

Stellungnahme zu den Vorhabenbezogenen Bebauungsplänen Nr. 18 a bis c

Verkehr

Das CIMA-Gutachten geht in seiner Untersuchung über die Verträglichkeit der ECE-Ansiedlung von einer täglichen Frequenz von 11 000 bis 15 000 Kunden aus, wobei sich die höhere Zahl auf den Samstag beziehen mag, weil dann die Kunden aus der Region sich zu denen aus Oldenburg schwerpunktmäßig addieren und die oberzentrale Bedeutung Oldenburgs sichtbar machen.

Im Verkehrsgutachten wird unterstellt, dass die verfügbaren Stellplätze 4 mal pro Tag umgeschlagen werden und von den angebotenen Stellplätzen in der nachmittäglichen Spitzenstunde 60% als Ziel- oder Quellverkehre für die Abschätzung der Folgen und erforderlichen Maßnahmen zugrunde gelegt werden müssen.

Folgt man beiden Ansätzen, dann wären nach CIMA-Befragungen für 32% der Kunden aus Oldenburg und durchschnittlich 85% der aus dem direkten (79%) beziehungsweise weiteren (92%) Umland stammenden Stellplätze bereitzustellen. Samstags errechnet sich ein Bedarf von ca. 2050 Stellplätzen, an den sonstigen Wochentagen wären es 1510. Nach dem CIMA-Gutachten stammen 57% des erwarteten Umsatzes aus Oldenburg, 36% aus der Region und 7% sind diffuse Zuflüsse, die hier in die Anzahl der Käufer aus dem Umland eingerechnet werden.

Oldenburg: 57% (15000) = 8550	32% (8550) = 2736 Pkw
Umland: 43% (15000) = 6450	85% (6450) = 5482 Pkw
Summe	8218 / 4 = 2050 notwendige Einstellplätze

Im Verkehrsgutachten wird von einer verfügbaren Stellplatzzahl von 570, also einer Frequenz von 2 280 Kunden pro Tag und entsprechenden Fahrten ausgegangen, die im diametralen Widerspruch zu den nach CIMA-Gutachten für den angestrebten Umsatz erforderlichen stehen und die gesamte verkehrliche Tragfähigkeitsberechnung in Frage stellen.

Die verkehrliche Situation wird noch dadurch verschärft, dass den angenommenen 570 Stellplätzen tatsächlich nur 360 neu geschaffene gegenüberstehen (410 stehen für das ECE zur Verfügung, 50 werden am Haltenbad vernichtet) und sich damit die Belastung des gesamten umgebenden Straßennetzes durch den Parksuchverkehr mit entsprechenden Rückstaulängen drastisch erhöht. Wie sich das minimale Stellplatzangebot auf die Bereitschaft zum Einkauf im ECE-Center und den erwarteten Umsatz auswirkt, muss hier nicht diskutiert werden. Die Begründung benennt als Vorteil einer Mall, mit kurzen Wegen zwischen Parkhaus und Läden ausgestattet zu sein. Es könnten, insbesondere für die erhofften Nutzer aus dem Umland, die alltags allein 1000 Stellplätze benötigen, sehr weite Wege werden.

Datenbasis weiterer Gutachten

Die Daten des Verkehrsgutachtens werden übernommen für das Lärmgutachten, in dem allerdings der lärmrelevante Anlieferverkehr nicht mit 62 bis 84 sondern nur mit 60 Fahrten pro Tag angenommen wird, und die Untersuchung der klimatisch-lufthygienischen Auswirkungen. Damit ergeben sich für sie die gleichen Probleme wie bei dem Verkehrsgutachten, bei ihren Berechnungen von 570 Stellplätzen und entsprechenden Fahrtzahlen ausgegangen zu sein und nicht von den vorhersehbaren Belastungen.

Die wissenschaftliche Qualität des ersten CIMA-Gutachtens wurde schon mehrfach öffentlich in Frage gestellt; für das von der ECE in Auftrag gegebene Regionalverträglichkeitsgutachten trifft das verstärkt zu:

- Es wurde nicht der Versuch unternommen, die für die Systematik Zentraler Orte entscheidenden Kategorien „Grundbedarf“, der in Grundzentren befriedigt wird, „periodischer Bedarf“, dessen zusätzliche Abdeckung Aufgabe der Mittelzentren ist und „aperiodischer Bedarf“, der nur in Oberzentren angeboten wird, auf die Warengruppen oder 33 „CIMA-Branchen“ abzubilden. Die Benennungen „kurz- mittel- und langfristige“ und die Zuordnungen zur eigenen Begriffswelt „periodisch/aperiodisch“ haben mit Raumordnungskategorien nichts gemeinsam.
- Statt der Beschreibung der zu den Zentralen Orten jeweils gehörenden Versorgungsbereiche finden sich beliebige Verwendungen von Begriffen wie „Einzugsgebiet“, „Umland“, „Marktgebiet“, „Region“, „Nah- und Fernmarktgebiet“ ohne nachvollziehbaren Bezug.
- Die im Gutachten aufgeführten Daten sind in sich nicht konsistent. Die für die Zonen 2 und 3 im Fazit genannten Verkaufsflächen stimmen mit den entsprechenden Summen nicht überein. Für Varel beträgt die Differenz zwischen der Umsatzsumme der Gütergruppen und der pauschalen Angabe 0,8 Mio €, desglei-

chen stimmen die Summen der „Verdrängungsumsätze“ aus den Oberzentren und Gütergruppen nicht mit den aggregierten Werten überein, im „Nahmarktgebiet“ beträgt die Differenz 1,4 Mio € (10%) , im „Fernmarktgebiet“ 0,7 Mio € (11%), insgesamt 2,2 Mio €. Werden solche Fehlermargen auf die Ergebnisse übertragen, steht die Qualität der gutachterlichen Aussagen sehr in Frage.

- Im Gutachten wird Datenmaterial aufgeführt, das den Leser nicht befähigt, die abschließenden Beurteilungen nachvollziehen zu können, weil das zugehörige „Design“ des Entscheidungsverfahrens (angekündigt werden Entfernung, „Attraktivität“ Oldenburgs mit ECE, „Lage“ zu andern Oberzentren, Bevölkerungsverteilung im Raum, Verkehrsinfrastruktur, Mobilität der Bevölkerung und konkurrierende Attraktivität der Mittelzentren – ohne jede Operationalisierung der Einflüsse) nicht erläutert wird und weitere Daten fehlen. Wenn das den Kern „gutachterlicher Einschätzungen“ darstellt, wäre zumindest durch Variation entsprechender Parameter zu verdeutlichen gewesen, welche Streuung die Endaussagen haben und wie sich der schlechteste Fall darstellt. In dem Zusammenhang ist die nach Landkreisen (!) erfolgte Einteilung in „Nah- und Fernmarktgebiete“ dysfunktional. Es besteht Grund zur Vermutung, dass durch die vorgestellten Daten einem unbefangenen Leser gegenüber eine nicht zutreffende Genauigkeitserwartung aufgebaut werden soll, die der dann unbefangenen auf die Ergebnisse und Kategorien überträgt.

Einstellplatzverpflichtung

Selbstverständlich wird die Erfüllung der Einstellplatzverpflichtung erst im Baugenehmigungsverfahren überprüft. Aber der Bebauungsplan schafft Nutzungsrechte, deren Rechtsfolgen auch leistbar sein müssen. Wurde ursprünglich eine Tiefgarage am Ort vorgesehen, verlangte der Wettbewerb 570 oberirdische Stellplätze, die sich bei der vorgezogenen Bürgerbeteiligung auf 520 reduzierten und jetzt bei 480 einstellen, von denen 70 für die LZO gebunden sind. Es bleiben also 410 für das ECE übrig, rund ein Fünftel des aus den Kundenzahlen ableitbaren Bedarfs.

Bei dem ECE-Projekts „Phoenix-Center“ in Harburg wurden für den Einzugsbereich von 550 000 Einwohnern im Umland („damit die ... wieder Lust haben, in Harburg einzukaufen“) 1600 Stellplätze bereitgestellt. Das hiesige Einzugsgebiet wird mit ca. 1 Mio. Einwohnern abgeschätzt.

