländes eingezäunt ist.

Szenario 5

Die größten Entwicklungschancen bietet das Szenario 5. Ausgangslage hierfür ist eine Räumung des ganzen Planungsgebietes in einem kurz- bis mittelfristigen Zeitraum. Die Freigabe des gesamten Areals birgt auch Risiken, da eine sofortige Nachnutzung der 340 Hektar nicht realisierbar ist. Dies würde bedeuten, dass viele Flächen mittel- bis langfristig brachfallen und damit die Attraktivität des Standortes in Hinblick auf das Erscheinungsbild verloren geht.

Diesem Szenario kann jedoch durch ein schlüssiges Gesamtkonzept entsprochen werden, dass durch eine schrittweise Umsetzung einzelner Realisierungsabschnitte kontinuierlich entwickelt werden könnte. Ein auf Dauer ausgelegtes Nachnutzungsprogramm würde - auch wenn zwischenzeitlich Teilbereiche brachfallen oder zwischengenutzt werden - eine Perspektive oder Vision von dem Flugplatz erzeugen, die z.B. für Investoren und Unternehmen von Bestand ist.

6.2 Nutzungsprogramme

Im Folgenden werden drei Nutzungsprogramme beschrieben, die auf Grundlage der Entwicklungsszenarien eine Verwertung und Überführung der militärisch genutzten Liegenschaften in eine zivile Folgenutzung thematisieren. Die Nutzungsprogramme bzw. Nutzungskonzepte stellen Flächeneignungen für die geplanten Nutzungen dar. Die Einteilung der Flächen ist jedoch nicht parzellenscharf, vielmehr sollen potenzielle Folgenutzungen grob räumlich verortet werden. Die drei Nutzungskonzepte vermitteln jeweils ein Zukunftsbild des Gesamtareals. Mithilfe dieser Gesamtkonzeptionen sollen Entwicklungsperspektiven für einen unbestimmten Zeitraum aufgezeigt werden, die der Annahme entsprechen, dass die britischen Streitkräfte ganz langfristig die Militärbasis aufgeben werden. Die Gesamtkonzeptionen sind als städtebauliche Entwicklungsstrategien Grundlage für die Änderung des FNPs, sodass für die freigewordenen Flächen Schritt für Schritt verbindliches Baurecht geschaffen werden kann.

Im Kontext einer Überführung der Liegenschaft oder Teile davon in eine zivile Folgenutzung ist nochmals zu erwähnen, dass es sich bei dem Militärflugplatz Gütersloh um eine isolierte Fläche inmitten der Landschaft handelt, die keinen räumlichen Bezug zu den Siedlungsbereichen Gütersloh oder den Nachbargemeinden hat. Ziel ist es, eine mit dem angrenzenden Landschaftsraum verträgliche Folgenutzung zu erreichen, die eine Gewerbeentwicklung einschließt.

Da die Altlasten und Altablagerungen vermutlich so gravierend sind, können schutzwürdige/sensible Nutzung wie Wohnen, Flächen für den Gemeinbedarf, natürlich auch aus anderen städtebaulichen Gründen (Vermeidung von Splittersiedlungen etc.), für Teilbereiche abseits der Wohn- und Verwaltungsstrukturen ausgeschlossen werden. In diesem Zusammenhang eignen sich die Flächen besonders für Gewerbe, Grünflächen/Landschaft/ Landwirtschaft bzw. Freizeitnutzung. Aus diesem Grund und der Zielsetzung, ein Gewerbegebiet auf dem Flugplatzgelände zu planen, teilen die Nutzungskonzepte mehrere Aspekte und sind gänzlich nicht vollkommen unterschiedlich.

Die Nutzungsprogramme werden anhand einer Kurzdarstellung des Gesamtkonzeptes bzw. der Zukunftsperspektive, einer Erläuterung zur Konzeption sowie den Realisierungsabschnitten beschrieben. Grundlage für die Realisierung ist einerseits ein im Vorfeld geschaffenes, verbindliches Baurecht sowie eine Altlastenuntersuchung. Die Altlastensanierung- wenn diese notwendig ist- erfolgt im Vorfeld der einzelnen Bauphasen.

Die Nummerierung der Nutzungsprogramme erfolgt ohne eine entsprechende Prioritätenreihe. Erst im Anschluss findet eine Abwägung der Nutzungsprogramme statt, mit dem Ziel, das stadt entwicklungsrelevanteste Konzept zu bestimmen, das gleichzeitig Grundlage für den konkreten städtebaulichen Rahmenplan eines Gewerbegebietes ist.

Nutzungsprogramm 1 + +

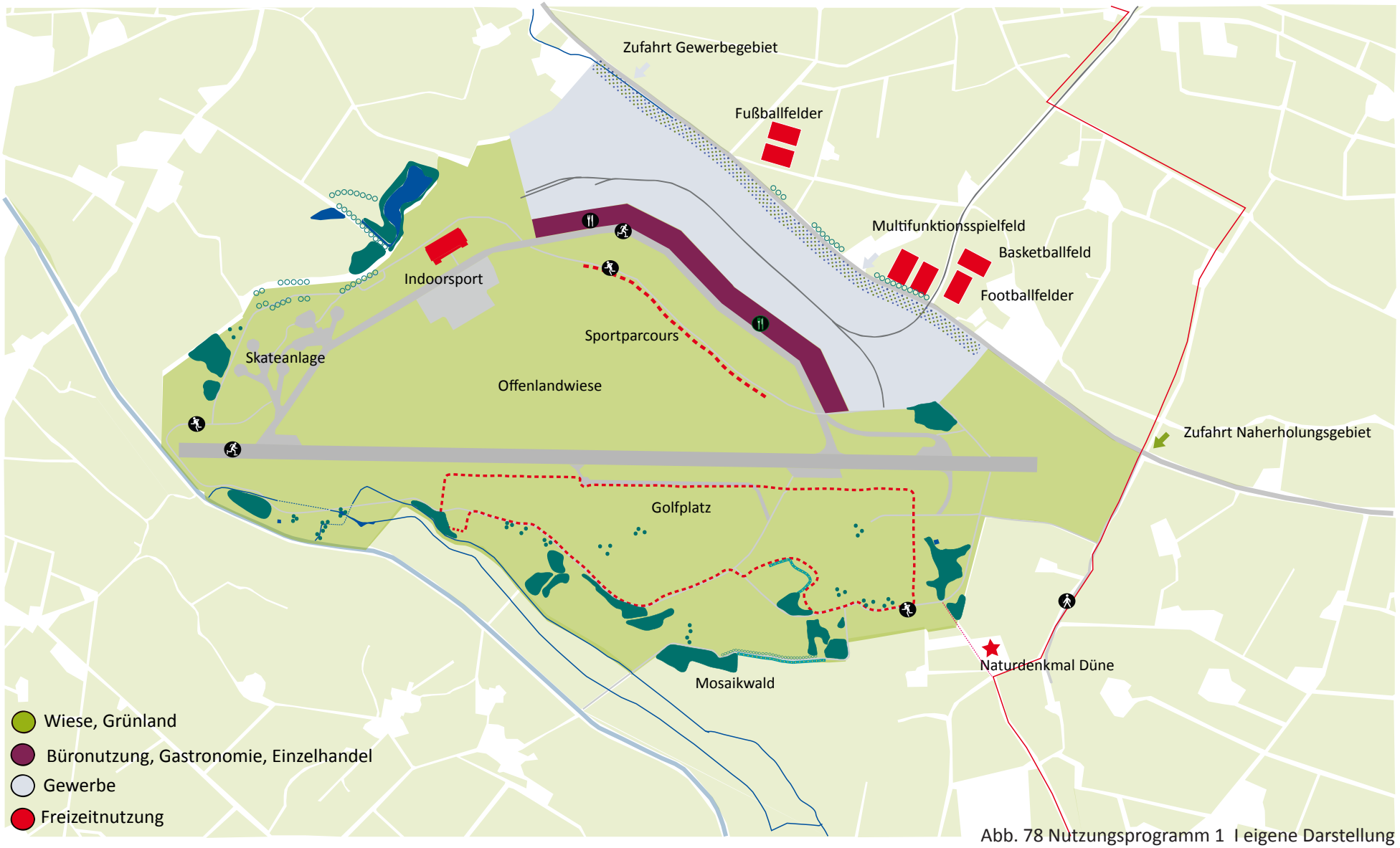


Abb. 78 Nutzungsprogramm 1 I eigene Darstellung

6.2.1 Nutzungsprogramm 1

Gesamtkonzept (Zukunftsperspektive)

Auf dem Areal des ehemaligen Militärflugplates Gütersloh wird kontinuierlich ein großräumiger Gewerbe-, Büro und Dienstleistungsstandort sowie ein attraktives Naherholungsgebiet entstehen. Aufgrund seiner Lage, des wirtschaftsfreundlichen Klimas der Stadt und eines gut durchdachten gewerblichen Entwicklungskonzeptes wird der ehemalige Flugplatz zu einem begehrten Standort für produzierendes Gewerbe, Büronutzung und Dienstleistungen inmitten einer attraktiven Umgebung. Der geplante Gewerbepark bietet genügend Raum für einen breiten Branchenmix aus kleinen, mittleren bis großen Unternehmen, die die Nähe zu anderen Unternehmen schätzen. .
Der Gewerbepark erstreckt sich in seiner Ost-West-Ausdehnung entlang der B 513, in dem Bereich in dem sich ehemals die Verwaltungs- und Wohngebäude der Prinzess Royal Baracks befanden. Den Übergang zur südlichen Landschaft bildet ein Büro- und Dienstleistungsquartier, das sich zur Landschaft öffnet. Die Attraktivität des Arbeitsstandortes wird durch den Landschaftsblick in Richtung Emsniederung sowie eine Anreicherung der Nutzungsstruktur durch kleinteiligen Einzelhandel und Gastronomie gestärkt. Von Süden umgeben wird der Gewerbe-, Büro- und Dienstleistungspark von einem attraktiven Naherholungsgebiet. Von dem rund 340 Hektar großen Areal stehen rund 200 Hektar für eine landschaftsgebundene Naherholung zur Verfügung. Durch eine Renaturierung der Konversionsfläche wird ein durchgängiger Naturraum geschaffen, der einerseits wichtige klimatische und naturbedingte Funktionen als Kaltluftentstehungsgebiet und als Biotopverbundfläche erfüllt und andererseits als Naherholungsgebiet Raum für Bewegung und Erholung bietet. Die Taxiways und der Runway bieten sich als befestigter Untergrund geradezu als Skate- und Bewegungsachse an.

Erläuterung:

Dieses Nutzungskonzept basiert auf dem Szenario 5, d.h. es wird von dem Planungsstatus ausgegangen, dass kurzfristig das gesamte Areal für eine Konversion zur Verfügung steht. Dieses Nutzungsprogramm wird dem Umstand gerecht, dass das britische Militär aufgrund des fehlenden Interesse an einer fliegerischen Nutzung des Flughafens an dem Status Militärflugplatz nicht festhalten will und die am Flughafen stationierten Einheiten in die Kaserne an der Verler Straße und an britische Militärstandorte in der Umgebung oder ins Heimatland verlagert werden.

Mit dem zügigen Abzug des Militärs werden zugleich zwei Kernzonen frei: die Kasernenbebauung entlang der Marienfelder Straße und die Flugbetriebsflächen mit den überwiegend landschaftlichen Randbereichen. Entscheidend für die planerischen Zielsetzungen für die Liegenschaft ist die Frage nach einer zivilen Nachnutzung des Flughafens als Sonderflughafen für den Geschäftsreiseverkehr. In erster Linie wird in diesem Konzept davon ausgegangen, dass sich infolge einer Machbarkeitsstudie die zivile Flugplatznutzung aus wirtschaftlichen Gründen nicht realisieren lässt. Dementsprechend ist eine Gesamtkonzeption für 340 Hektar Fläche zu entwickeln.

Mit der Aufgabe der Flugnutzung und der nördlichen Bebauung an der „Landseite“ ist eine Gewerbeentwicklung unabhängig von den ehemaligen Nutzungsstrukturen auf dem gesamten Areal möglich. Ein besonderes Entwicklungspotenzial bieten in diesem Nutzungsprogramm die großflächigen Grünlandbereiche des ehemaligen Flugfelds, die nun anderweitig genutzt werden können. Aufgrund ihrer Weitläufigkeit und der landwirtschaftlichen Nutzbarkeit sind die Grünlandbereiche von einer Bebauung freizuhalten. Desweiteren soll der Charakter der Landschaft gewahrt und die Durchgängigkeit des Landschaftsraums entwickelt werden.

Das Nutzungsprogramm sieht vor, eine Gewerbeentwicklung angrenzend zur Marienfelder Straße zu betreiben. Im Falle eines zeitnahen Abzugs des britischen Militärs könnte auf eine Inanspruchnahme von 30-40 ha östlich des Flughafens verzichtet und damit die Umwandlung von landwirtschaftlichen Flächen in Bauflächen vermieden werden. Einerseits wird in diesem Fall auf eine Versieglung intakter Bodenstrukturen verzichtet, andererseits wird der Widerstand ansässiger Landwirte minimiert.

Nutzungskonzepte

Eine Gewerbeentwicklung im nördlichen Bereich des Flugplatzes wird unterdessen durch die vorhandenen Bahngleise begünstigt (harter Standortfaktor). Der Ausbau der Bahntrassen ermöglicht eine vollständige schienengebundene Erschließung des Gewerbeparks.

