



STADT OLDENBURG



Ausbau Eisenbahnstrecke Oldenburg - Wilhelmshaven  
Planfeststellungsabschnitt 1

**Fachgutachten städtebauliche Verträglichkeit  
zur Alternativplanung Eisenbahnumgehungstrasse**

Thalen Consult GmbH Telefon: 04452 916-0  
Urwaldstr. 39 Mail: info@thalen.de  
26340 Neuenburg Projekt-Nr.: 9639



## INHALTSVERZEICHNIS

<b>1</b>	<b>Vorbemerkung</b> .....	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Aufgabenstellung</b> .....	<b>5</b>
<b>3</b>	<b>Grundlagen</b> .....	<b>7</b>
<b>4</b>	<b>Die Trassenalternativen</b> .....	<b>8</b>
4.1	Die Bestandstrasse .....	8
4.2	Die Bahnumgehung .....	9
4.3	Planungen außerhalb der Bewertung .....	10
<b>5</b>	<b>Ermittlung und Bewertung der Beeinträchtigungen</b> .....	<b>11</b>
<b>5.1</b>	<b>Stadt- und Landschaftsbild</b> .....	<b>11</b>
5.1.1	Bestehendes Stadt- und Landschaftsbild .....	12
5.1.1.1	Bestandsstrecke .....	12
5.1.1.2	Umgehungstrasse .....	32
5.1.2	Zu erwartende Beeinträchtigungen .....	44
5.1.2.1	Bestandstrasse .....	47
5.1.2.2	Umgehungstrasse .....	56
<b>5.2</b>	<b>Denkmalschutz</b> .....	<b>70</b>
5.2.1	Beschreibung der Beeinträchtigungen .....	70
5.2.1.1	Kategorien an der Bestandstrasse .....	71
5.2.1.2	Kategorien an der Umgehungstrasse.....	74
5.2.2	Beschreibung der beeinträchtigten Denkmale.....	80
5.2.2.1	Betroffene Baudenkmale im Bereich der Bestandstrasse.....	81
5.2.2.2	Betroffene Baudenkmale im Bereich der Umgehungstrasse .....	82
<b>5.3</b>	<b>Mobilität und Verkehr</b> .....	<b>83</b>
5.3.1	Bestehende Mobilitäts- und Verkehrsverhältnisse.....	84
5.3.1.1	Bestandstrasse .....	84
5.3.1.2	Umgehungstrasse .....	88
5.3.2	Zu erwartende Beeinträchtigungen der Mobilitäts- und Verkehrsverhältnisse .....	89
5.3.2.1	Bestandstrasse .....	89
5.3.2.2	Umgehungstrasse .....	91
<b>5.4</b>	<b>Wohnen</b> .....	<b>94</b>
5.4.1	Art der baulichen Nutzung an der Bestandstrasse .....	97
5.4.2	Zu erwartende Beeinträchtigungen des Wohnens an der Bestandstrasse .....	100
5.4.3	Art der baulichen Nutzung an der Umgehungstrasse.....	103
5.4.4	Zu erwartende Beeinträchtigungen des Wohnens an der Umgehungstrasse .....	105

<b>5.5</b>	<b>Erholung .....</b>	<b>109</b>
5.5.1	Beeinträchtigung der städtischen Erholungsbereiche .....	112
5.5.2	Beeinträchtigung der stadtteilbezogenen Erholungsbereiche.....	113
5.5.3	Beeinträchtigung der Erholung im Wohnumfeld .....	114
5.5.4	Bewertung der Beeinträchtigung der Erholung.....	115
<b>5.6</b>	<b>Städtebauliche und sonstige Planungen der Stadt Oldenburg.....</b>	<b>117</b>
5.6.1	Potenzialveränderungen durch den Wegfall der Bestandstrasse.....	117
5.6.2	Die „Landschaftliche Hunte“ .....	118
5.6.3	Wohnbauentwicklung Osterburg-Sandweg.....	118
5.6.4	Entwicklungsgebiet Alter Stadthafen.....	118
<b>6</b>	<b>Fazit .....</b>	<b>120</b>
 <b>ABBILDUNGSVERZEICHNIS.....</b>		<b>123</b>
 <b>KARTENVERZEICHNIS .....</b>		<b>126</b>
 <b>ANHANG.....</b>		<b>128</b>

## 1 Vorbemerkung

Die Deutsche Bahn sieht einen Ausbau zu einer durchgängigen, zweigleisigen Bahnstrecke zwischen Oldenburg und Wilhelmshaven vor. Der Rat der Stadt Oldenburg lehnt den von der Deutschen Bahn favorisierten Ausbau der vorhandenen Bahnstrecke ab. Die stattdessen von der Stadt Oldenburg vorgeschlagene Bahnumfahrung umfasst die Alternativtrasse als Ersatz der Bestandsstrecke zur Entlastung weiter Stadtgebiete und deren Bewohner von den Belastungen des Bahnbetriebes. Vor diesem Hintergrund forderte der Rat der Stadt Oldenburg im anstehenden Planfeststellungsabschnitt die konkreten Stadtplanungsabsichten der Stadt zu berücksichtigen und deshalb die Planfeststellung einer Umfahrung von Oldenburg zu beantragen. Der Rat führte weiter aus, dass eine Bahnumfahrung parallel und möglichst eng an die BAB A 29 anzulegen sei. Naturschutzbelange und der berechnete Schutz von Anliegerinnen und Anliegern seien zu berücksichtigen. Deren Immissionsbelastung müsse nach Bau der Bahnstrecke niedriger sein als ohne diese Strecke. Das FFH-Gebiet sei nicht zu berühren.

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens "Ausbau der Bahnstrecke Oldenburg - Wilhelmshaven" wird für die Stadt Oldenburg neben diversen anderen Fachgutachten das vorliegende Gutachten zur städtebaulichen Verträglichkeit zur Alternativplanung Eisenbahnumgehungstrasse durch die Thalen Consult GmbH, Neuenburg, erstellt.

Bereits in der Vorbetrachtung zeichnet sich ab, dass die Antragstrasse durch den Oldenburger Siedlungsraum aufgrund der Nähe zu bewohnten Gebäuden mit z. T. gestalterisch hochwertiger Bausubstanz als städtebaulich problematisch zu betrachten ist, während die Umgehungstrasse insbesondere dort, wo sie wertvollere Naturräume durchschneidet mit den Belangen des Landschaftsbildes aber auch mit dem Wert des Erholungsraumes konfligiert, problembehaftet ist.

Die vergleichende Betrachtung der städtebaulichen Belange in diesem Gutachten erfolgt aus fachlicher Sicht neutral. Dennoch wird nicht ausbleiben, dass sowohl die Gewichtung als auch die Bewertung der einzelnen Belange am Schluss dieses Gutachtens vom Leser subjektiv anders ausfallen kann. Deshalb kann mit dem gewählten Bewertungsmodell auch dargelegt werden, welche Gewichtung welcher Faktoren zu welchen Ergebnissen führt.

## 2 Aufgabenstellung

Zur Aufgabenstellung gehört die Bewertung von Auswirkungen sowohl an der Antragstrasse wie auch im Bereich der Eisenbahnnumfahung.

Gegen die städtebauliche Verträglichkeit der Antragstrasse spricht vorrangig deren Lage im Siedlungskörper der Stadt Oldenburg. Die vorgesehene Höhe der aktiven Schallschutzmaßnahmen führt zu einer deutlichen Stärkung der Trennwirkung im Siedlungsgefüge. Die Trennwirkung wird noch deutlich erhöht, wenn im Zuge der Planfeststellung bei der Antragstrasse auf eine Erteilung des Schienenbonus verzichtet würde. Hierdurch würde sich die Höhe der aktiven Schallschutzmaßnahmen vergrößern, da ansonsten sehr große Bereiche mit Restkonflikten und somit dem Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen verbleiben würden. Die damit verbundenen Auswirkungen sind darzustellen, zu beschreiben und zu bewerten. Hierbei ist insbesondere auf die städtebauliche Bedeutung der vorhandenen Bebauung in städtebaulich sensiblen Bereichen einzugehen.

Die Verträglichkeit der Bahnnumfahung ist einerseits im Bereich der bebauten Ortslage zu bewerten. (Beginn südlich einer neuen Hunteüberquerung und reicht im Süden bis an die Einschleifung in die vorhandene Bestandstrecke.) Kriterien sind hier insbesondere die Durchtrennung von Verkehrsbeziehungen für alle Verkehrsteilnehmer, die optische Trennwirkung und die stadtgesterisch negativen Auswirkungen durch eine möglichen Hochlage der Eisenbahnnumfahung sowie ggf. Schallschutzmaßnahmen.

Andererseits ist die nördliche Strecke der Eisenbahnnumfahung zu bewerten. Dieser Abschnitt beginnt im Norden der Hunteüberquerung und reicht bis zur Verflechtung der Bestandsstrecke im Norden Oldenburgs auf dem Gebiet der Gemeinde Rastede. Die städtebauliche Verträglichkeit der Eisenbahnnumfahung ist hier ganz besonders nach landschaftsgesterischen Gesichtspunkten zu bewerten. Dabei sind u. a. die Veränderung des Landschaftsbildes durch notwendige aktive Schallschutzmaßnahmen und ggf. erforderliche Hochlagen z. B. aus Gründen der Überquerung von Straßen und Wegen oder aus Gründen des Hochwasserschutzes, und die Veränderung des Landschaftsbildes durch Kreuzungsbauwerke, insbesondere von Überführungsbauwerken und durch das Brückenbauwerk über die Hunte relevant. Die landschaftlichen und stadtgesterischen Aspekte der Grobtrassierung sind aufzuzeigen und zu berücksichtigen sowie Hinweise einer maximalen Minimierung zu geben.

Bei der inhaltlichen Bestimmung des Untersuchungsumfanges ist darauf zu verweisen, dass die vorliegende Grobtrassierung der Umfahung u. a. bereits

- die topographische Situation im Untersuchungsraum,
- die querenden Straßen und Wirtschaftswege,
- die Lage der Baulichkeiten der vorhandenen landwirtschaftlichen Betriebe und
- Splittersiedlungen im Außenbereich

berücksichtigt und somit schon wesentliche städtebauliche Belange beachtet sind; wenn auch nur in einer frühen und geringen Detailierungstiefe.

Der inhaltliche Untersuchungsumfang der hier zu betrachteten städtebaulichen Be-

lange kann dadurch abgegrenzt werden, indem auf die parallel erstellten sonstigen Gutachten verwiesen wird, deren Inhalte nicht Gegenstand dieses Gutachtens sind. Hierzu zählen vor allem:

- Trassierung unter der Berücksichtigung der bautechnischen Realisierbarkeit und der betrieblichen Eignung,
- Arten-, Naturschutz und FFH (Flora-Fauna-Habite),
- Schallschutz,
- Erschütterungsschutz,
- Gefahrgut,
- Eigentum,
- rechtliche Situation,
- Sicherheit,
- wasserwirtschaftliche Verträglichkeit,
- Eigentum und
- Kosten.

### 3 Grundlagen

Dem Gutachten liegen insbesondere zu Grunde:

- CIMA GmbH (2007): Einzelhandelsentwicklungskonzept für die Stadt Oldenburg (Oldb.), Stadtmarketing Gesellschaft für gewerbliches und kommunales Marketing, Büro Lübeck.
- Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz - BNatSchG) vom 29.07.2009, zuletzt geändert am 7. August 2013.
- Ingenieurbüro Kohnen (IBK) (2013): Beratungspapier 01 Schalltechnisch-städtebaulich-strategische ( ... ), 22.05.2013, Freinsheim.
- Meisel, Sofie (1962): Die naturräumlichen Einheiten auf Blatt 54/55 Oldenburg/Emden, In: Geographische Landesaufnahme 1:200000, Naturräumliche Gliederung Deutschlands, Hrsg.: Institut für Landeskunde, Bundesanstalt für Landeskunde und Raumforschung – Selbstverlag, Bad Godesberg.
- Niedersächsisches Ausführungsgesetz zum Bundesnaturschutzgesetz (NAGB-NatSchG) vom 19. 02.2010.
- Stadt Oldenburg (Oldb) (1996): Flächennutzungsplan, rechtsverbindlich ab 13.12.1996.
- Stadt Oldenburg (Oldb)(2012): Landschaftsrahmenplan, Dezember 1994.
- Stadt Oldenburg (Oldb) (v. J.): Verordnungen, Karten und Erläuterungen zu den Landschaftsschutzgebieten (LSG).
- Stadt Oldenburg (Oldb) (v. J.): Verordnungen und Satzungen zu den geschützten Landschaftsbestandteile (gLb).
- Stadt Oldenburg (Oldb) (v. J.): Verordnungen und Satzungen zu den Naturdenkmalen (ND).
- Stadt Oldenburg, Amt für Verkehr und Straßenbau, Fachdienst Verkehrsplanung (v. J.): Verkehrszähltdaten übergeben am 07.08.2013.
- Stadt Oldenburg (Oldb), Stadtplanungsamt (2012): step2025, Stadtentwicklungsprogramm Oldenburg, Übermorgenstadt. Perspektive für Oldenburg, Entwurf Stand 04.2012, Oldenburg (Oldb) / Herdecke.
- VWI Verkehrswissenschaftliches Institut Stuttgart GmbH: „Ausbau Eisenbahnstrecke Oldenburg – Wilhelmshaven PFA 1 - Fachgutachten Eisenbahnplanung zur Alternativplanung Eisenbahnumgehungstrasse“, Entwurf, Oktober 2013.

Sowie diverse Materialien die zu den Bahnthemen auf der Internetseite der Stadt Oldenburg zur Verfügung gestellt worden sind.

## 4 Die Trassenalternativen

### 4.1 Die Bestandstrasse

Das Land Niedersachsen und die Freie und Hansestadt Bremen haben einen Tiefwasserhafen für Großcontainerschiffe - den JadeWeserPort (JWP) in Wilhelmshaven – errichtet. Dieser hat im Jahre 2013 seinen Betrieb aufgenommen. Der für das Jahr 2025 prognostizierte Schienenverkehr von insgesamt 77 Zügen pro Tag, davon 36 Containerzügen pro Tag, soll über die bestehenden Strecke Oldenburg – Sande (als Teil der Strecke Oldenburg – Wilhelmshaven, DB-Strecke Nr. 1522 ) abgeführt werden.

Die Deutsche Bahn beabsichtigt daher den Ausbau der Bahnstrecke Oldenburg - Wilhelmshaven. Für den Streckenausbau werden mehrere Planfeststellungsverfahren durchgeführt, da die Bahnstrecke Oldenburg - Wilhelmshaven in sieben Planfeststellungsabschnitte unterteilt ist. Der Planfeststellungsabschnitt 1 (Oldenburg – Rastede) umfasst die Teilstrecke auf dem Gebiet der Stadt Oldenburg sowie Teilbereiche der nördlich angrenzenden Gemeinde Rastede.

Dazu wurde bereits frühzeitig ein 3-stufiger Ausbauplan für die Strecke Oldenburg - Sande - Abzweigstelle „Weißer Floh“ - Wilhelmshaven Nord (JadeWeserPort) entwickelt, wobei die erste Ausbaustufe bereits im Jahre 2003 realisiert wurde und die Ausbaustufe II (Maßnahmen außerhalb Oldenburgs) und III a (Herstellen der durchgehenden Zweigleisigkeit auf Abschnitten außerhalb Oldenburgs) derzeit umgesetzt werden. Geplante Maßnahmen der Ausbaustufe III b ist dabei die Elektrifizierung der Strecken - Oldenburg - Sande - Wilhelmshaven Hbf (ca. 52,4 km) inkl. Geschwindigkeitserhöhung auf 120 km/h. Alle Maßnahmen sind Bestandteil des Bundesverkehrswegeplanes (BVWP) 2003 "ABS Oldenburg - Wilhelmshaven".

Dieser Ausbau wird weiterhin als wesentliche Änderung im Sinne des Immissionsrechtes definiert. Das bedeutet, dass für die schutzbedürftige Bebauung der Stadt Oldenburg Lärmvorsorge im Sinne der Verkehrslärmschutzverordnung mit Bezug auf die zukünftig zu erwartende Verkehrsbelastung gewährt wird. Somit sind entlang der gesamten Trasse beidseitig und durchgängig von der Stadtgrenze im Norden bis zum westlichen Ende der Pferdemarktbrücke Lärmschutzwände in Höhe von 4,0 Metern geplant.

Die Beseitigung des stark belasteten, höhengleichen Bahnüberganges an der Alexanderstraße ist Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens der Deutschen Bahn. Eine gemeinsam zwischen der Deutschen Bahn und der Stadt Oldenburg erarbeitete Planung sieht an der Alexanderstraße eine höhenungleiche Lösung vor. Dabei soll bei geringer Absenkung der Fahrbahn die Eisenbahnstrecke in Hochlage über die Alexanderstraße geführt werden.

## 4.2 Die Bahnumgehung

Die stattdessen von der Stadt Oldenburg vorgeschlagene Bahnumfahrung<sup>1</sup> umfasst die Alternativtrasse als Ersatz der Bestandsstrecke zwischen einem Punkt ca. ... Kilometer nördlich der Oldenburger Stadtgrenze an der Strecke von Wilhelmshaven und einem Punkt an der Strecke Richtung Bremen im Bereich Drielake. Die Neutrassierung erstreckt sich über eine Länge von ca. 16 Kilometern. Es ist von einem durchgängigen zweigleisigen Ausbau der Strecke, der durchgängigen Elektrifizierung der Strecke und einer Streckenhöchstgeschwindigkeit von 120 km/h ausgegangen. Die von der Stadt Oldenburg vorgeschlagene Trassenvariante an der A 29 verläuft zunächst westlich und im Windschatten der BAB 29 und überquert die Hunte ca. 1,4 Kilometer westlich der Autobahnbrücke parallel zur BAB. Eine neue Eisenbahn-Huntebrücke quert die Hunte in Lage der Werrastraße im Gewerbe- bzw. -Sondergebiet Handel (IKEA). Dies nicht in einer Höhe wie die Brücke der A 29, sondern in gleicher Höhe über dem Wasser wie die „Amalienbrücke“ in Oldenburg. Sie wird mit einer Klappöffnung für Seeschiffe ausgestattet. Die Trasse stößt nach Überquerung der Holler Landstraße in zwei Ästen wieder an die vorhandene Bahnstrecke Oldenburg Bremen. Ebenso ist die Nutzung der bestehenden „Hemmelsberger Kurve“ Richtung Osnabrück für den gesamten Nahverkehr vorgesehen. Für den Personenverkehr aus Wilhelmshaven einerseits und für den sonstigen bestehenden Verkehr Richtung Bremen und Oldenburg andererseits werden in der Trassenalternative Verbindungsgleise vom Hauptbahnhof Oldenburg im Bereich der Donnerschweer Wiesen vorgesehen.

Für eine Bahnumfahrung sind weitere Wege- und Straßendurchlässe zu bauen und eine größere Zahl von Eisenbahnüberführungen von Gewässern vorzunehmen, unter anderem werden neue Brücken über den Hemmelsbäker Kanal und den Drielaker Kanal erforderlich.

Durch die Verlagerung des Schienenverkehrs könnten bestehende Brücken rückgebaut werden. Es handelt sich insbesondere um die drei innerörtlichen Eisenbahnüberführungen über die Ziegelhof- und die Elsässer Straße sowie über die Straße „Melkbrink“. Die als Baudenkmal geschützte Rollklappbrücke über die Hunte, kann aus der verkehrlichen Nutzung herausgenommen werden.

Die Breite des Baufeldes ist stark von der Trassierungslage abhängig. Ausgehend von den bekannten Querschnitten ist von einer Baufeldbreite zwischen 23,00 m und 38,00 m auszugehen. Im Zuge der Elektrifizierung sind bei Bahnunterführungen lichte Bauwerkshöhen von 5,7 m einzuhalten. Weitere Wesentliche Elemente, die für die städtebauliche Beurteilung ausschlaggebend sind, ist die Streckenelektrifizierung mit den Bau der Masten sowie die Errichtung von Lärmschutzwänden: Die Wandhöhen differieren von 1,5 m bis zu 8,0 m Höhe.

---

<sup>1</sup> Vgl.: VWI Verkehrswissenschaftliches Institut Stuttgart GmbH: „Ausbau Eisenbahnstrecke Oldenburg – Wilhelmshaven PFA 1 - Fachgutachten Eisenbahnplanung zur Alternativplanung Eisenbahnumgehungsstrasse“, Entwurf, Oktober 2013, Kap. 5.

### **4.3 Planungen außerhalb der Bewertung**

Im Vorfeld waren verschiedene Trassenvarianten in der öffentlichen Diskussion<sup>2</sup>. Diese Varianten wurden in der aktuellen eisenbahntechnischen Planung beurteilt und gewertet. Im Ergebnis ist zusammenfassend festzustellen, dass „nach Abwägung der (...) dargestellten Vor- und Nachteile die Trassenvariante „Linke II“ diejenige mit dem höchsten Entwicklungspotenzial (scheint). Hier sind sowohl eine Umfahrung der Stadt Oldenburg durch den Güterverkehr über einen akzeptablen Anschluss der Strecken 1500 und 1522 als auch eine sinnvolle Verlagerung des Personenverkehrs zwischen Oldenburg und Wilhelmshaven möglich.“<sup>3</sup>

Alle nicht auf die im v. g. Gutachten gewählte Vorzugsvariante der Bahnumfahrung Oldenburg aufbauenden Planungen, Überlegungen, (Unter-)Varianten oder Alternativen sind nicht Gegenstand der städtischen Planungen und somit auch nicht des vorliegenden Gutachtens zur städtebaulichen Verträglichkeit zur Alternativplanung Eisenbahnumgehungstrasse.

---

<sup>2</sup> Vgl.: VWI Verkehrswissenschaftliches Institut Stuttgart GmbH: „Ausbau Eisenbahnstrecke Oldenburg – Wilhelmshaven PFA 1 - Fachgutachten Eisenbahnplanung zur Alternativplanung Eisenbahnumgehungstrasse“, Entwurf, Oktober 2013, Kap. 4

<sup>3</sup> Vgl.: VWI Verkehrswissenschaftliches Institut Stuttgart GmbH: „Ausbau Eisenbahnstrecke Oldenburg – Wilhelmshaven PFA 1 - Fachgutachten Eisenbahnplanung zur Alternativplanung Eisenbahnumgehungstrasse“, Entwurf, Oktober 2013, Kap. 4.6

## 5 Ermittlung und Bewertung der Beeinträchtigungen

### 5.1 Stadt- und Landschaftsbild

Nach dem Bundesnaturschutzgesetz sind Vielfalt, Eigenart und Schönheit von Natur und Landschaft als Lebensgrundlage für Menschen und als Voraussetzung für ihre Erholung in Natur und Landschaft nachhaltig zu schützen, zu pflegen und zu entwickeln. Die Begriffe Vielfalt, Eigenart und Schönheit werden unter dem Begriff „Landschaftsbild“ zusammengefasst.

Die Eigenart eines Landschaftsraumes wird im Wesentlichen durch die charakteristischen Merkmale, so wie sie sich in dem zu untersuchenden Gebiet unverwechselbar durch natur- und kulturhistorische Prozesse herausgebildet haben, definiert. Durch das Vorhandensein charakteristischer Landschaftselemente und Bereiche (z. B. bestimmte Gehölzstrukturen, Oberflächenformen oder Nutzungsmuster) kann ein Raum von anderen Landschaften unterschieden werden und Heimatgefühle vermitteln.

Unter Schönheit werden in erster Linie die subjektiven Wahrnehmungen und Empfindungen der Betrachter bei bestimmten Merkmalen und Konstellationen verstanden.

Die Vielfalt ist stets im Zusammenhang mit der Eigenart und der Schönheit zu sehen, denn jeder Landschaftsraum besitzt eine typische charakteristische Vielfalt, z. B. bezüglich Nutzung, Relief oder Vegetation.

Im Folgenden soll daher bei der Betrachtung des Stadt- und Landschaftsbildes der Schwerpunkt auf die Eigenart gelegt werden. Durch die Präsenz der Eigenart eines Landschaftsraumes wird in der Regel auch das Schönheitsempfinden des Betrachters befriedigt und die landschaftsraumtypische Vielfalt des Landschaftsbildes gewährleistet. Bei der Beurteilung der Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes spielen die sinnlich wahrnehmbaren Erscheinungsformen von beziehungsweise in Natur und Landschaft ebenfalls eine elementare Rolle. Diese Erscheinungsformen werden unter anderem vor allem durch historisch abgelaufene Prozesse, durch Reste historischer Nutzungen, aktuelle Naturkräfte und die aktuelle Nutzung im jeweiligen Raum geprägt.

Das Landschaftsbild stellt nicht nur eine wesentliche Grundlage für die Naherholung im Stadtgebiet dar, sondern auch die Grundlage der Identifikation der Bewohner mit der Stadt und der umgebenden Landschaft. Daher stellen eindeutig ablesbare Landschaftsausprägungen (Marsch, Geest, etc.) ein wichtiges Element für die historische Entwicklung des Stadtgebietes dar.

Die Bedeutung einer Fläche für das Landschaftsbild soll aus Sicht einer dem Naturschutz und der Landschaftspflege aufgeschlossenen Person beurteilt werden. Die Eigenart einer Landschaft oder Stadtbildes wird an ihrem Typischen und Unverwechselbarem ablesbar. Die landschaftliche Vielfalt wird geprägt durch die Anzahl, Verteilung und Wirkung der einzelnen Landschaftselemente, die als Gesamtgestalt der Landschaft begriffen werden. Analog dazu setzt sich die Vielfalt des Stadtbildes aus den zum Teil historischen Einzelementen zusammen und formt einen einzigartiges Ge-

sambild. Bei der Beurteilung wird jeweils von einer Naturraum spezifischen typischen Vielfalt und im urbanen Raum von der Gesamtwirkung des Stadtbildes als Optimum ausgegangen. Bei der Wertzuweisung müssen neben den optisch-sinnlichen auch die akustischen Eindrücke und ggf. sonstige das Raumempfinden beeinflussende Merkmale (z. B. Gerüche) berücksichtigt werden.

### 5.1.1 Bestehendes Stadt- und Landschaftsbild

Nachstehend werden die einzelnen Räume und ihrer bedeutungsvollen Charakteristika entlang der jeweiligen, zu vergleichenden Trasse erläutert. Dabei wird anfänglich auf die natürlich-räumliche Nutzung sowie weitergehend auf die spezielle urbane und historische Entwicklung eingegangen. Anschließend werden die administrativ geschützten Bereiche, Orte und Gegenstände genauer beschreiben. Generell wird bei der Analyse Bezug auf die beschreibende, rechtlichen Vorgaben genommen (wenn welche vorhanden sind), sowie auf die Lage der jeweiligen zu beleuchtenden Trasse und die Vorbeeinträchtigungen und Störfaktoren des Raumes. Im Anschluss an die Sammlung und Vorstellung der Bereiche erfolgt eine zusammenfassende Darstellung der Trassenräume.

#### 5.1.1.1 Bestandsstrecke

Im weiteren Verlauf dieses Abschnittes wird ein Einblick auf die Umgebung und den Bereich entlang der auszubauenden Bestandstrasse gegeben. Auf die Bereiche, in denen sich Veränderungen des Stadt- und Landschaftsbildes ergeben könnten, wird vertiefend eingegangen. Eine Analyse der möglichen Beeinträchtigungen findet im nachstehenden Teil statt.

##### 5.1.1.1.1 Naturräumliche Eigenart, Charakteristik und Nutzung

Eine Landschaftseinheit definiert sich durch die naturräumliche Gliederung und zeichnet sich durch ihren einzigartigen Charakter aus. Unterstrichen wird der Raum durch typische, prägende Merkmale, welche eine Identifikation und einen Wiedererkennungswert zulassen.