Bei Gleichbehandlung mit anderen Trägern, bei denen die Erfüllung von 1 Stellplatz je 10 - 20 m² Verkaufsfläche gefordert wurde, errechnen sich die Zahl notwendiger Einstellplätze zu 760 - 1520, wobei es natürlich problematisch wäre, „Richtwerte“ in Fällen anzuwenden, bei denen der zu erwartende Bedarf aus den Projektunterlagen klar abschätzbar ist. Das Gleiche gilt für Richtwerte, die bei Vorhaben in der Innenstadt (Fußgängerzone) zugrunde gelegt wurden.

Nach der Niedersächsischen Bauordnung muss die Einstellplatzverpflichtung (für bauliche Anlagen, die einen Zu- und Abgangsverkehr mit Kraftfahrzeugen erwarten lassen, müssen Einstellplätze in solcher Anzahl und Größe zur Verfügung stehen, dass sie die .. zu erwartenden Kraftfahrzeuge .. aufnehmen können) auf dem Baugrundstück erfüllt werden. In der Begründung zum B-Plan 18a wird überhaupt nicht abgewogen, wie durch eine Reduktion der Verkaufsfläche einerseits der Stellplatzbedarf reduziert und andererseits die frei gewordene Fläche durch Umwidmung für zusätzliche Stellplätze genutzt werden bzw. durch eine zusätzliche Tiefgarage das Stellplatzangebot erweitert werden könnte.

Können die notwendigen Einstellplätze nicht auf dem eigenen Baugrundstück zur Verfügung gestellt werden, bleibt die Unterbringung auf einem anderen Grundstück, in welcher Rechtsform auch immer. Aus der Begründung ist nicht erkennbar, ob der Projektträger je Anstrengungen in dieser Richtung gemeinsam mit der Stadt unternommen hat.

Bleibt als letzte Möglichkeit die Ablösung der Einstellplatzverpflichtung durch Zahlung eines entsprechenden Betrags, für den die Stadt an anderer Stelle entsprechende Flächen zur Verfügung stellen muss. Je nach Ansatz sind das bis zu 1640, zu denen noch der Ersatz für die beseitigten 50 Parkplätze am Hallenbad addiert werden müssen. Angesichts dieser horrenden Zahl wird die Begründung abenteuerlich:

- Im Innenstadtbereich werde von einem fremden Einstellplatz her das ECE aufgesucht, wie auch umgekehrt, wodurch die Einstellplatzverpflichtung sich reduziere. Die Betrachtung stellt sich in Gegensatz zu den gesetzlichen Vorschriften und lässt völlig außer Acht, dass dann der Stellplatz über längere Zeit (für Einkaufen und Hin- und Rückweg) blockiert ist und damit die Grundannahmen über die Umschlagfrequenzen falsch werden. Besonders fragwürdig wird die Vermutung, wenn die „öffentlich zugänglichen Stellplätze“ von Personen genutzt werden, die nur in Oldenburg flanieren, ins Museum gehen usw., also aus erfreulichen nicht ökonomischen Motiven heraus Stadt genießen wollen.
- Die Oldenburger würden die Innenstadt mit dem Fahrrad anfahren und damit reduziere sich der Einstellbedarf für diese Gruppe auf die Hälfte. Der begrüßenswerte Radfahreranteil wird überhaupt nicht differen-

ziert nach Tageszeit, Alter, Quelle, Entfernung und Ziel (Schule, Café, Kneipe, Kino, Kultur, Treffen etc) sondern schlicht unterstellt, es handele sich um Einkauf orientierte Verkehre. Außerdem ist in dem Ansatz von 32% Autonutzern schon berücksichtigt, dass in Oldenburg 68% andere Verkehrsmittel wählen.

Dem Investor wird die Ablösemöglichkeit schon für das Baugenehmigungsverfahren zugesagt, ohne dass in der Begründung darauf eingegangen würde, wie die Stadt anschließend mit der übernommenen Verpflichtung, an anderer Stelle (und es sollte im Interesse der ECE auch in der Nachbarschaft sein) Stellplätze in der abgelösten Anzahl zu schaffen, umgehen kann. Da wundert es auch nicht weiter, wenn in der Begründung zum B-Plan 18c für den Mehrbedarf an Einstellplätzen bei Nutzung der möglichen 900 m² Verkaufsfläche auf die wenigen „öffentlich zugänglichen“ Einstellplätze des ECE-Projekts und die Ablösesatzung verwiesen wird!

Standort und Nutzung

In der vorgezogenen Bürgerbeteiligung hat der Stadtbaurat darauf verwiesen, dass die Entscheidung über die Nutzung der in Frage stehenden Fläche durch den Rat der Stadt vorgegeben sei, womit sich die gesetzlich vorgeschriebene Erörterung an Alternativen erübrige. Dem Ansatz „Rat beschließt, wir führen aus“ steht nicht nur die planungstheoretische Literatur und die Frage lokaler Demokratie entgegen, es wird auch jeglicher Anspruch wissenschaftlicher Politikberatung bei der Entscheidung über den Standort und seine Nutzung aufgegeben. Das Stadtplanungsamt missversteht sich als Dienstleister zur planungspraktischen Umsetzung der von Einzelinteressen vorgegebenen Konzepte, sollte aber im Interesse der Bürger – gemeinsam mit dem Rat – Sorge tragen, dem Allgemeinwohl gegenüber der uneingeschränkten Durchsetzung von Sonderinteressen Geltung zu verschaffen.

Als „Ersatzvornahme“ hat die „Bürgerinitiative gegen Stadtzerstörung“ hilfsweise angeregt:

„Für die zukünftige Nutzung des Schlossareals sind über einen städtebaulichen Wettbewerb alternative Konzepte zu entwickeln, die das Potential dieses sensiblen Standortes im Stadtgefüge unabhängig von der zur Zeit beabsichtigten Nutzung erforschen und aufzeigen. Die Bedeutung des Schlosses für die Stadt und ihre historische Entwicklung soll durch einen behutsamen Umgang mit dem identitätsstiftenden Ensemble entwickelt werden.“

Gefordert wurde die Erarbeitung (mehrerer) alternativer Konzepte mit (jeweils in den einzelnen Konzepten gesetzten) Prioritäten für

- Wohnen (in unterschiedlichen Hausformen, Gemeinschaften und Altersgruppen..)
- Grünflächengestaltung einschließlich der benachbarten Wasserflächen
- Kultur (von Alltags- bis Hochkultur, klein bis groß, behaust oder auf öffentlichen Flächen...)
- Handwerk und Handel (in kleinteiliger Mischung wie im Nicolai-Viertel oder auch eine Mall...)

Die Ergebnisse sollten in Form von Plänen, Zeichnungen und Modellen öffentlich ausgestellt werden, damit sich jeder Bürger ein Bild darüber machen könnte, was es für die Stadt in sozialer, ästhetischer, ökologischer und ökonomischer Hinsicht bedeutet, wenn eine der Alternativen ausgewählt oder aus den Alternativen, in Kenntnis ihrer Wirkungen, ein gemischtes Konzept entwickelt würde. Über die Standortentwicklung hätte dann rational und öffentlich verhandelt werden können, Kompromisse wären erzielbar gewesen, weil die entscheidungsrelevanten Hintergründe transparent und bewusst geworden wären. Die Identifikation der Bürger mit ihrer Stadt und deren Problemen wäre gewachsen. Mit dem B-Plan wird die diskutierte Komplexität unzulässig auf eine Entscheidung für das ECE-Center reduziert und die Chance vertan, Bürger als Akteure im Spannungsfeld von Bewahren und Verändern zu gewinnen.

