

Konversion Flugplatz „Princess Royal Barracks“

Integriertes Handlungskonzept



Bau und Verkehr | Konversion



Konversion Flugplatz „Princess Royal Barracks“ | Integriertes Handlungskonzept

Konversion Flugplatz „Princess Royal Barracks“ | Räumliches Strukturkonzept

Auftraggeber

Stadt Gütersloh
Stabsstelle Konversion
Berliner Straße 70
33330 Gütersloh

Ansprechpartner:
Michael Schmidt

Bundesanstalt für Immobilienaufgaben
– Anstalt des öffentlichen Rechts –
Direktion Dortmund
Hohenzollernring 48
48145 Münster

Ansprechpartner:
Henrik Stake

Bearbeitung

DSK Deutsche Stadt- und
Grundstücksentwicklungsgesellschaft mbH & Co. KG
Büro Bielefeld
Mittelstraße 55
33602 Bielefeld

Ansprechpartner:
Carsten Lottner, Janina Brandt, Sarah Liebing

In Kooperation mit:
pp a|s pesch partner architekten stadtplaner
Hörder Burgstraße 11
44263 Dortmund

Ansprechpartner:
Andreas Bachmann, Ole Nettig

Fotos und Abbildungen:
pp a|s pesch partner architekten stadtplaner
DSK Deutsche Stadt- und Grundstücksentwicklungsgesellschaft
mbH & Co. KG

sofern im Text nicht anders angegeben

Titelbild:
Hans Blosssey/Bundesanstalt für Immobilienaufgaben, 2015

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird auf die gleichzeitige
Verwendung männlicher und weiblicher Sprachformen verzichtet.
Sämtliche Personenbezeichnungen gelten gleichwohl für beider-
lei Geschlecht.

Gütersloh/Bielefeld/Dortmund, Juni 2016

Inhalt

1 Einleitung	6	5 Makro- und mikrostandortbezogene Herausforderungen	49
1.1 Aufgabenstellung	6		
1.2 Abgrenzung Untersuchungsgebiet und Verkehrsanbindung	8	6 Entwicklungsziele	50
2 Erarbeitungs- und Dialogprozess	9	7 Integriertes Entwicklungskonzept	52
2.1 Vorliegende Gutachten und informelle Planungen	9	7.1 Entwicklungsszenarien	52
2.2 Dialogprozess	11	7.2 Entwicklungskonzept	55
		7.3 Entwicklungsabschnitte und Flächenbilanz	62
3 Übergeordnete Rahmenbedingungen	14	8 Fördermöglichkeiten	65
3.1 Raumstrukturelle Rahmenbedingungen	14		
3.2 Landes-, Regional- und Bauleitplanung	16	9 Projektübersicht und -leitblätter	72
3.3 Bevölkerungsstruktur und -entwicklung	16	9.1 Projektübersicht	72
3.4 Arbeitsmarkt und Wirtschaftsstruktur	21	9.2 Projektleitblätter	73
3.5 Gewerbeflächenmarkt	26	10 Evaluationskonzept	81
3.6 Aus- und Weiterbildungsangebote	29		
3.7 Grün- und Freiflächestruktur	30	11 Fazit und weiteres Vorgehen	82
3.8 Freizeit- und Kulturangebot	30		
3.9 Stärken- und Schwächenanalyse Standort Gütersloh	31	Anhang	86
4 Analyse des Untersuchungsgebiets	35		
4.1 Städtebauliches Umfeld und Immissionsschutz	35		
4.2 Gebäudebestand und bestehende Nutzungen	37		
4.3 Verkehrsflächen	41		
4.4 Ver- und Entsorgung	41		
4.5 Geschützte Biotope und Artenschutz	43		
4.6 Altlasten	45		
4.7 Klimaschutz und Potenziale erneuerbare Energien	45		
4.8 Bewertung und Perspektiven	46		

1 Einleitung

1.1 Aufgabenstellung

Die britische Regierung hat im Jahre 2010 den Abzug der Streitkräfte aus Deutschland bis 2020 angekündigt. Die Stadt Gütersloh ist von dem militärischen Konversionsprozess maßgeblich betroffen. Neben der Nachrichtenkasernen „Mansergh Barracks“ und ca. 1.000 zivilen Wohneinheiten werden die britischen Streitkräfte auch das vier Kilometer westlich vom Stadtkern gelegene Flugplatzgelände „Princess Royal Barracks“ sowie die nördlich angrenzende Wohnsiedlung und die Sporteinrichtungen aufgeben. Der Abzug der stationierten Einheiten vom Militärflugplatz ist bereits für das Jahr 2016 vorgesehen (vgl. Stadt Gütersloh 2011).

Das 363 ha große Untersuchungsgebiet im Westen von Gütersloh liegt an der Marienfelder Straße (B 513) und grenzt an die Nachbarkommunen Harsewinkel und Herzebrock-Clarholz an. Das Areal umfasst den Flugplatz mit Landebahn, Hangars und Mannschaftsunterkünften südlich der B 513 und die nördlich der Bundesstraße gelegene Wohnsiedlung für die Angehörigen der britischen Streitkräfte, Sportanlagen sowie einzelne Wohn- und Wirtschaftsgebäude.

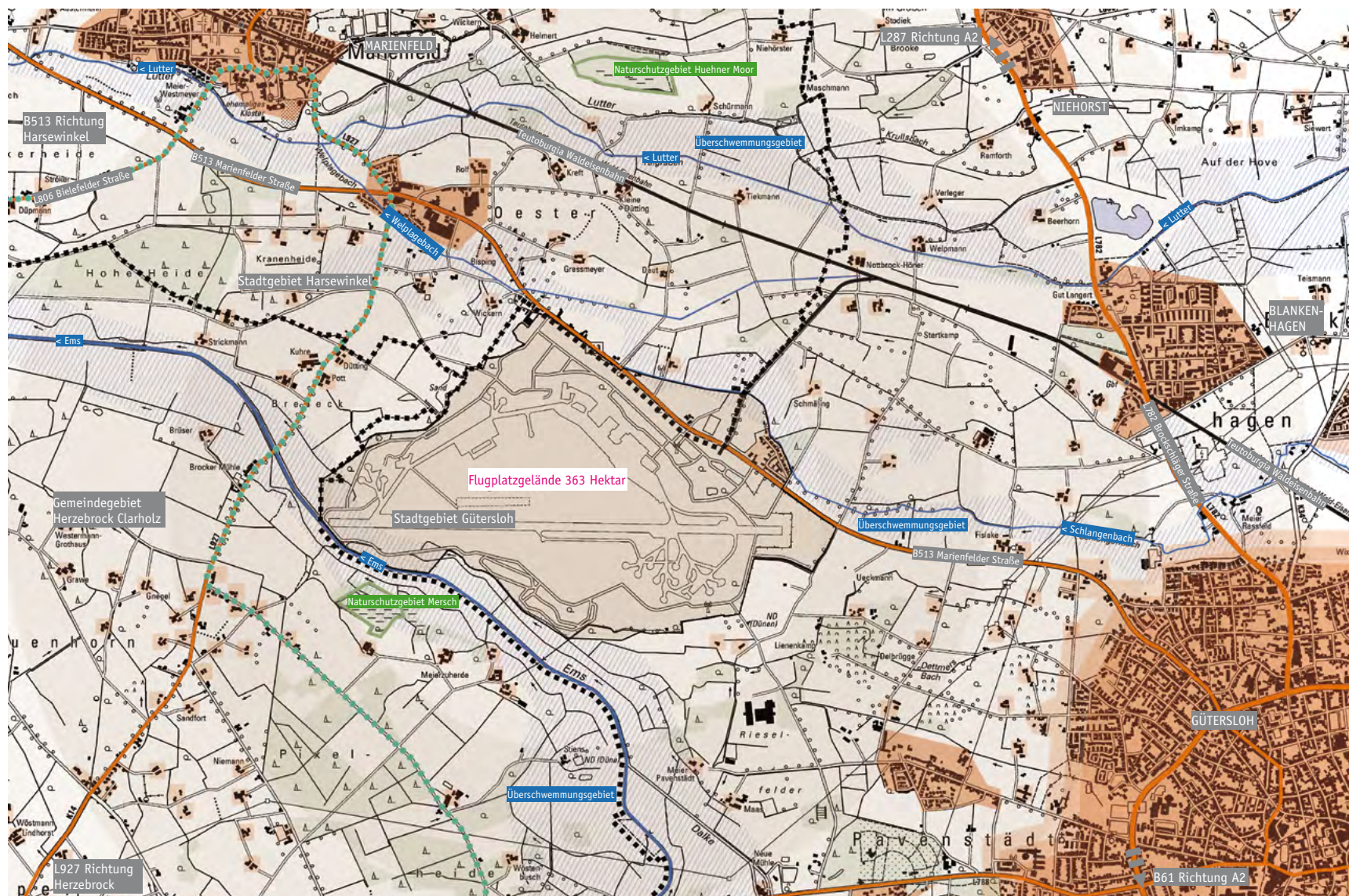
Die Stadt Gütersloh hat mit der Ankündigung der Aufgabe der Militärstandorte den Konversionsprozess initiiert. Neben der Erarbeitung des 1. Konver-

sionsberichts zu den Auswirkungen des Abzugs der britischen Streitkräfte ist im Jahre 2011 ein Werkstattverfahren durchgeführt worden. Aufgabe war die Festlegung der Ziele und Prozesse der Nachnutzung. Im Folgejahr fand ein intensives Dialogverfahren zur Einbindung der Öffentlichkeit statt, bei dem eine bürgerschaftliche Stellungnahme erarbeitet wurde. In 2012 und 2013 erstellte NRW.URBAN ein Grobkonzept zur Nachnutzung des Areals. Daneben fanden im Zuge des Konversionsprozesses zahlreiche Abstimmungsgespräche u. a. mit der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA), den Nachbarkommunen Harsewinkel und Herzebrock-Clarholz sowie dem Kreis Gütersloh statt. Von großer Relevanz war ferner die Erarbeitung von fachlichen Untersuchungen und Gutachten u. a. zu den Themenbereichen Gebäude- und Infrastrukturbestand, Altlasten, Biotopstrukturen, Verkehr und Artenschutz.

Gemäß dem Grobkonzept von NRW.URBAN ist für den nördlichen Teilbereich des Flugplatzareals eine gewerblich-industrielle Nutzung vorgesehen, die zudem gewerbliche Freizeitangebote beinhalten kann. Aufgrund der vorhandenen Lebensräume für geschützte Tier- und Pflanzenarten soll die übrige Fläche, nach dem Grobkonzept, im Wesentlichen dem Biotopschutz vorbehalten bleiben. Aufbauend auf den landesplanerischen Zielen wird eine interkommunale Standortentwicklung verfolgt. Abstim-

mungen zwischen den Kommunen zur Entwicklung eines interkommunalen und regional bedeutsamen Gewerbe- und Industriegebietes haben bereits stattgefunden (vgl. NRW.URBAN 2014). Zielsetzung des vorliegenden integrierten Handlungskonzeptes (IHK) ist die Konkretisierung des Grobkonzeptes unter Einbeziehung des Umfeldes sowie unter Berücksichtigung der Bestandssituation, landesplanerischer und stadtentwicklungspolitischer Vorgaben sowie der anvisierten Nachnutzungen. Der Erarbeitungsprozess wurde von einem Dialogverfahren begleitet. Wesentliche Inhalte sind neben der Analyse des Untersuchungsgebietes in Bezug auf demografische, soziale, wirtschaftliche und klimatische Herausforderungen, die Festlegung von Entwicklungszielen und die Formulierung eines umsetzungsorientierten Entwicklungskonzeptes mit konkreten Maßnahmen und Projektleitblättern für den Initialbereich der Flugplatzkonversion.

Das IHK bildet die Grundlage für nachfolgende, vertiefende Planungs- und Beteiligungsschritte sowie die Beantragung von EU-, Bundes-, und Landesfördermitteln zur Finanzierung der Konversionsmaßnahme. Die Stadt Gütersloh strebt die Bündelung von Fördermitteln unterschiedlicher Förderprogramme und Strukturfonds (z. B. EFRE, ESF, Städtebauförderung etc.) zur Bewältigung der Herausforderung des Abzugs der britischen Streitkräfte an.



1.2 Abgrenzung Untersuchungsgebiet und Verkehrsanbindung

Die Entwicklungsfläche mit einer Größe von insgesamt ca. 363 Hektar, bestehend aus dem Flugplatzareal (337,7 ha), der Siedlung Parsevalstraße (5,4 ha) und angrenzenden Sport- und Grünflächen (19,9 ha), befindet sich überwiegend auf dem Stadtgebiet Gütersloh und teilweise auf den Gebieten der Nachbarkommunen Harsewinkel und Herzebrock-Clarholz. Das Areal wird im Norden durch den Welplagebach begrenzt. Die südliche Begrenzung verläuft nahe der Ems und trifft auf landwirtschaftliche Flächen. Westlich und östlich schließen sich ebenfalls landwirtschaftlich genutzte Flächen an.

Das Gebiet wird durch die Marienfelder Straße (B 513) erschlossen, welche die Städte Gütersloh, Harsewinkel und Sassenberg miteinander verbindet und über die B 61 an die BAB 2 angeschlossen ist. Mit der im Stundentakt verkehrenden Buslinie 71 erfolgt über zwei Bushaltestellen eine ÖPNV-Andie-

nung an die Städte Gütersloh und Harsewinkel. Zudem ist das Kasernengelände in nordöstlicher Richtung an die Güterbahnstrecke der Teutoburger Wald-Eisenbahn (TWE) angebunden. Der Gleisanschluss auf dem Flugplatz wird derzeit nicht genutzt. Eine Reaktivierung als Güterumschlagplatz stellt aufgrund der ausreichenden Verladelänge eine denkbare Option dar. Seit einigen Jahren gibt es Bestrebungen, die 25 Kilometer lange TWE-Strecke zwischen Harsewinkel, Gütersloh und Verl neben der Nutzung für den Güterverkehr auch für den Schienengebundenen Nahverkehr (SPNV) freizugeben.

Aufgrund der Lage des Flugplatzgeländes, außerhalb größerer zusammenhängender Siedlungsbereiche und fehlender sozialer Infrastruktur, ist das Untersuchungsgebiet für eine Nachnutzung für Wohnzwecke nicht geeignet. Die Verkehrsanbindung (Straßen- und Schienenverkehr) und die günstige immissionsschutzrechtliche Lage machen das Areal für gewerblich-industrielle Nutzungen sehr attraktiv.

2 Erarbeitungs- und Dialogprozess

Das folgende Kapitel widmet sich der Darstellung des Erarbeitungsprozesses des vorliegenden IHKs. Neben der Auswertung der verwendeten Primär- und Sekundärliteratur wird das prozessbegleitende Dialogverfahren skizziert.

Grundsätzlich ging das IHK aus einem räumlichen Strukturkonzept zum Flugplatzareal hervor. Während des Erarbeitungsprozesses des räumlichen Strukturkonzeptes beantragte die Stadt Gütersloh im Rahmen des EFRE-Aufrufes „Regio.NRW“ EU-Fördermittel zur Umsetzung erster vorbereitender Maßnahmen auf dem Flugplatzareal. Eine Bewilligung von Fördermitteln für Konzepte und Gutachten wurde in Aussicht gestellt. Als Bewilligungsvoraussetzung empfahl die Bezirksregierung Detmold im November 2015 die Qualifizierung des räumlichen Strukturkonzeptes zum integrierten Handlungskonzept basierend auf den Anforderungen des Programmes „Starke Quartiere – starke Menschen“ und den Anforderungen für integrierte städtebauliche Entwicklungskonzepte im Rahmen der Städtebauförderung.

2.1 Vorliegende Gutachten und informelle Planungen

Das IHK basiert auf der Bestandsbewertung des von NRW.URBAN erarbeiteten Grobkonzeptes und dessen Fortschreibung. Im Auftrag des Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr NRW wurden darin u. a. die Nutzungsvorstellungen qualifiziert, das räumliche Grobkonzept weiterent-

wickelt, die Umnutzungsfähigkeit einiger Wohn- zu Bürogebäuden geprüft und der militärisch genutzte Wohnraum außerhalb der Kasernenstandorte eingeschätzt.

Ersteinschätzung des Gebäudebestands: In Gebäudesteckbriefen wurden von NRW.URBAN die Gebäudenutzung, die Bauweise und Entstehungszeit, die Anzahl der Geschosse, der Aufbau von Wänden und Dächern und die Materialien erfasst. Gebäude in sehr gutem und gutem Erhaltungszustand wurden herauskristallisiert, um die Möglichkeit von Nachnutzungen zu überprüfen.

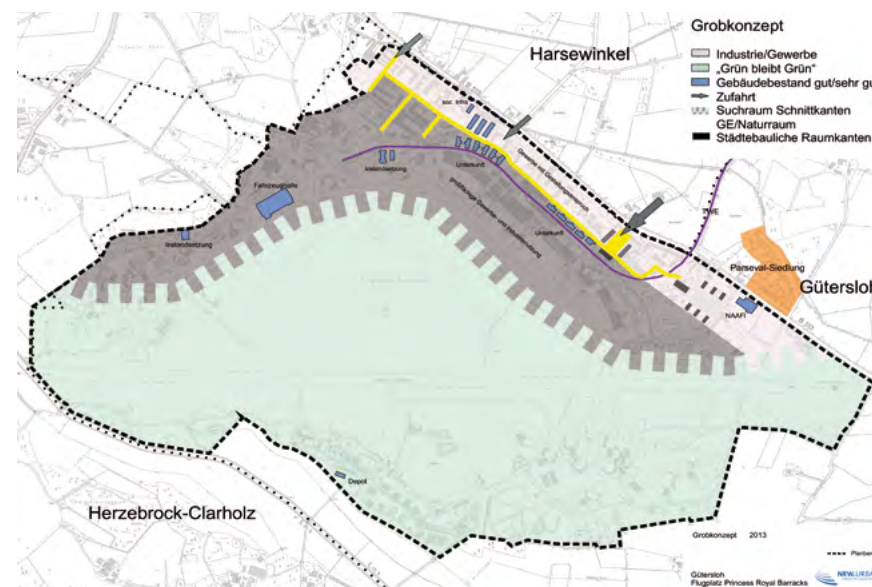
Perspektivwerkstätten 2011: Eine mehrteilige Perspektivwerkstatt mit lokalen und regionalen Akteuren diente im Frühsommer 2011 der Bestimmung von Zielen und Prozessen für die Nachnutzung der Militärstandorte in Gütersloh.

Die Perspektivwerkstätten kamen zu dem Ergebnis, dass das Flugplatzgelände ausreichend Platz bietet, um eine Entwicklung aus mehreren – sich nicht störenden – Bausteinen wie Gewerbe, Grün, Energiegewinnung und Freizeit zu ermöglichen.

Bürgerschaftliche Stellungnahme 2012: 2012 wurde eine breit angelegte Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt. Entwicklungsziele und wünschenswerte Nutzungsszenarien wurden in einer Bürgerschaftlichen Stellungnahme gemeinsam ausformuliert.

Grobkonzept 2012: „Das anschließend von NRW.URBAN auf Basis der Werkstatteergebnisse erarbeitete räumliche Grobkonzept konnte in einem Abstimmungsprozess sowohl mit Fachbehörden, den Stellen der Regional- und Landesplanung als auch Nachbarkommunen soweit profiliert werden, dass die Eckpfeiler der Entwicklung insbesondere des Flugplatzgeländes definiert sind. Zwei Leitthemen werden nach dem Konzept bei der Konversion des Standortes im Vordergrund stehen: ein regional bedeutsames Gewerbe- und Industrieflächenangebot insbesondere im Norden des Flugplatzgeländes soll dringende Angebotslücken für Gütersloh und Nachbarkommunen schließen, im Süden des Arealen werden ausgedehnte Flächen für den Schutz und die

Grobkonzept (NRW.URBAN 2013)



Entwicklung von Natur und Landschaft aufbereitet“ (vgl. NRW.URBAN 2014).

Vegetationskartierung 2013/14: Im Auftrag des Landesamtes für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW (LANUV) wurde im Rahmen der landesweiten Biotopkartierung die Vegetation des Flugplatzes erfasst. Hierin wurden die gesetzlich geschützten Biotope und die FFH-Lebensraumtypen dargestellt. Sie sind Bestandteil des IHKS. Parallel wurde 2013 die Avifauna auf dem Flugplatzgelände kartiert.

Altlastenerkundungen 2013: Es wurde eine historische Recherche zur Ermittlung altlastenrelevanter Sachverhalte (Nutzungen, Einsatz und Umgang mit Schadstoffen, Altablagerungen, Unfälle) durchgeführt. Die Ergebnisse, der den Altlastenverdacht bestätigenden oder ausschließenden Orientierenden Untersuchung, werden 2016 vorliegen.

Fortschreibung des Grobkonzeptes 2014: „Auf der Grundlage der Konkretisierung der Nutzungsarten, ermöglicht durch erste Altlastenrecherchen und aktuelle vegetationskundliche und faunistische Untersuchungen sowie durch Einschätzungen aus Expertengesprächen, wurde das Grobkonzept aus 2012 überarbeitet. Dabei haben sich im Wesentlichen die räumlichen Darstellungen der Nutzungsbausteine bestätigt. Festzuhalten ist, dass die zwischenzeitlich festgestellten Lebensräume geschützter Tier- und Pflanzenarten eine Neube-

gründung ziviler Flugrechte unwahrscheinlich machen. Ein vorläufiger Abgrenzungsvorschlag, zwischen gewerblich-industrieller Nutzung und angestrebtem Naturschutzgebiet, wurde im Südosten des Geländes zu Gunsten des Biotopschutzes verschoben. Im Westen stehen dagegen nach derzeitigem Kenntnisstand weitere Flächen für eine gewerbliche Entwicklung zur Verfügung, ungeachtet der tatsächlichen, wirtschaftlich sinnvollen Entwicklungsperspektiven“ (vgl. NRW.URBAN 2014).

Gewerbeentwicklungskonzept: Für die Stadt Gütersloh wurde 2015 ein Gewerbeentwicklungskonzept beschlossen. Es enthält neben einer Strukturuntersuchung des Wirtschaftsstandortes auch strategische Ziele sowie eine räumlich-funktionale Konzeption zur künftigen Entwicklung. Dabei spielt die Konversion der militärischen Standorte eine besondere Rolle. Auf die Inhalte des Gewerbeentwicklungskonzepts und die Aussagen zu einem zukünftigen Gewerbe- und Industriegebiet auf dem Flugplatzgelände wird in den folgenden Kapiteln detailliert eingegangen.

Integriertes Handlungskonzept Innenstadt 2020+: Das 2014 verabschiedete Integrierte Handlungskonzept Innenstadt 2020+ hat die Attraktivierung der Gütersloher Innenstadt unter Berücksichtigung der Herausforderungen der örtlichen Konversionsprozesse zum Ziel. Das Konzept beinhaltet neben einer Stärken- und Schwächenanalyse, Ziele und Maßnahmen zur Aufwertung der In-

nenstadt und bildet die Basis für den Einsatz von Städtebaufördermitteln.

Perspektiven für Blankenhagen und Integriertes Handlungskonzept: Das Flugplatzgelände gehört zum Gütersloher Sozialraum Pavenstädt. Nördlich der Marienfelder Straße (B 513) liegt der Sozialraum Blankenhagen. Aufgrund der Widmung als Flugplatz war das westliche Gütersloher Stadtgebiet, insbesondere die beiden Sozialräume Pavenstädt und Blankenhagen, starken Beeinträchtigungen und planerischen Restriktionen ausgesetzt. Hier befindet sich auch der Großteil der Wohnungen, die außerhalb der militärischen Flächen von Angehörigen der Streitkräfte genutzt werden und im Rahmen des Konversionsprozesses freigezogen werden. Darüber hinaus konnten hier keine Gewerbe- und Industriegebiete entwickelt werden, so dass wohnortnahe Arbeitsplätze bisher nur im geringen Maße vorhanden sind. Im Konversionsprozess ergibt sich nun die Möglichkeit, dieses Defizit durch die Nachnutzung des Flugplatzes auszugleichen. Eine besondere Situation ergibt sich für den Sozialraum Blankenhagen. Das Konzept „Perspektiven für Blankenhagen“ definiert auf Basis der Gebietsanalyse Entwicklungsleitlinien zur Aufwertung der Wohn- und Standortqualität. Handlungsbedarfe bestehen insbesondere in den Bereichen Infrastruktur, Wohnen und Wohnumfeld. Der isoliert gelegene Stadtteil ist in Teilen Wohnstandort für britische Militärangehörige und ist geprägt von einem, in bestimmten Bereichen eingeschränkten, Infrastrukturangebot,

einer geringen Aufenthaltsqualität der bestehenden Grün- und Freiflächen sowie einer Vielzahl von drei- bis sechsgeschossigen Mehrfamilienhäusern, die das Erscheinungsbild teilweise negativ beeinflussen.* Blankenhagen weist einen im Vergleich zum gesamten Stadtgebiet hohen Migrantenanteil, einen vergleichsweise hohen Anteil an Transferhilfeempfängern sowie eine hohe Arbeitslosenquote auf. Als wesentliche Zielsetzungen sind in dem Konzept z. B. die Schaffung von Treffpunkten im öffentlichen Raum, die Sicherung der Nahversorgung und der ärztlichen Versorgung sowie die Aufwertung von Spielplätzen formuliert. Eine Handlungsempfehlung ist die Initiierung eines Runden Tisches der Wohnungswirtschaft, um mit den lokalen Akteuren Entwicklungsperspektiven zu diskutieren und kurzfristig auf die Änderungen der Wohnnutzung der britischen Streitkräfte zu reagieren (*vgl. Stadt Gütersloh 2010).

Aktuell werden für den Stadtteil ein integriertes Handlungskonzept zur Beantragung von Städtebaufördermitteln im Auftrag der Stadt und ein integriertes energetisches Quartierskonzept im Auftrag der Stadtwerke Gütersloh aufgestellt.

Aufgabe des IHKS für das Flugplatzareal ist es, die Erkenntnisse aus den vorliegenden Konzepten und Gutachten in das konkrete Entwicklungskonzept einfließen zu lassen.

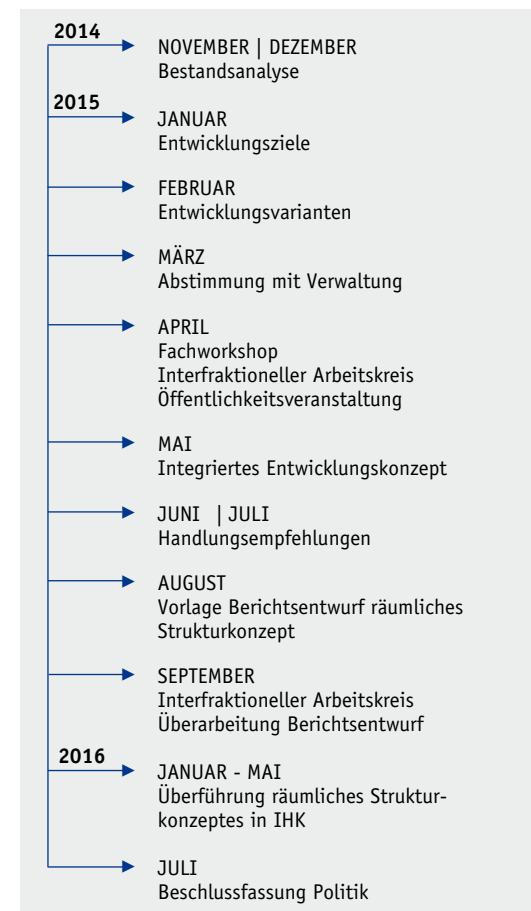
Integrierten Handlungskonzept OWL 4.0: Das IHK fußt darüber hinaus auf dem Integrierten Handlungskonzept OWL 4.0 – Industrie, Arbeit und Gesellschaft für die Region OstWestfalenLippe aus dem Jahr 2015. Dieses zielt auf die Entwicklung der Region Ostwestfalen-Lippe hin zu einem Standort für Spitzentechnologie ab. Die bestehenden mittelständischen Technologieführer, die interdisziplinäre Forschungslandschaft und die ausgeprägte Kooperationskultur gelten derzeit bereits als regionale Stärken. Das Konzept entwickelt, auf Grundlage einer regionalwirtschaftlichen Analyse, Strategien und Projekte zur Profilierung als Modellregion für digitale Transformation in Nordrhein-Westfalen. Als neuer Entwicklungsraum wird u. a. auch das Konversionsgebiet Flugplatz Gütersloh betrachtet.* Die Entwicklung des Flugplatzes Gütersloh „zu einem zukunftsfähigen Industrie- und Gewerbestandort in direkter Nachbarschaft zu einem Naturschutzgebiet mit überregionaler Bedeutung“* geht als Leuchtturmprojekt aus dem Konzept hervor (*vgl. OstWestfalenLippe GmbH 2015).

2.2 Dialogprozess

Flankierend zum Erarbeitungsprozess wurde ein intensives Dialogverfahren durchgeführt. Neben einer Besichtigung des Areals und Abstimmungsterminen mit der Verwaltung fanden Behördentermine, Fachworkshops, Sitzungen des interfraktionellen Arbeitskreises und Öffentlichkeitsveranstaltungen statt. Zielsetzung war eine umfangreiche Ein-

bindung von Experten, lokalen und regionalen Akteuren sowie der Bevölkerung zur Berücksichtigung unterschiedlicher Nachnutzungsvorstellungen.

Das Dialogverfahren ist wie folgt in den zeitlichen Ablauf des Erarbeitungsprozesses eingebunden:



Erarbeitungsprozess

Die Abbildung gibt einen Überblick über den gesamten Erarbeitungsprozess des integrierten Handlungskonzeptes.

Besichtigung des Areals: Zur Erkundung des Plangebietes und Bewertung der Bestandssituation initiierte die Stadt Gütersloh am 14.11.2014 und 23.10.2015 Busbefahrungen über das Flugplatzareal. Teilnehmende waren neben der Stadt Gütersloh und den beauftragten Büros u. a. Vertreter der Nachbarkommunen Harsewinkel und Herzebrock-Clarholz sowie der LWL-Behörde für Denkmalpflege.

Abstimmungstermine: Der Erarbeitungsprozess des vorliegenden Konzeptes war geprägt vom Dialog zwischen der Verwaltung und den Büros DSK und pp a|s. Ferner fanden Abstimmungsgespräche zwischen der Bezirksregierung Detmold als Fördermittelgeber und der Stadt Gütersloh statt.

Behördentermine: Unter der Leitung der Stadt Gütersloh und NRW.URBAN fanden am 15.01.2015 zu den Themenbereichen „Arten- und Biotopschutz/Altlasten“ sowie „Verkehr“ zwei Behördentermine mit Vertretern der Bezirksregierung Detmold, des Kreises Gütersloh, der Stadtwerke und der Netzge-

sellschaft Gütersloh und des Landesbetriebes Straßenbau NRW statt. Zielsetzung war ein Austausch zum Kenntnis- und Verfahrensstand. Auf diese Weise konnten nach Fertigstellung des Grobkonzeptes durch NRW.URBAN und vor Erarbeitung des IHKs durch die DSK und pp a|s Informationsverluste vermieden werden.

Fachworkshop: In einem Fachworkshop diskutierten die beteiligten Büros am 16.04.2015 mit rund 20 Vertretern des Kreises Gütersloh, der Stadt Gütersloh, der BImA, der IHK Ostwestfalen, der pro Wirtschaft GT sowie der Nachbarkommunen Herzebrock-Clarholz und Harsewinkel verschiedene Entwicklungsvarianten. Die Modifizierungsvorschläge flossen maßgeblich in die weitere Bearbeitung des IHKs ein.

Interfraktioneller Arbeitskreis: Zur frühzeitigen Einbindung der Politik erfolgte die Präsentation der Bestandsanalyse sowie der Entwicklungsvarianten zur zukünftigen Gestaltung und Nutzung des Flugplatzareals am 16.04.2015 in einem interfrak-

tionellen Arbeitskreis. Der Fortgang der Erarbeitung des Konzeptes wurde in weiteren Sitzungen des Gremiums diskutiert, so am 21.09.2015 und am 24.05.2016.

Öffentlichkeitsveranstaltungen: Die Büros DSK und pp a|s stellten am 28.04.2015 die Ergebnisse der Bestandsanalyse und erste Entwicklungsvarianten rund 100 Bürgerinnen und Bürgern in einer Öffentlichkeitsveranstaltung vor. Die Diskussionsergebnisse und Vorschläge der Teilnehmer wurden in die weitere Planung eingebunden.

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit: Die Ankündigung der Öffentlichkeitsveranstaltungen sowie die anschließende Berichterstattung erfolgten über die örtliche Presse, den lokalen Rundfunk und das Lokalfernsehen sowie im Internet auf folgenden Seiten:

- ▶ Stadt Gütersloh
<http://www.konversion.guetersloh.de>
- ▶ BImA
<https://brittenabzug.bundesimmobilien.de>



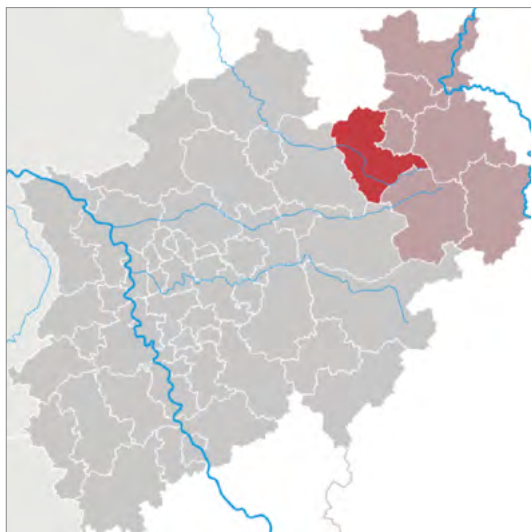
Erkundung des Planungsgebiets



Öffentlichkeitsveranstaltung im April 2015
(Eigene Bilder)

3 Übergeordnete Rahmenbedingungen

Makro- und Mikrolage Gütersloh
(Wikimedia Deutschland 2015)



Im vorliegenden Kapitel werden die raumstrukturelle Rahmenbedingungen, die demografische Entwicklung sowie der Arbeits- und Gewerbeflächenmarkt des Standortes Gütersloh analysiert. Die Analyseergebnisse münden in einer Stärken- und Schwächenanalyse zur Bewertung des Wirtschaftsstandortes Gütersloh ein.

