

# Konversion des Gütersloher Flughafens

Im Oktober 2010 erklärte der britische Premierminister David Cameron im britischen Unterhaus, dass die Hälfte der in Deutschland stationierten Soldaten samt ihrer Familien bis 2015 und der Rest bis 2020 zurückkehren sollten.

Mit dem für 2016 angekündigten Abzug der britischen Streitkräfte (British Forces Germany, BFG) vom Flughafen in Gütersloh endet auch dessen 80-jährige Geschichte. Folglich wird dieser frei für eine anderweitige Nutzung. Die Fluggenehmigung wird damit dauerhaft erlöschen und die baulichen Einschränkungen in den früheren Lärmschutzzonen werden hinfällig.

## Historie

Der Gütersloher Fliegerhorst wurde in den Jahren 1935–1937 von der deutschen Wehrmacht im Westen der Stadt an der Marienfelder Straße auf einer Fläche von rund 340 ha erbaut, ab 1945 von der britischen Besatzungsmacht übernommen und von deren Royal Air Force betrieben. Zu Zeiten der Reichsluftwaffe gab es lediglich eine gewalzte Grasfläche als Start- und Landebahn. Von 1939 bis 1940 waren hier Kampfgeschwader der deutschen Luftwaffe stationiert, die u. a. an der Bombardierung von Rotterdam 1940 beteiligt waren. Von 1940 bis Kriegsende hatten hier stationierte Nachtjagdgeschwader die Aufgabe, alliierte Bomber im Anflug auf deutsche Städte abzufangen.

Die meisten Hangars und Verwaltungsgebäude, die heute noch genutzt werden, stammten aus deutscher Zeit, da der Fliegerhorst im Zweiten Weltkrieg nur relativ geringe Zerstörungen durch alliierte Bombardierungen (April 1944 und März 1945) aufwies. Auch eine von den Nazis im Mai 1945 befohlene eigene Zerstörung vor Übernahme durch die anrückenden Amerikaner wurde nicht vollzogen. Erst die Briten legten ab 1945 eine mit 2 252 m Länge und 46 m Breite asphaltierte Start- und Landebahn an.

Im Kalten Krieg hatte der Standort die Aufgabe, die innerdeutsche

Grenze zu überwachen und diese mit ihren sehr lauten Kampfflugzeugen (u. a. Lighnings und Harrier) zu schützen. Die Fluglärmproblematik war 1945–1990 Dauerthema für die Gütersloher Bevölkerung. Auch die örtlichen Medien bekundeten Interesse daran, indem sie darüber berichteten. Dennoch konnten sie an der militärischen Nutzung nicht das Geringste ändern.

Kriegerische Auseinandersetzungen, an denen die Briten beteiligt waren, wurden von Gütersloh aus logistisch gesteuert. So u. a. bei dem Nordirland-Konflikt 1969–1994, dem Falkland-Krieg 1982 sowie den Golf-Kriegen 1 (1980–88), 2 (1990 und 1991) und 3 (2003–2011).

Von Mitte der 1980er Jahre bis 1993 nutzten die Gütersloher Firmen Bertelsmann und Miele den Flughafen auch mit ihren Maschinen, die ansonsten auf dem Flughafen Paderborn stationiert waren. Von 1994 bis 2003 bemühte sich die Flughafen Gütersloh GmbH um eine fliegerische Mit- und Nachnutzung, die letztlich nicht erfolgreich war.

Nach Abzug der Royal Air Force 1993 aus Gütersloh wurde das Areal als Princess Royal Barracks von der britischen Army bis heute weiter genutzt. Viele vorhandene Wohngebäude wurden für die Soldaten aufwändig um- und eine Vielzahl auch neu gebaut; die letzten Gebäude erst nach 2010.

## Konversion

Bis spätestens 2020 soll ein zweiter britischer Militärstandort in Gütersloh, die rund 37 ha großen Mansergh Barracks, die ehemalige deutsche Nachrichtenkasernen südöstlich der Innenstadt an der Verler Straße, aufgegeben werden.

