



bürgerzeitung

für den Erhalt des Burgstraßenviertels

Geplanter Anteil öffentlicher Gelder an der Baumaßnahme Sanierungsgebiet Burgstraße:

► Gesamt: **3,7 Mio. €**

► davon **2,5 Mio. €** von Dritten (Bund/Land)

► **1,2 Mio. €** von der Stadt Oldenburg

► ferner beantragt: Umschichtung des Restbetrages aus dem Sanierungsgebiet Pferdemarkt **1 Mio. €**, das würde den Gesamtbetrag auf **4,7 Mio. €** erhöhen.

AKTUELL * AKTUELL

Ratssitzung am 17. November: An diesem Tag hat die Lokalzeitung eine ganze Seite voller Leserbriefe aufgebracht. Bürger veröffentlichen, die gegen die aktuelle Burgstraßen-Planung wettern. Sie bringen eine wochenlange Diskussion auf den Punkt: So darf man mit dem sensiblen Altstadtviertel nicht umgehen. Die Leserbriefschreiber fühlen sich von den Planern hinter das Licht geführt. Doch Oberbürgermeister Dietmar Schütz sagt abends in der Einwohnerfragestunde, es bestehe in dieser Sache kein weiterer Informationsbedarf. Im Wahlkampf waren ihm Bürgernähe, Rad- und ÖPNV-Förderung, Innenstadtentwicklung und die Belange der Kaufmannschaft noch wichtig. Durch sein jetziges Vorgehen und die vorliegende Planung agiert Schütz krass gegen seine Wahlversprechen. Zum Nachteil für Oldenburg.

AKTUELL * AKTUELL

13. November: Georg Lisiecki vom Stadtplanungsamt spricht sich für eine stadtgestalterisch gute und für den Stadttitel verträgliche Lösung aus. Zwar müsse das Alte weichen, aber nicht um jeden Preis. Richtig! Schade nur: Lisiecki meint gar nicht die Burgstraße, sondern das alte VfB-Stadion an der Donnerschweer Straße. Was dort allerdings recht und billig ist, sollte für den Altstadtbereich Burgstraße Pflicht sein. Seltensam, dass hier mit zweierlei Maß gemessen wird. Zumal das seit Jahren verkommene Stadiongrundstück demselben Investor gehört, der auch Teilflächen im Burgstraßenviertel besitzt und hier die klotzige Bebauungsplanung mit betreibt. Wie das zusammenpasst, wird wohl im Dunkel bleiben, solange die Oldenburger Verwaltungsspitze Stadtplanung unter Ausschluss der Öffentlichkeit betreibt.

AKTUELL * AKTUELL

Wem gehört die Stadt?

Das historische Burgstraßenviertel verkommt zum Spekulationsobjekt / Kleinteilige Sanierung gefordert

Klein-Manhattan im sensiblen Altstadtviertel, große gesichtslose Verkaufsräume, Verkehrsstau auf der Gaststraße – das ist ein Szenario, das in den kommenden Jahren im Burgstraßenviertel droht. Oberbürgermeister Dietmar Schütz (SPD) hat offenbar mit zwei Investoren bereits die Eckdaten abgesteckt, weitgehend ohne Beteiligung der Anlieger und der Öffentlichkeit.

Anwohner, Kaufleute und Hauseigentümer des Burgstraßenviertels reagierten entsetzt, als die Pläne Anfang Oktober im Bauausschuss vorgelegt wurden: Ein massiver Baukörper, in der Höhe vergleichbar mit „Galeria Kaufhof“, soll künftig die Nordostseite der Burgstraße verschandeln – das ist das gesamte Straßenstück vom „Speicherhaus“ (Nr. 5) bis zum „Ulenspiegel“. Zu einem Neubau von solchen Ausmaßen gehört natürlich eine Tiefgarage, für deren Ausschachtung historische Bausubstanz abgerissen werden muss. Die Zufahrt zu den zwei Park-Etagen mit knapp 200 Stellplätzen soll von der Gaststraße abweigen. Dadurch wird dieser Bereich zum abgasverpesteten Engpass, befürchten die Anlieger.

Eine Bürgerinitiative gegen das Vorhaben hat sich bereits im Januar 2001 gegründet. Ihre Mitglieder vermuten, Schütz habe mit den beiden Investo-



Bis jetzt eine Bildmontage, morgen vielleicht Wirklichkeit? Wenn die große Tiefgarage kommt, ist auf dem Theaterwall und der Rooststraße mit einer starken Verkehrsbelastung zu rechnen.

ren hinter verschlossenen Türen „gekungelt“ und sei dabei über den Tisch gezogen worden. Denn die SPD hat in der vorigen Ratsperiode noch Parzellierung und kleinteilige Bebauung „in Anlehnung an die vorhandene Altbebauung“ zu-

gesagt. Auch die Tiefgarage sollte damals gerade mal ein Drittel der jetzt vorgesehenen Größe aufweisen, was das Zufahrtsproblem entschärfen würde.

Die verplanten Flächen gehören zu je einem Drittel der

Stadt Oldenburg und zwei Geschäftsleuten. Diesen Eigentümern wirft die Bürgerinitiative vor, die Öffentlichkeit nicht angemessen informiert zu haben. So sei die Änderung des Bebauungsplanes nur in einer kleinen Meldung, nicht aber in einem

Schreiben an die Anwohner bekannt gemacht worden.