3.1 Raumstrukturelle Rahmenbedingungen

Räumliche Lage und Verflechtungen. Die Kreisstadt Gütersloh befindet sich im Nordosten von Nordrhein-Westfalen und zählt zum Regierungsbezirk Detmold. Das Mittelzentrum in der Region Ostwestfalen-Lippe ist mit einer Bevölkerungszahl von rund 96.000 Einwohnern die größte Stadt des Kreises Gütersloh. Gütersloh grenzt im Osten an die Stadt Verl, im Süden an die Städte Rietberg und Rheda-Wiedenbrück und im Nordosten an das Oberzentrum Bielefeld an. Westlich bzw. nordwestlich schließen sich die Gemeinden Herzebrock-Clarholz und Steinhagen sowie die Stadt Harsewinkel an (vgl. Abb. Makro- und Mikrolage Gütersloh).

Zusammen mit dem Oberzentrum Bielefeld und dem Raum Herford bildet Gütersloh einen Verdichtungsraum und ist Teil der Entwicklungsachse Ruhrgebiet-Bielefeld-Minden-Hannover. Charakteristisch für das Städteband sind Siedlungsverflechtungen mit einer fast durchgängigen Bebauung von Rheda-Wiedenbrück bis Minden. Gütersloh gilt

als hochverdichteter Kreis im Agglomerationsraum und befindet sich in zentraler Lage zwischen den Oberzentren Paderborn, Bielefeld und Münster (vgl. Stadt Gütersloh 2007).

Verkehrliche Anbindung. Die Stadt Gütersloh ist durch die Lage an der Bundesautobahn A 2 an das Ruhrgebiet und den Raum Hannover sowie Berlin angeschlossen. Ferner ist das Mittelzentrum über die A 2/A 33 an das Oberzentrum Paderborn angeschlossen. Eine weitere wichtige Straßenverkehrs-anbindung stellt die B 61/B 68/A 33 dar, über die das niedersächsische Oberzentrum Osnabrück erreicht wird. In den kommenden Jahren ist der Lückenschluss zwischen der Anschlussstelle Borgholzhausen und dem Autobahnkreuz Bielefeld geplant, so dass sich die Verkehrs-anbindung nach Niedersachsen und in Richtung Niederlande verbessern wird.

Gütersloh verfügt über einen Fernverkehrsbahnhof und befindet sich an der Eisenbahnhauptstrecke Minden-Hamm. Durch den ICE- und IC-Haltepunkt weist Gütersloh auch über den Schienenverkehr eine gute Verknüpfung zu überregionalen Zielen auf. Auch das Personennahverkehrsnetz ist durch die Linien RE 6 „Westfalen Express“ Düsseldorf-Minden, RB 67 „Der Warendorfer“ Münster-Bielefeld und RB 69 „Ems-Börde-Bahn“ Münster-Hamm-Bielefeld gut ausgebaut.

Vom nahe des Hauptbahnhofs gelegenen Kopfbahnhof Gütersloh Nord der Teutoburger Wald Eisenbahn (TWE) findet Güterverkehr auf der eingleisigen Nebenbahnstrecke Ibbenbüren-Lengerich (Westf.)-Gütersloh-Hövelhof statt. Hauptnutzer ist der Landmaschinenhersteller Claas aus Harsewinkel. Die TWE betreibt ferner ein Terminal für den Kombinierten Ladungsverkehr (KLV) in Spexard. Über drei Ladegleise mit je 150 Metern Länge und einen 15 Meter hohen Portalkran verfügt der Wirtschaftsraum Ostwestfalen über eine direkte Schienenanbindung an das Hauptstreckennetz. Darüber hinaus verkehren auf der TWE-Strecke mehrere Museumszüge.

Durch die Regionalflughäfen Paderborn/Lippstadt (65 km) und Münster/Osnabrück (65 km) ist eine Anbindung an den nationalen und internationalen Luftverkehr gegeben.

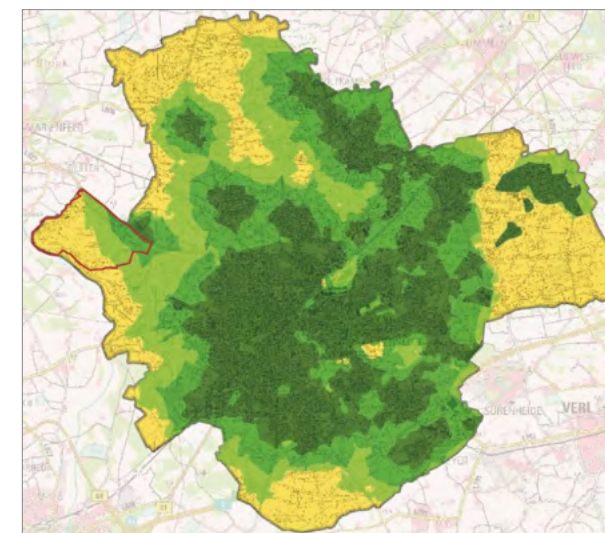
Die gute überregionale Verkehrsanbindung ist als ein wesentlicher Faktor für die positive wirtschaftliche Entwicklung des Mittelzentrums in den vergangenen Jahren anzusehen (vgl. Stadt Gütersloh 2007).

Breitbandinternetversorgung. Die Stadt Gütersloh strebt einen bedarfsgerechten Ausbau der bestehenden Netzinfrastruktur an. In weiten Teilen des Stadtgebietes ist eine Versorgung mit über 50 Mbit/s sichergestellt. Dabei differiert die Breit-

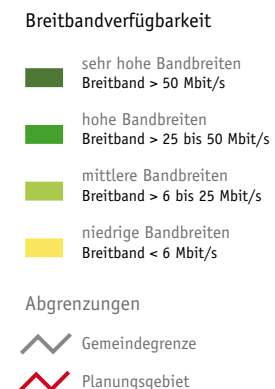
bandinternetversorgung zwischen den acht Stadtteilen. Beispielsweise weisen Ebbesloh und Holten im Norden des Stadtgebietes und Bereiche in Avenwedde und Spexard die geringste Bandbreite mit weniger als 6 Mbit/s im Download auf. In den Stadtteilen Niehorst, Isselhorst und Spexard beträgt die Bandbreite partiell über 50 Mbit/s. Der Stadtteil Friedrichsdorf verfügt über eine gute Netzinfrastruktur mit einer Bandbreite von fast ausschließlich 6 bis 25 Mbit/s und teilweise über 50 Mbit/s. Im Stadtteil Gütersloh, der aus den fünf im Jahre 1910 eingemeindeten alten Bauernschaften Blankenhagen, Kattenstroth, Nordhorn, Pavensstädt und Sundern besteht, ist in großen Teilen eine sehr hohe Bandbreite von über 50 Mbit/s verfügbar.

Das Flugplatzareal weist im östlichen Teil gemäß dem Breitbandatlas eine Versorgung von 6 bis 25 Mbit/s und 25 bis 50 Mbit/s auf. Im westlichen Bereich liegt die Versorgung unter 6 Mbit/s. (vgl. Abb. Geplante Breitbandversorgung Ende 2015).

Das LTE-Netz (Long Term Evolution) in Gütersloh ist als sehr gut zu bezeichnen. Rund 80 % des Stadtgebietes verfügen mit über 50 Mbit/s über eine sehr hohe und rund 20 % mit > 25 bis 50 Mbit/s über eine hohe Bandbreite. Im Bereich des Flugplatzes können bis > 25 bis 50 Mbit/s erreicht werden (vgl. Stadt Gütersloh 2015b).



Geplante Breitbandversorgung Ende 2015
(Geänderte Darstellung auf Basis Stadt Gütersloh 2015)

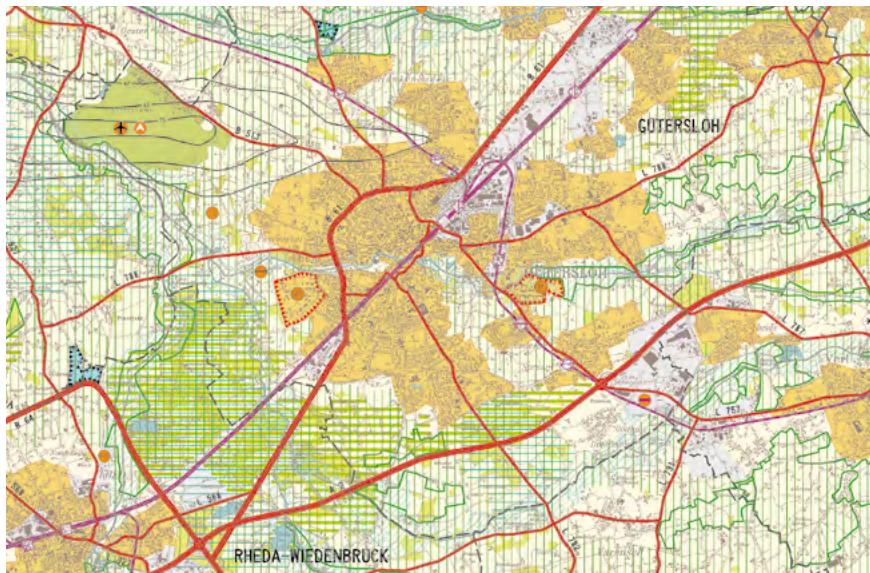


3.2 Landes-, Regional- und Bauleitplanung

Der rechtskräftige „Gebietsentwicklungsplan für den Regierungsbezirk Detmold, Oberbereich Bielefeld“ weist die Princess Royal Barracks als Flughafen/-platz für den zivilen Luftverkehr und als Militärflughafen aus. Eine an der Ems gelegene Teilfläche im westlichen Bereich ist als Überschwemmungsbereich gekennzeichnet, die nördlich des Flugplatzes gelegenen Flächen als Allgemeine Freiraum- und Agrarbereiche.

Gebietsentwicklungsplan für den Regierungsbezirk Detmold, Oberbereich Bielefeld (Bezirksregierung Detmold 2004)

Im Flächennutzungsplan der Stadt Gütersloh ist das Kasernengelände und die nördlich der Marienfelder Straße gelegene Siedlung Parseval-/Zeppel-



linstraße als Sonderbaufläche mit den Zweckbestimmungen Kaserne/Flugplatz dargestellt, die südlich des Plangebiets verlaufende Ems sowie der nordöstlich verlaufende Welplagebach in Teilen als Bachniederung. Im weiteren Umfeld des Flugplatzes grenzen vorwiegend Flächen für die Landwirtschaft und Flächen zur Entwicklung der Landschaft (Naherholung) an. Südöstlich des Flugplatzgeländes befindet sich an der Kreuzung Auf der Kosten/Am Stellbrink der nachrichtlich als Naturdenkmal dargestellte „Dünenhügel“.

Im Flächennutzungsplan der Stadt Harsewinkel sind die westlich der Siedlung Parseval-/Zeppelinstraße gelegenen Grundstücke als Flächen für die Landwirtschaft dargestellt. Ebenfalls sind die zum Gemeindegebiet Herzebrock-Clarholz gelegenen Grundstücke südwestlich des Kasernengeländes als Flächen für die Landwirtschaft dargestellt.

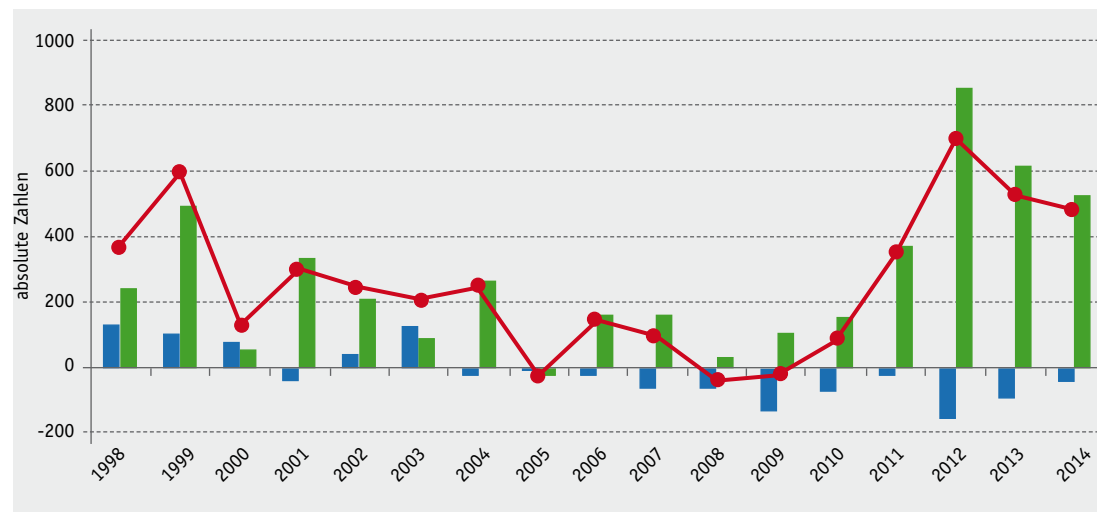
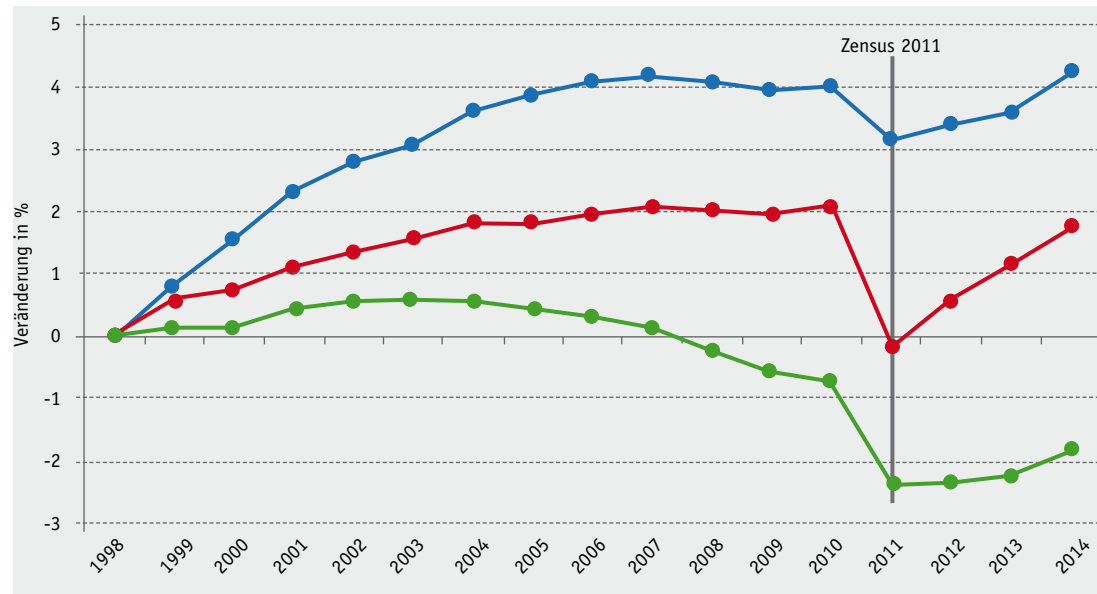
3.3 Bevölkerungsentwicklung und -struktur, Sozialstruktur

Bisherige Bevölkerungsentwicklung. Die Bevölkerungszahl der Stadt Gütersloh (Bevölkerung am Ort der Hauptwohnung ohne Zweitwohnsitze) ist im Betrachtungszeitraum 1998-2014 zwar weniger als im Kreisdurchschnitt, aber dennoch mit Ausnahme des Zensusjahres 2011, kontinuierlich leicht gestiegen. Zwischen 1998 und 2014 kam es in der Kreisstadt zu einem Bevölkerungszuwachs um ca. 1,7 % auf rund 96.000 Einwohner (vgl. IT.NRW

2016, s. Abb. Relative Bevölkerungsentwicklung 1998-2014). Damit ist die Stadt Gütersloh zwar schwächer als der Kreis insgesamt (+4,2 %) gewachsen, aber die Entwicklung verlief gegenläufig zum Landestrend (-1,9 %).

Die positive Bevölkerungsbilanz ist insbesondere auf ein positives Wanderungssaldo zurückzuführen (s. Abb. Absolute Bevölkerungsveränderung 1998-2014). Gütersloh profitiert im Betrachtungszeitraum von Wanderungsverlusten der benachbarten Oberzentren Bielefeld und Paderborn sowie der Mittelzentren Oelde und Lippstadt (vgl. IT.NRW 2016). In den letzten Jahren seit 2010 hat sich diese Tendenz jedoch abgeschwächt bzw. – wie in den Wanderungsbeziehungen mit der Stadt Bielefeld – umgekehrt. Zudem verzeichnete Gütersloh in den letzten Jahren Zuzüge von Migranten aus dem EU- (Schwerpunkt Osteuropa) und Nicht-EU-Ausland (vgl. Kreis Gütersloh 2016).

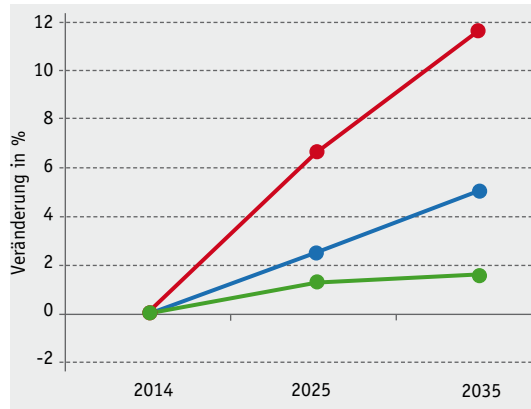
Während bis 2003 zumeist auch ein positives natürliches Saldo (Geburtenüberschuss) zur positiven Bevölkerungsentwicklung beigetragen hat, werden die Sterbeüberschüsse seit 2004 durch Wanderungsgewinne kompensiert. Seit 2012 ist der Sterbeüberschuss wieder rückläufig. Ein Grund hierfür ist die Zunahme der Geburtenrate pro Frau von im Mittel 1,41 im Zeitraum 2006-2009 auf im Mittel 1,52 im Zeitraum 2010-2014 (vgl. Kreis Gütersloh 2016). Hinzu kommt, dass ein Großteil der Zugewogenen in der Stadt Gütersloh zwischen 2009



3 Übergeordnete Rahmenbedingungen

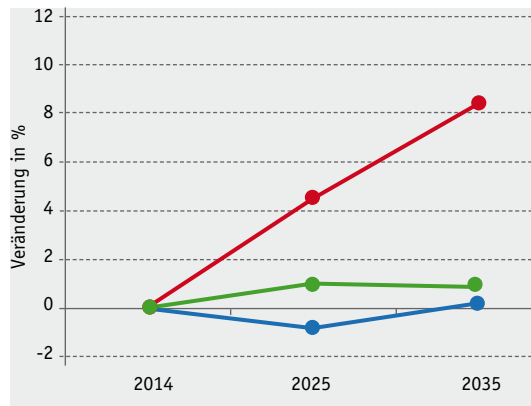
Bevölkerungsvorausberechnung
2014-2035 | Stadt Gütersloh

Datengrundlage: IT.NRW 2016,
Kreis Gütersloh 2016



Bevölkerungsvorausberechnung
2014-2035 | Kreis Gütersloh

Datengrundlage: IT.NRW 2016,
Kreis Gütersloh 2016



- Szenario Untere Variante (Uni Bielefeld)
- Szenario Obere Variante (Uni Bielefeld)
- Vorausberechnung (IT.NRW)

und 2014 der Altersgruppe der 30- bis 50-Jährigen und der 18-bis 25 Jährigen angehört (vgl. IT.NRW 2016), was sich ebenfalls positiv auf die Bevölkerungsentwicklung auswirken dürfte.

Zukünftige Bevölkerungsentwicklung. Laut den Bevölkerungsvorausberechnungen von IT.NRW und der Universität Bielefeld im Auftrag des Kreises Gütersloh wird die Einwohnerzahl der Stadt Gütersloh weiter wachsen (vgl. IT.NRW 2016, Kreis Gütersloh 2016, s. Abb. Bevölkerungsvorausberechnung | Stadt Gütersloh 2014- 2035). Je nach Prognosevariante liegt der Zuwachs bis 2035 zwischen 1,6 und 11,7 %. Es wird davon ausgegangen, dass die Stadt insbesondere aufgrund der aktuell zunehmenden Attraktivität der Zentren für Wanderungsbewegungen stärker als der Kreis wächst. Hier liegt der Prognosekorridor zwischen 0,2 und 8,4 %. (s. Abb. Bevölkerungsvorausberechnung 2014-2035 | Kreis Gütersloh) Die große Spannweite der Prognosen ist in unterschiedlichen Annahmen zu den Wanderungsbewegungen begründet. Inwiefern die Zuwanderung von Flüchtlingen und der Abzug der britischen Streitkräfte die zukünftige demographische Entwicklung beeinflussen wird, ist im Zuge der Fortschreibung der Bevölkerungsstatistik zu beobachten. Realistisch erscheint für die Stadt Gütersloh unter Berücksichtigung der bisherigen Entwicklung ein Zuwachs von 1,6 bis 5,1 % auf rund 99.000 bis 103.000 Einwohner im Jahr 2035.

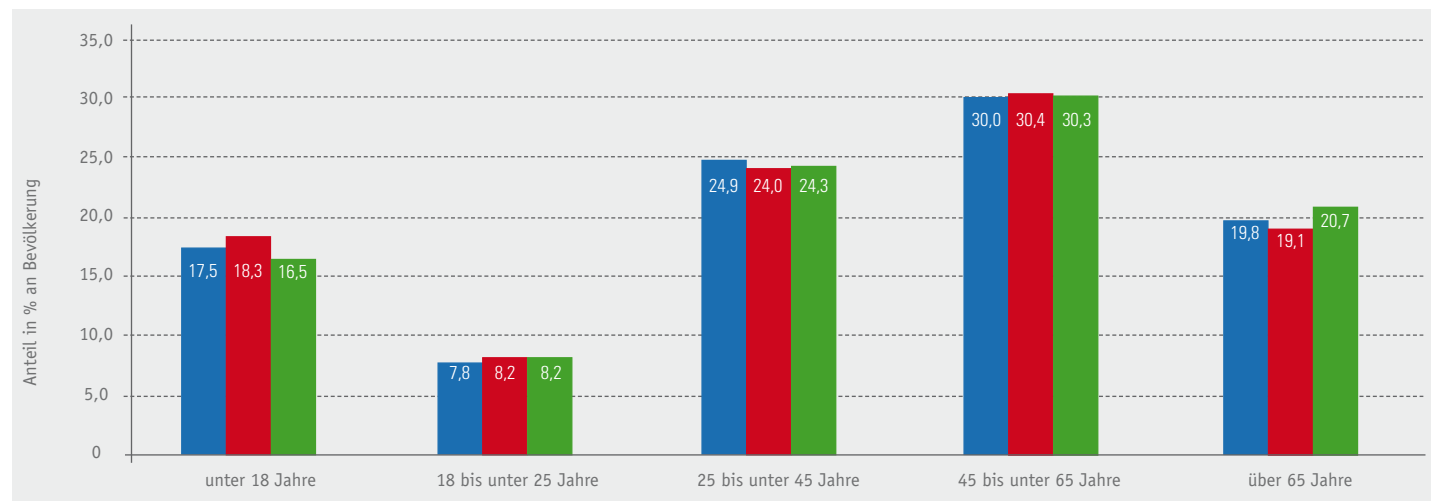
Bevölkerungsstruktur. Eine wesentliche Ursache für den Bevölkerungsanstieg stellte, neben den Wanderungsbewegungen innerhalb der Region Ostwestfalen, insbesondere der Zuzug von Migranten und Flüchtlingen dar. Der Anteil ausländischer Bürger an der Gesamtbevölkerung ist von 2011 bis 2015 in der Stadt Gütersloh von rund 9,8 % auf 13,2 % angestiegen (vgl. Stadt Gütersloh 2015c). Im zum Konversionsstandort „Princess Royal Barracks“ benachbarten Sozialraum Blankenhagen betrug der Anteil von ausländischen Bürgerinnen und Bürgern an der Gesamtbevölkerung 2011 bereits rund 19 % und erhöhte sich bis Juli 2015 auf rund 23,6 % (vgl. Statistische Ämter des Bundes und der Länder 2014 sowie Stadt Gütersloh 2015c). Der Sozialraum Blankenhagen weist mit Abstand die höchsten Anteile an ausländischen Bürgerinnen und Bürgern unter 18 Jahren auf. Die bevölkerungsstärksten Sozialräume sind Kattenstroth mit 15,9 % und die Innenstadt mit 11,8 % der Gesamtbevölkerung Güterslohs.

Ein großer Anteil der Wanderungsgewinne von Migranten in der Stadt Gütersloh ab 2011 bis 2014 entfiel auf Zuzüge durch ausländische Einwohner aus dem EU-Ausland. Zu den bevölkerungsstärksten Gruppen zählten insbesondere Polen, Rumänen, Bulgaren und Ungarn. Einen maßgeblichen Anteil haben hierbei Arbeitnehmer der ostwestfälischen

Fleischindustrie. Allerdings verringerte sich der Anteil der ausländischen Einwohner mit EU-Staatsangehörigkeit von 88,5 % in 2012 auf 56,0 % in 2014. Die Einwohnergewinne aus dem übrigen Ausland nahmen insbesondere aufgrund der Flüchtlingsthematik ab 2014 erheblich zu (vgl. Stadt Gütersloh 2015a).

Im Zuge der baulichen Umsetzung der Konversionsmaßnahmen und der anschließenden Ansiedlung von Unternehmen und Freizeiteinrichtungen ist die Integration von Migranten und Flüchtlingen zu berücksichtigen.

Altersstruktur. Den Großteil der Bevölkerung in Gütersloh bildet die Altersgruppe der 25- bis unter 45 und der 45 bis unter 65-Jährigen mit insgesamt rund 55,0 % (s. Abb. Altersgruppen 2014). Die Alterszusammensetzung der Bevölkerung im Jahr 2014 entspricht in etwa der Zusammensetzung auf Kreis- und Landesebene, insgesamt ist die Bevölkerung geringfügig älter als im Kreisdurchschnitt und etwas jünger als im Landesdurchschnitt.



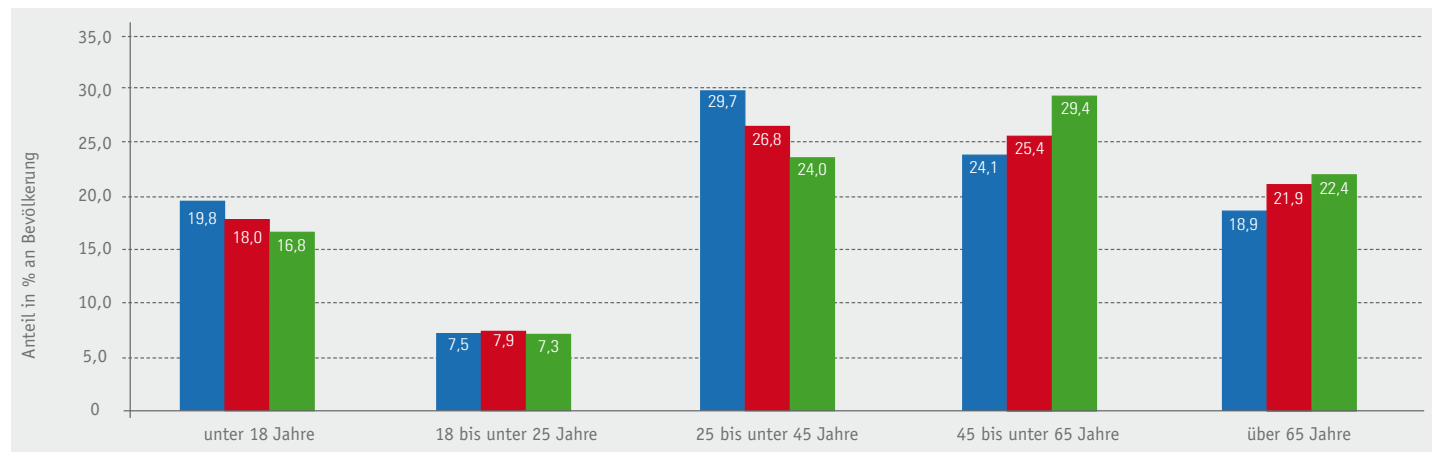
Altersgruppen 2014
Land NRW, Kreis Gütersloh, Stadt Gütersloh

Datengrundlage: IT.NRW 2016



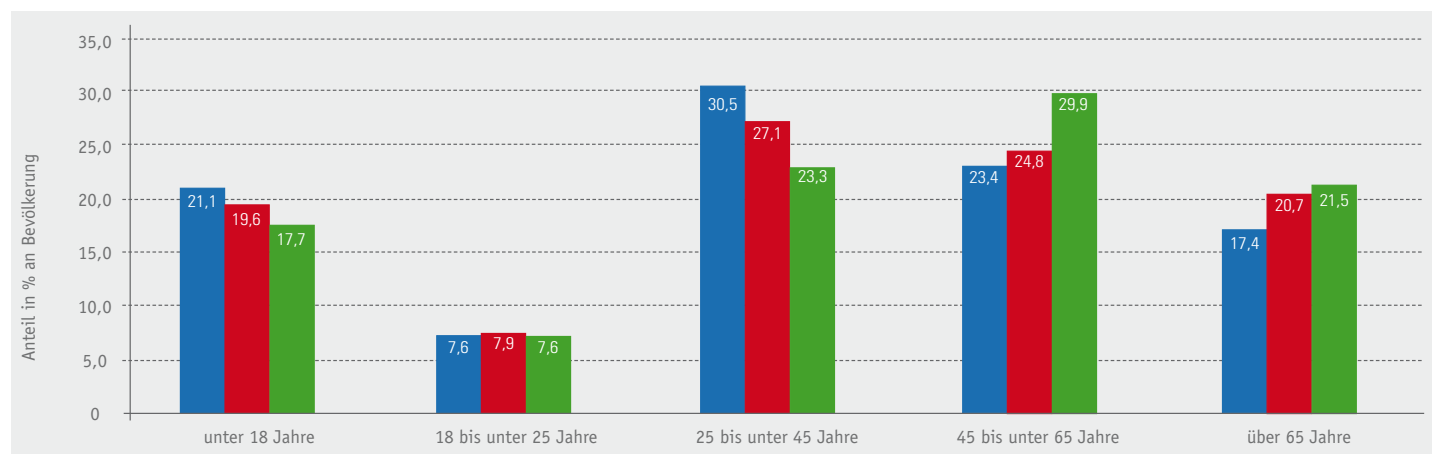
Entwicklung Altersgruppen 1998, 2007 und 2014
Stadt Gütersloh

Datengrundlage: IT.NRW 2016



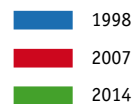
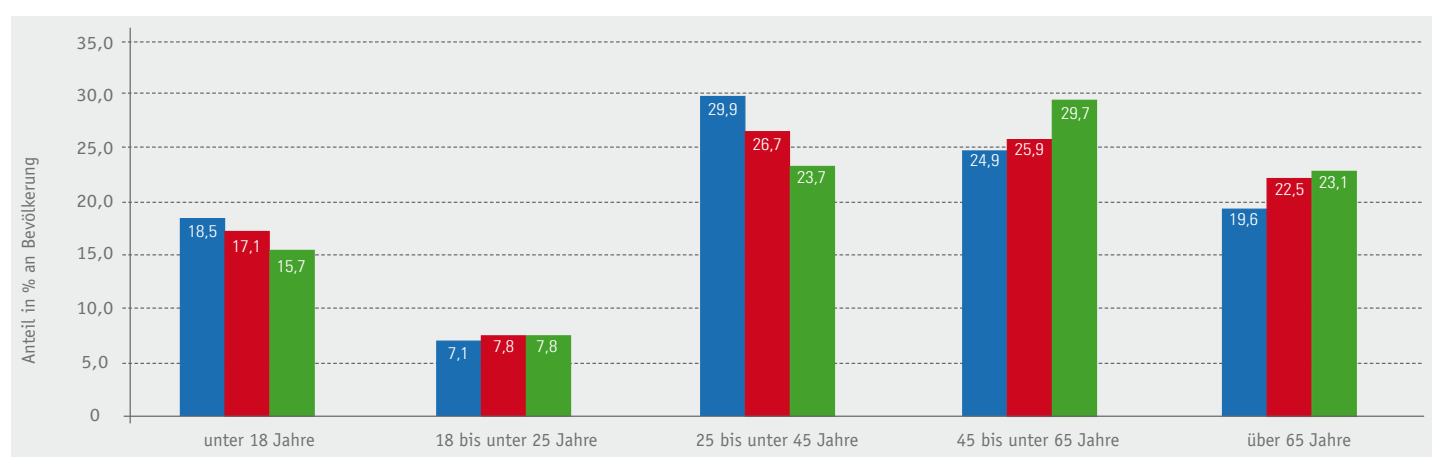
Entwicklung Altersgruppen 1998, 2007 und 2014
Kreis Gütersloh

Datengrundlage: IT.NRW 2016



Entwicklung Altersgruppen 1998, 2007 und 2014
Land NRW

Datengrundlage: IT.NRW 2016



Im Betrachtungszeitraum 1998 bis 2014 ist die Bevölkerung in der Stadt Gütersloh analog zur Kreis- und Landesebene deutlich gealtert (s. Abb. Entwicklung Altersgruppen). Während die Altersgruppen der unter 18-Jährigen um 3,0 und der 25 bis unter 45-Jährigen um 5,7 % zurück gingen, nahmen die älteren Bevölkerungsgruppen der 45 bis unter 65-Jahren und der über 65-Jährigen um 5,3 bzw. 3,5 % zu.

Die zunehmende Alterung der Bevölkerung lassen auf eine Verschärfung des Wettbewerbs um Fachkräfte in Gütersloh schließen. Inwieweit eine weitere Erhöhung des Renteneintrittsalters und die Zuwanderung aus dem Ausland hierbei zu einer Entspannung führen, bleibt abzuwarten.

Transferhilfeempfänger. Im Jahr 2015 lag die Quote der SGB II-Empfänger in Gütersloh (Arbeitslosengeld II) bei rund 3,2 % und der SGB-III-Empfänger (Arbeitslosengeld I) durchschnittlich bei ca. 2,1 %. Der Anteil der SGB-II-Empfänger lag damit unter dem Niveau des Kreises Gütersloh mit 5,2 % und dem Land Nordrhein-Westfalen mit 5,9 % (vgl. Bundesagentur für Arbeit 2016).

Rund 4,4 % der Arbeitslosengeld I-Empfänger und 6,6 % der Arbeitslosengeld II-Empfänger der Stadt Gütersloh entfielen im März 2015 auf den sich in unmittelbarer Nähe des Flugplatzareals befindlichen Sozialraum Blankenhagen.

Im Jahre 2014 wies der Sozialraum Blankenhagen mit 8,9 % mit Abstand die höchste Arbeitslosenrate gefolgt von dem Sozialraum Ostfeld/Miele mit 7,2 % und dem Sozialraum Innenstadt mit 7,1 % in Gütersloh auf (vgl. Stadt Gütersloh 2015a). Die Arbeitslosenrate gibt den Anteil der Arbeitslosen Bevölkerung in Prozent im Alter von 18 bis unter 65 Jahren an.