Da im Außenraum keine neue Siedlungsentwicklung angestrebt wird und der Raum entlang der B513 genügend Fläche für eine Gewerbeentwicklung bietet, stellt sich die Frage, welcher Nutzung die großflächigsten Teile des Areals zugeführt und welche vorhandenen Potenziale des Südareals für eine Konversion genutzt werden können:
Das Nutzungsprogramm sieht für das Südareal eine großflächige Freizeitnutzung in Kombination mit dem Erhalt und der Entwicklung der naturräumlichen Gegebenheiten vor. Innerhalb des Naturraums sind die waldartigen Flächen, die Baumreihen, Heckenstrukturen und Gehölzgruppen zu erhalten und zu entwickeln. Die Hallen- und Gebäudestrukturen sowie die überdimensionierten und überflüssigen Verkehrsflächen sind auf lange Sicht zurückzubauen, um den landschaftlichen Charakter stärker auszuprägen bzw. das Landschaftsbild zu verbessern und um eine Verödung und unerwünschten Nutzung der Gebäude wie auch Vandalismus abzuwehren.
Durch den Rückbau großräumiger Verkehrsflächen kann der südliche Golfplatz erweitert und zu einem 18-Loch Golfplatz ausgebaut werden. Einige der Straßen im südlichen Areal sind als Wander- und Radwege sowie zur Erschließung der landwirtschaftlich genutzten Grünbereiche zu erhalten.

Vorteil dieser Flächenzuweisung ist, dass die eher landschaftlich geprägten Südareale des Flughafens nicht weiter baulich überformt werden und das Landschaftsbild nicht beeinträchtigt, sondern verbessert wird. Zudem wäre das Gewerbegebiet direkt an die B513 angelagert, über die, wie im Kapitel 2.1.2 beschrieben, eine Anbindung an das Gütersloher Zentrum sowie das regionale und überregionale Verkehrsnetz erfolgt, sodass eine neue Anbindung an die A2 mittelfristig erfolgen kann. Die vielbefahrende Marienfelder Straße steigert die Wahrnehmung des Parks und der Unternehmen, die sich zur Marienfelder Straßen präsentieren und damit eine Annoncenwirkung erzielen. Entlang der Marienfelder Straße sind die vorhandenen Baumreihen und lichten Baumbestände als Sichtschutz sowie zur Auflockerung der Straßenansicht des Gewerbegebietes zu erhalten und zu entwickeln.

Schnittstelle des Gewerbegebietes mit dem Freiraum/der Freizeitnutzung bildet ein städtebaulich prägnantes Bebauungsband entlang der halbkreisförmigen Taxiways. Dieses Bebauungsband ist für eine Büronutzung, ergänzt mit Gastronomie und kleinen Einzelhandelseinrichtungen, vorgesehen. Von den Bürogebäuden aus offenbart sich ein Blick auf das ehemalige Flugfeld und die Landschaft.
Das kleinräumige Angebot an Gastronomie und Einzelhandel dient den Beschäftigten der ortsansässigen Firmen sowie den „Freizeitbesuchern".

Mit dem Erhalt wesentlicher, prägnanter Bestandteile des Flugfeldes wie der Start- und Landebahn bleibt ein Teil der Standortgeschichte und Identität erhalten. Die betonierte Start- und Landebahn eignet sich aufgrund ihrer Weitläufigkeit als Skatepiste. Der Erhalt der halbkreisförmigen Taxiways in Richtung Norden ermöglicht eine Art Rundgang für Skater, Fußgänger, Radfahrer etc. Der nördliche Taxiway wird von einer Laufstrecke mit Sportparcours gekreuzt. Die Laufstrecke verläuft entlang der Randbereiche des Geländes und durchquert in einem landschaftlich attraktiven Wechsel den Mosaikwald, die Grünlandbereiche, das Golfplatzgelände etc.
Der großräumige Hangar 1 kann für attraktive Indoorangebote oder großflächige Events, die in der Freizeitinfrastruktur der Stadt und Region fehlen, vermietet oder verkauft werden.
Die Randbereiche des Flugfelds bieten Raum für unterschiedlichste Freizeitnutzungen sowie Modesportarten, die noch weitaus vielfältiger sein können als die im Nutzungsprogramm dargestellten Freizeitmöglichkeiten. Das Freizeitangebot ist jedoch verträglich mit der natürlichen Umgebung des Flugplatzes sowie mit den angrenzenden Biotopverbundflächen und Biotopen zu gestalten.
Ergänzt wird das Freizeitangebot auf den Flugplatz durch die Sportfelder nördlich der Marienfelder Straße.

Ein wesentlicher Unterschied zu den Nutzungsprogrammen 2 &3 besteht in der baulichen Verwertung der nördlich bebauten Flächen, sodass die landwirtschaftlichen Flächen östlich des

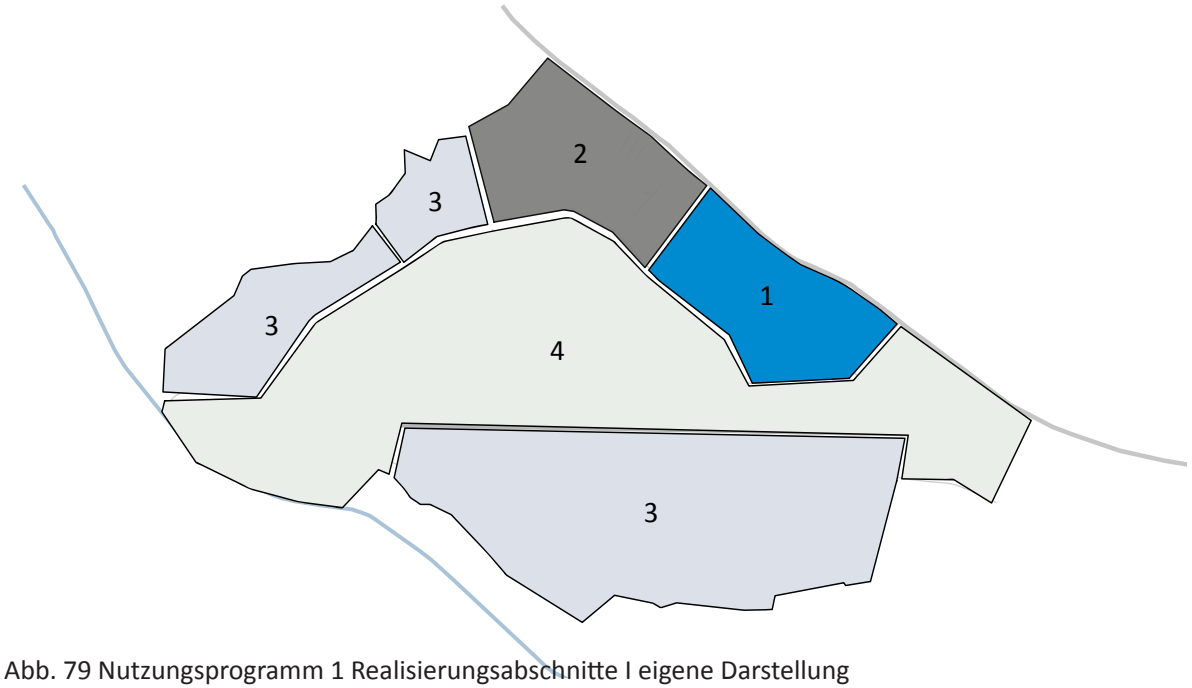


Abb. 79 Nutzungsprogramm 1 Realisierungsabschnitte I eigene Darstellung

Flugplatzes nicht in Anspruch genommen werden. In diesem Zusammenhang sind keine erheblichen Eingriffe in die Natur und Landschaft zu erwarten, die durch Ausgleichsmaßnahmen zu kompensieren sind. Letztendlich führen die Zielsetzungen dieses Nutzungsprogramms zu einer gesteigerten Wertigkeit des Landschaftsraums durch Entsiegelung von versiegelten Flächen und Entwicklung der naturräumlichen Strukturen wie der Biotope.

Realisierungsabschnitte

1. Der rund 75 Hektar große Gewerbepark wird in zwei Bauphasen realisiert. In der ersten Bauphase wird der östliche Teilbereich für eine gewerbliche Folgenutzung vorbereitet. In dieser Phase werden die Bestandgebäude zurückgebaut, Erschließungsstraßen sowie die Versorgungs- und Entsorgungsinfrastruktur hergestellt.

2. Die zweite Bauphase umfasst die bauliche Ausdehnung des Gewerbegebietes in Richtung Westen. Die Grundstücke werden ebenfalls wie in Phase 1 beschrieben für eine Gewerbeentwicklung vorbereitet.

3. In einer weiteren Phase von 5-10 Jahren sind die vorhandenen Verkehrsflächen zu entsiegeln und die in die Landschaft eingestreuten Gebäude- und Hallenstrukturen zurückzubauen. Hierzu zählen das ca. 75 ha große Südareal südlich der Start- und Landebahn und die 30 Hektar westlich des Flugfeldes. Im Naherholungsgebiet sind gezielte Maßnahmen zur Entwicklung der Natur und Landschaft durchzuführen. Die Freizeitinfrastruktur ist auch über die 4 Realisierungsphase hinaus zu entwickeln.

4. In der vierten Phase sind das Flugfeld und die Seitenbereich der Start- und Landebahn für eine landschaftsgebundene Naherholung vorzubereiten. Hierbei handelt es sich anteilig um die größte Fläche, auf der wahrscheinlich die geringsten Altlasten zu erwarten sind.

6.2.2 Nutzungsprogramm 2

Gesamtkonzept (Zukunftsszenario):

Auf dem ehemaligen Militärflugplatz entsteht eine großflächige, zusammenhängende und einheitlich konzipierte Gewerbefläche, die bisher im Gewerbeflächenportfolio der Stadt Gütersloh fehlte. Das rund 160 ha große Gewerbe- und Industriegebiet bietet Raum für eine flexible Nutzung des Geländes für zukunftsorientierte Unternehmen unterschiedlichster Branchen und Betriebsgrößen.
Die Lage des Standortes zwischen der A2 und A33 sowie die direkte Schienenanbindung für den Güterverkehr sind für Unternehmen aus den Bereichen Distribution interessant, sodass neben einer Büronutzung, dem produzierenden Gewerbe auch für flächenintensivere Unternehmen attraktive Flächen bereitgestellt werden. Der Gewerbestandort profitiert von seiner Abgeschiedenheit in Hinsicht einer lärmunsensiblen Umgebung und der interessanten landschaftlichen Umgebung.
Adressbildend für den Gewerbepark ist ein Büro- und Dienstleistungszentrum entlang der Marienfelder Straße. Zum Büro- und Dienstleistungszentrum gehören die markanten und für den Flugplatz charakteristischen Kasernengebäude, die durch die Nachnutzung ein neues Image erfahren und das Büro- und Dienstleistungszentrum nach außen präsentieren.
Der Raum südlich angrenzend an den Gewerbepark besteht zukünftig aus landwirtschaftlichen Flächen bzw. einem durchgängigen Landschaftsraum. Diese Areale werden nach einem Rückbau der Verkehrsflächen und Gebäudestrukturen der Natur bzw. der landwirtschaftlichen Nutzung zurückgegeben und bilden fortan ein weiteres Bindeglied in der großräumigen Parklandschaft, die sich entlang der Ems durch das Kreisgebiet erstreckt.

Erläuterung:

Das Nutzungsprogramm 2 baut auf dem Szenario 4 auf. In der Annahme, dass das britische Militär den Flugplatz als Hubschrauberlandeplatz und Militärstandort, jedoch nicht mehr als Flugplatz betreibt, wird fast die Hälfte der Liegenschaft freigesetzt. Hierzu zählen alle Bereiche südlich des Hangars 1 und der Start- und Landebahn.

Nach einer Altlastenuntersuchung und ggf. Altlastensanierung sind die südlichen Flächen der Natur zurückzugeben bzw. in eine landwirtschaftliche Folgenutzung zu überführen. Infolgedessen entsteht entlang der Ems ein durchgängiger und vielfältiger Landschaftsraum, der einerseits eine wichtige Funktion als Frischluftschneise erfüllt und andererseits einen neuen Lebensraum für die Flora und Fauna entstehen lässt. Die renaturierten Flächen ermöglichen die Vernetzung der Naturräume östlich und westlich des Flughafenareals und damit ein zusammenhängendes Landschaftsschutzgebiet am nördlichen Ufer des Ems. Durch die Renaturierung wird die ökologische Funktionsfähigkeit des Raumes wiederhergestellt und kommt insbesondere der Biotop verbundflächenplanung zugute.
Die ausgeprägten Wald-, Gehölz- und Heckenbestände in den Randbereichen des Flugplatzes sind zu erhalten und zu entwickeln. Maßnahmen, durch die der ökologischen Zustand des derzeitigen Geländes erheblich verbessert wird, können als Ausgleichsmaßnahmen für die Inanspruchnahme der landwirtschaftlichen Flächen östlich des Flugplatzes, die für eine gewerbliche Entwicklung bestimmt sind, beglichen werden.
Wie das Gewerbeflächenkonzept der Stadt Gütersloh erwarten lässt, ist eine Gewerbeentwicklung östlich des Flughafens geplant. Die Entwicklung dieser Gewerbeflächen ist vorerst unabhängig von den Entwicklungen und Nutzungen des ehemaligen Militärflughafens und kann deshalb kurzfristiger umgesetzt werden, als bauliche Maßnahmen auf dem Flugplatz selbst. In diesem Zusammenhang ist eine Erschließung und Grundstückseinteilung nach einem flächenübergreifenden Konzept für die östlichen Gewerbeflächen vorzusehen, die eine Erweiterung und Ausdehnung des Gewerbegebietes auf den Flugplatz ermöglicht.
Bei einem Rückzug der Briten sind Gewerbeflächen entlang der Marienfelder Straße zu entwickeln, die an das -zu diesem Zeitpunkt bereits realisierte- östliche Gewerbegebiet anschließen.