In seiner Rede „Die Sucht zu bewahren und die Lust des Beginnens“ zum 800-jährigen Stadtjubiläum Dresdens führt Volker Braun aus:

„Was kommt nach der bürgerlichen Gesellschaft?“ fragte der neunzigjährige Hans Meyer.... Die städtisch-bürgerliche wie auch die klassenbewusst-proletarische Kultur seien dahin; es herrsche ein universales Kleinbürgertum, seine Kultur die Wegwerfgesellschaft. Es bleibe der Kapitalismus ohne Bürgertum, der entfesselt, hemmungslos, im Begriff sei, „alle einstigen Normen deutscher Bürgerlichkeit, wie man so schön sagt, „abzuservieren“, als handle es sich um kalt gewordene Speisen.“ Das heißt auch, dergleichen maßvolle Städte, wie die Europas, wird es in Zukunft nicht geben.“

Was für ein Satz! Wir Kleinbürger wissen, dass wir Rohstoffe in Müll verwandeln und trachten blind für die „Umwelten“ verzweifelt danach, die Produktion von Waren und ihre Distribution aufrecht zu erhalten, damit „der Arbeitsgesellschaft die Arbeit nicht ausgeht“. Er trifft mit der Befürchtung, dass sich die europäische

Stadt durch Adaption globaler Standards der Zirkulation (hier für „Convenience“-Geneigte, unter denen sich die Begründung „z.B. junge Familien mit Kindern“ vorstellt) ihres Charmes, ihrer integrativen aber auch subversiven Kraft und ihrer Kultur begibt, ohne Heimat für ortlos Gemachte werden zu können, mitten ins Herz!

Stadträumliche und funktionale Qualität

Die bestehende Situation ist vielfältig beklagt worden, es wurde auch hinreichend darauf verwiesen, dass sie in „gutem Glauben“ an die Gültigkeit städtebaulicher Moden durch die Zerstörung eines unwiederbringlichen Ensembles selbst geschaffen wurde. Im Nachhinein bleibt der Zorn über diese Sünde, auch allgemein geteilt, und das trauernde Unverständnis, wie es zu einer solchen Verwirrung der Maßstäbe hat kommen können. Das sollte bei der anstehenden Entscheidung eine Warnung sein!

Demgegenüber verströmt die Begründung Bewunderung für ein höchst simples Vorgehen: mit der „Schlossfreiheit“ als Grenze im Süden, der Poststraße im Osten, Mühlenstraße im Norden und der bestehenden Bebauung im Westen war die Fläche markiert, über der die geforderte Baumasse aus Verkaufsfläche, Fläche für die Stellplätze und sonstige Ansprüche so gestapelt wurde, dass weitere Nebenbedingungen erfüllt werden. Wen wundert es da, dass Raumkanten und Platzformen den alten Stadtgrundriss (!) in diesem Bereich widerspiegeln. Allerdings nicht die Kleinteiligkeit der früheren Eigentumsformen, die ein wohlthuendes Hemmnis gegen Großprojekte wären. Das einzig frappierende ist die Höhenentwicklung des Projekts, notwendige Folge des unverzeihlichen Verzichts auf eine Tiefgarage.

Bei der Begründung der Höhe des Kolosses wird entgegen jeder Tradition der Unterscheidung von Profanbauten und Bauten, die Träger gesellschaftlicher Bedeutung sind, der Maßstab von Post und Telekom hergeleitet, obwohl die als „Solitäre“ oder „Dominanten“ geplant waren und die von der stark frequentierten Poststraße her durchaus sichtbare massive Höhenüberschreitung des Schlosses hingenommen. Hier mildert auch kein Staffelgeschoss den Eindruck, dass ein massiger Baukörper, und sei er noch so „entmaterialisiert“, das Schloss dominiert und es klein macht, ihm seine Anmut, Würde und Bedeutung im Bewusstsein der Oldenburger raubt.

Im CIMA-Gutachten wurde die unzureichende Anbindung des Projekts an die 1a-Lagen der Innenstadt beklagt, der Mall-Ausgang gegenüber der Lambertikirche müsse durch die Einbeziehung der Häusing ergänzt werden. Hinzu kam im Laufe der Projektentwicklung eine „emanzipierte“ (so nicht nur der Vertreter des Siegerentwurfs) Anbindung von Galeria Kaufhof. Das aus Verwertungsinteresse gebotene wird dann als neue fußläufige Durchlässigkeit des Areals gelobt.

Es ist sicher ein Wert, wenn Quartiere für den Fußgängerverkehr enger „vermascht“ werden als für den Fahrverkehr, auch sind kurze Verbindungen zwischen Ziel und Quelle wichtig für umweegeempfindliche Verkehrsträger. „Verkehrsflächen“ sind aber öffentliche Räume, in denen sich Verhalten einstellen, die konstitutiv für Stadt sind (Markt nicht nur Verkaufsstelle, sondern gleichzeitig Informations- und Vergleichsgelegenheit, Ort zum Austausch von Meinungen, Begegnungen mit Fremden und Einüben eines adäquaten Umgangs mit ihnen im Spannungsfeld zwischen Neugier und Angst, differenzieren lernen zwischen unterschiedlichen materiellen Angeboten oder individuellen Lebensentwürfen und damit Werthaltungen und Standpunkte gewinnen und Toleranz entwickeln, Ort der tastenden Selbstartikulation, auch von Randgruppenangehörigen aus prekären Quartieren, für Feste aber auch für Demonstration und Protest ...).

Die Auswirkungen, die sich mit der Führung einer Verkehrsfläche durch eine Mall ergeben sind hinreichend diskutiert: der Raumcharakter ändert sich von „öffentlich“ zu „privat“ (eigentlich einem individuellen Rückzugsort zur Selbstvergewisserung!) und unterliegt der Herrschaft des Investors, dessen Interesse nach ungestörtem und ruhigen Einkaufen im Notfall mit „schwarzen Sheriffs“ durchgesetzt wird, wenn nicht allein schon deren Präsenz für Anpassung sorgt. Die Erforschung sozialer Konsequenzen der Umwandlung von Bahnhöfen in Malls mit den Ergebnissen Ausgrenzung und Vertreibung (nicht nur!) nicht angepasster Gruppen kann zweifelsfrei übertragen werden. Was können (oder sollen) wir in solchen Räumen lernen, wenn wir auf der Suche nach dem kürzesten Weg „zwangsweise“ durch sie hindurchgeführt werden?

Was die „private Verkehrsfläche“ im B-Plan 18b bedeutet, ist unklar: darf hier nur der Eigentümer Verkehr betreiben und gestatten oder soll die Fläche der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden – was zumindest ein Wegerecht wie im B-Plan 18a erforderlich gemacht hätte?

Wieso wird dem Investor eingeräumt die öffentliche Verkehrsfläche „Poststraße“ zu unterbauen und damit seine Nutzungsfläche auf öffentliches Eigentum auszudehnen? Für diese unübliche Festsetzung fehlt in der Begründung jedes Wort, als wäre das eine Petitesse.

Baugestalterische Qualität

Da ist keine aufregende Architektur entstanden, die in einer lebendigen Spannung zum historischen Ensemble gestanden hätte und ein Spiel mit der Frage fürstlicher Macht und ihrer Repräsentation eingegangen wäre. Bieder, massig und bräsig steht da die Fassade in verwechselbar gesichtsloser Gestalt, so wie in Gladbeck, Castrop Rauxel oder irgendwo anzutreffen, ohne lokalen Bezug und entortet den Schlossplatz und Berliner Platz gleich mit, werden öffentliche Räume doch von den Platzwänden animiert. Hier werden sie eingelullt, mit „ruhiger und unaufregter“ Architektur: wie immer man das interpretiert, der Verfasser des Siegerentwurfs meinte es als Ausdruck solider Qualität, im übrigen wird die wenig überraschende Wiederherstellung des historischen Stadtgrundrisses gelobt!

Es ist die Konsequenz des Verstoßes gegen die Regel, in sensiblem Umfeld nicht auf einen Schlag ein Großprojekt von mehr als einem Hektar durch einen Investor errichten zu lassen, der die alles bestimmende Frage, wem die Stadt gehört, auf seine rabiate Art im Einvernehmen mit dem Oberbürgermeister und seinen Beratern durch Transformation der „Schlossfreiheit“ in „Kommerzfreiheit“ beantwortet.

Was hätte da wachsen können, wenn im vorgezeichneten historischen Rahmen eigenwillige, Oldenburg liebende Bürger kooperativ mit hungrigen Architekten in der gestellten Frage ihre je eigenen Antworten auf kleinen Grundstücken öffentlich vertreten und verantwortet hätten; und ein bisschen Schönheit dazu getan, bitte, zarter Sonnenstrahl der Humanität, immer notwendiger werdende Wegzehrung für den Alltag.