Die Forderung der Initiative: Rückkehr zur ursprünglichen Planung, damit die Bewohner und Kaufleute der Stadt insgesamt zu Gewinnern werden, anstatt nur die Investoren.

Das Nikolaiviertel

Ein eigenes Flair im Herzen Oldenburgs

Ein viele Jahre lang ungehobener Schatz der Oldenburger Innenstadt erstrahlt heute in neuem Ambiente: Bergstraße, Kleine Kirchenstraße, Knick und Nikolaigang bilden das historische Stadtquartier „Nikolaiviertel“, so zu sagen Oldenburgs Schnoor, wie mancher schelmisch anmerkte. Nach langen Jahren der Planung und Umgestaltung konnte das Viertel mit seinem einmaligen Mosaik aus Läden und Gastronomie Ende 2001 die Fertigstellung einer alten Vision feiern – die historischen Straßen, die ältesten der Stadt, erstrahlen in neuem Glanz, lassen von den Bausünden der 60er Jahre nichts mehr erahnen.

Das Nikolaiviertel, keine hundert Meter vom Rathaus und der Lambertikirche entfernt, markiert das Herz Oldenburgs – und es pocht gewaltig. Kunst und Kunsthandwerk werden hier groß geschrieben – in inhabergeführten Läden bis hin zur Galerie. Spezial-Buchhandel, Gastronomie, Textilien und weitere Sparten runden das „Mosaik Nikolaiviertel“ ab und lassen seinen Besuch zu einem immerwährenden Neuentdecken werden. Ein besonderes Anliegen der Gewerbetreibenden sind Events, die das künstlerische Flair des Viertels unterstreichen.



Die Geschäftsleute Stefan Scharmann, Karl-Heinz Plaggenborg und Stefan Dieker sind stolz auf „ihr“ schmuckes Nikolaiviertel.

Das Nikolaiviertel mit der vorbildlichen Bergstraße, das vermutlich bis auf das Jahr 1057 zurückgeht, als die namensgebende Nikolaikirche errichtet wurde, grenzt an das Burgstraßenviertel. Mit Blick auf die unmittelbare Nachbarschaft setzen sich die Kaufleute für eine ähnlich sensible Sanierung und die Entwicklung einer Altstadtgasse ein.

Was andernorts im Europa des 20. Jahrhunderts die Reichs- und Luftmarschälle Göring und Harris besorgten, erledigten die Einwohner von Oldenburg in Oldenburg, eine halbe Bahnstunde westlich von Bremen, selber. In den 60er und 70er Jahren zerstörten architektonisches Mittelmaß und provinzieller Modernisierungswahn das heil dem Krieg entkommene Residenzstädtchen an vielen Stellen bis zur Gesichtslosigkeit.

DIE ZEIT Nr. 45, 30. Oktober 2003

Positionen für den Erhalt des Burgstraßenviertels

Kaufleute fürchten Ruin der unteren Gaststraße durch Tiefgarage

Rund 30 Anwohner, Hauseigentümer und Kaufleute aus dem Burgstraßenviertel sowie weitere am Stadtbild Interessierte haben am 1. November diese Grundsätze beschlossen:

1. Eine Zufahrt zur Tiefgarage über die Gaststraße wird abgelehnt. Stattdessen wird eine komplette Ausweisung der Gaststraße als Fußgängerzone gefordert, wie in dem vom Stadtrat beschlossenen Verkehrsentwicklungsplan vorgesehen.

2. Eine Tiefgarage mit 70 Plätzen in einer Ebene wird für städtebaulich vertretbar gehalten. Eine Zu- und Ausfahrt zur Tiefgarage vom Theaterwall ist anzustreben. Für die restlichen öffentlichen Stellplätze muss

ein alternativer Standort am Parkplatz beim Alten Gymnasium oder am Berliner Platz geschaffen werden.

3. In Sachen Bebauung des Burgstraßenviertels setzen wir uns für die Realisierung einer Altstadtgasse (vergleichbar mit dem Schnoorviertel in Bremen) ein. Das bedeutet eine parzellierte und kleinteilige Bebauung, zweigeschossig, die sich am historischen Altbestand orientiert. So könnte eine Altstadtpassage vom Schloss, Rathausmarkt, Bergstraße (Nikolaiviertel) und Burgstraße entstehen. Diese könnte zu einem städtebaulich besonders ansprechenden Anziehungspunkt der City werden.

Für die Umsetzung dieser Ziele im Sinne einer attraktiven Oldenburger Altstadt werden wir alle rechtlichen Möglichkeiten ausschöpfen.



Markus Klüttemeyer und Barbara Schmidt, Kaufleute des Viertels: „Unsere Straße wird durch die geplante Tiefgaragenzufahrt völlig ruiniert.“

Burgstraße 9

Ein Hausbesitzer schlägt zu

Die Leidensgeschichte dieses Hauses ist bemerkenswert. Wir dokumentieren nur den Verlauf der Schlussphase:

- ▶ Der Eigentümer kündigt allen Mietern unter dem Vorwand, das Haus sanieren zu wollen.
- ▶ Der Eigentümer lässt das Haus stattdessen leer stehen und verfallen. Die Ordnungsbehörden sehen untätig zu.
- ▶ Der Eigentümer unternimmt einen ungenehmigten Abbruchversuch.
- ▶ Nachbarn erstatten Anzeige. Vier Tage später reagiert die Stadt und stoppt den Abbruch, als schon große Teile des Daches zerstört sind.
- ▶ Der Eigentümer begibt sich in die Opferrolle und lässt das Haus unter anderem vom Künstler Butjatha zum Vogelhaus ansprühen. Aufmerksamkeit ist ihm gewiss, auch als er im Vogelkostüm beim Oldenburger Kramermarktsumzug erscheint.
- ▶ „Aus Sicherheitsgründen“ wird das Haus schließlich im

Januar 2001 unter dem Protest vieler Altstadtbewahrer abgerissen, trotz reger Initiativen im Stadtrat und einer großen Presseöffentlichkeit. Statt zum Beispiel eine Instandsetzungsverfügung zu erlassen, glänzt die Vewaltung durch Untätigkeit.