Am und auf dem Flugplatzgelände entsteht ein großflächiger, gemischt genutzter Gewerbepark, der die Flächenanforderungen der unterschiedlichsten Branchen und Unternehmensgrößen erfüllt. Die

Nutzungsprogramm 2 + +

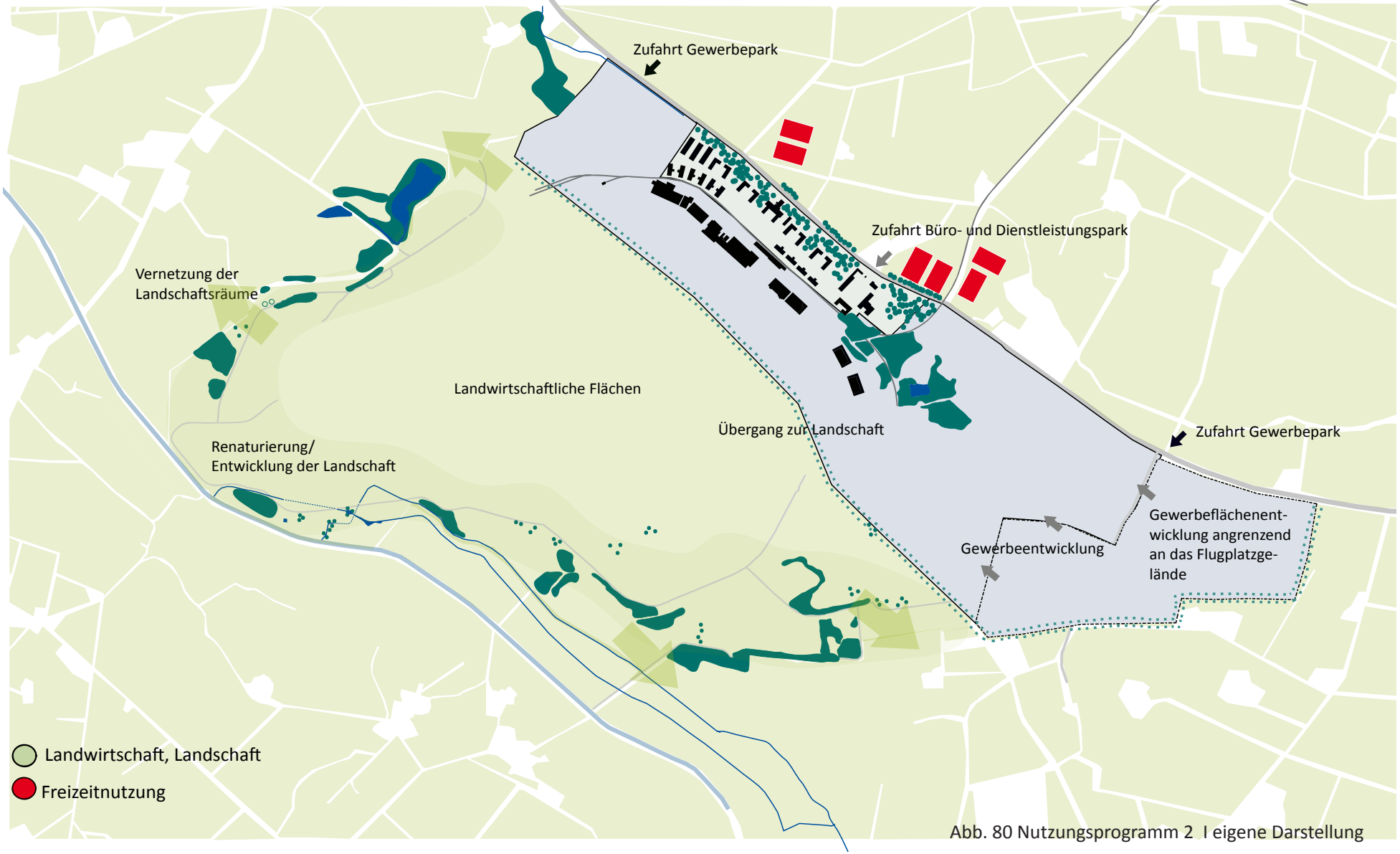


Abb. 80 Nutzungsprogramm 2 I eigene Darstellung

Gewerbeentwicklung auf dem Flugplatzgelände wird mithilfe der gewerblichen Flächen östlich des Flugplatzes initiiert. Der Gewerbepark erstreckt sich von hier aus über die gesamte Länge des Flugplatzgeländes entlang der B 513, sodass der Gewerbepark eine lineare Ausrichtung erhält.

Die prägnanten und historischen Kasernengebäude an der Marienfelder Straße sind für eine Folgenutzung als Büro- und Dienstleistungszentrum zu erhalten. Durch den Erhalt der geschichtsträchtigen Gebäude werden der Ortscharakter und das Ortsbild erhalten bzw. bewahrt. Prägnant für das Büro- und Dienstleistungszentrum ist der parkartige Gehölzbestand, der die Kasernengebäude in Richtung Marienfelder Straße umgibt. Durch den Gehölzbestand und eine Entwicklung der Gehölzstrukturen wird ein attraktives Arbeitsumfeld geschaffen, das z.B. unter dem Motto „Arbeiten im Park“ vermarktet werden könnte. Die Zufahrt zum ehemaligen Hauptensemble ist zugleich das Entree des Büro- und Dienstleistungszentrums. Damit findet das Büro- und Dienstleistungszentrum einen repräsentativen und attraktiven Eingangsbereich, der von der Marienfelder Straße gut wahrzunehmen ist.

Die Gewerbe- und Industrieflächen, die das Büro- und Dienstleitungszentrum umgeben, werden über zwei weitere Zufahrten erschlossen, um den sensibleren Bereich der Büronutzung und der Dienstleistungen vor dem Verkehrsaufkommen des Gewerbe- und Industriegebietes zu schützen bzw. um die

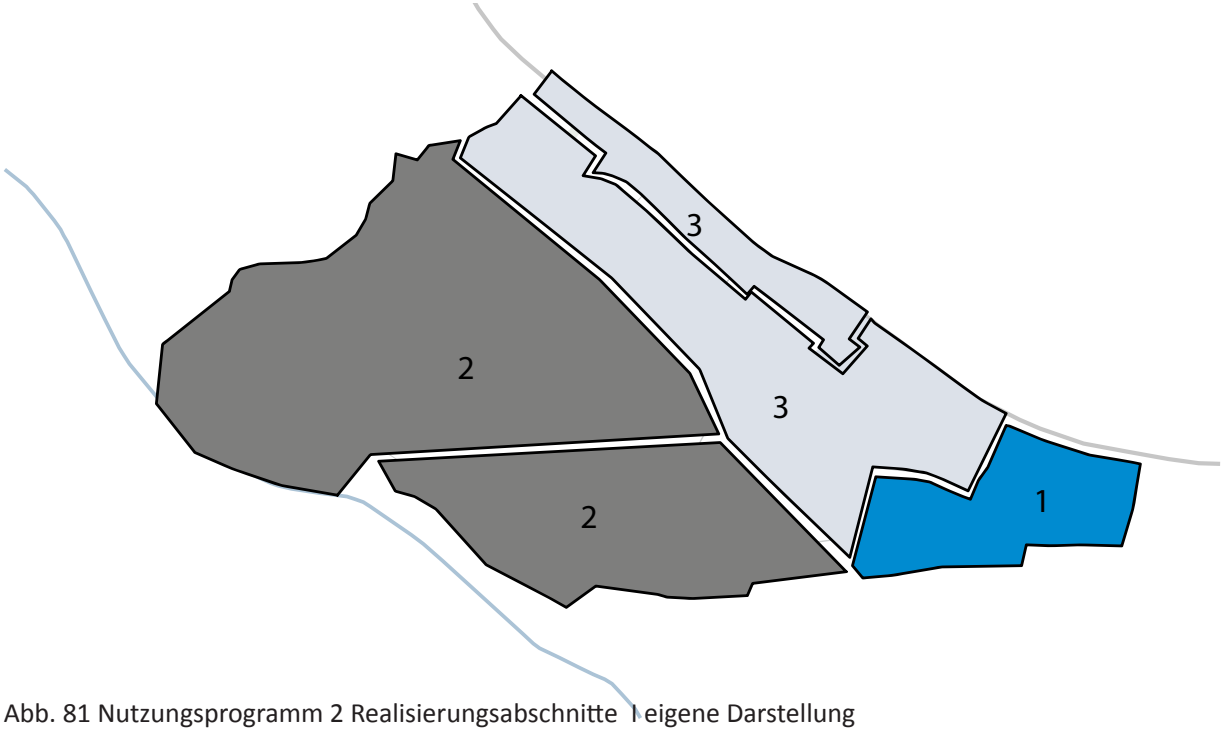


Abb. 81 Nutzungsprogramm 2 Realisierungsabschnitte | eigene Darstellung

Auswirkungen eines Durchgangsverkehr zu vermeiden.

Das Büro- und Dienstleitungszentrum bildet in sofern eine Keimzelle innerhalb des Gewerbeparks, da es von Gewerbe- und Industrieflächen umgeben wird und an zentral innerhalb des Parks an der Marienfelder Straße liegt. Auf der Rückseite des Büro- und Dienstleistungszentrums bleiben die großräumigen Hangars 2-7 für eine gewerbliche Folgenutzung erhalten. Die Hangars bieten genügend Raum für Unternehmen mit hohen Lagerbedarfen. Die übrigen Flächen des Gewerbeparks sind durch eine flexible Grundstückseinteilung für unterschiedliche Betriebsgrößen auszurichten. Hinsichtlich der Gesamtgröße und Kapazität des Gewerbeparks eignen sich größere Grundstückszuschnitte für Unternehmen, die einen höheren Flächenbedarf haben.

Um die Gewerbefläche in das Landschaftbild besser einzubinden, ist der Übergang zwischen dem Gewerbegebiet und den landwirtschaftlichen Flächen durch Gehölzstrukturen zu gestalten.

Realisierungsabschnitte:

1. Die Erschließung des Gewerbegebietes östlich des Flughafens gilt als Initialzündung für eine Gewerbeentwicklung auf dem Flugplatz. Für das rund 35 ha große Areal ist die notwendige technische Infrastruktur herzustellen. Zuvor sind mit der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben und den ansässigen Grundstücksbesitzern/Landwirten die Eigentumsverhältnisse zu regeln

2. In einer folgenden Phase werden die abgesonderten südlichen Areale auf Altlasten untersucht und ggf. saniert, sodass eine landwirtschaftliche Nutzung (wahrscheinlich mit Einschränkungen) erreicht werden kann. Hierzu sind die vorhandenen Verkehrsflächen zu entsiegeln und Gebäudestrukturen zurückzubauen.

3. Nach Abzug der britischen Streitkräfte ist das Nordareal für eine gewerbliche Nutzung vorzubereiten. Im Bereich des geplanten 26 ha großen Büro- und Dienstleistungszentrums fallen die geringsten baulichen Veränderungen aufgrund der ausgeprägten Erschließung der Bestandsgebäude an. Der Gebäudebestand ist bedarfsgerecht zu sanieren. Die angrenzenden Flächen des Gewerbeparks sind abschnittsweise zu erschließen.

6.2.3. Nutzungsprogramm 3

Gesamtkonzept (Zukunftsperspektive):

Der Militärflugplatz Gütersloh wird nach dem Abzug der britischen Streitkräfte als ziviler Sonderflughafen für den Geschäftsreiseverkehr betrieben. Die Randbereiche der Flugfelder bieten für eine gewerbliche Folgenutzung auf rund 120 Hektar Fläche. Mit dem Sonderflughafen Gütersloh für den Geschäftsreiseverkehr ist der Gewerbestandort neben der Schienenanbindung multimodular ausgerichtet. Der Gewerbestandort eignet sich insbesondere für Unternehmen, die auf die Nähe zu einem Flugplatz angewiesen sind.
Ein großflächiges Gewerbegebiet befindet sich parallel zur Start- und Landebahn. Der östliche Randbereich des Gewerbegebietes wird bereits vor Räumung des Geländes oder Teilflächen davon erschlossen und vermarktet. Neben dem großflächigen Südareal, das als Industrie- und Gewerbegebiet ausgewiesen ist, existiert im Nordareal entlang der B513 ein weiteres Gewerbegebiet, dessen Hauptzufahrt zugleich das Entree zum Flugplatz ist.