Insbesondere im Hinblick auf die Arbeitslosengeld II-Empfänger sind im Rahmen des Konversionsprozesses Maßnahmen zur Integration in den Arbeitsmarkt zu ergreifen.

3.4 Arbeitsmarkt und Wirtschaftsstruktur

Beschäftigungsentwicklung. Die Stadt Gütersloh ist von einer breiten mittelständischen Wirtschaftsstruktur geprägt. Bedeutende Branchen sind die Ernährungswirtschaft, Metall- und Elektroindustrie, Möbel- und Holzindustrie sowie Energie und Logistik. Durch die Unternehmenssitze von Miele und Bertelsmann hat Gütersloh als Wirtschaftsstandort überregionale Bekanntheit erlangt.

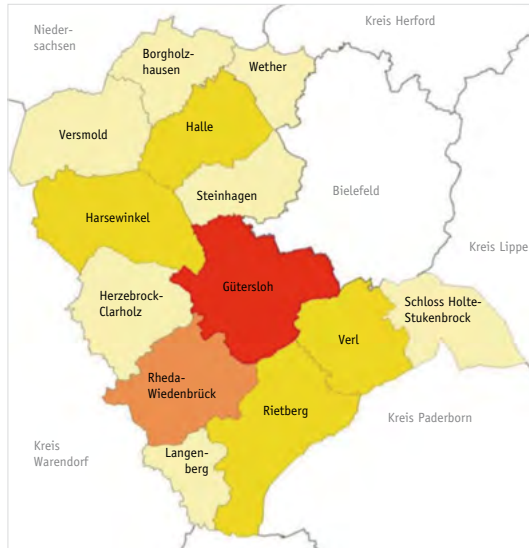
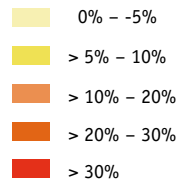
Charakteristisch für die Zentren im ostwestfälischen Wirtschaftsraum (u. a. die Städte Gütersloh, Bielefeld, Minden, Herford, Paderborn und Detmold) ist der Besatz an familiengeführten Unternehmen wie beispielsweise Claas, Gerry Weber, Dr. Oetker und Schüco (vgl. CIMA 2015). Wachsende Bedeutung kommt der Medien- und Informationswirtschaft in Gütersloh zu. Ferner verfügt der Kreis Gütersloh über rund 4.000 handwerkliche Betriebe. Wesentliche Standortvorteile sind die verkehrsgünstige Lage, die bestehenden 13 Hochschulen in der Region Ostwestfalen-Lippe und die Vielzahl an Unternehmensnetzwerken (vgl. CIMA 2015).

Bezogen auf den Arbeitsmarkt nimmt die Stadt Gütersloh, aufgrund struktureller Arbeitsplatzvielfalt und der räumlichen Ballung von Arbeitgebern des

3 Übergeordnete Rahmenbedingungen

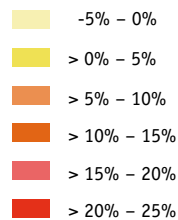
Anteil sozialversicherungspflichtig Beschäftigte im Kreis Gütersloh in %

Datengrundlage: IT.NRW 2016



Veränderung sozialversicherungspflichtig Beschäftigte 2010–2014 in %

Datengrundlage: IT.NRW 2016



sekundären und tertiären Wirtschaftssektors, eine regionale Bedeutung ein. Im Kreisgebiet fungiert die Stadt Gütersloh gemäß IT.NRW am 30.06.2014 mit einem Beschäftigtenanteil von 32,7 % (50.267 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte) als wichtigster Arbeitsort. Auf dem zweiten und dritten Rang liegen die Städte Rheda-Wiedenbrück mit rund 11,6 % (17.847) und Verl mit rund 9 % (13.799) der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (vgl. Abb. Anteil sozialversicherungspflichtig Beschäftigte im Kreis Gütersloh in %).

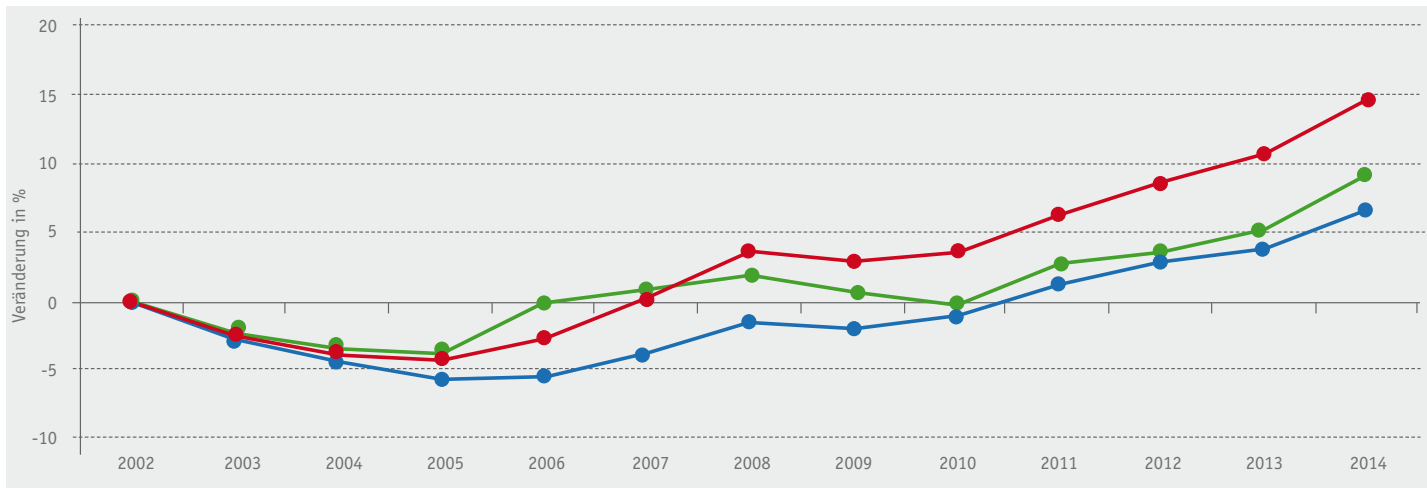
Im Jahr 2013 überstieg die Arbeitsplatzzentralität der Stadt Gütersloh (1,3) den Durchschnittswert des Kreises (1,1) und des Landes Nordrhein-Westfalen (1,0). Die Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort überstieg somit den Anteil der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Wohnort, was aus einer hohen Einpendlerquote resultiert (vgl. Bertelsmann Stiftung 2016).

Die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten hat sich zwischen 2002 und 2014 in der Stadt Gütersloh mit einem Zuwachs von 9,4 % sehr positiv entwickelt (s. Abb. Entwicklung sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort 2010–2014). Nach einem Rückgang der Beschäftigung infolge der Wirtschaftskrise bis 2005 kam es seitdem mit Ausnahme einer leichten Delle aufgrund der Finanzkrise zwischen 2008 und 2010 zu einem deutlichen Arbeitsplatzaufbau. Im Vergleich

zum Land NRW (6,7 %) war die Beschäftigungszunahme überdurchschnittlich, hingegen hat sich der Kreis Gütersloh noch positiver entwickelt (14,7 %).

Besonders deutlich war der Beschäftigungszuwachs im Zuge der wirtschaftlichen Erholung nach der Finanzkrise seit 2010 (s. Abb. Entwicklung sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort 2010–2014). Die stärksten Beschäftigungszuwächse weisen Halle (Westf.) mit rund 25,5 % und Verl (17,5 %) auf. Der Beschäftigungszuwachs in Gütersloh beläuft sich für den Zeitraum auf rund 9,9 % und liegt damit im Durchschnitt des Kreisgebietes (10,0 %). Auf Landesebene hat sich zwischen 2010 und 2014 ein Zuwachs von rund 8,0 % ergeben. Die Stadt Vermold verzeichnete im Betrachtungszeitraum hingegen Beschäftigungsverluste (-4,9 %); in Borgholzhausen kam es mit 1,6 % lediglich zu einem leichten Zuwachs.

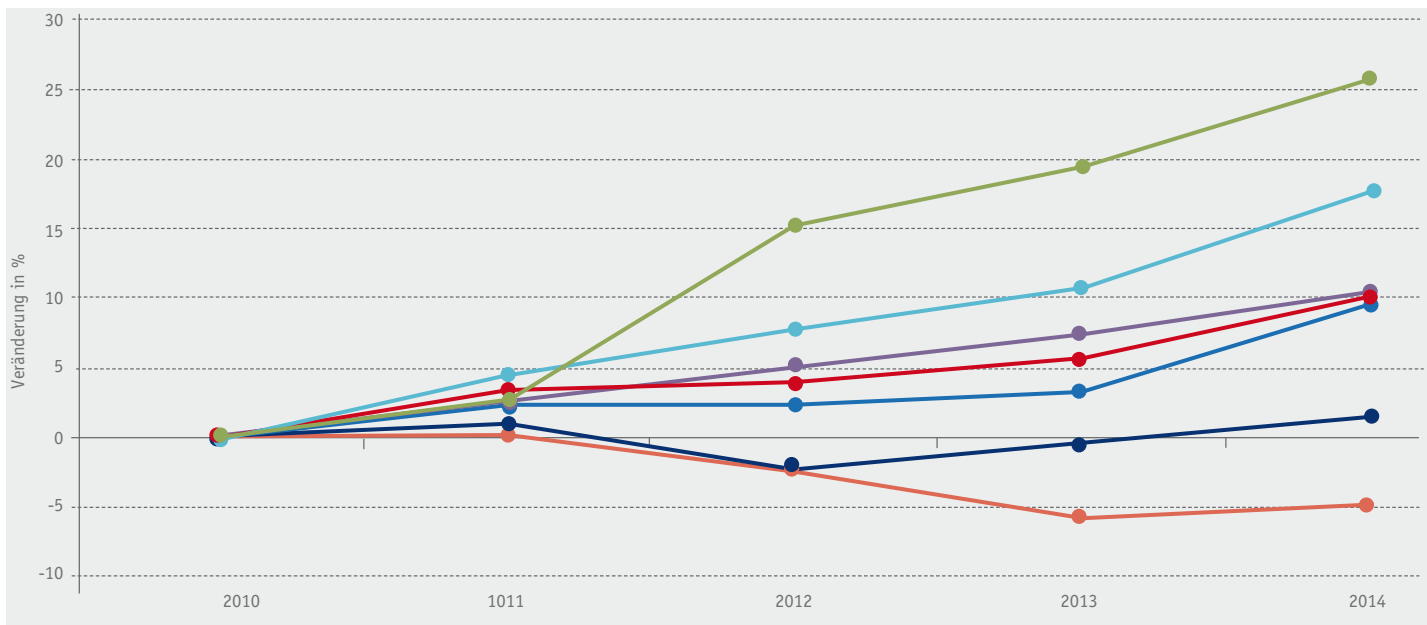
Die Stadt Gütersloh ist im Kreisgebiet somit wichtigster Arbeitsort. Die breite Unternehmerstruktur, die hohe Arbeitsplatzzentralität und die positive Beschäftigtenentwicklung bilden günstige Rahmenbedingungen für die Weiterentwicklung und langfristige Stärkung des zentralen Wirtschaftsstandorts.



Entwicklung sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsplatz 2002–2014
Land NRW, Kreis Gütersloh, Stadt Gütersloh

Datengrundlage: IT.NRW 2016

- NRW
- Kreis
- Stadt



Entwicklung sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsplatz 2010–2014
ausgewählte Kommunen im Kreis Gütersloh

Datengrundlage: IT.NRW 2016

- Halle (Westf.), Stadt
- Verl, Stadt
- Kreis Gütersloh
- Gütersloh, Stadt
- Rheda-Wiedenbrück, Stadt
- Burgholzhausen, Stadt
- Versmold, Stadt

3 Übergeordnete Rahmenbedingungen

Wirtschaftsstruktur. Als bedeutendster Wirtschaftssektor fungiert in der Stadt Gütersloh der Dienstleistungssektor (s. Abb. Wirtschaftszweige im Vergleich 2015). Im Jahr 2014 belief sich der Anteil der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im tertiären Sektor auf 68,9 % und liegt damit fast im Durchschnitt des Landes Nordrhein-Westfalen (71,2 %). Davon entfielen auf den Wirtschaftszweig Handel, Gastgewerbe und Verkehr 16,6 % und auf die sonstigen Dienstleistungen (z. B. Information und Kommunikation, öffentliche Verwaltung) 52,4 %. Der Dienstleistungssektor ist in der Stadt Gütersloh deutlich stärker als auf Kreisebene ausgeprägt, was auf eine hohe Attraktivität des zentralen Wirtschaftsstandortes für Dienstleistungsbetriebe hin-

deutet. Für den Kreis Gütersloh beläuft sich die Rate auf 54,6 %.

Die Relevanz des Sekundärsektors (Produzierendes Gewerbe) für die Wirtschaftsstruktur der Stadt Gütersloh ist, bei einem Beschäftigungsanteil von rund 30,3 %, mit der Landesebene vergleichbar (28,2 %). Im eher ländlich geprägten Umland hat das produzierende Gewerbe, mit einem Anteil 44,6 %, auf Kreisebene eine deutlich höhere Bedeutung. Die kreisweit größte Bedeutung kommt dem Sekundärsektor in den Nachbarkommunen Verl (64,3 %), Herzebrock-Clarholz (58,5 %) und Harsewinkel (58,1 %) zu (vgl. IT.NRW 2015).

In der Stadt Gütersloh ist das verarbeitende Gewerbe innerhalb des sekundären Sektors der beschäftigungsintensivste Industriezweig. Das verarbeitende Gewerbe wird unter Berücksichtigung der Beschäftigtenzahlen und zusätzlich der Betriebs- und Umsatzzahlen von folgenden Branchen geprägt (vgl. IT.NRW 2016):

- ▶ Metall- und Elektroindustrie
- ▶ Maschinenbau
- ▶ Nahrungs- und Futtermittel
- ▶ Möbel- und Holzindustrie

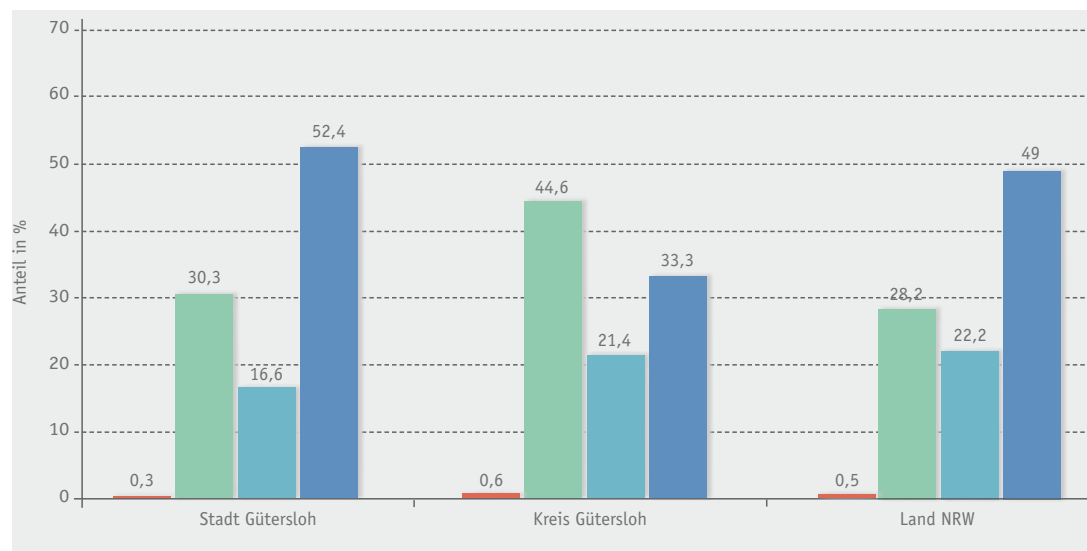
Mit Blick auf die nicht-integrierte und immissionsgünstige Lage des Standorts Flugplatz kommt als vorrangige Zielgruppe für das interkommunale Gewerbe- und Industriegebiet das produzierende Gewerbe in Frage. Aufgrund der hohen Bedeutung des Dienstleistungssektors in Gütersloh sollte der Fokus zusätzlich auf die Ansiedlung produktionorientierter Dienstleistungen (z. B. Transport- oder Wartungsunternehmen) und von Großhandelsbetrieben gelegt werden.

Unternehmensentwicklung. Die Zahl der Gewerbean- und abmeldungen gibt Aufschluss über die Unternehmensentwicklung und damit über die Dynamik eines Wirtschaftsstandortes. Im Jahr 2014 ergab sich bei den Gewerbean- und abmeldungen der Stadt und des Kreises Gütersloh ein positiver Saldo, sodass die Zahl der Unternehmen gestiegen ist. In der Stadt Gütersloh entfielen auf 637 Gewerbe-

Wirtschaftszweige im Vergleich 2015
Land NRW, Kreis Gütersloh, Stadt Gütersloh

Datengrundlage: IT.NRW 2016

- Land- und Forstwirtschaft, Fischerei
- Produzierendes Gewerbe
- Handel, Gastgewerbe, Verkehr, Lagerei
- sonstige Dienstleistungen



abmeldungen 718 Gewerbeanmeldungen. Auf Kreisebene erfolgten 2.743 Gewerbean- und 2.589 Gewerbeabmeldungen (vgl. IT.NRW 2016).

Hauptursache für die Gewerbeanmeldungen waren Neugründungen. Der größte Anteil der Gewerbeanmeldungen im Kreis Gütersloh entfiel mit rund 29,8 % auf den Wirtschaftszweig „Handel, Instandhaltung und Reparatur von Kfz“, gefolgt vom Wirtschaftszweig „Erziehung, Unterricht, Gesundheits- und Sozialwesen, Kunst, Unterhaltung, Erholung, sonst. Dienstleistungen“ mit 16,1 %.

Veränderung Gewerbean- und abmeldungen 2010-2014 [%]*		
	Anmeldungen	Abmeldungen
Stadt Gütersloh	-16,4	-32,1
Kreis Gütersloh	-11,1	-12,4
Land NRW	-13,9	-1,7

* Datenquelle: IT.NRW 2016

Die zuletzt positive Bilanz von Gewerbean- zu abmeldungen zeigt sich auch in der Zeitreihe 2010-2014 (s. Tab. Veränderung Gewerbean- und -abmeldungen). Während die Anzahl der Gewerbeanmeldungen in Gütersloh zwar um rund 16,4 % zurückgegangen ist, verringerte sich jedoch die Zahl der Gewerbeabmeldungen um 32,1 %, sodass die Anzahl der Unternehmen sich in diesem Zeitraum per Saldo erhöht hat. Damit weicht die Stadt Gü-

tersloh vom Kreistrend ab, wo An- und Abmeldungen auf ähnlichem Niveau zurückgegangen sind. Auf Landesebene ist die Anzahl der Abmeldungen mit -1,7 % nur geringfügig zurückgegangen.

Der Wirtschaftsstandort Gütersloh hat sich somit unter Berücksichtigung der Unternehmensanzahlen in den letzten Jahren positiv entwickelt. Mit Blick auf die für Unternehmensneugründungen in Gütersloh maßgeblichen Dienstleistungsbranchen ist jedoch davon auszugehen, dass der Standort Flugplatz nur für einen Teil der Neugründungen geeignet ist.

Pendlerbeziehungen und überörtliche Verflechtungen. Die Stadt Gütersloh verfügt über eine sehr hohe Arbeitsmarktzentralität und weist ein positives Pendlersaldo auf. Im Jahr 2014 kamen auf 34.234 Berufseinpender 20.266 Berufsauspendler. Zwei Drittel der Berufseinpender sind dem Dienstleistungssektor zuzuordnen. Der Großteil der Einpendler stammt aus Bielefeld (16,9 %), Rheda-Wiedenbrück (12,7 %) und Verl (9,1 %) (vgl. IT.NRW 2016).

Gewerbe- und Grundsteuerhebesätze. Die Gewerbe- und Grundsteuerhebesätze können als ein Indikator für die Unternehmensfreundlichkeit einer Kommune gelten, drücken aber auch die Zentralität und die Bedeutung einer Kommune für das Umland aus.

Steuerhebesätze 2014*		
	Gewerbesteuer [%]	Grundsteuer B [%]
Gütersloh	411	381
Harsewinkel	370	260
Herzebrock-Clarholz	380	330
Rheda-Wiedenbrück	403	381
Rietberg	400	413
Steinhagen	403	330
Verl	340	265
Kreis Gütersloh	394	357
Bielefeld (kreisf. Stadt)	480	539
Land NRW	436	462

* Datenquelle: IT.NRW 2016

Der Gewerbebesteuerhebesatz in Gütersloh liegt im Jahr 2014 aufgrund der höheren Zentralität und Infrastrukturausstattung über dem Durchschnittswert für das Kreisgebiet (vgl. Steuerhebesätze 2014). Im Vergleich zu den Hebesätzen der Nachbarkommunen Harsewinkel, Herzebrock-Clarholz, Rietberg, Steinhagen, Rheda-Wiedenbrück und Verl ist der Gewerbebesteuerhebesatz der Stadt Gütersloh überdurchschnittlich hoch, insbesondere zu Verl besteht eine deutliche Differenz von 71 Prozentpunkten. Allerdings liegt das Niveau in Gütersloh unter dem Landesdurchschnitt (430 %) und dem benachbarten Oberzentrum Bielefeld (480 %) (vgl. LWL o. J.).

Die Betrachtung der Grundsteuerhebesätze (Grundsteuer B) zeigt ein ähnliches Bild. Gütersloh weist 2014 einen höheren Hebesatz als der Kreisdurchschnitt und der Nachbarkommunen Harsewinkel, Herzebrock-Clarholz, Steinhagen und Verl auf, liegt aber unter dem Grundsteuerhebesatz in Bielefeld und in Rietberg sowie des Landes NRW.

Zusammenfassend besteht ein Gefälle zwischen den Gewerbe- und Grundsteuerhebesätzen der Stadt Gütersloh und dem Umland. Dieser Standortfaktor kann jedoch durch andere harte Standortfaktoren wie beispielsweise Verkehrsanbindung, Flächenverfügbarkeit und bestehende Unternehmenscluster kompensiert werden. Mit Blick auf die deutlich höheren Steuersätze in Bielefeld können die Steuersätze der Stadt Gütersloh gegenüber dem benachbarten Oberzentrum sogar als Standortvorteil gesehen werden.

3.5 Gewerbeflächenmarkt

Gewerbeflächensituation im Stadtgebiet Gütersloh. Die Gewerbeflächensituation in Gütersloh ist sehr angespannt. In den vergangenen Jahren konnte der Gewerbeflächenbedarf nicht gedeckt werden. Einer Vielzahl von ansiedlungs- und expansionswilligen Unternehmen konnten keine Flächen für gewerbliche und industrielle Nutzung zur Verfügung gestellt werden.

Die gewerblichen Bauflächen im Stadtgebiet umfassen gemäß dem Flächennutzungsplan insgesamt 655,3 ha. Davon entfallen gemäß Ermittlung der CIMA insgesamt 531,2 ha auf Gewerbegebiete und 124,1 ha auf Einzelgrundstücke und kleinere Gewerbebereiche. Die insgesamt 11 Gewerbegebiete im Stadtgebiet Gütersloh befinden sich in den Stadtteilen Avenwedde, Spexard und in dem Hauptort Gütersloh. Lediglich in zwei Gewerbegebieten existieren sofort verfügbare Flächen von rund 2,3 ha am Standort Gewerbepark B61/Osna-brücker Landstraße und von 3,0 ha am Standort Anemonenweg (vgl. <http://www.pro-wirtschaft-gt.de>, 2015). In den Gewerbeparks weisen die verfügbaren Parzellen allerdings nur eine Größe von rund 3.000 bis 10.000 m² auf (vgl. <http://www.pro-wirtschaft-gt.de>, 2015). Gewerbeflächen mit einer Größe über 10.000 m² stehen in Gütersloh nicht zur Verfügung. Exemplarisch für die schwierige Gewerbeflächenangebotsituation ist auch

das interkommunale Industrie- und Gewerbegebiet „Ravenna-Park“. In dem im Jahre 2013 eröffneten „Ravenna-Park“ der Städte Gütersloh, Halle und Werther (Westf.) sind fast alle Gewerbeflächen vermarktet (vgl. NRW.URBAN 2014). Auch für den geplanten Gewerbestandort „Am Hüttenbrink“ im Stadtteil Spexard mit einer Nettobaulandfläche von rund 24 ha, für den bereits ein Bebauungsplanentwurf vorliegt, besteht eine Vielzahl an Anfragen von in Gütersloh ansässigen Unternehmen (vgl. CIMA 2015).

Das Gewerbeentwicklungskonzept der CIMA kommt bei der Analyse der Bestandssituation grundsätzlich zu dem Ergebnis, dass die „vorhandenen Gewerbeflächen im Stadtgebiet durchgängig als funktionstüchtige Standorte ohne gravierende städtebauliche Mängel eingestuft werden können“. Ferner bestehen keine Defizite in der verkehrlichen Erschließung sowie der Parkraumverfügbarkeit. Brachflächen oder Mindernutzung sind nur partiell festzustellen. Allerdings existieren gemäß der CIMA keine Profil bildenden Gewerbestandorte wie Büro- oder Handwerksparcs. Insgesamt ist die Gewerbeflächensituation aufgrund der geringen Flächenreserven als sehr angespannt zu bezeichnen. Auch gemäß dem gültigen Regionalplan des Regierungsbezirks Detmold besteht für die Stadt Gütersloh ein Neubedarf an Flächen für gewerbliche und industrielle Nutzung in Höhe von 50 ha (vgl. Bezirksregierung Detmold 2004).

Konkurrenzflächenanalyse. Nachfolgend wird zur Einordnung des geplanten Industrie- und Gewerbestandorts Flugplatz in das regionale Marktgefüge eine Konkurrenzflächenanalyse vorgenommen. Wesentliche Beurteilungskriterien sind neben Flächenverfügbarkeit das Preisniveau und die Entfernung zur nächsten Autobahnanschlussstelle. In der nachfolgenden Tabelle werden bedeutende Gewerbe- und Industriestandorte mit verfügbaren Flächen im Kreis Gütersloh, in Bielefeld und in Herford analysiert:

Im Ergebnis der Konkurrenzflächenanalyse mit Stand 2015 lässt sich Folgendes festhalten (s. Tab. Übersicht Konkurrenzflächenanalyse):

- ▶ Im Betrachtungsraum sind insgesamt rund 140 ha Gewerbeflächen sofort verfügbar. Lediglich rund 5 ha entfallen davon auf die Stadt Gütersloh. Die größten Flächenverfügbarkeiten weisen der Interregionale Gewerbepark Aurea in Rheda-Wiedenbrück, das Interkommunale Gewerbegebiet Borgholzhausen/Versmold und das Interkommunale Gewerbegebiet OWL (Bielefeld/Herford/Bad Salzuflen) auf.
- ▶ Im Untersuchungsraum beläuft sich der Verkaufspreis für erschlossene Gewerbeflächen durchschnittlich auf rund 44,00 EUR/m². Die Preisspanne reicht von 30,00 EUR/m² in Rietberg bis 65,00 EUR/m² in Bielefeld. Die Verkaufspreise in Gütersloh belaufen sich auf 46,00 EUR/m² und liegen damit ungefähr im Durchschnitt des Betrachtungsraums.

- ▶ Bezüglich der überregionalen Verkehrsanbindung weisen zahlreiche Standorte in der Untersuchungsregion gegenüber dem Flugplatz Gütersloh Standortvorteile auf, da sie weniger als 1,5 km von der nächsten BAB-Anschlussstelle entfernt sind.

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass hinsichtlich des bestehenden Flächenangebots und der Verkehrsanbindung insbesondere die Standorte Interkommunales Gewerbegebiet Borgholzhausen/Versmold, Ravenna-Park (Beteiligung Stadt Gütersloh), Interregionaler Gewerbepark Aurea und Interkommunales Gewerbegebiet OWL Konkurrenzstandorte zum geplanten Gewerbe- und Industriegebiet Flugplatz Gütersloh darstellen.

Das regionale Gewerbeflächenangebot ist allerdings derzeit sehr begrenzt. Gemäß der Untersuchungen der CIMA stehen im gesamten Kreis Gütersloh rund 41,5 ha an Gewerbeflächen zur Verfügung. In zehn der dreizehn Kommunen beläuft sich das Angebot auf weniger als 5 ha, was kurzfristige Flächenengpässe zur Folge haben könnte. Für Gütersloh und Steinhagen zeichnet sich mittelfristig ein Flächendefizit ab. Große Flächenengpässe sind aktuell bereits in Harsewinkel, Verl, Rietberg und Halle (Westf.) spürbar. Zur mittel- und langfristigen Sicherung eines ausreichenden Flächenangebotes ist die Entwicklung des Konversionsstandortes Flugplatz Princess Royal Barracks drin-

gend erforderlich. Flächenpotenziale bietet ferner die Konversionsfläche Mansergh Barracks in Gütersloh. Beide Konversionsstandorte stellen gemäß des Gutachtens der CIMA aufgrund der räumlichen Lage eine besondere Herausforderung dar, bieten allerdings auch große Chancen zur Entwicklung des Wirtschaftsstandortes Gütersloh (vgl. CIMA 2015).

Zwischenfazit. Die Nachnutzung des Flugplatzareals und der Siedlung Parsevalstraße als Gewerbe- und Industriegebiet ist entscheidend für die langfristige Sicherung des Wirtschaftsstandortes Gütersloh und entspricht dem landespolitischen Ziel der vorrangigen Nutzung von Brach- und Konversionsflächen. Vor dem Hintergrund des aktuell begrenzten Flächenangebotes im Kreis Gütersloh ist die Ansiedlung von auswärtigen Betrieben derzeit nur bedingt möglich. Die Entwicklung der Konversionsfläche zu einem interkommunalen Gewerbe- und Industriegebiet wird von den Kommunen Gütersloh, Harsewinkel und Herzebrock-Clarholz befürwortet (vgl. CIMA 2015).

3 Übergeordnete Rahmenbedingungen

Übersicht Konkurrenzflächenanalyse

Kommune/Industrie- und Gewerbegebiet	Ausweisung	Sofort verfügbare Fläche [ha]	Verkaufspreis inkl. Beiträge [EUR/m²]	Entfernung BAB [km]
Gütersloh				
Gewerbepark B61/Osnabrücker Landstraße	GE	2,3	46,00	6,0
Gewerbegebiet Anemonenweg	GE	3,0	46,00	4,0
Bielefeld				
Ostring/ Bechterdisser Straße	GI, GE	10,0	65,00	1,5
Ludwig-Erhard-Allee	GE	5,4	50,00	2,0
Interkommunales Gewerbegebiet "OWL" (Bielefeld/Herford/Bad Salzuflen)	GI, GE	16,0	59,00	0,5
Halle (Westfalen)				
Ravenna Park (Autobahnanschluss im Bau)	GI, GE	2,9	34,19	0,5
Rheda-Wiedenbrück				
Interkommunaler Gewerbepark Aurea (Rheda-Wiedenbrück, Oelde, Herzebrock-Clarholz)	GI, GE	48,0	50,00	0,5
Herzebrock-Clarholz				
Dieselstraße/Carl-Miele-Straße	GI, GE	5,1	37,50	8,0
Borgholzhausen				
Am Bahnhof	GE	6,0	34,00	1,0
Interkommunales Gewerbegebiet Borgholzhausen/Versmold	GI, GE	17,0	39,00	0,5
Harsewinkel				
Haller Straße	GE	1,4	31,00	20,0
Rietberg				
Langenberger Straße	GI, GE	1,7	30,00	15,0
Schloß Holte-Stukenbrock				
Augustdorfer Straße	GE	5,5	45,00	5,0
Oelde				
Oelde A 2	GE	7,0	43,50	1,0
Herford				
Heidsiek	GI, GE	9,2	55,00	1,0
Summe		140,4		
Durchschnitt			44,35	4,4

Auf dem Flugplatzareal und im Bereich der Siedlung Parsevalstraße ist die Schaffung von Gewerbe- und Industrieflächen mit flexibel gestaltbaren Grundstücksgrößen möglich. Infolge der Lage im Freiraum ist das Plangebiet insbesondere für das produzierende Gewerbe (störend und nicht störend) interessant, da diese Unternehmen in Gütersloh u. a. aufgrund mangelnder Flächenverfügbarkeit nur begrenzte Entwicklungsperspektiven haben. Die Anbindung an das Hauptverkehrsnetz über die B 513 macht die Entwicklung von regional und überregional bedeutsamen Industrie- und Gewerbeflächen möglich. Die überregionale Verkehrsanbindung ist jedoch aufgrund der fehlenden direkten Autobahnanbindung – insbesondere im Vergleich zu den Hauptkonkurrenzstandorten – eingeschränkt. Mittel- bis langfristig sollte eine ortsdurchgangsfreie Anbindung an die A 2 und die A 33 aufgezeigt werden. Als weitere Standortvoraussetzungen für die Entwicklung des Flugplatzes und der Siedlung Parsevalstraße zu einem zukunftsfähigen Industrie- und Gewerbegebiet sind neben der nicht-integrierten Lage und der verkehrlichen Anbindung u. a. die Flächengröße und der Breitband-Anschluss zu nennen (vgl. CIMA 2015).

Potenzielle Zielgruppe zur Ansiedlung sind Unternehmen aus den wachstumsorientierten Branchen des verarbeitenden Gewerbes (Metall- und Elektroindustrie, Maschinenbau, Nahrungs- und Futtermittel sowie Möbel- und Holzindustrie). Auch die

Niederlassung von Unternehmen aus dem Baugewerbe, wie beispielsweise Werkstoffhersteller, Bauunternehmen und Handwerksbetriebe, ist vorstellbar. Der Standort eignet sich darüber hinaus auch für Unternehmen aus dem Dienstleistungssektor, wie beispielsweise Verkehrsbetriebe (Busunternehmen), lokale Speditionen und Baustofftransportbetriebe sowie Großhandelsbetriebe.

Inwieweit der vorhandene Gleisanschluss für den Güterverkehr genutzt werden kann, hängt insbesondere von der Bahnaffinität der ansiedelnden Unternehmen ab. Die Ansiedlung von überregionalen Unternehmen ist, auch vor dem Hintergrund der guten Vernetzungen mit regionalen Forschungs- und Bildungseinrichtungen, vorstellbar.

Bedingt durch die große Dimensionierung des Flugplatzareals ist ferner die Ansiedlung von extensiven Freizeitangeboten wie Kletterparks, einer Golfanlage oder einer Kartbahn denkbar.

