

## Nicht im Prüfergebnis berücksichtigte Punkte der Stellungnahme

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. Im Verkehrsgutachten wird unterstellt, dass 570 verfügbaren Stellplätze 4 mal pro Tag umgeschlagen werden, womit lediglich 2 280 Kunden (15 – 20%) berücksichtigt werden und die gesamte verkehrliche Tragfähigkeitsberechnung in Frage steht.

Die verkehrliche Situation wird noch dadurch verschärft, dass den angenommenen 570 Stellplätzen tatsächlich nur 360 neu geschaffene gegenüberstehen und sich damit die Belastung des gesamten umgebenden Straßennetzes durch den Parksuchverkehr mit entsprechenden Rückstaulängen drastisch erhöht.

Die Daten des Verkehrsgutachtens werden übernommen für das Lärmgutachten und die Untersuchung der klimatisch-lufthygienischen Auswirkungen. Damit gehen sie ebenso nur von 15 – 20 % der vorhersehbaren Belastungen aus.

Nicht Gegenstand der Verträglichkeitsuntersuchung, in regionaler und stadtplanerischer Hinsicht aber von dramatischer Bedeutung, war die parallele Aufrüstung der Nebenzentren und des ohnehin problematischen Familia-Centers, ergänzt um die Ansiedlung von IKEA etc.

Die für die Systematik Zentraler Orte entscheidenden Kategorien „Grundbedarf“, „periodischer Bedarf“ und „aperiodischer Bedarf“ wurden nicht auf die entsprechenden Warengruppen oder 33 „CIMA-Branchen“ bezogen. Die Benennungen „kurz- mittel- und langfristig“ und die Zuordnungen zur eigenen Begriffswelt „periodisch/aperiodisch“ bilden die Raumordnungskategorien nicht ab.

Nach CIMA-Befragungen nutzen 32% der Kunden aus Oldenburg und 79% der aus dem direkten sowie 92% der aus dem weiteren Umland (im Mittel 85%) stammenden Kunden einen Pkw, 57% des erwarteten Umsatzes stammt aus Oldenburg, 36% aus der Region und 7% sind diffuse Zuflüsse, hier in die Anzahl der Käufer aus dem Umland eingerechnet.

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

Die Anwendung von „Richtwerte“ verbietet sich in Fällen, bei denen der zu erwartende Bedarf aus den Projektunterlagen klar abschätzbar ist

Es werden gesetzlich geforderte „Einstellplätze“ zu „öffentlich zugänglichen Stellplätzen“ erklärt und der Anschein erweckt, die für den Bedarf der Anlage gebundenen seien beliebig verfügbare (von der öffentlichen Hand bereitgestellte) Parkplätze.

In der Begründung zum B-Plan 18c wird für den Mehrbedarf an Einstellplätzen bei Nutzung der möglichen 900 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche auf die wenigen „öffentlich zugänglichen“ Stellplätze des ECE-Projekts und die Ablösesatzung verwiesen

Die Bedeutung „private Verkehrsfläche“ im B-Plan 18b, ist unklar: soll die Fläche der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden – was zumindest ein Wegerecht wie im B-Plan 18a erforderlich gemacht hätte.

Dem Investor wird ohne Begründung eingeräumt, die öffentliche Verkehrsfläche „Poststraße“ zu unterbauen und damit seine Nutzungsfläche auf öffentliches Eigentum auszudehnen.

## Im Prüfergebnis „berücksichtigte“ Punkte der Stellungnahme

Der Stellungnahme, es entstehe eine ökonomische Einheit (ECE + LzO + BLB + Galeria Kaufhof) mit 27 000 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche wird einerseits mit der Interpretation der juristischen Selbständigkeit der Teile begegnet, andererseits aber festgestellt, die LzO- und BLB-Projekte bildeten zusammen mit dem ECE-Vorhaben ein „inhaltlich abgestimmtes Gesamtprojekt“ (S.9), „eine weitere Achse... ermöglicht eine Anbindung... an Galeria Kaufhof“ (S.9), die Häusing [BLB] sei wichtiger Teil des Gesamtkonzepts, da sie „das Center besser in das Gefüge der Innenstadt einbindet“ (S.11), „die in der Häusing geplante Nutzung...führt zu ... einer verbesserten Verbindung zwischen dem Shopping-Center und der Innenstadt“ (S.16), „der Andienungverkehr des Centers und von Galeria Kaufhof sowie der Verkehr zu den bestehenden Stellplätzen der BLB wird durch eine neue Rampe erschlossen“ (S.18), es sei „zu beachten, dass das Vorhaben der ECE eine bauliche Einheit mit den Vorhaben der LzO und der BLB bildet“... mit „für die Innenstadt wichtigen Parkplätzen“ (S.21). Außerdem sind 70 Stellplätze des ECE-Projekts für die LzO reserviert.