Erläuterung:

Das dritte Nutzungsprogramm entspricht dem Szenario 2 oder 3. In Übereinstimmung mit den Szenarien 2&3 werden zuerst die Flächen des Flugplatzes veräußert, von deren Betrieb das britische Militär absehen kann. Jene Flächen südlich der Start-

Nutzungsprogramm 3 +

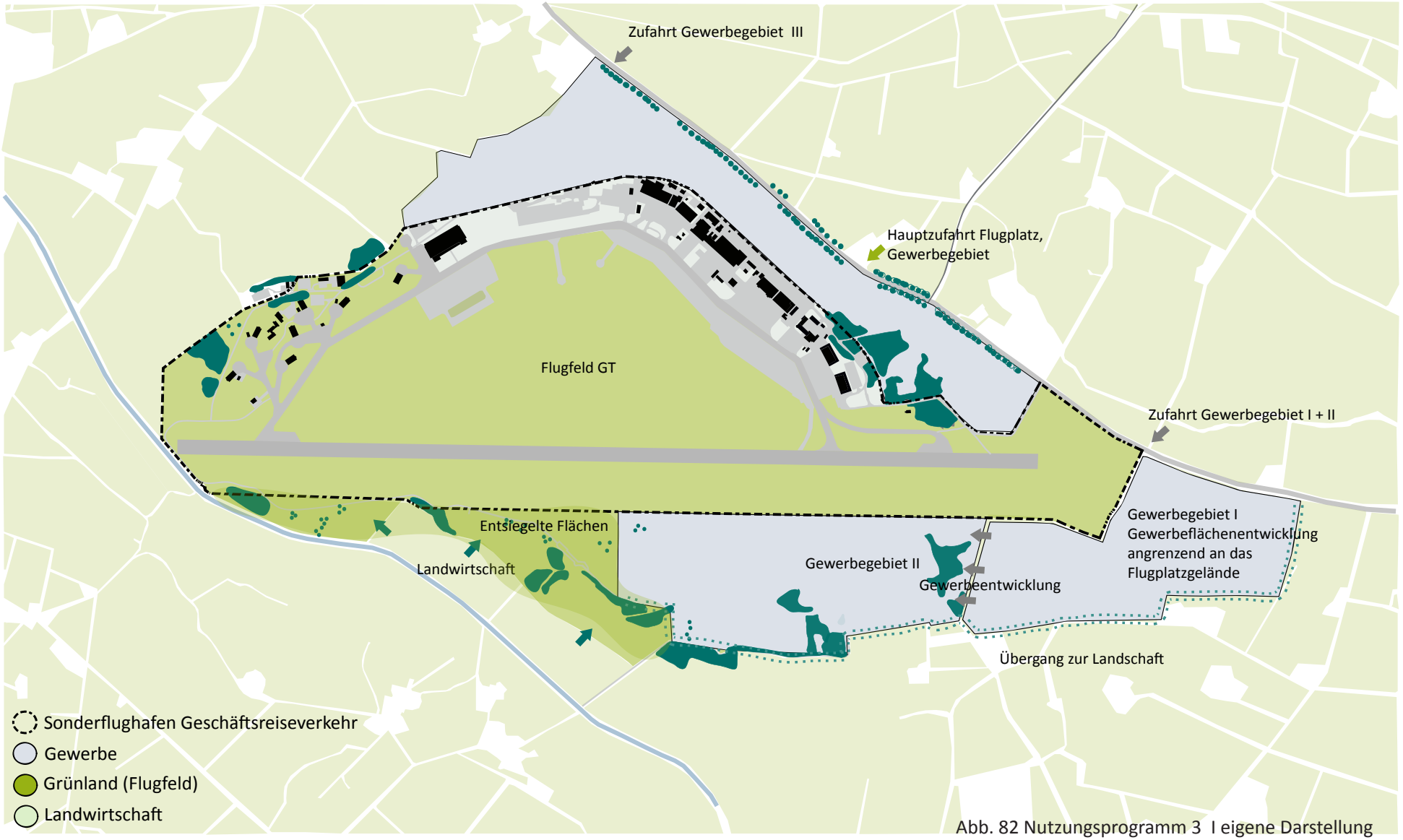


Abb. 82 Nutzungsprogramm 3 I eigene Darstellung

und Landebahn ermögliche eine Gewerbeentwicklung parallel zur Start- und Landebahn im Anschluss an die östlichen, an das Planungsgebiet angrenzenden gewerblichen Flächen, die auch bereits im Nutzungsprogramm 2 geplant sind. Das Gebiet südlich der Start- und Landebahn eignet sich für eine Gewerbeentwicklung, da es im Randbereich des Flugplatzes liegt, deshalb über die bestehende Straße „Auf dem Kosten“ angebunden ist. Diese Straße verläuft angrenzend an den Militärbereich und führt dann auf das potenzielle Planungsgebiet zu. Zudem ermöglicht die östliche Randlage die Verknüpfung mit der angedachten Gewerbefläche aus dem Gewerbeflächenkonzept südöstlich des Flugplatzes. Die Straße „Auf den Kosten“ würde, wenn sie in dem Erschließungskonzept der Gewerbegebiete erhalten bleibt, die zwei Teilbereiche miteinander verknüpfen. Anhängig von der Rahmenplanung und davon, ob ein zusammenhängendes und großflächiges Gewerbegebiet entstehen wird, ist eventuell über eine neue Trassenführung der Straße „Auf dem Kosten“ notwendig.

Langfristig besteht das Potenzial, dass ein zusammenhängendes, großflächiges Gewerbegebiet entsteht. Beginnend im Gewerbegebiet 1 kann die Erschließung des Gewerbegebietes abschnittsweise in Richtung Westen erfolgen. Die südliche Begrenzung der Gewerbeflächen orientiert sich an den gewachsenen Gehölzstrukturen, die zugleich die Grenze des Planungsgebietes markieren. Mithilfe der waldartigen Bereiche sowie den ausgedehnten Heckenstrukturen werden die Grenzen der unterschiedlichen Nutzungs- und Funktionsbereiche ausgebildet und ein natürlicher Übergang zur Landschaft hergestellt. Ausgeprägte Gehölzstrukturen innerhalb der Gewerbegebiete sind als Grünflächen und zur Auflockerung des Gebietes zu erhalten.

Teilbereiche westlich der gewerblichen Bauflächen, die keiner Nutzung unterliegen, wie z.B. das Munitionslager sowie die Verkehrsflächen, sind zu entsiegeln und von Altlasten zu befreien. Diese Bereiche sind aufgrund der waldartigen Bestände der Natur bzw. der landwirtschaftlichen Nutzung zurückzuführen. Die Gehölzbestände wie die Eichenwälder und Gehölzgruppen an den Randbereichen sind zu erhalten, um eine Vernetzung mit den angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen zu erreichen.

Neben der Gewerbeentwicklung ist die fliegerische Nachnutzung des Militärflughafens ein weiterer Nutzungsschwerpunkt des Nutzungsprogramms 3. In dem Fall, wie im Szenario 2 beschrieben, in der in einer weiteren Phase das Flugfeld samt der technischen Infrastruktur oder wie im Szenario 3 das übrige Gelände nördlich des Gewerbegebiets freigegeben wird, findet ein Großteil der Liegenschaft eine unmittelbare Folgenutzung. Die großen Hangars dienen der Unterbringung der Geschäftsflugzeuge der Firmen sowie von Charterflugzeugen. Bereiche des Flugfeldes, die im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme des Sonderflughafens für den Geschäftsreiseverkehr keine Nachnutzung finden, sind anderweitig zu nutzen oder langfristig zurückzubauen. Beispielsweise sind die westlichen Flugzeughallen als Lagerhallen oder als sonstige Stellunterkünfte zwischen zu vermieten.

Der Betrieb des Flugplatzes ist nur dann möglich, wenn ein Betreiber wie die Flughafen Gütersloh GmbH gefunden wird. Das Flugfeld grenzt unmittelbar an die Gewerbegebiete 1 &2 an. Beide Nutzungen sind aufgrund des engen räumlichen Bezugs nur dann durchführbar, wenn ein Sicherheitsabstand von 150 m von der Bebauung des Gewerbegebietes zum Runway eingehalten wird. Neben dem Sicherheitsabstand wird bei der Konzeption der Gewerbegebiete der aktive und passive Schallschutz eine wesentliche Rolle spielen.

In diesem Konzept wird davon ausgegangen, dass die nördlichen Teile des Areals bis zuletzt vom Militär in Anspruch genommen werden. Der Militärbereich beschränkt sich bis dahin auf die nördliche Bebauung entlang der Marienfelder Straße sowie einen angrenzenden westlichen Teilbereich einschließlich des Hangars 1. Im Gesamtkonzept werden die nördlichen Bereiche nach Rückzug des Militärs in eine gewerbliche Folgenutzung überführt. Die Kasernengebäude und Nebenanlagen werden zugunsten eines zusammenhängenden Gewerbegebietes mit einer flexiblen Grundstückseinteilung zurückgebaut. Auf der Rückseite der Hangars entsteht eine neue großzügige und adressbildende Zufahrt zum Gewerbegebiet III

und zum Flugplatz.

Das Nutzungsprogramm 3 besteht, wie beschrieben, aus drei Nutzungszonen: das Gewerbegebiet III entlang der Marienfelder Straße, das zentrale Flugfeld samt aller flugaffinen Betriebsflächen und den Gewerbegebieten I & II südlich des Flugfeldes. Die südlichen Bereiche an der Ems, die der Natur zurückzugeben sind, spielen in Bezug auf die Flächen nur eine untergeordnete Rolle. Da die als Gewerbeflächen deklarierten Räume abseits des Flugfeldes eine bauliche Nachnutzung erfahren, landwirtschaftliche Flächen baulich in Anspruch genommen werden und nur kleinteilige Flächen für Ausgleichsflächen am Planungsgebietsrand entlang der Ems bestehen, sind die Ausgleichsmaßnahmen ggf. anderenorts zu erbringen.

Realisierungsabschnitte:

1. In der ersten Bauphase wird wie im Nutzungsprogramm 2 das östliche Gewerbegebiet als Leitprojekt für eine Gewerbeentwicklung am Flughafen erschlossen.

2. Entsprechen der Freigabe der südlichen Flächen werden weitere 47 ha für eine Gewerbeentwicklung durch verbindliches Planungsrecht sowie eine Altlastenuntersuchung vorbereitet. Infolge der Altlastensanierung wird die notwenige Infrastruktur für eine Gewerbeentwicklung hergestellt, die an das östliche Gewerbegebiet anknüpft. Die weiteren 16 ha südlich der Start- und Landebahn sind ggf. anschließend von Altlasten und Altablagerungen zu befreien und für eine landwirtschaftliche Nutzung vorzubereiten (Ausgleichsmaßnahmen).

3. Die rund 200 ha große Flugplatzbetriebsfläche ist für eine zivile Nachnutzung durch Reparatur- und Wartungsarbeiten der Start- und Landebahn, den Taxiways und den technischen Einrichtungen aufzubereiten.

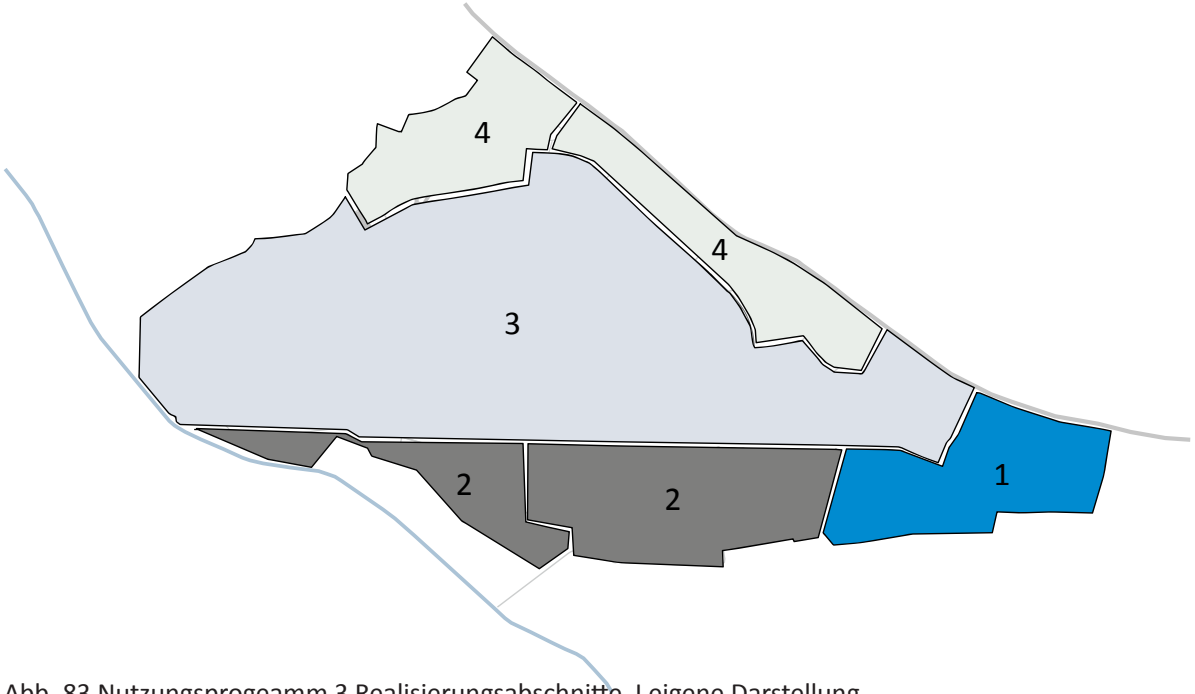


Abb. 83 Nutzungsprogeamm 3 Realisierungsabschnitte I eigene Darstellung

4. In einer weiteren Phase, in der das Areal nördlich der Flugplatzbetriebsflächen veräußert wird, sind die Bestandgebäude zurückzubauen und die notwendige Infrastruktur und Erschließung für das Gewerbegebiet sowie eine Hauptzufahrt zum Flugplatz herzustellen.