Aufgrund der derzeit fehlenden direkten Anbindung an die A 2 und die A 33 eignet sich das Flugplatzareal allerdings weniger für verkehrsintensive Branchen bzw. Logistikunternehmen. Auch die Schaffung von Büroflächen ist auf dem Areal aufgrund des isolierten Standortes in Verbindung mit der eingeschränkten ÖPNV-Verfügbarkeit nur ergänzend denkbar, z. B. für produktionsorientierte Dienstleistungen oder Forschungseinrichtungen,

z. B. aus dem Bereich Regenerative Energien (vgl. NRW.URBAN 2014).

Im Rahmen interkommunaler Zusammenarbeit könnte im Bereich des Flugplatzareals ein Gewerbe- und Industriegebiet mit überregionaler Bedeutung entstehen. Der Standort erfüllt mit seiner nicht-integrierten Lage, der verkehrlichen Anbindung, der Flächengröße, den frei parzellierbaren Grundstücksflächen und der Breitbandanbindung die wesentlichen Voraussetzungen für einen zukunftsfähigen Gewerbe- und Industriestandort. Die Entwicklung des Konversionsgebietes ist ein entscheidender Faktor zur langfristigen Stärkung des Wirtschaftsraumes Gütersloh.

3.6 Aus- und Weiterbildungsangebote

Gütersloh verfügt über ein breit gefächertes Angebot an weiterführenden allgemeinbildenden Schulen. Eine Besonderheit stellt die Möglichkeit des technischen Abiturs an einer der vier berufsbildenden Schulen dar.

Die Fachhochschule Bielefeld bietet in Gütersloh die Bachelorstudiengänge Wirtschaftsingenieurwesen und Mechatronik/Automatisierung an. Gütersloh ist ferner Standort des Studienzentrums der FOM Hochschule für Oekonomie & Management, des Berufskollegs Bertelsmann SE & Co. KG und der ZAB Zentralen Akademie für Berufe im Gesund-

heitswesen GmbH. Die ZAB GmbH bietet den Bachelor-Studiengang Gesundheits- und Krankenpflege an. In den benachbarten Oberzentren Bielefeld und Paderborn bestehen folgende Bildungs- und Forschungseinrichtungen:

- ▶ Bielefeld:
 - Universität Bielefeld
 - Fachhochschule Bielefeld
 - Fachhochschule für öffentliche Verwaltung Nordrhein-Westfalen
 - Fachhochschule der Diakonie
 - Fachhochschule des Mittelstandes Bielefeld
 - Fachhochschule der Wirtschaft
- ▶ Paderborn:
 - Universität Paderborn
 - Fraunhofer-Einrichtungen an der Universität Paderborn (Abteilungen Advanced System Engineering und Entwurfstechnik Mechatronik)
 - Heinz Nixdorf Institut der Universität
 - Katholische Hochschule Nordrhein-Westfalen
 - Theologische Fakultät Paderborn
 - Fachhochschule der Wirtschaft

Berufsbegleitende Weiterbildung bietet die Deutsche Angestellten-Akademie im Bereich des Gesundheits- und Sozialwesens in Gütersloh an. Darüber hinaus bietet das bfw – Unternehmen für Bildung – Möglichkeiten zur Aus- und Weiterbildung sowie zu Umschulung innerhalb von technischen Berufen. Abgerundet wird das berufsbegleitende Bildungsangebot durch die Volkshochschule Gütersloh.

Naturschutzgebiet Große Wiese
(Biologische Station Gütersloh/
Bielefeld e.V.)



Botanischer Garten
(Biologische Station Gütersloh/
Bielefeld e.V.)



3.7 Grün- und Freiflächenstruktur

Der Raum Gütersloh ist überwiegend geprägt von landwirtschaftlichen Flächen. Landschaftsräumlich bedeutend sind zudem die Waldflächen, Parks und Naturschutzgebiete Am Lichtebach, Spexard und Große Wiese, die Freizeit- und Erholungsmöglichkeiten bieten.

Die vorwiegend im zentralen Innenstadtbereich befindlichen Park- und Grünanlagen stellen die Hauptelemente der stadtnahen Grün- und Freiflächenversorgung dar (vgl. Stadt Gütersloh 2007). Der Stadtpark in Gütersloh ist ein beliebtes Ausflugsziel. Die Ende des 19. Jahrhunderts angelegte Parkanlage wurde Anfang des 20. Jahrhunderts durch einen botanischen Garten ergänzt, der einen weiteren Anziehungspunkt bildet. 2008 wurde außerdem der Dalkebach am Karl-Rogge-Weg im Stadtpark zu einer natürlichen Auenlandschaft umgestaltet. Im Norden der Stadt Gütersloh befindet sich eine weitere öffentliche Grünanlage, der Mohns Park.

Die Grünräume im innerstädtischen Gebiet übernehmen die Wohnumfeld- und Naherholungsfunktionen. Gemäß des Integrierten Handlungskonzeptes – Teilkonzept Innenstadt 2020+ sind stadtnahe Natur- und Erlebnissräume und übergeordnete Grünzüge zu erhalten. Ferner ist die Zugänglich-

keit innerstädtischer Grünflächen ist zu verbessern, eine Vernetzung der Flächen zu erreichen und die Schaffung von Übergängen zu forcieren. (vgl. Stadt Gütersloh 2014).

In den Randbereichen der Kernstadt und den Ortsteilen bestehen naturnahe Grünanlagen. Durch die Erschließung mit Fuß- und Radwegen, wie z. B. dem Ems-Radweg, stellen diese Bereiche wohnortnahe Angebote zur landschaftsbezogenen Erholung dar (vgl. Stadt Gütersloh 2007).

Der bestehende Freiflächenentwicklungsplan der Stadt Gütersloh beinhaltet Vorgaben zur Freihaltung klimarelevanter Niederungsbereiche. Langfristige Zielsetzung ist die Entwicklung eines Grünsystems zur Sicherung der Wohn- und Lebensqualität in der Stadt und Sicherung ökologischer Ausgleichsräume zum Schutz von Klima, Wasser, Boden sowie Flora und Fauna (vgl. Stadt Gütersloh 2014).

3.8 Freizeit- und Kulturangebot

Von großer Bedeutung für den Wirtschaftsstandort Gütersloh ist neben der Lage, der Verkehrsanbindung, der Bildungs- und Forschungsinfrastruktur und den Steuerhebesätzen das Freizeit- und Kulturangebot als so genannter „weicher Standortfaktor“.

Die Stadt Gütersloh punktet hier mit einem differenzierten kulturellen Angebot. So kooperiert das 2010 eröffnete Theater mit großen Bühnen der Republik und macht auch mit Eigenproduktionen auf sich aufmerksam. Überregionale Bekanntheit genießt auch die Jazzreihe, die in Kooperation mit Partnern aus der Wirtschaft finanzierte Reihe „Vier Jahreszeiten“ Weltstars wie Lang Lang nach Gütersloh holen. Die Stadthalle ergänzt dieses Angebot mit Konzert-, Kabarett- und anderen Kulturveranstaltungen. Lesen und Literatur haben in der Stadt ebenfalls einen hohen Stellenwert, unter anderem gefördert durch das Projekt Lesespaß in Kooperation mit Bertelsmann, der Stiftung Lesen und dem Goethe-Institut. Gütersloh verfügt über ein gut sortiertes Stadtmuseum mit einem medizinhistorischen Schwerpunkt, das Miele-Museum stellt anschaulich Unternehmens- und Haushaltsgeschichte vor. Das Kulturzentrum Weberei ist erste Wahl für alternative Kulturangebote. Das denkmalgeschützte Fabrikgebäude ist aber auch ein zentraler Treffpunkt mit Gastronomie- und weiteren Freizeitangeboten. Die Stadt ist darüber hinaus auch ein starker Standort für ein kulturelles Veranstaltungsangebot, das Gruppen und Initiativen ins Leben gerufen haben: die „Woche der Kleinen Künste“ auf dem innerstädtischen „Dreiecksplatz“ ist dafür ebenso ein Beispiel, wie die Konzerte des Gütersloher Sommers auf der Freilichtbühne Mohns

Park. Internationale Begegnungen gehören in der Stadt, die aufgrund ihrer wirtschaftlichen Attraktivität bereits seit Anfang der Sechziger Jahre das Ziel von Einwanderern war, ebenfalls zum kulturellen Programm. Das jährliche Fest „Gütersloh international“ vereint dabei tausende von Menschen und kulinarische Angebote unterschiedlichster Herkunft.

Im Sportbereich tragen die zahlreichen Sportstätten (Sportplätze und -hallen, Frei- und Hallenbäder) und Sportvereine zum hohen Freizeitwert der Stadt Gütersloh bei. Das Freizeitangebot für Kinder wird z.B. durch eine Indoor-Sport-Anlage ergänzt, in der Kinder und Jugendliche zwischen 5 und 17 Jahren Lasertag, Beachsoccer, Handball und weitere Angebote ausprobieren können. Darüber hinaus finden sich im MohnsPark weitere Freizeiteinrichtungen, wie eine Minigolf- und die Rollhockeyanlage.

3.9 Stärken- und Schwächenanalyse Standort Gütersloh

Auf Basis der Betrachtung der überörtlichen Rahmenbedingungen und der vorhergehenden Standortanalyse wird eine Stärken- und Schwächenanalyse (vgl. Tab. 4) für den Standort Gütersloh vorgenommen.



Stadtfest

Quelle: Stadt Gütersloh, Stadtmarketing, | guetsel.de Artikel vom 2.12.2015



Zweiradfest im Stadtmuseum Gütersloh

Foto: Detlef Güthenke

Stärken- und Schwächenanalyse

Eigene Darstellung

STANDORTBEDINGUNGEN	STÄRKEN	SCHWÄCHEN
Großräumige Lage	+ Teil des aus Bielefeld, Gütersloh und Herford bestehenden Verdichtungsraumes + Lage an der großräumigen Entwicklungsachse Ruhrgebiet-Bielefeld-Minden-Hannover + Zentrale Lage zwischen den Oberzentren Bielefeld, Paderborn und Münster	
Straßenverkehrsanbindung	+ Sehr gute überregionale Anbindung an das Ruhrgebiet, Hannover, Berlin, Osnabrück und Niederlande durch A 2 bzw. A 33 + Gute Einbindung in das Bundesfernstraßennetz	
Schienerverkehrsanbindung	+ Gute Anbindung an das regionale und überregionale Schienennetz durch Fernverkehrsbahnhof + Gute Verbindung zu überregionalen Wirtschaftsräumen durch ICE-Haltepunkt + Gute Güterverkehrsverbindung u. a. durch Kopfbahnhof Gütersloh Nord	
Luftverkehrsanbindung	+ Gute Anbindung an nationale und internationalen Flugverkehr durch Nähe zu den Flughäfen Paderborn/Lippstadt und Münster/Osnabrück	
Bildungs- & Forschungsinfrastruktur	+ Standort einer Abteilung der Fachhochschule Bielefeld und des privaten Studienzentrums der FOM Hochschule für Oekonomie & Management + Umfassendes Angebot an weiterführenden und berufsbildenden Schulen + Räumliche Nähe zu bedeutenden Hochschulen und Forschungseinrichtungen in Paderborn und Bielefeld	
Bevölkerungsentwicklung	+ Stärkstes Bevölkerungswachstum auf kommunaler Ebene in der Region Ostwestfalen-Lippe + Positiver Wanderungssaldo + Hoher Anteil der Altersgruppe der 25- bis 50-Jährigen.	
Wirtschaftsentwicklung	+ Überregional bedeutender Wirtschaftsstandort durch traditionsreiche Unternehmen wie z. B Miele und Bertelsmann + Wichtigster Arbeitsort im Kreis Gütersloh + Positive Entwicklung der Beschäftigungszahlen + Wachsende Bedeutung der Medien- und Informationswirtschaft + Positiver Saldo von Gewerbean- und -abmeldungen	- Rückläufige Anzahl der Gewerbeanmeldungen - Geringer Anstieg der Beschäftigtenzahlen im Vergleich zu Nachbarkommunen - Hohe Arbeitslosenquote im Sozialraum Blankenhagen
Sozialindikatoren	+ Vergleichsweise geringer Anteil an Arbeitslosengeld II-Empfängern und damit hohe Aufnahmefähigkeit des Arbeitsmarktes	- Hoher Anteil von ausländischen Bürgerinnen und Bürgern in Blankenhagen (Segregation) - Vergleichsweise hohe Bevölkerungsdichte im Sozialraum Blankenhagen
Pendlerbeziehungen	+ Hohe Arbeitsplatz- und Einpendlerzahlen verdeutlichen Arbeitsmarktzentralität	
Steuerhebesätze	+ Gewerbe- und Grundsteuerhebesätze unter den Werten des benachbarten Oberzentrums Bielefeld	- Höchster Gewerbe- und Grundsteuersteuerhebesatz im Kreis Gütersloh
Breitbandinternetversorgung	+ Überwiegend hohe und sehr hohe Bandbreite von über 25 Mbit/s im Download + Gut ausgebautes LTE-Netz in Gütersloh mit sehr hoher Bandbreite	- Unterversorgte Bereiche mit weniger als 6 Mbit/s u.a. im westlichen Flugplatzareal
Gewerbeflächen	+ Funktionstüchtige Gewerbestandorte ohne gravierende städtebauliche Mängel + Flächenreserven im Bereich des Flugplatzareals	- Gewerbeflächennachfrage übersteigt Gewerbeflächenreserven - Fehlende profildbildende Gewerbestandorte
Grün- und Freiflächenstruktur	+ Große innerstädtische Grünräume + Freiraumstrukturen mit übergeordneter Bedeutung im Randbereich	- Optimierungsbedarf der Zugänglichkeit zu innenstädtischen Grünflächen - Fehlende Vernetzung der innenstädtischen Grünflächen - Hoher Versiegelungsgrad in der Kernstadt
Freizeit- und Kulturangebote	+ Umfangreiches Kulturangebot + Differenziertes Sport- und Freizeitangebot + Landschaftsbezogene Erholungs- und Freizeitangebote	



Princess Royal Barracks

(Eigene Bilder)

3 Übergeordnete Rahmenbedingungen



Bestandsfotos Flugplatzareal

(Eigene Bilder)

4 Analyse des Untersuchungsgebiets

Im vorliegenden Kapitel erfolgt eine Zusammenfassung und Einschätzung der städtebaulichen Situation. Insbesondere wurden die bestehenden Gebäude hinsichtlich ihrer derzeitigen Nutzung und der Eignung für eine Umnutzung geprüft. Besondere Bedeutung hat hier der so genannte Initialbereich um den Exerzierplatz im Nordosten des Flugplatzareals. Rund um die Hauptzufahrt mit den Gebäuden der Hauptverwaltung, des NAAFI-Shops und des Offiziers-Casinos soll möglichst frühzeitig ein aussagekräftiges Umnutzungskonzept entwickelt werden. Das Areal zeichnet sich neben der guten Lage auch durch seine vielschichtigen Umnutzungspotentiale besonders aus. Weiterhin wurden die durch NRW.URBAN erarbeiteten Ergebnisse zur Einschätzung der bestehenden Ver- und Entsorgungsleitungen sowie zum bestehenden Straßennetz zusammengefasst.

4.1 Städtebauliches Umfeld und Immissionsschutz

Mit Ausnahme der nördlich anschließenden Siedlung Parseval-/Zeppelinstraße ist das Umfeld durch landwirtschaftliche Nutzflächen und vereinzelte Hofstellen und Wohngebäude im Außenbereich geprägt. Entsprechend sind im weiteren Bauleitplanverfahren die erforderlichen Schutzabstände zu den sensiblen Nachbarschaften zu ermitteln und zu berücksichtigen. Es ist absehbar, dass zum Schutz der vorhandenen Wohnbebauung im westlichen, nördlichen und östlichen Umfeld eine Aufteilung in Gewerbe- und Industrieflächen notwendig ist.



Flugplatz „Princess Royal Barracks“ und Umfeld
(Hans Blossey/Bundesanstalt für Immobilienaufgaben, 2015)



Bestand

4.2 Gebäudebestand und bestehende Nutzungen

Die Marienfelder Straße (B 513) teilt das Untersuchungsgebiet in zwei Nutzungsbereiche. Nördlich der Marienfelder Straße befindet sich mit der Siedlung Parseval-/Zeppelinstraße ein Wohngebiet für Militärangehörige und deren Familien. Die Siedlung ist aufgrund des militärischen Bedarfs in direkter Nähe zum Flugplatz entstanden und wurde ausschließlich von Angehörigen der Streitkräfte genutzt. Sie wird über den vorhandenen Knotenpunkt Am Stellbrink/Marienfelder Straße erschlossen. Für die Siedlung und die angrenzenden Sportanlagen mit insgesamt fünf Fußballplätzen und Sporthalle bestehen nach aktuellem Stand keine dauerhaften Nachnutzungsabsichten für Wohnzwecke (eine temporäre Unterbringung von Flüchtlingen als Zwischennutzung ist jedoch nicht auszuschließen), so dass die Flächen ebenfalls einer gewerblichen Nutzung zugeführt werden können. Überlegungen für eine weitere zivile Wohnnutzung sollten wegen der abseitigen Lage im Stadtgebiet und der zu erwartenden Störungen durch eine gewerbliche Ansiedlung nicht weiter verfolgt werden. Gleichzeitig würde eine dauerhafte Wohnnutzung die angestrebten gewerblich-industriellen Nutzungen stark einschränken und damit die Entwicklung des Flugplatzgeländes konterkarieren. Schon allein aufgrund der direkten Lage an der B 513 wären aktive Lärmschutzmaßnahmen für die Wohnsiedlung erforderlich. Landes- und regionalplanerische Vorgaben untersagen

grundsätzlich eine Überplanung als Wohngebiet, da die Ausweisung eines neuen Siedlungsbereichs in nicht-integrierter Lage nicht möglich ist.

Südlich angrenzend an der Marienfelder Straße befinden sich auf dem Flugplatzareal vorwiegend Unterkünfte- und Verwaltungsgebäude aus den 1930er-Jahren. Derzeit besteht für die Gebäude trotz einer gewissen städtebaulichen Qualität kein Denkmalschutz. Die entsprechenden Untersuchungen der Denkmalschutzbehörden sind jedoch noch nicht abgeschlossen. Dies betrifft das gesamte Flugplatzgelände. Der nur befriedigende Zustand und die Grundrisszuschnitte erschweren zudem eine gewerbliche Umnutzung. Unmittelbar südlich angrenzend wurden in den 2000er-Jahren neue Mannschaftsunterkünfte errichtet. Trotz der guten Bausubstanz erschweren auch hier die Grundrisse eine mögliche gewerbliche Umnutzung.

Weitere Mannschaftsunterkünfte befinden sich im östlichen Bereich am Exerzierplatz. Die parkähnliche Struktur des Angers mit altem Baumbestand unterstreicht die besondere städtebauliche Qualität. Das aus sechs baugleichen Gebäuden bestehende Ensemble der ehemaligen Offiziersunterkünfte gruppiert sich giebelständig an die Grünfläche und vermittelt einen offenen Charakter. Ein vollständiger Erhalt ist aufgrund des Zustands und der erschwerten Umnutzungspotentiale nur mit erheblichem Aufwand denkbar. Die Wiederaufnahme der städtebaulichen Figur hingegen kann bei einer

Neubebauung durchaus reizvoll sein. Das Offizierscasino bildet die Kopfbebauung des Angers und sollte als historisches und städtebaulich bedeutendes Zeugnis erhalten bleiben. Das Gebäude beinhaltet unter anderem eine Kantine, zwei große Säle und eine Bar. Die Gebäudeausstattung und Lage bietet hier ein Potential für eine gastronomische Nutzung. Östlich des Exerzierplatzes gelegen, befindet sich der NAAFI-Supermarkt, der im Jahr 2010 errichtet wurde. Aufgrund des guten baulichen Zustands könnte dieses Objekt ebenfalls einer gewerblichen Nachnutzung zugeführt werden.

Für diesen Teilbereich sollten frühzeitig vertiefende städtebaulich-freiraumplanerische Konzepte und Machbarkeitsuntersuchungen erarbeitet werden. Insbesondere sollen hier konkrete, umsetzungsfähige Nutzungsideen entwickelt werden, die sich einerseits in den gewerblich-industriellen Rahmen einfügen und andererseits den städtebaulichen Charakter wahren.

Parallel zur Marienfelder Straße verläuft auf dem Flugplatzareal in einem Abstand von 150 Metern eine Bahntrasse. Diese trennt die Mannschaftsunterkünfte von den technischen Bereichen des Flugplatzes. Neben kleinteiligen Gebäudestrukturen wie Werkstätten, Lager und Garagen befinden sich hier größere Hangars. Diese sind in einem mittleren Zustand und könnten gewerblich nachgenutzt werden. Einige Werkstattgebäude und Lager kommen bei entsprechender Nachfrage ebenfalls für

4 Analyse des Untersuchungsgebiets



Gebäudenutzungen und Bewertung
(Bewertung auf Basis NRW.Urban
2014)

- Nutzungsstruktur**
- Unterkünfte
 - besondere Einrichtungen
 - Verwaltung, Büro
 - Freizeit/Versorgung
 - Hangar, Werkstatt, lager, Garagen
 - Munitionsanlagen, Bunker, Schießanlagen

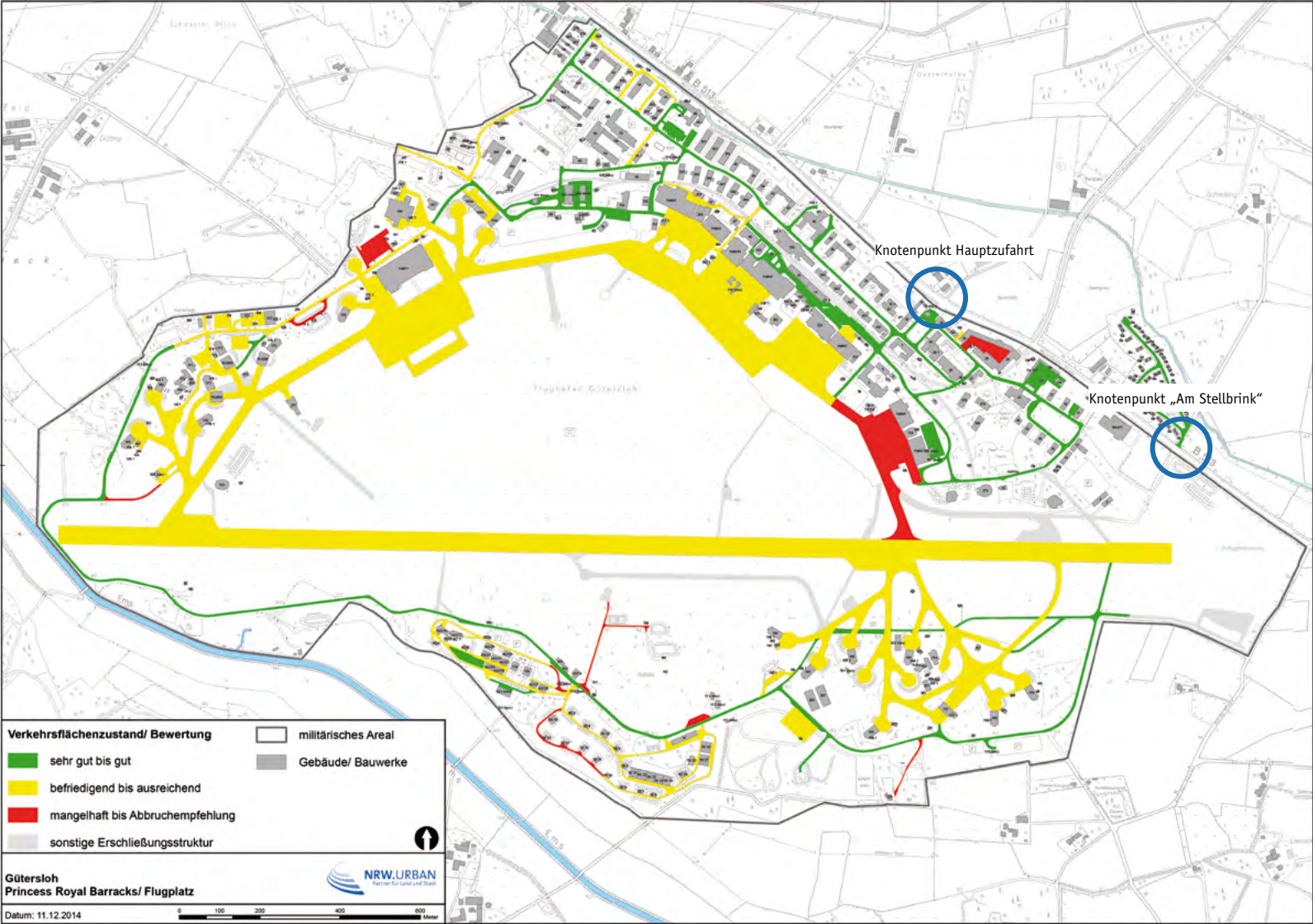
- Gebäudezustand | Bewertung**
- sehr gut bis gut
 - befriedigend bis ausreichend
 - mangelhaft bis Abbruchempfehlung



Gebäudebestand
(Eigene Bilder)

4 Analyse des Untersuchungsgebiets

Verkehrsflächenzustand (NRW.URBAN, 2014)



eine gewerbliche (Zwischen-)Nutzung in Frage. Die nach 2000 errichteten Fahrzeugwasch- und -wartungshallen befinden sich ebenfalls in einem guten baulichen Zustand und können ggf. weitergenutzt werden.

In gutem Zustand ist auch die im Westen gelegene große ehemalige Helikopterhalle (Halle 1). Aufgrund der stützenfreien Konstruktion und der besonderen Höhe bieten sich sowohl eine gewerbliche als auch eine freizeitliche Nachnutzung an. Südlich der Hangars erstreckt sich über eine Länge von 2.770 m die in Ost-West-Ausrichtung verlaufende Start- und Landebahn. Es überwiegen große Freiflächen, die lediglich durch Rollbahnen unterbrochen werden. Ein ca. 19 Hektar großer Teilbereich der Freifläche wurde als Golfplatz genutzt. Im westlichen und südlichen Bereich befinden sich einige Bunkeranlagen, die einen mangelhaften Bauzustand aufweisen. Eine gewerbliche Nutzung des Bereichs ist wegen der wenig integrierten Lage und des aufwendigen Rückbaus nicht möglich.

4.3 Verkehrsflächenzustand

Die verkehrliche Infrastruktur befindet sich überwiegend in einem guten bis befriedigenden Zustand und sollte aus verkehrstechnischer und wirtschaftlicher Sicht auch für die weiterführende Nutzung des Geländes in Frage kommen. Die Zufahrten im Bereich des Haupteingangs der Kaserne und die weiter

östlich gelegene Zufahrt „Am Stellbrink“ eignen sich für die zukünftige Erschließung der Gewerbegebiete nördlich und südlich der Marienfelder Straße. Eine Optimierung der beiden vorhandenen Knotenpunkte mit der B 513 und der sonstigen Verknüpfungspunkte mit dem Straßen- und Wegenetz sowie der inneren Erschließung ist unter verkehrsplanerischen Gesichtspunkten zu prüfen.

4.4 Ver- und Entsorgung

Trink-/Löschwasser. Der Standort verfügt über eine eigene Wassergewinnung und -aufbereitung und ist derzeit nicht an das sonstige Wassernetz angeschlossen.

Schmutzwasser. Die Entsorgungsleitungen befinden sich überwiegend außerhalb des bestehenden Straßennetzes. In Folge der geplanten Entwicklung ist daher die Herstellung eines neuen Schmutzwassersystems wahrscheinlich. Alternativ müsste die Sicherung auf zukünftigen Privatgrundstücken über dingliche Leitungsrechte und Baulasten erfolgen. Dieses kann an die im südlichen Bereich gelegene Druckrohrleitung zum Klärwerk Putzhagen angeschlossen werden.

Regenwasser. Das Regenwasser wird im nordöstlichen Bereich (Siedlung nördlich der Marienfelder Straße und der überwiegende Teil der Kasernenbebauung direkt südlich der Marienfelder Straße) de-

zentral über ein Kanal-Muldensystem in den parallel fließenden Welplagebach abgeleitet. Das Regenwasser der südlich der Landebahn gelegenen Flächen wird im Kanal-Muldensystem in die Ems abgeleitet bzw. versickert. Das Regenwasser auf dem restlichen, zentralen Gelände wird zum großen Teil über ein Kanalsystem von Ost nach West geleitet. Über ein westlich gelegenes Regenrückhaltebecken in direkter Nachbarschaft zur ehemaligen Kläranlage wird das Regenwasser durch ein Grabensystem in die Ems abgeleitet.

Wärmeversorgung. Die Wärmeversorgung erfolgt zum größten Teil über vier mit Öl betriebene Heizzentralen. Die Heizzentralen wurden in den letzten Jahren vollständig saniert und entsprechen den neuesten Anforderungen. Inwieweit das Gewerbegebiet über die Weiternutzung der Heizzentralen betrieben werden kann, ist nach Klärung einzelner Standortfaktoren (Heizkennwerte, weitere angrenzende Nutzer etc.) zu prüfen.

Strom. Die Stromversorgung erfolgt über zwei Einspeisepunkte für Mittelspannung (10 kV) der Stadtwerke Gütersloh. Ob das interne Netz weiter genutzt werden kann oder ob im Zuge der Neubebauung eine Neuverlegung von der Marienfelder Straße erforderlich ist, muss im weiteren Verfahren geprüft werden.

4 Analyse des Untersuchungsgebiets



4.5 Geschützte Biotope und Artenschutz

Ein Großteil des Geländes im Umfeld der Landebahn wird durch Offenlandbereiche geprägt, die eine besonders hohe ökologische Wertigkeit aufweisen. Mit einer Fläche von 44,5 Hektar ist dabei der gesetzlich geschützte Heidenelkenrasen die dominierende Pflanzengesellschaft.

Zudem haben die ornithologischen Kartierungen der Biologischen Station Gütersloh-Bielefeld 44 Vogelarten der Roten Liste bzw. der Vorwarnliste in NRW ermittelt. Dabei handelt es sich hauptsächlich um Arten, die in nährstoffarmen Offenlandbereichen vorzufinden sind und unter besonderer Schutzstellung stehen. Eine gewerbliche Inanspruchnahme dieser geschützten Bereiche ist nicht mit dem Naturschutzrecht vereinbar, so dass sich die zukünftige bauliche Nutzung überwiegend auf die verdichteten bebauten Bereiche im Nordosten angrenzend zur Marienfelder Straße konzentrieren. In den angrenzenden nicht geschützten Bereichen können Solarmodule aufgestellt werden – lediglich bei der Start- und Landebahn wurden flachaufliegende und wenig spiegelnde Module aufgrund der Lage innerhalb der Biotopkulisse diskutiert, d. h. dort besteht ein Naturschutzvorbehalt.

Neben den vorhandenen schützenswerten Strukturen ist auf Grundlage der Wasserrahmenrichtlinie beabsichtigt, die südlich des Plangebiets verlaufende Ems und den nördlich verlaufenden Welpla-



Flugplatz „Princess Royal Barracks“ und Umfeld
(Hans Blossey/Bundesanstalt für Immobilienaufgaben, 2015.)



Kontaminationspotenzial gemäß
historischer Erkundung (Basis: Kreis
Güterloh, 2013)

Bodenbelastung

- mittlerer bis punktuell hoher Belastungsverdacht
- hoher Belastungsverdacht (Hotspots)
- Altablagerung

gebach zu renaturieren. Ziel der durch den Kreis Gütersloh in Abstimmung mit dem Land NRW entwickelten Maßnahmen ist es, die Durchgängigkeit von Flüssen und Bächen für Fische und Kleinlebewesen wieder herzustellen. Weiterhin werden die natürlichen Standortbedingungen für den Nährstoff- und Wasserhaushalt verbessert und die Ansiedlung von standortgerechten Pflanzen- und Tierarten gefördert.

4.6 Altlasten

Die historische Erkundung des Kreises Gütersloh brachte als Ersteinschätzung des Kontaminationspotenzials folgende Ergebnisse:

- ▶ *Bereich Flugfeld:* kein bis geringer Belastungsverdacht im überwiegenden Teil der Grünfläche, stellenweise mittlerer, südlich der Landebahn auch hoher Belastungsverdacht
- ▶ *Bereich Mannschaftsunterkünfte:* überwiegend kein oder geringer Belastungsverdacht auf den bebauten Flächen entlang der Marienfelder Straße
- ▶ *Technischer Bereich:* mittlerer bis punktuell hoher Belastungsverdacht auf den südlich anschließenden bebauten Flächen entlang der Bahnlinie
- ▶ *Übrige Flächen:* vielfältiges Bild von geringem bis hohem Belastungsverdacht.

Weiterhin befinden sich vier bekannte Altablagerungen auf dem Gelände: eine im zukünftigen In-

dustrie- und Gewerbegebiet, zwei im westlichen Shelter-Bereich und eine im südlichen Teilgebiet. Im Nordwesten grenzt eine Bauschuttdeponie an.

4.7 Klimaschutz und Potenziale erneuerbarer Energien

Energieeinsparung und -effizienz beginnen auf dem Flughafenareal bereits mit einer ressourcenschonenden Flächenentwicklung: Eine Umnutzung für Gewerbe und Industrie soll im bereits bebauten bzw. versiegelten Bereich erfolgen, wodurch eine ca. 110 ha große Brache aktiviert und ein wesentlicher Beitrag zur Verringerung der Freiflächeninanspruchnahme geleistet wird. Durch die Wernutzung vorhandener Infrastrukturen (Straßennetz, Kanäle, Leitungen und vor allem auch Bahnanschluss) können weitere Ressourcen gespart und Verkehre verträglich abgewickelt werden.

Auch die Potenziale im Bereich der erneuerbaren Energien sollen auf dem Flugplatzgelände genutzt werden. Anlagen zur Erzeugung erneuerbarer Energien sind auf dem Flugplatzgelände z.B. in Form von Photovoltaik- und Kleinwindkraftanlagen auf Fassaden-, Dach- sowie anderweitig nicht nutzbaren, bereits versiegelten Flächen vorstellbar, womit ein Beitrag zur CO₂-Reduktion und zum Klimaschutz geleistet wird. Die Nachnutzung des Flugplatzes stellt einen wesentlichen Baustein in den Klimaschutzkonzepten der Stadt und des Kreises Gütersloh dar.