Die Fassadenkosmetik zur Kaschierung der Stellplatzgeschosse an der Mühlenstraße mit ihrer riesigen einheitlichen Fläche ist die Konsequenz des schon beklagten Verzichts auf eine Tiefgaragenlösung, die Teilüberdachung der oberen Stellplatzebene soll uns den hässlichen Eindruck der abgestellten Fahrzeuge ersparen, wenn wir mit dem Hubschrauber einfliegen, so der Vertreter des Siegerentwurfs ohne jegliche Ironie. Man verdankt dieser Sensibilität 25.80 m Höhe, die die Mühlenstraße zu einem „urbanen Raum“ mache, wenn Enge und Unwirtlichkeit mit Urbanität gleichgesetzt wird.

Ansonsten versichert der Stadtbaurat treuherzig, die zum Schloss orientierte Fassade, und die ist zweifellos die entscheidende, sei „wertig“. Sein Urteil bewegt sich erstaunlich unbestimmt im Spannungsraum von „hochwertig“ bis „minderwertig“, wenn man die ästhetische Qualität meint, es kann aber auch auf „mehrwertig“ geschlossen werden, wenn man auf die ökonomische Dimension einer für Werbung zur Verfügung stehenden (Fenster-) Fläche abstellt.

Die in der vorgezogenen Bürgerbeteiligung gelobte Aufteilung der geschlossenen Fassade der Mall in drei große Scheiben durch den Rücksprung der Eingangsbereiche und Treppenhäuser erscheint nicht nur maßstabslos in Erinnerung an die früheren zweigeschossigen freistehenden Einzelhäuser, sondern auch, wenn man sich zum Schloss umdreht und die Aufteilung seiner Fassade bewundert. Aber wie betonte der Stadtbaurat: es gebe Leute, die sich eine Meinung gebildet haben und diese immer nur bestätigt sehen wollten, was nicht vorzuwerfen sei, er aber informiere objektiv: hochkarätiger Wettbewerb! internationale Jury! Die werden schon wissen, was Oldenburg gut tut, wenn sie über einen (Fassaden- und) Funktionswettbewerb urteilen dürfen, und ihre Meinung über die Angemessenheit des Projekts an diesem Ort und zur Auswirkung auf das Stadtzentrum ausdrücklich nicht gefragt ist.

Wie groß wäre der Unmut der Oldenburger wohl gewesen, wenn die Mall mit vom Schloss und Schlossplatz her einsehbaren Parkdecks gekrönt worden wäre? Zu unser aller Besänftigung werden sie hinter Maisonettwohnungen versteckt; so stärkt man dann gleich auch die Wohnfunktionen in der Innenstadt und verfolgt natürlich primär dieses here Ziel.

Bleibt der Versuch, die Höhenabstufung vom ECE-Projekt, das nicht aus baugestalterischen Gründen in seiner Höhe bestimmt ist und den Zwangspunkt setzt, über das LZO-Projekt auf die Schlosswache, dem ursprünglich einzigen „Solitärbau“ der Schlossrandbebauung zu belobigen und den Eindruck zu erwecken, man zeichne die historische Situation nach. Dabei waren der Marstall (jetzt der PANTA überantwortet) und das Kavalliershaus (jetzt LZO) und die Schlosswache (leider auch LZO) freistehende Gebäude, erstere mit einheitlicher Zweigeschossigkeit und in ihrer Höhenentwicklung und Stellung dem Schloss gegenüber in ablesbar dienender Funktion; das Tor zur Stadt vom Schloss ausgehend deutlich markiert. Von der Straße „Schlossplatz“ und dem Schlossplatz her gesehen steigt die Höhe von der Schlosswache über das LZO-Projekt auf die Mall an und gibt dem Profanbau einen unangemessenen Bedeutungsüberschuss.

Art und Maß der baulichen Nutzung

In Kerngebieten (Darstellung des Flächennutzungsplans, in den B-Plänen wird die Festsetzung vermieden) ist der nach der Baunutzungsverordnung höchst zulässige Grenzwert für die Geschossflächenzahl 3.0. Eine

Überschreitung ist zulässig, wenn besondere städtebauliche Gründe es erfordern, die Überschreitungen ausgeglichen werden und sonstige öffentliche Belange nicht entgegenstehen. Ohne auch nur den Ansatz einer Begründung des städtebaulich „Erforderlichen“, der Suche nach einem „Ausgleich“ und der Abwägung „entgegenstehender öffentlicher Belange“ wird in 18a 4.0 und zusätzlich die Nichtanrechnung enormer Stellplatzflächen, in 18b 5.0 und in 18c 4.0 festgesetzt, wobei in der Begründung zu 18c die Nichtanrechenbarkeit der „Kundengarage“ (Tiefgarage gemeint?) erklärt wird – ohne entsprechende textliche Festsetzung.

Rückbauverpflichtung

In der sechsteiligen Sendefolge des Deutschlandfunks über „die Zukunft der europäischen Stadt“ wurde neben anderen Karl Ganser u.a. zu den ihm wesentlich erscheinenden zukünftigen Entwicklungen befragt. Außer seiner Forderung, endlich die „Stiftung Baukultur“ als Appellationsinstanz für die Öffentlichkeit zu gründen, waren das die Feststellung, dass die historisch langen Phasen des Wachstums am Ende sind und die Städte mit ihren Planungsansätzen sich auf Schrumpfen einzustellen haben sowie die Feststellung, dass der Glaube, Bauten seien für die Ewigkeit zu errichten, durch das Entstehen einer Wegwerfarchitektur mit immer kürzeren Verwertungszeiten konterkariert wird. Daher müsse im Baugenehmigungsverfahren konkurrenz- und verpflichtend der Rückbau zum Verfallszeitpunkt abgesichert werden. Ähnlich argumentierte Walter Siebel bei der von der NWZ organisierten Podiumsdiskussion zum ECE-Projekt.

Städtische Verträglichkeit

Im CIMA-Gutachten wird davon ausgegangen, dass eine Mall mit einer Verkaufsfläche von ca. 15 000 m² entsteht, die Verträglichkeit mit den bestehenden Geschäften wird im Rahmen eines normalen Wettbewerbs für Oldenburg attestiert. Der Grundgedanke einer Mall ist, selbständige Geschäfte unter einem Dach mit gemeinsamer innerer Erschließung und einheitlichem Management zu bündeln. Im Laufe der Projektentwicklung für die B-Pläne 18 a,b,c werden mit einheitlichem Erschließungskonzept zusätzlich 900 m² der BLB über die Häusing und 11 000 m² Bestand von Galeria Kaufhof „emanzipiert“ eingebunden, womit sich dem Besucher insgesamt ca. 27 000 m² Verkaufsfläche präsentieren und das System in eine autarke Einheit verwandeln.

Entgegen den Darlegungen des Gutachtens sind die Kunden nicht mehr auf die benachbarte Innenstadt angewiesen, die Güter der Grundversorgung, der periodischen und aperiodischen Nachfrage finden sich alle am Ort, und der Vermutung, dass täglich 5 500 bis 9 000 Besucher des ECE auch die Altstadt aufsuchen müssten, um den in der Mall nicht zu befriedigenden Bedarf in der Innenstadt zu stillen, wird die Grundlage entzogen.

Auf Nachfrage bei der öffentlichen Vorstellung des CIMA-Gutachtens erklärte der Gutachter, dass sich die für die Innenstadt beschriebene Situation erwartbarer Umsatzverluste allein mit der Integration von Galeria Kaufhof gravierend zum Schlechteren verändern würde und verneinte die Verträglichkeit ausdrücklich. Diese Veränderungen treten nun ein, sie werden sogar noch verstärkt, sind gutachterlich aber nicht bewertet.

Parallel dazu findet zwischen der Innenstadt und der Peripherie ein gnadenloser „Aufrüstungswettbewerb“ statt, der mit massiven Ausweisungen zusätzlicher Verkaufsfläche (mit einer Größenordnung der gesamten bisherigen Innenstadt-Verkaufsfläche) in den Nebenzentren die Innenstadt unter extremen Konkurrenzdruck stellt. Auch diese, sich zur Konkurrenz der Mall addierende, ist in dem Gutachten nicht berücksichtigt und stellt alle Prognosen der Innenstadtentwicklung in Frage.