6.2.4 Vergleich der Nutzungsprogramme auf Vor- und Nachteile

Die drei beschriebenen Nutzungsprogramme ähneln sich hinsichtlich einer Flächeneignung für eine großräumige Gewerbeentwicklung. Die Konzepte basieren auf unterschiedlichen Szenarien, sodass sich trotz der fast einheitlichen Nutzungsstruktur verschiedene Konzepte für eine Konversion des gesamten Flugplatzgeländes ergeben.

Am unwahrscheinlichsten ist das Nutzungsprogramm 1, das auf einer kurzfristigen Umwidmung des Flugplatzgeländes beruht. Es ist nicht realistisch, dass das britische Militär den Flugplatz zeitnah freigibt, wo unterdessen in diesem Jahr erst 3 neue Gebäuderiegel errichtet wurden. Zudem wird das Konzept den Planungsabsichten der Stadt Gütersloh nicht gerecht, eine Gewerbeentwicklung östlich des Planungsraumes zu betreiben, da die verfügbaren Flächen auf dem Gelände selbst diese Entwicklung unnötig machen. Ein weiterer Nachteil des Nutzungsprogramms ist der Erhalt der großflächigen Verkehrsinfrastrukturen wie den Taxiways und der Runway. Mit dem Erhalt ist eine aufwändige und kostenintensive Pflege verbunden. Risiko bei unterlassener Pflegeleistung ist, dass sich die Verkehrsflächen für die beschriebene Nutzung nicht mehr eignen und langfristig brachfallen.

Im Vergleich dazu wird im Nutzungsprogramm 2 eine Gewerbeentwicklung entsprechend den stadtplanerischen Absichten der Stadt ermöglicht. Abweichend von der derzeitigen Handlungsstrategie mit dem Militär die Freigabe der südlichen Areale zu verhandeln, um eine Fortsetzung des Gewerbegebietes in Richtung Westen zu erzielen, strebt das zweite Nutzungsprogramm eine Entwicklung entlang der B513 an. Zum Einen bleibt ein Großteil der Bestandsgebäude und damit der Charakter des Ortes erhalten, zum Anderen wird eine ganz klare Orientierung des Gewerbegebietes entlang der Verkehrsachse erzeugt. Auch der angrenzende Naturraum profitiert von der neuen Durchgängigkeit sowie Vernetzung der Landschaft.

Die südlichen Gewerbegebiete des dritten Nutzungsprogramms entsprechen am ehesten der Entwicklungsstrategie der Stadt Gütersloh, eine Gewerbeentwicklung südlich der Start- und Landebahn zu initiieren. Eine derartige Raumeinteilung würde im Falle einer nicht realisierbaren Nachnutzung des Flugfeldes für den Geschäftsreiseverkehr zu einer starken Zersiedlung der Landschaft führen. Jene gewerblichen Flächen beeinflussen nicht nur das Landschaftsbild, sondern stehen auch in keinem räumlichen Zusammenhang mit dem Gewerbegebiet 3. Im Sinne eines nachhaltigen Städtebaus und aufgrundder Vermutung, dass sich ein Sonderflughafen nicht finanzieren lässt, wird aufgrund dessen dieses Nutzungsprogramm nicht weiter verfolgt.

In Anbetracht der aufgezählten Vorzüge und Nachteile, ist das Nutzungsprogramm 2 die sinnvollste

Städebaulicher Rahmenplan

Handlungsoption für das Gesamtgelände.

Städtebaulicher Rahmenplan

7.1 Konzept

7.2 Gebäudestruktur

7.3 Erschließungskonzept

7.4 Grün- und Freiflächenkonzept

7.5 Bauphasen

7.6 Gewerbe- und Industriegebiet

7. Entwurf

7.1 Konzept

Der Natur- und Gewerbepark Gütersloh bietet Raum für einen gezielten Branchenmix und erfüllt die unterschiedlichsten Anforderungen der Unternehmen an die Grundstücksgröße. Der Gewerbepark bietet gewerbliche Flächen für Gewerbe- und Handwerksbetriebe, Existenzgründer mit geringem Startkapital, verlagerungswillige Betriebe in Gemengelage, ortsansässige Gewerbebetriebe mit Erweiterungsbedarf oder auswärtiges Unternehmen, die auf der Suche nach einem attraktiven Gewerbestandort sind.
Da sich die unterschiedlichen Flächenanforderungen der Betriebe nicht nur nach den Gewerbebauten an sich richten, sondern die Grundstücke abhängig von der Betriebsart auch wichtige Funktionen als Lagerfläche, Stellplatzfläche, Rangierfläche, Ladefläche, Montagefläche, Verkaufsfläche, Flächen für Abfallbehandlung und Wasseraufbereitung, ökologische Ausgleichsfläche, Grünfläche oder als Vorhaltefläche für eine mögliche Betriebserweiterung

Abb. 84 Nutzungszonen I eigene Darstellung

erfüllen können, ist eine Bandbreite an gewerblichen Flächenzuschnitten vorzuhalten. Aus diesem Grund basiert das Gestaltungskonzept für den Gewerbepark auf flexiblen Flächenmodulen und Nutzungszonen.

Zone A: Gewerbeflächen an der Marienfelder Straße

Die Grundstücke entlang der Marienfelder Straße eignen sich insbesondere für kundenorientierte Unternehmen, die aufgrund von ihrer Außendarstellung von den Kunden wahrgenommen und gut erreichbar sind sowie für Unternehmen die einen erhöhten Repräsentationsbedarf besitzen. Hierbei könnte es sich auch um Unternehmen handeln, die große Ausstellungsflächen benötigen oder neben den Service- und Büroflächen auch auf Lagerflächen angewiesen sind. Die exponierten und großzügigen Grundstücke entlang der wichtigen Verkehrsachse sind als „Schauseite“ des Gewerbegebietes zu vermarkten. Durch eine entsprechende bauliche Gestaltung kann die „Schauseite“ adressbildend für den Gewerbepark sein. Diese Grundstücke mit optimaler Werbelage werden jedoch nicht von der Marienfelder Straßen sondern durch die Planstraße B erschlossen, um den Verkehrsfluss auf der Bundesstraße nicht zu unterbinden.

Zone B: Flexible Flächenmodule 1.000- 4.000 m²

Angrenzend zur Zone A sind flexible Flächenmodule für kleine und mittlere Unternehmen vorgesehen. Mithilfe eines durchdachten und effizienten Verkehrskonzepts entsteht ein Raster mit einheitlichen Grundstücksflächen, die von der Schmalseite erschlossen werden, um den Erschließungsaufwand gering zu halten. Die kleinsten Flächeneinheiten mit 1.0000 m² befinden sich entlang der Stichstraßen der Planstraße B. Entlang der Planstraße B und C liegen Grundstücke mit ca. 2.000 m² Grundstücksfläche. Benachbarte Grundstücke können flexibel zusammengelegt werden, sodass Grundstücke bis rund 4.000 m² vermarktet werden können. Unternehmen mit größeren Flächenbedarfen sind in der Regel in der Zone C zu verorten, um den kleinteiligen Charakter dieses Gebietes zu bewahren. Die Grundstücke eigenen sich für Handwerksbetriebe und produzierendes Gewerbe.

Zone C: Flächenzuschnitte ab 5.000 m²

Die Zone C umfasst die Grundstücke mit einer Größenordnung von mindestens 5.000 m². Diese Flächen eignen sich für mittlere bis große Betriebe. Die Grundstücke sind je nach Flächenbedarf zuzuschneiden. Die maßgeschneiderten Grundstücke bieten damit genügend Platz für Betriebe mit kleinem Bürobedarf, dafür aber großen Produktionshallen oder Lagerbedarfen wie z.B. Distributionsbetriebe oder Handelsunternehmen. Im städtebaulichen Rahmenplan umfassen die beispielhaften Grundstückszuschnitte in der Zone C zwischen 5.000m² und 20.000 m².

Der gesamte Gewerbepark, einschließlich der Zone C sind nicht für große Logistikbetriebe vorgesehen, da einerseits der Standort nicht optimal angebunden ist und andererseits bis zur Herstellung eines Autobahnzubringers die örtlichen Verkehrsachsen das zusätzliche Verkehrsaufkommen der verkehrsintensiven Logistikzentren nicht aufnehmen können. Um den gewerblichen Charakter des Gebietes zu prägen, sind großflächiger Einzelhandel sowie eigenständige Bürogebäude außerhalb des Büro- und Dienstleistungszentrums auszuschließen.

Zone D: Nachnutzung der Hangars

Die Zone D besteht aus den zu erhaltenden Hangars 2- 7. Die großräumigen Flugzeughallen können durch Vermietung oder Verkauf als große Lagerhallen nachgenutzt werden. Mithilfe einer Neugestaltung der Fassaden der Flugzeughallen ist der ehemalige Militärcharakter (Tarnfarben) abzulegen, um diese in eine neue Nutzung zu überführen. Die Baulücken zwischen den Flugzeughallen sind durch eine bestandsorientierte großflächige Bebauung zu ergänzen.

Zone E: Büro- und Dienstleistungszentrum

Die prägnanten Kasernengebäude entlang der Marienfelder Straße sind für Dienstleistungsbetriebe und Büronutzungen zu erhalten. Ergänzt wird das historische Ensemble durch Neubauten, die sich in ihrer Baukörperform und der Dachformen an der bestehenden Bebauungsstruktur orientieren, sodass jedoch ein Unterschied zwischen Neubau und Altbau deutlich wahrnehmbar ist. Insbesondere

Städtebaulicher Rahmenplan

Abb. 85 Städtebaulicher Rahmenplan (maßstabslos) I eigene Darstellung

der Gebäudebestand mit den Verwaltungs- und Wohngebäuden ermöglicht eine Kombination von Wohnraum und Arbeitsstätte. Die Wohnnutzung versteht sich als eine Art „Gründerschlafen“, bei der die Räume als Gewerbefläche vermietet werden, mit der Option, dass der Mieter in den Räumen wohnen und schlafen darf. Diese eingeschränkte Wohnfunktion dient dem Zweck der Tag- und Nacht-Belebung des Büro- und Dienstleistungszentrums.

Durch die angrenzenden Grünstrukturen kann an diesem Standort das Konzept einer internen Büro- und Dienstleistungsinsel innerhalb des Gewerbeparks verwirklicht werden. Durch den gezielten Einsatz von Grünstrukturen und Freiräumen als Abgrenzung zum Gewerbe, aber auch eine freiraumplanerische Gestaltung innerhalb des Büro- und Dienstleistungszentrums hebt die Besonderheit des Ortes hervor.

Zielgruppe des Büro- und Dienstleistungsparks sind besonders Freiberufler und Existenzgründer. Das Zentrum bietet Büroräume für ideenreiche Jungunternehmer im Technologie- und Dienstleistungssektor. Der Gebäudestand ist entsprechend den Nutzungsansprüchen zu sanieren, um eine dauerhafte Gewerbenutzung zu garantieren und ggf. flexible und kombinierbare Büroflächen und Gemeinschaftsräume zu ermöglichen.

Abb. 86 Perspektive Büro- und Dienstleistungszentrum I eigene Darstellung

Abb. 87 Perspektive Einbindung der Hangar 2&3 in die Rahmenplanung I eigene Darstellung

7.2 Gebäudestruktur

Die dargestellten Gebäudestrukturen stellen eine strukturelle Bebauung bzw. mögliche Überbauung der Grundstücke dar. Die Baukörper sind letztendlich von den Anforderungen der verschiedenen Betriebsformen an die Gebäudestruktur abhängig. Die Anordnung der Gebäude zum Straßenraum erfolgt in einer einheitlichen Flucht je Erschließungseinheit. Diese Fluchten können in einem Bebauungsplan über eine Baugrenze oder Baulinie gesichert werden.