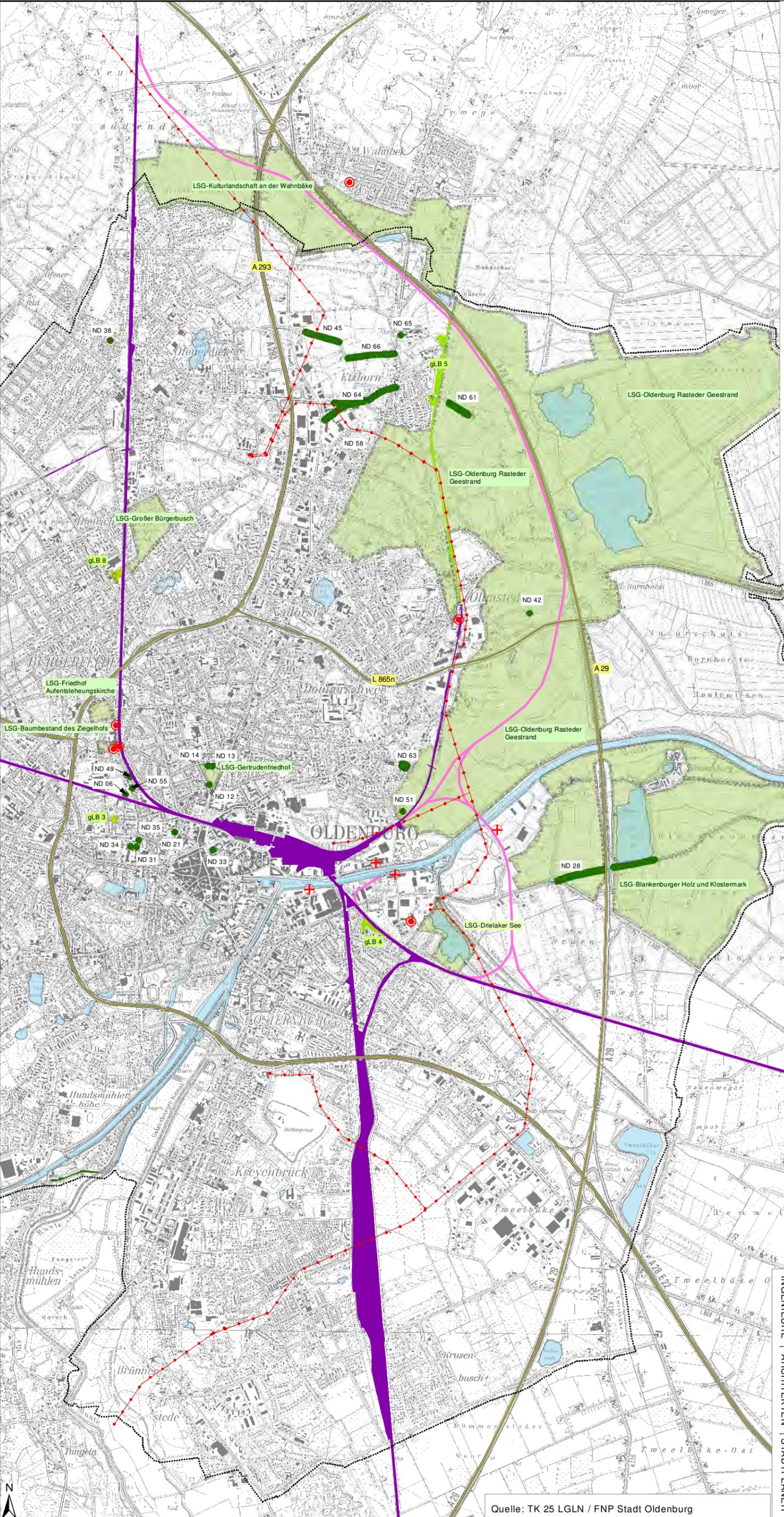
Aufgeführt werden deshalb die durch die Bestandstrasse berührten Landschaftseinheiten im Oldenburger Stadtgebiet. Sowie ergänzend abschnittsweise die Entstehung, Strukturierung und der gegenwärtigen Nutzung der einzelner Stadtabschnitte entlang der Bestandstrasse beschrieben. Als räumliche Gliederungsgrundlage dienen der Landschaftsrahmenplan der Stadt Oldenburg (Oldb) vom Dezember 1994 und die naturräumliche Gliederung Deutschlands nach Meisel.<sup>4</sup> Die naturtypischen Landschaftseinheiten sowie die betrachteten Stadtabschnitte sind auch in Karten 1.1 und 1.2.1 verortet. Es wird zusätzlich eine Einschätzung der grobräumigen Vorbeeinträchtigungen

---

<sup>4</sup> Vgl.: Meisel, Sofie (1962): Die naturräumlichen Einheiten auf Blatt 54/55 Oldenburg/Emden, In: Geographische Landesaufnahme 1:200000, Naturräumliche Gliederung Deutschlands, Hrsg.: Institut für Landeskunde, Bundesanstalt für Landeskunde und Raumforschung – Selbstverlag, Bad Godesberg, S. 1ff.

**Betroffene Schutzgebiete und  
Schutzobjekte**

- Legende**
- ..... Stadtgrenze
  -  Gewässer
  -  Bahn - Bestandsstrasse
  -  Bahn - Umgehungsstrasse
- Schutzgebiete und Schutzobjekte**
-  Landschaftsschutzgebiet (gem. § 26 BNatSchG, mit Namen)
  -  Naturdenkmal (gem. § 28 BNatSchG, mit Verzeichnisnummer)
  -  geschützter Landschaftsbestandteil (gem. § 29 BNatSchG, mit Verzeichnisnummer)
- Vorbelastungen**
-  Bundesautobahn mit Nummer
  -  A29
  -  autobahnähnliche Straße mit Nummer
  -  L865n
  -  110 kV Stromtrasse
  -  hohe Sendemasten und Türme
  -  markante Industrie



Quelle: TK 25 LGLN / FNP Stadt Oldenburg

M: 1 : 40.000  
20.09.2013  
Projekt-Nr.: 9639

**Thalen  
Consult**

INGENIEURE | ARCHITEKTEN | STADTPLANER

Urwaldstraße 29  
26340 Neuenburg  
04452 916-0 (Tel)  
04452 916-101 (Fax)  
info@thalen.de

auf Grundlage von diversem Kartenmaterial und Ortsbesichtigungen gegeben.

### **Wiefelsteder Geestplatte**

Im nördlichen Bereich des Oldenburger Stadtgefüges befindet sich die „Wiefelsteder Geestplatte“. Sie erstreckt sich im Westen etwa entlang der städtischen Eisenbahntrasse bis hin zum Osten zur „Rasteder Geest“ am Siedlungsrand der Stadt Oldenburg. Um Süden verläuft sie etwa nördlich des Bahnhofs bis sie Anschluss an die „Oldenburger Huntemarsch“ im Osten findet. Die „Wiefelsteder Geestplatte“ ist im städtischen Bereich weitestgehend durch urbane Wohnbebauung, Gewerbeansiedlungen und Verkehrsflächen überformt. Sie ist weitestgehend frei von Gehölzaufwuchs aber dennoch durch vereinzelte Baum- und Gehölzreihen geprägt, verfügt über kleinere Geestbäche, Tümpel, Feuchtgrünflächen und Seggenrieder. Die wesentlichen Störfaktoren gehen von der Eisenbahntrasse als solche, von der Autobahn A 293, der Elsflether Straße und baumlosen Ausfallstraßen sowie von Hochspannungsleitungen aus. Diese Elemente prägen mittlerweile sowohl das optische als auch das akustische Stadtbild. Gerade auf Grundlage der hohen Störwirkung sind die kleinräumigen landschaftsbildprägenden Elemente in ihrer Vielfalt und Einzigartigkeit von besonderer Schützenswürdigkeit und Schönheit. Dazu gehören vor allem die ausgewiesenen LSG, (kulturhistorische) Naturdenkmale und Baudenkmale, diverse (schützenswürdige) Grünanlagen sowie Feuchtwiesen, Wallhecken, stehende und fließende Gewässer.

Die Bestandsstrecke verläuft in Längsrichtung auf der Geestplatte vom nördlichen Stadtrand bis zum Bahnhof. Dabei berührt sie einen kurzen, östlichen Abschnitt der Landschaftseinheit „Ofener Geest“.

### **Ofener Geest**

Der den Südwesten der städtischen Bestandstrasse einschließende Landschaftsteil ist auch bekannt als „Ofener Geest“. Auf seinem Gebiet verläuft nur ein kleiner Abschnitt der potenziell auszubauenden Bestandstrasse. Dieser Teil befindet sich ausschließlich im besiedelten Gebiet der Stadt, so dass auf die unbesiedelten, Landschaftsbild prägenden Elemente nicht eingegangen wird. Innerhalb des urbanen Gebietes befinden sich die schützenswerten LSG „Friedhof Auferstehungskirche“ und „Baumbestand des Ziegelhofes“; eine genauere Betrachtung dieser Gebiete ist unter Abschnitt 5.1.1.1.2.1 zu finden. Des Weiteren gelten die gleichen Vorbeeinträchtigungen im Bereich der „Ofener Geest“ wie auf der „Wiefelsteder Geestplatte“.

### **Oldenburger Huntemarsch**

Die naturräumliche Landschaftseinheit „Oldenburger Huntemarsch“ umfasst in dieser Betrachtung das grobe Gebiet nördlich und südlich der Hunte inklusive der Donnerschweer Wiesen, des „Blankenburger Holz“ bis hin zum „Drielaker See“ im Süden und dem Seehafen Oldenburg als westliche Grenze. Die charakteristischen landschaftsbildprägenden Elemente treffen vor allem auf den weitläufigen Teil nördlich der Hunte zu, welcher noch zum LSG „Oldenburg Rasteder Geestrand“ gehört. Weitestgehend baum- und gehölzfreie Grünlandflächen, ebene Topographie und ein Grabenetz lassen auf Grund fehlender Zäune weiträumige, Sichtbeziehungen zu und lassen auf ein naturraumtypisches Landschaftsbild schließen. Die hochlagige A 29 inklusive der Huntehochbrücke, dominante Hochspannungsleitungen in der Ebene sowie die

ausgebaute, begradigte und eingedämmte Hunte beeinflussen das typische Landschaftsbild auf optische und zum Teil akustische Weise. Hinzu kommen noch das Gewerbegebiet Osthafen und das Klärwerk sowie andere gewerbliche Einrichtungen entlang der Hunte bis zum Westen der Landschaftseinheit. Im Südosten an der Autobahn befindet sich, direkt neben dem Gewerbegebiet Osthafen gelegen, ein Teil des LSG „Blankenburger Holz und Klostermark“ mit schützenswerten Wald- und Grünflächen. Im Bereich der offenen Siedlungsbereiche sind vor allem kleinere Gewässer, (bäuerliche) Waldparzellen und Gehöfte mit großem Baumbestand prägend.

Die Bestandstrasse verläuft in dieser Gebietseinheit nur ganz im Westen innerhalb des stark urban vorgeprägten Teils. Sie quert die Hunte und gabelt sich südlich von ihr in Richtung Bremen und Cloppenburg.

### **Osenberge**

In einem kurzen Trassenabschnitt im Süden der Hunte im Bereich Drielake verläuft die Bestandsstrecke durch den östlichen Teil der Landschaftseinheit „Osenberge“ (südlich der Landschaftseinheit „Oldenburger Huntemarsch“). Der betroffene Bereich liegt im Stadtgefüge von Oldenburg und ist deshalb vornehmlich durch urbane Parzellierung und dichte (Gewerbe-) Bebauung überformt. Geringe Durchgrünung sowie die gleichzeitige Verwendung von Gehölzstreifen als Orientierungslinien sind neben topografischen Unterschieden noch als sichtbar prägend für diese Landschaftseinheit zu erkennen.

### **Oldenburger Moore**

Der Bereich der „Oldenburger Moore“ befindet sich im Südosten der Stadt Oldenburg umgeben von den Landschaftseinheiten „Osenberge“ im Westen und der „Oldenburger Huntemarsch“ im Norden und Osten. Der südwestliche Teil des Drielaker Sees befindet sich in dem zu betrachtenden Teil der Einheit der „Oldenburger Moore“, des Weiteren liegen kleinere innerstädtische Park- und Grünanlagen in dem sonst schon urban überformten Betrachtungsteil. Die typische naturräumliche Charakteristik dieser Landschaftseinheit ist kaum wieder zu finden. Nur die kleinflächige Parzellierung, sowie alte Baumreihen und Abgrenzungen durch kleinere Baum- und Gehölzreihen sind noch vereinzelt erkennbar. Neben den hochlagigen Autobahnen A 28 und A 29 werden Gewerbeeinheiten, Hochspannungsleitungen, sowie die Abfallbeseitigungsanlage als Landschaftsbild beeinträchtigende Elemente beschrieben.

Die Bestandstrasse mit ihrem Gleisbett in Richtung Cloppenburg verläuft in Richtung Süden auf dem Gebiet und beeinträchtigt und strukturiert dieses gleichzeitig. Der zu betrachtende Teil liegt in dem, wie schon oben beschriebenen, urban überformten Teil der Einheit.

Nachdem die naturräumliche Gliederung umrissen wurde soll in diesem Abschnitt soll noch einmal detaillierter erläutert werden, welche charakteristischen Elemente die Stadt Oldenburg entlang der Bestandstrasse für sich als schön, prägend und erhaltenswürdig als erachtet.

Im besiedelten Bereich prägen vor allem die historischen Siedlungsviertel mit großen Grundtücken und altem Baumbestand das Bild. Weiterhin sind alte Siedlungsreste

des letzten Jahrhunderts als markante Merkmale zu nennen. Baumbegleitende Straßenzüge, sowie Grünanlagen mit parkartigem Charakter (inkl. Friedhöfe) sind ebenso wertvoll wie Stillgewässer. Aber auch markante Einzelbäume, Baumgruppen und andere, alte Gehölzbestände sind wesentliche Teil des Stadtbildes. Naturgeprägte Strukturen, wie u. a. naturnahe Wälder, öffentliche Grün- und Freiflächen spielen eine elementare Rolle als Vernetzungs- und Gliederungselemente im Raum. Der Hunteverlauf und die natürlich geprägten Niederungen und Wasserstraßen werden außerdem als schön und einzigartig bewertet.

Zur Verdeutlichung der Eigenheiten im Stadtgebiet wird eine Einteilung von Abschnitten vorgenommen. Die Einteilung und Beurteilung erfolgt auf Basis der unterschiedlichen Charakteristika, dem historischen Wachstum und der Entwicklung der Stadt, sowie der derzeitigen Funktionen. Dabei wird die Beurteilung in einem den Trassenverlauf um bis zu 200 m je Seite umgebenden Korridor vorgenommen. Dieser ergibt sich aus der Annahme, dass sich die planungsrelevanten Auswirkungen im Wesentlichen auf den genannten Korridor beschränken. Auch wenn es sich um fließende Übergänge handelt werden auf Grundlage der Generalisierung folgende charakteristische Bereiche getrennt beurteilt und bewertet (Verortung der Abschnitte siehe Karte 1.2.1):

- a) Ofenerdiek/Alexanderfeld
- b) Dietrichsfeld/Bürgerfelde
- c) Ziegelhof
- d) Haarenesch
- e) Bahnhof
- f) Huntequerung
- g) Drielake
- h) Neuenwege
- i) Osternburg
- k) Drielaker Moor

#### **a) Ofenerdiek/Alexanderfeld**

Das Gebiet Ofenerdiek/Alexanderfeld beginnt südlich des nördlichsten Punktes der Stadtgrenze Oldenburgs und zieht sich bis zum Großen Bürgerbusch. Im 18. Jahrhundert befanden sich hier vermehrt Fischteiche der Oldenburger Grafen, welche im 19. Jahrhundert trockengelegt wurden, womit die erste Besiedelung einherging. Nach den Weltkriegen, in welchen das Gebiet als Munitionsdepot und Lagerstätten genutzt wurde, begannen der Abriss der infrastrukturellen Kriegsgebäude und die Umnutzung von Gebäuden zur Wohnnutzung, womit die Bevölkerungszahlen anstiegen.

Heutzutage prägen vor allem Einfamilienhausbebauung, kleinere Gräben an den Straßenrändern und Gewerbebetriebe inklusive größerer Gebäudekomplexe das unter-

suchte Stadtgefüge.

### **b) Dietrichsfeld/Bürgerfelde**

Der zu betrachtende Bereich befindet sich nördlich angrenzend an den Bahnübergang am Großen Bürgerbusch und südlich endend bei der Autobahnunterführung an der A 293. Das Gebiet zeichnet sich vor allem durch Wohnbebauung in Form von Einzelhäusern und mehrgeschossigen Reihenhausbauung in Blockform und kleinere Gewerbeeinrichtungen aus. Zur Betrachtung hinzugezogen wird das LSG „Großer Bürgerbusch“.

### **c) Ziegelhof**

Die nördliche Grenze des Bereiches Ziegelhof wird durch die trassenkreuzende A 293 bestimmt, während die südliche Grenze von der Elsässer Straße vorgenommen wird. Dieser Abschnitt bezieht in seine Betrachtung die LSG „Friedhof Auferstehungskirche“ und „Baumbestand des Ziegelhofes“ (Details siehe Abschnitt 5.1.1.1.2.1) mit ein, da diese beiden Bereiche einen charakteristischen Teil zum Raumgefüge beitragen. Des Weiteren sind in dem Abschnitt vor allem ältere Bürgerhäuser und die typischen „Oldenburger Hundehütten“ (Bauzeit etwa 1875 bis 1920) (siehe Abb. 1.1), neben weiterer Wohnbebauung, einzelne Wirtschafts- und Geschäftshäuser sowie Gewerbebetriebe vorzufinden. Teilweise überformen großzügig und mehrgeschossig angelegte Bebauung und einige Sendemasten die charakteristisch wertvollen Elemente des Bereiches.

Abb. 1.1: Beispiel „Oldenburger Hundehütten“



#### d) Haarenesch

Der Bereich Haarenesch liegt relativ zentrumsnah zur Innenstadt Oldenburgs. Nördlich beginnt er auf Höhe der Elsässer Straße und zieht sich dann bis zum Hauptbahnhof. Auf Grundlage seines Alters und der damit einhergehenden Bebauung trägt dieser städtische Bereich einen wesentlichen Teil zur markanten Gestaltung Oldenburgs inklusive vielfältiger Denkmale, historischen Straßenzüge und besonderen, villenartigen Gebäuden bei. Neben vereinzelt größeren und moderneren Wohn- und Geschäftshäusern sind vermehrt die typischen „Oldenburger Hundehütten“ vorzufinden. Diese befinden sich vor allem auf schmalen, lang gezogen parzellierten Grundstücken, welche sich dicht aneinanderreihen. Die Gebäude ähneln sich vor allem in der äußeren Form und unterscheiden sich durch die verschiedenartige und aufwändige Fassadengestaltung. Schmale, kleinräumige Vorgärten sowie symmetrisch-spiegelverkehrte Gebäudefronten, welche giebelseitig zur Straße stehen sind zusätzliches, charakteristisches Merkmal, welches das Haarenesch prägt. Unter den trassen-nahen Gebäuden befinden sich aus diesem Grund viele Einzel- und Gruppendenkmale (Verweis Abschnitt 5.2 Denkmalschutz).

Naturräumlich betrachtet liegt der beschriebene Bereich im ursprünglichen Überschwemmungsgebiet des Flusses, welches ehemals aus sumpfigem Gelände, vielen Tümpel und Wasserläufen (den Dobben) bestand. Neben den historischen Charakte-

ristika prägen heutzutage auch die massiven Verkehrseinrichtungen inklusive des Bahnhofs und seiner Nebengebäude das Stadtbild. Eine Überformung historischer Strukturen findet vor allem im östlichen Bereich (ab Pferdemarkt) des zu bewertenden Abschnitts durch hohe und modernere Gebäude statt.

#### e) Bahnhof

Der Bereich des Bahnhofsgeländes und seiner Gebäude- und Gleisfläche liegt im zentralen Stadtgefüge Oldenburgs. Der Durchgangsbahnhof selbst wurde an dem jetzigen Standort im Jahre 1915 eröffnet und im Jugendstil gebaut. 1945 wurde er schwer auf Grund von Kriegeshandlungen zerstört. Eine Grundsanierung der Bahnhofsgebäude sowie Bahnsteiganlage fand im Jahre 2005 statt. Kurz zuvor (2000) wurde der Zentrale Omnibus Bahnhof, der den innerstädtischen und regionalen Busverkehr abgewickelt, erbaut.

#### f) Huntequerung

Die Huntequerung beschreibt den Bereich der Hunteklappbrücke (siehe Abb. 1.2: Ansicht Hunteklappbrücke, Abb. 1.3: Schienenführung Hunteklappbrücke), inklusive Wasserturm bis hin zur Stedinger Straße und angrenzende Gleisbette. Die Huntebrücke als Klappbrückenbauwerk aus Stahl ist ein massives und Stadtbild prägendes Bauwerk im Bereich der östlichen Innenstadt. Viele Sichtbeziehungen orientieren sich an ihr oder an ihrem noch über weitere Bereiche sichtbaren Wasserturm. Jedoch lässt die Qualität der Einsehbarkeit der Ufer der Hunte nach, da hohe Gebäude der Gewerbebetriebe weitere Einsehbarkeiten unmöglich machen. Auch das Gleisdreieck zur Stedinger Straße kann keine weiteren qualitativ hochwertigen stadtbildprägenden Elemente vorweisen; die Überformung durch Industrie ist deutlich sicht- und hörbar.

Abb. 1.2: Ansicht Hunteklappbrücke



Abb. 1.3: Schienenführung Huntteklappbrücke



#### g) Drielake

Der nordöstliche Abschnitt des bestehenden Gleisdreieckes bildet mit seiner Trassenführung die Grenze zwischen den nördlichen Gewerbeflächen und den südlichen Wohnbauflächen. Von der Stedinger Straße bis zum Drielaker See erstreckt sich der betrachtete Abschnitt. Gehölzstrukturen säumen den Trassenbereich und wirken gleichzeitig als Sicht- und Lärmschutz zur und von der Trasse als auch zwischen Wohnen und Gewerbe. Das betrachtete Gebiet Drielake ist durch eine differenzierte Anzahl von Nutzungsformen überformt und durch Gewerbelärm beeinträchtigt.

#### h) Neuenwege

Das Gebiet Neuenwege, auf welches in dieser Stadtbildbetrachtung eingegangen wird, beginnt auf Höhe des parallelen, direkt angrenzenden Abschnitts des Hemmelsbäker Kanalwegs zur Bestandstrasse und endet etwa auf Höhe des Kreuzungsbereiches vom Hemmelsbäker Kanalwegs mit dem Hasenweg. Dieser Bereich zeichnet sich auf Grundlage seiner dichten zum Teil alten Gehölzstruktur und seines naturtypischen, feuchten Bewuchses aus. Zudem befinden sich östlich des Drielaker Sees direkt an der Trasse mehrere Kleingartenparzellen.

### **i) Osterburg**

Der Bereich Osterburg befindet sich an dem westlichen Trassenabschnitt des Gleisdreiecks. Die Stedinger Straße bildet die nördliche Grenze, während das südliche Ende durch die Bundesautobahn A 28 festgelegt wurde. Ein Eindruck des Gleisabschnittes ist aus den Abbildungen 1.4 und 1.5 zu gewinnen.

An dem breiten, dreigleisigen Gleisbett befinden sich sowohl soziale Infrastruktureinrichtungen, diverse Wohngebäudetypen (Einzelhäuser und mehrgeschossige Wohnblocks) als auch Gewerbegebäude im Süden. Entlang des Trassenabschnittes führen beidseitig fast parallel Straßenzüge, die die Wegeverbindungen auf Grundlage der fehlenden Kreuzungsmöglichkeiten entlang des ca. 1,5 km langen Abschnittes in Nord-Süd-Richtung gewährleisten, um zu den Ost-West Kreuzungen der Trasse zu führen. Die Autobahn ist prägendes und auch gleichzeitig, neben den Gewerbebetrieben, beeinträchtigendes Element. In diesem Bereich ist das Stadtgefüge weitestgehend frei von Grünflächen, besitzt aber häufig Straßen oder Trassen begleitende Gehölze.

Abb. 1.4: Trassenabschnitt in Höhe Schiebenkamp, Blickrichtung Norden



Abb. 1.5: Trassenabschnitt in Höhe Schiebenkamp, Blickrichtung Süden



#### k) Drielaker Moor

Der Bereich des Drielaker Moors ist vor allem durch Verkehrsflächen, ältere und auch neuere Einzelhausbebauung bis hin zu Mehrfamilienhausbebauung, kleinparzelligen Grundstücken und lokal älteren Gehölzstrukturen geprägt. Das betrachtete Gebiet stellt die Süd-Ost-Kurve des Gleisdreieckes dar und Verbindet die Bahnstrecken von und nach Bremen mit der Trasse von und nach Cloppenburg. Betrachtet wird der Abschnitt nördlich ab dem Drielaker See bis hin zur Querung mit der Bundesautobahn A 28 im Süden.

Die oben aufgeführten Gebietsabschnitte der Trassen im städtischen Bereich auf Grundlage der naturräumlichen Gliederung zeichnen sich sowohl durch die unterschiedlichen Naturräume, das städtische Wachstum, die historische und industrielle Entwicklung sowie die derzeitige Nutzung, Eigenart und Schönheit aus. Ein direkter Vergleich zu den naturraumtypischen landschaftsbildnerischen Einheiten ist auf Grundlage der verschiedenen Bewertungs- und Ausstattungsfaktoren nicht möglich und wäre auch nicht zielführend. Zusammenfassend ist für das betrachtete Stadt- und Landschaftsbild im Oldenburger Stadtgebiet fest zu halten, dass es eine hohe Eigen-

art und Vielfalt an naturräumlich-ursprünglichen Gebieten besitzt, welche aber stark urban überprägt und vorbeeinträchtigt sind. Es sind nur noch rudimentär topografisch-markante Naturraumgrenzen, verschiedenste Gewässer, Gehölzbestände oder Wallhecken aus der ursprünglichen Charakteristik erkennbar. Ältere Gebäude und Bauwerke sind wesentliche, schützenswerte und raumtypische kulturhistorische Elemente. Die Wald- und Freiflächen vor allem in Form von innerstädtischen Grün- und Parkanlagen stellen wesentliche mittlerweile raumbildliche Fassetten des Stadt- und Landschaftsbildes dar.

Aus den Ergebnissen ist deutlich geworden, dass eine hohe Vielfalt an naturraumtypischen Eigenarten im gesamten Stadtgebiet vorgefunden wurde. Die Schönheitsbeurteilung der charakteristisch-typischen Elemente ist auf Grundlage der Größe des beurteilten Gebietes zwar hoch, unterliegt aber dennoch der subjektiven Betrachtung und Bewertung. Die urban geprägten Flächen aller Art stellen die wesentlichsten naturraumtypischen Beeinträchtigungen dar.

#### **5.1.1.1.2 Besonders schützenswürdige Bereiche**

In Bezug auf die nach dem Niedersächsischen Naturschutzgesetz besonders geschützten Bereiche werden im Rahmen dieses Fachgutachtens nur die raumbedeutsamen, prägenden oder charakteristischen Gebiete oder Bereiche aufgeführt. Hierbei werden Gebiete, die vor allem bedeutsam im Sinne der naturschutzrechtlichen Belange sind, außen vor gelassen.

Im Folgenden werden die betroffenen Landschaftsschutzgebiete, die Naturdenkmale und geschützte Landschaftsbestandteile inklusive Wallhecken betrachtet. Die Betrachtung von Landschaftsbild prägenden Biotopen entfällt, da solche im Untersuchungsgebiet nicht vorgefunden worden sind.

#### **5.1.1.1.2.1 Landschaftsschutzgebiete**

Landschaftsschutzgebiete sind Gebiete, in denen Natur und Landschaft besonderen Schutz bedürfen, da sie zur Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes oder der Nutzbarkeit der Naturgüter beitragen, den Landschaftsraum auf besondere Art und Weise prägen oder eine Erholungsfunktion darstellen. Entlang der bestehenden und gleichzeitig auszubauenden Bestandstrasse liegen mehrere Landschaftsschutzgebiete (LSG) nach § 26 BNatSchG, welche Beeinträchtigungen durch die Veränderung erfahren würden.

Im Folgenden findet eine Kurzbeschreibung der charakteristischen Eigenarten der einzelnen LSG auf Basis der gültigen Verordnung oder Satzung statt. Eine vollständige Übersichtstabelle ist ergänzend im Anhang A1.1 zu finden.

### **Der Baumbestand an der Vossstraße und der Drielaker Straße (Verzeichnisnummer 10)**

Der zu betrachtende Baumbestand befindet sich im Stadtteil Drielake in einem Dreieck zwischen der Schulstraße und der Voßstraße. Er wird von der Bahntrasse in Nord-Süd Ausdehnung durchschnitten und in zwei Teile zerschnitten. Überwiegend große und massive Eichen säumen den Straßenraum und prägen das Schulgelände. Die Einsehbarkeit des Baumbestandes ist auf Grundlage der dichten Bebauung der Umgebung nur im Nahbereich möglich. Vorgeprägt ist der Bereich optisch und akustisch durch die schon aufgeführte Bahntrasse und die zum Teil viel befahrenen Straßen sowie die nördlich angrenzenden Gewerbe- und Industrieeinheiten.

### **Großer Bürgerbusch (Verzeichnisnummer 34)**

Der Große Bürgerbusch liegt nord-östlich des Innenstadtbereiches im Stadtteil Dietrichsfeld. Er grenzt im Osten direkt an die Bestandstrasse der Bahn. Des Weiteren wird er von Verkehrsstraßen umgeben und befindet sich in direkter Nachbarschaft von Gewerbeeinheiten.