4 Analyse des Untersuchungsgebiets

Bestandsfotos Flugplatzareal
(Eigene Bilder)



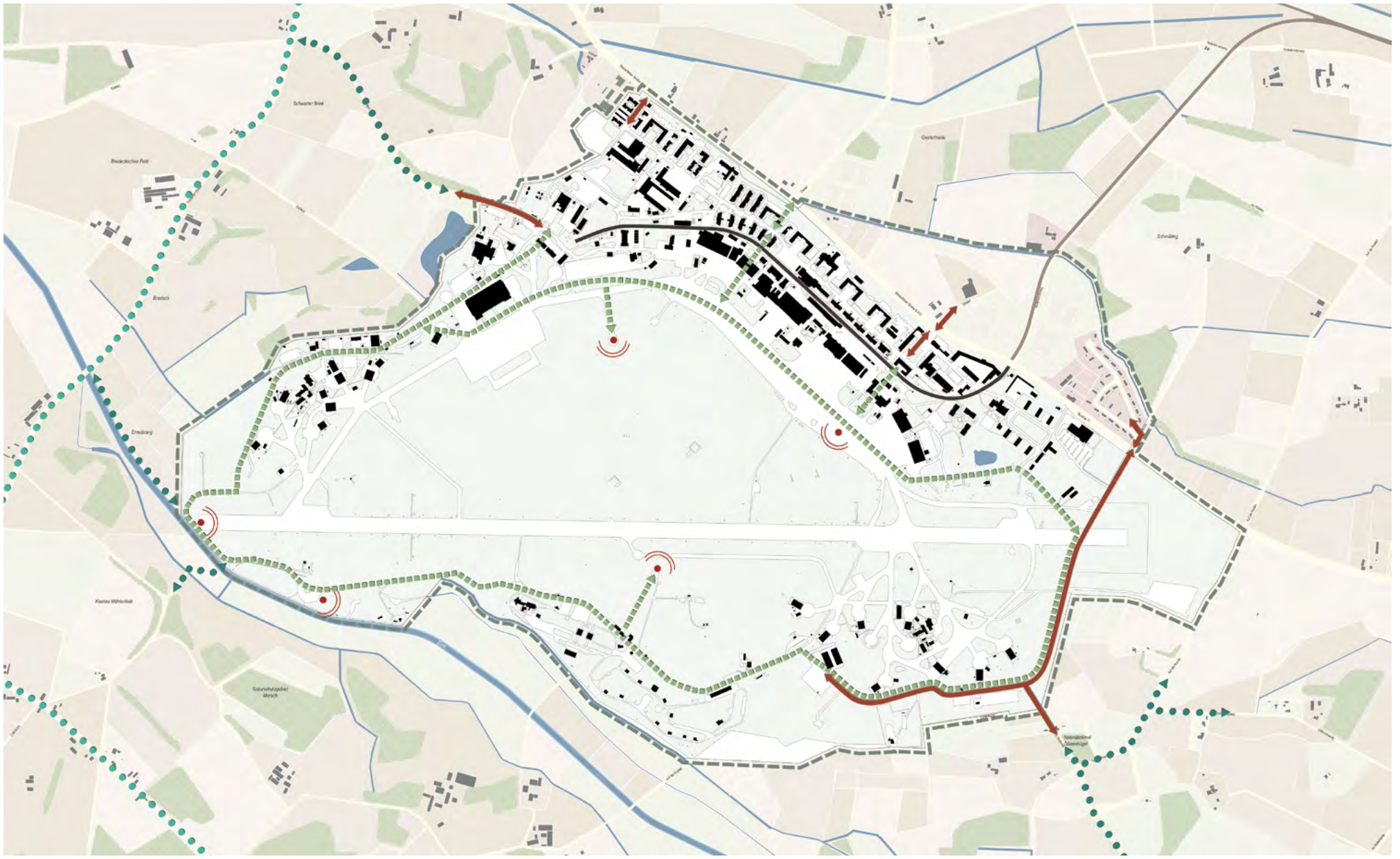
4.8 Bewertung und Perspektiven

Die Analyse zeigt das enorme Potenzial, dass das Flugplatzareal nach der Aufgabe seiner militärischen Nutzung für die Stadtentwicklung Güterslohs hat.

Seine Lage macht es sowohl für die von der Stadt und dem Umland benötigten gewerblichen und industriellen Bauflächen attraktiv, als auch für weitere Nutzungen wie In- und Outdoor-Freizeitnutzungen, regenerative Energiegewinnung (v. a. Photovoltaik) und Naherholung.

Die Nachnutzung bietet die einmalige Chance, die Fläche wieder Teil von Stadt und Landschaft werden zu lassen. Diese Chance sollte durch die entsprechenden Nutzungszuweisungen, eine angepasste verkehrliche Anbindung, aber auch durch die Möglichkeit, die geschützten Biotope – wenn auch nur punktuell – erleben zu können, genutzt werden.

In einem ersten Schritt sollten dabei frühzeitig vertiefende städtebaulich-freiraum-planerische Konzepte für den Initialbereich um die Hauptzufahrt und den Exerzierplatz im Nordosten des Flugplatzareals entwickelt werden. Mit seiner teilweise erhaltenswerten Gebäudesubstanz, deren Weiternutzung eine besondere Bedeutung als Initialzündung für die gesamte Standortentwicklung haben kann, wird er auch zur Adressbildung mit erhöhter Außenwirkung beitragen.



Nutzungsstruktur

■ Gebäudebestand

Verkehr

- ▬ Interne Erschließung
- ↔ Verkehrliche Anbindung (Kfz-Verkehr)

Freiraum

- ▬ Freiraumvernetzung/Fußwegeverknüpfung
- Emsradweg (Bestand)
- mögliche Wegeverknüpfung R1/Emsradweg

Freiraum

- ▭ Geschützte/schützenswerte Biotope
- mögliche Aussichtspunkte

Perspektiven:
Vernetzung und Anbindung



Südlicher Teil Flugplatz „Princess Royal Barracks“ und Umfeld
(Hans Blosssey/Bundesanstalt für Immobilienaufgaben, 2015)

5 Makro- und mikrostandortbezogene Herausforderungen der Militärkonversion

Aus der Analyse der übergeordneten Rahmenbedingungen (vgl. Kap. 3) und des Untersuchungsgebietes (vgl. Kap. 4) ergeben sich für die Stadt Gütersloh aufgrund der Militärkonversion nachfolgende skizzierte wirtschaftliche, ökologische, klimatische, demografische und soziale Herausforderungen:

Wirtschaftliche Herausforderungen:

- ▶ Erheblicher Kaufkraftverlust
- ▶ Umsatzeinbrüche im Bereich Gastronomie und Hotellerie sowie bei Dienstleistungsbetrieben
- ▶ Wirtschaftlicher Strukturwandel
- ▶ Steuerliche Einbußen durch Kaufkraftverlust
- ▶ Um-/ bzw. Neunutzung zahlreicher ehem. von Militärangehörigen genutzten Wohnungen

Ökologische und klimatische Herausforderungen:

- ▶ Integration von Freiflächen in das bestehende Grünsystem zur Sicherung der Wohn- und Lebensqualität und Sicherung ökologischer Ausgleichsräume
- ▶ Umgang mit Altlasten im Konversionsgebiet
- ▶ Ressourcenschonung und ökologische Revitalisierung der Militärstandorte

Demografische Herausforderungen:

- ▶ Rückgang der Bevölkerung
- ▶ Abzug von vergleichsweise jungen Bevölkerungsgruppen

Soziale Herausforderungen:

- ▶ Anstieg der Arbeitslosigkeit für Zivilangestellte durch Aufgabe des militärischen Standortes
- ▶ Integration von Transferhilfeempfängern in den Arbeitsmarkt
- ▶ Vermeidung von Segregationsprozessen in Folge der ungleichen Verteilung von Migranten und Transferhilfeempfängern auf bestimmte Sozialräume (Bsp. Blankenhagen)

Auf Basis der festgestellten Herausforderungen werden im nachfolgenden Kapitel Entwicklungsziele für den Konversionsstandort definiert.

6 Entwicklungsziele

Die Stadt Gütersloh hat in den vergangenen Jahren vielfältige Konzepte zur zukunftsfähigen Gestaltung des Mittelzentrums entwickelt. Neben dem „Integrierten Handlungskonzept Innenstadt 2020+“ erstellte die Stadt in Zusammenarbeit mit externen Planern das Konzept „Perspektiven für Blankenhagen“. Zusätzlich wird zur Stärkung sowie zukunftsgerechten Weiterentwicklung des Stadtteils derzeit das „Integrierte Handlungskonzept Blankenhagen“ erarbeitet. Als übergeordnetes Konzept ist das „Integrierte Handlungskonzept der Region OstWestfalenLippe – Regio.NRW“ zu beachten. Aus den Zielen dieser Konzepte ergeben sich für den Konversionsstandort Flugplatz und Siedlung Parsevalstraße folgende übergeordnete Zielvorstellungen:

- ▶ Entwicklung des Konversionsstandortes zu einem zukunftsfähigen Gewerbe- und Industriestandort (Leuchtturmwirkung; ökonomische Komponente)
- ▶ Verflechtung des isolierten Konversionsstandortes mit benachbarten Stadtteilen wie z. B. Blankenhagen und Integration benachteiligter gesellschaftlicher Gruppen in Bildung und Arbeit (soziale Komponente)
- ▶ Berücksichtigung der Klima- und Naturschutzziele durch ressourcen- und freiraumschonende Umnutzung des Konversionsstandortes unter Berücksichtigung der ökologisch hochwertigen Flächen und Ausbau erneuerbarer Energien (ökologische Komponente)

Basierend auf den Ergebnissen des flankierenden Dialogprozesses und der Stärken- und Schwächenanalyse ergeben sich für die Entwicklung und Aufbereitung des Konversionsstandorts folgende Entwicklungsziele:

Handlungsfeld Städtebau

- ▶ Reaktivierung und Aufwertung des brachfallenden Flugplatzareals und des Umfelds (Siedlung Parsevalstraße und Sporteinrichtungen)
- ▶ Nutzung bestehender Flächenreserven zur Vermeidung weiterer Freirauminanspruchnahme in peripherer Lage gemäß dem landespolitischen Ziel „Innen- statt Außenentwicklung“
- ▶ Erhalt besonderer bestehender städtebaulicher Strukturen wie z. B. Exerzierplatz
- ▶ Erhaltung und Umnutzung erhaltenswerter Gebäude
- ▶ Vermeidung von Angsträumen durch gezielte gestalterische Maßnahmen

Handlungsfeld Wirtschaft | Gewerbe

- ▶ Erschließung eines regional bedeutsamen interkommunalen Gewerbe- und Industriegebietes gemäß den Zielen der Landes- und Regionalplanung
- ▶ Vorhaltung von Entwicklungsmöglichkeiten für die lokale und regionale Wirtschaft
- ▶ Profilierung als Standort digitaler Transformation

- ▶ Bereitstellung von großflächigen Industriebauflächen für expansive/verlagerungswillige Unternehmen aus dem produzierenden Gewerbe und kleinteiligen gewerblichen Bauflächen für Handwerks- und Dienstleistungsbetriebe sowie Existenzgründer
- ▶ Schaffung von Entwicklungsräumen zur Ansiedlung von Forschungslaboren und Demonstrationsszentren sowie Aus- und Weiterbildungsmöglichkeiten

Handlungsfeld Natur und Freiraum, Tourismus

- ▶ Sicherung des Freiraumbereiches zum Erhalt naturschutzwürdiger Flächen und bedeutender Biotopstrukturen
- ▶ Entsiegelung von Flächen für mögliche Ausgleichsmaßnahmen
- ▶ Erschließung des Flugplatzareals für Naherholungs- und Freizeitnutzung
- ▶ Integration naturverträglicher extensiver Freizeitnutzungen in die Freiraumstruktur
- ▶ Schaffung eines Radweges entlang der Ems und Anbindung an das Radwegenetz
- ▶ Durchführung einer Flussrenaturierung der Ems zur Profilierung des Konversionsstandortes als Erholungs- und Freizeitgebiet

Handlungsfeld Infrastruktur

- ▶ Verbesserung der Anbindung des Areals an das überörtliche Straßennetz
- ▶ Wiedernutzung der vorhandenen Kanäle und Leitungen
- ▶ Folgenutzung des bestehenden Erschließungsnetzes
- ▶ Aktivierung und Nachnutzung der vorhandenen Bahntrasse
- ▶ Sicherstellung der ÖPNV-Anbindung des isolierten Standortes

Handlungsfeld regenerative Energien und Klima

- ▶ Entwicklung von Freisolaranlagen auf bereits versiegelten Flächen
- ▶ Schaffung von Photovoltaik- und Windenergieanlagen auf Fassaden- und Dachflächen von Gewerbeobjekten
- ▶ Ansiedlung von Forschungseinrichtungen aus dem Bereich regenerative Energien
- ▶ Erhaltung bzw. Schaffung von Frischluftschneisen zur Verringerung der Wärmebelastung und Verbesserung der lufthygienischen Situation
- ▶ Durchgrünung des Industrie- und Gewerbegebietes zur Vermeidung von Extremtemperaturen
- ▶ Vernetzung klimawirksamer Grünflächen zur Optimierung des Luftaustausches

Handlungsfeld Sozialstruktur

- ▶ Integration von Arbeitslosen, Langzeitarbeitslosen SGB II- und III-Empfängern sowie arbeitssuchenden Jugendlichen u.a. aus dem benachbarten Stadtteil Blankenhagen durch Schaffung von Arbeitsplätzen im Konversionsgebiet
- ▶ Integration von Migranten und Flüchtlingen durch Entwicklung von Bildungs- und Weiterbildungseinrichtungen im Konversionsgebiet
- ▶ Schaffung von attraktiven Sport- und Freizeitangeboten zur Überwindung kultureller Unterschiede

Querschnittsziele: Nachhaltigkeit, Chancengleichheit, Nichtdiskriminierung und Gleichstellung von Männern und Frauen

Durch konstante Evaluierung des Konversionsprozesses sind mögliche Fehlentwicklungen frühzeitig zu beheben. Ferner sind ökologische, ökonomische und soziale Zielvorstellungen des Konversionsprozesses gleichermaßen zu berücksichtigen und miteinander in Einklang zu bringen.

Übergeordnete Zielsetzung des Konversionsprozesses in Gütersloh ist die Berücksichtigung der unterschiedlichen Lebenslagen und Bedürfnisse der im Bereich des Konversionsareals arbeitenden so-

wie der in unmittelbarer Nachbarschaft lebenden Menschen, unabhängig von Geschlecht, Alter und Herkunft.

Von besonderer Relevanz ist in diesem Kontext eine frühzeitige Einbindung der Bevölkerung bereits in der Planungsphase. Eine barrierefreie Erreichbarkeit des Areals und die Vermeidung von negativen Auswirkungen wie beispielsweise Lärmimmission auf die Nachbarschaft z. B. durch An- und Anlieferung und Produktionsgeräusche sind dringend zu verfolgen. Auch kriminalpräventive Aspekte wie die Vermeidung von Angsträumen, eine gute Beleuchtung und die übersichtliche Gestaltung von Wegeverbindungen und Freiflächen sind von besonderer Bedeutung für die Revitalisierung des Flugplatzareals und der Siedlung Parsevalstraße.

7 Integriertes Entwicklungskonzept

Das folgende Kapitel beschreibt zunächst die verschiedenen Entwicklungsszenarien für das Flugplatzareal. Anschließend wird das Entwicklungskonzept abgeleitet.

7.1 Entwicklungsszenarien

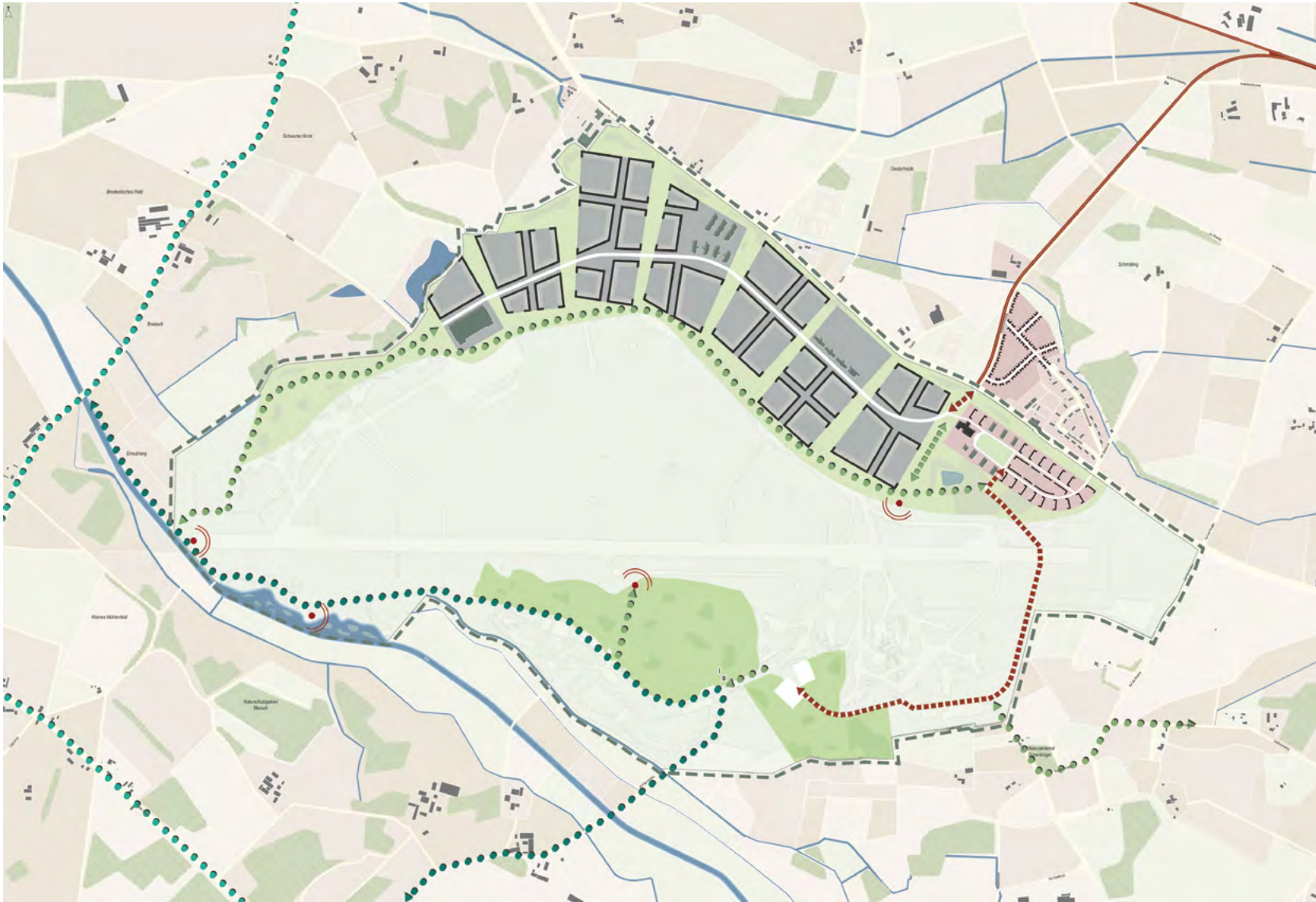
Die formulierten städtebaulichen Ziele und die im Grobkonzept erfolgte erste Skizzierung der Nutzungsverteilung bildeten die Grundlage für die Erarbeitung verschiedener Entwicklungsszenarien, die nach einem intensiven Abstimmungs- und Abwägungsprozess bewertet und letztendlich in das Entwicklungskonzept überführt wurden.

Szenario 1 | Gewerbeinseln

Größere Gewerbeinseln sind in unbebaute Freiräume eingebettet. Die wie an einer Perlenkette aufgereihten Inseln werden durch eine neue Haupterschließungsstraße miteinander verbunden und ermöglichen eine abschnittsweise Entwicklung. Durch die Anordnung der bebauten Inselbereiche öffnen sich die Grünräume zwischen den Inseln immer wieder keilförmig in Richtung des südlich angrenzenden Landschaftsraums, sodass sich eine attraktive städtebauliche Struktur ergibt. Für die Siedlung wird eine wohnbauliche Arrondierung unter Einbeziehung des südlich gelegenen Exerzierplatzes vorgeschlagen.

Bewertung Szenario 1.

Vor dem Hintergrund der erforderlichen optimalen Ausnutzung der Bruttogewerbeflächen bei gleichzeitiger flächensparender und kompakter Bebauung erscheint dieses Szenario wirtschaftlich nicht tragfähig. Einem sparsamen Umgang mit den vorhandenen Ressourcen widerspricht auch die komplette Neuanlage der verkehrlichen und technischen Infrastruktur. Wegen der Lage abseits des Zentrums und größerer Siedlungsbereiche, des fehlenden Angebots von Infrastruktur- und Versorgungseinrichtungen sowie Konflikten mit der Gewerbe- und Industrienutzung sollen zudem keine Wohnnutzungen vorgesehen werden. Aus diesen Gründen untersagen auch landes- und regionalplanerische Vorgaben grundsätzlich eine Überplanung als Wohngebiet, da die Ausweisung eines neuen Siedlungsbereichs in nicht-integrierter Lage nicht möglich ist.



Szenario Gewerbeinsel

Szenario Gewerbecluster – Neuparzellierung



Szenario 2 | Gewerbecluster

Flexible Gewerbe- und Industriecluster sind durch einen im Wesentlichen bereits bestehenden grünen Saum zur Marienfelder Straße eingefasst. Durch die Übernahme der Lage der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur – insbesondere der Haupterschließung – orientieren sich die Gewerbeeinheiten nach innen. Die gewählte städtebauliche Struktur und der Erhalt der Gleisanlage ermöglichen eine schrittweise Umsetzung des Konzeptes – auch unter Teilerhalt eventuell zu vermarktender Bestandsgebäude und dem überwiegenden Erhalt der technischen Infrastruktur.

Bewertung Szenario 2

Eine wirtschaftlich tragfähige Ausnutzung der Fläche, die Übernahme der vorhandenen Infrastruktur und die hohe Flexibilität in der Grundstücksaufteilung bei gleichzeitig hohen Freiraumqualitäten haben dazu geführt, dass dieses Szenario zur Grundlage des Entwicklungskonzeptes wird.

Aufgrund der Orientierung an der vorhandenen Infrastruktur ist auch eine flexible Grundstücksunterteilung mit einem möglichen Teilerhalt von Gebäuden denkbar.

7.2 Entwicklungskonzept

Nachfolgend wird das auf Grundlage der Szenarien in Abstimmung mit dem Auftraggeber erarbeitete Entwicklungskonzept beschrieben. Die Umsetzung

des Entwicklungskonzeptes ist in folgenden Stufen möglich:

- ▶ Teilerhalt bestehender erhaltenswerter Gebäude
- ▶ Weitgehender Rückbau der Gebäude

Erschließung und Infrastruktur. Mit der Wiedernutzung der „Princess Royal Barracks“ kann ein Gewerbe- und Industriegebiet angeboten werden, das sich flexibel entsprechend der Nachfragesituation entwickeln kann. Bereits das Gutachten von NRW. URBAN bewertete die vorhandenen Straßen und Plätze als gut bis befriedigend und empfahl sowohl aus verkehrstechnischen als auch aus wirtschaftlichen Gründen deren Weiternutzung.

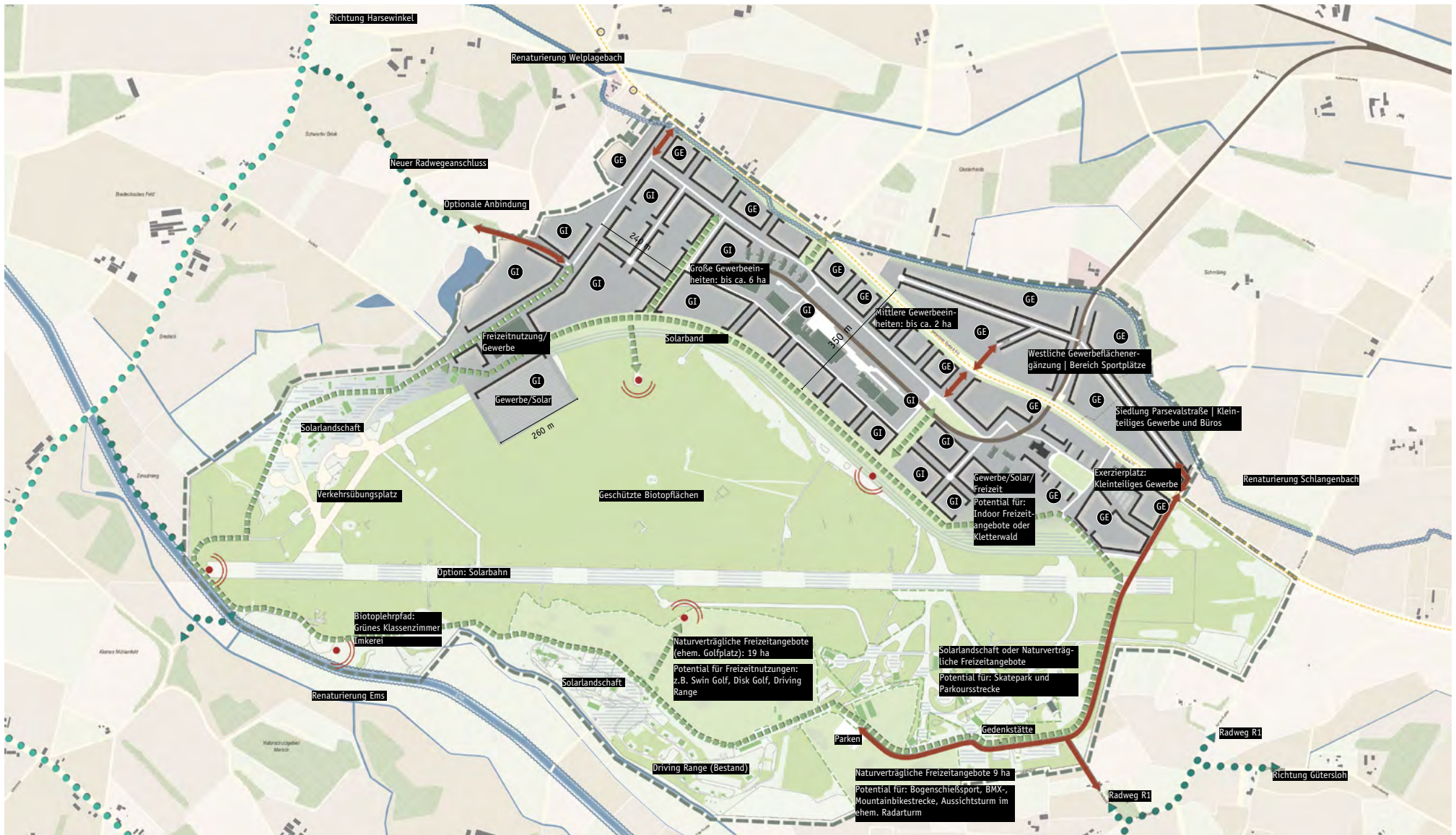
Das Entwicklungskonzept geht daher von einer weitestgehenden Übernahme der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur sowie des Ver- und Entsorgungssystems aus. Die zukünftige Haupterschließung wird über die bestehende Hauptzufahrt (Maingate) und die Kreuzung „Am Stellbrink“ (Crash Gate) an die nördlich gelegene Marienfelder Straße angebunden. Weiterhin kann über eine neu ausgebaute Zufahrt im nordwestlichen Bereich eine Anbindung an die Marienfelder Straße hergestellt werden. Optional bietet sich eine zusätzliche Erschließung von Westen an.

Die interne Gebietserschließung erfolgt, wie bereits heute, rückwärtig zur Marienfelder Straße entlang des bestehenden Straßennetzes. Über die Zufahrt der Kreuzung „Am Stellbrink“ kann weiterhin eine Erschließung Richtung Süden hergestellt

werden. Aufgrund des guten Zustands der gebietsinternen Straßen ist ein Straßenneubau bzw. eine Neutrassierung größtenteils nicht erforderlich, so dass ein Großteil des bestehenden Straßennetzes erhalten bleiben kann.





Freiraum und Wegenetz. Eine bedeutende Rolle spielt das zukünftige Fuß- und Radwegenetz. Geplant ist ein Rundweg für Fußgänger und Radfahrer, der überwiegend über bereits bestehende Straßen und Wege geführt werden kann und an das umgebende Wegenetz angeschlossen wird. Eine Querung der geschützten Biotopflächen ist aus naturschutzrechtlichen Gründen nicht beabsichtigt. Der Weg wird im nördlichen Bereich in einem Bogen parallel zum geplanten Solarband geführt. Das Solarband stellt den Übergangsbereich zum geschützten Landschaftsraum dar.

Mit der Errichtung von Aussichtsterrassen können aber Ausblicke auf das weitläufige Flugplatzgelände geschaffen werden. Denkbar ist der Bau von kleineren Aussichtskanzeln, aber auch die Errichtung eines Aussichtsturmes. Der Rundweg bietet zudem die Möglichkeit an, über themenbezogene Wissensstationen Informationen zur Geschichte des Flugplatzes, zum Konversionsprozess und zu naturkundlichen Themen zu vermitteln. Weiterhin grenzt eine Gedenkstätte zu Ehren gefallener Soldaten unmittelbar an den Rundweg an.






Entwicklungskonzept –
Stufe Teilerhalt bestehender
Gebäude






Nutzungsstruktur

-  Industrie- und Gewerbeflächen
-  prägender Gebäudebestand
-  Umnutzung des Gebäudebestands
-  Bestehende Bunker und Shelter



Verkehr

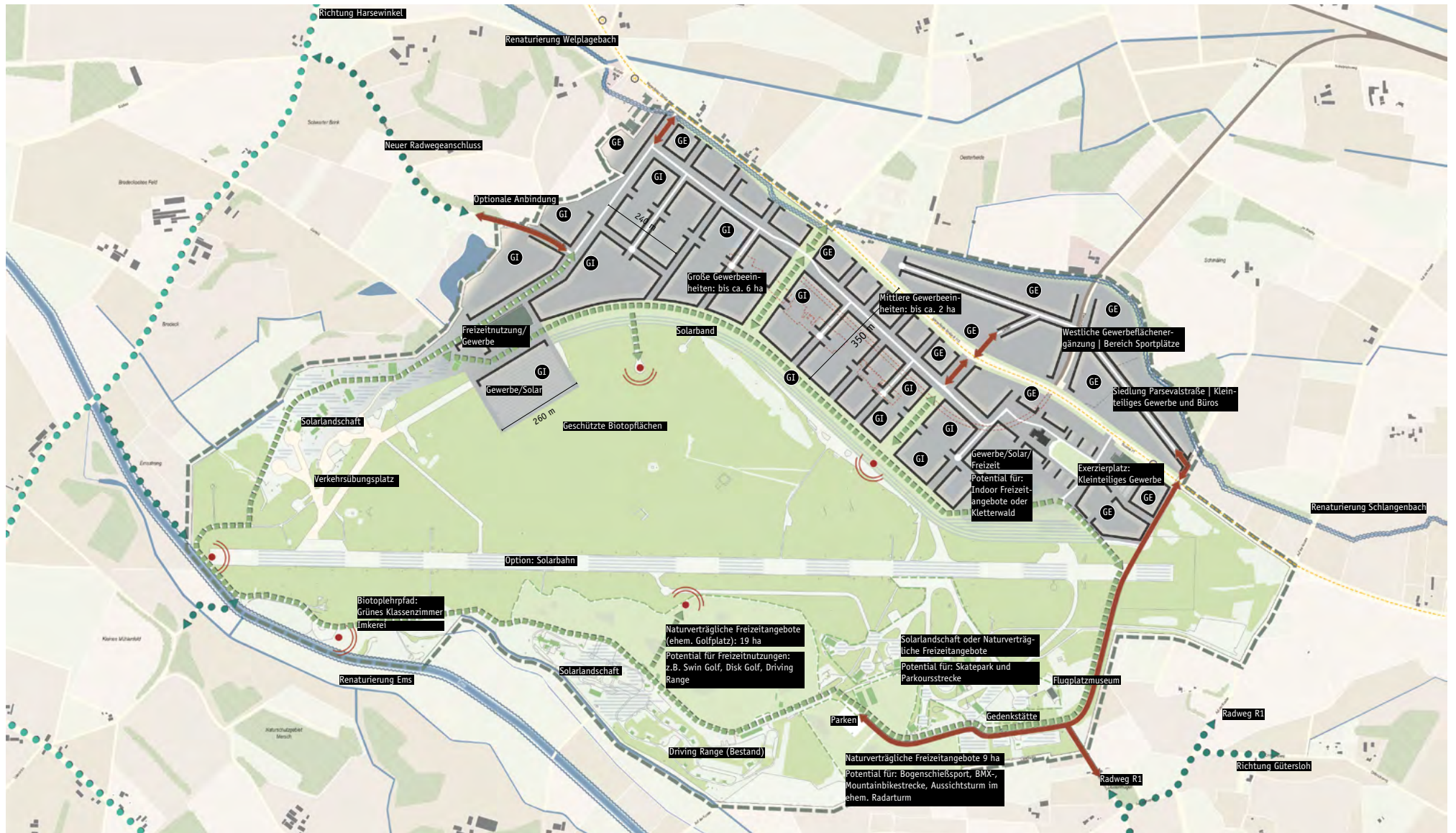
-  Interne Erschließung
-  Verkehrliche Anbindung (Kfz-Verkehr)
-  Buslinie/ÖPNV haltepunkt (Bestand)

Freiraum

-  Freiraumvernetzung/Fußwegeverknüpfung
-  Emsradweg (Bestand)
-  mögliche Wegeverknüpfung R1/Emsradweg
-  Grünfläche extensiv
-  Geschützte/schützenswerte Biotopie

Freiraum

-  mögliche Aussichtspunkte
-  Geplante Gewässerrenaturierung (EG-Wasserriemenrichtlinie)



Nutzungsstruktur

- Industrie- und Gewerbeflächen
- prägender Gebäudebestand
- Umnutzung des Gebäudebestands
- Bestehende Bunker und Shelter

Verkehr

- Interne Erschließung
- Verkehrliche Anbindung (Kfz-Verkehr)
- Buslinie/ÖPNV Haltepunkt (Bestand)

Freiraum

- Freiraumvernetzung/Fußwegeverknüpfung
- Emsradweg (Bestand)
- mögliche Wegeverknüpfung R1/Emsradweg
- Grünfläche extensiv
- Geschützte/schützenswerte Biotop

Freiraum

- mögliche Aussichtspunkte
- Geplante Gewässerrenaturierung (EG-Wasserrahmenrichtlinie)

Entwicklungskonzept – Stufe weitgehender Rückbau

Der westlich des Plangebietes verlaufende Emsradweg stellt ein weiteres Potential für die zukünftige Entwicklung des Flugplatzes dar und sollte daher an das Gelände angebunden werden. Derzeit verläuft der Radweg überwiegend abseits der Ems. Der Anschluss an den Emsradweg bzw. dessen Verlegung kann sich ebenfalls positiv auf mögliche touristische Freizeitaktivitäten auf dem ehemaligen Flugplatzgelände auswirken.

