

## FfF Goslar Stellungnahme zu den aktuellen Entwicklungen im Fliegerhorst

### Hintergrund

Der „Fliegerhorst“ ist ein alter Flugplatz, der bereits seit 1937 militärisch genutzt wurde. Ab 1958 wurde der Teil des Flugplatzes, den man heute noch als Fliegerhorst kennt, von der Bundeswehr zu Ausbildungszwecken genutzt. Seit 2010 gibt es keine Nutzung mehr durch die Bundeswehr.



1 Der „Fliegerhorst“ aus dem „Ackers-Gutachten“

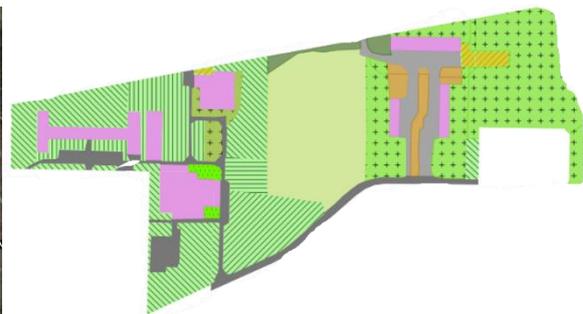
Bereits 2010 wurde deshalb durch das Büro Ackers Partner Städtebau aus Braunschweig ein Gutachten angefertigt, das über mögliche Weiternutzungen des Geländes Aufschluss geben sollte. Dieses Gutachten wird ab hier als „Ackers-Gutachten“ bezeichnet.

2016 wurde ein Teil des Gebietes (Brunnenkamp) an die Klosterkammer Hannover übergeben, den restlichen Teil erwarb eine Gruppe aus ursprünglich drei Investoren zu einem nicht nennenswerten, eher symbolischen Preis. Zwei dieser Investoren sind inzwischen abgesprungen, verantwortlich ist nun nur noch Herr Bruns, genauer gesagt die „Unternehmensgruppe Bruns“ aus Goslar.

Ein Großteil des Gebietes ist inzwischen erschlossen, entgegen der anfänglichen Planungen eines Gewerbegebietes wurden die meisten Grundstücke als Baugrundstücke zum Verkauf angeboten. Die historischen Gebäude sind denkmalgeschützt und werden umfunktioniert. Noch nicht erschlossen ist der Bereich „Fliegerhorst Nord“. Dieser ist in allen bisher genehmigten Bebauungsplänen Grünfläche, soll nun aber nach dem Bebauungsplan 177 auch zu Wohngebiet werden. Der B-Plan 177 sieht auf dem Gebiet 64 Baugrundstücke vor und ist noch nicht vom Rat der Stadt Goslar genehmigt.



2 „Fliegerhorst Nord“ (rot) und Deponie (gelb) aus Google Maps



3 „Fliegerhorst Nord“ aus dem Biologischen Bericht von Dr. Fahlbusch und Partner (2020)

### Kritik am Großprojekt Fliegerhorst

Im Folgenden erläutern wir unsere drei Hauptkritikpunkte im Zusammenhang mit der Erschließung des Fliegerhorstes und leiten daraus unsere Forderungen ab. Wir kritisieren dabei nicht, dass das Gebiet erschlossen und neuer Wohnraum geschaffen wurde, sondern die Umsetzung, verpassten Chancen und illegalen Vorgänge.

## 1. Allgemeine Versäumnisse bei der Planung und Umsetzung

Als Neubaugebiet in der heutigen Zeit hätte der Fliegerhorst großes Potential gehabt, Vorzeigeviertel in Sachen Nachhaltigkeit, Lebensqualität und Familienfreundlichkeit zu werden. Das „Ackers-Gutachten“ von 2010, das als Grundlage für den Verkauf und die Entwicklung diente, „konnte für Goslar kein[en] akute[n] Bedarf im Bereich Wohnen, Gewerbe oder Dienstleistungen feststell[en], mit dem derzeit größere Gebietsentwicklungen zu begründen wären. Unter langfristiger Perspektive mach[e] es jedoch Sinn, mit diesen Flächen ein hochwertiges und vielseitiges Angebot vorzuhalten, um für mögliche positive Entwicklungen handlungsfähig zu sein.“ (S. 32) Auch stellte das Gutachten fest:

„Das Grün, vor allem der umfangreich vorhandene Baumbestand, stellt eine wesentliche Qualität des Gebietes dar. Dieser Charakter ist noch ausbaufähig.“ (S. 22);

„Das unterschiedliche Grün soll nicht nur das Erscheinungsbild der zukünftigen Nutzungen mitprägen, sondern vielmehr auch ein Naherholungsangebot für den angrenzenden Stadtteil Jürgenohl bieten.“ (S. 24) und

„Bei einer notwendigen Parzellierung des Planungsgebietes und dem damit verbundenen Strukturwandel ist es wichtig darauf zu achten, dass der parkartige Charakter des Geländes durch zu erwartende Einfriedungen nicht verloren geht.“ (S.22)

Diese Feststellungen stehen in krassem Gegensatz zur tatsächlichen Umsetzung durch den Investor.

Ein:e Investor:in muss notwendigerweise Gewinn machen. Trotz des niedrigen Kaufpreises gibt es hohe Kosten für die Erschließung des Gebietes, u.a. durch den Bau der Straßen, das Legen der Versorgungsleitungen und eine fachgerechte Entsorgung des anfallenden Bauschutts. Diesen Ausgaben stehen dann die Einnahmen durch den Verkauf der Baugrundstücke gegenüber. Natürlicherweise hat ein:e Investor:in deshalb ein Interesse daran, aus dem Gebiet so viele Baugrundstücke wie möglich zu machen. Radwege (also Verkehrsfläche), öffentliche Grünflächen, Wälder und Spielplätze, die nicht als Bauland genutzt werden können, stehen dabei seinen finanziellen Interessen entgegen. Auch wenn wir einsehen, dass ein Gewinn notwendig ist, um das Ganze finanzierbar zu machen, rechtfertigt das nicht jede Maßnahme zur Gewinnmaximierung.

Warum also hat die Stadt das Gebiet nicht selbst erschlossen, um so die Kontrolle über die Entwicklung zu haben? Zum einen gehörte das Gebiet nie der Stadt, es war im Besitz der BImA (Bundesanstalt für Immobilienaufgaben), die Stadt hätte sich also auch erst bewerben müssen. Zum anderen war mit dem Kauf des Gebietes ein gewisses finanzielles Risiko verbunden, da es sich um ein ehemaliges Militärgelände mit Altlasten handelt, die fachgerecht entsorgt werden müssen. Dazu kommt der Personalmangel der Stadt Goslar im Baubereich, sodass man sich entschied das Ganze einem Investor zu überlassen, der über die nötige Erfahrung und finanziellen Ressourcen verfügte.

Trotzdem hat die Stadt Goslar nicht jede Kontrolle und Verantwortung abgegeben: Man hätte die Möglichkeit gehabt über den Erschließungsvertrag genaue Bedingungen festzulegen, außerdem musste der Rat der Stadt Goslar jeder Änderung im Bebauungsplan zustimmen. Auch hat eine Stadt die Möglichkeit, bei Neubauten den Einbau von Photovoltaik und Solarthermie gesetzlich vorzuschreiben.

Bereits von Anfang an gab es die Forderung des Arbeitskreises Fliegerhorst (einem Zusammenschluss mehrerer Goslarer Vereine) nach einem Grüngürtel von Jürgenohl zum Grauhöfer Holz und weiteren öffentlichen Grünflächen, die sich an dem „Ackers-Gutachten“ orientieren. Auch wir sprachen bereits am 23.08.2019 im Rahmen einer Fahrraddemo mit Oberbürgermeister Dr. Oliver Junk über fehlende Radwege im Neubaugebiet Fliegerhorst.

Wie es deshalb passieren konnte, dass nichts davon umgesetzt wurde, nahezu der gesamte Waldbestand in Bauland umgewandelt wurde, es im gesamten erschlossenen Gebiet keine öffentlichen Grünflächen gibt, ein eigentlich geplanter Spielplatz nicht gebaut wurde, es keine vernünftige Vernetzung für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen von Jürgenohl ins Naherholungsgebiet Grauhöfer Holz gibt und es vor allem im gesamten Gebiet keine Fahrradwege gibt, ist uns schleierhaft.