Beide Flächen, die der Bundesrepublik zur Nachnutzung zurückgegeben werden sollen, stellen besonders für die Standortkommune Gütersloh eine enorme Herausforderung im Zuge einer zivilen Nachnutzung dar.

Die Konversion beider ehemals militärisch genutzten Flächen bieten der Stadt, sollten Bund oder Land

NRW nicht von ihrem „Vorkaufsrecht“ Gebrauch machen, planerisch enorme Potenziale.

Gütersloh hat es in den letzten 15 Jahren als eine von wenigen Kommunen in Ostwestfalen-Lippe (OWL) versäumt, die von der Bezirksregierung Detmold im Regionalen Entwicklungsplan 2000 eingeforderten 100–120 ha Gewerbeflächen für die Gütersloher Wirtschaft bereitzustellen. Nun soll dieses Defizit nach Wunsch der politischen Mehrheit der Stadt (sieben Parteien und Gruppierungen) besonders auf den Flächen des ehemaligen Fliegerhorstes und benachbarter Flächen kompensiert werden.

Der vielfach diskutierte und überarbeitete **Landesentwicklungsplan** NRW fordert dabei die Notwendigkeit einer interkommunalen Zusammenarbeit, besonders mit den Nachbarkommunen Harsewinkel und Herzebrock-Clarholz, ein. Pikant ist dabei, dass beide 1935 Gebiete des Fliegerhorstes auf „Wunsch“ der Luftwaffe (Reichsfiskus Luftfahrt) verkaufen bzw. abtreten mussten, damit das 340 ha große Areal in Gänze Teil der Standortkommune Gütersloh wurde. Folglich wurde eine mögliche Rückübertragung der Flächen diskutiert, gutachterlich und juristisch überprüft, aber letztlich als der Sache nicht dienlich (zumindest aktuell) verworfen. An einer zu schaffenden Entwicklungsgesellschaft sollen die beiden Umlandkommunen, aber auch weitere Städte und Institutionen von der Stadt Gütersloh beteiligt werden.

Die Zahl des militärischen Personals, des Verwaltungspersonals und ihrer Angehörigen betrug, im Laufe der über 70-jährigen britischen Besatzung, jeweils ca. 6 000 Personen. Rund 360 Zivilangestellte werden mit dem Abzug der Briten freigesetzt, was zusammengenommen einen geschätzten Kaufkraftschwund von ca. 120 Mio. € jährlich mit sich bringt. Darüber hinaus werden rund 1 000 Wohnungen bis 2020 auf den kommunalen Wohnungsmarkt gelangen, davon etwa 350 im Eigentum der



Abb. 1: Luftbild des Flughafens Gütersloh (Quelle: Stadt Gütersloh)

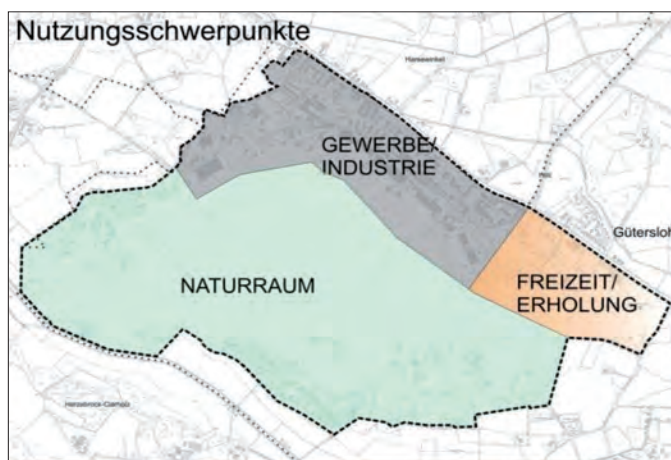


Abb. 2: Grobkonzept der Flughafenkonversion Gütersloh (Quelle: Stadt Gütersloh)

Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA), die auch Eigentümerin und Verwerterin der militärischen Flächen ist.