▶ Die Initiative „Unser Oldenburg“ reicht Dienstaufsichtsbeschwerde gegen den damaligen Stadtbaurat ein. Die Bezirksregierung, deren Präsident der gleichen Partei angehört, weist die Beschwerde ab.

Fazit: Wer seine Mieter unter Vorspielung falscher Tatsachen raussetzt, sein Haus durch Leerstand dem Verfall preisgibt und es ungenehmigt abzureißen versucht, schließlich von der Stadt die Genehmigung zum Abriss erhält und ein wertvolles Altstadtthaus zerstört, der wird möglicherweise Jahre später durch millionenschweren Zuschuss aus der Staatskasse für diese Altstadtvernichtung belohnt.

Foto: I. Rosemeyer



„Vogelhaus“, Burgstraße 9, Gebäude mit langem Leidensweg.

Burgstraße 13

Gleicher Hausbesitzer, gleiches Schicksal?

Auch das Gebäude Burgstraße 13 gehört dem Eigentümer vom ehemaligen „Vogelhaus“. Es ist das zweitälteste Haus der gesamten Region, nach dem Amtshaus in Hude. Seine Kernsubstanz stammt laut Untersuchungen aus dem Jahr 1539.

Es steht seit mehr als 25 Jahren leer und verfällt zusehends. Die Stadt sorgte bislang lediglich auf Druck von Bürgern und Politik dafür, dass es nicht gänzlich verfällt. Statt ein kleines schmuckes Handelsges-

chäft daraus zu machen, lässt der Eigentümer es als reines Spekulationsobjekt stehen. Ist dieser Kaufmann vielleicht zu satt?

Die Stadt hält sich heraus.

Dieses Gebäude könnte bei stadthistorischen Rundgängen zu einem besonderen Anlaufpunkt werden. Aber wenn das geplante Klotzprojekt im Burgstraßenviertel finanziert ist, bleiben dann noch Zuschüsse für die behutsame Sanierung solcher historischer Häuser?



Das Haus an der Burgstraße 13 ist das zweitälteste in der gesamten Region.

Vernichtende Planung

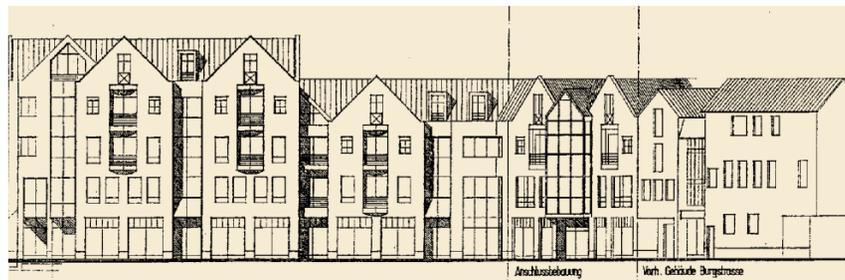
Investoren fordern 200-Parkplätze-Lösung / Stadt kauft heimlich Grundstück

Kleine, sympathische Häuser schmiegen sich aneinander. Besonders hoch sind sie nicht. Besonders breit auch nicht. Aber urig. So sollte das Burgstraßenviertel mal aussehen, wenn es nach den Plänen der Stadt von 1997 gegangen wäre. Doch von diesen Plänen ist noch so viel übrig wie vom Altstadtfair der Burgstraße, wenn die Investoren sich bei der Stadtplanung durchsetzen: nämlich so gut wie nichts.

Doch bei der jetzigen Planung erschrecken nicht nur die Dimensionen, sondern auch das Vorgehen der Verwaltung. Denn die leere Stadtkasse hat die Behörden anscheinend zu Zugeständnissen an die Investoren gezwungen. So gab Bürgermeister Dietmar Schütz auf der jüngsten Ratssitzung zu, dass die Geldgeber nur einsteigen, wenn die 200 Parkplätze umfassende Lösung gebaut wird.

Doch Parkplätze unter der Erde sind teuer, die Investitionen müssen oberirdisch wieder reingeholt werden. Der Bebauungsplan für die Burgstraße sieht eigentlich eine zweieinhalbgeschossige Bauweise vor. Aber es gibt Schlupflöcher: In Ausnahmefällen hat der Rat auch dreieinhalb Geschosse erlaubt – wenn dies städtebaulich verträglich ist. Doch die aktuell diskutierten Baupläne machen die Ausnahme zur Regel.