Baustruktur und Umnutzungspotentiale. „Grau bleibt Grau“ – „Grün bleibt Grün“. Diesem Prinzip folgt die städtebauliche und landschaftliche Figur. Wie bereits im Grobkonzept vorgesehen, erfolgt für die bauliche Entwicklung eine Unterteilung in einen ca. 350 Meter tiefen bebaubaren Streifen für Gewerbeflächen entlang der Marienfelder Straße und in südlich anschließende Industrieflächen. Mit der Staffelung in Gewerbe- und Industrieflächen wird bereits in diesem Planungsstadium auf die Schutzwürdigkeit der überwiegend nördlich gelegenen Einzelbebauung mit Wohnnutzungen im Außenbereich hingewiesen. Gleichwohl besteht das Ziel, den Anteil der Flächen in Industriegebietsqualität – soweit mit den schützenswerten Belangen der Umgebungsnutzungen vereinbar – zu maximieren. Sofern für einzelne Gebäude eine Aufgabe der Wohnnutzung in Frage kommt, z. B. zwischen der Siedlung Parsevalstraße und den Sporteinrichtungen nördlich der Marienfelder Straße, kann der Übergang zwischen Gewerbe und Industrie angepasst werden. Durch eine kleinteilige

Bebauung entlang der Marienfelder Straße kann ein angemessener Quartiersauftakt hergestellt werden, der auch aus stadtgestalterischer Sicht Vorteile aufweist.

Die vorgeschlagenen Gewerbecluster ermöglichen sowohl eine kleinteilige Bebauung mit Parzellen von 1 Hektar als auch die Entwicklung von großen Baufeldern mit bis zu 10 Hektar Baufläche. Die Bauflächen befinden sich auf den bereits bebauten bzw. versiegelten Flächen, die heute durch militärische Nutzungen wie Unterkünfte, Lager- und sonstigen Gebäuden besetzt sind.

Weitere Gewerbeflächen können sich im östlichen Teilbereich angrenzend zum ehemaligen Exerzierplatz entwickeln. Die parkähnliche Struktur mit altem Baumbestand sollte hier auch bei einer Nachnutzung des Bereichs ablesbar bleiben. Weiterhin sollen die nördlich der Marienfelder Straße gelegenen Bereiche mit der Parsevalwohnsiedlung und den angrenzenden Sporteinrichtungen für gewerbliche Zwecke hergerichtet werden.

Neben der Bereitstellung neuer Gewerbeflächen ist die Umnutzung von bestehenden Gebäuden in Abhängigkeit von der Nachfragesituation möglich. So können das Offizierscasino, die Helikopterhalle und die vier Hangars bedarfsabhängig in die Gewerbecluster integriert werden. Bei entsprechender Nachfrage sind weitere Umnutzungs- bzw. Zwischennutzungsmöglichkeiten denkbar. Auch die

Mannschaftsunterkünfte neueren Baualters können z. B. zu Büros umgenutzt werden, ohne dass eine städtebauliche Neukonzeption erforderlich ist. Die im Rahmen der Erarbeitung des Grobkonzeptes von NRW.URBAN erstellte Umnutzungsuntersuchung für mehrere Unterkunftsgebäude kommt jedoch zu dem Ergebnis, dass ein Umbau für Büro Zwecke im Vergleich zum Neubau wahrscheinlich unwirtschaftlich sein wird. Darüber hinaus wird der Bedarf nach Büroeinheiten nicht so hoch eingeschätzt, dass dies für eine nennenswerte Anzahl der Unterkunftsgebäude im sehr guten und guten Zustand eine Perspektive darstellen kann. In diesem Sinne ist die Darstellung des umzunutzenden Gebäudebestandes im Entwicklungskonzept als beispielhaft anzusehen und bedarf einer weitergehenden Prüfung. Die übrigen Unterkunfts- und Technikgebäude werden überwiegend zurück gebaut.

Ebenfalls ist die Reaktivierung des ehemaligen Gleisanschlusses denkbar, der mit einer Verladelänge von über 400 Metern einen möglichen Anreiz für zukünftige Investoren bietet (siehe Entwicklungskonzept – Stufe Teilerhalt). Zu beachten ist hierbei, dass der Erhalt des Gleises Zwangspunkte für die innere Erschließungsstruktur (u.a. Bahnübergänge) und den Grundstückszuschnitt schafft sowie die für Gewerbe und Industrie nutzbaren Flächen verringert.

Erneuerbare Energien. Der südliche Übergang zwischen bebautem und unbebautem Raum wird durch ein Solarband gegliedert und miteinander verzahnt. Das in einem Bogen geführte Solarband erstreckt sich über eine Gesamtlänge von ca. 1.800 Metern und bildet mit einem parallel geführten Fuß- und Radweg den Übergang zum südlichen Freiraum. Zusätzlich verknüpfen zwei Grünfugen den Freiraum mit den Gewerbeclustern.

Die ehemaligen Bunkeranlagen befinden sich überwiegend im südlichen Teil des Flugplatzes. Anstelle eines kostenintensiven Rückbaus können in zwei größeren Bereichen die Bunker und die angrenzenden Freiflächen zur Aufständerung von Solarmodulen genutzt werden. Im westlichen Shelterbereich ist dabei das Brutrevier der Rohrweihe zu beachten. Sofern keine artenschutzrechtlichen Konflikte zu erwarten sind, kann zusätzlich zu den „Solarlandschaften“ die Landebahn als „Solarbahn“ einer energetischen Nutzung zugeführt werden. Vorstellbar ist dabei der Einsatz von flachaufliegenden und wenig spiegelnden Solarmodulen, die ein niedrigeres Konfliktpotential bieten. Darüber hinaus kommt ggf. der im östlichen Bereich an der Straße „Am Stellbrink“ gelegene versiegelte Bereich, welcher bisher als Abstellplatz für Wohnmobile genutzt wurde, für Solaranlagen in Frage.

Grundsätzlich sollte auch bei der zukünftigen Bebauung die regionale Energieversorgung eine bedeutende Rolle spielen. So sollte im Rahmen der

geplanten Gewerbeflächen der Ausbau erneuerbarer Energien besonders berücksichtigt werden. Infrage kommen hierfür grundsätzlich die Energieformen Wind und Sonne – etwa in Form von Kleinwind- und Photovoltaikanlagen auf Dächern und Fassaden.

Mit der laufenden 8. Änderung des Flächennutzungsplans der Stadt Gütersloh wird die Darstellung von Konzentrationszonen für Windenergieanlagen im gesamten Stadtgebiet überprüft. Dabei wird auch das Flugplatzgelände untersucht. Ein Windpark ist aufgrund der kartierten Biotope und der Avifauna im zentralen und südlichen Bereich nicht umzusetzen. Wegen einzuhaltender Abstände zu den Brutrevieren und der Wohnbebauung in der Umgebung ist auch im nördlichen Bereich die Errichtung von Windenergieanlagen weitestgehend ausgeschlossen. Ggf. muss im Rahmen schalltechnischer Gutachten geprüft werden, ob Einzelanlagen realisiert werden können.

Freizeitnutzungen und Naherholung. Vorwiegend im südlichen Bereich ist die Ansiedlung von naturverträglichen Freizeitangeboten mit geringem Flächeneingriff beabsichtigt. Dabei handelt es sich potentiell um drei Flächen, von deren Nutzung nach derzeitigem Kenntnisstand keine naturschutzrechtlichen Konflikte zu erwarten sind. Die Erschließung der Freizeitflächen kann über den bereits ausgebauten Kreuzungspunkt Marienfelder Straße/Am Stellbrink bzw. von Süden über Am Stellbrink erfolgen.

- ▶ *Golfplatzgelände:* Das ca. 19 Hektar große ehemalige Golfplatzgelände stellt eine Option für eine naturverträgliche Freizeitnutzung dar. Infrage kommen Angebote wie Swin Golf, Disk Golf oder als Driving Range. Eine Unterschutzstellung als Biotop liegt derzeit nicht vor, gleichwohl wurde die Fläche als schützenswert eingestuft. Der Bereich weist zahlreiche Vegetationsinitiale geschützter Biotoptypen auf, deren wachsende Wertigkeit beim Flächenzuschnitt für Freizeitnutzungen zu beachten ist.
- ▶ *Südöstlicher Shelterbereich:* Das aktuell mit Shelter- und Bunkeranlagen bebaute Teilgebiet ist ebenfalls für Freizeitnutzungen geeignet. Der Verein zur Dokumentation der Luftfahrtgeschichte in Gütersloh e.V. beabsichtigt hier in einem ehemaligen Shelter ein Flugplatzmuseum zu realisieren. Ebenfalls könnten die versiegelten Bereiche z.B. als Skate- und Parcours-Strecke umgebaut werden. Aufgrund der unmittelbaren Nähe zu angrenzenden Biotopflächen ist aber auch eine ausschließliche Nutzung als Solarlandschaft denkbar.
- ▶ *Rund um den Radarturm:* Die dritte Fläche befindet sich südwestlich der Shelter rund um den ehemaligen Radarturm und wird durch die Zufahrtsstraße in zwei Teilbereiche getrennt. Nördlich der Straße befindet sich eine Motorcross-Strecke. Davon südlich grenzt eine größere versiegelte Fläche an, die zukünftig ideal als Parkplatz zu nutzen ist. Angrenzend befinden sich unversiegelte Flächen und ein



Süd-östliche Teil Flugplatz „Princess Royal Barracks“,
(Hans Blosser/Bundesanstalt für Immobilienaufgaben, 2015)

Radarturm. Eine Nutzungsoption sieht für die Gesamtfläche die Errichtung eines Bogenschießparcours vor. Denkbar ist aber auch, die bestehende Motorcross-Strecke als BMX-Strecke zu erhalten. Zudem könnte der Radarturm als Aussichtsturm einen interessanten Ausblick auf das weitläufige Areal ermöglichen.

Weiterhin wird seit 11 Jahren ein versiegelter Bereich der westlichen Shelter von der Verkehrswacht Kreis Gütersloh als Verkehrsübungsplatz genutzt. Seitens des Vereins besteht Interesse, das Angebot an Fahrsicherheitstrainings auszubauen und weitere angrenzende versiegelte Flächen zu nutzen.

- ▶ *Indoor-Angebote:* Denkbar ist auch die Ansiedlung von Indoor-Freizeitangeboten. Insbesondere die für kleinteiliges Gewerbe dargestellten Flächen am Offiziers-Casino und am NAAFI-Shop kommen hierfür in Frage. Die südlich des Casinos angrenzende Waldfläche mit Teich bietet sich für naturnahe Freizeitnutzungen wie beispielsweise einen Kletterwald an und könnten gegebenenfalls mit angrenzenden Indoor-Angeboten verknüpft werden. Ob eine Vereinbarkeit mit dem Naturschutz möglich ist, kann zum derzeitigen Zeitpunkt noch nicht abschließend eingeschätzt werden.

- ▶ *Wegebegleitende Angebote:* Entlang des zukünftigen Fuß- und Radwegenetzes sind eine Vielzahl von kleinteiligen Freizeit- und Erlebnisangeboten denkbar. Vorstellbar ist die Schaffung von Aufenthaltsbereichen für Picknick und Grillen, aber auch die Entwicklung von Orten für Naturbildung, wie z.B. ein Naturlehrpfad, eine Imkerei oder ein „Grünes Klassenzimmer“. Weiterhin können Hinweise zur Geschichte des Ortes vermittelt werden. Ein möglicher Wegpunkt könnte hier die Gedenkstätte zu Ehren gefallener Soldaten sein.

Weitere Nutzungsoptionen: Im Rahmen der Bürgerbeteiligung wurden weitere Nutzungsideen eingebracht, die nach jetzigem Kenntnisstand zum Teil nicht berücksichtigt werden können:

- ▶ *Nachnutzung des Towers als touristischer Aussichtsturm:* Eine Nachnutzung des Towers als Aussichtsturm ist nach einer erster Einschätzung wegen des schlechten baulichen Zustandes nicht möglich. Gleichwohl sind Aussichtspunkte an exponierten Lagen in Abstimmung mit dem Naturschutz von besonderer Bedeutung für den Konversionsstandort.
- ▶ *Schaffung von Weideflächen für Rinder:* Nach derzeitiger Einschätzung ist eine Beweidung der geschützten Biotopflächen nicht sinnvoll.

- ▶ *Erweiterung des benachbarten Reiterhofes im Norden:* Der Wunsch nach einem zusätzlichen Reitplatz auf dem jetzigen Flugplatzgelände muss in Abhängigkeit von der konkreten zukünftigen Erschließungs- und Parzellierungsstruktur für Betriebsgrundstücke sowie dem bestehenden Bewuchs geprüft werden.
- ▶ *Pflege der Erinnerungs- und Mahnkultur:* z. B. durch Nachnutzung der Offiziersmesse.
- ▶ *Reaktivierung der Tontaubenschießanlage:* Die Tontaubenschießanlage befindet sich in unmittelbarer Nähe zum Naturraum der Ems. Eine lärm-intensive Freizeitnutzung ist daher nicht beabsichtigt, zudem würden erforderliche Sicherheitsabstände den vorgesehenen Rundweg verhindern.
- ▶ *Hundeübungsplatz:* Eine Vereinbarkeit mit dem Naturschutz ist auf den geschützten Biotopflächen nach derzeitiger Einschätzung nicht möglich.
- ▶ *Gleitschirmflieger mit Windenstarts:* Aus naturschutzrechtlicher Sicht wurde geprüft, ob ein Teilbereich des östlichen Rollfeldes für Gleitschirmflieger mit Windenstarts genutzt werden kann. Aufgrund der entstehenden Scheuchwirkung für Vögel wurde die Idee abgelehnt.
- ▶ Eine *Landwirtschaftliche Nutzung* in Form von Ackerbau scheidet aus.

7.3 Entwicklungsabschnitte und Flächenbilanz

Die Aufbereitung, Baureifmachung und Bebauung der Industrie- und Gewerbeflächen sollte in Abhängigkeit von der Nachfragesituation schrittweise und in möglichst kompakten Teilbereichen erfolgen. Entsprechend sind auch der Rückbau und die Baureifmachung in Etappen vorzusehen. Der Erhalt und die Weiternutzung des internen Straßennetzes ermöglicht sowohl eine kurzfristige Um- bzw. Zwischennutzung von Gebäuden als auch die Vermarktung von großen Grundstückspartellen.

Entwicklungsabschnitte



Das IHK ist bewusst so angelegt, dass es einen flexiblen Umgang mit nachnutzenswerter und nachgefragter Bausubstanz sowie mit der Verkehrsinfrastruktur wie der Gleisanlage ermöglicht. Beides kann sowohl in eine Entwicklung integriert werden aber auch bei fehlender Nachfrage überplant werden. Es werden nachfolgend sieben Entwicklungsabschnitte vorgeschlagen, die teilweise parallel umgesetzt werden können. Es handelt sich daher nicht um einen Vorschlag für die Reihenfolge der Umsetzung. Wir empfehlen, mit den Abschnitten 1 und 2 zu beginnen (s. Tab. Flächenbilanz Entwicklungsabschnitte und gesamt):

1. Entwicklungsabschnitt: Industrie- und Gewerbegebiet Flugplatz Teil Ost/Initialbereich Hauptzufahrt/Exerzierplatz. Der über die Hauptzufahrt erreichbare zentrale Entwicklungsabschnitt soll den Impuls für den Konversionsprozess im Sinne eines Initialbereichs setzen. Die Eingangssituation und der hohe Anteil an ggf. nachnutzbaren Gebäuden sind von hoher Bedeutung für die Gesamtentwicklung des Geländes. Der Initialbereich ist über zwei vorhandene Knotenpunkte an das übergeordnete Straßennetz (B 513) angebunden und für die Organisation der inneren Erschließung des gesamten Geländes bedeutend. Darüber hinaus verläuft hier auch das für eine Reaktivierung vorgesehene Bahngleis. Mit der bisherigen Hauptverwaltung, dem Offiziers-Casino und dem NAAFI-Shop ist teilweise erhaltenswerte Gebäudesubstanz vorhanden, deren Weiternutzung für gewerbliche

und industrielle Zwecke nach erforderlichen Sanierungs- und Aufbereitungsmaßnahmen eine besondere Bedeutung als Initialzündung für die weitere Standortentwicklung und als Adressbildung mit erhöhter Außenwirkung zukommt. Für Gewerbe- und Industriebetriebe freigeräumte, vermarktbar Grundstücke können hier nur in untergeordnetem Maße parzelliert werden.

Die Größe des Areals beträgt ca. 31,5 ha und damit 8 % des gesamten Untersuchungsgebiets. Es umfasst etwa 40 bestehende Gebäude: unter anderem das Verwaltungsgebäude mit Anbauten, das Offiziers-Casino, Offiziers-Unterkünfte, den NAAFI-Shop, zwei größere Hallen und technische Infrastruktur wie dem zentralen Wasserwerk und der Heizzentrale für das Nahwärmenetz. Weiterhin umfasst der Initialbereich auch den Übergangsbereich zum geschützten Landschaftsraum u.a. mit zwei der sechs auf dem Gelände vorhandenen Brunnen, die die Trink- und Löschwasserversorgung sicherstellen. Mit einem Nutzungsmix für die erhaltenswerten Gebäude und kleinteiligen Ergänzungen kann der Initialbereich als Forschungs-, Bildungs-, Gewerbe- und Dienstleistungs-Campus profiliert werden. Er steht als Standort für Verwaltungen und Büros, für Gründungen und Spin-Offs, Schulungen und Konferenzen, Kantinen und Gastronomie, Mitarbeiter- und Besucherkommunikation sowie gewerbliche Freizeitwirtschaft zur Verfügung – auch in räumlicher Arbeitsteilung mit den Gewerbe- und Industrieauflähen auf dem übrigen Gelände.

Bereits vorhandene Grünstrukturen können gegebenenfalls erhalten bleiben und würden somit zu einem einmaligen Campus-Charakter beitragen.

Darüber hinaus umfasst der Entwicklungsabschnitt im Übergang zu den Biotopflächen einen Teil des nach dem Entwicklungskonzept geplanten Solarband. Der Übergangsbereich zwischen dem Siedlungsraum mit der geplanten Ansiedlung von Gewerbeflächen zum geschützten Landschaftsraum ist daher aus gestalterischer und ökologischer Sicht vertieft zu betrachten und könnte exemplarisch für die Gesamtgestaltung stehen. In diesem Zusammenhang ist auch die ökologische Verträglichkeit von PV-Anlagen (Solarband- und -bahn) mit den geschützten Biotopen näher zu untersuchen. Um nach dem Abzug der Streitkräfte und erfolgter Entwidmung des Flugplatzareals diesen Teilbereich frühzeitig zu entwickeln, sollten kurzfristig vertiefende städtebaulich-freiraumplanerische Konzepte und Machbarkeitsstudien erarbeitet werden. Vorgesprochen werden folgende für die Entwicklung erforderliche Untersuchungen und Planungen

- ▶ verkehrliche Untersuchung und Machbarkeitsstudie Bahnreaktivierung,
- ▶ ökologische Untersuchung Grünstrukturen,
- ▶ Untersuchung der technischen Infrastruktur und des Gebäudebestandes,
- ▶ städtebauliches und freiraumplanerisches Konzept und
- ▶ Machbarkeitsstudie Gebäudeumnutzung.

2. Entwicklungsabschnitt (Teil Ost + West): Industrie- und Gewerbegebiet Parsevalstraße. Aufgrund der Lage außerhalb des Militär- und Flugplatzbereiches verfügen die Belegenheitskommunen Gütersloh und Harsewinkel nördlich der B 513 bereits jetzt über die Planungshoheit, da Entwicklungsverfahren hier nicht notwendig sind. Das Regionalplanänderungsverfahren wird derzeit vorbereitet.

Über die bestehenden Knotenpunkte der Hauptzufahrt und des Knotenpunktes „Am Stellbrink“ kann der rund 23,6 ha große Bereich in zwei Abschnitte unterteilt werden, die relativ unabhängig bzw. parallel voneinander entwickelt werden können.

3. Entwicklungsabschnitt: Industrie- und Gewerbegebiet Flugplatz Teil Mitte. Der westlich an den Initialbereich angrenzende und ca. 37,9 ha große Bereich des Flugplatzareals ist mit Mannschaftsunterkünften, Hangars und technischen Objekten bebaut. Die zentrale Lage des Entwicklungsabschnitts und die teilweise nachnutzbare Straßen- und Gleisinfrastruktur sowie des teilweise nachnutzbaren Gebäudebestands sind von hoher Bedeutung für die Gesamtentwicklung des Geländes. Neben den Industrie- und Gewerbebauflächen umfasst der Bauabschnitt einen Teil des Solarbands.

4. Entwicklungsabschnitt: Industrie- und Gewerbegebiet Flugplatz Teil West. Für den nordwestlichen Teilbereich mit einer Größe von ca. 33,9 ha ist ggf. die Herstellung eines neuen Knotenpunktes an der B 513 erforderlich. Optional bietet sich eine zusätzliche Erschließung von Westen an. Der Entwicklungsabschnitt umfasst nach dem Entwicklungskonzept neben der erhaltenswerten ehemaligen Helikopterhalle flexibel parzellierbare Industrie- und Gewerbebauflächen sowie einen Teil des Solarbands.

5. Entwicklungsabschnitt: Freiraumbezogene Freizeitflächen. Für den rund 31,5 ha großen Bereich sind aufgrund der Bestandspotenziale freiraumbezogene Freizeitflächen vorgesehen.

6. Entwicklungsabschnitt: Photovoltaikflächen. Für die rund 49 ha großen Photovoltaikflächen im Bereich der ehemaligen Bunkeranlagen und Shelter sowie der Landebahn ist ebenfalls eine kurzfristige Entwicklung denkbar, da bestehende bauliche Anlagen genutzt werden können.

7. Entwicklungsabschnitt: Biotopflächen. Parallel zu den geplanten baulichen Entwicklungsabschnitten ist der Erhalt und die ökologische Weiterentwicklung der rund 155,2 ha großen schützenswerten Biotopflächen sicherzustellen.

7 Integriertes Entwicklungskonzept

Flächenbilanz. Die Flächenbilanz der sieben Entwicklungsabschnitte ist der folgenden Tabelle zu entnehmen:

Flächenbilanz Entwicklungsabschnitte (Eigene Berechnung)

Nutzungsart	Entwicklungsabschnitte	Flächengröße [ha]
GI- + GE-Flächen	1	18,3
Verkehrsflächen		2,8
Grünflächen		1,4
Freizeitflächen		9,0
Zwischensumme		31,5
GI- + GE-Flächen	2	18,2
Verkehrsflächen		2,0
Grünflächen		3,4
Zwischensumme		23,6
GI- + GE-Flächen	3	24,4
Verkehrsflächen		3,3
Grünflächen		3,5
Freizeitflächen		6,7
Zwischensumme		37,9
GI- + GE-Flächen	4	28,8
Verkehrsflächen		2,4
Grünflächen		0,5
Freizeitflächen		2,2
Zwischensumme		33,9
Freizeitflächen	5	27,8
Verkehrsflächen		3,7
Zwischensumme		31,5
Photovoltaikflächen	6	49,0
Biotopflächen	7	155,2
Summe		362,6

In der Gesamtbilanz ergibt sich folgende Flächenaufteilung:

Nutzungsart	Flächengröße [ha]
GI- + GE-Flächen	89,7
Verkehrsflächen	14,2
Grünflächen	8,8
Freizeitflächen	45,7
Photovoltaikflächen	49,0
Biotopflächen	155,2
Summe	362,7

Flächenbilanz gesamt (Eigene Berechnung)

8 Fördermöglichkeiten

Die Umnutzung ehemals militärisch genutzter Liegenschaften stellt die Kommunen – so auch die Stadt Gütersloh – vor eine große Herausforderung. Seitens der Europäischen Union, des Bundes und des Landes Nordrhein-Westfalen existieren verschiedene Förderprogramme, durch die Städte und Gemeinden bei der Umsetzung von Konversionsprozessen finanziell unterstützt werden können. Bereits im integrierten Handlungskonzept Innenstadt 2020+ wird die Erforderlichkeit der Kombination von Zuwendungen unterschiedlicher Strukturfonds und Förderprogramme zur Bewältigung der Folgen der Konversionsprozesse in Gütersloh herausgestellt.

Nachfolgend werden die potentiellen Fördermöglichkeiten kurz beschrieben und die Anwendungsvoraussetzungen bewertet. Bei der Zusammenstellung der Förderprogramme handelt es sich nicht um eine abschließende Aufzählung.

EU-Förderung

EFRE (EFRE-Programm NRW): Die EU stellt zur Realisierung von Konversionsprozessen über den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) Fördermittel zur Verfügung. Der EFRE nennt als eines von dreizehn Zielen die „Entwicklung und Aufbereitung von Brach- und Konversionsflächen“. Das aus Mitteln der EU und des Landes NRW gespeiste operationelle Programm „Wachstum und Beschäftigung“ beläuft sich in der Förderperiode 2014-2020 auf rund 2,4 Milliarden Euro. Als größtes Wirtschafts- und

Strukturprogramm Nordrhein-Westfalens ist es auf die Erreichung der Europa 2020-Strategie sowie der wirtschafts- und strukturpolitischen Vorgaben der Landes NRW ausgerichtet. Bezuschusst werden beispielsweise Maßnahmen zur Förderung von Innovation, Mittelstand, Klimaschutz und einer nachhaltigen Stadt- und Quartiersentwicklung. Die Förderung der Revitalisierung von Brach- und Konversionsstandorten erfolgt in der Prioritätenachse 4 „Nachhaltige Stadt- und Quartiersentwicklung/Prävention“. Spezifische Ziele dieser Achse sind folgende:

- ▶ *Ziel 11:* Verbesserung der Integration benachteiligter gesellschaftlicher Gruppen in Arbeit, Bildung und die Gemeinschaft
- ▶ *Ziel 12:* Ökologische Revitalisierung von Städten und Stadt-Umlandgebieten
- ▶ *Ziel 13:* Entwicklung und Aufbereitung von Brach- und Konversionsflächen zu stadtentwicklungspolitischen bzw. ökologischen Zwecken.

Risiken eines Konversionsprozesses bestehen in Branchen und Leerständen, einem Mangel an Grün- und Erholungsflächen und schlechten Umweltbedingungen, die sich negativ auf die Wohnbevölkerung auswirken. Eine Folge können Quartiere sein, in denen sich soziale Probleme mit schlechten Bildungs- und Zukunftschancen, einem negativen Wohnumfeld und einer schwachen lokalen Wirtschaft verbinden. Durch eine Bündelung von sozialen, wirtschaftlichen und städtebaulichen Maßnahmen soll diesen Entwicklungen gegengesteuert und der Zugang benachteiligter Gruppen zu Bildung, Ausbildung, Be-

schäftigung, Dienstleistungen und einem gesunden Lebensumfeld verbessert werden. In der Summe ergeben sich somit positive Entwicklungen für bisher benachteiligte Stadtteile, ihre Einbindung in den weiteren städtischen Kontext und die Chancen eines Imagewandels.

Als übergeordnete Querschnittsziele sind die Gleichstellung von Männern und Frauen, Chancengleichheit, Nichtdiskriminierung und Nachhaltigkeit definiert. Die spezifischen- und Querschnittsziele wurden bei der Ableitung der Entwicklungsziele (vgl. Kap. 6) berücksichtigt.

Als Zuwendungsempfänger bei Infrastrukturvorhaben fungieren u. a. Kommunen und Kommunalverbände. Die Förderhöhe und der -umfang sind abhängig von Art und Umfang der Maßnahme. Der maximale Zuschuss beläuft sich üblicherweise in stärker entwickelten Regionen, zu der Nordrhein- Westfalen gehört, auf 50 % der zuwendungsfähigen Ausgaben. Der Fördermittelgeber hat der Stadt Gütersloh für die beantragten Konzepte und Gutachten einen Förderzuschuss von 80 % in Aussicht gestellt (vgl. Kap. 2.1).

Die Durchführung erfolgt auf der Grundlage von spezifischen Förderrichtlinien sowie Wettbewerbs- und Projektaufrufen. Fördervoraussetzung ist u. a. die Umsetzung des Vorhabens in Nordrhein-Westfalen und die Vorlage der Verwendungsnachweisprüfung bis zum 31.12.2023 (vgl. NRW.Bank 2015).

Die Stadt Gütersloh hat in Abstimmung mit der Bezirksregierung Detmold und unter Federführung der OstWestfalenLippe GmbH bereits mit dem Projekt Flugplatz Gütersloh am EFRE-Projektaufwurf Regio. NRW teilgenommen. Der Aufruf ist Teil des operativen Programmes „Wachstum und Beschäftigte“ 2014-2020.

Das Vorhaben ist in zwei aufeinander folgenden Begutachtungsphasen positiv beurteilt und zur Antragsphase zugelassen worden. Fördergegenstände sind Machbarkeitsstudien und weitere Untersuchungen für eine Teilfläche des Flugplatzareals. Dieser Initialbereich umfasst, wie in Kap. 7.3 beschrieben, u. a. die Haupt- und Nebenzufahrt Am Stellbrink, den Gleisanschluss, die derzeitige Hauptverwaltung, den NAAFI-Shop und das Offiziers-Casino mit Exerzierplatz. Die Ressourcen dieses Förderprogramms reichen aber nach aktuellem Stand nicht aus, um ein Projekt wie die Konversion des Flugplatzes, das Sanierungs- bzw. Aufbereitungsmaßnahmen zum Inhalt hat, vollumfänglich zu fördern. Gleichwohl bietet es derzeit die Möglichkeit, in die EFRE-Förderung einzusteigen. An weiteren Projektaufrufen des EFRE-Programmes, die EU-Fördermittel für investive Maßnahmen zur Umgestaltung des Flugplatzareals bereitstellen können, sollte die Stadt Gütersloh sich dringend beteiligen. Es ist derzeit jedoch nicht bekannt, ob entsprechende Aufrufe zu erwarten sind.

LEADER (ELER-Programm). Das EU-Förderprogramm LEADER (französisch Liaison entre actions de développement de l'économie rurale, „Verbindung zwischen Aktionen zur Entwicklung der ländlichen Wirtschaft“) wird finanziert aus dem „Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums“ (ELER) und ist ein Schwerpunkt im NRW-Programm Ländlicher Raum 2014-2020. Zielsetzung ist die Förderung einer eigenständigen und nachhaltigen Regionalentwicklung. Gefördert werden regionsspezifische Maßnahmen u. a. zur Sicherung der Daseinsvorsorge, Förderung regenerativer Energien, Erhaltung des kulturellen Erbes und Stärkung des ländlichen Tourismus.

In der Förderperiode 2014-2020 stellen die EU und das Land NRW 75 Millionen Euro an Zuschüssen für Regionen im ländlichen Raum bereit. Voraussetzung für die Förderung ist die erfolgreiche Aufnahme der jeweiligen Region in das Leader-Programm auf Grundlage einer regionalen Entwicklungsstrategie (vgl. MKULNV o. J.).

Die Stadt Gütersloh hat sich gemeinsam mit acht weiteren Kommunen aus dem Kreis Gütersloh für das LEADER-Programm 2014-2020 beworben. Das regionale Entwicklungskonzept beinhaltet mit Blick auf den Flugplatz z. B. Projekte wie die Entwicklung des Emsradwegs, die Schaffung eines Parcours sowie die Anlage eines Naturreservats und Naturerlebnispfads im Bereich des südlichen Flugplatzgeländes.

Im Frühjahr 2015 gab das Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes NRW die 28 Leader-Regionen des Landes NRW bekannt. Die Kommunen des Kreises Gütersloh werden demnach nicht in das Programm aufgenommen. Die für den Flugplatz entwickelten LEADER-Projekte sind in den Projektpool in Kap. 9 übernommen worden.

Europäischer Sozialfonds (ESF). Der Europäische Sozialfonds fungiert als bedeutendstes Instrument der Europäischen Union zur Förderung von Beschäftigung, Qualifizierung und Integration. Zielsetzung des Europäischen Sozialfonds ist die Verbesserung des Zugangs zu Arbeitsplätzen, die Schaffung von Qualifizierungsangeboten und die Förderung der sozialen Integration. Die aktuelle Förderperiode 2014-2020 steht in Deutschland unter dem Motto „Zusammen. Zukunft. Gestalten“ und verfolgt schwerpunktmäßig die Sicherung des Fachkräftebedarfs, die Bekämpfung der Armut und die soziale Inklusion. Hauptzielgruppen des Strukturfonds sind u. a. benachteiligte jungen Menschen, Langzeitarbeitslose, Frauen und Personen mit Migrationshintergrund. Im Rahmen der Förderperiode stehen dem Bundesland Nordrhein-Westfalen rund 627 Mio. EUR zur Realisierung von arbeitsmarkt- und beschäftigungspolitische Maßnahmen sowie Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen zur Verfügung (vgl. BMAS o. J.).

Die rechtliche Grundlage für die Umsetzung bildet in Deutschland das operationelle Programm (ESF-Bundes-OP) des Bundes. Der Einsatz der Fördermittel fußt in Nordrhein-Westfalen auf der ESF-Förderrichtlinie. Antragsberechtigt sind natürliche und juristische Personen. Die Bezuschussung von Maßnahmen erfolgt im Rahmen einzelner Förderprogramme. Der Umfang und die Höhe des Zuschusses sowie die Fördervoraussetzungen ergeben sich aus den jeweiligen Förderrichtlinien und -bestimmungen der einzelnen Förderprogramme. Die unterschiedlichen Förderprogramme sind den folgenden drei Prioritätsachsen zugeordnet (vgl. NRW.Bank 2015):

- ▶ *Prioritätsachse A:* Förderung der Beschäftigung und Unterstützung der Mobilität der Arbeitskräfte
- ▶ *Prioritätsachse B:* Förderung der sozialen Eingliederung und Bekämpfung der Armut
- ▶ *Prioritätsachse C:* Investitionen in Bildung, Kompetenzen und lebenslangen Lernen
- ▶ *Prioritätsachse D:* Technische Hilfe

Interessante Projektansätze für im Konversionsgebiet ansässige Betriebe oder Institutionen könnten mit Hinblick auf die soziale Integration u. a. die folgenden Förderprogramme sein:

- ▶ *Produktionsschule.NRW:* Förderung von Ausgaben zur Durchführung von produktionsorientierten Maßnahmen
- ▶ *Starthelfende:* Bezuschusst werden Starthelfende, die für die Akquise von Ausbildungsstellen,

die Suche geeigneter Jugendlicher und die Vermittlung auf freie Lehrstellen sowie die Begleitung neu geschlossener Ausbildungsverträge zuständig sind

- ▶ *Förderung betrieblicher Berufsausbildung im Verbund:* Förderung der Bereitstellung betrieblicher Ausbildungsplätze in einem Ausbildungsverbund zwischen Betrieben
- ▶ *Kompetenzentwicklung von Beschäftigten durch Bildungsscheckverfahren:* Förderung von Ausgaben für die berufliche Weiterbildung zur Kompetenzentwicklung von Beschäftigten und Berufsrückkehrern.