Die Bebauung unterschreitet großzügig die GRZ von 0,8 und nimmt abhängig vom Gebäudezuschnitt eine GRZ zwischen 0,3 und 0,6 ein. Je nach Baufenster ist eine maximale Gebäudehöhe von 12 oder 10 m einzuhalten. Entlang der Marienfelder Straße ist

Abb. 88 Schnitt A -A´I eigene Darstellung

Abb. 89 Schnitt B - B´I eigene Darstellung

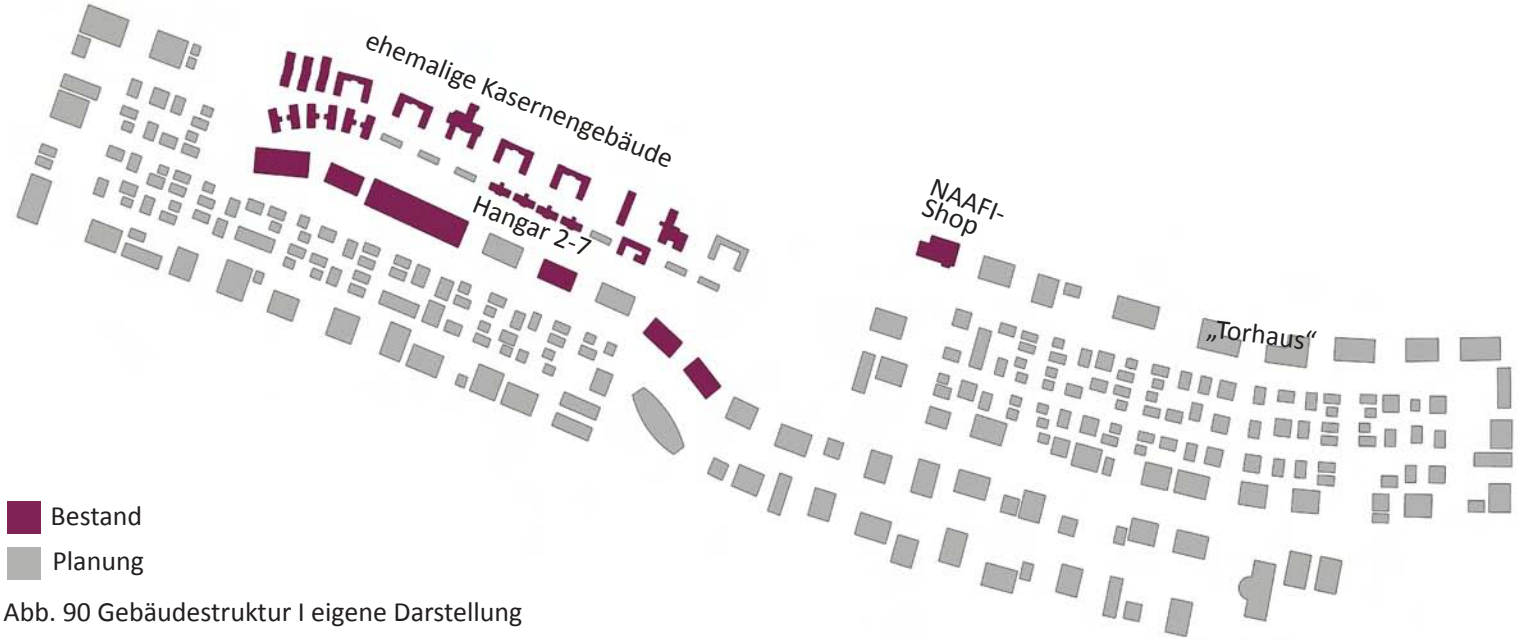


Abb. 90 Gebäudestruktur I eigene Darstellung

eine einheitliche Gebäudehöhe von 12 m geplant, um das Gebiet als städtebauliche Einheit und „Nutzungszone“ wahrzunehmen. Qualitätsvolle Bauten an der „Schauseite“ des Gewerbeparks geben dem Park ein gutes Image. Demzufolge sollte eine architektonische Qualität auch im Interesse der Unternehmen und Nutzer des Gewerbeparks liegen. Städtebaulich und architektonische hervorzuheben sind die Eingangsbereiche zum Gewerbepark. Der städtebauliche Rahmenplan sieht deshalb an der östlichen Zufahrt zwei „Torgebäude“ vor, die prägnant für den Eingangsbereich und dessen Wahrnehmung sind.

In der Zone B für kleinteiliges Gewerbe ist eine maximale Gebäudehöhe von 10 m und für die Zone C eine maximale Gebäudehöhe von 12 m vorgesehen. Da sich die südlichen Flächen für Betriebe mit größeren Flächenansprüchen wie z.B. Lagerhallen eignen, sind in den Gebäuden Lagerhöhen von 10 Metern zu ermöglichen. Mit der Festsetzung auf maximale 12 m Gebäudehöhe erstecken sich die Gehölzstukturen des südlichen Grünzugs über den Dächern der Gewerbebauten, sodass die äußere Raumkante auch innerhalb der Gewerbeparks erkenntlich ist.

Da sich Gewerbebauten zunehmend auch über die Architektur und einen städtebaulich herausragenden Standort profilieren, sind neben der Eingangssituation zwei weitere städtebaulich prägende Standorte geplant. Zum Einen wird der Blick durch die Straßenführung der West-Ost orientierten

Abb. 91 Erschließungskonzept I eigene Darstellung

Haupterschließungsstraße entlang der Hangars auf die Flächen entlang der Kurvenführung gelenkt. Dieser Standort eignet sich für ein markantes Gebäude mit entsprechendem Repräsentationsbedarf.

Zum anderen endet die Haupterschließungsstraße am südlich Ostende an einer T- Kreuzung. Die durch den Straßenverlauf gesteigerte wahrnehmbare und durch den zentralen Grünzug separierte Fläche an dem Kreuzungspunkt eignet sich für ein anspruchsvolles Gebäude. Durch die Tiefe des Grundstückes können untergeordnete Gebäudestrukturen wie Produktions- oder Lagerhallen in zweiter Reihe ermöglicht werden.

7.3 Erschließungskonzept

Eine Erschließungsschleife stellt über zwei Knotenpunkte die Anbindung an die Marienfelder Straße her. Diese Hauptachse verläuft zum größten Teil parallel zur Marienfelder Straße. Die Anknüpfungspunkte der Erschließungsschleife orientieren sich an den bestehenden Knotenpunkten an den Rändern der Ost-West-Ausdehnung des Geländes. Der östliche Knotenpunkt bzw. Abschnitt der Hauterschließungsschleife entspricht der Zufahrt der Straße „Auf dem Kosten“ und verläuft entlang der Militärgebiets. Der Knotenpunkt an der B513 ist für das Verkehrsaufkommen des Gewerbegebietes auszubauen. Zuständig für die Gestaltung des Knotenpunktes und die Wahl einer geeigneten Knotenpunkteart ist der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen.

Von der Hauptsammelstraße wird das westliche Gewerbegebiet durch ein Straßenraster erschlossen. Bereiche südlich der Hauptachse können abschnittsweise über weitere Ringerschließungen erschlossen werden. In der Straßenhierarchie ist die Haupterschließungsstraße am bedeutsamsten, gefolgt von der Planstraße B, die die äußere Erschließung des östlichen Gewerbegebietes und der kundenorientierten Bereiche ermöglicht. Die gewerblichen Grundstücke entlang des zentralen

Grünzugs werden über Wendeschleifen erschlossen. Die Zufahrt zum ehemaligen Hauptensemble des Kasernenstandortes bleibt als repräsentatives Entree zum Büro- und Dienstleistungszentrum erhalten. Die vorhandene nördliche Erschließungsstraße inmitten der ehemaligen Kasernengebäude ist vorrangig über die genannte Zufahr zu befahren. Neben dieser unmittelbaren Anbindung an die Marienfelder Straße ist die Erschließungsachse an das Straßennetz des Gewerbegebietes in westlicher sowie östlicher Richtung angebunden, um eine Vernetzung innerhalb des Gebietes zu ermöglichen. Die nördliche Erschließungsstraße dient nur der Erschließung des Büro- und Dienstleistungszentrum und ist deshalb von Durchgangsverkehr, besonders von einem LKW-Aufkommen, freizuhalten.

Für den ruhenden Verkehr sind entlang der Haupter schließungsschleife und mit Ausnahme der östlichen Teilbereichs Multifunktionalstreifen geplant. Diese ermöglichen aufgrund einer ausreichenden Breite der Parkbuchten von 3 Metern das Parken von LKWs. Zugleich können diese auch als Stellplatzflächen für PKWs genutzt werden. In allen weiteren Straßenzügen befinden sich Parkbuchten zur Unterbringung von PKWs. Die Parkbuchten und Multifunktionalstreifen werden entsprechend der Straßenhierarchie durch regelmäßiges Raster an Gehölzen begrünt.

Mit der gewählten Straßenführung bzw. den Erschließungs- und Wendeschleifen soll der Erschließungsaufwand möglichst gering gehalten werden und zu keiner Mehrfach-Erschließung einzelner Grundstücke führen. Auf allen Straßen ist durch eine Fahrbahnbreite von 6,50 m eine Begegnung von LKW/LKW möglich. Entlang der Erschließungsschleife befinden sich beidseitig Geh- und Radwege. Mit den Multifunktionalstreifen ergibt sich ein Straßenquerschnitt von rund 18,5 Metern. Der Straßenquerschnitt der Planstraße B beträgt 16,5 und der übrigen Stich- und Verbindungstraßen 14,5 Meter. Die drei unterschiedlichen Straßenquerschnitte kommen durch eine Reduzierung der Gehwege bzw. der Führung des Radverkehrs auf der Straße anstatt auf dem Gehweg zustande. Der Erschließungsaufwand insbesondere für Gehwege ist auf Nebenstraßen gering zu halten.

Das gesamt Gewerbegebiet kann von Linienbussen befahren werden. Haltestellen des ÖPNVs sind an der Haupterschließungsschleife bzw. an markanten Orten wie einer Haltestelle an den Hangars, am zentralen Grünzug etc. einzurichten.

Der Gewerbepark ist durch ein Netz von Fuß/ Radwegen gut erschlossen. Neben den Fuß- und Radwegen im Straßenraum werden die öffentlichen Grünzuge durch entsprechende Wege durchzogen. Der zentrale und südliche Grünzug werden über einzelne Wegeverbindungen miteinander vernetzt, sodass das Gebiet nicht nur durch die des Straßenraster vorgegebene Längsrichtung, sondern auch in Nord-Südrichtung zu begehen ist. Die Wege in den öffentlichen Grünzügen sind aus einer wassergebunden Wegedecke herzustellen.

7.4 Grün- und Freiflächenkonzept

Um Gewerbegebiete von ihrem Negativ-Image zu befreien, ist die Berücksichtigung von ökologischen Belangen bei der Planung von Gewerbegebieten von Nutzen. Insbesondere dann, wenn eine Gewerbefläche wie am Flugplatz Gütersloh in einer isolierten städtebaulichen Lage entsteht. Aus diesem Grund ist ein Grün- und Freiflächenkonzept für den Gewerbepark vorgesehen, dass die ökologischen Anforderungen an ein Gewerbegebiet und die Einbindung in die Landschaft ermöglicht. Mithilfe einer repräsentativen und ökologischen Gestaltung kann zudem ein anspruchsvoller Gewerbestandort und ein angenehmes und attraktives Arbeitsumfeld zur Erholung geschaffen werden. Die Grünanlagen des Grün- und Freiflächenkonzepts fördern die thermische Zirkulation und eigenständige Produktion von Sauerstoff innerhalb der Gewerbeparks. Zudem ermöglichen die Grünflächen einen internen ökologischen Ausgleichs. Mit rund 44 ha besteht fast ein Drittel des Gewerbeparks aus Grünflächen. Dementsprechend ist der hohe Grünanteil prägnant für das Standortprofil. Die angrenzende Parklandschaft mit der Ems, des Waldflächen etc. stärkt dieses Profil. Aus diesem Grund findet im Titel des städtebaulichen Rahmenplans „Natur- und Gewerbepark Gewerbeparks“ die Natur ihre Berücksichtigung.

Das städtebauliche Bindeglied und zugleich Rückgrat des Gewerbegebietes bildet ein zentraler

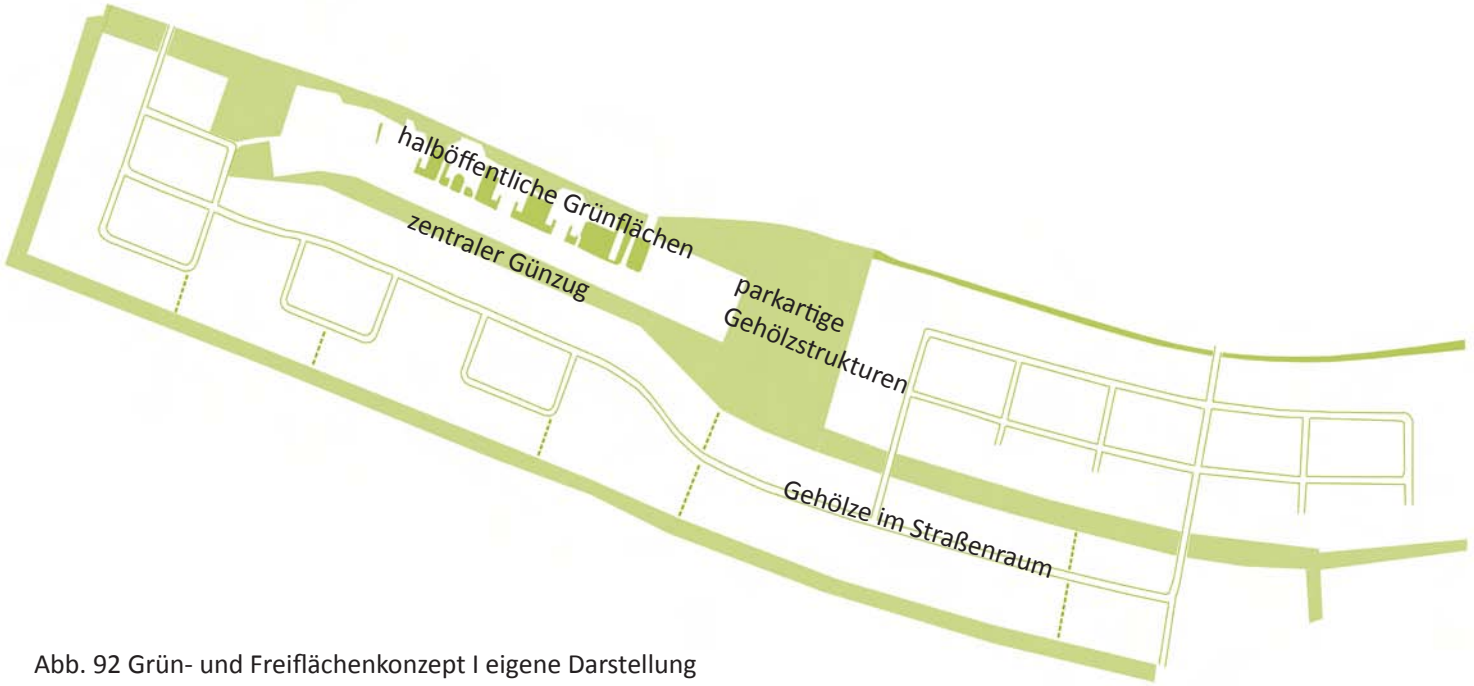


Abb. 92 Grün- und Freiflächenkonzept I eigene Darstellung

Grünzug, der das Gewerbegebiet in seiner Längsausrichtung durchzieht. Der Grünzug bietet Raum für Aufenthaltsbereiche sowie für die Regenwasserrückhaltung. Im westlichen Areal des Plangebiets erfüllt der zentrale Grünzug mit waldartigen Gehölzstrukturen eine abschirmende Funktion zwischen den Hangars und dem Büro- und Dienstleistungszentrum. Zum Einen werden die Nutzungszonen optisch voneinander abgeschirmt, zum Anderen können die Emissionen des produzierenden Gewerbes und des Verkehrs reduziert werden. Der zentrale Grünzug und seine räumliche Ausdehnung als Park in Richtung Marienfelder Straße geben dem Büro- und Dienstleistungszentrum einen „grünen Rahmen“. Die ausgeprägten Grünstrukturen befreien das Büro- und Dienstleistungszentrum von der „Gew erbegebietsatmosphäre“ und bieten ein attraktives und ruhiges Arbeitsumfeld. Die Grünanlagen innerhalb des Büro- und Dienstleistungszentrum bieten im Zusammenhang mit der prägnanten Gebäudestruktur und einer anspruchsvollen, landschaftsarchitektonisch en Gestaltung ein attraktives Erscheinungsbild.