Das widerspricht den Ideen, die Politik und Verwaltung immer verfolgt hatten: nämlich das Aufgreifen der historischen Parzellierung. Die Kleinteiligkeit ist übrigens auch unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten reizvoll. Viele kleine Laden-



Die Kahlschlag-Planung (oben), die den Abriss fast aller Gebäude an der Burgstraße vorsah und bis zu fünf Stockwerke hoch wachsen sollte, ist mittlerweile – auch wegen des öffentlichen Protestes – verworfen. Auch die aktuellen, weniger klobigen Pläne (unten), würden das Altstadtbild zerstören. Ursprünglich hatte die Stadt eine kleinteilige, am historischen Potenzial des Viertels orientierte Planung (ganz unten) avisiert – eine Lösung, die sofort eine breite Zustimmung finden würde.



flächen schaffen mehr Arbeitsplätze als die Mega-Stores großer Filialisten, die momentan in dem Modell angedacht sind. Denn dieses sieht unter anderem allein drei große Ladenflächen im Erdgeschoss vor. Fraglich ist auch, ob in einer solchen Randlage eine große Filiale überleben kann, da die großen Kundenmassen kaum durch die 1b-Lage Burgstraße strömen werden.

Diese offensichtlichen Fehler in der Planung hätten mit einer anderen Herangehensweise bereits im Vorfeld vermieden werden können, nämlich durch einen städtebaulichen Wettbewerb, der in anderen Kommunen obligatorisch zum guten Planungston dazu gehört. Einfach nur, um Ideen zu sammeln, um in Gesprächen mit allen Betroffenen brauchbare Kompromisse zu

finden. Auch wenn die privaten Investoren nicht an die Ergebnisse eines solchen Wettbewerbs gebunden sind.

Doch auch in anderen Bereichen verzichtete die Stadt auf Kommunikation. Leise und klammheimlich kaufte sie das Grundstück an der Gaststraße, über das die Zufahrt zur Tiefgarage führen soll – ohne die politischen Gremien zu informieren.

Erinnerungen an Alt-Oldenburg

Alte Bausubstanz soll weichen / Tiefgarage fordert mindestens Haus Nr. 8 als Opfer

Wer heute durch die Burgstraße geht, findet immerhin Reste des historischen Bildes vor: Einige der alten Häuser stehen noch. Individuelle Fassaden, Wohnungen und kleine Betriebe säumten früher die Straße.

Die Zerstörung dieses gewachsenen Ensembles reicht bis in die jüngste Zeit: Unter den Protesten von Anwohnern und Denkmalschützern wurde in den vergangenen Jahren das Haus Burgstraße Nr. 9 („Vogelhaus“) zunächst geräumt, dann dem Verfall preisgegeben und schließlich abgerissen. Die



Burgstraße 8 – zum Abruch vorgesehen.



Bild: Stadtmuseum

Historische Burgstraßen Ansicht. So urig könnte es mit einer weitsichtigen Planung wieder werden.



Die damalige 2. Bürgermeisterin Hiltrud Neidhardt bei einer Protestaktion im Dezember 2000.

Bürgerinitiative, die das Altstadtviertel retten will, wirft der Stadt Oldenburg vor, den illegitimen Aktionen des Hausbesitzers untätig zuzusehen zu

haben.

Das Wenige, was vom kleinformatischen Altstadtbild noch da ist, droht nun von dem geplanten Neubauvorhaben ver-

schlungen zu werden.

Zum Beispiel das Haus Nr. 8: Wenn die Tiefgarage mit 200 Stellplätzen gebaut werden soll, steht dieses Haus im Weg und wird abgerissen werden müssen, obwohl es als historisch wertvoll gilt. Mit dem Gebäude wird unwiederbringlich ein Stück Alt-Oldenburg verloren gehen. Ein Stück Alt-Oldenburg, das auch eine Geschichte zu erzählen hat.

Noch heute sieht man an der Raumaufteilung, wie das Haus früher genutzt wurde: Es beherbergte fast 30 Jahre lang den Altmetall- und Knochenhandel des jüdischen Kaufmanns Ernst Drescher, der unter dem Druck der Nationalsozialisten den Betrieb im Rahmen der Entjudung an Emil Göhmann verkaufte und 1938 nach Palästina auswanderte.

Auch das Haus Nr. 12 wurde

im Rahmen der Arisierung einem Juden abgenommen. Siegfried Weinberg gehörte dann zu den Verhafteten der Oldenburger Pogromnacht vom 10. November 1938 und starb später in einem Vernichtungslager.

Einige weitere bemerkenswerte Bauten der Burgstraße würden durch das zerstörerische Neubauvorhaben zwar nicht beseitigt, aber optisch völlig an den Rand gedrängt. Das gilt unter anderem für das Haus Nr. 13 (neben dem Lokal „Ulenspiegel“).

Anwohner, Kaufleute und die Bürgerinitiative meinen: Die Straße ließe sich zu einem Schmuckstück ähnlich der Bergstraße veredeln – wenn die Stadt sich bei der Sanierung nicht von den Interessen weniger privater Investoren leiten ließe.

Der Kommentar

Peinlich!



von Peter Kapels (Foto), Sprecher der Bürgerinitiative „Rettet das historische Altstadtviertel in der Burgstraße“

Willi Brandts Forderung „Mehr Demokratie wagen“ hat offenbar in Oldenburg keine Gültigkeit – jedenfalls nicht bei den großen Ratsfraktionen, nicht einmal bei Brandts Parteigenossen. Zwar versprach Oberbürgermeister Dietmar Schütz

(SPD) im März 2002 der Bürgerinitiative Burgstraße, sie werde in die Planungen einbezogen. Doch trotz zweier Erinnerungsschreiben der Initiative passierte nichts. Versprechungen auch vom Leiter des Fachdienstes: Nach Festlegung des Sanierungsgebietes könnten Anwohner und Geschäftsleute im Sanierungsbeirat mitarbeiten. Ein Sanierungsbeirat wurde jedoch nie gegründet.