Städtebauförderung. Im Rahmen der Städtebauförderung von Bund und Land ist die Programmkomponente „Stadtumbau West“ am ehesten für ein Konversionsprojekt wie dem Flugplatz Gütersloh geeignet.

Die Programmkomponente „Stadtumbau West“ offeriert basierend auf der Förderrichtlinie Stadterneuerung 2008 verschiedene Fördermöglichkeiten zur Realisierung der Umnutzung von Brachen und Umstrukturierungsprozessen. Auf Grundlage von integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzepten zielt das Förderprogramm auf die Herstellung nachhaltiger städtebaulicher Strukturen zur Vermeidung und Beseitigung von Funktionsverlusten ab. Das vorliegende IHK Flugplatz Gütersloh kann in ein städtebauliches Entwicklungskonzept als Basis für den Förderantrag „Stadtumbau West“ und in

vorbereitende Untersuchungen als Grundlage für die Festlegung eines Sanierungsgebietes überführt werden.

Das Förderprogramm „Stadtumbau West“ umfasst im Wesentlichen folgende Fördergegenstände:

- ▶ *Ausgaben der Vorbereitung:* Im Rahmen der vorbereitenden Untersuchung werden beispielsweise die förmliche Festlegung von Sanierungsgebieten, städtebauliche Planungen wie Rahmenplanung, Wettbewerbe und Gutachten sowie Beteiligungsverfahren bezuschusst.
- ▶ *Städtebauliches Entwicklungskonzept:* Die Aufstellung eines städtebaulichen Entwicklungskonzeptes ist zur Vorbereitung und Durchführung des Konversionsprozesses zuwendungsfähig.
- ▶ *Freilegung von Grundstücken:* Im Rahmen der Freilegung von Grundstücken gewähren Bund und Land Zuschüsse für die Beseitigung überirdischer, unterirdischer und sonstiger baulicher Anlagen, Verkehrssicherung und Sicherung sonstiger Gebäude. Gefördert werden auch Ausgaben für das Abräumen von Lagerplätzen, den Abbau von Bodenversiegelung und die Beseitigung von umweltgefährdenden Stoffen.
- ▶ *Erschließung:* Die Städtebauförderung gewährt Zuwendungen für die Herstellung, Änderung und Errichtung öffentlicher Straßen, Wege, Plätze einschließlich notwendiger Beleuchtung sowie die Gestaltung von Grünanlagen und Wasserflächen. Auch erforderliche Planungsleistungen werden bezuschusst.

- ▶ *Rückbau durch die Gemeinde:* Für den Rückbau von Gebäuden und Gebäudeteilen durch die Kommune gewährt der Fördermittelgeber einen Zuschuss in Höhe des kommunalen Fördersatzes. Dies bezieht sich beispielsweise auf durch die Kommunen im Zwischenerwerb befindliche Grundstücke mit nicht ausschließlich zum Wohnen genutzten Gebäuden.

Zusätzliche finanzielle Anreize für private Sanierungsmaßnahmen bietet die erhöhte steuerliche Abschreibung. Für Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen in Sanierungsgebieten kann gemäß § 7h EStG eine erhöhte steuerliche Begünstigung geltend gemacht werden. Voraussetzung ist, dass das Bauvorhaben den Sanierungszielen entspricht, das Gebäude erhaltenswert ist und der Eigentümer einkommenssteuerpflichtig ist.

Nach Vorabstimmung zwischen der Stadt Gütersloh und dem Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes NRW (MBWSV NRW) ist eine Förderung des Konversionsprozesses im Rahmen der Städtebauförderung aufgrund der nicht-integrierten Lage des Flugplatzareals nicht möglich. Die DSK empfiehlt vor dem Hintergrund der erheblichen finanziellen Aufwendungen für die Nachnutzung der militärischen Geländes und der Dringlichkeit der Umstrukturierung auf Basis des IHKs eine erneute Abstimmung mit dem Fördermittelgeber. Der Fördersatz für die Stadt Gütersloh beläuft sich im Jahr 2016 auf 60 %.

Regionales Wirtschaftsförderungsprogramm (RWP.NRW). Das Regionale Wirtschaftsförderungsprogramm (RWP) ist ein Förderprogramm des Landes NRW, das aus Mitteln des EFRE, der Bundes/Länder-Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ und des Landes finanziert wird.

Fördergegenstände gemäß der geltenden Förderrichtlinie „Regionales Wirtschaftsförderungsprogramm (RWP) – Infrastrukturrichtlinie“ sind Maßnahmen der gewerblichen Wirtschaft und der wirtschaftsnahen Infrastruktur. Das Förderprogramm richtet sich an Kommunen und Kommunalverbände. Gefördert werden beispielsweise die Erschließung, der Ausbau und die Revitalisierung von Industrie- und Gewerbegebieten, die Anbindung von Gewerbebetrieben und die Schaffung von Gewerbezentren. In Verbindung mit der Erschließung, dem Ausbau und der Revitalisierung von Gewerbe- und Industriegebieten können auch Lärmschutz- und Umweltschutzmaßnahmen bezuschusst werden. Zuwendungsfähig ist ferner die Errichtung oder der Ausbau von Kommunikationseinrichtungen. Bezuschusst wird die Anbindung an das Netz bzw. den nächsten Knotenpunkt.

Der Zuschuss beläuft sich in der Regel auf 60 % der zuwendungsfähigen Ausgaben. In besonderen Fällen kann der Zuschuss auf 80 % der förderfähigen unrentierlichen Ausgaben erhöht werden (vgl. NRW.BANK 2015). Dies gilt z. B., wenn die Infra-

strukturmaßnahme im Rahmen einer interkommunalen Kooperation durchgeführt wird, sich in eine regionale Entwicklungsstrategie einfügt oder es sich um die Revitalisierung eines Altstandortes (z. B. Konversionsfläche) handelt.

Voraussetzung für die Förderung ist die Lage in einem der GRW-Fördergebiete. Bezuschusst werden insbesondere Kommunen im ländlichen Raum. Die Stadt und der Kreis Gütersloh liegen nicht im Fördergebiet der Bund/Länder-Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW). Das RWP kann daher nicht in Anspruch genommen werden.

Themenspezifische Förderung

Bodenschutz und Altlasten. Das Förderprogramm „Bodenschutz- und Altlastenförderung“ des NRW-Umweltministeriums setzt sich zusammen aus Mitteln des Landes NRW und der Europäischen Union. Gewährt werden Zuschüsse für kommunale Maßnahmen zur Erkundung und Sanierung von Altlasten sowie für Maßnahmen des Bodenschutzes. Als zuwendungsfähige Maßnahmen gelten z. B. die Erfassung von Altablagerungen und Altstandorten, Untersuchungen bei Verdacht auf schädlichen Bodenveränderungen, Erstellung von Sanierungsplänen und geeignete Sicherungsmaßnahmen. Antragsberechtigt sind Gemeinden und Gemeindeverbände, Gesellschaften mit kommunaler Mehrheitsbeteiligung sowie Eigenbetriebe der Gemeinden und Kreise. Die

Förderhöhe beläuft sich auf 80 % der zuwendungsfähigen Ausgaben. Die Bagatellgrenze liegt bei einem Mindestzuschuss von 20.000,00 Eur.

Eine Förderung ist bei der jeweiligen Bezirksregierung anzumelden. Die Bezuschussung erfolgt in Abhängigkeit der Dringlichkeit. In diesem Zusammenhang wird der Grad der Umweltgefährdung bewertet und dem Regionalrat eine Dringlichkeitsliste vorgelegt (vgl. MKULNV 2015).

Bislang hat der Kreis Gütersloh die Altlastenuntersuchungen mit Landesförderung durchgeführt und finanziert. Die Inanspruchnahme des Förderprogramms für Maßnahmen im Bereich des Plangebietes ist mit Blick auf die Reduzierung der Gesamtaufwendungen für den Konversionsprozess dringend zu empfehlen.

Wasserrahmenrichtlinie. Die Wasserrahmenrichtlinie der EU hat das Ziel, EU-weit den „guten Zustand“ der Gewässer zu erzielen. Dieser folgt einem 6-Jahres-Zyklus. Dabei müssen die Umweltziele der Wasserrahmenrichtlinie bis zum Jahr 2015 erreicht sein, sofern keine Fristverlängerungen oder Ausnahmen in Anspruch genommen werden. Für Gewässer, für die eine Fristverlängerung für die Zielerreichung über 2015 hinaus in Anspruch genommen wurde, sind spätestens nach den zwei weiteren Bewirtschaftungszyklen (2015 bis 2021 und 2021 bis 2027) alle Umweltziele der Richtlinie zu verwirklichen (vgl. BMU 2013).



Östlicher Teil Flugplatz „Princess Royal Barracks“ und Umfeld (Hans Blossey/Bundesanstalt für Immobilienaufgaben, 2015)

Gefördert wird z. B. die Verbesserung der Durchgängigkeit von Querbauwerken in Fließgewässern, die naturnahe Entwicklung von Fließgewässern, die Rückgewinnung von Überschwemmungsgebieten oder die Ertüchtigung und der Neubau von Hochwasserschutzanlagen. Der Fördersatz beträgt bis zu 80 %.

Die Förderung gemäß Wasserrahmenrichtlinie ist im Bereich des Plangebiets für die Renaturierung des Welplagebachs und der Ems inkl. der Schaffung von Überschwemmungsbereichen geeignet.

Naturschutz. Das Land NRW stellt für Maßnahmen zum Schutz von Natur und Umwelt sowie zur Entwicklung der Landschaft Zuschüsse bereit. Ziel ist es, die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes, die Pflanzen- und Tierwelt sowie die Vielfalt der Natur und Landschaft zu sichern.

Im Rahmen der Förderrichtlinie Naturschutz – FöNa – werden beispielsweise Pläne und Gutachten, Erhaltungsmaßnahmen, Grunderwerb sowie Entwicklungs-, Pflege- und Erschließungsmaßnahmen bezuschusst. Auch Anpachtung, die Betreuung von Naturschutzgebieten und Artenschutzmaßnahmen stellen Fördergegenstände dar. Als Zuwendungsempfänger gelten u. a. Gemeinden, Gemeindeverbände und Gebietskörperschaften des öffentlichen Rechtes abgesehen vom Bund. Die Förderhöhe variiert in Abhängigkeit des ökologischen Wertes der

beantragten Maßnahme und der Finanzkraft des Zuwendungsempfängers bei Kommunen zwischen 50 % und 80 % der zuwendungsfähigen Ausgaben. Anträge sind bei der jeweiligen Bezirksregierung einzureichen.

Ergänzend können den Kreisen sowie kreisfreien Städten für kleinere Maßnahmen jährlich pauschalierte Landesmittel bis maximal 50.000 EUR bewilligt und zur Bewilligung von Maßnahmen von Städten und Gemeinden bereitgestellt werden (vgl. MIK NRW o. J.).

Bezogen auf den Konversionsprozess „Flugplatz Gütersloh“ könnte das Förderprogramm zur Finanzierung von weiterführenden Untersuchungen z. B. zur Avifauna genutzt werden. Die Pflege und Unterhaltung der Flächen kann grundsätzlich nach Aufgabe der militärischen Nutzung von dem Bundesforstbetrieb der BImA übernommen werden. Ggf. wird ein Teil der Flächen auch in die Obhut von Bundes- und Landesstiftungen übertragen.

ÖPNV-Infrastruktur. Der Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) ist vom Land NRW mit der ÖPNV-Infrastrukturförderung beauftragt. Zielsetzung ist die nachhaltige und ganzheitliche Entwicklung des Nahverkehrs in NRW.

Im Rahmen der ÖPNV-Förderung bezuschusst der NWL mit Landesmitteln Maßnahmen im Bereich ÖP-

NV-Infrastrukturförderung wie beispielsweise den Bau von Zentralen Omnibusbahnhöfen, den Neubau und Ausbau von dem ÖPNV dienenden Eisenbahnen, den Bau von „Park & Ride“ und „Bike & Ride“-Anlagen, den Umbau von Bahnhöfen und Haltepunkten sowie Beschleunigungsmaßnahmen für öffentliche Verkehrsmittel. Als Zuwendungsempfänger fungieren u. a. Kommunen, Kommunalverbände, öffentliche und private Verkehrsunternehmen und Eisenbahnunternehmen. Grundsätzlich müssen die zuwendungsfähigen Ausgaben einer Maßnahme mehr als 25.000 EUR betragen. Darüber hinaus muss die jeweilige Maßnahme den Zielen des Nahverkehrsplans des NWL, der Kreise und kreisfreien Städte entsprechen. Der Fördersatz beläuft sich auf 90 % der zuwendungsfähigen Ausgaben. Ferner existieren maßnahmenspezifische Förderhöchstbeträge.

Fördervorhaben bis zu einem Investitionsvolumen von 3 Mio. EUR sind beim NWL bis spätestens zum 31. Januar des dem vorgesehenen Baubeginn vorausgehenden Jahres anzumelden. Die Verbandsversammlung des NWL beschließt in der ersten Hälfte des Jahres die zu fördernden Maßnahmen. Im Anschluss werden die Antragssteller über die Aufnahme in das Förderprogramm informiert und können bis zum 31. Dezember des dem vorgesehenen Baubeginn vorausgehenden Jahres die Maßnahme schriftlich beim NWL beantragen (vgl. NWL o. J.). Im Rahmen des Förderprogrammes könnte die

Stadt Gütersloh die Erschließung des zukünftigen Gewerbe- und Industriegebietes für den ÖPNV realisieren. Auch die Besucher von potenziellen Freizeitangeboten könnten als Nutzer von ÖPNV-Haltepunkten auf dem Flugplatzareal auftreten. Vorstellbar ist ferner die Entwicklung von Bike & Ride-Anlagen.

Energieinfrastruktur. Das Förderprogramm „Energieinfrastruktur“ der NRW.BANK unterstützt mit zinsgünstigen Darlehen Investitionen in Anlagen zur Energieerzeugung, -speicherung und -verteilung. Zudem kann auch der Erwerb von Grundstücken und Gebäuden, die gewerblichen Baukosten, die Anschaffung von Einrichtungen und Maschinen sowie die Betriebs- und Geschäftsausstattung mitfinanziert werden. Im Rahmen der Rekommunalisierung der Energieversorgung können auch der Erwerb von Versorgungsbetrieben (oder Anteile davon) und von Netzen/Produktionskapazitäten gefördert werden. Ausgeschlossen ist allerdings die Umfinanzierung bereits abgeschlossener Energieinfrastrukturprojekte.

Voraussetzung für die Gewährung eines Darlehens ist die Nutzung für öffentliche Zwecke beziehungsweise die überwiegende Einspeisung in öffentliche Netze. Anlagen, die in erster Linie für innerbetriebliche oder wohnwirtschaftliche Zwecke genutzt werden sollen, sind über dieses Programm nicht zuwendungsfähig.

Den Antrag auf ein zinsgünstiges Darlehen können inländische und ausländische Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft, Unternehmen mit mehrheitlich öffentlichem Gesellschaftshintergrund, Angehörige der freien Berufe sowie private Investoren bei ihrer Hausbank gestellt werden. Die Anträge werden anschließend an die NRW.BANK weitergeleitet. Der Mindestkredit beträgt 250.000,00 EUR. Maximal können 150 Mio. EUR beantragt werden. Es werden bis zu 100 % der förderfähigen Kosten finanziert. Die Laufzeit der Kreditverträge beträgt je nach Vorhaben zwischen 3 und 30 Jahren. Die ersten 10 Jahre besteht eine Zinsbindung für den kundenindividuell festgelegten Zinssatz (vgl. NRW.BANK 2015).

Das Förderprogramm kann für sich auf dem Flugplatzareal ansiedelnde Unternehmen ein Anreiz zur Nutzung und Speicherung regenerativer Energie darstellen. Die Stadt Gütersloh sollte ansiedlungsinteressierte Unternehmen auf diese Fördermöglichkeit hinweisen.

Breitbandinternetversorgung. Das Förderprogramm „Breitband“ von der NRW.BANK unterstützt mit zinsgünstigen Darlehen den Aufbau flächendeckender Breitbandinternetversorgung. Gefördert werden Investitionen in den Aufbau einer technologieneutralen, flächendeckenden Breitbandversorgung in NRW. Darunter fallen auch Planungskosten (sofern sie 10 % der Gesamtkosten nicht über-

schreiten), die Anschaffung notwendiger Materialien zur Schaffung einer Glasfaserinfrastruktur sowie die damit in Verbindung stehenden Baukosten, der Aufbau von Verteilerkästen und Kabelschächten. Die Investitionen von aktiven Schalttechniken sind von der Förderung ausgenommen. Darüber hinaus werden auch Investitionen in den Aufbau von Richtfunkverbindungen sowie in Punkt-zu-Punkt Richtfunktechnik gefördert. Es werden ebenfalls Planungskosten (sofern sie 10 % der Gesamtkosten nicht überschreiten), gewerbliche Baukosten sowie Tiefbaukosten und entsprechende Gerätetechnik bei der Förderung berücksichtigt.

Den Antrag auf ein zinsgünstiges Darlehen dieses Förderprogramms können sowohl inländische als auch ausländische Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft, Unternehmen mit mehrheitlich öffentlichem Gesellschaftshintergrund sowie private Investoren bei ihrer Hausbank stellen. Dieser wird dann an die NRW.BANK weitergeleitet. Die maximale Kreditsumme beträgt 150 Mio. EUR. Die Kreditlaufzeit beträgt je nach Vorhaben zwischen 3 und 30 Jahren. Der kundenindividuell festgelegte Zinssatz ist in den ersten zehn Jahren festgeschrieben. Es werden bis zu 100 % der förderfähigen Investitionskosten finanziert (vgl. NRW.BANK 2015).

9 Projektübersicht und -leitblätter

In Kapitel 9 werden konkrete im Rahmen des Konversionsprozesses zu verfolgende Projekte zur Umstrukturierung des Standortes „Princess Royal Barracks“ skizziert. Die Projekte orientieren sich an den für den Konversionsprozess formulierten Entwicklungszielen und Handlungsfeldern. In den Projektleitblättern werden die im Rahmen des EFRE-Projektaufrufes „Regio.NRW“ beantragten Projekte für den Initialbereich des Konversionsareals aufgegriffen. Es handelt sich hierbei um die zentralen Startprojekte für den Konversionsprozess.

Über die fünf im Rahmen von „Regio.NRW“ entwickelten EFRE-Projekte hinaus wird ein Projekt vorgeschlagen, welches eine Integrations-/ Qualifizierungsmaßnahme für verschiedene Zielgruppen beinhaltet (Zielgruppenprojekt). Die Maßnahmen und Zielgruppen können jedoch derzeit noch nicht abschließend bestimmt werden und sind im weiteren Konversionsprozess zu konkretisieren. Dies betrifft auch die spezifischen Förderwege, -höhen und -sätze sowie mögliche Projektpartner. Die Angaben in der Projektübersicht und im Projektleitblatt sind daher als vorläufig zu betrachten.

In der Projektübersicht sind die Startprojekte tabellarisch zusammengefasst. Informationen zum zeitlichen Umsetzungsrahmen, den Kosten, potenziellen Fördermöglichkeiten sind ebenfalls enthalten.

Die Projektübersicht ist nicht als abschließend zu verstehen, sondern parallel zur Umsetzung der Gesamtmaßnahme „Konversion Flugplatz Gütersloh“ fortlaufend weiterzuentwickeln bzw. zu modifizieren. Bei Bedarf können neue Projekte zur Realisierung des Konversionsprozesses in die Übersicht aufgenommen werden.

9.1 Projektübersicht

Nr	Projektbeschreibung	Förderprogramm	Gesamtkosten	Gesamtkosten	Finanzierung Dritte (€)	Zuwendungsf. Ausgaben (€ gerundet)	Zuwendung (€)	Eigenanteil Stadt (€)	Umsetzungszeitraum
		Fördersatz %	(€ netto)	(€ brutto)					
1	Verkehrliche Untersuchung und Machbarkeitsstudie Bahnreaktierung	EFRE / 80%	59.000	70.210		70.000	56.000	14.000	2016-2017
2	Ökologische Untersuchung	EFRE / 80%	17.000	20.230		20.000	16.000	4.000	2016-2017
3	Untersuchung der technischen Infrastruktur und des Gebäudebestands	EFRE / 80%	42.000	49.980		50.000	40.000	10.000	2016-2017
4	Städtebauliches und freiraumplanerisches Konzept	EFRE / 80%	92.500	110.075		110.000	88.000	22.000	2017-2018
5	Machbarkeitsstudie Gebäudenutzung und (teilweise) Umsetzung	EFRE / 80%	84.000	99.960		100.000	80.000	20.000	2017-2018
6	Integrations-/Qualifizierungsmaßnahme (Zielgruppenprojekt, noch nicht konkretisiert)	EFRE / 80%	210.000	249.000		250.000	200.000	50.000	2018-2022
Gesamtsumme			504.500	599.455	0	600.000	480.000	120.000	

9.2 Projektleitblätter

Projektübersicht Nr. 1 | Verkehrliche Untersuchung und Machbarkeitsstudie Bahnreaktivierung



Zuordnung zu Handlungsfeldern des IHK:	HF Städtebau HF Infrastruktur	HF Wirtschaft Gewerbe HF Regenerative Energien und Klima	HF Natur und Freiraum Tourismus HF Sozialstruktur
Projektgebiet:	Initialbereich Konversionsgebiet		
Beschreibung:	<p>Die verkehrliche Untersuchung für den Initialbereich sieht die Analyse der verkehrlichen Erschließung und die Identifizierung des Optimierungs- bzw. Aus-/Umbaubedarfes vor. Hauptaugenmerk wird insbesondere auf der Haupt- und Nebenzufahrt als Knotenpunkten mit dem übergeordneten Straßennetz (B 513) liegen. Eine weitere Anforderung an das Konzept ist zudem die Abbildung des übergeordneten Straßennetzes und die Darstellung von Optimierungsoptionen für den Fernverkehr. Zudem sind mit Blick auf die derzeit bestehende Einbahnstraßenregelung des Straßennetzes auf dem Flugplatz auch die unterschiedlichen Verkehrsarten (Kfz-, Rad- und Fußverkehr) zu organisieren.</p> <p>Ein wichtiger Aspekt der Machbarkeitsstudie wird darüber hinaus die Prüfung der Chancen der Reaktivierung der auf dem Flugplatzgelände bestehenden Bahntrasse für den Güter- und Personenverkehr darstellen. Der Flugplatz ist über einen 1,5 km langen Gleisanschluss an die Bahnstrecke der Teutoburger-Wald-Eisenbahn (TWE) von Ibbenbüren über Harsewinkel, Gütersloh, Verl bis nach Hövelhof angebunden.</p> <p>Zu untersuchen ist im Rahmen der Machbarkeitsstudie zudem die Anbindung des Flugplatzstandortes an das bestehende ÖPNV-Netz z. B. bezüglich der vorhandenen Buslinie auf der B 513. Auch Optimierungsmöglichkeiten sollen geprüft werden.</p>		
Entwicklungsziele:	<p>Das Projekt leistet einen Beitrag zur Erreichung folgender Ziele:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Verbesserung der Anbindung des Areals an das überörtliche Straßennetz – Folgenutzung des bestehenden Erschließungsnetzes – Aktivierung und Nachnutzung der vorhandenen Bahntrasse – Sicherstellung der ÖPNV-Anbindung des isolierten Standortes 		
Berücksichtigung, Dimensionen, Nachhaltigkeit:	Ökonomie	Ökologie	Soziales
Synergieeffekte:	Projekt 4: Städtebauliches und freiraumplanerisches Konzept		
Projektträger:	Stadt Gütersloh		
Projektpartner:	<ul style="list-style-type: none"> – Bundesanstalt für Immobilienaufgaben – Landesbetrieb Straßenbau NRW, – Teutoburger-Wald-Eisenbahn, – OWL Verkehr GmbH 		
Zeitraum (Jahr):	2016 - 2017		
Kosten:	rund 70.000 EUR (brutto)		
Finanzierung:	EFRE, Eigenanteil Kommune		
Aufteilung Finanzierung:	Zuschuss (80 %): 56.000 EUR Eigenanteil (20 %): 14.000 EUR		
Ansprechpartner:	Stadt Gütersloh, Stabsstelle Konversion, Herr Schmidt, Tel.: 05241/82-3578		

Projektübersicht Nr. 2 | Ökologische Untersuchung



Zuordnung zu Handlungsfeldern des IHK:	HF Städtebau HF Infrastruktur	HF Wirtschaft Gewerbe HF Regenerative Energien und Klima	HF Natur und Freiraum Tourismus HF Sozialstruktur
Projektgebiet:	Initialbereich Konversionsgebiet		
Beschreibung:	Im Rahmen der ökologischen Untersuchung soll die bestehende Grün- und Freiraumstruktur erfasst und bewertet werden. Innerhalb des Initialbereiches befinden sich u. a. Baumbestände und kleinräumige Gehölzstrukturen, ein Teich und der als Grünfläche ausgestaltete Exerzierplatz. Neben einer Biotopkartierung soll die Untersuchung eine erste Einschätzung zum Artenschutz bezogen auf die Grün- und Freiraumstruktur und die Gebäudestruktur (z. B. Fledermäuse) beinhalten.		
Entwicklungsziele:	Das Projekt leistet einen Beitrag zur Erreichung folgender Ziele: <ul style="list-style-type: none"> – Sicherung des Freiraumbereiches zum Erhalt naturschutzwürdiger Flächen und bedeutender Biotopstrukturen – Entsiegelung von Flächen für mögliche Ausgleichsmaßnahmen – Erhaltung bzw. Schaffung von Frischluftschneisen zur Verringerung der Wärmebelastung und Verbesserung der luft-hygienischen Situation – Durchgrünung des Industrie- und Gewerbegebietes zur Vermeidung von Extremtemperaturen 		
Berücksichtigung, Dimensionen, Nachhaltigkeit:	Ökonomie	Ökologie	Soziales
Synergieeffekte:	Projekt 4: Städtebauliches und freiraumplanerisches Konzept		
Projektträger:	Stadt Gütersloh		
Projektpartner:	<ul style="list-style-type: none"> – Bundesanstalt für Immobilienaufgaben – Kreis Gütersloh 		
Zeitraum (Jahr):	2016 - 2017		
Kosten:	20.000 EUR (brutto)		
Finanzierung:	EFRE, Eigenanteil Kommune		
Aufteilung Finanzierung:	Zuschuss (80 %): 16.000 EUR Eigenanteil (20 %): 4.000 EUR		
Ansprechpartner:	Stadt Gütersloh, Stabsstelle Konversion, Herr Schmidt, Tel.: 05241/82-3578		

Projektübersicht Nr. 3 | Untersuchung der technischen Infrastruktur und des Gebäudebestandes



Zuordnung zu Handlungsfeldern des IHK:	HF Städtebau HF Infrastruktur	HF Wirtschaft Gewerbe HF Regenerative Energien und Klima	HF Natur und Freiraum Tourismus HF Sozialstruktur
Projektgebiet:	Initialbereich Konversionsgebiet		
Beschreibung:	<p>Gegenstand der Untersuchung soll die Analyse der bestehenden technischen Infrastruktur im Initialbereich und die Eruiierung von Optimierungs- bzw. Ausbau- und Umbaubebedarfen sein. Im Fokus sollen dabei Wasser-, Strom und Wärmeversorgung, Telekommunikation/Internet und das Entwässerungssystem stehen. Im Initialbereich des Konversionsstandortes befinden sich ein Nahwärmenetz sowie Trinkwasserbrunnen und ein zentrales Wasserwerk für die Trink- und Löschwasserversorgung. Die Energieerzeugung soll zukünftig zu einem großen Teil aus erneuerbaren Energien (Photovoltaik) erfolgen.</p> <p>Ein wesentlicher Inhalt der Untersuchung wird darüber hinaus die Analyse des Gebäudebestandes vor dem Hintergrund der Nach- und Umnutzung sein. Denkmalschutzrechtliche Belange sollen in das Konzept einfließen.</p>		
Entwicklungsziele:	<p>Das Projekt leistet einen Beitrag zur Erreichung folgender Ziele:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Erhaltung und Umnutzung erhaltenswerter Gebäude – Wiedernutzung der vorhandenen Kanäle und Leitungen – Folgenutzung des bestehenden Erschließungsnetzes – Entwicklung von Freisolaranlagen auf bereits versiegelten Flächen – Schaffung von Photovoltaik- und Windenergieanlagen auf Fassaden- und Dachflächen von Gewerbeobjekten 		
Berücksichtigung, Dimensionen, Nachhaltigkeit:	Ökonomie	Ökologie	Soziales
Synergieeffekte:	Projekt 5: Machbarkeitsstudie Gebäudeumnutzung und (teilweise) Umsetzung		
Projektträger:	Stadt Gütersloh		
Projektpartner:	<ul style="list-style-type: none"> – Bundesanstalt für Immobilienaufgaben – LWL-Amt für Denkmalpflege, – Stadtwerke Gütersloh GmbH – Netzgesellschaft Gütersloh mbH 		
Zeitraum (Jahr):	2016 - 2017		
Kosten:	50.000 EUR (brutto)		
Finanzierung:	EFRE, Eigenanteil Kommune		
Aufteilung Finanzierung:	Zuschuss (80 %): 40.000 EUR		Eigenanteil (20 %): 10.000 EUR
Ansprechpartner:	Stadt Gütersloh, Stabsstelle Konversion, Herr Schmidt, Tel.: 05241/82-3578		

Projektübersicht Nr. 4 | Städtebauliches und freiraumplanerisches Konzept



Hans Blosssey/ Bundesanstalt für Immobilienaufgaben, 2015

Zuordnung zu Handlungsfeldern des IHK:	HF Städtebau HF Infrastruktur	HF Wirtschaft Gewerbe HF Regenerative Energien und Klima	HF Natur und Freiraum Tourismus HF Sozialstruktur
Projektgebiet:	Initialbereich Konversionsgebiet		
Beschreibung:	<p>Das städtebauliche und freiraumplanerische Konzept soll auf den Untersuchungen zu den Themen Verkehr, Infrastruktur, Gebäude, Energie und Grünordnung aufbauen und die Ergebnisse mit Blick auf die Entwicklung von zukünftigen Nutzungsperspektiven zusammenführen.</p> <p>Zielsetzung des Konzeptes ist die Entwicklung von Ideen zur Profilierung des Initialbereiches z. B. als Forschungs-, Bildungs-, Gewerbe- und Dienstleistungs-Campus, als Standort für Verwaltung und Büros, Schulungen und Konferenzen, Kantinen oder gewerbliche Freizeitwirtschaft. Ferner sind die Entwicklung von Qualifizierungs- und Weiterbildungsangeboten am Standort z. B. für Flüchtlinge, Migranten und im Zuge des Abzugs der britischen Streitkräfte freigesetzte zivile Beschäftigte und Soldaten denkbar.</p> <p>Grundlage für das Konzept bilden u. a. die landes- und regionalplanerischen Zielsetzungen, Ziele der Stadt- und Standortentwicklung und das integrierte Handlungskonzept OWL 4.0. Unter Berücksichtigung der erhaltenswerten Bausubstanz soll ein flexibler stadtgestalterischer Umgang mit den anvisierten Nutzungen aufgezeigt werden.</p> <p>Im Rahmen des freiraumplanerischen Konzeptes ist neben dem Umgang mit den bestehenden Grünstrukturen insbesondere der Übergangsbereich zum südlich angrenzenden Freiraum und den Biotopen zu thematisieren. Ziel ist es Lösungen für die Sicherung geschützter Biotope und ggf. eine Gliederung von Gewerbe- und Industrieflächen zu entwickeln. Auch der Umgang mit versiegelten Flächen und ein mögliches Eingriffs- und Ausgleichskonzept sollen Gegenstand des freiraumplanerischen Konzeptes sein. Eine wesentliche Anforderung ist die Übertragbarkeit der Ideen für den Initialbereich auf das gesamte Flugplatzareal.</p>		
Entwicklungsziele:	<p>Das Projekt leistet einen Beitrag zur Erreichung folgender übergeordneter Ziele:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Entwicklung des Konversionsstandortes zu einem zukunftsfähigen Gewerbe- und Industriestandort in direkter Nachbarschaft zu ökologisch hochwertigen Flächen (Leuchtturmwirkung) – Verflechtung des isolierten Konversionsstandortes mit benachbarten Stadtteilen wie z. B. Blankenhagen und Integration benachteiligter gesellschaftlicher Gruppen in Bildung und Arbeit, Berücksichtigung der Klima- und Naturschutzziele durch ressourcen- und freiraumschonende Umnutzung des Konversionsstandortes und Ausbau erneuerbarer Energien 		

Berücksichtigung, Dimensionen, Nachhaltigkeit:	Ökonomie	Ökologie	Soziales
Synergieeffekte:	Projekt 1: Verkehrliche Untersuchung und Machbarkeitsstudie Bahnreaktivierung Projekt 2: Ökologische Untersuchungen Projekt 3: Untersuchung der technischen Infrastruktur und des Gebäudebestandes Projekt 5: Machbarkeitsstudie Gebäudeumnutzung und (teilweise) Umsetzung Integriertes Handlungskonzept OWL 4.0 Projekt 6: Integrations-/Qualifizierungsmaßnahme (Zielgruppenprojekt)		
Projektträger:	Stadt Gütersloh		
Projektpartner:	– Bundesanstalt für Immobilienaufgaben – Kreis Gütersloh		
Zeitraum (Jahr):	2017 - 2018		
Kosten:	110.000 EUR (brutto)		
Finanzierung:	EFRE, Eigenanteil Kommune		
Aufteilung Finanzierung:	Zuschuss (80 %): 88.000 EUR Eigenanteil (20 %): 22.000 EUR		
Ansprechpartner:	Stadt Gütersloh, Stabsstelle Konversion, Herr Schmidt, Tel.: 05241/82-3578		

Projektübersicht Nr. 5 | Machbarkeitsstudie Gebäudeumnutzung und (teilweise) Umsetzung