Den südlichen Abschluss im städtebaulichen Rahmenplan bildet ein Grünzug, der der gestalterischen Einbindung des Gewerbegebietes in das Landschaftbild dient. Der rund 75 m breite Grünstreifen ermöglicht eine Trennung der Nutzungsbereiche und vermittelt zwischen dem Gewerbegebiet und der angrenzenden Landschaft. Die Begrünung der Übergangszone erfolgt über eine standortgerechter Vegetation. Der Übergang von Gewerbegebiet und Landschaft ist über einen Fuß- und Radweg erfahrbar.

Um eine Verringerung des Regenwasserabfluss in die

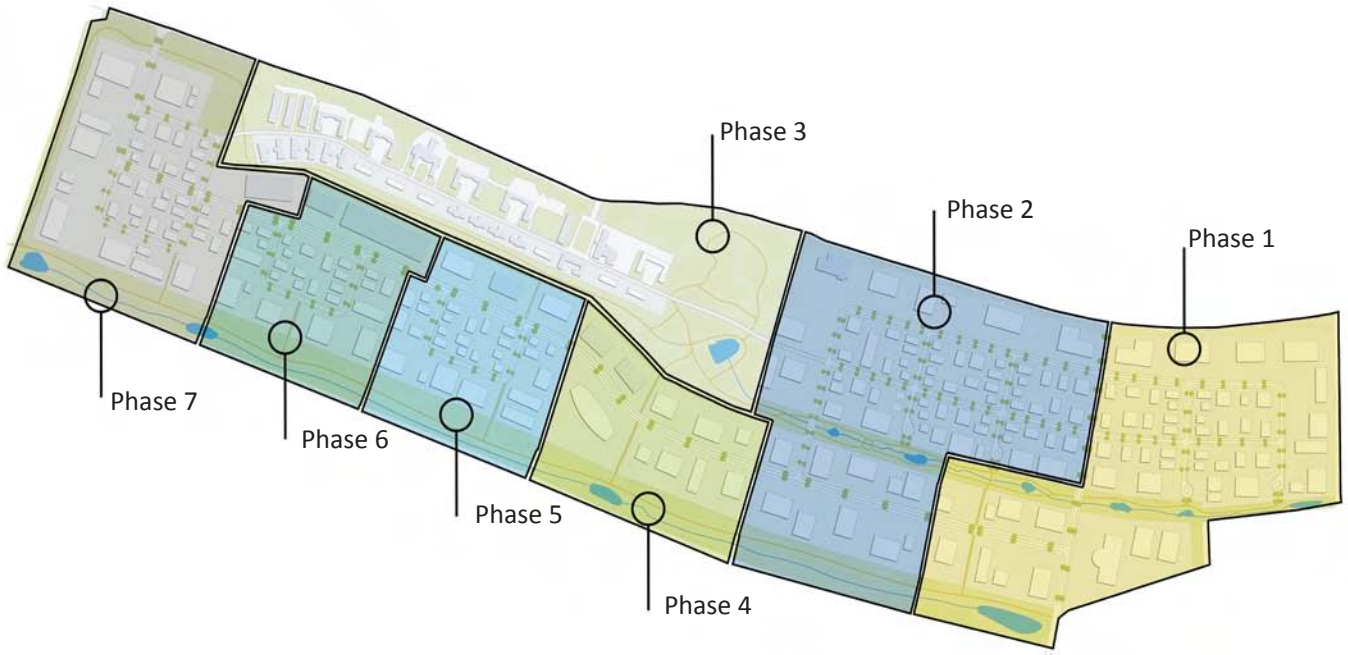


Abb. 93 Bauphasen I eigene Darstellung

Kanalisation zu ermöglichen, werden geeignete Vers ickerungsmöglichkeiten für das Niederschlagswasser innerhalb der Grünzuge geschaffen. Durch eine Geländemodellierung werden teichartige Regerückhaltebereiche erzeugt, die über einen Graben verbunden sind und somit das Niederschlagswasser gleichmäßig im Gebiet verteilen und eine zeitverzögerte Versickerung ermöglichen.

Die Begrünung des Straßenraums mit Gehölzen und eines pflegeleichten Verkehrsgrüns erfolgt auf den öffentlichen Grundstücken. Ergänzt wird die Straßenraumgestaltung durch Grünflächen auf den Privatgrundstücken. So können z.B. Randeingrünungen oder begrünte Stellplätze den optischen Charakter des Natur- und Gewerbeparks in Bezug auf seine ökologische Ausrichtung stärken.

Entlang der Marienfelder Straße sind die lichten Gehölzbestände zu erhalten, zu pflegen und zu entwickeln. Im Bereich des Bebauungsbandes für Unternehmen mit erhöhtem Repräsentationsbedarf sind auf den privaten Grundstücken Gehölze zu pflanzen, um die Vegetationsstruktur entlang der B 513 und den einheitlichen Charakter des Gebietes fortzuführen. Die Gehölzstrukturen sollen die Außendarstellung der Unternehmen entlang der Marienfelder Straße unterstützten.

7.5 Bauphasen

Der 160 Hektar große Gewerbepark ist in 7 Bauabschnitte untergliedert. Der erste Bauabschnitt umfasst 35 Hektar östlich des heutigen Flugplatzgeländes. Wie in den Nutzungskonzepten und den Aussagen zum Gewerbeflächenkonzept

Abb. 94 erster Realisierungsabschnitt, Gewerbeflächen angrenzend an das Flugplatzgelände I eigene Darstellung

beschrieben, kann dieser Bauabschnitt abhängig zu den Entwicklungen auf dem Militärflugplatz realisierte werden. Durch einheitliche Konzeption für den gesamten Gewerbepark bzw. die Unterteilung in Nutzungszonen können in diesem Bauabschnitt zugleich die verschiedensten Flächenanforderungen der Unternehmen bedient werden und Bereiche des zentralen Grünzuges zur Regenwasserrückhaltung und als Aufenthaltsbereich hergestellt werden.
Nach der Freigabe des Militärflugplatzes sind weitere ha westlich angrenzend an den ersten Bauabschnitt zu entwickelt. Parallel zum zweiten Bauabschnitt oder in einem dritten Bauabschnitt sind die Kasernengebäude für die Büronutzung zu vermarkten bzw. durch einen Inverstor nutzungsgerecht zu sanieren und zu vermarkten.
Die Hauterschließungsstraße ist mit der vierten Realisierungsphase zu entwickeln. So können die vierte bis 7 Bauphase als funktionsfähig addierbare Einheiten mit rund 8 ha entsprechend der Nachfrage realisiert werden.

7.6 Gewerbe- und Industriegebiet

Der Gewerbepark ist im Bebauungsplan als Gewerbe- und Industriegebiet auszuweisen. Das Industriegebiet nimmt jedoch flächenmäßig einen untergeordneten Teilbereich ein. Im Industriegebiet sind diejenigen Betriebe unterzubringen, die in den Gewerbegebieten unzulässig sind. In Abgrenzung zu den sensibleren Gebieten und Nutzungen wie den westlich an das Flugplatzgelände angrenzenden Wirtschaftshöfen, der Wohnbebauung nördlich der Marienfelder Straße und des Büro- und Dienstleistungszentrums umfasst das Industriegebiet einen zentralen Bereich im Gewerbepark, sodass die Lärmimmissionen mithilfe der umgebenden Gewerbebauten abgefangen werden. Immissionen der großflächigeren Betriebe innerhalb des Industriegebiets werden durch den zentralen und den südlichen Grünzug gemindert bzw. abgeschirmt.

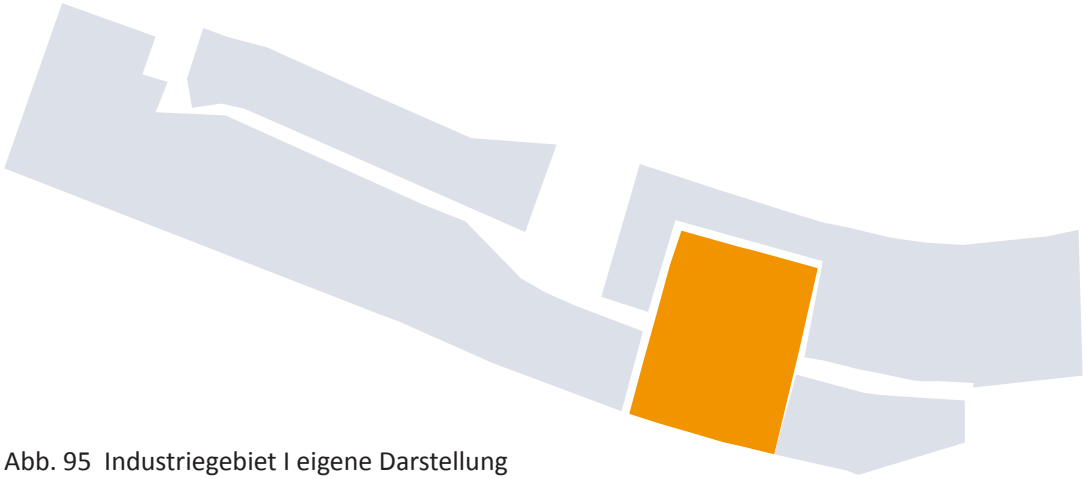


Abb. 95 Industriegebiet I eigene Darstellung

Schlussbetrachtung

8. Schlussbetrachtung

Als Ergebnis dieser Arbeit zeigt der städtebauliche Rahmenplan eine gewerbliche Entwicklungsstrategie für den Militärflugplatz auf. Zum Einen erfüllt der Rahmenplan die aktuellen stadtentwicklungsrelevanten Planungsabsichten, rund 30 ha Gewerbeflächen angrenzend an den Flugplatz auszuweisen. Zum Anderen verspricht der städtebauliche Rahmenplan ein nachhaltiges Flächenrecycling für den Militärflugplatz Gütersloh unter der Voraussetzung, dass der Flugplatz nicht reaktiviert wird.

Diese Arbeit steht in einem engen Zusammenhang mit den aktuellen Entwicklungen, wie dem Gewerbeflächenkonzept, über das Mitte September 2010 entschieden wird. Durch die Aktualität des Themas und den damit verbundenen Rahmenbedingungen mussten die Aussagen des Verfassers phasenweise revidiert und den Entwicklungen angepasst werden, um den aktuellen Entwicklungen zu entsprechen. Insofern ist abzuwarten, ob das Gewerbeflächenkonzept vom Rat der Stadt beschlossen wird und eine Entwicklung entsprechend dem Nutzungsprogramm 2 und dem städtebaulichen Rahmenplan realisierbar ist.

Die Zielsetzungen der Nutzungskonzepte und des städtebaulichen Rahmenplans bieten als Ergebnis einer intensiven Auseinandersetzung mit dem Militärflugplatz eine Diskussion- und Entscheidungsgrundlage für das weitere strategische Vorgehen der Stadt Gütersloh.

Mit der Wahl des Nutzungsprogramms 2 als sinnvollstes und nachhaltigstes Konzept wurde jedoch von der Verfasserin eine Entwicklungsstrategie verfolgt, die der ursprünglichen Planungsabsicht des Stadtplanungsamtes zu Beginn der Masterthesis aus guten Gründen widerspricht. In den ersten Gesprächen mit dem Stadtplanungsamt bezüglich eines geeigneten Themas für diese Masterarbeit wurde die Planungsabsicht, ein Gewerbegebiet südlich der Start- und Landebahn zu konzipieren, um eine parallele Flugnutzung zu ermöglichen, an die Verfasserin herangetragen. Dieser Absicht wurde mit dem Nutzungsprogramm 3 entsprochen.
Die intensive Auseinandersetzung mit dem Standort und den Rahmenbedingungen z.B. der regionalen Versorgung mit Flugplätzen sowie die Gespräche mit Experten waren Grund dafür, abweichende Ziele für die Konversion des Standortes zu formulieren, die eine Reaktivierung des Flugplatzes ausschließen und dafür eine Gewerbeentwicklung mit den naturräumlichen Potenzialen des Ortes vereinen.
Der Rahmenplan könnte, wenn dieser als Entwicklungsstrategie von der Stadt Gütersloh verfolgt wird, durch Gutachten, Wettbewerbe oder Fachplanungen weiter konkretisiert werden oder als informelle Planung Ausgangslage für die formelle Bauleitplanung sein.