Die dargestellte Größenordnung macht deutlich, dass sich die Stadt Gütersloh durch die Konversion verschiedensten planerischen und ordnungspolitischen Herausforderungen stellen muss, aber auch erhebliches Entwicklungspotenzial für die Zukunft zur Verfügung steht. Rat und Verwaltung haben direkt nach Ankündigung des britischen Abzugs mit strategischem Handeln auf Basis eines Zielkonzeptes begonnen, das nicht nur die potenziellen Entwicklungstendenzen der Stadt berücksichtigt und die Ziele der vom Rat

beschlossenen Stadtentwicklungskonzepte einhält, sondern auch den regionalen Konsens in die Strategiefindung und die Prozessabwicklung integriert.

In einer Sitzung am 26.11.2010, weniger als einen Monat nach Camerons Rückzugsplä-

nen, beschloss der Rat der Stadt Gütersloh, den Hauptausschuss mit der Koordination der Arbeiten zum Thema „Abzug der Briten/Konversion“ zu beauftragen.

In der Sitzung des Hauptausschusses am 14.03.2011 wurde den Ratsmitgliedern, auch dem Autor dieses Aufsatzes, der „1. Konversionsbericht für die Stadt Gütersloh – Bewältigung der Folgen des Abzuges der britischen Streitkräfte“ vorgelegt. Der 44-seitige Bericht enthält schon zu diesem sehr frühen Zeitpunkt detaillierte Informationen zu den Vorhaben der britischen Streitkräfte in Deutschland (besonders in OWL) sowie zu bereits erfolgreich durchgeführten oder eingeleiteten Konver-

sionsprojekten und -prozessen, z. B. in Münster sowie die umgenutzten militärischen Flugplätze in Bitburg bzw. in Weeze/Laarbruch.

Im Weiteren wird ausführlich auf die beiden Gütersloher Konversionsflächen und die betroffenen zivilen Liegenschaften eingegangen. Der erste Konversionsbericht beinhaltet auch eine Strategie mit weiterem Vorgehen. Eine große Hilfe waren für Gütersloh die Arbeiten von NRW.URBAN ([www.nrw-urban.de](http://www.nrw-urban.de)), die vielfache Erfahrungen aus bereits abgewickelten Konversionsprozessen, besonders im Rheinland, einbringen konnten. Strategiefindung und Konzeptentwicklung, Ist-Analyse, Verwertbarkeit, Zustand, Rückbauaufwand, erste Nutzungskonzepte, Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen, Prozessabläufe und die Einbindung von Fachleuten sind Arbeitsschwerpunkte von NRW.URBAN. Die Gesellschaft wurde bereits 2013 vom NRW-Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr mit einem ersten Bericht betraut und auch von dieser Stelle finanziert.

### Nutzungsoptionen

Nach den ersten Untersuchungen auf dem riesigen Areal wurde schnell klar, dass eine vielfach gewünschte gewerbliche Nachnutzung nur auf max. 100 ha im bebauten nördlichen Teil möglich sein wird, da weite Teile südlich der Startbahn unter Naturschutz gestellt werden und damit von der BImA erst gar nicht „auf den Markt“ kommen (Abb. 2). Aktuell erscheint ein Mix aus Naturschutzgebiet, Freizeitnutzung, Nutzung für regenerative Energien und gewerblicher Nutzung möglich.

Vor dem Hintergrund gesamtpolitischer Entwicklungen ist ebenfalls vorstellbar, dass nicht die Standortkommune Gütersloh den Zugriff auf die Flächen erhält, sondern der Bund oder das Land NRW von ihrem höherrangigen Recht Gebrauch machen und die vielen, teils neuen Unterkünfte anderweitig nachnutzen.