Es liegt keine schriftliche Beurteilung des Untersuchungsraumes mit der Herausarbeitung der Besonderheiten und Schützenswürdigkeiten in Form einer Verordnung vor, deswegen wird in dieser Ausarbeitung eingangs Bezug auf die Ergebnisse des Landschaftsrahmenplanes der Stadt Oldenburg hinsichtlich des Schutzzweckes genommen.

Die parkartige Anlage eines kulturgeschichtlichen im 18. Jahrhundert angelegten Waldraumes bedarf besonderer, naturnaher Entwicklung mit dem Schutz auf parkspezifische Pflanzen- und Tierarten. Die Waldrandpflege sowie der Aufbau natürlicher Waldaußenflächen bedürfen besonderer Betrachtung.

### **Gertrudenfriedhof (Verzeichnisnummer 39)**

Der Friedhof liegt nördlich des Pferdemarktes im Innenstadtbereich und ist in das urbane Umfeld eingefasst. Zudem wird von hohen Gebäuden überragt und von allen Seiten von Straßenzügen, wovon zwei Hauptverkehrsstraßen sind, umgrenzt. Zudem umrahmt eine dichte und hohe Hecke den Friedhof und schirmt diesen von außen ab, so dass nur vereinzelt Sichtbeziehungen möglich sind. Dennoch ist eine hohe Lautstärke durch den Straßenlärm und im Hintergrund auch temporär durch den Bahnlärm zu verzeichnen.

Der Gertrudenfriedhof steht unter dem Schutzzweck, ein alter Stadtfriedhof zu sein, welchen es zu erhalten und zu entwickeln gilt. Er bietet Rückzugsräume für Pflanzen- und Tierarten und stellt einen klimatischen und natürlich-funktionstechnischen (bspw. für Boden und Wasser) Ausgleich im innerstädtischen Gefüge dar. Ebenso bietet er einen innerörtlichen Freiraum im ansonsten bebauten Stadtraum. Gleichzeitig befindet sich der Friedhof in einem Ensemble mit Baudenkmalen und Naturdenkmalen, welche ebenso als schützens- und erhaltenswert erachtet werden.

### **Friedhof Auferstehungskirche (Verzeichnisnummer 47)**

Das LSG Friedhof Auferstehungskirche befindet sich innerhalb des Stadtgefüges am südlichen Rand des Stadtteils Bürgerfelde und liegt linksseitig zur bestehen Bahntras-

se.

Typisch und wertbestimmend für den Friedhof sind der Erhalt und die Entwicklung von innerstädtischen Räumen als Rückzugsmöglichkeit für wildwachsende Pflanzen- und Tierarten sowie als klimatische Ausgleichfunktion. Der Friedhof ist im Zusammenhang mit dem Gebäudedenkmal der Auferstehungskirche als einzigartiges und schützenswertes Ensemble mit altem Baumbestand zu sehen. Die derzeitige räumliche Lage des Friedhofs zwischen der Autobahn 293 und der Bestandstrasse der Bahn ist als wertmindernde Umgebung anzusehen, welche aber nicht die Geschlossenheit des Raumes beeinflusst.

### **Baumbestand des Ziegelhofes (Verzeichnisnummer 55)**

Der Ziegelhof liegt westlich, getrennt durch Gebäude und einen Straßenzug, der Bestandsstrecke am nordwestlichen Rand der Altstadt. Der Baubestand auf dem Gelände des Ziegelhofs ist ein Ensemble von verschiedenartigen, alten und schützenswürdigen Gehölzen. Ihnen wird in besonderem Maße eine Landschaftsbild prägende Funktion zugesprochen, die besonderen Schutz bedarf. In unmittelbarer Nachbarschaft zwischen dem LSG und der Bahntrasse befinden sich mehrstöckige Gebäudekomplexe, die zusätzlich von hohen Funkmasten umrahmt werden und den Baumbestand auf Grundlage ihrer Höhe des LSG überragen.

### **Drielaker See (Verzeichnisnummer 58)**

Das LSG Drielaker See befindet sich im südlich des Osthafens Oldenburg im Stadtteil Drielake. Er grenzt im Süden direkt an die Bestandstrasse zwischen Oldenburg und Bremen. Nördlich und Westlich des Gebietes befinden sich große Gewerbe- und Industrieeinheiten, die in den Raum visuell und akustisch wahrnehmbar sind. Im Süden grenzen Wohnbebauung und im Osten Kleingärten und Grünflächen an den Bereich an. Zudem verläuft auf dem Gebiet eine Hochspannungsleitung und es befindet sich unmittelbar in der Nähe noch ein größerer Sendemast.

Der ca. 8 ha große Drielaker See und seine Umgebung sind unter anderem auf Grundlage seiner besonderen Vegetation der Uferbereiche mit Ried- und Röhrichsaum sowie seinem dichten Gehölzbestand als schützenswürdig erkannt worden. Zahlreiche Tier- und Pflanzenarten sind hier beheimatet und prägen somit das Landschaftsbild, welches auch im großen Maße der Erholungssuchenden Bevölkerung in der Freizeit dient. Dementsprechend sind Eingriffe in die Natur, welche vor allem das Landschaftsbild verunstalten oder Naturgenuss beeinträchtigen, verboten. Dies gilt auch zusätzlich für die Veränderung der Bodengestalt oder die Erhöhung des Lärmanteils, durch welchen die Ruhe der Natur gestört werden könnte.

### **Kulturlandschaft an der Wahnbäke (Verzeichnisnummer WST 82)**

Der Bereich des LSG „Kulturlandschaft Wahnbäke“ befindet sich auf dem Gebiet der Gemeinde Rastede und erstreckt sich entlang der nördlichen Stadtgrenze Oldenburgs, von der Bestandstrasse im Westen bis zum östlichen Ortsrand von Wahnbek. Das Gebiet ist vor allem durch ein dichtes Netz von Kleinstrukturen wie Wallhecken, Baumreihen, Feldhecken, Waldflächen und Baumgruppen (überwiegend an Gehöften) gegliedert. Des Weiteren wird das Gebiet, welches sich im Übergangsbereich der na-

turräumlichen Einheiten zwischen der „Wiefelsteder Geestplatte“ und dem „Rasteder Geestrand“ befindet, landwirtschaftliche genutzt und besticht durch kleinere Waldflächen. Besonders landschaftsbildprägend und somit auch schützenswürdig ist die kleinräumige Gliederung mit vereinzelt Siedlungsstrukturen. Vorbeeinträchtigungen stellen die Bundesautobahnen A 293 und A 29 sowie der Funkturm am südlichen Ortsrand von Wahnbek, die bestehende Bahnlinie im Westen des Gebietes sowie eine Hochspannungsleitung dar.

#### 5.1.1.1.2.2 Naturdenkmale

Nach § 28 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) gibt es naturschutzrechtlich geschützte Bereiche in Form von Naturdenkmälern. Diese zeichnen sich vor allem durch die Bedeutung für Wissenschaft, Natur- oder Heimatkunde sowie wegen ihrer Seltenheit, Eigenart oder Schönheit für das Raumgefüge aus. Im besiedelten Stadtgebiet in der Nähe der Bestandstrasse befinden sich diverse Naturdenkmale, die vorwiegend aus einzelnen oder gruppierten Baum- und Gehölzbeständen bestehen. Nachstehend werden die betroffenen Naturdenkmäler aufgeführt, in ihrer Eigenart, Einzigartigkeit, Seltenheit, Außenwirkung und Verbindung untereinander beschrieben und die eventuellen Beeinträchtigungen erläutert.

Eine vollständige Übersichtstabelle der betrachteten Naturdenkmale ist ergänzend im Anhang A1.3 zu finden. Die Auswahl der aufgesuchten raumprägenden Naturdenkmale hat sich aus den Planvorgaben, dem betroffenen Trassenbereich und den Ortsbesichtigungen ergeben. Es wird nur eine Bewertung der Beeinträchtigungen abgegeben und keine Gewichtung vorgenommen, da die Gewichtung individuell (durch Person und/oder Gesichtspunkt) unterschiedlich ausfallen kann. Zudem würde die Gewichtung eine Vergleichbarkeit untereinander voraussetzen, was auf Grundlage der unterschiedlichen Erscheinungsbilder, Sichtbereiche, Eigenarten, Schönheit und Seltenheit der Naturdenkmale nicht möglich ist.

Hinzugefügt werden sollte noch, dass bei der Bearbeitung und Beurteilung von Sichtbezügen von einer Sichtbarkeit/Einsehbarkeit aus einer Höhe von 1,60 m bis 1,80 m über dem jeweiligen Bodenniveau aus dem öffentlichen Raum ausgegangen wurde. Ebenso sollte beachtet werden, dass der derzeitige (Juli/August 2013) hoch stehende Mais oder andere hohe Feldfrüchte sowie die dichte Belaubung von Gehölzen die Beurteilung beeinträchtigen oder relativierend wirken kann.

##### **OL-S-06 - Auguststraße (1 Findling)**

Der in seiner Einzigartigkeit und Schönheit geschützte Findling ist nicht aus dem öffentlichen Raum einsehbar und somit an dieser Stelle auch nicht beurteilbar.

##### **OL-S-12 – Gertrudenfriedhof (1 Eiche)**

Die sich im Friedhofsgefüge befindende Eiche zeichnet sich durch ihre große und natürliche Struktur aus. Sie ist im Friedhofsbereich, neben weiterem prägendem Gehölzbestand, sichtbar auszumachen und trägt zu einem bildnerischen Teil des Gesamttraumes (LSG und Kapelle als Gebäudenkmale) bei.

Eine Vorbeeinträchtigung des Naturdenkmales ist durch die Insellage des Friedhofes in der stark urban und baulich überformten Innenstadt gegeben. Zusätzlich umgeben drei Straßen, wovon zwei größere städtische Hauptverkehrsstraßen sind, den Friedhof und sorgen für erhöhte Lärmbelastung. Die Einsehbarkeit von außen auf das Naturdenkmal wird zusätzlich noch durch eine hohe Hecke eingeschränkt, so dass folglich nur ein Sichtbezug auf die Krone aus nächster Umgebung möglich ist.

**OL-S-13 – Gertrudenfriedhof (1 Pyramideneiche)**

Die sich im Friedhofsgefüge befindende Pyramideneiche zeichnet sich durch ihre große und natürliche Struktur aus. Weitere Informationen und Beeinträchtigungen sind analog zu Naturdenkmal OL-S-12.

**OL-S-14 – Gertrudenfriedhof (1 Vogtlandfichte)**

Die sich im Friedhofsgefüge befindende Vogtlandfichte zeichnet sich durch ihre große und natürliche Struktur aus. Weitere Informationen und Beeinträchtigungen sind analog zu Naturdenkmal OL-S-12.

**OL-S-21 – Blumenstraße (1 Kastanie)**

Die geschützte Kastanie befindet sich vor zwei Baudenkmalen, welche als Wohnhäuser genutzt werden, in einer schmalen Straße im Innenstadtbereich. Der Baum ist auf Grund seiner Größe und dem in der näheren Umgebung fehlenden Gehölzwuchs markant und auch über die Dächer der umliegenden, zum Teil bis zu dreigeschossigen Bebauung, sichtbar.

**OL-S-31 – Zeughausstraße (1 Kastanie)**

Die zu beurteilende Kastanie hat einen Kronendurchmesser von ca. 14 m und einen Stammdurchmesser von etwa 0,80 m. Sie gliedert sich in der Höhe an die vorhandene Bebauung an und wirkt mit ihrem dicken und strukturierten Geäst sehr prägend in der Umgebung.

**OL-S-33 – Staugraben (1 Platane)**

Eine massive Platane, die den umliegenden Gehölzbestand etwas an Höhe übertrifft, wiederum aber durch die umliegenden Gebäude überformt wird, wurde vorgefunden. Ein stark wirkender Kontrast aus natürlichen Gehölzen, alten Formungen (Staugraben und Altstadtgebäude) und modernen Gebäuden.

**OL-S-34 – Zeughausstraße (1 Blutbuche)**

Die zu beurteilende Blutbuche hat einen Kronendurchmesser von ca. 16 m und einen Stammdurchmesser von etwa 1 m. Sie überragt somit die Bebauung und Gehölze in der näheren Umgebung und wirkt als farblicher sichtbarer Akzent durch ihren dunklen Rotton.

**OL-S-35 – Auguststraße (1 Blutbuche)**

Das geschützte Objekt ist seit 1998 nicht mehr vorhanden und wird deshalb nicht beschrieben und beurteilt.

**OL-S-38 – Zanderweg (1 Eiche)**

Das Naturdenkmal wurde durch Verordnung vom 14.09.1992 gelöscht. Eine Beschreibung und Beurteilung findet deshalb keine Anwendung.

#### **OL-S-49 – Ziegelhofstraße (1 Blutbuche)**

Die Blutbuche, welche zwischen zwei Privatauffahrten steht, hat einen Kronendurchmesser von an die 20 m und einen Stammdurchmesser von ca. 0,80 m. Sie befindet sich an der Grenze zum öffentlichen Gehweg und steht alleine, ohne in weitere Vegetation eingefasst zu sein. Durch die sich rechts und links von der Buche befindende Wohnbebauung ist der Blick bis auf wenige Gehölzstrukturen am Böschungsrand frei auf die Gleisanlagen der Bahntrasse.

#### **OL-S-55 - Ziegelhofstraße (1 Blutbuche)**

Die geschützte, innerhalb der Bebauung frei stehende Blutbuche hat einen Kronendurchmesser von etwa von 20 m und einen Stammdurchmesser von ca. 0,80 m. Da sie auf einer kleinen, topografischen Erhöhung steht, ist sie, vor allem aus östlicher Richtung der Ziegelhofstraße kommend, gut einsehbar.

### **5.1.1.1.2.3 Geschützte Landschaftsbestandteile**

Unter geschützten Landschaftsbestandteilen versteht man wertvolle, prägende Elemente des Raumes, die gem. § 29 BNatSchG festgelegt werden. Sie beeinflussen das Stadt- und/oder Landschaftsbild mit naturraumnahen Elementen in zunehmendem Maße und stellen eine wesentliche Erholungsmöglichkeit im Oldenburger Gebiet dar. Vornehmlich sind die Landschaftsbestandteile im Gesamtgefüge des Raumes einzuordnen und zu beurteilen. Die Eigenart des Raumes und des Raumgefühls steht dabei im Vordergrund und dient zur Schaffung von Identifikation für die Bevölkerung. Die Wirkung des jeweiligen Landschaftsraumes ist immer subjektiv behaftet. Beispiele hierfür sind laut NNatG Bäume, Hecken, Wasserläufe und andere prägende Landschaftsbestandteile. Sie können, wenn sie Orts- oder Landschaftsbild beleben oder gliedernd wirken, zur Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts beitragen oder das Kleinklima verbessern oder schädliche Einwirkungen abwehren.

Hinzugefügt werden sollte noch, dass bei der Bearbeitung und Beurteilung von Sichtbezügen von einer Sichtbarkeit/Einsehbarkeit aus einer Höhe von 1,60 m bis 1,80 m über dem jeweiligen Bodenniveau aus dem öffentlichen Raum ausgegangen wurde. Ebenso sollte beachtet werden, dass der derzeit (Juli/August 2013) hoch stehende Mais oder andere hohe Feldfrüchte sowie die dichte Belaubung von Gehölzen die Beurteilung beeinträchtigen oder relativierend wirken können.

#### **Buchen an der Blumenstraße (Verzeichnisnummer 3) (siehe Abb. 1.6)**

Die Buchen haben einen Ortsbild gliedernden, charakteristischen Effekt, den es zu erhalten, pflegen und entwickeln gilt. Zudem tragen sie zur Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts, zur Verbesserung von kleinklimatischen Verhältnissen und zur Abwehr schädlicher Einwirkungen bei.

Die Buchen (nur noch zwei von drei auffindbar) befinden sich im Vorhof eines Wohn-

gebäudes, welches im Vergleich zur Nachbarbebauung weiter hinten auf einem Grundstück steht. Eine hohe Einsichtigkeit auf Grundlage der Färbung (Blutbuchen) und der Größe ist im Bereich des Straßenverlaufs gegeben.

Abb. 1.6: gLB Nr. 3 Buchen an der Blumenstraße



#### **Gehölzbestand am Gleisweg (Verzeichnisnummer 4) (siehe Abb. 1.7, 1.8 und 1.9)**

Der Gehölzbestand entlang des Gleisweges und des Steenkenweges ist auf Grundlage seines artenreichen Gehölzbestandes aus Bäumen und Sträuchern, der durch Lichtungen unterbrochen ist und seinem dichten Wildkrautbewuchs unterschiedlicher Ruderalstadien nicht nur als schützenswert anerkannt, sondern auch optisch prägend für die bebauten Flächen in der Umgebung. Aus einer langjährigen Brachfläche konnte sich ungestört ein innerstädtischer, in sich geschlossener, das Ortsbild bestimmender und gliedernder, vielfältiger und schöner Grünbestand entwickeln. Er schirmt die angrenzenden Wohngebiete von den benachbarten, lauten Gewerbeeinheiten als auch von der stark frequentierten Bahnstrecke Oldenburg-Bremen, ab. Zudem ist sein charakteristisches Aussehen in Form eines geschlossenen Charakters besonders als erhaltenswert beurteilt.

Abb. 1.7: gLB Nr. 4 Gehölzbestand am Gleisweg, Ansicht links



Abb. 1.8: gLB Nr. 4 Gehölzbestand am Gleisweg, Ansicht mitte



Abb. 1.9: gLB Nr. 4 Gehölzbestand am Gleisweg, Ansicht rechts



**Gutspark Dietrichsfeld im Stadtteil Bürgerfelde / Dietrichsfeld (Verzeichnisnummer 8)**  
(siehe Abb. 1.10)

Der geschützte Landschaftsbestandteil „Gutspark Dietrichsfeld im Stadtteil Bürgerfelde / Dietrichsfeld“ liegt in den gleichnamigen Gebieten im nordwestlichen Dreieck zwischen der Alexanderstraße und der Bestandstrasse. Zusätzlich wird er neben den beiden Verkehrswegen durch Gewerbeeinheiten im Norden begrenzt. Auf der östlichen Seite der Bestandstrasse auf Höhe des geschützten Landschaftsbestandteiles befindet sich das südwestliche Ende des Großen Bürgerbusches. Die Vorbeeinträchtigungen des Gebietes ergeben sich aus der urbanen Länge mit direkter Nähe zu der viel befahrenen Alexanderstraße und der angrenzenden Bestandstrasse.

Das Gebiet fasst einen Teich und besteht vorwiegend aus altem Laubbestand und naturnah entwickelten Wiesenflächen. Neben geschützten Sumpf- und Wasservegetationen befinden sich weitere Vegetationsarten und –bestände in dem Gebiet, welche zur Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes beitragen aber auch eine Landschaftsbild gliedernde Funktion haben. Des Weiteren ist in der Satzung des Gutsparks festgehalten, dass bei Bahnhochlegung zur Beseitigung des Bahnübergangs Alexanderstraße in

Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde Freistellungen von den Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Minimierung von Beeinträchtigungen des geschützten Landschaftsbestandteiles gemacht werden können.

Abb. 1.10: gLB Nr. 8 Gutspark Dietrichsfeld im Stadtteil Bürgerfelde / Dietrichsfeld



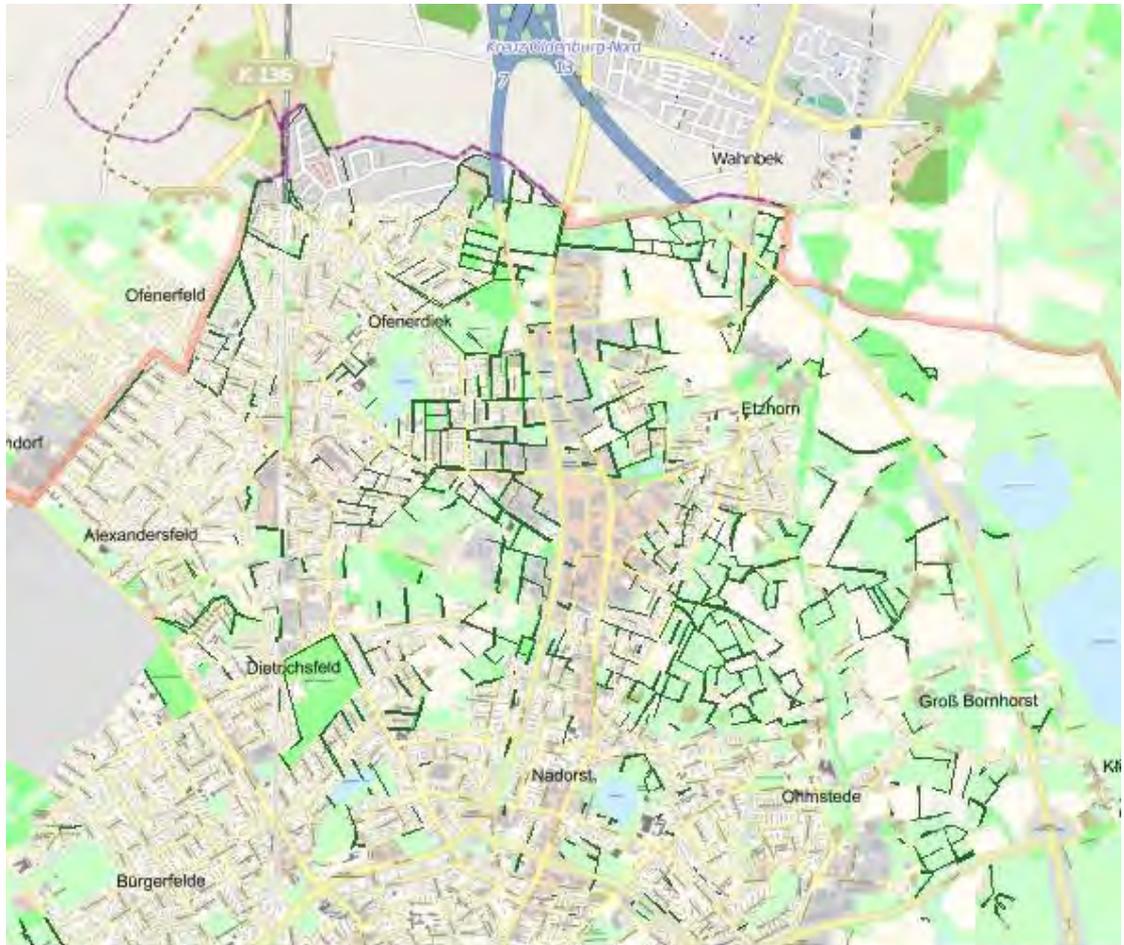
### Wallhecken

Wallhecken sind nach § 22 des NNatG, welcher sich auf den § 29 BNatSchG bezieht, den geschützten Landschaftsbestandteilen zugeordnet und unterliegen einer besonderen Schutzfunktion. Die Hecken haben eine hohe Bedeutung in Bezug auf historische Landnutzung, als Bestandteil der Kulturlandschaft, sowie für den Naturhaushalt und das Landschaftsbild. Auf Grundlage dieser besonderen Eigenart mit gliedernder und Raum strukturierender Funktion wird Bezug auf die sich im Betrachtungsraum befindenden Wallhecken genommen. Als Grundlage für diese Beurteilung wird der Bestand der Wallhecken aus dem Landschaftsrahmenplan der Stadt Oldenburg, dem GIS4Oldenburg der Stadt Oldenburg, sowie durch Ortsbesichtigungen herangezogen.

Nördlich der Altstadt, entlang der Bestandstrasse befinden sich diverse Wallheckenformationen in unterschiedlicher Qualität und Erscheinung (siehe Abb. 1.11) Diese Wallhecken sind weitestgehend in die urbane Umgebung eingefasst. Vermehrt sind sie als gliedernde Abgrenzung von Grün- und Freiflächen im Stadtgebiet vor zu finden oder trennen Bebauung von anliegenden Freiflächen. Zum nördlichen Stadtrand hin begleiten und formen die Hecken auch ganze Straßenzüge. Insgesamt ist fest zu halten, dass ein hoher Anteil von Wallhecken im städtischen Gebiet vorzufinden ist. Hierbei nimmt die Dichte der Hecken, wie auch die Länge dieser von Süden nach Norden hin zu.

Im Bereich der geplanten Umgehungstrasse besteht eine hohe Dichte und Vielfalt von schützenswerten Wallhecken. Diese gliedern und strukturieren das Raumgefüge auf sichtbar prägende Art und Weise. Vor allem in der Geestlandschaft wirken die Hecken als Trennung von Sichtbeziehungen und Einsichtigkeiten, formen Straßenzüge und Wegeverbindungen. Oftmals sind die Hecken auch in umgebende Gehölzbestände eingefasst und auf den ersten Blick als solche nicht erkennbar.

Abb. 1.11: Wallhecken im nördlichen Stadtbereich



#### 5.1.1.1.2.4 Stadtbildprägende Kulturdenkmale

Im näheren Umfeld der Bestandstrasse befinden sich diverse Baudenkmale (Details siehe Abschnitt 5.2). Zwar sticht keines der Denkmale als besonders bedeutsam für das Stadtbild heraus, aber dennoch gliedern einige Gruppen von Gebäuden das Stadtbild im Nahbereich und verleihen ihm einen besonderen Charakter. Die in dem Zuge untersuchten Kirchen und Kapellen wirken dabei Stadtteil bezogen und haben eine Raum prägende Eigenschaft.

#### 5.1.1.1.3 Sonstige wichtige Bereiche

Im Bereich der Bestandstrasse sind keine weiteren wichtigen Bereiche vorhanden, die im Rahmen dieses Gutachtens als elementar und planungsrelevant angesehen werden.

#### **5.1.1.1.4 Zusammenfassung des Stadt- und Landschaftsbildes der Bestandsstrecke**

Auf Grundlage der beschriebenen Räume, Bereiche und Orte entlang der auszubauenden Bestandsstrecke werden die unterschiedlichen Eigenheiten und Charakteristiken deutlich. Im Allgemeinen kann entlang der Strecke weniger von einem (natürlichen) Landschaftsbild als eher von einem Stadtbild gesprochen werden.

Die oben aufgeführten Gebietsabschnitte der Trasse im städtischen Bereich zeichnen sich sowohl durch die unterschiedlichen naturräumlichen Gliederungen, das städtische Wachstum, die historische und industrielle Entwicklung sowie die derzeitige Nutzung, Eigenart und Schönheit aus.

Allgemein ist für das betrachtete Stadt- und Landschaftsbild im Oldenburger Stadtgebiet fest zu halten, dass es eine hohe Eigenart und Vielfalt an naturräumlich-ursprünglichen Gebieten besitzt. Diese zeichnen sich nur noch rudimentär durch topografisch-markante Naturraumgrenzen, verschiedenste Gewässerarten und Gehölzbestände aus. Punktueller Gehölz- und Gehöftbestände sowie ältere Gebäude und Bauwerke sind wesentliche, schützenswerte und raumtypische kulturhistorische Elemente. Die Wald- und Freiflächen vor allem in Form von innerstädtischen Grün- und Parkanlagen stellen wesentliche raumbildliche Fassetten des Stadt- und Landschaftsbildes dar.

Aus den Ergebnissen ist deutlich geworden, dass eine hohe Vielfalt an naturraumtypischen Eigenarten im gesamten Stadtgebiet vorgefunden wurde. Die Schönheitsbeurteilung der charakteristisch-typischen Elemente ist auf Grundlage der Größe des beurteilten Gebietes zwar hoch, unterliegt aber dennoch der subjektiven Betrachtung und Bewertung. Die urban geprägten Flächen aller Art stellen die wesentlichsten naturraumtypischen Beeinträchtigungen dar.

#### **5.1.1.2 Umgehungstrasse**

Im weiteren Verlauf dieses Abschnittes wird ein Einblick auf die Umgebung und den Bereich entlang der geplanten Umgehungstrasse gegeben. Auf die Bereiche in denen sich Veränderungen des Stadt- und Landschaftsbildes ergeben könnten wird vertiefend eingegangen. Eine Analyse der möglichen Beeinträchtigungen findet im nachstehenden Teil statt.

#### **5.1.1.2.1 Naturräumliche Eigenart, Charakteristik und Nutzung**

In Bezug auf die Beschreibungsgrundlagen und die Bedeutung zur räumlichen Nutzung und Charakteristik ist an dieser Stelle auf den Grundlagentext und einzelne Beschreibungen aus dem Abschnitt 5.1.1.1.1 zu verweisen.

Im Folgenden werden jedoch die naturräumliche Charakteristik und die Nutzung im Bereich der Umgehungstrasse erläutert. Wenn diese analog zu den Grundlagen aus der Bestandsstrecke behandelt werden sollen wird darauf explizit verwiesen.