Wir fordern konkret den Bau von Fahrradwegen in beiden Richtungen der Straßen. Diese müssen auf der jetzigen Autofahrbahn liegen und baulich, beispielsweise durch eine Betonschwelle, von der Autospur getrennt sein. In den Straßen, die zu schmal sind, um einen ausreichend breiten Fahrradweg anzulegen, fordern wir hier die Einrichtung sogenannter „Fahrradzonen“. Dabei gilt durchgehend Tempo 30 und Fahrräder haben Vorrang vor Autos, dürfen also beispielsweise nebeneinander fahren und v.a. nicht überholt werden. So wird die Sicherheit der Fahrradfahrer:innen gewährleistet und ihnen wird im Straßenverkehr Priorität eingeräumt, ohne dafür auf Platz für Fußgänger:innen zu verzichten.

Außerdem muss geprüft werden, inwieweit eine Begrünung nachzuholen ist und noch nicht bebaute Gebiete zu öffentlichen Grünflächen gemacht werden können. Hierbei sollte jede Möglichkeit genutzt werden. Lediglich einen Wald auf der Fläche zu pflanzen, die derzeit als Deponie genutzt wird, wie die SPD es vorschlägt, ist allerdings kein ernstzunehmender Lösungsansatz.

Es sollte auch geprüft werden, inwiefern es jetzt noch möglich ist, den Einbau von Photovoltaik und Solarthermie bei den Neubauten zu fördern. Wir würden auch ein allgemeines Verbot von sogenannten „Schottergärten“ begrüßen.

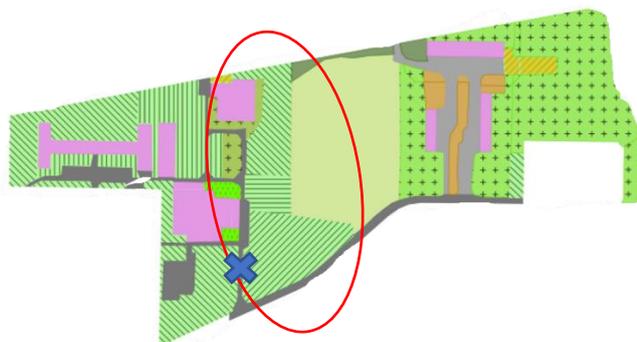
Auch sollte die Idee eines Waldspielplatzes umgesetzt werden. Ob dieser im Gebiet des Fliegerhorstes oder einer geeigneten Alternative liegt, ist dabei zweitrangig. Sollte er aber nicht im Fliegerhorst liegen, darf das nicht dazu führen, dass das Gebiet gar keinen Spielplatz erhält.

## 2. „Fliegerhorst Nord“, Bauplanänderung und Fällungen

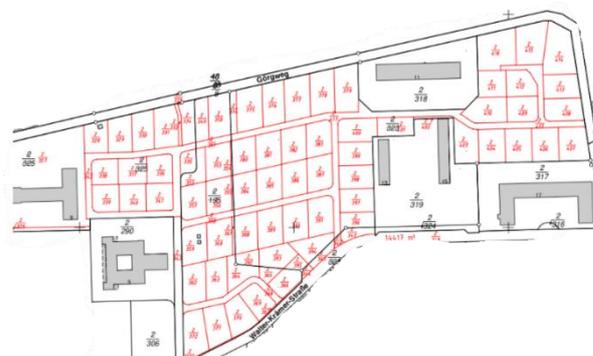
Anfänglich war die Fläche „Fliegerhorst Nord“ als Grünfläche im Randgebiet eines bis zur Walter-Krämer-Straße reichenden Gewerbegebiets geplant. Das liegt unter anderem daran, dass zum dahinterliegenden Grauhöfer Holz ein Mindestabstand von 100 Metern (im Sonderfall reduzierbar auf 35 m) gehalten werden muss und in dem Gebiet bereits als Ausgleichsmaßnahmen Quartiermöglichkeiten für den geschützten Siebenschläfer angebracht und angerechnet wurden. Außerdem kommen in dem Gebiet weitere geschützte Arten wie Fledermäuse und Vögel (insbesondere Stare) vor.