Die aktuelle Diskussion zeigt: Konstruktive Mitarbeit ist offenbar nicht gewünscht. Alle entscheidenden Planungen und Verhandlungen finden in kleinen Kreisen heimlich statt, unter Ausschluss der Ratsfraktionen und der Öffentlichkeit.

Herausgekommen ist bisher ein Desaster für die Innenstadt und die Oldenburger Bürger. Der geplante Großbau an der Burgstraße vernichtet Altbausubstanz. Er zerstört das historisch besonders wertvolle Stadtbild in diesem Viertel. Die große Tiefgarage ist städtebaulich und verkehrlich eine Katastrophe für dieses kleinteilige Altstadtgebiet.

Dabei gäbe es Alternativen, wie beispielsweise die Schaffung einer attraktiven, unverwechselbaren Oldenburger Altstadtgasse.

Verlierer der gegenwärtigen Planung sind Kaufleute, Anwohner, Hauseigentümer und letztlich alle Oldenburger. Verdienen werden dagegen die Investoren. Der eigentliche Skandal ist die Tatsache, dass die unverantwortliche Planung mit mehr als 3,7 Millionen Euro aus öffentlichen Mitteln gefördert werden soll. Bei soviel Steuergeld kann ein Maximum an Bauplanung und Bürgerbeteiligung verlangt werden, zumal die Stadt selbst Eigentümerin eines Drittels der Sanierungsflächen ist.

Die Kritiker melden sich zu spät, sagt der Oberbürgermeister. Das sollte nicht den Kritikern, sondern ihm selbst peinlich sein. Denn die Anlieger wurden erst aufgrund der jetzt bekannt gewordenen Architektenpläne auf die Konsequenzen aufmerksam. Ihre Mitarbeit scheint den Verwaltungschef auch wenig zu interessieren, denn kürzlich lud er zwar auf Druck der Anwohner endlich zu einer Informationsveranstaltung ein, ließ sich aber persönlich nicht blicken.

Es bleibt zu hoffen, dass die Oldenburger sich das Recht der Mitbestimmung in diesem stadtbildprägenden Projekt nicht nehmen lassen. Möglichkeiten dazu sind auf Seite vier dieser bürgerZeitung dargestellt.

Leserbrief

Das zukünftige Szenario für Besucher der Innenstadt via Gaststraße wird also so aussehen: Auf den ersten 30 Metern der Gaststraße kämpfen sich Fußgänger und Radfahrer zwischen den Autos hindurch, die einen der 200 Stellplätze in der Tiefgarage ergattern wollen. Der Stau reicht zu Geschäftszeiten weit in Theaterwall und Roonstraße zurück. Die Läden in diesem Bereich stehen leer, denn die Händler mussten schon während der zweijährigen Bauzeit aufgeben, weil die Kunden ausblieben. Mit ihnen sind 40 Arbeitsplätze verschwunden. Neues Gewerbe will sich dort wegen der prognostizierten 1000 Fahrzeuge am Tag nicht ansiedeln. Die Mieter sind aufgrund der Abgas- und Lärmbelastung ausgezogen, kahle Wohnungsfenster springen dem Besucher ins Auge. Und er wundert sich: Jeder hat es gewusst. Nur war man nicht bereit, die Bedenken der Bürger ernst zu nehmen und die Sanierungspläne zu ändern. Vorschläge, die Stellplätze im ECE-Parkhaus zu schaffen, wurden als zu

teuer abgetan. Das werktägliche Verkehrschaos im Kreuzungsbereich beim Theater, das schon zuvor für Behinderungen des Busverkehrs führte, ignorierte man. Und der Besucher geht weiter in die Burgstraße hinein. Kurz nach der „Kleinen Burg“ erhebt sich ein riesiges Gebäude, das fast bis zum „Ulenspiegel“ reicht. Eine große Kette hat dort ihre Filiale eingerichtet mit Waren, wie sie überall zu haben sind. Die Händler aus der Gaststraße konnten hierhin nicht umziehen, weil die Ladenflächen enorm und die Mieten sehr hoch sind. Und scheußlich sieht er aus, der neue Bau. Was soll's, denkt sich der Besucher, hier braucht man tatsächlich nicht noch mal vorbeizuschlendern. Und wendet sich ab und geht. Diesem Szenario mag man noch weitere Nachteile der geplanten Projekte hinzufügen können. Mir sind die geschilderten Folgen Anlass genug, um eine Änderung der Planung zu fordern.
Lieselotte Beckmann, Oldenburg

Leserbriefe stellen keine redaktionellen Meinungsäußerungen dar, sie werden aus den Zuschriften, die an die Redaktion gerichtet sind, ausgewählt und geben die persönlichen Ansichten ihrer Verfasser wieder. Die Redaktion behält sich Kürzungen vor. Anonyme Zuschriften sowie Briefe, bei denen die Nennung des Absenders nicht gewünscht wird, werden nicht veröffentlicht. Briefe, die per E-Mail an uns geschickt werden, müssen eine postalische Adresse enthalten. Ein Anspruch auf Veröffentlichung besteht nicht.