### **Wiefelsteder Geestplatte**

Beschreibung der naturräumlichen Charakteristik der „Wiefelsteder Geestplatte“ sowie deren Vorbeeinträchtigungen siehe Abschnitt 5.1.1.1.1.

Die geplante Umgehungsstrasse würde erst westlich und dann südlich des Autobahnkreuzes „Oldenburg-Nord“, entlang führen, die A 293 unterführen und südlich der A 29 auf Höhe von Wahnbek sich an die selbige schmiegen und nach Süden in die Landschaftseinheit „Rasteder Geest“ führen.

### **Rasteder Geest**

Westlich der A 29 befindet sich der betrachtete Teil der Landschaftseinheit „Rasteder Geest“, welche sich bis zu 2 km westlich in den Siedlungsrand der Stadt Oldenburg hinein erstreckt. Vom nördlichen Anschluss an die Bestandsstrecke bei Rastede bis zur Naturraumgrenze südlich der Nordtangente an die Donnerschweer Wiesen dehnt sich die Landschaftseinheit aus. Charakteristische, sichtbare landschaftsbildprägenden Elemente sind der ländliche Charakter, die dünne Besiedelung, vermehrt Acker- und Grünlandflächen sowie alter Baumbestand und Hecken, Wallhecken und zum Südosten hin abnehmender Baumbestand und gehölzfreie Flächen sowie das LSG „Oldenburg Rasteder Geestrand“ und das LSG „Kulturlandschaft an der Wahnbäke“. Ebenso prägen alte Gehöfte, meist umgeben von hohem und altem Gehölzbestand den Kleingegliederten, meist topografisch ebenen Bereich. Bekannte Beeinträchtigungen sind vor allem die A 29 mit ihrer Trennungswirkung, die L 865, Hochspannungsleitungen, die zunehmende Wohnbebauung am Siedlungsrand sowie deren Erweiterungen und die ländliche Unangepasstheit an den Siedlungsändern ebenso wie markante, landwirtschaftliche Elemente (bspw. Güllehochbehälter, Silagemieten). Weiterhin vorgeprägt ist die Charakteristik des Landschaftsbildes durch die lokal intensive landwirtschaftliche Nutzung (z.B. Maisanbau).

Die Umgehungsstrasse würde im nördlichen Teil der Einheit meist eng und parallel an der A 29 geführt werden. Sie würde sich den Brückenbauwerken der Autobahn anpassen, woraus Abschnittsweise Trog- und Dammlagen entstehen können. Auf Höhe des Anschlusses der Nordtangente an die A 29 löst sich die Trasse von der Autobahn und führt in südwestlicher Richtung durch die Landschaftseinheit bis sie auf die „Oldenburger Huntemarsch“ trifft.

### **Oldenburger Huntemarsch**

Beschreibung der naturräumlichen Charakteristik der „Oldenburger Huntemarsch“ sowie deren Vorbeeinträchtigungen siehe Abschnitt 5.1.1.1.1.

Die geplante aufgeständerte Trasse würde die Donnerschweer Wiesen parallel zur Hunte durchschneiden und diese dann auf etwa der Hälfte der Landschaftseinheit rechtwinklig zum Gewerbegebiet Osthafen längs durchtrennen und in einem neuen Brückenbauwerk über die Hunte führen. Auf der südlichen Seite der Hunte würde die Tasse dammlagig an dem LSG „Blankenburger Holz und Klostermark“ vorbei geführt werden und dann ebene Flächen in Neuenwege durchschneiden, bevor sie den Anschluss an die Bestandsstrecke im Landschaftsteil „Oldenburger Moore“ herstellt. Des Weiteren wird nördlich der Hunte der Anschluss an den Bahnhof im Westen der

Landschaftseinheit hergestellt werden müssen, so dass es zu weiteren Veränderungen vor allem im Bereich der alten Gleisführung der Alten Braker Bahn kommen würde. Auch auf der gegenüberliegenden Seite der Hunte kommt es zum Trassenneubau in Form einer Herstellung eines Hafengleises in Ufernähe im Gewerbegebiet.

### **Osenberge**

Beschreibung der naturräumlichen Charakteristik der Einheit „Osenberge“ sowie deren Vorbeeinträchtigungen siehe Abschnitt 5.1.1.1.1.

In einem kurzen Trassenabschnitt würde die Umgehung im westlichen Anschlussbereich an die Bestandsstrecke durch den nordöstlichen Teil der Landschaftseinheit „Osenberge“ führen. Es werden zwar keine neuen Trassen in diesem Bereich errichtet; bei Umsetzung der Umgehungstrasse würde jedoch die westliche Schienenführung wegfallen und die östliche erhalten bleiben, um das Hafengleis anzuschließen.

### **Oldenburger Moore**

Beschreibung der naturräumlichen Charakteristik der Einheit „Oldenburger Moore“ sowie deren Vorbeeinträchtigungen siehe Abschnitt 5.1.1.1.1.

Die Anschlüsse der Umgehungstrasse würden in dieser Landschaftseinheit Anschluss an die Bestandstrasse im Osten des Drielaker Sees in Richtung Bremen finden. Zudem würde ein Ausbau der Verbindungsgleise in Richtung Kreyenbrück mit der Umgehungstrasse in Verbindung stehen, ebenso wie der Wegfall der westlichen Gleisführung in Osternburg.

Zur Verdeutlichung von urbanen Charakteristiken, welche durch die Umgehungstrasse berührt werden, werden nachstehenden Stadtgebietsabschnitt genauer erläutert. Dabei gehen die Einteilung der Abschnitte sowie die Beurteilungsgrundlagen aus Abschnitt 5.1.1.1.1 hervor. Betroffene Stadtgebietsabschnitte im Bereich der Umgehungstrasse sind:

- e) Bahnhof
- f) Huntequerung
- g) Drielake
- h) Neuenwege
- i) Osternburg
- j) Donnerschwee
- k) Drielaker Moor

### **e) Bahnhof, f) Huntequerung, g) Drielake, h) Neuenwege, i) Osternburg**

Die Beschreibung, das Charakteristikum und die Nutzung geht aus den jeweiligen Abschnitten aus Abschnitt 5.1.1.1.1 hervor.

### **j) Donnerschwee**

Eingegrenzt wird das Gebiet nördlich vom „Gewerbegebiet Freizeitmeile“ entlang der Maastrichter Straße, im Osten von der Wehdestraße, im Süden der Hunte sowie im Westen durch die östlich des Bahnhofs vorgelagerten Gleisbereiche. Nach dem Wegfall der Alten Braker Bahn und der Stilllegung des Hafengleises ist der Bereich derzeit von teils großflächigen und hohen Industrie- und Gewerbeeinrichtungen im südlichen Teil dominiert. Nördlich der ehemaligen Gleisanlagen befinden sich großräumige Sport- und Freizeitflächen.

### **k) Drielaker Moor**

Beschreibung und Charakteristikum geht aus dem Abschnitt 5.1.1.1.1 k) Drielaker Moor hervor.

Zusammenfassend ist für das durch die Umgehungsstrasse betrachtete Stadt- und Landschaftsbild im Oldenburger Stadtgebiet fest zu halten, dass es eine hohe Eigenart und Vielfalt an naturräumlich-ursprünglichen Gebieten besitzt. Diese zeichnen sich vor allem durch topografisch-markante Naturraumgrenzen, und Gehölzbestände aus. Weiträumige und weitestgehend gehölzfreie Grünlandbereiche mit alten, linearen Holz- und Gehölzstrukturen prägen die freien Flächen der Marsch- und Geestlandschaften. Punktuelle Gehölz- und Gehöftbestände sowie ältere Gebäude und Bauwerke sind wesentliche, schützenswerte und raumtypische kulturhistorische Elemente. Aus den Ergebnissen ist deutlich geworden, dass eine hohe Vielfalt an naturraumtypischen Eigenarten im betrachteten Stadtgebiet vorgefunden wurde. Die Schönheitsbeurteilung der charakteristisch-typischen Elemente ist auf Grundlage der Größe des beurteilten Gebietes zwar hoch, unterliegt aber dennoch der subjektiven Betrachtung und Bewertung. Die betrachteten urban geprägten Flächen stellen die wesentlichsten naturraumtypischen Beeinträchtigungen dar. Sie sind großflächig sowohl durch Industrie- und Gewerbeflächen als auch durch Wohnbauflächen geprägt und überformt. Von der naturräumlichen Charakteristik sind nur noch rudimentäre Elemente erkennbar, aber nicht mehr als Naturraum prägen zu beurteilen.

#### **5.1.1.2.2 Besonders schützenswürdige Bereiche**

Beschreibung siehe Abschnitt 5.1.1.1.2.

#### **5.1.1.2.2.1 Landschaftsschutzgebiete**

Landschaftsschutzgebiete sind Gebiete, in denen Natur und Landschaft besonderen Schutz bedürfen, da sie zur Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes oder der Nutzbarkeit der Naturgüter beitragen, den Landschaftsraum auf besondere Art und Weise prägen oder eine Erholungsfunktion darstellen. Entlang der geplanten Umgehungsstrasse liegen mehrere Landschaftsschutzgebiete (LSG) nach § 26 NNatG, welche Beeinträchtigungen durch die Veränderung erfahren würden.

Im Folgenden findet eine Kurzbeschreibung der charakteristischen Eigenarten der einzelnen LSG auf Basis der gültigen Verordnung oder Satzung statt. Eine vollständige Übersichtstabelle ist ergänzend im Anhang A1.1 zu finden.

#### **Oldenburg Rasteder Geestrand (Verzeichnisnummer 49)**

Das LSG Oldenburg Rasteder Geestrand erstreckt sich beidseitig entlang der Bundesautobahn A 29 von Etzhorn bis zur Hunte und schließt dabei die gegliederten Flächen Geestlandschaft sowie die freien Bereiche der Marsch mit ein. Da eine Durchschneidung und räumliche Trennwirkung des Gebietes durch den aufgedämmten Verkehrsweg der Bundesautobahn als gegeben angesehen wird, wird nur der westliche Teil der Autobahn betrachtet. Die Einheitlichkeit des Gesamtgebietes hat in Bezug auf diese Arbeit deshalb eine untergeordnete Form. Vor allem im nördlichen Abschnitt des LSG wird die betrachtete Umgehungsstrasse weitestgehend dicht an der Autobahn entlang geführt, bevor sie im Bereich die Marschlandschaft durchschneidet.

Der besondere Schutzzweck des Oldenburger Rasteder Geestrand im untersuchten und eventuell betroffenen Gebiet liegt auf den zahlreichen, alten Baum-, Strauch- und Gehölzbeständen, welche zusätzlich in Verbindung mit bedeutsamen Wallhecken auf die Siedlungsgeschichte hinweisen. Ebenso prägen den Raum Weide- und Wiesentümpel, sowie mosaikförmige Acker- und Grünlandflächen. Die weitläufigen Sichtbeziehungen der Marschlandschaft sind ebenfalls typisches Charakteristikum des Gebietes.

Vorbeeinträchtigt ist das Gebiet vor allem durch die genannte Bundesautobahn sowie lokal durch prägende Hochspannungsleitungen und Sendemasten sowie durch bestehende Industrie südlich der Hunte.

#### **Blankenburger Holz und Klostermark (Verzeichnisnummer 53 I)**

Südlich der Hunte und östlich des Stadtgebietes liegt das zu betrachtende LSG. In Bezug auf das Blankenburger Holz und Klostermark wird ausschließlich die Schützenswürdigkeit des Gebietes der Stadt Oldenburg westlich der Autobahn 29 betrachtet, da eine Durchschneidung und räumliche Trennwirkung des Gebietes durch den aufgedämmten Verkehrsweg als gegeben angesehen wird. Die Einheitlichkeit des Gesamtgebietes hat in Bezug auf diese Arbeit deshalb eine untergeordnete Form.

Das zu betrachtende LSG bedarf besonderer Schützenswürdigkeit auf Grund seiner standorttypischen, naturnahen Eichen- und Buchenbestände sowie Feuchtwälder mit artenreichen Gehölzbeständen inklusive Alt- und Totholzanteilen. Auf Grundlage dessen folgert, dass das Gebiet eine reiche Vogelwelt mit teils seltenen Arten beherbergt. Ebenso zeichnen sich die weitgehend baumlosen und siedlungsfreien, charakteristischen Grünlandgebiete im Bereich der Hunteniederung aus. Das Gebiet wirkt aufgrund seiner Schönheit und Vielfalt, welche sich vor allem durch das geschlossene landschaftstypische Grünland ergeben, in besonderer Eigenart aus und ist deshalb für die stadtnahe, Naturgebundene Erholung von hoher Bedeutung. Diesbezüglich sind vor allem verboten die Oberflächengestalt zu verändern und bauliche Anlagen aller Art zu errichten, wenn damit eine Beeinträchtigung eines Landschaftsbildes einhergeht sowie die Ruhe der Natur durch Lärm zu stören. Vorbeeinträchtigt wirken die nahen gelegenen Industrie- und Gewerbebauten, die deutlich sichtbar und akustisch

vernehmbar den Raum prägen sowie die markante Bundesautobahn A 29.

#### **Drielaker See (Verzeichnisnummer 58)**

Beschreibung des Gebietes siehe Abschnitt 5.1.1.1.2.1.

Die geplante Umgehungstrasse würde östlich des Gebietes verlaufen und im Süden des Gebietes an die bestehende Bahntrasse angeschlossen werden.

#### **Kulturlandschaft an der Wahnbäke (Verzeichnisnummer WST 82)**

Beschreibung des Gebietes siehe Abschnitt 5.1.1.1.2.1.

Die geplante Umgehungstrasse würde das Gebiet weitestgehend in Längsrichtung durchschneiden und im Osten des Gebietes zwischen den beiden Autobahnen auf die A 29 treffen, an der sie dann parallel und eng anliegend in Richtung Süden geführt werden würde.

### **5.1.1.2.2 Naturdenkmale**

Nach dem § 27 des Niedersächsischen Naturschutzgesetzes (NNatG) gibt es naturschutzrechtlich geschützte Bereiche in Form von Naturdenkmalen. Diese zeichnen sich vor allem durch die Bedeutung für Wissenschaft, Natur- oder Heimatkunde sowie wegen ihrer Seltenheit, Eigenart oder Schönheit für das Räumgefüge aus. In der Nähe der Umgehungstrasse befinden sich diverse Naturdenkmale, die vorwiegend aus einzeln oder gruppierten Baum- und Gehölzbeständen bestehen. Nachstehend werden die betroffenen Naturdenkmäler aufgeführt, in ihrer Eigenart, Einzigartigkeit, Seltenheit, Außenwirkung und Verbindung untereinander beschrieben und die eventuellen Beeinträchtigungen erläutert.

Weitere Hinweise zur Beurteilung und Betrachtung der Naturdenkmale gehen aus Abschnitt 5.1.1.1.2.2 hervor.

#### **OL-S-28 –Neuer Weg (Eichenalle)**

Die Eichenallee bedarf wegen ihrer Schönheit, Eigenart sowie ihrer heimatkundlichen Bedeutung eines alten, überregionalen Postweges besonderer Schutzbedürftigkeit. Die sich westlich, nördlich und östlich der Allee befindenden, teilweise sehr dichten und alten Gehölzbestände lassen keine weiträumigen Sichtbezüge zu. Aus südlicher Richtung wird die Allee durch die Holler Landstraße und deren umgebenden Bewuchs uneinsehbar. Zudem sind Industrielärm und unnatürliche Gerüche als Vorbeeinträchtigungen des Raumes zu werten.

#### **OL-S-42 – Loogenweg (1 Eiche)**

Von der geschützten Eiche ist nur noch der Stubben vorhanden, welcher aber als ND geschützt bleibt und auf den auch in der folgenden Beurteilung Bezug genommen wird.

Der ca. 2 m hohe Stubben steht in der freien Marsch- und Geestlandschaft, ist jedoch durch angrenzende hohe Gehölze eingefasst und teilweise überlagert. Eine direkte Sichtbarkeit aus der Umgebung ist folglich nicht vorhanden.

#### **OL-S-45 – Ohmstede (41 Eichen)**

Die aufgereihten Eichen am Straßenrand bilden je nach Standort von außen betrachtet eine markante, sichtbare Linie (am Horizont). Sie bieten eine Orientierungsmöglichkeit in Bezug auf den Verlauf der Reihung.

#### **OL-S-51 – Wehdestraße (1 Kastanie)**

Die zu betrachtende Kastanie ist aus dem öffentlichen Bereich der Wehdestraße nicht sichtbar, beziehungsweise nicht eindeutig erkennbar und als herausragend zu beurteilen. Sie wird durch das Gehöft und die umgebende hohe und dichte Bebauung überformt. Eine zusätzliche Vorbeeinträchtigung nimmt zudem die zwischen Gehöft und geplanter Umgehungstrasse befindende kV Leitung ein.

#### **OL-S-58 – Haselriege (1 Eiche)**

Die Eiche mit einem Kronendurchmesser von etwa 20 m und einem Stammdurchmesser von ca. 1 m ist in ein altes Bauerngehöft mit weiterem, hohem und altem Baumbestand eingebunden und gliedert sich folglich in die Umgebungsverhältnisse der angrenzenden Straßen ein. Weitläufige Sichtbeziehungen zum ND sind nicht möglich, da nahe Bebauung, hohe Hecken und weitere Gehölzbestände die Einsehbarkeit einschränken. Überformt wird der Baum sowie das gesamte Umfeld durch die hohen Strommasten der 110 kV Leitung.

#### **OL-S-61 – Hellmskamp (56 Eichen)**

Die parallel zur Straße angeordneten Eichen befinden sich auf Grund ihrer zur „Alten Braker Bahn“ ansteigenden Höhenlage in einem sonst (wird der derzeit hoch stehende Mais außer Acht gelassen) weitläufig einsehbaren Bereich. Die alten Eichen prägen das Bild in dem nahen Raumgefüge auf Grundlage ihrer Höhe und Massivität und sind sowohl als Orientierungsmerkmal als auch als wegweisend einzustufen.

#### **OL-S-63 - Otternweg/ Pfänderweg (Alter Baumbestand)**

Der Baumbestand ist ein Ensemble von alten und hohen Laubbäumen, die sich in einer lockeren Wohnbebauung, gegenüber einer großen Tennisanlage (Plätze und Halle) befinden. Ihre Höhe übersteigt die umliegende Bebauung, so dass folglich ein Sichtbezug aus der näheren Umgebung über die Dächer hinweg möglich ist.

#### **OL-S-64 - Eckernstraße und Nebenweg (72 Eichen)**

Die zu bewertenden Eichen reihen sich meist beidseitig entlang einer viel befahrenen Straße an deren Rändern sich Wohnbebauung, ein behölztes Biotop als auch größere gewerbliche Gebäude befinden. Zwar sind die Eichen aus dem kleinräumigen Nahbereich deutlich erkennbar, jedoch nicht aus größerer Entfernung, da sie durch die umliegende Bebauung überformt werden.

#### **OL-S-65 - Butjadinger Straße (1 Blutbuche)**

Die betrachtete Blutbuche hat einen Kronendurchmesser von etwa 18 m und einen Stammdurchmesser von ca. 1 m, ist trotz ihrer großen Höhe vom öffentlichen Raum aus nicht einsehbar und wird von dem umliegenden Baumbestand, trotz ihrem freien Standpunkt auf einer Rasenfläche, überformt und eingebunden. Im Hintergrund der

Blutbuche befindet sich Gebäudebestand.

### **OL-S-66 - Mittelkamp (Nordseite) (51 Eichen)**

Die aufgereihten Eichen am Straßenrand bilden je nach Standort von außen betrachtet eine markante, sichtbare Linie (am Horizont). Eine Einsehbarkeit ist je nach Standort möglich oder durch Bebauung oder andere Gehölze verdeckt. Die alten Eichen prägen das Bild in dem nahen Raumgefüge auf Grundlage ihrer Höhe und Massivität und sind sowohl als Orientierungsmerkmal als auch als wegweisend einzustufen.

#### **5.1.1.2.2.3 Geschützte Landschaftsbestandteile**

Allgemeine Beschreibung siehe Abschnitt Bestandstrasse - Besonders geschützte Landschaftsbestandteile.

#### **Alte Braker Bahn (Verzeichnisnummer 5) (siehe Abb. 1.12, 1.13, 1.14)**

Der geschützte Landschaftsbestandteil Alte Braker Bahn befindet sich in dem ehemaligen Trassenabschnitt der Bahnverbindung zwischen Oldenburg und Brake im Bereich Etzhorn–Ohmstede. Mitte des Jahres 1896 wurde die Strecke in Betrieb genommen und nach verschiedenen Nutzungsperioden und auch Pausen in dem zu betrachtenden Abschnitt endgültig Ende des Jahres 1988 still gelegt. Heutzutage kann der sich von der Elsflether Straße bis zur A 29 im Norden erstreckendem, ehemaligem Trassenverlauf mit angrenzenden Gehölzbeständen abschnittsweise als kombinierter Rad- und Fußweg genutzt werden. „Auf der alten Trasse der Braker Bahn [...] haben sich wertvolle und sehr strukturreiche Lebensräume aus zahlreichen Vegetationsgesellschaften entwickelt, insbesondere primäre Sukzessionsstadien mit Offenbodenstrukturen, geschlossene Stauden- und Magerrasenbestände, jüngere Pioniergehölze, ältere geschlossene Gehölzreihen und wechsellasse Mulden mit Flutrasen- und Feuchtwiesenvegetation.“<sup>5</sup> Aus dieser Aussage lässt sich die Besonderheit und Schützenswertigkeit des Gebietes ableiten, da es so zum Lebens- und Ausbreitungsraum von vielen seltenen Tier- und Pflanzenarten mit Vernetzungsfunktion wurde, welche mittlerweile einen wesentlichen Teil zum Charakter des Gebietes beitragen. Die bestehenden Gehölzbestände schirmen das Gebiet ab und verleihen ihm einen besonderen und landschaftsprägenden Charakter in der Geestlandschaft. Daraus ergibt sich, dass der Bereich der Alten Braker Bahn von besonderer Schönheit und Eigenart ist, der ebenfalls eine hohe Bedeutung für die stille Erholung darstellt. Diesbezüglich ist auch nachvollziehbar, dass es verboten ist, dieses besondere Landschaftsbild zu verunstalten.

<sup>5</sup> Stadt Oldenburg (Oldb) (10.11.93): Verordnung der Stadt Oldenburg (Oldb) über den geschützten Landschaftsbestandteil OL-S 5 "Alte Braker Bahn" in der Gemarkung Ohmstede der Stadt Oldenburg vom 14.11.1994, S.1.

Abb. 1.12: gLB Nr. 5 Alte Braker Bahn, Unterführung bei Etzhorn



Abb. 1.13: gLB Nr. 5 Alte Braker Bahn, Trassenverlauf bei Etzhorn



Abb. 1.14: gLB Nr. 5 Alte Braker Bahn, Außenansicht bei Etzhorn



### Wallhecken

Beschreibung und Bedeutung von Wallhecken siehe Abschnitt 5.1.1.1.2.3 - Wallhecken.

Im Bereich der geplanten Umgehungstrasse besteht eine hohe Dichte und Vielfalt von schützenswerten Wallhecken (Beispiel siehe Abb. 1.15). Diese gliedern und strukturieren das Raumgefüge auf sichtbar prägende Art und Weise. Vor allem in der Geestlandschaft wirken die Hecken als Trennung von Sichtbeziehungen und Einsichtigkeiten, formen Straßenzüge und Wegeverbindungen. Oftmals sind die Hecken auch in umgebende Gehölzbestände eingefasst und auf den ersten Blick als solche nicht erkennbar.

Abb. 1.15: Wallhecken zwischen Elsflether Straße und Nordtangente



#### 5.1.1.2.2.4 Ortsbildprägende Kulturdenkmale

In den umgehungstrassennahen Gebieten gibt es noch geschützte ältere Gehöfte, meist umgeben von altem und hohem Baumbestand, die kulturhistorisch typisch für den Raum sind. Die genaue Verortung ist aus Karte 2.1 abzuleiten. Auf Grundlage der weiträumigeren Sichtbereiche der Geestlandschaft tragen diese zur Gliederung und Charakterisierung des Gesamttraumes bei.

#### 5.1.1.2.3 Sonstige wichtige Bereiche

In Bezug auf die Umgehungstrasse wird an dieser Stelle nochmal auf die zwei folgenden Bereiche eingegangen.

### **Gewerbeentwicklung**

Es laufen Planungen für die großflächige, naturnah gestaltete Erweiterung von Gewerbeflächen im Bereich Etzhorn und südlich der Hunte im schon bestehenden Gewerbegebiet von Drielake. In der Nähe dieser Gebiete würde die Umgehungsstrasse geführt werden.

### **Windenergie**

Im Jahre 2009 wurde von der Stadt Oldenburg eine Standortprüfung für potenziell geeignete Flächen für Windenergie in Auftrag gegeben. Diese Prüfung ergab keine Eignung von Flächen im Stadtgebiet für das Vorhaben. Gerade eine potenziell geeignete Fläche im Bereich der Donnerschweer Wiesen fiel u. a. mit der Argumentation der zu hohen Landschaftsbildbeeinträchtigung aus der Diskussion.

#### **5.1.1.2.4 Zusammenfassung des Stadt- und Landschaftsbildes der Umgehungsstrasse**

Auf Grundlage der beschriebenen Räume, Bereiche und Orte entlang der auszubauenden Umgehungsstrecke werden die unterschiedlichen Eigenheiten und Charakteristiken deutlich. Im Allgemeinen kann entlang der Strecke im nördlichen Teil bis etwa zur Hunte von einem noch teilweise natürlich erhaltenen Landschaftsbild und südlich davon von einem urban geprägten Stadtbild gesprochen werden.

Zusammenfassend ist für das betrachtete Stadt- und Landschaftsbild entlang der Umgehungsstrasse im Oldenburger Stadtgebiet fest zu halten, dass es eine hohe Eigenart und Vielfalt an naturräumlich-ursprünglichen Gebieten besitzt. Diese zeichnen sich vor allem durch topografisch-markante Naturraumgrenzen, verschiedenste Gewässerarten und Gehölzbestände aus. Weiträumige und weitestgehend gehölzfreie Grünlandbereiche mit alten, linearen Holz- und Gehölzstrukturen prägen die freien Flächen der Marsch- und Geestlandschaften. Punktuelle Gehölz- und Gehöftbestände sowie ältere Gebäude und Bauwerke sind wesentliche, schützenswerte und raumtypische kulturhistorische Elemente. Die Wald- und Freiflächen stellen wesentliche raumbildliche Fassetten des Stadt- und Landschaftsbildes dar. Aus den Ergebnissen ist deutlich geworden, dass eine hohe Vielfalt an naturraumtypischen Eigenarten im gesamten Stadtgebiet vorgefunden wurde. Die Schönheitsbeurteilung der charakteristisch-typischen Elemente ist auf Grundlage der Größe des beurteilten Gebietes zwar hoch, unterliegt aber dennoch der subjektiven Betrachtung und Bewertung. Die urban geprägten Flächen aller Art stellen die wesentlichsten naturraumtypischen Beeinträchtigungen dar.

Die oben aufgeführten Gebietsabschnitte der geplanten Trasse im städtischen Bereich zeichnen sich sowohl durch die unterschiedlichen naturräumlichen Gliederungen, das städtische Wachstum, die historische und industrielle Entwicklung sowie die derzeitige Nutzung, Eigenart und Schönheit aus. Ein direkter Vergleich zu den landschaftsbildnerischen Einheiten ist auf Grundlage der verschiedenen Bewertungs- und Ausstattungsfaktoren nicht möglich und wäre auch nicht zielführend.

#### **5.1.2 Zu erwartende Beeinträchtigungen**

Nachdem eine Bestandaufnahme der gegenwärtigen Gebiete und deren Charakter in

Bezug auf die Bestandstrasse und geplante Umgehungstrasse vorgenommen würde, sollen im Folgenden zu erwartende Beeinträchtigungen der Gebiete durch den jeweiligen (Aus-)Bau herausgestellt werden. Hierbei werden verschiedenste Planungsergebnisse aus der Zusammenarbeit mit den anderen Büros in Bezug auf das Gesamtgutachten als Grundlagen verwendet, so dass eine Abschätzung der Beeinträchtigungen gegeben werden kann.