Ein Gutachten von September 2020 (Dr. Fahlbusch und Partner) hält eine Bebauung zwar trotzdem für möglich, sollten entsprechende Ausgleichsmaßnahmen getroffen werden, eine Genehmigung des Rates für eine Bebauung gibt es aber noch nicht. Auch kritisieren BUND Westharz und NABU Goslar in einer Stellungnahme die geplanten Ausgleichsmaßnahmen, da auf der geplanten Ausgleichsfläche in Oker bis vor kurzem noch ökologisch wertvoller Pionierwald stand, der nun nicht mehr da ist. Ein Zusammenhang lässt sich bis jetzt nicht nachweisen, dem sollte aber zumindest nachgegangen werden.

Über den Bebauungsplan 177, der den „Fliegerhorst Nord“ als Wohngebiet vorsieht, wird am 14.01.2020 im Bauausschuss der Stadt Goslar beraten und in der folgenden Ratssitzung entschieden.



3 „Fliegerhorst Nord“ aus dem Biologischen Bericht von Dr. Fahlbusch und Partner (2020), rot markiert die inzwischen gerodete Fläche



4 Geplantes Wohngebiet "Fliegerhorst Nord" nach B-Plan 177

Trotz fehlender Genehmigung wurde in den vergangenen Wochen die in Abb. 3 rot eingezeichnete Waldfläche von 13.000 m<sup>2</sup> gefällt. So fällt ein möglicher Grund für die Ablehnung des B-Plans 177 – der Erhalt dieses Waldstückes – weg. Wer weiß, dass die maximale Strafe, die den Investor dafür erwartet, 25.000 € sind und das mit der Summe vergleicht, für die die Grundstücke später verkauft werden, dem muss unweigerlich der Gedanke kommen, ob die Strafzahlung einkalkuliert wurde. Dies ist natürlich reine Spekulation – dass einem erfahrenen Investor aber nicht bewusst ist, dass er mit dem Fällen der Bäume auf die Genehmigung warten muss, ist wohl auszuschließen.



5 Blick von ✖ (siehe Abb. 3, S. 3) auf die gerodete Fläche, Foto vom 06.01.2020

Dass ein Teil des Waldes schon gerodet ist, darf deshalb jetzt auf keinen Fall Grund sein, dem B-Plan und damit der Rodung der restlichen Waldflächen auf dem Gebiet (alle grün markierten Flächen der Abb. 3) zuzustimmen.

Im Gegenteil: Als letzte verbliebene Grünfläche sollte das Gebiet den Bewohner:innen vollständig erhalten bleiben. Dazu sollte am 14.01. dem Antrag der Grünen-Ratsfraktion (TOP Ö 8.1) stattgegeben werden, nachdem der verlorene Wald vor Ort ökologisch gleichwertig aufgeforstet werden soll. Die Kosten hat selbstverständlich der Investor zu tragen, zusätzlich zu der ohnehin anfallenden Strafzahlung. Auch die Fragen, die die FDP-Ratsfraktion in ihrem Antrag (TOP Ö 8.2) stellt, sollten restlos geklärt werden, bevor weitere Genehmigungen erteilt werden.

Sollte eine komplette Ablehnung des B-Plans 177 im Rat keine Mehrheit finden, muss dieser stark überarbeitet werden, sodass zumindest dieser Teil des Neubaugebiets hohe Standards an Radwegen, Grünflächen und den geforderten Grünstreifen vorweist. Es gibt keine akzeptable Rechtfertigung für die Genehmigung der aktuellen Version des B-Plans 177.

### 3. Mülldeponie

Bei dem betreffenden Gebiet handelt es sich um eine Fläche im östlichen Teil des Fliegerhorstes (vgl. gelbe Markierung Abb. 2), die schon zu Welt- und Nachkriegszeiten als freie Deponie genutzt wurde. Zeitzeug:innenberichten zufolge haben sowohl amerikanische und britische Truppen, als auch die Zivilbevölkerung diese mit teilweise belastetem Material befüllt. Mit Nutzung des Geländes durch die Bundeswehr wurde die Fläche jedoch planiert und als ABC-Übungsplatz genutzt. Nach Informationen von Anwohner:innen und Ortskundigen war die Fläche bis 2017 etwa ebenerdig und bewachsen.