Schreiben auch Sie uns Ihre Meinung zu diesem Thema! Und falls Ihr Brief schon längst unveröffentlicht in der Schublade einer anderen Zeitungsredaktion liegt, geben Sie eine Kopie ab bei: Foto Schmidt, Gaststraße 15.

Schnoor-Ambiente statt Filialen-Tristesse

Historische Altstadtgasse wäre städtebauliches Highlight

Was könnte man aus dem Burgstraßenviertel nicht alles machen. Was in Bremen das Schnoorviertel ist, könnte in Oldenburg die historische Altstadtgasse werden. Sie verlief von der Burgstraße, über den Nikolaigang in das Nikolaiviertel mit seiner Berg- und Kleinen Kirchenstraße, über den Rathausmarkt zur Lambertikirche, über die Straße Schlossplatz zum Schloss.

Diese Altstadtgasse würde durch die historische südwest-

liche Innenstadt führen, vorbei an Sehenswürdigkeiten wie dem Degode-Haus, dem Alten Rathaus, der Lambertikirche, dem Schloss und vielen denkmalgeschützten Häusern mit oftmals interessanter und abwechslungsreicher Geschichte.

Für Touristen und Besucher der Stadt wäre diese Wegeverbindung eine Attraktion. Abseits der tristen Filialistenstraßen hätte Oldenburg hier eine unverkennbare „gute Stube“, die durch die Tourismus- und Marketing-GmbH hervorragend

vermarktet werden könnte.

Kaufleute und Anwohner des Burgstraßenviertels argumentieren: „Wir können nicht akzeptieren, dass einerseits eine Million Euro für ein Stadtmarketingkonzept ausgegeben werden soll, um die Schönheiten und das Besondere der Stadt zu entwickeln und herauszustellen, während andererseits ein wertvoller Altstadtbereich städtebaulich entstellt wird. Hier wird die Chance eines wirklichen Oldenburger Markenzeichens vertan.“



So schön könnte ein historischer Einkaufsbummel durch Oldenburg werden, von der Burgstraße bis zum Schloss.

Verkehrte Planung

Die Tiefgarage zerstört das Stadtbild und wird die untere Gaststraße veröden

Das Verkehrschaos scheint programmiert: 1000 Autos werden sich nach dem Bau der Tiefgarage täglich in die Gaststraße schieben, um unterirdisch zu parken. Stop and Go, Stoßstange an Stoßstange, unermüdlich Abgase aushustend, staut sich die Blechlawine auf Theaterwall und Roonstraße – und verstopft so auch noch den Cityring. Dieses Szenario scheint realistisch, in der Lesart der Stadt kann man das Ganze aber auch freundlich formulieren wie in der Bauausschussvorlage der Verwaltung: „Durch die Neugestaltung der unteren Gaststraße wird eine attraktive Auftaktsituation in die eigentliche Fußgängerzone erreicht.“

Doch das darf bezweifelt werden. Denn die Gaststraße wird schon, bevor die Neugestaltung da ist, leiden. Und zwar unter der rund zweijährigen Bauphase, in der allein für die Auskofferungsarbeiten und Materialanlieferungen rund 4000 Lkw über die Gaststraße und den Theaterwall an- und abfahren. Das wird unter anderem dazu führen, dass sich die Besucherströme zwangsläufig einen gemüthlicheren Eingang in die Innenstadt suchen und so die gesamte Gaststraße von Publikumsverkehr weitestgehend abgeschnitten wird. Viele Parker aus dem Dobbenviertel oder die Bustouristen, die über den Cäcilienplatz kommen, strömen durch die Gaststraße zum Einkaufen. Sie werden zu den Haupteinkaufszeiten aber auch durch den zu erwartenden ständigen Stau vor der Tiefgarage abgeschreckt

werden. Die Erfahrung am Wafenplatz zeigt: Geduldige Autofahrer stellen sich brav in die Schlange, um auf ein frei werdendes Plätzchen zu warten. Die Aufnahmekapazität der dann noch befahrenen 25 Meter Gaststraße (die Einfahrt zur Tiefgarage wird an der Stelle erfolgen, wo jetzt die Infokästen des Theaters stehen) ist arg begrenzt. Zwar verbietet bei voller Tiefgarage eine rote Ampel die Einfahrt. Trotzdem werden die Autofahrer auf der Jagd nach dem knappen Gut Parkfläche auch um die Gaststraße suchend ihre Kreise ziehen und so den City-Ring verstopfen. Außerdem müssen Fußgänger Richtung Innenstadt in der Gaststraße auf der Hut sein, dass ein eilig in die Garage düsender Wagen sie beim zwangsläufigen Linksabbiegen nicht auf die Hörner nimmt.

Die lange Bauphase wird

auch dazu führen, dass die Anlieger die Lust am Innenstadtwohnen verlieren. Die Hausbesitzer fürchten einen irreversiblen Wertverlust ihrer Immobilien. Denn wer will nach Ende der Bauzeit schon in eine Wohnung einziehen, in die täglich Hunderte Fahrzeuge ihre Abgase pumpen. Es droht also eine Verödung der unteren Gaststraße – weder Geschäfte noch Privatmieter werden dort ein wirtliches Umfeld finden.