In Bezug auf die Beschreibung und Beurteilung der potenziell betroffenen Stadt- und Landschaftsräume wurden hauptsächlich trassennah die geschützten und für das Stadt- und Landschaftsbild wertvollen Bereiche aufgesucht und beurteilt (Übersicht siehe Karte 1.1). Diese sind festgelegte Raum prägende und bedeutende Elemente aus denen sich unter anderem die charakteristische Eigenart und Schönheit des jeweiligen Raumes ableiten lässt. Markante Einzelformen innerhalb eines besonders schützenswerten Landschaftstypus, die Stadt- oder Landschaftsform an sich oder auch das auffällige Einzelgebilde tragen zum Wiedererkennungswert, dem Image, zur Orientierung und zur raumprägenden Identifikation bei. Dazu zählen je nach betrachtetem Gefüge auch die Gesamtwirkung des Raumes sowie deren Dynamik und die Wirkung im jahreszeitlichen Verlauf. Letzteres kann in dieser Betrachtung nur grob abgeschätzt werden und fließt deshalb nur in untergeordneter Funktion mit in die Beeinträchtigungsbewertung hinein.

Der Naturraum im Allgemeinen gliedert sich in seiner Grundfunktion nach besonders prägenden, charakteristisch schönen Elementen und trägt somit zur Wahrnehmung des Gesamtraumes bei. Die Landschaftsschutzgebiete befinden sich grob verortet auf den Gebietseinheiten der naturräumlichen Gliederung und werden ergänzt durch Raum prägende Merkmale in Form von Naturdenkmälern und geschützten Landschaftsbestandteilen.

Die Abschätzung erfolgt auf Basis der erarbeiteten Ergebnisse getrennt für jeden Trassenverlauf. Im Anschluss wird eine Zusammenfassung und vergleichende Bewertung abgegeben.

Bei der Beurteilung des Stadt- und Landschaftsbildes wurde davon ausgegangen, dass die gleisbegleitenden Gehölze und Bepflanzungen im Stadtraum sowie an der A 29 im Wesentlichen abgängig sind und erst nach der Bauphase wieder die Möglichkeit besteht die Lärmschutzwände bis zu einer gewissen Höhe in einem gewissen Maße (ohne die Störung der Oberleitung und ohne Einschränkung der begleitenden Zuwegungen) zu begrünen.

Die Einschätzung der Beeinträchtigung des Stadt- und Landschaftsbildes erfolgt nach folgenden wesentlichen Kriterien:

- hohe Beeinträchtigung

Eine hohe Beeinträchtigung von Flächen findet dann statt, wenn die wesentliche Schutzfunktion nach Landschaftsrahmenplan oder die Charakteristik des Stadt- oder Landschaftsraumes durch mehrere, parallel wirkende Faktoren in einem hohen Maße beeinträchtigt und somit stark verändert wird. Zu diesen Faktoren gehören hauptsäch-

lich eine hohe zusätzliche Beeinträchtigung durch Bahnlärm, die bleibende optische Veränderung des Raumes und seiner Umgebung durch Bahnbauwerke sowie die unmittelbare Einsehbarkeit der Bahntrasse und der dazugehörenden Elemente (Lärmschutzwände, Elektrifizierungsmasten, etc.).

Es wurde sich bei den Lärmwerten an dem Schwellenwert von 57 dB (A) auf Basis der Kartenwerke „Schienenverkehrslärm Neubau/ wesentliche Änderungen“ des Ingenieur- und Beratungsbüro Dipl.- Ing. Guido Kohlen vom 06.12.2013 angelehnt. Das Szenario 2 ohne Schienenbonus mit aktivem Schallschutz mit dem Beurteilungspegel Tag (6.00 -22.00 Uhr) gilt dabei als Orientierung.

Die Raumkanten ergeben sich aus der Kombination von Ortsbegehungen (Wachstumsperiode) und Luftbildern (außerhalb der Vegetationsperiode) sowie der Topografie der Landschaft und des Raumes in Zusammenhang mit der abschätzbaren Einsehbarkeit der Bahntrasse mit ihren geplanten Lärmschutzwänden und Elektrifizierungsanlagen.

- mittlere Beeinträchtigung

Eine mittlere Beeinträchtigung ergibt sich dann, wenn die wesentliche Schutzfunktion des Raumes erhalten bleibt, jedoch in Teilen oder Teilbereichen in der Qualität gestört wird. Eine Störung kann sich dauerhaft oder auch nur temporär (bspw. nur zu bestimmten Jahreszeiten, während der unmittelbaren Bauphase oder bis zur vollständigen Ausbildung von mindernden Begrünungsmaßnahmen) ergeben und wird meist durch die optische Veränderung des Raumes und seiner Umgebung sowie die Einsehbarkeit der Bahntrasse und der dazugehörenden Elemente und die Zunahme von Bahnlärm ausgelöst.

- keine bis geringe Beeinträchtigung

In Bezug auf keine bis geringe Beeinträchtigungen ist mit vernachlässigbaren z. T. nur temporären Auswirkungen durch zusätzlichen Bahnlärm oder durch optische Veränderungen des Raumes auf Grund des Bahnbauwerkes zu rechnen. Dabei ist darauf zu verweisen, dass v. a. die geringen Beeinträchtigungen in ihrer Qualität und Quantität individuell sehr unterschiedlich wahrgenommen werden.

Vorbelastungen in folgenden Formen wurden bei der Einschätzung relativierend berücksichtigt:

- im Landschaftsrahmenplan genannte Beeinträchtigungen
- Lärmimmissionen (z. B. Straßenlärm, Gewerbe- und Industrielärm)
- Geruchsmissionen (z. B. durch verarbeitendes Gewerbe oder Industrie)
- Markante, raumprägende Bauwerke (z. B. Sendemasten, Türme, Hochspannungsleitungen, Industrielle Bauwerke)
- Überformung durch Urbanität und Bebauung

### 5.1.2.1 Bestandstrasse

Im Folgenden werden die zu erwartenden Beeinträchtigungen entlang der Bestandsstrecke für die erläuterte Ausgangssituation in Bezug auf die Veränderung des Stadt- und Landschaftsbildes abgeschätzt und beschrieben.

#### 5.1.2.1.1 Naturräumliche Nutzung und Charakteristik

Im Folgenden werden zu erwartende, planungsrelevante Beeinträchtigungen, die durch die Bestandstrasse tangierten ursprünglichen Naturräume sowie urbanen Stadtabschnitte aufgeführt. Diese groben Einschätzungen ergeben sich auf Grundlage der oben geschilderten, gegenwärtigen Situation im Raumgefüge unter Einbezug der Vorbeeinträchtigungen.

##### Wiefelsteder Geestplatte

Der Ausbau der Bestandsstrecke der Bahn würde durch die leicht veränderte Trassierung inklusive aktiver Lärmschutzmaßnahmen zusätzliche Beeinträchtigungen für das gesamtgestalterische Stadtgefüge als auch für kleinräumige, quartierstypische Prägnanzen mit sich bringen. Veränderungen von Sichtbeziehungen im öffentlichen und privaten Raum, Verschattung von markanten Merkmalen sowie die optische Trennung von (Gebäude-)Einheiten über die Trasse hinweg sind die Folge. Die 4,00 m hohen, geplanten Lärmschutzwände sollen den Hauptteil des ansteigenden Lärmpegels abhalten, der vor allem Einfluss auf die Ruhe- und Erholungsfunktion der nahe gelegenen Grünflächen sowie die anliegenden privaten Grundstücksbereiche haben wird. Die geplanten Veränderungen sind in weiten Teilen des Trassenabschnitts als eher geringe, zusätzliche Beeinträchtigungen des räumlich-natürlichen Gefüges zu bewerten. Allerdings kann es lokal zu verstärkten Beeinträchtigungen kommen. Da der Naturraum schon weitestgehend urban geformt ist, werden die wesentlichen Veränderungen unten stehend im Bereich der Stadtteilabschnitte aufgeführt.

##### Oldenburger Huntemarsch

Durch den Erhalt und Ausbau der Bestandsstrecke würde es im naturräumlichen Bereich zu wenigen Veränderungen kommen. Die wesentlichen Veränderungen werden unten stehend im Bereich der Stadtteilabschnitte auf Grund der urbanen Lage aufgeführt.

##### Osenberge

Es werden keine neuen Trassen in diesem Bereich errichtet; die Bestandstrassenführung würde bei der Entscheidung für die Bestandsstrecke für den erhöhten Schienenverkehr ausgebaut werden. Unter Berücksichtigung des stark vorbelasteten, urbanen Bereiches sind die zusätzlichen Lärmsteigerungen als geringe zusätzliche Beeinträchtigungen zu bewerten. Die wesentlichen Veränderungen werden unten stehend im Bereich der Stadtteilabschnitte auf Grund der urbanen Lage aufgeführt.

##### Oldenburger Moore

Erhöhte, akustische Beeinträchtigungen würden sich bei dem Ausbau der Bestandsstrecke ergeben, da in dem betrachteten Bereich keine Lärmschutzmaßnahmen trotz

erhöhter Frequentierung des Güterverkehrs geplant sind. Die Belastungen werden vor allem in den landschaftlich-weitläufigen Räumen spürbar sein. Eine bauliche Veränderung der beiden Gleisführungen ist auf Basis dieser Ausarbeitung zu Grunde liegende Informationen nicht angedacht. Woraus auch gefolgert wird, dass sich keine wesentlichen optischen Beeinträchtigungen ergeben werden. Die detaillierten Veränderungen werden auf Grund der urbanen Lage unten stehend im Bereich der Stadtteilabschnitte erläutert.

### **Ofener Geest**

Neben den Vorbeeinträchtigten Bereichen werden zusätzlich einzelne Sichtverhältnisse und Sichtbeziehungen durch die geplanten Lärmschutzmaßnahmen an der Bestandstrasse gestört werden, so dass die historische Kontinuität verändert wird. Zusätzlich werden die veränderte Qualität und Quantität des Lärms und der Erschütterungen vor allem die Räume der Ruhe (z.B. Friedhof) und dem Erholungszweck dienenden Funktion und dessen Charakter beeinflussen.

Des Weiteren gelten die gleichen Beeinträchtigungen im Bereich der „Ofener Geest“ wie auf der „Wiefelsteder Geestplatte“. Die wesentlichen Veränderungen werden unten stehend im Bereich der Stadtteilabschnitte auf Grund der urbanen Lage aufgeführt.

Beeinträchtigungen der Stadtbilder, welche sich innerhalb der urban überformten Naturräume befinden.

### **a) Ofenerdiek/Alexanderfeld**

In Bezug auf die Ausbaumaßnahmen ist vor allem mit Sichtbeeinträchtigungen durch die aktiven Lärmschutzmaßnahmen zu rechnen. Vor allem im Bereich der lockeren Wohnbebauung werden die angedachten Maßnahmen das Bild der und in den Hinterhöfe deutlich verändern.

### **b) Dietrichsfeld/Bürgerfelde**

Beeinträchtigungen des Bereiches würden vor allem hinsichtlich der Veränderungen in Bezug auf die Erholungsfunktion und Raumgestaltung der flächenhaften Grünbereiche deutlich werden. Zudem würde es zu Sichtbeeinträchtigungen durch die Lärmschutzmaßnahmen und den Ausbau der Trasse im Nahbereich der Straßen-Trassenkreuzungen kommen und auf den privaten Grundstücken. Einen tiefer gehenden Eingriff würde die neue Bahnüberführung an der Alexanderstraße mit sich bringen. Neben einer veränderten Straßenführung würden vor allem Einsichtigkeiten und Orientierungspunkte verdeckt werden und den Bereich weitestgehend umgestalten beziehungsweise überformen. Die bauliche Veränderung im Bereich der Alexanderstraße setzt auch eine ansteigende, bzw. abfallende Dammlage der Trasse voraus, die wiederum eine größere Veränderung als nur Lärmschutzmaßnahmen in den Hinterhofbereichen mit sich bringt.

### **c) Ziegelhof**

Durch die geplanten Veränderungen an der Bestandstrasse ergeben sich vor allem Einschränkungen der Sichtbereiche und Einsichtigkeiten. Dies bezieht sich sowohl auf die privaten Bereiche, als auch auf die Straßenunterführungen an den Kreuzungsbereichen und die Beziehung zu den LSG. Es gibt schon Vorbeeinträchtigungen durch moderne und raumprägende Bebauung, so dass nicht von einer neu aber von einer zusätzlichen Überformung gesprochen werden kann.

### **d) Haarenesch**

Durch den Ausbau der Bestandsstrecke können je nach Lage, Gestaltung und Einsehbarkeit typische Elemente des historisch geprägten Bereiches beeinträchtigt werden. Diese raumwirksamen Charakteristika können somit in ihrem typischen Charme eingeschränkt werden oder diesen gar ganz verlieren.

Ab dem Bereich des Pferdemarktes ist nur von geringen Beeinträchtigungen auszugehen, da bei dem Ausbau der Bestandsstrecke wenige Veränderungsmaßnahmen angedacht sind.

### **e) Bahnhof**

In diesem Bereich werden unwesentliche Beeinträchtigungen erwartet, da der Bahnhofsbereich in seiner jetzigen Gebäudestruktur erhalten bleibt. Eine Veränderung der Gleisanlagen aber ohne zusätzlichen Flächenanspruch ist unwesentlich in Bezug auf die bildnerische Gestaltung des Raumes zu beurteilen. Auch ist das Gebiet, neben den schon bestehenden Gewerbeeinrichtungen, in seiner Eigenheit von Lautstärke überformt. Eine verstärkte, jedoch nicht grundsätzliche neue Beeinträchtigung des Lärmpegels würde sich durch die Belastung auf Grundlage der zusätzlichen Schwerlasttransporte auf der Bestandsstrecke ergeben.

### **f) Huntequerung**

Bleibe es bei der Streckenführung der Bestandstrasse würde es zu einer unwesentlichen Veränderung des Raumgefüges in dem betrachteten Bereich kommen. Einzig die höhere und intensivere Frequentierung durch den Güterverkehr würde noch zusätzliche Lärmbelastungen und veränderte, längere Schließzeiten der Klappbrücke mit sich bringen.

### **g) Drielake**

Durch den Erhalt der Bestandsstrecke würde sich der Lärmpegel in diesem Trassenabschnitt um ein Wesentliches weiter erhöhen und vor allem die Lebens- und Wohnqualität weiter senken. Der gesamte Güterverkehr aus Richtung Bremen würde entlang des beschriebenen Abschnittes geführt werden und somit, da kein Lärmschutz vorgesehen ist, wesentliche Beeinträchtigungen mit sich führen. Eine neuartige gesamt-

gestalterische Veränderung des Stadtbildes ist nicht zu erwarten, da schon Elektrifizierungsmasten vorhanden sind und kein Lärmschutz geplant ist.

#### **h) Neuenwege**

Beim Erhalt der Bestandsstrecke würden sich vor allem Beeinträchtigungen auf Grundlage der höheren Lärmbelastungen durch den stärker frequentierten Güterverkehr und den eventuellen Lärmschutzmaßnahmen ergeben.

#### **i) Osterburg**

Durch den Erhalt der Bestandsstrecke ist zu erwarten, dass sich keine Veränderungen der Sichtverhältnisse, Blickbeziehungen sowie raumgestalterische Prägungen ergeben, da keine passiven Lärmschutzmaßnahmen auf Grundlage der geringen Frequentierung der Strecke angedacht sind. Die Lärmbelastung (durch zusätzliche Güterverkehre aus dem JadeWeserPort) des Raumes wird nur unwesentlich ansteigen.

#### **k) Drielaker Moor**

In Bezug auf die Beibehaltung der Bestandsstrecke würden sich unwesentliche Veränderungen des Stadtbildes ergeben. Nur im Norden würden erhöhte Lärmbelastungen durch das zusätzliche Güterverkehrsaufkommen das Gebiet und dessen Qualität beeinträchtigen.

### **5.1.2.1.2 Besonders schützenswürdige Bereiche**

Im Folgenden sollen die möglichen Beeinträchtigungen der schützenswürdigen Bereiche entlang der Bestandsstrecke abgeschätzt werden. Hierbei dient die voranstehende Beschreibung der Schützenswürdigkeit in Zusammenhang mit der örtlich vorgefundenen Situation als Beurteilungsgrundlage.

#### **5.1.2.1.2.1 Landschaftsschutzgebiete**

Im Folgenden werden mögliche, planungsrelevante Beeinträchtigungen, der durch die Bestandstrasse tangierten, Trassen nahen Landschaftsschutzgebiete aufgeführt. Diese groben Einschätzungen ergeben sich auf Grundlage der oben geschilderten, gegenwärtigen Situation im Raumgefüge unter Einbezug der Vorbeeinträchtigungen.

#### **Der Baumbestand an der Vossstraße und der Drielaker Straße (Verzeichnisnummer 10)**

In Bezug auf den Ausbau der Bestandstrasse ist auf Grundlage der geringen Veränderungen auf dem angrenzenden Trassenabschnitt sowohl mit wenig akustischen und vernachlässigbar geringen optischen Veränderungen zu rechnen. Jedoch ist durch die höhere Frequentierung der nahe gelegenen Strecke Bremen-Oldenburg wiederum mit einer erhöhten akustischen Beeinträchtigung des LSG zu rechnen. Erschwerend hinzu

kommen noch die sich durch die häufigeren Schrankenschließzeiten ergebenden Folgewirkungen des Verkehrs (z. B. Motorengeräusche der Fahrzeuge bei Wartezeiten an den Schranken).

#### **Großer Bürgerbusch (Verzeichnisnummer 34)**

Da die Bestandstrasse die nord-westliche Eingangssituation des Parks streift, wird in Folgewirkung bei einem Ausbau inklusive aktiver Lärmschutzmaßnahmen und Elektrifizierung eine veränderte Wirkung bezüglich der Einsichtigkeit in den Park und der Blick aus dem Park heraus in die Umgebung sein. Jedoch kann eine Reduzierung des zu verändernden Landschaftsbildes dahin vorgenommen werden, dass eine angemessene und angepasste Begrünung der Lärmschutzwände mit beispielhaften Gehölzen aus dem Park (analog zu der Trassen begleitenden Hecke in diesem Abschnitt) vorgenommen wird. Zudem wird eine weitere, teilweise erhöhte Lärmbelastung durch den Güterverkehr nicht vermeidbar sein.

#### **Gertrudfriedhof (Verzeichnisnummer 39)**

Im Rahmen der Untersuchung wird nur von einer kleinräumigen, lokalen Beeinträchtigung des Landschaftsschutzgebietes durch die Veränderungen an der Bahntrasse ausgegangen werden. Je nach Standpunkt von außen kann es dazu kommen, dass die geringen Sichtbeziehungen zu der südlichen Eingangssituation an der Kapelle weiter eingeschränkt werden und erhöhter Bahnlärm vernehmbar ist.

#### **Friedhof Auferstehungskirche (Verzeichnisnummer 47)**

Die potenziellen Veränderungsmaßnahmen an der Bestandsstrecke, die durch den Ausbau herbeigeführt werden würden, würden vor allem die Sicht- und Blickbeziehungen zu oder vom Friedhof beeinträchtigen. Auch wenn diese Veränderungen auf den ersten Blick massiv und sichtbezugseinschränkend erscheinen, sollte nicht vernachlässigt werden, dass ebenso auch keine direkte Einsehbarkeit mehr auf die störenden Schienenelemente der Bahn gegeben ist. Des Weiteren würde es unvermeidbar sein, dass die Ruhe des Raumes durch zusätzlichen Güterverkehr gestört werden würde.

#### **Baumbestand des Ziegelhofes (Verzeichnisnummer 55)**

Wird der Ausbau der Stadttrasse betrachtet, wird der Höhe und der Farbe des geschützten Baumbestandes als prägendes, einzigartiges Merkmal Konkurrenz gemacht und dessen Wirkung im städtischen Raum abgeschwächt. Relativiert wird diese Betrachtung jedoch ganz schnell durch die, in unmittelbarer Nachbarschaft zwischen dem LSG und der Bahntrasse befindlichen, mehrstöckige Gebäudekomplexe, die zusätzlich von hohen Funkmasten umrahmt werden und folglich das Hauptbild dieses Raumes dominieren und auch nach den optionalen Ausbaumaßnahmen weiterhin dominieren werden.

#### **Drielaker See (Verzeichnisnummer 58)**

Wird der Erhalt und Ausbau der Bestandstrasse im Bereich des LSG Drielaker Sees beurteilt, wird die Eigenart des Raumes durch den Ausbau der Trasse weiterhin verändert und überformt. Wesentliche bauliche Veränderungen ergeben sich nicht und werden im extremsten Fall die Einrichtung von aktiven Lärmschutzmaßnahmen sein,

durch die eine veränderte Raumgestaltung und Abschirmung/ Begrenzung des LSG nach Süden hervorgerufen wird.

In Bezug auf die veränderten Lautstärkeverhältnisse, die mit der Frequentierung und Art der Schienenfahrzeuge einher gehen, ist fest zu halten, dass eine wesentlich höhere Beeinträchtigung der Erholungsfunktion und den damit verbundenen Folgen des Gebietes beim Erhalt der Bestandsstrecke zu verzeichnen sind. Diese Feststellung ergibt sich aus den Fakten, dass bei der Umgehungsstrasse der Schienen bezogene Personenverkehr als auch der Güterverkehr in Richtung Bremen, welcher die größte Beeinträchtigung auslöst, verstärkt entlang des LSG geführt wird.

#### **Kulturlandschaft an der Wahnbäke (Verzeichnisnummer WST 82)**

Durch die höhere Frequentierung des Schienenverkehrs im LSG selbst und in den Nahbereichen ist von einer veränderten und sehr stark erhöhten Lärmbelastung auszugehen. Es gibt nur vereinzelt, im Nahbereich von Wohnbebauung, Lärmschutzmaßnahmen, so dass in Bezug auf die freien und ebenen Flächen, von einer starken und weiträumigen Wirkung der Lärmbelastungen ausgegangen werden kann. Zudem wirken die Lärmschutzmaßnahmen und die neue Elektrifizierung im einsehbaren Naturraum störend und Sicht einschränkend.

#### **5.1.2.1.2.2 Naturdenkmale**

Im Folgenden werden mögliche, planungsrelevante Beeinträchtigungen, der durch die Bestandstrasse tangierten, Trassen nahen Naturdenkmale aufgeführt. Diese groben Einschätzungen ergeben sich auf Grundlage der oben geschilderten, gegenwärtigen Situation im Raumgefüge unter Einbezug der Vorbeeinträchtigungen.

##### **OL-S-06 - Auguststraße (1 Findling)**

Der in seiner Einzigartigkeit und Schönheit geschützte Findling ist nicht aus dem öffentlichen Raum einseh- und somit an dieser Stelle auch nicht beurteilbar.

##### **OL-S-12 – Gertrudenfriedhof (1 Eiche)**

Durch den Ausbau an der Bestandsstrecke ist eine eher geringe Beeinträchtigung zu erwarten, da es zu wenig Veränderungen der Sichtbeziehungen und des nahen Umfeldes auf Grund von prägenden Gebäuden in der näheren Umgebung und zu weiten Entfernungen zur Trasse kommt.

##### **OL-S-13 – Gertrudenfriedhof (1 Pyramideneiche)**

Die sich im Friedhofsgefüge befindende Pyramideneiche zeichnet sich durch ihre große und natürliche Struktur aus. Weitere Informationen und Beeinträchtigungen sind analog zu Naturdenkmal OL-S-12.

##### **OL-S-14 – Gertrudenfriedhof (1 Vogtlandfichte)**

Die sich im Friedhofsgefüge befindende Vogtlandfichte zeichnet sich durch ihre große und natürliche Struktur aus. Weitere Informationen und Beeinträchtigungen sind analog zu Naturdenkmal OL-S-12.

**OL-S-21 – Blumenstraße (1 Kastanie)**

Eine direkte Sichtbeziehung zur Bestandstrasse besteht vom Standort aus gesehen nicht. Allerdings ist auch nicht aus zu schließen, dass Sichtbeziehungen durch unterschiedliches Bodenniveau auch über die Trasse hinweg bestehen können, die durch den Bau von Lärmschutzmaßnahmen beeinträchtigt werden könnten.

**OL-S-31 – Zeughausstraße (1 Kastanie)**

Auf Grundlage der etwas größeren Entfernung zur Bestandstrasse ist von einer vernachlässigbar geringen Beeinträchtigung durch gestörte Sichtverhältnisse oder Veränderungen des Gesamtbildes sowie der Eigenart und Schönheit aus zu gehen.

**OL-S-33 – Staugraben (1 Platane)**

Da keine Lärmschutzmaßnahmen im Bereich des Pferdemarktes geplant sind, ist auch nicht von einer stärkeren optischen Beeinträchtigung auszugehen. Ein zusätzlicher Anstieg von Lärm würde nur noch eine Ergänzung zu dem schon hohen Geräuschpegel sein.

**OL-S-34 – Zeughausstraße (1 Blutbuche)**

Auf Grundlage der etwas größeren Entfernung zur Bestandstrasse ist von einer vernachlässigbar geringen Beeinträchtigung durch gestörte Sichtverhältnisse oder Veränderungen des Gesamtbildes sowie der Eigenart und Schönheit aus zu gehen.

**OL-S-35 – Auguststraße (1 Blutbuche)**

Das geschützte Objekt ist seit 1998 nicht mehr vorhanden und wird deshalb nicht beschrieben und beurteilt.

**OL-S-38 – Zanderweg (1 Eiche)**

Das Naturdenkmal wurde durch Verordnung vom 14.09.1992 gelöscht. Eine Beschreibung und Beurteilung findet deshalb keine Anwendung.

**OL-S-49 – Ziegelhofstraße (1 Blutbuche)**

Durch die optionalen Baumaßnahmen würde zwar nicht die Sichtbeziehung auf das Naturdenkmal beeinträchtigt werden, aber das Gesamtbild und die Wirkung als einzigartiges Naturdenkmal würde durch die hohen Lärmschutzmaßnahmen im Hintergrund verändert werden.

**OL-S-55 - Ziegelhofstraße (1 Blutbuche)**

Vor allem aus östlicher Richtung der Ziegelhofstraße kommend, würde die Sichtbeziehung durch die geplanten aktiven Schallschutzmaßnahmen zusätzlich, neben der schon bestehenden Überführung der Schienenwege über eine abgesenkte Fahrbahn, beeinträchtigt werden.

**5.1.2.1.2.3 Geschützte Landschaftsbestandteile**

Im Folgenden werden mögliche, planungsrelevante Beeinträchtigungen, der durch die Bestandstrasse tangierten, Trassen nahen geschützten Landschaftsbestandteile aufge-

führt. Diese groben Einschätzungen ergeben sich auf Grundlage der oben geschilderten, gegenwärtigen Situation im Raumgefüge unter Einbezug der Vorbeeinträchtigungen.

### **Buchen an der Blumenstraße (Verzeichnisnummer 3)**

In Bezug auf die Beurteilung kann festgehalten werden, dass die Buchen in Eigenart und Schönheit unberührt bleiben. Lediglich die Umgebung könnte durch entfernte Veränderungsmaßnahme an der Bestandsstrecke beeinträchtigt werden, was sich wiederum, wenn aber in geringem Maße, auf das Gesamtbild der Buchen und deren Umgebung auswirken könnte.

### **Gehölzbestand am Gleisweg (Verzeichnisnummer 4)**

Werden die Beeinträchtigungen, die sich aus dem Erhalt und Ausbau der Bestandsstrecke beurteilt, ist fest zu halten, dass der Schienen- und Güterverkehr auf der eh schon viel befahrenen Trasse weiter zunehmen wird. Die Belastungen in Form von einem erhöhten Lärmpegel werden deutlich für die urbanen Nutzungsformen in der Umgebung und die Gehölzstruktur spürbar werden. Es wird zwar nicht zu baulichen oder optischen Veränderungen kommen, da keine Lärmschutzmaßnahmen geplant sind, jedoch werden die Auswirkungen des Anstieges des Schienenverkehrs sich auch auf die Pflanzenwelt auswirken und den natürlichen Charakter des Bestandes beeinträchtigen (z. B. durch Wind, etc.).

### **Gutspark Dietrichsfeld im Stadtteil Bürgerfelde / Dietrichsfeld (Verzeichnisnummer 8)**

Kommt es zu einem Ausbau der Bestandsstrecke würde die Bahnhochlegung zur Beseitigung des Bahnübergangs Alexanderstraße damit einher gehen und das Gutsparkgebiet an seiner Ostseite durch die ansteigende Dammlage und die geplanten Lärmschutzmaßnahmen mit einer Höhe von 6 m über Gelände überragen. Gleichzeitig würde es notwendig werden Veränderungen im Osten des Gebietes durch die Herstellung des Damms mit Lärmschutz- und Elektrifizierungseinrichtungen vorzunehmen. Hierdurch kommt es sowohl zu optischen und baulichen Veränderungen des Gebietes, als auch vermehrt zu akustischen Beeinträchtigungen durch die stärkere Güterfrequenzierung.