Abschließend lässt sich sagen, dass die Konversion des Militärgeländes eine städtebauliche Herausforderung in Hinblick auf die nicht zu kalkulierenden Altlasten, die Lage und Größe des Areals ist. Nach einer Nutzungsaufgabe des Standortes werden Teilbereiche voraussichtlich zwischenzeitlich brachfallen, da eine flächendeckende Folgenutzung auch aufgrund der planungsrechtlichen Rahmenbedingungen und der Eigentumsverhältnisse nicht ermöglicht werden kann.

Der Natur- und Gewerbepark bietet als langfristiges Konzept die Möglichkeit, einer Verödung des Standortes nach der Nutzungsaufgabe des Militärs entgegenzuwirken, und erfüllt zugleich die von der Stadt Gütersloh vorgesehenen Stadt- und Gewerbeentwicklung in Bezug auf die Bereitstellung dingend benötigter gewerblicher Flächen. Mit einer gewerblichen Folgenutzung erhält der Ort eine neue Identität, die dem Image des Standortes zugute kommt. Zudem wird der Standort durch das Flächenrecycling in mehrerer Hinsicht aufgewertet. Eine Konversion des Geländes zu einem Gewerbegebiet entspricht dem Nachhaltigkeitsansatz, eine flächenschonende Stadtentwicklung zu betreiben, indem keine neuen Flächen wie die im Gewerbeflächenkonzept vorgesehenen Flächen nördlich der Marienfelder Straße in Anspruch genommen werden. Letztendlich ist die Entwicklungsstrategie jedoch von der Verfügbarkeit der Militärgeländes abhängig.

Quellenverzeichnis

Literatur

Berliner Flughäfen 2009: BBI Business Park Berlin - Berlins größter Business- und Gewerbepark direkt am neuen Hauptstadt-Airport Berlin, Berliner Flughäfen: Berlin

Bezirksregierung Detmold 2004: Gebietsentwicklungsplan Teilabschnitt Oberbereich Bielefeld, Detmold

Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz) in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. September 2002

Büscher, Wolfgang 1994: Der Flughafen Gütersloh im Wandel der Zeit, Kreisverwaltung Gütersloh: Rheda-Wiedenbrück

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen 1993: Empfehlung für die Anlage von Hauptverkehrsstraßen EAHV 93, FGSV Verlag GmbH: Köln

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen 2006: Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen- Rast 06, FGSV Verlag GmbH: Köln

Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung (ILS) (Hrsg.) 1994: Grünbuch Planung, Waz-Druck: Duisburg

Kreis Gütersloh (Hrsg.) 2009: Der Kreis Gütersloh: Zahlen, Daten, Fakten, Druckerei Eusterhus: Herzebrock-Clarholz

Kreis Gütersloh 2008 (Hrsg.): Integriertes Ländliches Entwicklungskonzept, Kreisverwaltung Gütersloh: Rheda-Wiedenbrück

Lewis, Gerry 1987: Flugplatz Gütersloh 1937-1987, Mohndruck Verlag: Gütersloh

Ministerium für Stadtentwicklung, Kultur und Sport des Landes NRW: Vorbildliche Gewerbebauten in Handel,

Handwerk und Industrie, Salz und Druck GmbH, Düsseldorf

Mensen, Heinrich 2007: Planung, Anlage und Betrieb von Flugplätzen, Springer Verlag: Berlin

Ministerium für Umwelt, Raumordnung und Landwirtschaft (MURL) 1998: Landesentwicklungsplan „Schutz vor Fluglärm“ vom 17. August 1998

Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr des Landes NRW (MWMEV) 2000: NRW-Luftverkehrskonzeption 2010, Düsseldorf

Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr des Landes NRW (MWMEV) 1995: Landesentwicklungsplan NRW, Düsseldorf

Ministerium für Verkehr, Energie und Landesplanung des Landes NRW 2005: Zwischenbericht über die Umsetzung der NRW-Luftverkehrskonzeption 2010, Düsseldorf

Niedersächsisches Ministerium für Frauen, Arbeit und Soziales (Hrsg.)1998: Zukunftsweisende Büro- und Gewerbebauten, Neubau und Umnutzung in zentralen Lagen, Niedersächsisches Ministerium für Frauen, Arbeit und Soziales: Hannover

Pro Wirtschaft GT (Hrsg.) 2009: Geschäftsbericht 2009, Pro Wirtschaft GT: Gütersloh

Pro Wirtschaft GT (Hrsg.) 2010: Statistikbericht Kreis Gütersloh, Pro Wirtschaft GT: Gütersloh

Pro Wirtschaft GT/ Stadt Gütersloh 2010: Medien- und IT-Standort Gütersloh, Stadt Gütersloh: Gütersloh

Publicpress (Publikationsgesellschaft mbH)(Hrsg.): Radwanderkarte Kreisgebiet Gütersloh, 2. Auflage, Geseke

Rationalisierungs-Kuratorium der Deutschen Wirtschaft (RKW) (Hrsg.) 1990: Leitfaden für Bauherren von Gewerbe- und Industriebauten, Deutscher Sparkassen Verlag GmbH: Stuttgart

Schneider, Rüdiger/Gentz, Michael 1997: Intelligent Office, Verlagsgesellschaft Rudolf Müller: Köln

Schöndeling, Norbert 2002: Gütersloh auf dem Sprung zur Großstadt, Werbedruck Poppe: Gütersloh

Stadt Gütersloh 2002 (Hrsg.): Stadtentwicklungskonzept 2010, Verlag unbekannt

Stadt Gütersloh 2007 (Hrsg.): Flächennutzungsplan 2020, Verlag unbekannt

Stadt Gütersloh 2009 (Hrsg.): Starker Standort Gütersloh, Neomedia Verlag GmbH: Coesfeld

Tecklenborg, Marc 1995: Royal Airforce Gütersloh - Jets und Airliner auf dem Flughafen bis 1993, Flöttmann Verlag GmbH: Gütersloh

Vereinigung der Industrie- und Handelskammern in Nordrhein-Westfalen e. V.(Hrsg.) 2009: Nordrhein-Westfalen: Raum für Wirtschaft, Fachbeitrag der Wirtschaft zum Landesentwicklungsplan NRW, Vorländer GmbH & Co. KG: Siegen

Vielberth, Johann 1999: Das große Handbuch Gewerbeparks, Verlag Moderne Industrie: Landsberg/Lech

Zweckverband Flugfeld Böblingen/Sindelfingen 2006: Willkommen an Bord (Imagebroschüre), Böblingen

Interviews und Schriftverkehr

Goldmann, Achim 2010: Masterthesis Militärflugplatz Gütersloh
Achim.Goldmann@mwebwv.nrw.de (30.07.2010)
(Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen)

Schmidt, Michael (2010). Gesprächsnotiz basierend auf einem Telefonat, geführt vom Verfasser. Ahlen, 13. August 2010.

Venhaus, Rainer (2010). Persönliches Interview, geführt vom Verfasser. Gütersloh, 27.7.2010

Zeitungsartikel

Westfalen Blatt 24.03.2010: Flughafen geht an Gütersloh zurück, Stephan Rechlin

Westfalen Blatt 25.03.2010: Flughafen-Streit flammt wieder auf, Stephan Rechlin

Badische Zeitung 12.01.2010: Flugplatz Lahr, tmi

Internetquellen

Website Berliner Flughäfen
http://www.berlin-airport.de/DE/Immobilien/BBIBusinessPark/index.html
Letzter Zugriff: 27.08.2010, 18.30 Uhr

Website Berliner Business
http://berlin.business-on.de/signalwirkung-fuer-flughafenregion-vermarktungserfolg-fuer-bbi-business-park_id219.html
Letzter Zugriff: 27.08.2010, 18.30 Uhr

Website Bezirksregierung Detmold
http://www.bezreg-detmold.nrw.de/300_RegionOWL/080_Strukturdaten/monatsbericht/Monatsbericht.pdf
letzter Zugriff: 12.08.2010, 12 Uhr

Website Bezirksregierung Detmold I
http://www.brdt.nrw.de/300_RegionOWL/040_Natur/Natur_und_Landschaft/index.php
Letzter Zugriff: 22.07.2010, 11 Uhr

Website Bing Maps
www.bing.com/maps/
Letzter Zugriff: 12.09.2010, 23.30 Uhr

Website BMU
Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit
http://www.bmu.de/laermschutz/kurzinfo/doc/4022.php
letzter Zugriff: 12.08.2010, 12 Uhr

Website Flugplatz Lahr/Website Airport Lahr
http://www.airport-lahr.de/
Letzter Zugriff: 25.08.2010, 16.30 Uhr

Website Flugplatz Böblingen
http://www.flugfeld.info/index.php?page=2
Letzter Zugriff: 30.08.2010, 10.30 Uhr

Website Geodatenserver Gütersloh
http://geodaten.guetersloh.de
Letzter Zugriff: 14.09.2010, 11.30 Uhr

Website Google Maps
http://maps.google.de
Letzter Zugriff: 05.09.2010, 9.30 Uhr

Website IGZ
Industrie- und Gewerbezentrum Raum Lahr GmbH
http://www.igz-lahr.de/index.php
Letzter Zugriff: 25.08.2010, 15.30 Uhr

Website IGZ I
Industrie- und Gewerbezentrum Raum Lahr GmbH
http://www.igz-lahr.de/downloads/IGZ_Broschuere_deutsch_opt.pdf
Letzter Zugriff: 25.08.2010, 15.30 Uh

Website IHK Ostbrandenburg
www.ihk-ostbrandenburg.de/file/5708-BBI-Businesspark.pdf
Letzter Zugriff: 27.08.2010, 19.00 Uhr

Website ILS
Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westaflen (ILS)
http://www.ils-forschung.de/down/zuk_stand_mittelst.pdf
Letzter Zugriff: 24.08.2010, 15.00 Uhr

Website IT NRW
Information und Technik Nordrhein-Westfalen, Geschäftsbereich Statistik
http://www.it.nrw.de/kommunalprofil/l05754008.pdf
Letzter Zugriff: 15.08.2010, 14.00 Uhr

Website LANUV
Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen
http://www.lanuv.nrw.de/geraeusche/screening2.htm
Letzter Zugriff: 13.09.2010, 21.00 Uhr

Website LANUV
Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen
http://www.lanuv.nrw.de/geraeusche/screening2.htm
Letzter Zugriff: 15.05.2010, 21.00 Uhr

Website LWL
Landschaftsverband Westfalen-Lippe
http://www.lwl.org/LWL/Kultur/Westfalen_Regional/Verkehr/Flug/Flugplaetze
Letzter Zugriff: 20.07.2010, 10.00 Uhr

Website LWL I
Landschaftsverband Westfalen-Lippe
http://www.lwl.org/LWL/Kultur/Westfalen_Regional/Verkehr/Flug/PAD/
Letzter Zugriff: 20.07.2010, 10.00 Uhr

Website LWL II
Landschaftsverband Westfalen-Lippe
Http://www.lwl.org/westfalen-regional-download/Abbildungen_Buch/S228_Abb_1.jpg
Letzter Zugriff: 20.07.2010, 10.00 Uhr

Website Stadt Lahr
http://www.lahr.de/startseite/wirtschaft/gewerbeflaechen_und_immobilien/immobilienkatalog.43263.15,41,4734.htm
Letzter Zugriff: 25.08.2010, 16.30 Uhr

Website MWMEV
Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr des Landes NRW
http://www.mwme.nrw.de/300/300/300/333_Flugplatz_G_tersloh.pdf
Letzter Zugriff: 10.08.2010, 8.00 Uhr

Website NW-News
http://www.nw-news.de/lokale_news/guetersloh/guetersloh/3246953_Porta_vor_den_Toren.html
Letzter Zugriff: 14.08.2010, 10.30 Uhr

Website Pro Wirtschaft Gütersloh
http://www.pro-wirtschaft-gt.de/
Letzter Zugriff: 15.08.2010, 08.30 Uhr

Website Stadt Gütersloh
http://www.guetersloh.de
Zugriff: 13.09.2010, 08.30 Uhr

Website Spotting Group Gütersloh
http://www.sg-etuo.de/Main/EDUO
Letzter Zugriff: 16.06.2010, 15.30 Uhr

Website Tim.Online
Topographisches Informationsmanagement des Landes Nordrhein- Westfalen
www.tim-online.nrw.de
Letzter Zugriff: 26.08.2010, 14.00 Uhr

Website Wikipedia
http://de.wikipedia.org/wiki/Guetersloh
Letzter Zugriff: 01.08.2010, 13.00 Uhr

Website Wikipedia I
http://de.wikipedia.org/wiki/Flughafen_Berlin_Brandenburg
Letzter Zugriff: 27.08.2010, 19.00 Uhr

Website Wikipedia II
http://de.wikipedia.org/wiki/Flugplatz_Bielefeld
Letzter Zugriff: 20.08.2010, 20.00 Uhr

Website Wikipedia III
http://de.wikipedia.org/wiki/Teutoburger_Wald-Eisenbahn
Letzter Zugriff: 01.08.2010, 13.00 Uhr