Zuordnung zu Handlungsfeldern des IHK:	HF Städtebau HF Infrastruktur	HF Wirtschaft Gewerbe HF Regenerative Energien und Klima	HF Natur und Freiraum Tourismus HF Sozialstruktur
Projektgebiet:	Initialbereich Konversionsgebiet		
Beschreibung:	Die Machbarkeitsstudie soll basierend auf den für den Initialbereich festgelegten erhaltenswerten Gebäudebestand und entsprechend der anvisierten Nutzungen und zukünftigen Infrastruktur konkrete Planungen für die Umnutzung von Gebäuden, den Rückbau und die Sanierung von Objekten beinhalten. Ggf. sind bereits im Zuge der Zwischennutzung bauliche Sicherungs- und Instandsetzungsmaßnahmen am Gebäude- und Infrastrukturbestand zu realisieren.		
Entwicklungsziele:	Das Projekt leistet einen Beitrag zur Erreichung folgender Ziele: <ul style="list-style-type: none"> – Erhalt besonderer bestehender städtebaulicher Strukturen – Erhaltung und Umnutzung erhaltenswerter Gebäude – Wiedernutzung der vorhandenen Kanäle und Leitungen – Folgenutzung des bestehenden Erschließungsnetzes 		
Berücksichtigung, Dimensionen, Nachhaltigkeit:	Ökonomie	Ökologie	Soziales
Synergieeffekte:	Projekt 3: Untersuchung der technischen Infrastruktur und des Gebäudebestandes Projekt 4: Städtebauliches und freiraumplanerisches Konzept Projekt 6: Integrations-/Qualifizierungsmaßnahme (Zielgruppenprojekt)		
Projektträger:	Stadt Gütersloh		
Projektpartner:	<ul style="list-style-type: none"> – Bundesanstalt für Immobilienaufgaben – Kreis Gütersloh 		
Zeitraum (Jahr):	2017 - 2018		
Kosten:	100.000 EUR (brutto)		
Finanzierung:	EFRE, anteilig Kommune		
Aufteilung Finanzierung:	Zuschuss (80 %): 80.000 EUR		Eigenanteil (20 %): 20.000 EUR
Ansprechpartner:	Stadt Gütersloh, Stabsstelle Konversion, Herr Schmidt, Tel.: 05241/82-3578		

Projektübersicht Nr. 6 | Integrations-/Qualifizierungsmaßnahme (Zielgruppenprojekt)

Zuordnung zu Handlungsfeldern des IHK:	HF Städtebau HF Infrastruktur	HF Wirtschaft Gewerbe HF Regenerative Energien und Klima	HF Natur und Freiraum Tourismus HF Sozialstruktur
Projektgebiet:	Initialbereich Konversionsgebiet		
Beschreibung:	<p>Im Zusammenhang mit dem Bedarf der anzusiedelnden gewerblichen und industriellen Betriebe sowie der Umstrukturierung des Konversionsgebietes soll eine Integrations-/ Qualifizierungsmaßnahme in einem umzunutzenden Gebäude im Initialbereich angeboten werden. Entsprechende Angebote können auch im Rahmen der zu erwartenden Sanierungs- und Abbruchmaßnahmen sowie der Sicherung und der Unterhaltung der Konversionsliegenschaft, z.B. im Bereich der Freiflächen- und Grünpflege, erfolgen. Haben sich bereits Betriebe angesiedelt bzw. sind ansiedlungswillige Betriebe bereits bekannt, sind Kooperationen denkbar.</p> <p>Mögliche Zielgruppen sind Arbeitslose und Langzeitarbeitslose bzw. SGB II- und III-Empfänger, insbesondere arbeitssuchende Jugendliche aus den nahe gelegenen Stadtteilen wie z.B. Blankenhagen. Denkbar sind auch Angebote für Flüchtlinge und Asylbegehrende sowie Migranten. Bedarfsgerechte Bildungs- und Betreuungsangebote können für Kinder, Jugendliche und deren Familien entwickelt werden.</p> <p>Die Reaktivierung des Standortes und die Mitwirkung bei der Bestimmung der Nachnutzungen tragen dazu bei, den Wegfall der Belastungen aufgrund des militärischen und Flugbetriebes und die Chancen der Konversion durch die Schaffung neuer öffentlicher Räume inkl. Freizeit- und Erholungsmöglichkeiten sowie durch das neue Arbeitsplatzangebot im erweiterten Wohnumfeld erfahren zu können und wirken als positiver Imagefaktor für die umgebenden Stadtteile.</p> <p>Die potenziell nutzbare Gebäudesubstanz und konkrete baulichen Maßnahmen sollen im Rahmen der Machbarkeitsstudie „Gebäudeumnutzung und (teilweise) Umsetzung“ ermittelt und in Abhängigkeit vom Fortgang des weiteren Konversionsprozesses festgelegt werden. Im Rahmen des ESF-Projekts zur Integration und Qualifizierung werden zunächst lediglich die zu erwartenden Personalkosten ermittelt.</p>		
Entwicklungsziele:	<p>Das Projekt leistet einen Beitrag zur Erreichung folgender Ziele:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Integration benachteiligter gesellschaftlicher Gruppen durch Steigerung der Teilhabe im Bereich Bildung und Arbeit – Entwicklung des Konversionsstandortes zu einem zukunftsfähigen Gewerbe- und Industriestandort in direkter Nachbarschaft zu ökologisch hochwertigen Flächen (Leuchtturmwirkung) – Integration von Arbeitslosen und Langzeitarbeitslosen bzw. SGB II- und III-Empfängern sowie arbeitssuchenden Jugendlichen u. a. aus dem benachbarten Stadtteil Blankenhagen durch Schaffung von Arbeitsplätzen im Konversionsgebiet und Verflechtung des isolierten Konversionsstandortes mit dem benachbarten Stadtteil Blankenhagen – Integration von Migranten und Flüchtlingen durch Entwicklung von Bildungs- und Weiterbildungseinrichtungen im Konversionsgebiet – Sicherung erhaltenswerter und städtebaulich bedeutsamer Strukturen und Gebäude 		
Berücksichtigung, Dimensionen, Nachhaltigkeit:	Ökonomie	Ökologie	Soziales
Synergieeffekte:	<p>Projekt 3: Untersuchung der technischen Infrastruktur und des Gebäudebestandes</p> <p>Projekt 5: Machbarkeitsstudie Gebäudeumnutzung und (teilweise) Umsetzung</p>		
Projektträger:	Stadt Gütersloh		
Projektpartner:	<ul style="list-style-type: none"> – Bundesanstalt für Immobilienaufgaben – Kreis Gütersloh – Agentur für Arbeit – Maßnahmenträger 		
Zeitraum (Jahr):	2018 - 2022		
Kosten:	Personalkosten pro Jahr: 50.000 EUR	Gesamtkosten 250.000 EUR (brutto)	
Finanzierung:	EFRE oder ESF, anteilig Kommune oder Maßnahmenträger		
Aufteilung Finanzierung:	Zuschuss (80 %): 200.000 EUR	Eigenanteil (20 %): 50.000 EUR	
Ansprechpartner:	Stadt Gütersloh, Stabsstelle Konversion, Herr Schmidt, Tel.: 05241/82-3578		

PROJEKTPOOL

Nachfolgend werden im Sinne eines Projektpools weitere Projekte skizziert, die im Rahmen der Umsetzung zu konkretisieren sind:

Kostenloser Fahrradführerschein für Migrantinnen: Veranstaltung von kostenlosen Fahrradfahrkursen für Frauen mit Migrationshintergrund auf dem Flugplatzgelände in Zusammenarbeit mit dem ADFC und der örtlichen Polizei. Neben dem Erlernen des Fahrradfahrens sollen den Kursteilnehmerinnen theoretische Grundkenntnisse auf einem Übungsplatz und in Schulungsräumen vermittelt werden (Best-Practice-Beispiel „Fahrradführerschein für Migrantinnen Holdesheim“).

Ausbildungsmesse für Migranten: Durchführung einer Ausbildungsmesse im Konversionsgebiet speziell für Jugendliche mit Migrationshintergrund zur Erleichterung des Zugangs zu Ausbildungsstellen. Auch ausländisch geführte Betriebe sollen für die jährliche Messe gewonnen werden.

Pflege- und Entwicklungskonzept für die Freiflächen: Große Teile der Freiflächen im zentralen und südlichen Abschnitt des Flugplatzes sind von sehr hoher, bezüglich einzelner Aspekte sogar landesweiter, naturschutzfachlicher Bedeutung. Insbesondere die artenreiche Vegetation der Heiden und Magerrasen sowie das Vorkommen bedrohter Vogelarten führten zu der Empfehlung des LANUV, eine zusammenhängende Biotopfläche als „Fenster in das historische Erscheinungsbild der Emsauenlandschaft“ unter Naturschutz zu stellen. Neben der Pflege der schutzwürdigen Flächen ist eine naturverträgliche Naherholung mit Geschichts- und Naturbildungsangeboten geplant. (LEADER- Projektvorschlag aus dem gebietsbezogenem integrierten ländlichen Entwicklungskonzept GT9).

Optimierung des EmsRadweges: Der EmsRadweg verläuft im Kreis Gütersloh selten in unmittelbarer Nähe bzw. Sichtweite zur Ems. Dieser Umstand wird von vielen Radfahrern kritisiert. Verschiedene Bemühungen in den vergangenen Jahren haben leider noch keine Verbesserung ergeben. Durch den geplanten Abzug der britischen Truppen und die zukünftige Zugänglichkeit von Teilbereichen des Geländes ergeben sich neue Chancen, den Wegverlauf des EmsRadweges zu optimieren. (LEADER-Projektvorschlag aus dem gebietsbezogenem integrierten ländlichen Entwicklungskonzept GT9)

Integration von Freiflächen-Photovoltaikanlagen in naturschutzwürdige Flächen: Die Errichtung von Photovoltaikanlagen auf bereits versiegelten Flächen steht bei direkt angrenzenden naturschutzwürdigen Biotopen unter dem Vorbehalt der Verträglichkeit. Hierzu existieren jedoch z.B. in Bezug auf aktuelle und zukünftige technische Anlagenlösungen und tatsächliche Wirkungen auf Vögel keine hinreichenden Erfahrungen und Expertisen. Eine Vorgehensweise könnte die schrittweise Realisierung, verbunden mit einem kontinuierlichen Monitoring zur Erfassung der konkreten Auswirkungen, sein. Solch ein Projekt würde sich über mehrere Jahre erstrecken und hätte Modellcharakter.

10 Evaluationskonzept

Übergeordnetes Ziel des Konversionsprozesses ist eine nachhaltige Umstrukturierung des Areals. Zur Ermittlung des Erfolges der Revitalisierung des Flugplatzareals und der Siedlung Parsevalstraße sind die ökonomischen, ökologischen und sozialen Effekte im laufenden Prozess zu eruieren. Auf diese Weise besteht die Möglichkeit kurzfristig auf nicht vorhersehbare Entwicklungen zu reagieren und Maßnahmen zur Effizienzsteigerung zu veranlassen.

In der Phase der Vorbereitung des Konversionsprozesses, die insbesondere durch die Entwicklung von Machbarkeitsstudien und weiteren Untersuchungen für den Initialbereich geprägt sein wird, ist zur Evaluierung des jeweiligen Projektes eine Verständigung zwischen Projektleitung und dem Auftragnehmer auf eine Zielsetzung, einen Zeitplan und Projektinhalte sowie Wirkungen erforderlich. Die Abstimmungsergebnisse werden auf einem Monitoringbogen zusammengefasst. Folgende Inhalte sind u. a. vorgesehen:

- ▶ Kurzbeschreibung des Projektes, Projektträger, Ansprechpartner, Auftragnehmer
- ▶ Projektbeginn, Zeitplanung, Meilensteine
- ▶ Zieldefinition, Projektinhalte
- ▶ Beteiligung regionale und lokale Akteure, Netzwerkbildung
- ▶ Angaben zur Budgetverwendung
- ▶ Reflektion der Projekterfahrung, ggf. Vorschläge zur Optimierung der Projektarbeit

Der Monitoringbogen ist von den Auftragnehmern in Abhängigkeit der Laufzeit des jeweiligen Projektes mindestens einmal jährlich auszufüllen. Die Auswertungsergebnisse sollen der Projektleitung und den Auftragnehmern als Steuerungsinstrument dienen. Eine Fortschreibung des Monitoringbogens in Abhängigkeit des Prozesses ist jederzeit möglich.

Zur Überprüfung der Entwicklung des gesamten Konversionsprozesses im Rahmen der Umsetzung investiver Projekte werden der Stadt Gütersloh u. a. folgende Wirkungs- und Ergebnisindikatoren dienen:

- ▶ Anzahl der durch geförderte Projekte angestoßene Folgeaktivitäten und -maßnahmen
- ▶ Art und Anzahl der Projekte, die Synergieeffekte zu anderen Projekten haben
- ▶ Art und Anzahl der durch den Konversionsprozess angestoßenen Kooperationen
- ▶ Vermarktungsquote und Flächennachfrage
- ▶ Anzahl der im Konversionsgebiet angesiedelten Firmen und Betrieben
- ▶ Entwicklung der Arbeitslosenquote in Gütersloh
- ▶ Ein- und Auspendlerquote

Die Ergebnisse dieser Überprüfung werden auf einem Monitoringbogen festgehalten.

11 Fazit und weiteres Vorgehen

Das vorliegende IHK zeigt, dass das Flugplatzareal Gütersloh basierend auf den Bestandspotenzialen zu einem regional bedeutsamen interkommunalen Industrie- und Gewerbestandort entwickelt werden kann, der durch extensive Freizeitnutzungen, Flächen für erneuerbare Energien (Photovoltaik) und großflächige geschützte Biotopflächen rund um die ehemalige Landebahn ergänzt wird. Das basierend auf den Perspektivwerkstätten im Jahr 2013 entwickelte Grobkonzept wurde mit dem vorliegenden Konzept weiterentwickelt, sodass dem landespolitischen Ziel der „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“ in Verbindung mit dem Artenschutz Rechnung getragen wird. Eine Wohnfunktion ist aufgrund der peripheren Lage des Untersuchungsgebiets nicht vorgesehen, das IHK sieht auch eine Umnutzung der Siedlung Parsevalstraße für Industrie- und Gewerbebezüge vor.

Im Ergebnis der Standort- und Marktanalyse bildet die hohe Wirtschaftskraft und Arbeitsmarktzentralität der Stadt Gütersloh und des umliegenden Kreisgebiets in Kombination mit der Knappheit an Gewerbeflächenreserven im Stadtgebiet günstige Voraussetzungen für die Entwicklung des Industrie- und Gewerbestandortes. Die überregionale Verkehrsanbindung der Stadt über Straßen- und Schienenwege ist insgesamt positiv zu bewerten, hingegen ist die Verkehrsanbindung des Flugplatzareals hinsichtlich des Straßen-, Schienengüter- und des Öff-

entlichen Personennahverkehrs als ausbaufähig zu bewerten. Entsprechende Potenziale bieten die angrenzende Bundesstraße 513, der vorhandene Gütergleisanschluss und die Busverbindung in Richtung Gütersloher Innenstadt und Harsewinkel.

Mit dem IHK ist in Kooperation mit den Auftraggebern, den beteiligten öffentlichen Aufgabenträgern, Institutionen sowie Bürgerinnen und Bürgern ein städtebaulicher Zielkatalog entwickelt worden, der programmatisch und räumlich die Leitlinien für die zukünftige Standortentwicklung beschreibt. Die Konversion des Flugplatzareals leistet einen Beitrag zur Umsetzung folgender stadtentwicklungspolitischer Ziele:

- ▶ Entwicklung des Konversionsstandortes zu einem zukunftsfähigen Gewerbe- und Industriestandort (Leuchtturmwirkung)
- ▶ Verflechtung des isolierten Konversionsstandortes mit benachbarten Stadtteilen wie z. B. Blankenhagen und Integration benachteiligter gesellschaftlicher Gruppen in Bildung und Arbeit
- ▶ Berücksichtigung der Klima- und Naturschutzziele durch ressourcen- und freiraumschonende Umnutzung des Konversionsstandortes unter Berücksichtigung der ökologisch hochwertigen Flächen und Ausbau erneuerbarer Energien

Aufgrund der Lage außerhalb des Siedlungszusammenhangs sollte der Fokus der Standortvermarktung auf dem produzierenden Sektor mit störenden und nicht-störenden Betrieben liegen. Für einen Profilstandort mit einer engen Begrenzung des Branchenspektrums schätzen wir das Flugplatzareal als zu groß ein. Folgende Zielgruppen sind aus der Standort- und Marktanalyse für die Vermarktung im Sinne eines breiten Branchenmix abzuleiten:

- ▶ Verarbeitendes Gewerbe, u. a. aus den Gütersloher Leitbranchen Metall- und Elektroindustrie, Maschinenbau, Nahrungs- und Futtermittelindustrie sowie Möbel- und Holzindustrie
- ▶ Baugewerbe wie beispielsweise Werkstoffhersteller oder Hoch- und Tiefbauunternehmen
- ▶ Dienstleistungsunternehmen, z. B. produktionsorientierte Dienstleistungen, Verkehrsbetriebe (Busunternehmen), lokale Speditionen, Baustofftransportbetriebe, Groß- und Baustoffhandel

Inwieweit der vorhandene Gleisanschluss genutzt werden kann, hängt insbesondere von der Bahnaffinität der ansiedelnden Unternehmen ab. Aufgrund der Entfernung zur Autobahn ist der Standort nur eingeschränkt für Ansiedlungen aus der Logistikbranche geeignet.

Für den Freizeitsektor bietet der Standort vielfältige Potenziale. Neben Indoor-Freizeitangeboten

im Gewerbegebiet, wie einer Kartanlage oder einer Boulder-Halle, ist der südliche und südöstliche Teilbereich des Geländes für extensive Freizeitangebote wie Kletterpark, Übungs-Golfanlage (Driving Range), BMX-Parcours oder Bogenschießanlage geeignet. Entsprechende Anfragen liegen der Stadt vor.

Das IHK würdigt insbesondere die vorhandenen Bestandspotenziale auf dem Flugplatzareal. Hingegen werden die Wohn- und Sportnutzungen nördlich der B 513 nicht weiter verfolgt. Neben dem Erhalt adressbildender städtebaulicher Strukturen wie der Hauptzufahrt in Kombination mit dem Exerzierplatz werden Mannschaftsunterkünfte und Hangars in gutem bis befriedigendem Zustand erhalten. Sollte die Marktansprache ergeben, dass eine Nachnutzung für Industrie, Gewerbe oder Freizeit nicht möglich ist, können die Gebäude in einem zweiten Schritt im Sinne des Szenarios Neuparzellierung zurück gebaut werden. Ebenso wird die Verkehrs- und Entwässerungsinfrastruktur, welche sich in einem überwiegend sehr guten bis ausreichenden Zustand befindet, weiter genutzt, sofern sich die Anlagen in das Erschließungssystem des Entwicklungskonzepts einfügen. Nicht zuletzt sollen die naturschutzwürdigen Flächen gesichert und für eine sanfte touristische Nutzung hergerichtet werden. Ferner werden die vorhandenen Anknüpfungspunkte an das überörtliche Verkehrsnetz weiter ge-

nutzt und ausgebaut. Im Hinblick auf die Steigerung der touristischen Attraktivität ist das Areal an den Ems-Radweg anzubinden.

Der geplante öffentliche Raum lässt insbesondere in der zentralen Erschließungsachse und den Grünzügen Raum für eine attraktive städtebauliche Gestaltung. Im Bereich des Freiraums sind rund um die geschützten Biotopflächen und auf der ehemaligen Landebahn Flächen für artenschutzverträglich ausgestaltete Photovoltaikanlagen vorgesehen.

Bei dem Flugplatzareal handelt es sich um einen Standort mit einer langfristigen Entwicklungsperspektive. Es wurden daher vier Entwicklungsabschnitte für das Industrie- und Gewerbegebiet gebildet. Weitere Entwicklungsabschnitte umfassen die Freizeit- und die Photovoltaik-Flächen. Mit Blick auf die großen Flächenpotenziale wird von einem langfristigen Entwicklungszeitraum von 2016 bis 2030 ausgegangen. Sollte sich der Abzug der britischen Streitkräfte oder die Rückgabeverfahren verzögern, kann der Projektzeitraum verschoben werden.

Der Initialbereich für den Konversionsprozess umfasst die Hauptzufahrt und den Exerzierplatz. Mit einem Nutzungsmix für die erhaltenswerten Gebäude und kleinteiligen Ergänzungen kann der Initialbereich als Forschungs-, Bildungs-, Gewerbe- und

Dienstleistungs-Campus profiliert werden. Der adressbildende Entwicklungsabschnitt mit erhaltenswerter Bausubstanz hat somit im Sinne einer Initialzündung eine besondere Bedeutung für die Standortentwicklung. Zur Vorbereitung des Entwicklungsabschnitts sind weitere Untersuchungen und Planungen erforderlich, die ebenso wie ein Zielgruppenprojekt zur Integration von Langzeitarbeitslosen und Flüchtlingen in den Arbeitsmarkt Gegenstand des vorliegenden IHKs sind.

Nach der Analyse der bestehenden Förderlandschaft ist die Inanspruchnahme der RWP-Infrastrukturförderung nicht möglich, da Gütersloh nicht Gegenstand der Fördergebietskulisse ist. Der Einsatz von Städtebaufördermitteln und die Ausweisung eines Stadtumbaugebiets gemäß § 171b BauGB sind nach ersten Gesprächen mit dem Fördergeber aufgrund der nicht-integrierten Lage nicht möglich. Mit dem vorliegenden IHK werden die Voraussetzungen für die Beantragung und Bewilligung von EU-Fördermitteln (EFRE und ESF) geschaffen.

Mit Blick auf das weitere Vorgehen empfehlen wir folgende strategische Handlungsschritte:

Bei der weiteren planerischen Konkretisierung und Abarbeitung fachlicher Belange kommt der äußeren verkehrlichen Erschließung eine herausgehobe-

ne Bedeutung zu. Dies betrifft sowohl die verkehrsplannerische Fachebene als auch die interkommunale Abstimmung sowie die zukünftige Vermarktung als Gewerbe- und Industriegebiet. Die Thematisierung der notwendigen ortsdurchgangsfreien Anbindung an die Autobahn sollte als einer der nächsten Schritte erfolgen.

Die Veräußerung der Bundesflächen an die projektbeteiligten Kommunen sollte zum gutachterlich ermittelten Verkehrswert erfolgen. Hierbei sind die geplanten Aufwendungen für den Rückbau baulicher Anlagen und die Infrastruktur und der Wert der erhaltenen Gebäude angemessen zu berücksichtigen. Die Auswirkungen der Kaufpreisfindung auf die zukünftige Wirtschaftlichkeitsbetrachtung sind parallel zu den Verhandlungen fortlaufend zu überprüfen.

Es sind daher im Sinne einer partnerschaftlichen Zusammenarbeit auf Basis des IHK und den darin vorgesehenen Nutzungen zügig Gespräche von der Stadt Gütersloh und den kommunalen Projektpartnern Harsewinkel und Herzebrock-Clarholz mit dem Bund über den Ankauf der für die Gewerbe- und Freizeitnutzungen benötigten Flächen zu führen. Ziel ist der Abschluss einer konsensbasierten Konversionsvereinbarung. Für die geschützten Biotopeflächen ist im Sinne der langfristigen Sicherung der Artenschutzfläche ein langfristiger Eigentümer zu bestimmen, ebenso für umgebende „Abstands-

flächen“, welche für den Einsatz von Solarenergie geeignet sind.

Im Sinne des regionalplanerischen Ziels der interkommunalen Zusammenarbeit und der Verteilung von Lasten und Risiken auf „mehrere Schultern“ sind die bereits initiierten Gespräche mit den Kommunen Gütersloh, Harsewinkel und Herzebrock-Clarholz mit dem Ziel der gemeinschaftliche Entwicklung des Flugplatzareals abzuschließen. Entsprechende Beschlüsse der politischen Gremien liegen vor. Zurzeit befinden sich die Kommunen in Verhandlungen über den Abschluss einer öffentlich-rechtlichen Vereinbarung und der Gründung einer gemeinsamen Projektentwicklungsgesellschaft.

Der Einsatz der Städtebauförderung ist nach den bisherigen Äußerungen des Fördergebers fraglich. Wir empfehlen jedoch auf Basis des vorliegenden Konzeptes erneut die Möglichkeiten mit dem Fördergeber zu erörtern, da vorrangige Fördermöglichkeiten mit Ausnahme von Spartenförderprogrammen wie der ÖPNV-Förderung nur in begrenztem bestehen. Die Akquisition von EU-Fördermitteln über den EFRE, den ESF und die WRRL im Bereich des Welplagebachs ist weiter voran zu treiben. Ferner ist die Ausweisung eines Sanierungsgebiets gemäß § 142 BauGB zu prüfen, um finanzielle Anreize in den Gebäudebestand für private Investoren zu ermöglichen.

Die Vorbereitung des Antrags auf die Regionalplanänderung für die Siedlung Parsevalstraße und die angrenzenden Sportflächen zur Umnutzung für gewerbliche Zwecke hat begonnen. Nach dem endgültigen Abzug der Streitkräfte und dem anschließenden Entwidmungsverfahren ist die Änderung des Regionalplans für das Flugplatzareal schnellstmöglich zu beantragen. Die Änderung der Flächennutzungspläne und die Aufstellung der Bebauungspläne sollten möglichst in Parallelverfahren erfolgen, um die Verfahrensdauer zu verkürzen. Wir empfehlen die Aufstellung von zwei Bebauungsplänen für das Industrie- und Gewerbegebiet Parsevalstraße (ein Verfahren Stadt Gütersloh, ein Verfahren Stadt Harsewinkel) und zwei Bebauungsplänen für das nördliche Flugplatzareal, welche die Industrie- und Gewerbeflächen sowie die Photovoltaik-Flächen umfassen, da nach dem aktuellen Erneuerbare-Energien-Gesetz eine Förderung von Freiflächenphotovoltaik nur bei Vorliegen eines Bebauungsplanes möglich ist. Bei Bedarf können für das Industrie- und Gewerbegebiet Flugplatz mehrere Bebauungspläne für die Abschnitte Ost (Initialbereich), Mitte und West aufgestellt werden. Die Entwicklungsabschnitte können grundsätzlich auch parallel umgesetzt werden. Um eine personelle und finanzielle Überforderung der Projektbeteiligten zu vermeiden, sollten nicht mehr als zwei Entwicklungsabschnitte gleichzeitig umgesetzt werden.

Der Umgang des Konversionsprojekts birgt Risiken in zeitlicher, finanzieller, rechtlicher und technischer Hinsicht, die durch ein konsequentes Risikomanagement zu beobachten sind, sodass frühzeitig Gegenmaßnahmen ergriffen werden können. Nach aktuellem Kenntnisstand ist auf folgende Risiken besonderes Augenmerk zu richten:

- ▶ Zeitliche Verzögerungen durch den gegenüber den bisherigen Verlautbarungen des britischen Militärs späteren Abzugs der Streitkräfte und die Freigabe der Liegenschaften sowie aufgrund von Uneinigkeiten bei der Verkehrswertermittlung und beim Grunderwerb
- ▶ Zeitliche Verzögerungen in den förmlichen Planverfahren der Regionalplanänderung und der Bauleitplanung durch vorgesehene Neuaufstellungen des Landesentwicklungsplans NRW und des Regionalplans, Abwägungserfordernisse und Normenkontrollverfahren
- ▶ Unvorhergesehene Kosten und technische Herausforderungen, z. B. durch belastete Baustoffe beim Abbruch von baulichen Anlagen
- ▶ Kostensteigerungen aufgrund von zeitlichen Verzögerungen (z. B. bei den Baupreisen)
- ▶ Reduzierung der vermarktbaren Flächen aufgrund von Restriktionen im Bauleitplanverfahren
- ▶ Vermarktungszeitraum für die Gewerbe- und Freizeitflächen verlängert sich aufgrund konjunktureller Rahmenbedingungen oder fehlender Akzeptanz des Standorts bei Ansiedlungsinteressenten

Aufgrund der Komplexität der Konversionsmaßnahme und der damit verbundenen vielschichtigen Aufgaben, die zudem oftmals parallel angegangen werden müssen, ist die Aufgabenerledigung unter zentraler Federführung zusammenzuführen und zu koordinieren. Es ist sicherzustellen, dass die an der Maßnahmenumsetzung unmittelbar Beteiligten (u. a. Bund, Kommunen, Planer, Gutachter und Behörden) produktiv zusammenarbeiten und in überschaubarer Zeit sichtbare Erfolge erzielen.

Voraussetzung für die erfolgreiche Projektumsetzung ist eine möglichst breiter Konsens aller relevanten Akteure aus Politik, Verwaltung, Wirtschaft, gesellschaftlichen Gruppen und Initiativen sowie der Bevölkerung über Ziele und Inhalte der Standortentwicklung „Flugplatzareal Gütersloh“. Deshalb sollten die Planungsinhalte weiterhin im Dialog mit den Akteuren abgestimmt werden. Nur so können umsetzungs- und konsensfähige Lösungs- und Entwicklungsstrategien erarbeitet werden. Das vorliegende IHK ist hierfür eine wichtige Grundlage.

Anhang 1: Literatur- und Quellenverzeichnis

- Bertelsmann Stiftung: Wegweiser Kommune, Gütersloh 2016. <http://www.wegweiser-kommune.de/impressum>
- Bezirksregierung Detmold: Regionalplan des Regierungsbezirks Detmold - Teilabschnitt Oberbereich Bielefeld – Textliche Darstellung, Detmold 2004.
- Bundesagentur für Arbeit: Statistische Daten, Nürnberg 2016. <https://statistik.arbeitsagentur.de/Navigation/Statistik/Statistik-nach-Regionen/Politische-Gebietsstruktur/Nordrhein-Westfalen/Guetersloh-Nav.html>
- Bundesministerium für Arbeit und Soziales (BMAS): Neue Förderperiode 2014-2020, Bonn o.J. <http://www.esf.de/portal/DE/Foerderperiode-2014-2020/inhalt.html>
- CIMA: Gewerbeentwicklungskonzept Stadt Gütersloh, Köln 2015.
- Kreis Gütersloh: Demografiebericht für den Kreis Gütersloh 2015, Gütersloh 2016.
- IT NRW Information und Technik Nordrhein-Westfalen: Landesdatenbank NRW, Düsseldorf 2016. <https://www.landesdatenbank.nrw.de/ldb NRW/online>
- LANUV NRW: „Militärflugplatz Gütersloh - Kartierung 2013 und 2014“, Recklinghausen 2014.
- LWL Landschaftsverband Westfalen-Lippe: Gewerbesteuer und Grundsteuer B, Münster o. J.. <http://www.statistik.lwl.org/zahlen/realsteuern>
- MIK NRW Ministerium für Inneres und Kommunales Nordrhein-Westfalen: Richtlinien über die Gewährung von Zuwendungen für Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege (Förderrichtlinien Naturschutz – FöNa), Düsseldorf o. J..
- MKULNV Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen: Förderung im Bereich Bodenschutz, Altlastensanierung und Flächenrecycling, Düsseldorf o. J. <https://www.umwelt.nrw.de/umweltschutz-umweltwirtschaft/umwelt-wirtschaft-und-ressourcenschutz/boden-und-flaechen/foerderung/>
- MKULNV Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen: Regionalentwicklung mit Leader, Düsseldorf o. J. <https://www.umwelt.nrw.de/laendliche-raeume-landwirtschaft-tierhaltung/laendliche-raeume/foerfer-und-regionen/leader/>
- MWEIMH NRW Ministerium für Wirtschaft, Energie, Industrie, Mittelstand und Handwerk des Landes Nordrhein-Westfalen: Strukturförderung – EFRE Programm NRW, Düsseldorf o. J.. <http://www.mweimh.nrw.de/wirtschaft/strukturfoerderung/efre/index.php>
- NRW.BANK: Förderprodukte, Düsseldorf 2015. <http://www.nrwbank.de/de/foerderprodukte/produksuche/index.html>
- NRW.URBAN GmbH & Co. KG: „Gütersloh Flugplatz - Bestandserfassung und -einschätzung, Definition einer Grobstruktur“, Dortmund 2013.
- NRW.URBAN GmbH & Co. KG: „Gütersloh Flugplatz - Konkretisierung der zivilen Nachnutzung für das Gelände der Princess Royal Barracks“, Dortmund 2014.
- NRW.URBAN GmbH & Co. KG: „Gütersloh - Ermittlung der Freilegungskosten und fachplanerische Abstimmungsprozesse für die Princess Royal Barracks“, Dortmund, Juli 2015.
- Land Nordrhein-Westfalen | Bezirksregierung Detmold: „Gebietsentwicklungsplan Teilabschnitt Oberbereich Bielefeld“, Detmold o. J..
- OstWestfalenLippe GmbH: OWL 4.0 – Industrie, Arbeit und Gesellschaft – Regio.NRW – Integriertes Handlungskonzept der Region OstWestfalen Lippe, Bielefeld 2015.
- Stadt Gütersloh: Breitbandatlas der Stadt Gütersloh, Gütersloh 2015. <http://www.geodaten.guetersloh.de/mapbender3/app.php/application/Breitbandinternet>
- Stadt Gütersloh: „Stadtentwicklungskonzept Gütersloh 2010“, Gütersloh 2002.
- Stadt Gütersloh: Flächennutzungsplan der Stadt Gütersloh 2020 – Begründung. Gütersloh 2007.
- Stadt Gütersloh: Perspektiven für Blankenhagen, Dortmund / Gütersloh 2010.
- Stadt Gütersloh: 1. Konversionsbericht für die Stadt Gütersloh - Bewältigung der Folgen des Abzugs der britischen Streitkräfte -, Gütersloh 2011.
- Stadt Gütersloh: „Strategische Gewerbeflächenentwicklung für die Stadt Gütersloh“, Gütersloh 2012.
- Stadt Gütersloh: Aktives Stadtzentrum Gütersloh – Integriertes Handlungskonzept – Teilkonzept Innenstadt 2020+, Gütersloh 2014.
- Stadt Gütersloh: Statistischer Bericht 2015 zur Lage der Familie in der Stadt Gütersloh, Gütersloh 2015a.
- Stadt Gütersloh: Breitbandatlas der Stadt Gütersloh, Gütersloh 2015b. <http://www.geodaten.guetersloh.de/mapbender3/app.php/application/Breitbandinternet>
- Stadt Gütersloh: Die Entwicklung der Einwohnerzahlen in der Stadt Gütersloh vom 31.12.1986 - 31.12.2015, Gütersloh 2015c. <http://www.guetersloh.de/Z3VldGVyc2xvaGQ0Y21z0jEzNDY4.x4s>
- Statistische Ämter des Bundes und der Länder: Hochrechnung auf Grundlage der Zensusdaten 2011, 2014.
- Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL): Förderrichtlinie für den Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe, Münster o. J..

Stadt Gütersloh

Stabsstelle Konversion
Berliner Straße 70
33330 Gütersloh

Ansprechpartner:
Michael Schmidt
Telefon: 05241 82-3578
Telefax: 05241 82-3320
E-Mail: michael.schmidt@guetersloh.de
Internet: www.guetersloh.de

Herausgeber: Stadt Gütersloh