### **Wallhecken**

Auf Basis der gegenwärtigen Situation in Bezug auf den Ausbau der Bestandsstrecke ist davon auszugehen, dass es vereinzelt zur (anteiligen) Entfernung von Wallhecken im direkten Trassenbereich kommen kann. Neben der Entfernung kann es auch zur Überformung von Wallhecken durch direkt angrenzende, hohe Lärmschutzmaßnahmen kommen. Die raumgliedernde Funktion der Wallhecken wird in einigen Bereichen somit verloren gehen, ebenso wie die Funktion der Einschränkung von ungewollten Sichtbeziehungen. Wo sich Hecken direkt an der Trasse befinden soll meistens ei-

ne Blickbeziehung auf die Trasse selbst vermieden werden. Zukünftige Lärmschutzmaßnahmen lassen zwar auch keine Blickbeziehung auf die Trasse zu jedoch wirken sie nicht natürlich und überformen die Hecke und die nähere Umgebung.

Insgesamt ist fest zu halten, dass die Lärmschutzmaßnahmen die Gliederungsfunktionen in der Nähe der betroffenen Bereiche übernehmen werden und nicht mehr die schützenswerten Wallhecken. Die Eigenart und der historische Charakter von betroffenen Wallhecken werden stark eingeschränkt.

#### **5.1.2.1.2.4 Ortsbildprägende Kulturdenkmale**

Gerade historische und alte Gebäude im urbanen Raumgefüge dienen der Orientierung und haben meist eine Stadtteil bezogene Bedeutung. Die betroffenen Kirchen und Kapellen ragen über die Dächer der umgebenden Bebauung hinweg und lassen weiträumige Sichtbezüge zu. Diese Sicht- und Orientierungsbeziehungen können in einigen Bereichen durch die geplanten Lärmschutzmaßnahmen verändert werden oder sogar teilweise verloren gehen.

Die „Hundehütten“-Gruppendenkmale sind zwar nicht in ihrer Einheit aber in einigen Bereichen in ihrer Einzigartigkeit beeinträchtigt. Durch Veränderung in der Nähe der Grundstücke kann es zu einer Beeinträchtigung des Gesamtbildes oder einer Überformung der Gebäude kommen.

Insgesamt ist in Bezug auf den Ausbau der Bestandstrasse fest zu halten, dass eine Entfernung von Kulturdenkmälern nicht zu erwarten ist, jedoch Beeinträchtigungen durch Überformung und von Einschränkung von Sicht- und Blickbeziehungen nicht vermeidbar sein werden.

#### **5.1.2.1.3 Sonstige wichtige Bereiche**

Da im Bereich der Bestandstrasse keine planungsrelevanten, wichtigen Bereiche analysiert wurden, findet an dieser Stelle auch keine Beurteilung der möglichen Beeinträchtigungen statt.

#### **5.1.2.1.4 Zusammenfassung der möglichen Beeinträchtigungen durch die Bestandsstrecke**

In Bezug auf die voranstehende detaillierte Abschätzung der zu erwartenden Beeinträchtigungen der beschriebenen Gebiete und Räume ist in der Gesamtschau fest zu halten, dass sich durch die Bestandstrasse zwar wenig wesentliche bauliche Veränderungen (z. B. neue Trassenabschnitte) ergeben werden, wiederum aber viele kleinere Beeinträchtigungen entscheidenden Einfluss auf die Qualität des Stadtbildes und dessen typischen Charakter haben werden. Dies trifft vor allem auf schützenswürdige und besonders zu erhaltende, naturnahe Bereiche im urbanen Gebiet und auf den öffentlichen Straßenraum im Nahbereich der Trasse zu. Die Veränderungen durch Lärmschutzmaßnahmen werden die wesentlichsten optischen Veränderungen darstellen, während die Lärmsteigerung durch die höhere Frequentierung des Güterverkehrs die größte akustische Beeinträchtigung darstellt.

In dem ergänzenden Kartenwerk 1.2.1 befindet sich eine grafische Einschätzung der Veränderungen entlang der Bestandstrasse.

### 5.1.2.2 Umgehungstrasse

Im Folgenden werden die zu erwartenden Beeinträchtigungen entlang der geplanten Umgehungstrasse für die erläuterte Ausgangssituation in Bezug auf die Veränderung des Stadt- und Landschaftsbildes abgeschätzt und beschrieben.

#### 5.1.2.2.1 Naturräumliche Nutzung und Charakteristik

Im Folgenden werden mögliche, planungsrelevante Beeinträchtigungen, der durch die Umgehungstrasse tangierten ursprünglichen Naturräume sowie urbanen Stadtab-schnitte aufgeführt. Diese groben Einschätzungen ergeben sich auf Grundlage der oben geschilderten, gegenwärtigen Situation im Raumgefüge unter Einbezug der Vorbeeinträchtigungen.

##### Wiefelsteder Geestplatte

Der Bau der Umgehungstrasse der Bahn würde durch den, durch das Autobahnkreuz vorbeeinträchtigten Bereich, nördlich der Stadtgrenze geführt werden. Die vorhandene, charakteristische, kleinräumige Gliederung würde von der Trasse zerschnitten werden und müsste in dem betroffenen Gebiet neu geordnet werden. Des Weiteren ist neben der optischen Veränderung des Gebietes unter der Berücksichtigung der massiven Vorbelastungen trotzdem mit einer Erhöhung des Lärmpegels durch die Bahn und somit mit einer erhöhten und weiträumig vernehmbaren Lärmbelastung des Gebietes zu rechnen.

##### Rasteder Geest

In Bezug auf die potenzielle Umgehungstrasse wird in den Bereichen der „Rasteder Geest“, wo die Bahn direkt an der A 29 geführt wird, eine geringe zusätzliche Beeinträchtigung des Landschaftsbildes gesehen. Zwar würde ein zusätzlicher Flächenverbrauch durch den Bau anfallen, bei dem auch einzelne der geschützten Wallhecken und Gehölzstrukturen weichen müssten. Wird jedoch von einer Begrünung und optischen Einfassung der Trasse in das Landschaftsbild ausgegangen, würden nur geringe Veränderungen deutlich werden. Der Charakter des Landschaftsbildes könnte folglich in dem nördlichen Trassenabschnitt bis hin zu Nordtangente weitestgehend ohne elementare Veränderungen erhalten bleiben. Diese Erkenntnis ergibt sich auch daraus, dass die Trasse teilweise unterhalb des Bodenniveaus verläuft und somit in die Landschaft einschneidet. Die herausragenden Elektrifizierungsmasten und Lärmschutzwände würden nach der vollständigen Begrünung und Einfassung in die Landschaft nur noch von nahem zu sehen sein, da sie meist optisch hinter der nächsten Hecke oder einem Gehölzbestand „verschwinden“. Die aufgedämmten Trassenabschnitte schmiegen sich weitestgehend unauffällig an die Autobahn an. Nur bei weitenläufigeren Sichtbeziehungen können sich sichtbare Veränderungen an der Horizontlinie Richtung Autobahn ergeben und die Eigenart des Bildes etwas mehr einschränken. Im südlichen Bereich der „Rasteder Geest“, wo sich die Trasse von der

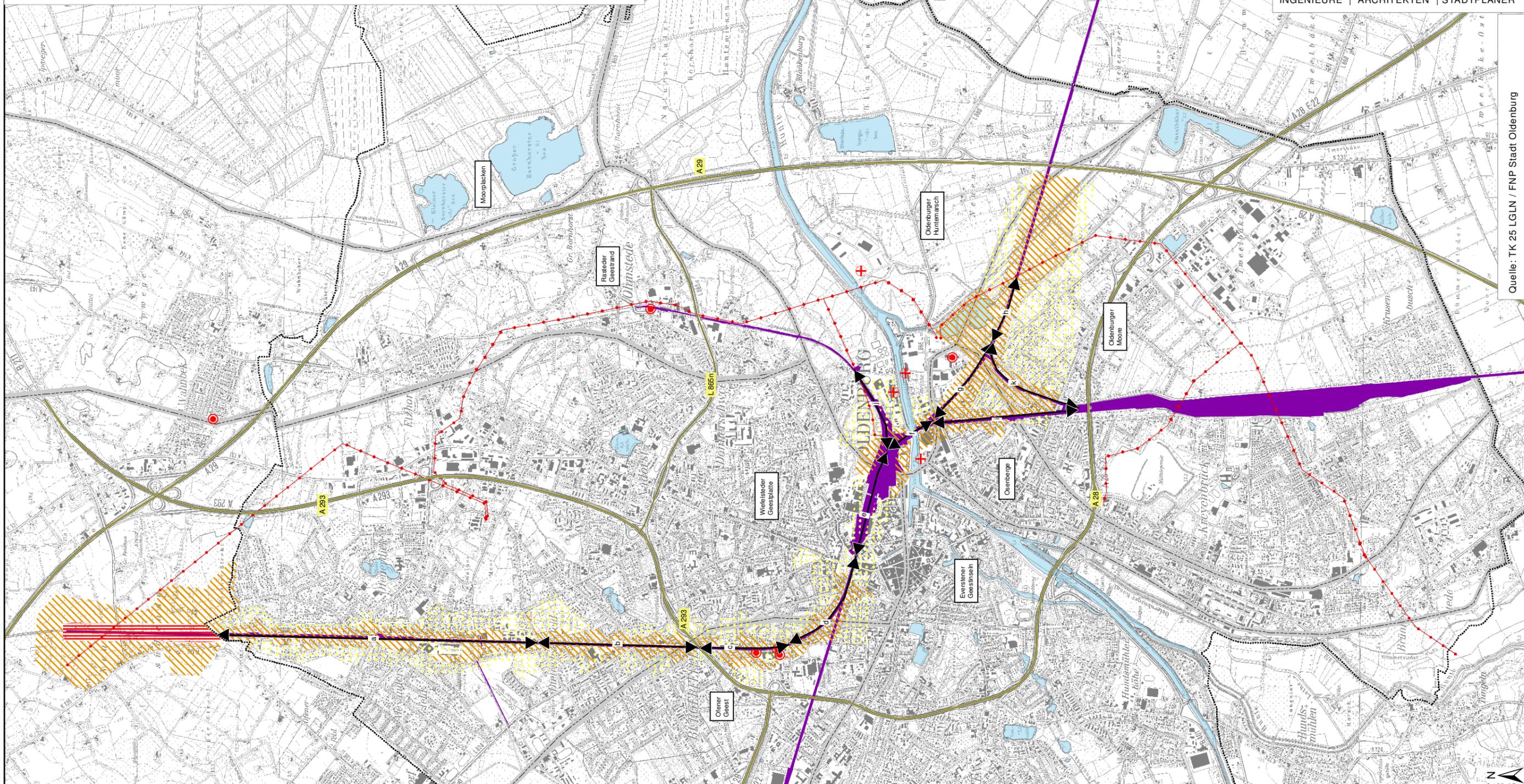
**Beeinträchtigungen des Stadt- und Landschaftsbildes an der Bestandsstrasse**

M.: 1 : 40.000  
20.09.2013  
Projekt-Nr.: 9639

**Thalen Consult**  
INGENIEURE | ARCHITEKTEN | STADTPLANER  
Urwaldstraße 29  
26340 Neuenburg  
04452 916-0 (Tel)  
04452 916-101 (Fax)  
info@thalen.de

**Legende**

- ..... Stadtgrenze
- Gewässer
- Bahn - Bestandsstrasse
- Naturräumliche Gliederung**
- Grenze der Landschaftseinheit mit Namen
- Vorbelastungen**
- Bundesautobahn mit Nummer
- autobahnähnliche Straße mit Nummer
- 110 kV Stromtrasse
- hohe Sendemasten und Türme
- markante Industrie
- Trassenabschnitte**
- Trassenbereiche mit Buchstabe
- Beeinträchtigung**
- hohe Beeinträchtigung
- mittlere Beeinträchtigung
- keine bis geringe Beeinträchtigung



Quelle: TK 25 LGLN / FNP Stadt Oldenburg

Autobahn löst und in die Landschaft geführt wird ist von einer größeren Beeinträchtigung der landschaftlichen Eigenart auszugehen. Durch die Dammlage wird nicht nur eine Zerschneidung des Bereiches vorgenommen, sondern auch die naturtypische, topografische Struktur des Geestrandes überformt, so dass folglich Sichtbeziehungen verhindert und somit die Eigenart des Gesamttraumes stärker beeinträchtigt wird.

### **Oldenburger Huntemarsch**

Eine starke Beeinträchtigung der charakteristischen, landschaftstypischen Elemente würde durch die Umgehung über weite Bereiche sichtbar wirken. Sichtbeziehungen zu prägenden und wertvollen Einheiten und Denkmalen würden gestört oder ganz durchtrennt werden. Ebenso würde die Topografie durch die Damm- und Höhenlage stark verändert und neu geprägt, teilweise sogar überformt werden. Ebenso können klimatische Veränderungen (z. B. veränderte Windverhältnisse) im dammlagigen und aufgeständerten Bereich nicht grundsätzlich ausgeschlossen werden. In Bezug auf die zusätzliche, akustische Beeinträchtigung ist fest zu halten, dass in der untersuchten Landschaftseinheit schon bekannte Störelemente durch großflächiges Gewerbe und die A 29 vorhanden sind. Jedoch würde die freie und hohe Lage der Bahntrasse eine weitere starke Beeinträchtigung und Störwirkung für den Raum und angrenzende Bereiche darstellen. Wie auch in der „Rasteder Geest“ wird ein Bau ohne die anteilige Entfernung von Wallhecken und prägenden Gehölzen sowie Durchschneidung von kleineren Waldflächen nicht möglich sein. Diese Eingriffe sind vor allem dort Landschaftsbild beeinträchtigend, wo weiträumige Sichtbeziehungen vorhanden sind, da wichtige charakteristische Merkmale und Orientierungspunkte verloren gehen.

Der südlich der Hunte betroffene Bereich ist im nördlichen Abschnitt vor allem in seiner naturräumlichen Ausgestaltung durch die massiven Gewerbeeinrichtungen überformt worden. Umso wertvoller sind die in ihrer Eigenart erhaltenen, ursprünglichen Gebiete. Folglich kann diskutiert werden, ob eine optische Abgrenzung in Form einer begrüneten und naturräumlich angepassten Trasse in Dammlage eine zusätzlich Abschirmung zwischen Gewerbe und LSG „Blankenburger Holz und Klostermark“ sinnvoll oder eher als zusätzliche Durchschneidung der Landschaft zu bewerten ist. Hinzuweisen ist darauf, dass das „Blankenburger Holz“ bei einer Realisierung der Umgehungsstrasse stärker von dem weiteren Landschaftsgefüge abgeschnitten wird, da es sich dann eingegrenzt zwischen der Hunte, der A 29, der Holler Landstraße und der Bahntrasse befindet. Diese Lage beeinträchtigt sowohl die Eigenart als auch Vielfalt des naturräumlichen Gebietes und schränkt die Sichtbeziehungen zu dem abgeschnittenen Bereich trotz der Vorbelastungen weiter massiv ein. Auch wenn sich die Trasse in Neuenwege dem Niveau der Ebene anpasst, werden hier vor allem die noch erhaltenen, weitläufigen Sichtbeziehungen und die Ebene der Landschaft gestört.

Des Weiteren muss die Hunte und somit wahrscheinlich auch die Deiche und die nähere Umgebung an die geplanten, aber noch nicht genau verorteten, vertieften Liegeplätze für Seeschiffe zu beiden Seiten der neuen Huntebrücke angepasst werden. Somit müsste der (natürliche) Flusslauf verändert werden, was sich wiederum auch auf das Gesamtbild der Landschaft auswirkt.

Zudem würden ganz im Westen der Landschaftseinheit die Gleichflächen über die Hunte wegfallen und die Hunteklappbrücke außer Dienst gestellt werden. Die westli-

che Schienenführung im südlich der Hunte würde nicht mehr benötigt werden und könnte anderweitig genutzt werden. Hierdurch werden vielfältige Potenziale auf beiden Seiten der Hunte zur Weiterentwicklung frei. Zudem würde südlich der Hunte ein Hafengleis errichtet werden welches zwar eine neue bauliche Beeinträchtigung ist, welche aber wiederum auf Grundlage des industriell überformten Gebietes zu relativieren ist. Die niedrige Frequentierung des Gleises lässt auf wenig Beeinträchtigung bei der Zufahrt durch Lärm schließen.

Zusammenfassend für die „Oldenburger Huntemarsch“ ist fest zu halten, dass es trotz der vielfachen Überformung der Landschaft und somit der Vorbelastung des Landschaftsbildes zu einer verstärkten und zusätzlichen Beeinträchtigung kommen würde. Die Eigenart und Vielfalt der noch erhaltenen naturräumlichen Bereiche würde zusätzlich gestört werden und somit die Qualität und naturraumtypische Schönheit verringern.

### **Osenberge**

Bei der Wahl für die Umgehungsstrasse würde die westliche Schienenführung wegfallen und vielfältige Potenziale frei werden lassen und Chancen zur natürlichen Entwicklung bieten. Durch den potenziellen Wegfall und den Rückbau des westlichen Gleises sowie die damit verbundenen frei werdenden Potenziale ermöglicht wiederum die Erhöhung der Lebensqualität.

In Bezug auf die mit der Umgehungsstrasse einhergehenden Baumaßnahmen sind keine optischen Veränderungen an der Trasse durch eventuelle passive Lärmschutzmaßnahmen zu erwarten. Optische Veränderungen werden sich diesbezüglich nicht ergeben. Die akustischen Belastungen der rudimentären naturraumtypischen Gebietseinheiten werden im Fall der Umgehungsstrasse wesentlich zurückgehen.

### **Oldenburger Moore**

Die Anschlüsse der Umgehungsstrasse würden in dieser Landschaftseinheit Anschluss an die Bestandstrasse im Osten des Drielaker Sees in Richtung Bremen finden. Durch die zusätzlichen Schienführungen würden schon durch die Bestandstrasse vorbelastete Grünbereiche sowie eine Kleingartenanlage zusätzlich betroffen und beeinträchtigt werden. Eine bildliche Veränderung würde im betroffenen Teil der Einheit vor allem durch Lärmschutzmaßnahmen an der neuen Kurvenführung deutlich werden, jedoch würde sie durch gezielte Begrünung und eventuelle Einfassung in die natürliche Landschaftseinheit abgeschwächt werden können. Neben den veränderten Sichtbeziehungen auf Grund der Elektrifizierungsmasten und der zusätzlichen Lärmschutzmaßnahmen werden zudem Blickbeziehungen gestört und Sichtbarkeiten eingeschränkt. Eine wesentliche Veränderung der Raumwahrnehmung wird auf dem Gebiet der Akustik zu vernehmen sein. Durch den anteiligen Wegfall des westlichen Gleises des Gleisdreieckes beziehungsweise die Realisierung der potenziellen Umgehungsstrasse würde der Lärmpegel des Gebietes im Gleisdreieck wesentlich geringer ausfallen. Die Möglichkeit, den Bereich des wegfallenden Gleisabschnittes auch optisch wieder naturraumtypisch her zu stellen, würde die Eigenart des Naturraumes stärken. Ebenso wird es im Bereich des Drielaker Sees durch die Möglichkeit den Bereich für den Güterverkehr zwischen Wilhelmshaven und Bremen zu umfahren zu einer wesentlichen und

spürbaren Entlastung des Lärmpegels kommen.

Insgesamt ist für den Naturraum „Oldenburger Moore“ festzuhalten, dass es große Vorbelastungen der ursprünglichen, naturräumlichen Eigenart und Vielfalt gibt. Das Gebiet ist im betrachteten Bereich weitestgehend durch urbane Bebauung und Verkehrsflächen überformt und geprägt. Zusätzliche bauliche Beeinträchtigungen und gleichzeitige Belastungen der naturräumlichen Charakteristik würden sich in einem kleinen Teilbereich aus der Realisierung der Umgehungstrasse ergeben. Gleichzeitig würde aber auch durch das Freiwerden von Gleisflächen die Chance zur Wiederherstellung von naturräumlichen Eigenheiten gegeben.

Beeinträchtigungen der Stadtbilder, welche sich innerhalb der urban überformten Naturräume befinden im Bereich der Umgehungstrasse befinden.

#### **f) Huntequerung**

Würde davon ausgegangen werden, dass die Umgehungstrasse realisiert wird, könne die Klappbrücke außer Betrieb gehen und eine wesentliche verkehrliche (in Bezug auf die Wasserstraßen der Hunte) und akustische Entlastung mit sich bringen. Die Brücke könnte als Denkmal erhalten bleiben, um Sichtbeziehungen bestehen zu lassen und die Eigenart des industriell geprägten Raumes in Form von historischem Kulturgut zu wahren. Südlich der Hunte würde das westliche Gleis weg fallen und das östliche zu einen niedrig frequentierten Hafengleis umgenutzt werden. Nördlich der Hunte würden die Gleisbereiche zur Hunte (siehe Abb. 1.16) ihre Funktion und Notwendigkeit verlieren, so dass die frei werdenden Flächen und Potenziale anderweitig genutzt werden können. Großräumige bildnerische Veränderungen würden sich nur durch den Wegfall nicht ergeben. Es würden jedoch Flächen und damit Potenziale zur Gestaltung frei werden und einzelne Wohnhäuser in ihrer Betroffenheit entlasten.

Abb. 1.16: Gleisbereich nördlich der Hunte



### g) Drielake

Würde es zu einer Realisierung der Umgehungstrasse kommen, würde der betrachtete Gleisabschnitt zu einem wenig frequentierten Hafengleis umgenutzt werden. Eine geringere Lärmbelastung und die gleichzeitig damit einhergehende Steigerung des Stadtbildes und der –Qualität wären die Folge.

Eine wesentliche Qualitätssteigerung für die bestehende Wohnbebauung, als auch für das Entwicklungspotenzial des städtischen Raumes in diesem Bereich könnte durch die potenzielle Nicht-Realisierung des Hafengleises und den damit einhergehenden Wegfall des Gleisbettes in diesem Abschnitt, erreicht werden. Ein Rückbau der Gleisführung und gleichzeitige Umnutzung der frei werdenden Flächen ermöglichen eine vielfache innerstädtische Potenzialsteigerung. Zudem könnte der östliche Bahnübergang an der Stedinger Straße zurück gebaut werden woraus wiederum resultiert, dass verkehrliche Probleme verbessert werden können und auch in der angrenzenden Umgebung des Bahnüberganges eine positive Veränderung des Stadtbildes und der Wohnqualität möglich sind.

**h) Neuenwege** (siehe Abb. 1.17)

Wesentliche Beeinträchtigungen würde die neue Trassenführung der Umgehungstrasse durch den Anschluss an die Bestandstrasse in dem Gebiet bewirken. Neben einer Schneise durch das Kleingartengebiet und teilweise durch das dichte Gehölz werden Raum prägende Eigenheiten des Gebietes wesentlich verändert und teilweise überformt. Allerdings wäre auf Grundlage der neuen Trassenführung mit einer wesentlich geringeren Lärmbelastung des Gebietes (im Vergleich zum Erhalt der Bestandstrasse) zu rechnen.

Abb. 1.17: Beeinträchtigter Bereich in Neuenwege



**i) Osterburg**

Bei der Umsetzung der geplanten Umgehungstrasse würde der betrachtete Streckenabschnitt auf Grundlage der Umgehung nicht mehr genutzt werden und wegfallen. Ein möglicher Rückbau und die Umnutzung der Gleisflächen würden vierfältige städtebauliche Potenziale frei werden lassen. Das Stadtbild in diesem Gebiet könnte anders gestalten werden. Beispielsweise könnten neue Wegeverbindungen, Erholungs- und Freiflächen hergestellt werden, Innenentwicklung und bauliche Nachverdichtung

betrieben werden sowie die Lebens- und Wohnqualität des Raumes verändert werden. Ebenso ermöglicht der Wegfall des Gleises nördlich der Stedinger Straße und des Bahnüberganges an der Stedinger Straße neue Entwicklungsmöglichkeiten und wirkt den derzeitigen Verkehrsbeeinträchtigungen auf Grundlage von Rückstaus bei Schrankenschließungen entgegen.

In Verbindung mit den potenziellen Veränderungen in Abschnitt g) Drielake kann es zu wesentlichen räumlichen und gestalterischen Veränderungen im betrachteten Bereich der Stadtteile Drielake und Osternburg kommen.

#### **j) Donnerschwee**

Durch die Variante der Umgehungsstrasse würden sich hingegen einige Veränderungen ergeben. Der Ausbau der alten Trasse der Alten Braker Bahn würde alle Einfahrten in und durch den Bahnhof aus nördlicher, östlicher und südlicher Richtung regeln und entlang des Gebietes führen. Die zusätzlichen Lärmaufkommen sind auf Grundlage der lauten Gewerbeanlagen etwas relativierender zu betrachten, jedoch kommt es im Bereich der alten Wohnbebauung (an der Wehdestraße) und der Freiflächen zu optischen, teilweise Sicht einschränkenden Beeinträchtigungen durch den Ausbau und die vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen in der unmittelbaren Umgebung. Die angrenzende Industrie ist als vorprägende Beeinträchtigungen zu sehen, die den Raum jetzt schon im Wesentlichen überformt. Eine ausgebaute Trasse ist als zusätzliche, aber nicht grundsätzliche neue Beeinträchtigung zu sehen, auch wenn diese einen massiven Eingriff für wenige Einzelgrundstücke darstellt.

#### **k) Drielaker Moor**

In dem Gebiet würden sich vor allem räumliche Veränderungen in dem Wohngebiet durch den Bau der Umgehungsstrasse ergeben. Der Trassenabschnitt ist bis jetzt wenig frequentiert, da der Schienenverkehr auf der westlichen Trasse in Richtung Cloppenburg abgeführt wird. Eine Erhöhung der Frequentierung durch den Wegfall der westlichen Trasse bringt verschiedenste Veränderungen mit sich. Blick- und Sichtbezugseinschränkungen werden sich auf Grundlage der bis zu 4 m hohen, geplanten passiven Lärmschutzmaßnahmen ergeben (Vergleichsbeispiel siehe Abb. 1.18). Auch wenn die Sichtbeziehungen in dem dicht bebauten Gebiet nicht allzu weit sind, werden sie doch die Hinterhofsituationen prägen und die drei Bahnübergänge bildlich beeinträchtigen. Auch die veränderten Lärmverhältnisse werden sich auf das Gebiet auswirken und dieses zusätzlich und wahrnehmbar beeinträchtigen.

Abb. 1.18: Vergleichsbeispiel Blick auf Trasse in Osterburg



Links: Blick von Breslauer Straße auf bestehenden Trassenabschnitt, geplante Lärmschutzwandhöhe 4,0m

Rechts: Ausgebaute Bahntrasse in der Ortschaft Jaderberg

#### 5.1.2.2.2 Besonders schützenswürdige Bereiche

Im Folgenden sollen die möglichen Beeinträchtigungen der schützenswürdigen Bereiche entlang der Umgehungstrasse abgeschätzt werden. Hierbei dient die voranstehende Beschreibung der Schützenswürdigkeit in Zusammenhang mit der örtlich vorgefunden Situation als Beurteilungsgrundlage.

##### 5.1.2.2.2.1 Landschaftsschutzgebiete

Im Folgenden werden mögliche, planungsrelevante Beeinträchtigungen, der durch die geplante Umgehungstrasse tangierten, Trassen nahen Landschaftsschutzgebiete aufgeführt. Diese groben Einschätzungen ergeben sich auf Grundlage der oben geschilderten, gegenwärtigen Situation im Raumgefüge unter Einbezug der Vorbeeinträchtigungen.

#### **Oldenburg Rasteder Geestrand (Verzeichnisnummer 49)**

Die Betrachtung der Eigenarten des Gebietes und der Beeinträchtigungen erfolgt im östlichen Bereich nur bis zur Bundesautobahn A 29, da diese sowohl als optische als auch naturräumliche Trennung angesehen wird.

Der nördliche Bereich des LSG zwischen Etzhorn im Norden bis hin zur Nordtangente im Süden zeichnet sich vor allem durch alten Gehölz- und Baumbestand sowie Wallheckenformationen in einem ackerbaulich genutzten Gebiet aus. Zudem wird die po-

tenzielle Umgehungsstrasse in diesem Bereich nah an der bestehenden A 29 geführt, so dass die raumbildnerischen Beeinträchtigungen geringer ausfallen als im südlichen Bereich an der Hunte. Eine Einfassung (z. B. Begrünung) der Trasse in den Naturraum ist elementar um die Veränderungen durch die Trasse möglichst gering zu halten und lokal zu begrenzen. Die Entfernung von schützenswerten, aber nur noch rudimentär erhaltenen (durch den Bau der A 29) Gehölzbeständen und Wallhecken ist nicht vermeidbar, bietet aber auch gleichzeitig die Chance den Raum entsprechend seines naturräumlichen Charakters neu zu gliedern und zu gestalten.