Es scheint so, dass die von der Stadt und den Investoren gesehenen Vorteile des Innenstadtnahen Parkens deutlich von den Nachteilen überwiegt werden. Auch das Argument, dass andere Einrichtungen, wie beispielsweise das Staatstheater, von den Parkplätzen profitieren, klingt wenig plausibel. Denn die Theaterverwaltung sieht keinen Bedarf für neue Stellflächen. „Das sind Spekulationen. Uns liegen keine Er-

kenntnisse vor, dass jemand nicht ins Theater kommt, weil er keinen Parkplatz bekommen hat“, sagt Siegrid Eißfeller, Leiterin der Theaterverwaltung.

Stattdessen fürchten die Verantwortlichen zweierlei: Durch eine Verlagerung der Fußgängerströme, weg von der Gaststraße wegen des zu befürchtenden Verkehrs, verschwindet das Theater aus dem Bewusstsein der Bürger. Und auch die Werbetafeln des Hauses werden nicht mehr gesehen. Außerdem wird die rund zweijährige Bauphase „erhebliche Auswirkungen“ haben, befürchtet Siegrid Eißfeller. Auf die Proben- und Verwaltungsarbeit gleichermaßen. Schließlich könnte der beschwerliche Weg über dreckige Baustellenpfade Besucher abschrecken. „Und Besucher, die erstmalig sind, gewinnt man nicht so einfach zurück“, weiß sie aus Erfahrung.



1000 Pkw sollen täglich in die geplante Tiefgarage strömen

Schwächen der Bauplanung Stellplatzalternativen

„Der Ort verträgt Kleingewerbe, Dienstleistungen und urbanes Wohnen, doch er verträgt keine 200 Einstellplätze in einer zweigeschossigen Tiefgarage mit einer Zufahrt über die Gaststraße“, sagt einer, der sich auskennt. Professor Holm Kleinmann vom Fachbereich Architektur an der Fachhochschule Oldenburg Ostfriesland Wilhelmshaven ist von den aktuellen Planungen der Stadt in Sachen Burgstraßenviertel alles andere als überzeugt. Der Ort werde überfrachtet und das unmittelbare Umfeld unzumutbar in Mitleidenschaft gezogen, findet der angesehene Architekt.

Kleinmann plädiert dafür, das Vorgegebene zur Grundlage der Planungen zu machen: „Ungeachtet aller denkbaren archaischen Überraschungen gibt die heute immer noch gut ablesbare historische Gebäude- und Parzellierungsstruktur die Richtschnur für eine zukünftige Bebauung vor.“

Zwei Probleme sieht auch

der Bund Deutscher Architekten (BDA) mit Blick auf den Burgstraßen-Bebauungsplan. Durch unpräzise Formulierungen könne es laut BDA zu Fehlinterpretationen in Bezug auf die erwünschte Maßstabstreuung und Höhe der Neubauten sowie die Verkehrsführung kommen. Mit Blick auf die Neubauten bemängeln die Architekten vor allem eine Ungenauigkeit im Plan, nach der nur eine „Einfügung in das Gesamtensemble der Bebauung Burgstraße“ beachtet werden müsse. „Der Bebauungsplan ist somit in diesem Punkt anfechtbar“, heißt es weiter in dem Schreiben an die Stadt. Der BDA empfiehlt, keinen sehr langen Komplex zu errichten, sondern in Anlehnung an die ursprüngliche Bebauung eine schmale, also dem historischen Vorbild gerecht werdende Parzellierung vorzunehmen. Auch sehen die Architekten bessere Alternativen als eine Zufahrt in die Tiefgarage über die Gaststraße.



Alternative I: Drei Parkebenen am Alten Gymnasium würden nicht nur die Parkplätze der Tiefgarage auffangen, sondern auch die umliegenden Streuparkplätze. Ältere Planungen liegen genauso wie ein Modell und eine Verkehrsanalyse bereits vor. Von allen Lösungen scheint dieser Innenstadt nahe Parkraum das geringste Übel zu sein. Die Stadt möchte auf dem Areal aber andere Projekte, wie zum Beispiel ein schickes Hotel, realisieren.



Alternative II: Am Berliner Platz sollte ursprünglich eine Tiefgarage mit 800 Plätzen gebaut werden. Nachdem die LzO als Investor ausstieg, favorisierten die verbliebenen Geldgeber die günstigere, aber städtebaulich unattraktive Lösung einer Hochgarage direkt neben dem Schloss. Ein Großteil der Burgstraßenstellplätze würde an dieser Stelle zugeordnet werden können, und die Verkehrsströme wären hier einfacher zu lenken.

Was tun die Ratsfraktionen?

Zusammenfassung der bisherigen schriftlichen Reaktionen (Stand 20. November) auf das Protestschreiben der Anwohner, Hauseigentümer und Kaufleute.
SPD und CDU: Bis heute keine Reaktion, nicht einmal eine Eingangsbestätigung.
FDP: Kritik an der Tiefgaragenzufahrt über die Gaststraße. Vorschlag: An- und Abfahrt über Theaterwall. Verhandlungen über Lösungswege angekündigt, bisher aber kein Vorstoß im Rat der Stadt.

Bündnis 90/Die Grünen: Uneingeschränkte Unterstützung der Bürgerinitiative. Seit Jahren in Gremien und außerparlamentarisch aktiv für eine vertretbare, kleine Lösung. Information der Betroffenen über die aktuellen Pläne in einer außerordentlichen Fraktions-sitzung.
PDS: Ablehnung einer mit öffentlichen Mitteln geförderten Investoren-Tiefgarage. Forderung nach kleinteiliger Bebauung.