Allerdings macht CIMA II zu dieser Problematik wichtige Aussagen: so bestehe die Gefahr, dass der Kern durch die Ansiedlungen geschwächt würde, die Umgestaltung der Staulinie („Boulevard“) zu Lasten der Innenstadt ginge, dem „Pol“ ECE müssten in der Altstadt neue Gewichte entgegengesetzt werden, neue Parkplätze sollten die Erreichbarkeit der Innenstadt verbessern, insbesondere für Kunden aus dem Umland, der öffentliche Raum solle entrümpelt werden, dem Waffenplatz gebühre besondere Aufmerksamkeit als neuem „Pol“, im Bahnhofsviertel seien Ansiedlungen sorgfältig auf die Innenstadtverträglichkeit zu prüfen, die Entwicklung des Stadthafens dürfe nicht zu einer Schwächung der Altstadt führen, durch Dienstleistungsstandorte am Oldenburger Stern bestehe das Risiko einer zu starken Arbeitsteilung zwischen den neuen Standorten und der Altstadt... Hier liest sich das Gutachten als eindringlicher Appell an die Planer und Entscheider, zu bescheideneren Maßstäben zurück zu finden.

Raumordnerische Verträglichkeit

Die Landesentwicklung wird auf ein System Zentraler Orte abgestellt, das sich in Grundzentren (Wardenburg, Wiefelstede, Edeweicht ...), Mittel- (Bad Zwischenahn, Wildeshausen, Westerstede, Rastede ...) und Oberzentren (Oldenburg, Bremen, Bremerhaven, Wilhelmshaven...) gliedert. Die Gemeinden erhalten zentralörtliche Funktionen, die der Nachfrage von Bevölkerung und Wirtschaft nach zentralen Einrichtungen in ihrem Versorgungsbereich entsprechen und damit die angestrebte Versorgung sichern, wobei ein Zentraler Ort höherer Stufe gleichzeitig auch die nachrangigen Versorgungsaufgaben zu erfüllen hat.

Bei der Einteilung der Gemeinden in die Kategorien Ober- und Mittelzentren durch das Landesraumordnungsprogramm war entscheidend, dass die Systematik und Vergleichbarkeit der landesweit funktionsfähigen, räumlich sinnvollen Gliederung Vorrang hat. Außerdem wurde an der die räumliche Verteilung der zentralen Einrichtungen sichernden Größe der Einzugsbereiche festgehalten, um nicht durch Unterauslastung deren Bestand und letztlich die Versorgung der Bevölkerung zu gefährden.

Die Zuordnung der Grundzentren ist Aufgabe der Landkreise in den Regionalen Raumordnungsprogrammen und folgt entsprechenden Kriterien.

In typischer Weise bildet sich um ein Oberzentrum ein Kranz von Grundzentren aus, weil die Einzugsgebiete der Grundzentren und der grundzentralen Funktion der Oberzentren so abgegrenzt werden müssen, dass die Grundversorgung der Bevölkerung in kurzen Entfernungen gesichert ist und mit hinreichender Einwohnerzahl auch die Tragfähigkeit der jeweiligen zur Grundversorgung gebündelten Angebote. Gleiches gilt für Mittelzentren, sie sind ebenso von Grundzentren umgeben.

Ein weiterer Kreis von mittelzentralen Standorten folgt in wesentlich größerem Abstand um die Oberzentren, weil hier entsprechend die Einzugsgebiete für Güter des periodischen Bedarfs nach den gleichen Kriterien der Versorgung und Tragfähigkeit abgegrenzt werden müssen. Damit erscheint es zumutbar, seltener nachgefragte Güter des periodischen Bedarfs erst in größerer Entfernung zu erreichen.

Oberzentren untereinander haben daher noch größere Abstände; die aperiodische Nachfrage ist so selten, dass eine große Entfernung zumutbar erscheint, die Bündelung der Nachfrage im Einzugsgebiet garantiert andererseits die Tragfähigkeit oberzentraler Einrichtungen.

Ähnliches gilt für Großstädte mit einer Innendifferenzierung in ihr Zentrum (historische Altstadt mit Angeboten der Grundversorgung, des periodischen und aperiodischen Bedarfs) und Nebenzentren (oft in Bandform an Ausfallstraßen mit Angeboten der Grundversorgung, in größeren Entfernungen auch wieder periodischen Gütern). Einkaufszentren an der Peripherie mit Autobahnanschluss bilden häufig raumordnerisch problematische Sonderformen.

Grundlage für die von der ECE in Auftrag gegebene Untersuchung der CIMA war mit den Daten von 2004 eine fiktive Mall mit ca. 15 000 m² Verkaufsfläche. In Wirklichkeit wird ein autarkes Zentrum mit ca. 27 000 m² Verkaufsfläche entstehen, dessen Regionalverträglichkeit nicht untersucht wurde. Nicht Gegenstand der Untersuchung, in regionaler Hinsicht aber von dramatischer Bedeutung, war weiter die parallele Aufrüstung der Nebenzentren und des ohnehin problematischen Familia-Centers, ergänzt um die Ansiedlung von IKEA etc.

Das Gutachten beschränkt sich ausschließlich auf die Auswirkung der ECE Ansiedlung auf Mittelzentren, die genannten Verdrängungsquoten müssen sich also auf die Grundversorgung und Güter des „periodischen“ Bedarfs beziehen. Die Warengruppe „Lebensmittel“, „Gesundheits- und Drogeriewaren“ wird dem „periodischen“ Bedarf zugeordnet, obwohl sie eindeutig der „Grundversorgung“ zuzurechnen sind, also bei einer (unterbliebenen) Diskussion der Auswirkung auf die benachbarten Grundzentren beachtlich gewesen wären. Wer Wardenburg oder Edeweicht kennt, wird wissen, dass solche Güter in diesen Grundzentren durchaus angeboten werden! Eine genauere Zuordnung von Warengruppen zum „periodischen“ Bedarf (in nicht nachvollziehbarer Weise als „mittel- und langfristigen Bedarfsbereich“ zum „aperiodischer Bedarf“ zusammengefasst) fehlt, obwohl gerade sie es sind, die in typischer Weise nicht mehr von den Grundzentren, sondern erst den Mittelzentren angeboten werden, und bei der Frage der Verdrängung auf dieser Ebene entscheidend sind.

Weil es bei der Frage der raumordnerischen Verträglichkeit um die Beeinflussung des Systems Zentraler Orte geht, ist es unverzichtbar, auch die Auswirkungen auf die benachbarten Grundzentren sowie die Oberzentren zu analysieren, um entscheiden zu können, ob zu befürchtende Unterauslastungen im gesamten System die Versorgung der Bevölkerung und auch die auf das System bezogene Landesentwicklung beeinträchtigen. So können sich benachbarte Grundzentren bei der Abstimmung der B-Pläne ausdrücklich auf die ihnen durch die Ziele der Raumordnung zugewiesenen Funktionen sowie auf Auswirkungen auf ihre zentra-

len Versorgungsbereiche berufen. Im Gutachten wird nur lakonisch festgestellt, dass in den Grundzentren der Region eine Verdrängung tatsächlich stattfinden wird!

Die Aussage, Oldenburg sei das einzige Oberzentrum der „Region“ ist mit dem System Zentraler Orte nicht vereinbar und so „sinnstiftend“ wie die, Oldenburg sei der Mittelpunkt der Welt. Die Behauptung, Oldenburg übernehme als Oberzentrum Versorgungsfunktionen für die Mittelzentren und komme dieser Aufgabe durch das ECE-Projekt nach, grenzt an eine bewusste Irreführung, weil ja nur die mittelzentrale Funktion Oldenburgs in der Konkurrenz gegen die Mittelzentren beurteilt werden konnte.

Für Bad Zwischenahn wird eine erhebliche Beeinträchtigung des Angebots bei Bekleidung aufgezeigt und dennoch die ECE-Ansiedlung insgesamt als „verträglich“ charakterisiert, obwohl bei Auswirkungen eines Vorhabens über 10% die Unverträglichkeit zweifelsfrei feststeht und Abwägungsspielräume nur bei kleineren Werten gegeben sind. Darüber hinaus ist es unzulässig, ein Angebot isoliert aus der (täglichen, periodischen oder aperiodischen) Warengruppe herauszugreifen, die nur in ihrer jeweiligen Komplettierung Versorgungsaufgaben erfüllen kann, weil das Wegbrechen eines wesentlichen Teils auch die anderen Angebote über die Entscheidung der Kunden beeinträchtigt, beim Einkauf dieser Ware in einem anderen Zentrum auch gleich die weiteren Bedürfnisse dort zu befriedigen.