Das südliche Gebiet des LSG wird nördlich durch die Nordtangente und südlich durch die Hunte begrenzt. In diesem Abschnitt durchschneidet die potenzielle Trasse die typischen, weitläufigen Sichtbeziehungen der Marschlandschaft. Das Charakteristikum der weitläufigen Einsehbarkeiten und der Orientierung geht über seine räumlichen Grenzen hinaus verloren. In dem südlichen Abschnitt des Oldenburger Rasteder Geestrandes ist die größte Beeinträchtigung innerhalb der Umgehungsstrasse auf Grundlage der hohen Überformung und Veränderung der Landschaft zu sehen.

#### **Blankenburger Holz und Klostermark (Verzeichnisnummer 53 I)**

In Bezug auf das LSG Blankenburger Holz und Klostermark wird ausschließlich die Beeinträchtigungen des Gebietes der Stadt Oldenburg westlich der Autobahn 29 betrachtet, da eine Durchschneidung und räumliche Trennwirkung des Gebietes durch den aufgedämmten Verkehrsweg als gegeben angesehen wird.

Die potenzielle Umgehungsstrasse tangiert das LSG nicht auf direkte Weise, sondern führt nur an dessen westlichen Ende entlang. Eine Vorbelastung durch Lärm- und Geruchsimmissionen aus der Umgebung sind deutlich zu vermerken. Eine Veränderung der Raum internen Sichtbezüge und Gestaltungswirkung ist durch die Aufdämmung nicht zu erwarten. Im südwestlichen Raum könnte es durch die Dammlage zu einer räumlichen Veränderung der Umgebung des LSG kommen. Zusätzlich ist mit einer erhöhten Lärmbeeinträchtigung durch den Bahnverkehr vor allem im südwestlichen Bereich des betrachteten Gebietes zu rechnen. Relativierend ist hinzuzufügen, dass die bestehenden, nahen Industrie- und Gewerbebauten die Trasse in den meisten Fällen überragen werden und auch weiterhin deutlich sichtbar und Raum prägend sein würden.

#### **Kulturlandschaft an der Wahnbäke (Verzeichnisnummer WST 82)**

Durch die Einrichtung der Umgehungsstrasse würde es zu einem Eingriff in die vorhandenen Gehölzstrukturen kommen, wodurch eine weitere Kleingliederung der Einheiten vorgenommen werden würde. Die Einschränkung der Einsehbarkeiten innerhalb der gegliederten Bereiche könnte durch die Herstellung der Umgehungsstrasse nicht verhindert werden. Jedoch ist anzumerken, dass das LSG schon weitestgehend durch größere Bauwerke durchschnitten und überformt ist, so dass von keiner neuen, sondern nur von einer zusätzlichen Beeinträchtigung gesprochen werden kann.

#### **Drielaker See (Verzeichnisnummer 58)**

Auch wenn das LSG selbst nicht direkt von einem potenziellen Bau der Umgehungsstrasse berührt wird, so sind auf Grund der nahen Verortung der neuen Trasse mehrere

Beeinträchtigungen unvermeidbar. Die Beziehung zu den nahen Kleingartenanlagen wird durch den anteiligen Abriss der Anlagen gestört sein und den Gesamtraum verändern. Ebenso trifft dies durch die Ausdünnung und Veränderung des prägenden und raumbedeutsamen Gehölz- und Baumbestandes auf den Randbereich des LSG zu. Die Höhenlage der neuen Umgehungstrasse würde weitere Beeinträchtigungen des Raumgefüges mit sich bringen. Sowohl als optische Grenze (leichte Dammlage) inklusive anteiligen Lärmschutzmaßnahmen und der Elektrifizierungsmasten als auch in Form einer funktionalen Trennung des Raumes schränken das Erleben des Ortes ein.

In Bezug auf die veränderten Lautstärkeverhältnisse, die mit der ansteigenden Frequentierung und Art der Schienenfahrzeuge einhergehen, ist fest zu halten, dass es trotz Abwehrmaßnahmen zu einer leicht höheren Lärmbelastung des Raumes kommen wird. Allerdings wäre es möglich durch die Umgehungstrasse den lauten und somit Raum verändernden Güterverkehr weiträumig um den See herum zu führen, so dass die Lärmbelastungen deutlich reduziert werden können, womit wiederum eine Aufwertung des LSG einhergeht.

In der Gesamtschau ist fest zu halten, dass es große baulichen Beeinträchtigungen durch die Errichtung einer Umgehung an Rande des LSG geben wird. Jedoch ist auch drauf hin zu weisen, dass die größten Lärmbelastungen des Raumes auch wesentlich durch die Umfahrung reduziert werden könnten.

#### 5.1.2.2.2 Naturdenkmale

Im Folgenden werden mögliche, planungsrelevante Beeinträchtigungen, der durch die Umgehungstrasse tangierten, Trassen nahen Naturdenkmale aufgeführt. Diese groben Einschätzungen ergeben sich auf Grundlage der oben geschilderten, gegenwärtigen Situation im Raumgefüge unter Einbezug der Vorbeeinträchtigungen.

##### **OL-S-28 – Neuer Weg (Eichenalle)**

Durch die Umgehungstrasse südlich der Hunte würde wenn überhaupt nur eine geringe, indirekte Beeinträchtigung der Einsehbarkeit oder des umgebenden Raumgefüges hervorgerufen werden. Es bestehen von außen zu wenige Sichtbeziehungen auf das Naturdenkmal, um von möglichen, großräumigen Veränderungen sprechen zu können. Lediglich auf und von dem westlichen Ende (hier sind hohe Vorbeeinträchtigungen vorhanden) der Allee kann es zu Blick- und Sichteinschränkungen kommen, die das Naturdenkmal aber selber nicht verändern.

##### **OL-S-42 – Loogenweg (1 Eiche)**

Da eine direkte Sichtbarkeit aus der Umgebung durch die umgebende Begrünung und Einfassung nicht vorhanden ist kann es auch nicht zu elementaren Veränderungen des Naturdenkmals kommen. Allerdings kann sich, wenn das Naturdenkmal von West nach Ost betrachtet wird, das Gesamtbild durch die neue Umgehungstrassierung inklusive Elektrifizierung, Höhenverhältnisse und Lärmschutzmaßnahmen, verändern und somit kleinere Beeinträchtigungen mit sich bringen.

##### **OL-S-45 – Ohmstede (41 Eichen)**

Die Orientierungsmöglichkeit in Bezug auf den Verlauf der Reihung wird auch weiterhin unter Berücksichtigung des Baus der Umgehungstrasse möglich sein. Eine Veränderung, die sich vor allem auf bildnerische Qualität des Denkmals auswirkt, wird sich wenn auch nur in einem geringen Maße durch die nördlich verlaufende Trasse ergeben. Auch wenn die Umgehung in diesem Bereich etwas tiefer in die Landschaft einschneidet, wird diese je nach Perspektive im Hintergrund schemenhaft, inklusive der technischen Einrichtungen, sichtbar sein.

**OL-S-51 – Wehdestraße** (1 Kastanie)

Durch den potenziellen Bau der nahe gelegenen Trasse und die damit eventuell einhergehende Ausdünnung des dichten Baumbestandes und der gleichzeitigen Elektrifizierung sowie ca. 3 m hohen Lärmschutzmaßnahmen können sich Veränderungen der Sichtverhältnisse ergeben, die eine deutliche Änderung der Einsehbarkeiten und gesamtbildnerischen Gestaltung mit sich bringen können. Auf Grundlage der Maßnahmen würde sich eine Beeinträchtigung der Einzigartigkeit und Schönheit der Kastanie im Raumgefüge ergeben.

**OL-S-58 – Haselriege** (1 Eiche)

Eine Veränderung der Sichtbeziehungen zu dem ND und andere Beeinträchtigungen sind durch einen Bau der Umgehungstrasse wenn nur in einem vernachlässigbar geringen Maße zu erwarten.

**OL-S-61 – Hellmskamp** (56 Eichen)

Eine Beeinträchtigung der Schönheit und des Gesamtbildes wird auch trotz der lokal in die Landschaft einschneidenden Umgehungstrasse, je nach Blickrichtung auf Grundlage der über 4 m hohen Lärmschutzmaßnahmen und der Elektrifizierung vorhanden sein.

**OL-S-63 - Otternweg/ Pfänderweg** (Alter Baumbestand)

Eine bildliche oder in der Eigenart und Schönheit wirkende Beeinträchtigung durch den potenziellen Bau der Umgehungstrasse wird wenn nur im geringen Maße ausfallen. Grund dafür ist die zusätzliche Wohnbebauung im Sichtbereich Richtung Trasse, woraus deutlich wird, dass eine Einsehbarkeit nur sehr eingeschränkt möglich ist.

**OL-S-64 - Eckernstraße und Nebenweg** (72 Eichen)

Zu der Einschätzung, dass durch die mögliche Umgehungstrasse so gut wie keine Beeinträchtigung hervorgerufen wird, trägt die Tatsache bei, dass mehr als ein Kilometer Luftlinie zwischen dem ND und der potenziellen Trasse liegen.

**OL-S-65 - Butjadinger Straße** (1 Blutbuche)

Eine Beeinträchtigung der Einzigartigkeit und Schönheit sowie gesamtbildnerische Wirkung und Bedeutung würde im extremsten Fall nur gering ausfallen.

**OL-S-66 - Mittelkamp (Nordseite)** (51 Eichen)

Die Orientierungsmöglichkeit in Bezug auf den Verlauf der Reihung wird auch weiterhin unter Berücksichtigung des Baus der Umgehungstrasse möglich sein, da die Trasse sich in dem zu betrachtenden Bereich an die Bundesautobahn schmiegt oder op-

tisch hinter anderen Vegetationsformen verschwindet. Eine Einschränkung oder Beeinträchtigung der Einzigartigkeit beziehungsweise bildnerischen Gesamtgestaltung fällt deshalb wenn überhaupt nur in einem geringen Maße aus.

#### **5.1.2.2.3 Geschützte Landschaftsbestandteile**

Im Folgenden werden mögliche, planungsrelevante Beeinträchtigungen, der durch die Umgehungstrasse tangierten, Trassen nahen geschützten Landschaftsbestandteile aufgeführt. Diese groben Einschätzungen ergeben sich auf Grundlage der oben geschilderten, gegenwärtigen Situation im Raumgefüge unter Einbezug der Vorbeeinträchtigungen.

##### **Alte Braker Bahn (Verzeichnisnummer 5)**

Wird es zur Umsetzung der geplanten Umgehungstrasse kommen, ist mit keiner wesentlichen Beeinträchtigung des geschützten Landschaftsbestandteiles der Alten Braker Bahn zu rechnen. Nur wenn es möglich ist Sichtbeziehungen durch die trassenumgebenden Gehölzbestände oder die kleingliedrigen Landschaftsprägenden Gehölzstrukturen und Wallhecken aufzubauen, kann es an topografischen Erhöhungen zu rudimentären Einsehbarkeiten der Alten Braker Bahn kommen.

##### **Gehölzbestand am Gleisweg (Verzeichnisnummer 4)**

Werden die potenziellen Verhältnisse der Umgehungstrasse auf den Gehölzbestand projiziert, wird das bestehende Gleis nur noch als Zuwegung zum Hafengleis genutzt und nur wenig frequentiert sein. Die Belastungen des Gebietes werden deutlich zurückgehen. Optimaler Weise wäre jedoch die Nicht-Umsetzung des Hafengleises, wodurch der an das Gebiet angrenzende Bahngleisabschnitt gänzlich brach fallen würde und abhängig von der Überplanung eventuell als mögliche Expansionsfläche für den natürlichen Gehölzbestand zur Verfügung stehen könnte.

##### **Wallhecken**

Durch geplante Umgehungstrasse würde es vor allem in dem Naturraum des „Rasteder Geestrandes“ zu Beeinträchtigungen von Wallheckenformationen kommen. Diese haben in dem Bereich eine Raumgliedernde Funktion, formen Wegebeziehungen und umrahmen Gehöfte. Durch den Bau der Umgehungstrasse wäre es unvermeidbar mindestens Teile von Hecken für die Herstellung der Trasse zu entfernen. Die Mehrheit der Hecken wurde jedoch schon durch die A 29 in ihrer ursprünglichen Gliederungsfunktion beeinträchtigt, so dass abgeschätzten Beeinträchtigungen nur noch als Ergänzung zu sehen sind und nicht als neue, tief greifende Zerstörung des durch Wallhecken gegliederten Raumgefüges. Zudem würde die Chance bestehen neue Gliederungsräume entlang der Umgehungstrasse durch Pflanzung neuer Wallhecken entstehen zu lassen und zu formen.

In der Gesamtschau wird das dichte, landschaftstypische Wallheckennetz nicht in seinem Ursprung verändert, sondern nur noch zusätzlich beeinträchtigt.

#### 5.1.2.2.4 Ortsbildprägende Kulturdenkmale

Im Umgehungstrassenbereich befinden sich wenig Kulturdenkmale. Im landschaftlichen Bereich der Umgehungstrasse sind vereinzelt größere, alte Gehöfte (meist umgeben von Baumbestand) sichtbar prägend. Diese Funktion bleibt auch erhalten, da die Umgehungstrasse auf Grund ihrer räumlichen Nähe nur als zusätzliches Element in der Landschaft, aber nicht als grundsätzlich neues und Raum zerschneidendes, angesehen werden kann.

#### 5.1.2.2.3 Sonstige wichtige Bereiche

In Bezug auf weitere wichtige Bereiche entlang der Umgehungstrasse wurden die Gewerbeentwicklung in zwei Bereichen und die Windenergieentwicklung im Stadtgebiet erwähnt. Für diese sollen im Folgenden eine mögliche Abschätzung der Beeinträchtigung vorgenommen werden.

##### **Gewerbeentwicklung**

In der Nähe der geplanten und beschriebenen Gewerbegebiete würde die Umgehungstrasse geführt werden, so dass perspektivisch einerseits keine potenziellen Flächen für Wohnen oder Erholung betroffen sind. Andererseits würden wichtige Flächen für die Gewerbeentwicklung wegfallen. In der Zusammenfassung, fokussiert auf den landschaftsbildlichen Charakter der genannten Bereiche, ist jedoch festzuhalten, wenn schon die Entwicklung von Gewerbeflächen angedacht wurde, ist eine Vorbeeinträchtigung der Gebiete vorhanden und die Bereiche würden abschätzbar nicht für höherwertige, bauliche Nutzungen zur Verfügung stehen. Eine charakterliche Vorbelastung der Bereiche ist vorhanden und würde entweder durch den Ausbau von Gewerbe oder durch eine Bahntrasse verstärkt werden. Andererseits müssten neue Flächen zur Gewerbeentwicklung für die überplanten Flächen gefunden werden.

##### **Windenergie**

Eine potenziell geeignete Fläche im Bereich der Donnerschweer Wiesen für einen Windenergiestandort fiel u. a. mit der Argumentation der zu hohen Landschaftsbildbeeinträchtigung aus der Diskussion.

Da sich in dem gleichen Bereich in der Hunteniederung die aufgeständerte Umgehungstrasse befinden soll, wo auch hohe Windkraftanlagen geplant wurden, ist eine grundsätzliche Beeinträchtigung des Raumes durch sichtbar-räumliche Veränderungen in dem Bereich absehbar. Allerdings bedarf es einer detaillierten Prüfung der Beeinträchtigungen und Auswirkungen auf Sichtbeziehungen und Landschaftsbildveränderungen.

#### 5.1.2.2.4 Zusammenfassung der zu erwartenden Beeinträchtigungen durch die Umgehungstrasse

In Bezug auf die voranstehende detaillierte Abschätzung der zu erwartenden Beeinträchtigungen der beschriebenen Gebiete und Räume ist in der Gesamtschau fest zu halten, dass sich durch den Bau der Umgehungstrasse teilweise wesentliche, Raum

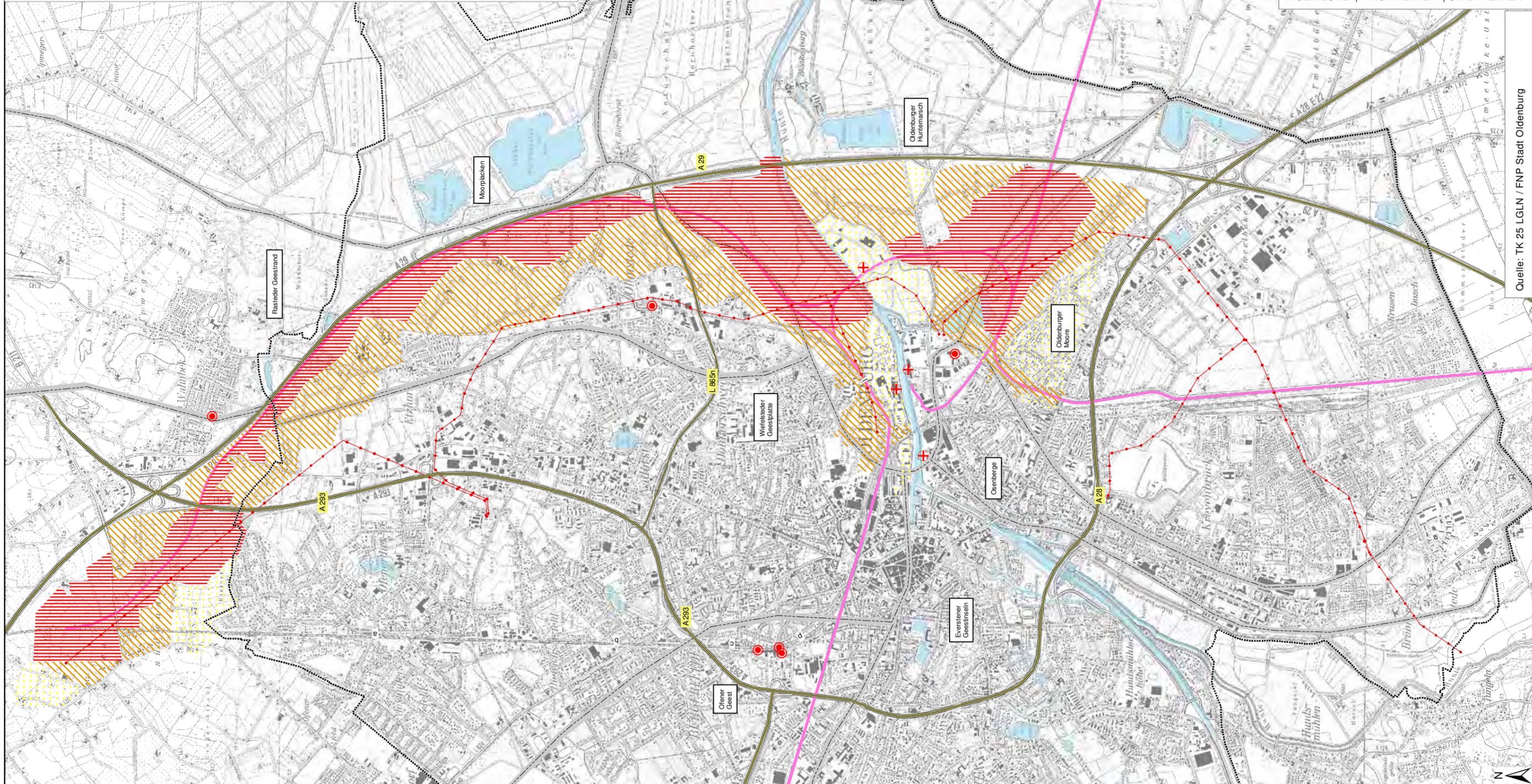
**Beeinträchtigungen des Stadt- und Landschaftsbildes an der Umgehungstrasse**

M.: 1 : 40.000  
15.01.2014  
Projekt-Nr.: 9639

**Thalen Consult**  
INGENIEURE | ARCHITEKTEN | STADTPLANER  
Urwaldstraße 29  
26340 Neuenburg  
04452 916-0 (Tel)  
04452 916-101 (Fax)  
info@thalen.de

**Legende**

- Stadtgrenze
- Gewässer
- Bahn - Umgehungstrasse
- Naturräumliche Gliederung**
- Grenze der Landschaftseinheit mit Namen
- Vorbelastungen**
- Bundesautobahn mit Nummer
- autobahnähnliche Straße mit Nummer
- 110 kV Stromtrasse
- hohe Sendemasten und Türme
- markante Industrie
- Beeinträchtigung**
- hohe Beeinträchtigung
- mittlere Beeinträchtigung
- keine bis geringe Beeinträchtigung



Quelle: TK 25 LGLN / FNP Stadt Oldenburg

beeinträchtigende bauliche Veränderungen (z. B.: neue Trassenabschnitte in den Donnerschwer Wiesen) ergeben werden, wiederum aber weniger Beeinträchtigungen im zentral bestehenden Stadtgefüge zu verzeichnen sind. Es ist absehbar, dass sich neue Betroffenheiten durch den Bau oder veränderte Lärmverhältnisse ergeben werden. Vor allem im Stadtgefüge südlich der Hunte ist mit neuen Betroffenheiten und Veränderungen zu rechnen. Bild verändernde Maßnahmen würden nicht ausbleiben und die Charakteristik vor allem am bewohnten Stadtrand verändern. Jedoch würden gleichzeitig neue urbane Qualitäten frei werden und vielfältige Möglichkeiten zur Gestaltung und Steigerung der Eigenarten, Schönheit und Qualitäten eröffnen. Ein weiterer wesentlicher Vorteil würde die Umgehungstrasse, durch die Lärmentlastung im Bereich des Innenstadtdgefüges (viele Betroffenheiten), mit sich bringen. Einhergehen würde die Aufwertung der wenigen und deshalb wertvollen Raumbild prägenden Bereiche im Innenstadtbereich

In dem ergänzenden Kartenwerk 1.2.2 befindet sich eine grafische Einschätzung der Veränderungen entlang der Umgehungstrasse.

## 5.2 Denkmalschutz

### 5.2.1 Beschreibung der Beeinträchtigungen

Im Oldenburger Stadtgebiet liegen verschiedene Kulturdenkmale. Hierbei werden nach dem niedersächsischen Denkmalschutzgesetz Bodendenkmale und Baudenkmale unterschieden.

Innerhalb der Betrachtungsräume sind keine Bodendenkmale ausgewiesen und bedürfen somit keiner näheren Beurteilung.

Jedoch gibt es eine Vielzahl von Baudenkmalen, die je nach Verortung an der Bestandsstrecke oder der Umgehungstrasse entweder direkt oder indirekt beeinträchtigt sind.

Dabei ist der Bestandsschutz nicht betroffen, da weder für die Bestandstrasse noch die Umfahrung Denkmale selbst verändert oder gar abgerissen werden müssen.

In Bezug auf den Denkmalschutz ist in dieser Untersuchung daher nur der Umgebungsschutz der Baudenkmale von besonderer Bedeutung. Beim Umgebungsschutz ist

- einerseits auf die möglicherweise veränderten Sichtbezüge zum Denkmal und
- andererseits auf das geänderte Erscheinungsbildes des Denkmals in Zusammenhang mit seiner Umgebung (hier vor allem im Hintergrund)

einzugehen. Hierbei ist vor allem der Fokus auf Denkmalensembles bzw. Gruppendenkmale zu legen, bei denen ein Zusammenspiel und Wirken in Zusammenhang mit dem Stadt- und Landschaftsbild prägenden und zu schützenden Bereichen stattfindet. Ein Zusammenwirken mit der unmittelbaren Umgebung und teilweise auch als Gebäudegruppe hebt die besondere Schönheit des Gesamtensembles erst richtig hervor. Diese Bereiche bedürfen des besonderen Umgebungsschutzes aufgrund ihrer Einzigartigkeit. Die Einzeldenkmale sind nicht minderwertiger zu betrachten, sondern unter einer anderen Sichtweise. Meist steht das Zusammenspiel von äußerer und innerer Gestalt des Bauwerkes hierbei im Vordergrund wobei der Umgebungsschutz nicht minderwertiger anzusetzen ist, so dass eine zur Nachbarschaft separierte Betrachtung stattfinden kann.

Beispielhaft und exemplarisch werden in folgenden Kapiteln zunächst die optischen Beeinträchtigungen und an Baudenkmalen mit Hilfe von Darstellungen erläutert. Dabei wird eine Unterscheidung von Denkmalen im Bereich der Bestands- und Umgehungstrasse sowie auch von den einzelnen Beeinträchtigungsstufen vorgenommen. Die weißen Punkte und Linien in den Abbildungen stellen die Sichtperspektiven dar. Die rote Linie entspricht der geschätzten sichtbaren Oberkante der geplanten Lärmschutzwände. Meist wird nur eine exemplarische Perspektive veranschaulicht. Mehrere Perspektiven und die gesamtträumliche Wahrnehmung tragen zur Beurteilung bei.

### 5.2.1.1 Kategorien an der Bestandstrasse

0 keine bis geringe Beeinträchtigung (Weißenmoorstraße 289) (siehe Abb. 2.1, 2.2, 2.3)

Das Denkmal wird in seiner Gesamtwirkung nicht wesentlich beeinträchtigt. Die Entfernung vom öffentlichen Raum ist groß, woraus sich auch ergibt, dass die gesamt-bildnerischen Veränderungen grundsätzlich nur sehr gering ausfallen können. Nur durch einige besondere Sichtwinkel ist eine eventuelle Erkennung der Lärmschutzmaßnahmen hinter Grünstrukturen möglich.

Abb. 2.1: Weißenmoorstraße 289, Perspektiven



Abb. 2.2: Weißenmoorstraße 289, Ansicht



Abb. 2.3: Weißenmoorstraße 289, Seitenansicht



- mittlere Beeinträchtigung (Würzburger Straße 31) (siehe Abb. 2.4)

Die Beeinträchtigungen des Wohnhauses ergeben sich beispielsweise durch die Einsichtigkeit der Lärmschutzwände und Elektrifizierungsmasten im Hinterhofbereich (hier ist nur eine Gebäudeseite dargestellt). Auch wenn Grüngelände die wesentlichsten Sichtbeziehungen reduzieren ist dennoch eine wesentliche gesamtbildnerische Beeinträchtigung (vor allem in den nicht belaubten Jahreszeiten) absehbar.

Abb. 2.4: Würzburger Straße 31



- hohe Beeinträchtigung (Brüderstraße 1) (siehe Abb. 2.5)

Das Wohnhaus wird durch die potenziellen Lärmschutzmaßnahmen (hier sind exemplarisch nur die Lärmschutzmaßnahmen an einer Trassenseite eingezeichnet und eine Gebäudeseite dargestellt) fast gänzlich überformt. Obwohl schon Vorbeeinträchtigung durch die bestehenden Elektrifizierungsmasten und das Brückenbauwerk am Pferdemarkt bestehen wirken die neu geplanten Maßnahmen zunehmend Bild verändernd und Sicht einschränkend.

Abb. 2.5: Brüderstraße 1



### 5.2.1.2 Kategorien an der Umgehungstrasse

keine bis geringe Beeinträchtigung (Waterender Weg 130) (siehe Abb. 2.6, 2.7)

Die geplanten Lärmschutzmaßnahmen befinden sich weder im Sichtbereich des Denkmals, noch verändern sie dessen Gesamtbild. Die neu geplante Trasse läuft zwar in dem hier betrachteten Gebiet schon dammlagig erhöht und in einer geringen Entfernung vom Denkmal. Dennoch befinden sich sowohl die dichten Gehölzstrukturen im Hintergrund des Fotos noch dazwischen sowie auch die aufgeständerte Nordtangente.

Abb. 2.6: Waterender Weg 130, Perspektive



Abb. 2.7: Waterender Weg 130, Ansicht



- mittlere Beeinträchtigung (Breslauer Straße 51) (siehe Abb. 2.8, 2.9, 2.10)

Das betrachtete Denkmal befindet sich in einem urban überformten Gebiet, jedoch wirkt es zusammen mit den anderen umgebenen Gebäuden als Ensemble. In sich bleibt das Gruppendenkmal erhalten, jedoch werden die Gebäude auf Grundlage ihrer zum Teil unmittelbaren Nähe zur neu ausgebauten Bestandstrasse durch die Lärmschutzmaßnahmen und die Elektrifizierung in ihrem Gesamtbild verändert. Zudem ist eine direkte Sichtbarkeit zur Trasse (und zum Teil zu den Trassen gegenüberliegenden Gebäuden) derzeit gegeben, aber nicht mehr nach den Ausbaumaßnahmen möglich. Durch die vielen Grün- und Gehölzstrukturen werden derzeitige Einsehbarkeiten eher in geringem Maße auf den Fotos deutlich; wenn die grüne Belaubung nicht mehr vorhanden ist bestehen direkte, fast uneingeschränkte Sichtbezüge zur Tasse.