Interessant in dem Zusammenhang ist, dass die Attraktivität eines Centers als von der Größe abhängig beschrieben und eine durchschnittliche Flächenproduktivität von 5 000 €/m<sup>2</sup> bei einer Durchschnittsgröße von 27 700 m<sup>2</sup> zugeordnet wird, während gleichzeitig die angesetzte Flächenproduktivität mit nur 3 922 €/m<sup>2</sup> für den ECE-Anteil benannt wird, obwohl die Nutzer den Gesamtkomplex als Einheit wahrnehmen und nicht auf die Eigentumsverhältnisse im Detail achten (S.15).

Durch die weitgefasste Darstellung der Blickbeziehungen und ihrer Einschränkung wird dem Argument, dass man aus der Sicht von Osten einen direkten Größenvergleich der Mall mit ihrer enormen Baumasse und dem untergeordnet erscheinenden Schloss hat, nicht begegnet. Genauso wenig überzeugt die schlichte Wiederholung, die Gebäude von Post und Telekom prägten heute den Maßstab der Mühlenstraße und er sei von daher auf die Nachbarschaft zu übertragen, wenn vorgeworfen wurde, sie seien als Solitäre geplant gewesen und könnten das selbstverständlich auch bleiben, insbesondere um die Dominanz des Schlosses zu wahren (S.6).

Den dargestellten Problemen, die sich bei der Führung einer Verbindung durch die Mall ergeben, nämlich die Änderung des Raumcharakters von öffentlich zu privat, wird ohne inhaltlichen Bezug nur mit der schlichten Feststellung einer erhöhten Durchlässigkeit begegnet (S.8).

Es erscheint zweifelsfrei, dass die Rekonstruktion des historischen Stadtraumes mit dem einmaligen klassizistischen Ensemble „kleinteilig“ wäre im Vergleich zu der projektierten Baumasse, da helfen die vorgetragenen Argumente wenig (S.10).

Dem Argument, neue Kunden könnten durch die Mall an Oldenburg gebunden werden, kann auf der gleichen Ebene schlichter Behauptung entgegnet werden, Oldenburg werde durch Änderung seines kleinteiligen Charakters Kunden verlieren, die die Malls nicht mehr ertragen können (S.13).

Die vielfältig über das Papier gestreuten Ausführungen zur Verträglichkeit gehen auf die speziellen vorgetragenen Bedenken überhaupt nicht ein und wiederholen nur die Darstellungen der Begründung und der Gutachten (S.11, 13 –18). Dabei ist völlig unverständlich, wieso Anstrengungen unternommen werden, in den Mittelzentren „Innenstädte“ als „Zentrale Versorgungsbereiche“ abzugrenzen und den dortigen Einzelhandel zu erfassen. Es geht bei der Frage der Verträglichkeit mit den Zielen der Raumordnung um die Versorgungsfunktion der Mittelzentren in ihrer Gesamtheit für sie selbst und die im „Versorgungs- oder Ergänzungsgebiet“ zugeordneten Grundzentren (S.17)!

Bei der Benennung der Grundlagen für die Verkehrsberechnungen fehlt die Angabe der für das Gutachten entscheidenden Eingangswerte (S.18), das durch das Einkaufszentrum tatsächlich ausgelöste Verkehrsaufkommen von täglich bis zu 8 218 PKW wird übergangen (S.19), der Stellungnahme, die Begründung werde abenteuerlich bei bis zu 1640 abzulösenden Einstellplätzen, zu denen noch der Ersatz für die beseitigten 50 Parkplätze am Hallenbad addiert werden müssen, wird mit einer Kopie der Begründung die abenteuerliche Behauptung einfach entgegengehalten, ohne auf die vorgetragenen Argumente einzugehen (S.20).

Mit der Feststellung, es sei „für die Stadt nicht sinnvoll, Projekte bauplanerisch zu ordnen, für die kein Investor bereitsteht“, werden die Erfordernisse der Bauleitplanung und die Anforderungen an sie doch sehr stark eingeschränkt; es ist bedauerlich, dass mit diesem Argument sogar die Entwicklung von Alternativen unterbunden wird (S.20).