Da klingt es nach der Feststellung der Verträglichkeit für die Mittelzentren fast wie Hohn, wenn ihnen ein stärkeres Bemühen, ihre individuellen Stärken auszubauen und einen Teil der eigenen Kaufkraft vor Ort zu binden, empfohlen wird.

In Ulm wurde 2004 ein ECE-Center vom Regierungspräsidium aus Gründen der Unverträglichkeit mit dem verbindlichen Ziel der Raumordnung, einer verbrauchernahen Versorgung und Funktionsfähigkeit des Systems Zentraler Orte, abgelehnt.

Mall oder nicht

Zur wissenschaftlichen Politikberatung als einer Aufgabe des Stadtplanungsamtes und seiner Leitung gehört die Vermittlung der zur Zeit stattfindende städtebauliche Diskussion an die Entscheider über die Auswirkung von Malls in den Altstadtquartieren von Städten unterschiedlicher Größe und Typologie einerseits und andererseits über die Möglichkeiten der Ausprägung des Profils und der Eigenart der Heimatstadt und ihrer Quartiere, um in der Konkurrenz um die äußerst mobilen Träger innovativer Entwicklungen ihre Attraktivität zu erhalten oder zu verstärken.

In der Einladung des Deutschen Instituts für Urbanistik zu einem Seminar (2006) heißt es:

„Ein genauer Blick auf den Charakter der „Neuen“ führt allerdings bei nicht wenigen Verantwortlichen zu der Erkenntnis, dass ein pauschaler Optimismus nicht angebracht ist. Malls können durchaus positive Entwicklungsimpulse auslösen, aber Standort, Größe, Gestalt, Branchenmix und Management der neuen Einrichtungen schaffen „auf einen Schlag“ völlig neue Strukturen in den Innenstädten, die das alte System Stadt in Mitleidenschaft ziehen können. Häufig ist auch der Einzelhandel in benachbarten Kommunen betroffen. Dies alles erfordert deshalb differenziertere Betrachtungsweisen.“

Ähnlich argumentiert die Einladung des Niedersächsischen Heimatbundes zu einem Seminar (2005):

„Mit zunehmendem Erfolg wird in Groß- und Mittelstädten Niedersachsens durch investorische Aktivitäten und häufig kommunalpolitische Unterstützung versucht, in historischen Kernbereichen oder unmittelbaren Randlagen großflächige Handelsbetriebe anzusiedeln.

Ist diese unter dem Oberbegriff „Innenstadtbelebung“ propagierte Entwicklung zu begrüßen oder droht eine Überforderung der sensiblen historischen Innenstädte durch die neuen großflächigen und großvolumigen Komplexe?

All zu oft scheinen die Planungen den Belangen der Denkmalpflege zuwiederzulaufen. Darüber hinaus ist zu befürchten, dass durch die Centren ein Überangebot an Verkaufsfläche entsteht, durch das die bestehende Altbausubstanz unrentabel und so in ihrem Bestand gefährdet werden könnte. Wie ist die neue Entwicklung in Anbetracht der gegenwärtigen wirtschaftlichen Stagnation und der generell rückläufigen Bevölkerungsentwicklung zu bewerten?“

Dankwart Guratzsch schreibt am 1.06.05 in der „Welt“:

„Für die Parlamentarier muss der Gedanke etwas verführerisches haben, ein städtebaulich in der Nachkriegszeit völlig verpfushtes Areal durch komplette Überbauung handstreichartig in Ordnung zu bringen. Die Folgen des massiven Eingriffs in die private Handelsstruktur, die das Rückgrat des Baubestandes bildet, werden dagegen meist unterschätzt.“

Eckhard Brockhoff (Geschäftsführender Gesellschafter der Brockhoff & Partner Immobilien GmbH und der Brockhoff Objekt GmbH) stellt in der „F.A.Z.“ vom 10.03.06 dar:

„Würden sich die für eine Center-Errichtung Verantwortlichen in den Städten umsehen, in denen Einkaufszentren eröffnet wurden, würden sie nicht ein einziges Einkaufszentrum in ihrer Stadt zulassen. Städte wie Rosenheim haben daher die Bürger über ein geplantes Einkaufszentrumprojekt abstimmen lassen. Es ist abgelehnt worden. Damit wurde die Rosenheimer Innenstadt vor Schaden bewahrt. In den Städten Düsseldorf, Duisburg, Ulm und Soltau haben die Kommunen Einkaufszentren abgelehnt. In vielen anderen Innenstädten ist dies nicht geschehen.“

Man denke an die Rahmenbedingungen: Die Bevölkerung der Bundesrepublik wird nicht nur älter, sie schrumpft; die Kaufkraft der abhängig Beschäftigten sinkt; die Arbeitsverhältnisse werden prekär, weil immer mehr sozialversicherte „normale“ Arbeitsplätze durch andere Formen ersetzt werden; durch Globalisierung werden Arbeitsplätze verlagert, die Hoffnung auf dadurch ausgelöste stabilisierende Effekte für die verbleibenden schwindet; der „erste europäische Praktikantenstreik“ wurde am Wochenende vom 1. April organisiert von Hochschulabsolventen, die immer schneller studiert haben, anschließend immer mehr, oft unbezahlte Praktika absolvieren ohne Aussicht auf einen festen Job, besonders prekär ist die Situation für nicht qualifizierte Jugendliche (mit Migrantenhintergrund) – sie sollen dabei aber möglichst schnell Kinder zeugen und entspannt erziehen, damit sich das obenstehende Dilemma löst; 1977 verdiente ein 30-jähriger 15% weniger als ein 50-jähriger, heute sind es 40% weniger; die Verschuldung der öffentlichen Hände wächst; die Sparquote nimmt zu; es wurden Programme für schrumpfende Städte entwickelt, für Ost und West.... Und die alle Probleme beseitigende Lösung soll in Oldenburg die Ausweitung der Verkaufsfläche in einem nie gekannten Maß heißen?

„Komplexität“ war der immer wieder bemühte Schlüsselbegriff des Stadtbaurats bei der Verteidigung der Mall.

Der Städtebau hat aus seiner ursprünglich ästhetischen und technischen Orientierung herausgefunden, soziale Dimensionen wurden in Planungsprozessen berücksichtigt, manchmal wurde, als auch das zu wenig erschien, schon weniger hoffnungsfroh nach Philosophen verlangt, um die Frage nach dem „guten Leben“ durch die Gestaltung der räumlichen Hülle und Infrastruktur dafür einzubeziehen. All das traf auf Handlungsfelder (Bau von Satellitenstädten, Flächensanierung, behutsame Stadterneuerung, „soziale Stadt“, „shrinking cities“..), in denen komplexe Planungsansätze (Stadtentwicklungsplanung mit gleichzeitig ausdifferenzierter umfassender Planungstheorie und Umsetzungsstrategie) versagen mussten und schließlich Komplexität zur Gewinnung von Handlungsfähigkeit reduziert wurde (inkrementelle Planung). Fragt sich nun wie weit der Grad der Reduktion – nur auf den Ort oder ein Problem bezogen – geführt werden darf (und wie sie im Prozess möglichst zurückgewonnen wird) ohne das System unzulässig zu vereinfachen und Lösungsvorschläge unangemessen werden zu lassen.