Stimmen aus dem Viertel:

Dr. Friedrich Schunter und Astrid Miedtank von der Bürgerinitiative Dobbenviertel: „Unsere Initiative unterstützt die Forderung nach kleinteiliger Bebauung der Burgstraße mit kleiner Tiefgarage. Am 29. November und 6. Dezember bieten wir einen kostenlosen Park-&-Ride-Verkehr von der Bezirksregierung zur Gaststraße an – per Pferdekutsche. Damit weisen wir auch auf unseren Wunsch nach Tempo 30 im Dobbenviertel hin.“



Dr. Friedrich Schunter und Astrid Miedtank

Inken Schütte, Hauseigentümerin und ehemalige Bewohnerin der Gaststraße: „Das Burgstraßenviertel muss ganz behutsam umgestaltet werden! Außerdem muss das Tor zur Innenstadt über die Gaststraße erhalten bleiben – ohne Verkehrsstau. Ich kenne Oldenburg schon lange und bedauere, dass viel vom schönen alten Stadtbild schon zerstört wurde.“



Inken Schütte

Jochen Henckus, Buchbindermeister und Hauseigentümer Gaststraße: „Im Verkehrsentwicklungsplan steht, dass die Gaststraße Fußgängerzone wird. Mit der geplanten Parkhauszufahrt von der Gaststraße verlieren Häuser an Wert, und einige Geschäfte sind nicht mehr vermietbar.“



Jochen Henckus

Judith Uflacker, Kauffrau Gaststraße: „Wenn die große Tiefgarage mit zwei Ebenen gebaut wird, fahren in der zweijährigen Bauzeit rund 4000 schwere Laster durch enge Straßen. Dies führt auch zu Gebäudeschäden und Wertverlust. Und das wird neben der historischen Altstadtbebauung auch das Staatstheater mit all seinen Gebäuden treffen. Investoren gewinnen, ganz Oldenburg verliert.“

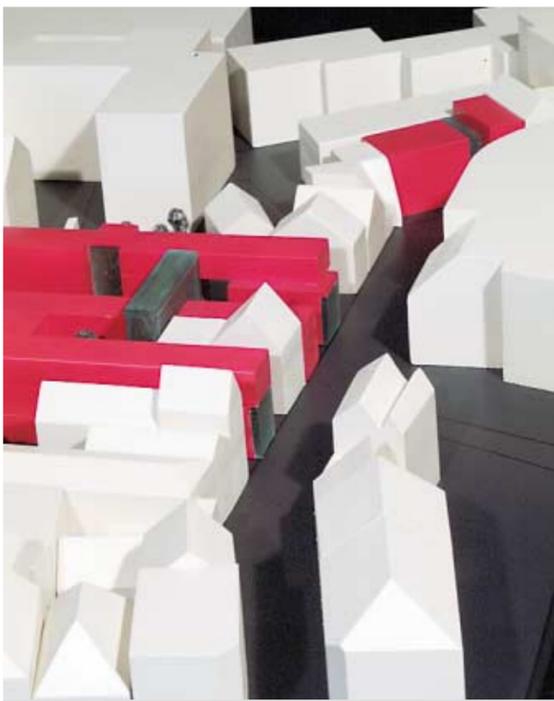


Judith Uflacker

Leonore Schultz, Anwohnerin Hindenburgstraße: „Wenn täglich 1000 Autos durch die Gaststraße in die Tiefgarage fahren, wäre das eine Katastrophe. Für uns Fußgänger und Radfahrer aus den westlichen Stadtteilen, aber auch für die Bus-Gäste von weither ist die Gaststraße der wesentliche Zugang zur Innenstadt. Sie muss in ganzer Länge Fußgängerzone werden!“



Leonore Schultz



Rot: Baulückenschließung. Weiß: Altbestand.

Seminarentwurf „Burgstraßenviertel“ von Studierenden des Fachbereichs Architektur der Fachhochschule in Oldenburg: Christian Bock, Maren Janku, Andre Koepcke, Rieke Lubinetzki, Seminar Städtebau II – Sommersemester 2002.

Impressum:

V.i.S.d.P.: Herms Uflacker,
 An den Eichen 14, 26215 Wehnerfeld
 Fotos: Soweit nicht anders angegeben © Foto Schmidt
 Druck: DruckHaus Rieck GmbH & Co KG
 Bremer Straße 102, 27751 Delmenhorst
 Auflage: 10.000

**Oberbürgermeister Dietmar Schütz,
 Fraktionen im Rat der Stadt
 Altes Rathaus / Markt 1
 26122 Oldenburg**

**Sehr geehrte Damen und Herren,
 wir bitten Sie, die aktuelle Planung zum Burgstraßenviertel zu ändern.**

- Schaffen Sie für Oldenburg an dieser Stelle eine unverwechselbare, attraktive Altstadtgasse mit Flair!
- Planen Sie die Neubauten an der Burgstraße wirklich kleinteilig, d.h. an der Altbebauung orientiert: in Parzellierung, Fassadengestaltung, Geschosshöhe und Ladenlokalgrößen!
- Lassen Sie nur eine Tiefgarage mit 70 Stellplätzen und Zufahrt über den Theaterwall zu!

Unterschrift, Anschrift

Unterschreiben, ausschneiden, abgeben und Einfluss nehmen