6 Luftbild 2017



7 Luftbild 2018



8 Luftbild 2019, mit LKW



9 22.04.2019



10 Müll auf der Deponie, 2020

Hier sind Luftaufnahmen der Fläche zu sehen. Zur größenmäßigen Einordnung eignen sich die Gebäude im linken Teil des Bildes. Der Pfeil im dritten Bild zeigt einen LKW, der mutmaßlich Material abläd.

Zuletzt fiel eine große Erhöhung und Vergrößerung der Fläche auf, obenauf fanden sich noch nicht planierte Müllhaufen. Nach Einschätzung des Geologen Friedhart Knolle (BUND Westthar) handelt es sich um eine mehrere Meter hohe, etwa 7.000 m<sup>2</sup> große Deponie aus Mischmüll, die im Laufe der letzten zweieinhalb Jahre angelegt wurde. Die Aussage des Investors, es handele sich um ein Zwischenlager, hält er für unglaubwürdig, da in einem Zwischenlager Abfälle getrennt gelagert werden. Hier dagegen wurde der Müll sogar einplaniert, oben fanden sich noch Laternenpfosten, aufgebrochener Asphalt und weiterer Mischmüll.

Auch für ein Zwischenlager wäre allerdings nach BImSchG (Bundes-Immissionsschutzgesetz) ab einem Jahr eine Genehmigung nötig. Als Friedhart Knolle die Deponie im Namen des BUND und NABU beim Landkreis anzeigte, war dort nichts von solch einer Genehmigung bekannt. Eine offizielle Aussage zur Existenz einer solchen Genehmigung gibt es allerdings trotz Anfrage noch nicht. Hier fehlt es eindeutig an Transparenz, auch die Öffentlichkeit hat ein Recht auf Zugang zu diesen Informationen. Ansonsten fehlt es an Handlungsfähigkeit. Da Herr Bruns bei Vorliegen einer solchen Genehmigung diese sicherlich inzwischen vorgelegt hätte, gehen wir davon aus, dass sie nicht existiert und die Deponie damit illegal ist – ob Zwischenlager oder Mischmüllendlagerung.

Warum ist dieses Mischmülllager so problematisch? Auf der Deponie wurde unter anderem aufgebrochener Asphalt gefunden. Das spricht dafür, dass dort Bauschutt lagern könnte, der von den ehemaligen Straßen des Geländes stammt. Aus Zeitzeugenberichten und Dokumenten weiß man, dass in der Nachkriegszeit Schlacke aus Oker als Untergrund für die Straßen genutzt wurde. Ein Gutachten der AWIA Umwelt GmbH aus 2014 bestätigt das. Das Gutachten ordnete mehrere Asphaltproben als gefährlichen Abfall ein (S. 16). In den Bodenproben der Tragschichten wurden Schlackenbestandteile und Schwermetalle nachgewiesen, die ebenfalls Einfluss auf die Einordnung in Deponieklassen haben (DK II und DK III) (S. 36 f.). Die Mehr-Kosten für die Entsorgung der Asphalt- und Tragschicht wurden deshalb auf insgesamt 1,4 Millionen € geschätzt (S. 46 und S. 48).

Wir schließen uns deshalb den Forderungen von BUND und NABU an, den Inhalt der Deponie schnellstmöglich untersuchen zu lassen. Sie muss danach unter den nötigen Sicherheitsvorkehrungen wieder abgetragen und der Abfall ordnungsgemäß entsorgt werden. Herr Bruns und seine Unternehmensgruppe müssen schnellstmöglich zur vollständigen Aufklärung beitragen, was den Inhalt der Deponie und den Verbleib des belasteten Materials betrifft.

Goslar, den 11.10.2021

### **Fridays for Future Ortsgruppe Goslar**

#### Quellen:

Städtebauliches Gutachten Fliegerhorst Goslar, Ackers Partner Städtebau (Jan. 2011)

Ehem. Fliegerhorst Goslar Schadstoffuntersuchungen am Straßenkörper, AWIA Umwelt GmbH (29.01.2014)

Bebauungsplan 177 Fliegerhorst Nord – Biologischer Bericht, Dr. Fahlbusch und Partner (September 2020)

Sitzungsvorlage Nr. 2020/395 – B-Plan 177 Fliegerhorst Nord

177-1Umweltrelevante Stellungnahmen (gesammelt)

Geologe Friedhart Knolle (BUND)

Dr. Donald Giesecke (Sprecher Arbeitskreis Fliegerhorst)