- Die Reduktion auf „Standortqualität“ im ökonomischen Sinn ist unterkomplex behandelt, sie reduziert alle sonstigen menschlichen Äußerungen auf „Umwelt“, ohne das systemtheoretisch Erforderliche zu beschreiben: die Beziehungen und den Austausch zwischen betrachtetem Systemteil und der definierten Umwelt, sowie die erwartbaren Veränderungen.
- Die Vernachlässigung der Oldenburger mit ihren Vorstellungen ist unterkomplex, weil sie die Beziehungen der Oldenburger zum Standort und den Austausch als Informationsquelle nicht berücksichtigt und damit Gefahr läuft zu scheitern (in der Schweiz wurde aufgezeigt, dass 80% der Projekte gescheitert sind, die Betroffene nicht in den Entstehungsprozess einbezogen haben).
- Nach der Vorentscheidung über eine rein ökonomische Nutzung ist die Festlegung auf eine Mall unterkomplex, weil die Entstehungsbedingungen, der Gebrauch und die sich in den USA seit Längerem zeigenden Auslautenden des Konzepts nicht aufbereitet sind.
- Was allein bleibt, ist der Versuch, nach der Entscheidung über die Mall die Auswirkungen allein auf das „Umwelt“-Segment Handel in der Innenstadt und im Umland gutachterlich zu beschreiben; auch das, wie oben dargestellt, unterkomplex durch unzulässige Reduktion der gesamten neuen Einkaufswelt auf das fiktive ECE-Projekt.

Auch wenn der Appell an Macher und Entscheider, für die es kein Problem darstellte ca. 18 000 Unterschriften mit einem Verfahrenstrick beiseite zu schieben, kindlich naiv erscheinen muss: Was ist mit den Geschäftsleuten, die aufgeben müssen, was mit ihren Kunden, wie unwirtlich werden die Randzonen der Fußgängerzone usw.? Kennen Sie die Betroffenen persönlich und können Sie denen sagen, Sie hätten mit Ihrer Entscheidung das Wohl, also die Lebensqualität der von Ihnen vertretenen Oldenburger gemehrt?

Oldenburgs Attraktivität liegt in der verbliebenen Überschaubarkeit und Kleinteiligkeit der nicht im Krieg, aber ansonsten durchaus, zerstörten Innenstadt. Man schaue unter www.alt-oldenburg.de auf den Markt und vergleiche damit seine heutige Gestalt; von der „Sanierung“ beim Bau des Hallenbades nach dem Leitbild „offene und gegliederte Stadt“ mag man nicht mehr reden, genauso wenig vom vierspurigen Ausbau der Verkehrsflächen in den 60ern, dem Leitbild „autogerechte Stadt“ unkritisch verpflichtet. Man muss sich aber das Vorher und Nachher immer wieder zumuten, um urteilsfähig zu sein! Was haben die Entscheider aus den das Stadtbild prägenden und auf die Stadtentwicklung verweisenden Wasserflächen gemacht? Was wäre, um ein Beispiel aus letzter Zeit zu nennen, aus der Burg- und Gaststraße geworden, hätte es nicht massive Gegenwehr gegeben?

Besucher der Stadt betonen begeistert (in den NWZ-Leserbriefen zum ECE-Projekt überdeutlich) als Grund ihres Herkommens die Kleinteiligkeit und Überschaubarkeit der Fußgängerzone und ihre lebendige Nutzung, bei der das Einkaufen Nebensache bleibt – kurz das menschliche Maß, das eine menschenwürdigen Gebrauch und zweckfreies Handeln stimuliert. Es ist im Kern die alte Residenz- und Garnisonsstadt, die jetzt dem Experiment einer Anpassung an „moderne“ Einkaufswelten nach dem reduktionistischen Leitbild „einkaufsgerechte Stadt“ unterzogen werden soll, bei der das Einkaufen zur Hauptsache wird – selbst wenn sie dabei ihr Gesicht verliert.

„trading down“ oder die Mühen der Ebene

Natürlich ist es zu beklagen, dass es Eigentümer in der Innenstadt gibt, die nur noch die Verwertungsaspekte ihrer Immobilie im Blick haben und nicht mehr erkennen, dass das ererbte Haus Stein gewordener Zeuge der Lebensklugheit ihrer Vorfahren ist, die sich in Bürgerstolz der Öffentlichkeit präsentierten und sich einordneten in einen Rahmen, weil „Gemeinschaft“ in einem dialektischen Verhältnis Teil von Überlebensnotwendigkeit war. Genauso zu beklagen sind Pächter, die im Einvernehmen mit den Eigentümern das Gesicht der „Immobilie“ sich ändernden Präsentationsmoden ihrer Waren laufend ohne Rücksicht auf andere Dimensionen anpassen. Des weiteren sind die von der Agenda 21 Gruppe aufgezeigten Mängel im Bereich Wohnen ein Hemmnis für eine lebendige Innenstadt, die bekanntlich durch Bewohner und Benutzer sicher erscheint und damit Aufenthaltsqualität fördert. Das CIMA-Gutachten benennt zu Recht weitere Probleme: schreiende und aufdringliche Werbung, Gerümpel und Dreck usw., sie ließen sich ergänzen: fehlende (kostenlose) Ruhezonen, Spielgelegenheiten, Grünflächen.

Die Miet- und Verwertungsproblematik, die zu Leerständen, Verschandelung und Verödung führt, wird nicht instrumentell angegangen durch gemeinsame Intervention von Grundstückseigentümern, Kaufleuten, Stadtverwaltung und Öffentlichkeit mit dem Ziel, für Straßenabschnitte Nutzungs- und Gestaltkonzepte zu entwickeln mit Mischung unterschiedlicher, sich ergänzender Branchen und Wohnen zur Stabilisierung einer hochwertigen Interaktion. Stattdessen wird auf Verödung allein mit der Neupflasterung der Verkehrsflächen und dem „Aufmischen der erlahmten Kaufmannschaft“ reagiert.

Den sich in der Fußgängerzone seit langem zeigenden Mängeln hätte rechtzeitig mit neuen Kooperationsformen begegnet werden können, wie sie in ihrer Effizienz im Forschungsvorhaben des Bundes „3statt2“ dokumentiert sind. Neben dem durch das BauGB vorgegebene Kommunikationsmodell zwischen Verwaltung und Öffentlichkeit und der informellen Kommunikation zwischen Verwaltung/Oberbürgermeister und Investoren tritt die Einbeziehung der Bürger in z.B. Planungszelle, Zukunfts- oder Perspektivenwerkstätten, Mediationen, kooperativ angelegte Wettbewerbe und Werkstattgespräche. Im Ergebnis werden die daraus resultierenden Vorteile benannt:

- Nutzung des „Sozialkapitals“ einer zivilen örtlichen Gesellschaft, dessen Bedeutung gegenüber den Formen „Humankapital“ („Wissensgesellschaft“) und investivem Kapital als zunehmend wichtig angesehen wird
- Erhöhung der Chancen für die tatsächliche Umsetzung der Ergebnisse
- Steigerung der Planungs- und Investitionssicherheit durch Konfliktbearbeitung und -lösung schon in einer frühen Phase der Planung
- Erzielbarkeit von Kompromissen zwischen bedarfsgerechten, städtebaulich anspruchsvollen und wirtschaftlich umsetzbaren Lösungen
- Stabilisierung der Ratsbeschlüsse und ihrer Legitimität durch hohe politische Zustimmung und breite Akzeptanz der Öffentlichkeit
- Beschleunigung der Planungsprozesse und damit verbundene Kostenersparnis durch vermiedene Nachbesserungen und juristische Auseinandersetzungen

Die Kosten für aufwändigere Beteiligungsprozesse machen oft nur einen Bruchteil der sonstigen Planungskosten, ganz zu schweigen von den Investitionskosten aus, wobei der Vorteil, Fehlentscheidungen mit erheblichen Ressourcen korrigieren zu müssen, als Maximalertrag benannt werden kann.

Sprache

Die (neue) Unsitte, Zitate nicht mehr zu kennzeichnen, wenn abschnittsweise aus Gutachten abgeschrieben wird oder Texte „eingefügt“ werden, ist ein deutliches Kennzeichen unlauteren Umgangs mit geistigem Eigentum und seiner beliebigen Verwertung; man hätte sie in einer so entscheidenden Begründung des Eingriffs in die Stadtstruktur nicht erwartet.

Genauso irritierend ist die Werbesprache, die man aus Prospekten für Immobilieninvestitionen etc. kennt, bei denen gleichzeitig die besondere Lage, Ästhetik ... und die schönen Verwertungsmöglichkeiten herausgestellt werden. Bei der gesetzlichen aufgetragenen „gerechten Abwägung privater und öffentlicher Belange gegen- und untereinander“ entschlüsselt sich in der vorliegenden Begründung das ökonomische Paradigma, unter dem die Planung in befremdlicher Verkürzung steht. So wird dem Gebäude der BLB zunächst ein „Ausdruck an Solidität und Würde“ attestiert, aber die durch den ECE-Zugang verbesserte Lagegunst muss sich unbedingt in Umsatz verwandeln lassen. Also werden „Vitrinen eingestellt“ mit schon vom Markt her sichtbaren Auslagen, der neue „Auftritt“ (Laufsteg zur Warenpräsentation?) steht, was wohl sonst, in einem „spannungsvollen Gegensatz“ zu den massiven Wänden, die eben noch Solidität spiegelten – des Kaisers neue Kleider.

Wenig überzeugend sind Schlussverfahren nach dem Motto „frisch behauptet ist halb bewiesen“, zum Beispiel:

- Die täglich mehrere tausend zusätzlichen Kunden, die das Center in die Innenstadt ziehe, seien eine Chance für den Einzelhandel insgesamt, dabei entsteht neben dem neuen „emanzipiert“ erschlossenen autarken System zusätzliche Kaufkraftbindung in den aufgerüsteten Nebenzentren.
- Ob und inwieweit Umsatzverluste von den neuen Kunden kompensiert werden könnten, hänge von den unternehmerischen Fähigkeiten der Betrieb ab (denen ansonsten mangelnder Antrieb bescheinigt wird!), dabei sind die Rahmenbedingungen insgesamt wenig stabil und lassen es nicht zu, die 2004 vorgefundene Situation für den Verwertungszeitraum der Mall einfach zu verlängern, zumal die „Flächenproduktivität“ des Projekts im Vergleich zu ähnlichen Objekten sehr niedrig angesetzt ist.
- Die Verbindung mit dem Zielkonzept 2008 steigere die Aufenthalts- und Erlebnisqualität der Innenstadt und begünstige damit die Anpassungschancen der bestehenden Betriebe, dabei warnt CIMA II dringlich zur Vorsicht bei der Umsetzung wegen der negativen Auswirkungen auf die Innenstadt.
- Durch den erhöhten Wettbewerbsdruck entstünden frühzeitig Spielräume für neue Nutzungsformen und Funktionen der Innenstadt, über die sich Oldenburg künftig profilieren könne – hier hätte man gern Näheres in der „Güterabwägung“ erfahren!
- Shopping-Center seien fester Bestandteil unserer Städte, nur durch Aufnahme dieses Betriebstyps könne Oldenburg als Oberzentrum bestehen, ohne ECE werde die Entwicklung behindert.

In seinen Tagebüchern hat Victor Klemperer u.a. die „lingua tertii imperii“ (Sprache des „Dritten Reiches“) analysiert und auf die Vermischung von Wahrheit und Lüge für strategische Zwecke verwiesen. Hier geht es, Gott sei Dank, nicht um die menschenverachtende Strategie der Nazizeit, sondern nur um Immobilienverwertung. Da werden dann „Einstellplätze“ zu „öffentlich zugänglichen Stellplätzen“ und transformieren die für den Bedarf der Anlage gesetzlich geforderten in beliebig verfügbare (von der öffentlichen Hand bereitgestellte, so die induzierte Vermutung) Parkplätze; Zugänge zur erweiterten Mall sind „emanzipiert“ und lassen unser Herz höher schlagen, weil sich endlich Gleichstellung Unterprivilegierter einstellt; die Rekonstruktion des öffentlichen „Raums“ wird betont und mit der positiven Konnotation von der massiven Baumasse abgelenkt; Fassaden sind „entmaterialisiert“ usw.

Güterabwägung

Es sei erlaubt, durch Zitate aus dem BauGB daran zu erinnern, welche Ernsthaftigkeit der Gesetzgeber bei der Entscheidung über einen Bebauungsplan unterstellt:

§1(4) Die Bauleitpläne sind den Zielen der Raumordnung anzupassen.

- §2(2) Die Bauleitpläne benachbarter Gemeinden sind *aufeinander abzustimmen*. Dabei können sich Gemeinden auch auf die ihnen durch Ziele der Raumordnung *zugewiesenen Funktionen* sowie auf *Auswirkungen auf ihre zentralen Versorgungsbereiche* berufen.
- §1(5) Die Bauleitpläne sollen eine *nachhaltige städtebauliche Entwicklung*, die die sozialen, wirtschaftlichen und umweltschützenden Anforderungen auch in Verantwortung gegenüber künftigen Generationen miteinander in Einklang bringt, ... *gewährleisten*.
- §1(5) Die Bauleitpläne sollen eine ... *dem Wohl der Allgemeinheit dienende sozialgerechte Bodennutzung gewährleisten*.
- §1(5) Die Bauleitpläne sollen.. dazu beitragen,.. *die städtebauliche Gestalt und das Orts- und Landschaftsbild baukulturell zu erhalten und zu entwickeln*.
- §1(6) Bei der Aufstellung der Bauleitpläne sind insbesondere zu berücksichtigen:
- die *Wohnbedürfnisse der Bevölkerung*
 - die *kulturellen Bedürfnisse der Bevölkerung*
 - die *Belange der Wirtschaft, auch ihrer mittelständischen Struktur*
 - die *Belange von Sport, Freizeit und Erholung*
 - die *Belange der Baukultur*
 - die *Belange des Umweltschutzes*, insbesondere
 - *Vermeidung von Emissionen*
 - Berücksichtigung einer auf *Vermeidung und Verringerung von Verkehr* ausgerichteten städtebaulichen Entwicklung
- §1(7) Bei der Aufstellung der Bauleitpläne sind die *öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen*.
- §2(3) Bei der Aufstellung der Bauleitpläne *sind die Belange*, die für die Abwägung von Bedeutung sind (Abwägungsmaterial), *zu ermitteln und zu bewerten*.
- §2(4) Für die Belange des Umweltschutzes .. wird eine *Umweltprüfung* durchgeführt, in der die voraussichtlichen erheblichen *Umweltauswirkungen* ermittelt werden und in einem *Umweltbericht* beschrieben und bewertet werden... Die *Umweltprüfung* bezieht sich auf das, was *nach gegenwärtigem Wissensstand* und allgemein anerkannten Prüfmethode .. angemessenerweise verlangt werden kann
- §2a Die Gemeinde hat .. dem Entwurf des Bauleitplans eine *Begründung* beizufügen. In ihr sind ..
1. die *Ziele, Zwecke* und wesentlichen *Auswirkungen* des Bauleitplans und
 2. in dem *Umweltbericht* .. die auf Grund der Umweltprüfung .. ermittelten und bewerteten Belange des Umweltschutzes darzulegen.
- §3(1) Die Öffentlichkeit ist möglichst frühzeitig über die allgemeinen *Ziele und Zwecke* der Planung, *sich wesentlich unterscheidende Lösungen*, die für die Neugestaltung oder Entwicklung eines Gebiets in Betracht kommen, und die *voraussichtlichen Auswirkungen* der Planung öffentlich zu unterrichten; ihr ist *Gelegenheit zur Äußerung und Erörterung* zu geben.
- §4a(1) Die Vorschriften über die Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung dienen insbesondere der *vollständigen Ermittlung und zutreffenden Bewertung* der von der Planung berührten *Belange*.
- §3(2) Die Entwürfe der Bauleitpläne sind mit der Begründung und den .. umweltbezogenen Stellungnahmen für die *Dauer eines Monats öffentlich auszulegen*. Ort und Dauer der Auslegung sowie Angaben dazu, welche Arten umweltbezogener Informationen verfügbar sind, sind mindestens *eine Woche vorher ortsüblich bekannt zu machen*; dabei ist darauf hinzuweisen, dass *Stellungnahmen* während der Auslegungsfrist abgegeben werden können... Die fristgemäß abgegebenen Stellungnahmen *sind zu prüfen*; das Ergebnis *ist mitzuteilen*.
- §10(4) Dem Bebauungsplan ist eine zusammenfassende *Erklärung* beizufügen über die Art und Weise, *wie die Umweltbelange* und die *Ergebnisse der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung* in dem Bebauungsplan *berücksichtigt* wurden, und aus welchen Gründen der Plan nach Abwägung mit den geprüften, in Betracht kommenden *anderweitigen Planungsmöglichkeiten* gewählt wurde.