Abb. 2.8: Breslauer Straße 51, Perspektive



Abb. 2.9: Breslauer Straße 51, Ansicht



Abb. 2.10: Breslauer Straße 51, Straßenansicht



- hohe Beeinträchtigung (Wehdestraße 75) (siehe Abb. 2.11, 2.12, 2.13)

Auch wenn der betrachtete Gebäudebestand derzeit völlig eingegrünt und somit leicht abgeschirmt scheint muss bei der Betrachtung hinzugezogen werden, dass die bestehende Trasse noch erweitert wird. Der Abstand zwischen Bebauung und Trasse wird sich somit verringern und die direkte Einsehbarkeit der Trasse und Lärmschutzmaßnahmen wird durch die zusätzliche Ausdünnung des Gehölzbestandes deutlicher.

Auch von der südlichen Seite der Trasse wird sich das Bild des Denkmals verändern, da die Einsehbarkeit des Denkmals nicht mehr in der Weite gegeben sein wird.

Die Umgebung des Denkmals wird sich somit deutlich verändern und ein anderes Gesamtbild erzeugen.

Abb. 2.11: Wehdestraße 75, Perspektiven



Abb. 2.12: Wehdestraße 75, Ansicht



Abb. 2.13: Wehdestraße 75, Straßenansicht



## 5.2.2 Beschreibung der beeinträchtigten Denkmale

Nachstehend findet eine kurze, übergeordnete Zusammenfassung der Ergebnisse aus der Beurteilung der Baudenkmale mit exemplarischen beispielhaften Erläuterungen statt. Eine vollständige Übersichtstabelle aller Denkmale ist ergänzend im Anhang A2.1 mit einer räumlichen Verteilungskarte zu finden.

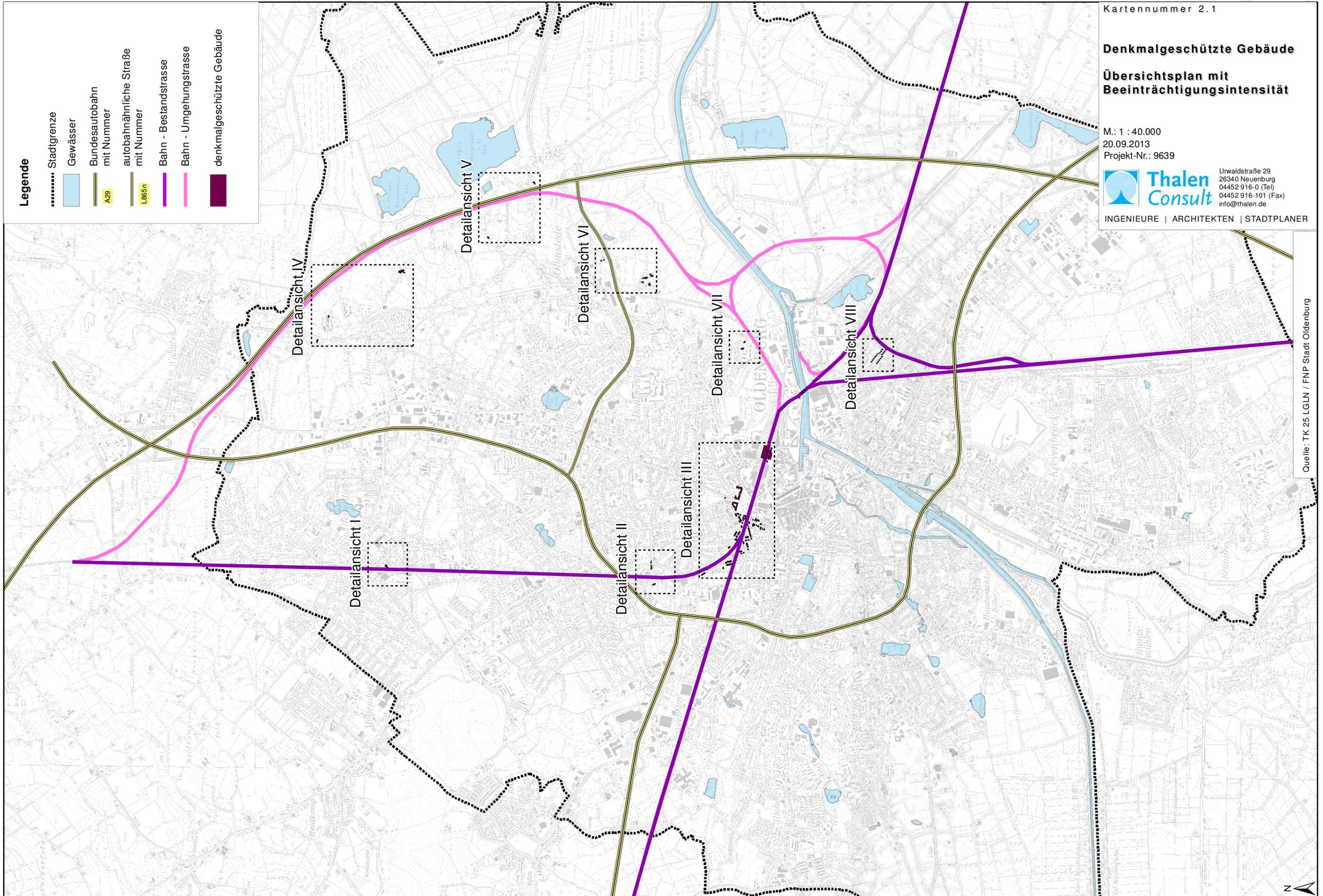
Bei der Beurteilung wird das jeweilige Denkmal als Schutzobjekt angesetzt, dessen tatsächlich sichtbare Beeinträchtigung durch die jeweilige potenzielle Trassenführung beziehungsweise den Ausbau anzunehmen ist. Hierbei wird die Betrachtungsweise aus dem öffentlichen Raum auf das Denkmal und (wenn vorhanden) die Sichtbeziehungen zwischen und zu Gebäudedenkmalen vorgenommen. In Einzelfällen fließt auch die Beziehung zu einem dazugehörigen Naturdenkmal in besonderer Art und Weise mit ein. Exemplarische Beeinträchtigungen können die veränderte, nicht mehr optisch einsehbare Kulisse des Denkmals oder die Veränderung des umgebenden Raumgefüges sein. Diese Änderungen werden hauptsächlich durch die potenziellen Lärmschutzmaßnahmen und die Elektrifizierungseinrichtungen hervorgerufen. Aber auch die veränderte Gesamtwirkung des Denkmals kann durch die Überformung auf Grundlage von baulichen Maßnahmen mehr oder minder beeinträchtigt sein. Eine komplette Überformung der Umgebung findet vornehmlich im Bereich der neu herzustellenden Trassenabschnitte statt. Hierbei können sowohl gesamtgestalterische Veränderungen stark beeinträchtigend wirken als auch Störung der (weitläufigen) Sichtbereiche und Einsehbarkeiten eintreten.

Die Bewertung der Beeinträchtigungen findet grundstücksbezogen statt und es wird auf Grund der oben genannten Kriterien in „keine bis geringe Beeinträchtigungen“, „mittlere Beeinträchtigungen“ und „hohe Beeinträchtigungen“ unterschieden (siehe Karten 2.1 und 2.2). Dabei werden die derzeitigen Gegebenheiten als Ausgangspunkt zur Beurteilung gesetzt. Eine Einschätzung, bei einer Nichtrealisierung der Bestandstrasse mit entsprechendem Rückbau und die sich daraus ergebenden Potenziale hinsichtlich Denkmalwürdigkeit können im Rahmen dieses Gutachtens nicht gegeben werden.

Übergreifend ist fest zu halten, dass im Bereich der Trassenalternativen insgesamt 133 Baudenkmale betrachtet wurden. Davon liegen etwa zwei Drittel (97 Gebäude) in der Nähe der Bestandstrasse, ein Drittel an der Umgehungsstrasse (33 Gebäude) und etwa zwei Prozent (3 Gebäude) wären von den Maßnahmen beider Trassen beeinträchtigt.

**Legende**

-  Stadtgrenze
-  Gewässer
-  Bundesautobahn mit Nummer
-  autobahnähnliche Straße mit Nummer
-  Bahn - Bestandsstrasse
-  Bahn - Umgehungstrasse
-  denkmalgeschützte Gebäude



Quelle: TK 25 LGLN / FNP Stadt Oldenburg

**Legende**

- ..... Stadtgrenze
-  Gewässer
-  Bundesautobahn mit Nummer
-  autobahnähnliche Straße mit Nummer
-  Bahn - Bestandsstrasse
-  Bahn - Umgehungstrasse
- Beeinträchtigung**
-  keine bis geringe
-  mittlere
-  hohe

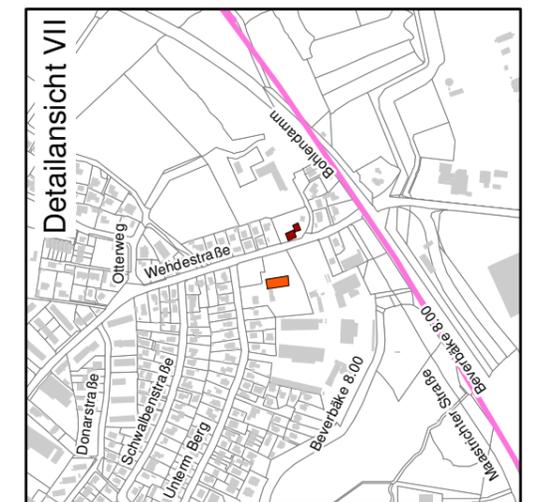
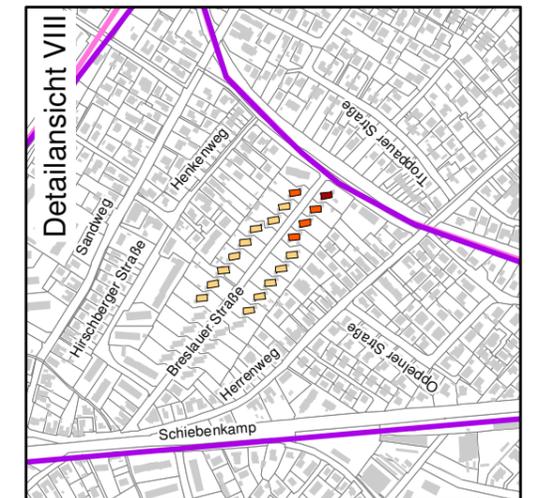
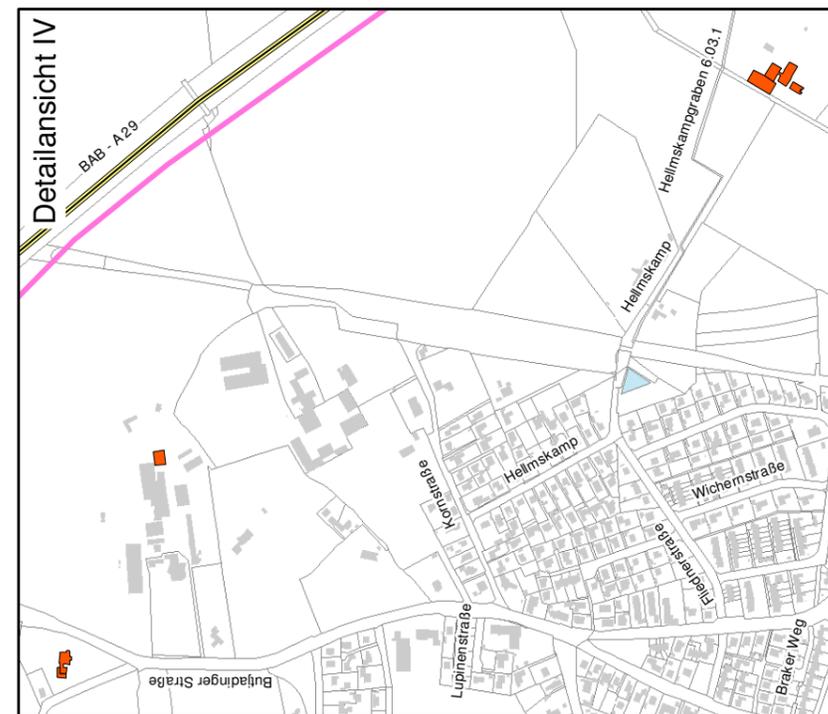
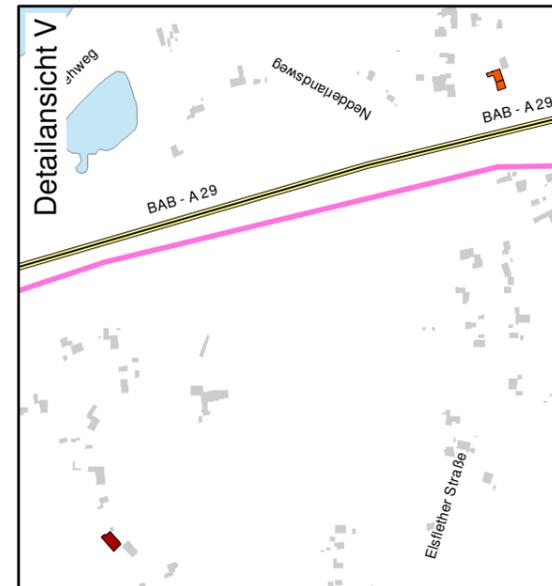
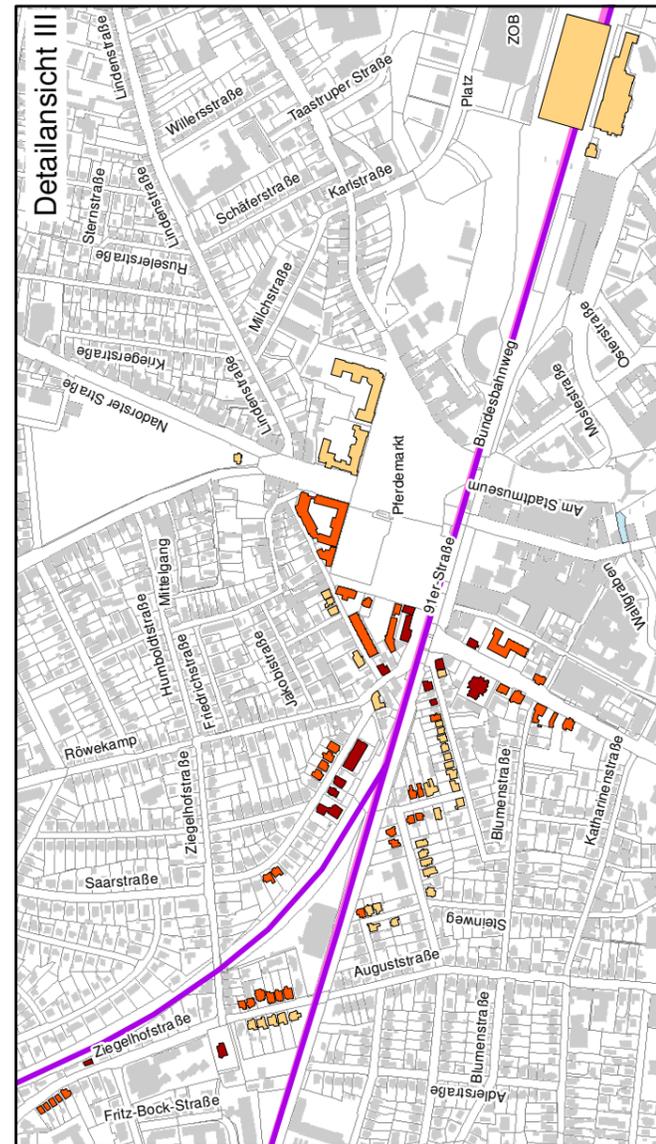
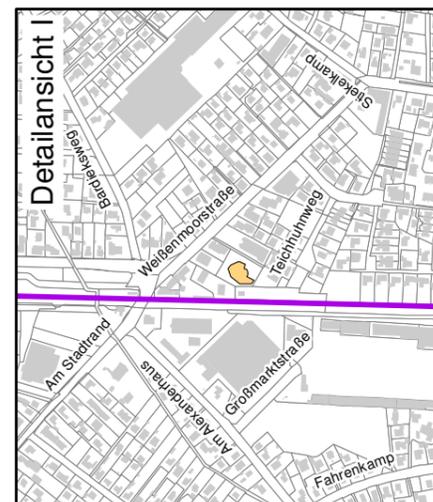
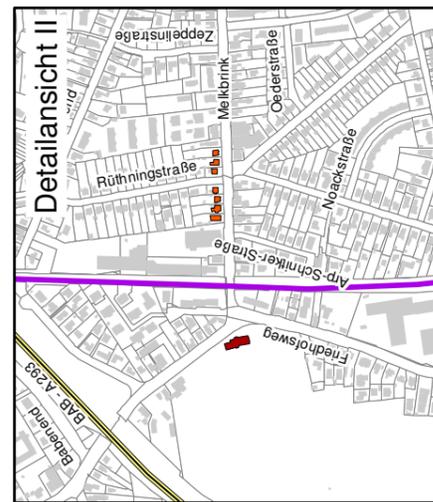


Tabelle: Beeinträchtigte Denkmale

Trassen	Anzahl (Anteil an Gesamtzahl)	Beeinträchtigungen keine bis geringe	mittlere	hohe
Umgehungstrasse	33 ( 25 %)	19 (58 %)	11 (33 %)	6 (9 %)
Bestandstrasse	67 (97 %)	38 (39 %)	44 (45 %)	15 (16 %)
Beide Trassen	3* (2 %)	4 (67 %)	2 (33 %)	0 (0 %)
<b>Summe</b>	<b>133</b>			

\* rechnerisch 6; wegen Doppelbeeinträchtigung nur 3 Gebäude

Insgesamt ist festzuhalten, dass die überwiegende Mehrheit der Denkmale keine, eine geringe oder mittlere Beeinträchtigung erfährt. Der Anteil der von hohen Beeinträchtigungen betroffenen Gebäude liegt pauschalisiert gesehen bei 10-15 Prozent. In Bezug auf die quantitative Auswertung sollte beachtet werden, dass sie nichts über die detaillierte, qualitative Beeinträchtigung aussagt oder gar eine Wertigkeit oder Vergleichbarkeit beinhaltet.

### 5.2.2.1 Betroffene Baudenkmale im Bereich der Bestandstrasse

Übergeordnet sollte drauf hingewiesen werden, dass schon Beeinträchtigungen der Denkmale durch die innerstädtische, urbane Lage sowie durch die derzeitig vorhandene Bestandsstrecke der Bahn und deren Gleisführung besteht. Folglich werden nur noch die ergänzenden Beeinträchtigungen bewertet.

Im Allgemeinen sollte herausgestellt werden, dass es in Einzelfällen einen Eingriff in den Bestandsschutz von (trassennahen) Denkmalen geben wird. Hierbei würden die vorhandenen Fenster durch entsprechende Schallschutzfenster ausgetauscht werden, was einen nicht unwesentlichen Eingriff in das jeweilige Denkmal darstellen würden. Insgesamt wurden entlang der Bestandstrasse 100 Denkmale beurteilt wovon knapp 20 Prozent hohe Beeinträchtigungen durch die Baumaßnahmen erfahren würden und die anderen 80 Prozent grob zur Hälfte keine bis geringe oder mittlere Beeinträchtigungen. Längs der Bestandstrasse befinden sich vermehrt alte Gebäude (-Typen). Diese sind vor allem durch das direkte Angrenzen an die Trasse und den freien Sichtbereichen auf die selbige in ihrem gesamtbildnerischen Charakter gestört. Zudem kommt häufig die Ensemblewirkung, die ebenfalls beeinträchtigt wird. Die mittleren Beeinträchtigungen ergeben sich ebenfalls am häufigsten in dem trassennahen Gebäudebestand in der Innenstadt. Relativiert werden die Beeinträchtigungen, häufig in Form der gesamtbildnerischen Veränderung, durch die dichte (fast lückenlose) Bebauung und somit Einschränkung der Hinterhofsituationen. Aber auch die größeren Abstände/ Entfernungen zur Trasse und die vielfach stark begrünten Hinterhöfe lassen die Beeinträchtigungen reduzierter wirken. Ausnahmen hiervon sind Gebäude im Sichtbereich von trassenquerenden Straßenabschnitten. Geringe bis keine Beeinträchtigungen ergeben sich vor allem dann, wenn die Entfernung zur Trasse im urbanen Bereich zu groß wird, keine Sichtbeziehungen mehr bestehen und keine Beeinträchtigung des Gesamtbildes stattfindet.

### 5.2.2.2 Betroffene Baudenkmale im Bereich der Umgehungstrasse

Die geplante Umgehungstrasse führt im nördlichen Teil des Stadtgebietes entlang der meist erhöht geführte Bundesautobahn A 29. Diese durchschneidet die meist weitläufigen Landschaftsteile und beeinträchtigt auch das ursprüngliche Hintergrundbild in der Landschaft schon in der Ausgangslage dieser Beurteilung. Die geplante Umgehungstrasse ist in weiten Streckenabschnitten nur als ergänzende Beeinträchtigung für einige Denkmale zu sehen, welche schon eine allgemeine Vorbelastung durch die A 29 erlitten haben. Folglich werden nur noch die ergänzenden Beeinträchtigungen bewertet.

Im Bereich der Umgehungstrasse sind vor allem Denkmale in Form von alten, bäuerlichen Gehöften in der Nähe der potenziellen Trasse und ältere Wohnhäuser von Beeinträchtigungen betroffen. Es wurden 36 Gebäudedenkmale betrachtet, wovon bei etwa 60 Prozent keine bis eine geringe, bei circa 30 Prozent eine mittlere und bei etwa 10 Prozent eine hohe Beeinträchtigung eingeschätzt wurde.

Die hohen Beeinträchtigungen werden vermehrt auf Grundlage der gesamtbildnerischen Veränderungen (zum Teil sogar Überformungen), die sich durch die neue, dammlagige Trassenführung ergeben, vorgenommen. Eine gesamtbildnerische Veränderung und folglich auch eine veränderte Wahrnehmung des Denkmals in seiner derzeitigen Umgebung werden je nach Umfang eingeschätzt. Die geringeren Beeinträchtigungen werden meist anhand von sichtbaren Veränderungen am weiter entfernten Hintergrund- oder Horizontbereich vorgenommen, die das Denkmal nicht wesentlich beeinträchtigen und wo dessen Wirkung im Nahbereich erhalten bleibt.

### 5.3 Mobilität und Verkehr

Im Folgenden sollen die verkehrlichen Aspekte aufgegriffen werden, bei denen von wesentlichen, planungsrelevanten Veränderungen in Bezug auf den Trassenneu- oder -ausbau ausgegangen werden muss. Anfänglich wird die verkehrliche Bestandssituation entlang der jeweiligen Trasse grob umrissen, bevor eine Einschätzung der jeweiligen Veränderungen gegeben wird.

Verkehr beschreibt in Bezug auf dieses Gutachten die Bewegung von Personen oder Gegenständen sowie Informationen in der Nähe der jeweiligen Trasse oder über diese hinweg. Verkehr entsteht in Folge von räumlichen Trennungen von Wohnen, Arbeiten, Freizeit, Versorgung, Bildung etc.

Wie gut oder schlecht die Wege bewältigt werden können, hängt von der Qualität der Verkehrsinfrastruktur ab.

Als besonders bedeutsam für die Bevölkerung in Bezug die Mobilität entlang der Trassen wurden folgende Themen herausgearbeitet und im weiteren Verlauf untersucht:

#### **Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) und Betriebsabläufe**

Der ÖPNV stellt neben dem MIV ein wesentliches Element zur Vernetzung der Stadt dar. Er sichert im Rahmen der Grundversorgung die Erreichbarkeit von Orten für die Bevölkerung.

- **Radwegeverbindungen**

Radverkehrsverbindungen sind in Oldenburg ein überdurchschnittlich wichtiges städtisches Wegeelement.

- **Fahrzeiten und Fließgeschwindigkeit des Verkehrs**

Die Fahrzeiten und die Fließgeschwindigkeit des Verkehrs sind von der Organisation der Verkehrsnetze abhängig und bilden somit Qualitäten hinsichtlich der zeitlichen Erreichbarkeit aus.

- **Warte- und Standzeiten**

Warte- und Standzeiten im fließenden Verkehr ergeben sich durch verkehrliche (Lichtsignal-) Anlagen sowie technische Einrichtungen (Bahnschranken), welche sich in Form von Staus und Rückstaus ausdrücken können und Folgewirkungen auf den vernetzten Verkehr haben.

Auf Basis der Verkehrsdaten der Stadt Oldenburg wurden Hochrechnungen für die Schrankenschließhäufigkeiten und die daraus ableitbare Schrankenschließzeit (Durchschnittswerte) vorgenommen.

- **Sichtbeziehungen (Höhenverhältnisse, Überfahrten, Durchfahrten)**

Sichtbeziehungen und Einsehbarkeiten sind grundlegende Elemente im Verkehr. Sie dienen sowohl der Sicherheit als auch der Orientierung.

In die Analyse fließen nicht die Mobilitäts- und Verkehrsverhältnisse während der potenziellen Bauzeit der Trassen mit ein. Zudem werden nur die Bahnübergänge betrachtet, die nach dem Umbau der Bestandsstrasse nicht kreuzungsfrei sein werden (so wurde der Übergang „Alexanderstraße“ nicht betrachtet).

### 5.3.1 Bestehende Mobilitäts- und Verkehrsverhältnisse

Nachstehend werden die Mobilitäts- und Verkehrsverhältnisse in den Gebieten entlang der Bestands- und Umgehungsstrasse zu den ausgewählten Thematiken genauer erläutert.

#### 5.3.1.1 Bestandstrasse

##### ÖPNV und Betriebsabläufe (siehe Karte 3.1.1)

Die Eisenbahntrassen Wilhelmshaven – Oldenburg im zentralen bis nördlichen Stadtgebiet Oldenburg und die Eisenbahntrasse Oldenburg – Osnabrück im südlichen Stadtgebiet werden von mehreren Buslinien der Verkehr und Wasser GmbH Oldenburg (VWG) und der Imken Touristik gekreuzt.

Die nördliche Strecke wird von den Buslinien 322, 308, 303, 302 und der Nachtlinie N36 (einseitig) der VWG sowie der Buslinie 330 der Imken Touristik auf dem Bahnübergang Alexanderstraße zwischen den Haltestellen Feldstraße und Theodor-Pekolstraße gekreuzt. Werktags zwischen 6.00 und 19.00 werden diese Buslinien jeweils im 15 Minuten Takt bedient. Auf dem Bahnübergang Ofenerdiek am Bardieksweg zwischen den Haltestellen Zanderweg und Bahnhof Ofenerdiek überfährt die Linie 301 die Gleise im gleichen Takt. Außerdem überqueren die Nachtlinien N36 (nur eine Richtung) und N37 (nur eine Richtung) diesen Bahnübergang.

Die südliche Strecke wird von den Buslinien 302, 307, 316 und 317 gekreuzt. Zwischen den Haltestellen „Schulstraße“ und „Viktoriastraße“ überqueren die Busse der Buslinien 316 (werktags im zwei Stunden Takt) und 317 (werktags 30 Minuten Takt) gleich zweimal die Bahntrasse. Im Bereich der Dragonerstraße bis Drielake schneidet die Buslinie 307 im 15- 30 Minuten Takt ebenfalls zweimal die Bahntrasse. Auf der Bremer Heerstraße überfährt die Buslinie 302 werktags alle 30 Minuten sowie die Nachtlinie N 40 einseitig die Eisenbahnstrecke zwischen den Haltestellen Bhf. Osterburg und Largauweg bzw. Stieglitzweg.

##### Radwegeverbindungen (siehe Abb. 3.1)

Der Radverkehr in der Stadt Oldenburg spielt eine wichtige Rolle. Im Stadtentwicklungsprogramm der Stadt wird dieser Verkehrsart eine Schlüsselbedeutung zugewiesen. Das Fahrrad stellt ein vollwertiges, gleichberechtigtes und vollständig integriertes Verkehrsmittel im Stadtgebiet dar. Rund 43 Prozent der Oldenburger Bürger benutzen das Rad als Verkehrsmittel.<sup>6</sup> Demnach ist Oldenburg die Stadt mit den höchsten An-

<sup>6</sup> Vgl.: Stadt Oldenburg (2009): Was bewegt die Oldenburger? Ergebnisse der Haushaltsbefragung 2009 zu Verkehrsverhalten, S. 5.

**Legende**

- ..... Stadtgrenze
- Gewässer
- Bundesautobahn mit Nummer
- autobahnähnliche Straße mit Nummer
- Haltestelle
- Bahnübergang (13)

**Gesamte Verkehrsbelastung/24 h  
Prognose 2025**

- 4 - 9
- 10 - 49
- 50 - 99
- 100 - 149
- 150 - 199
- 200 - 250

**Prognosezahlen 2025**

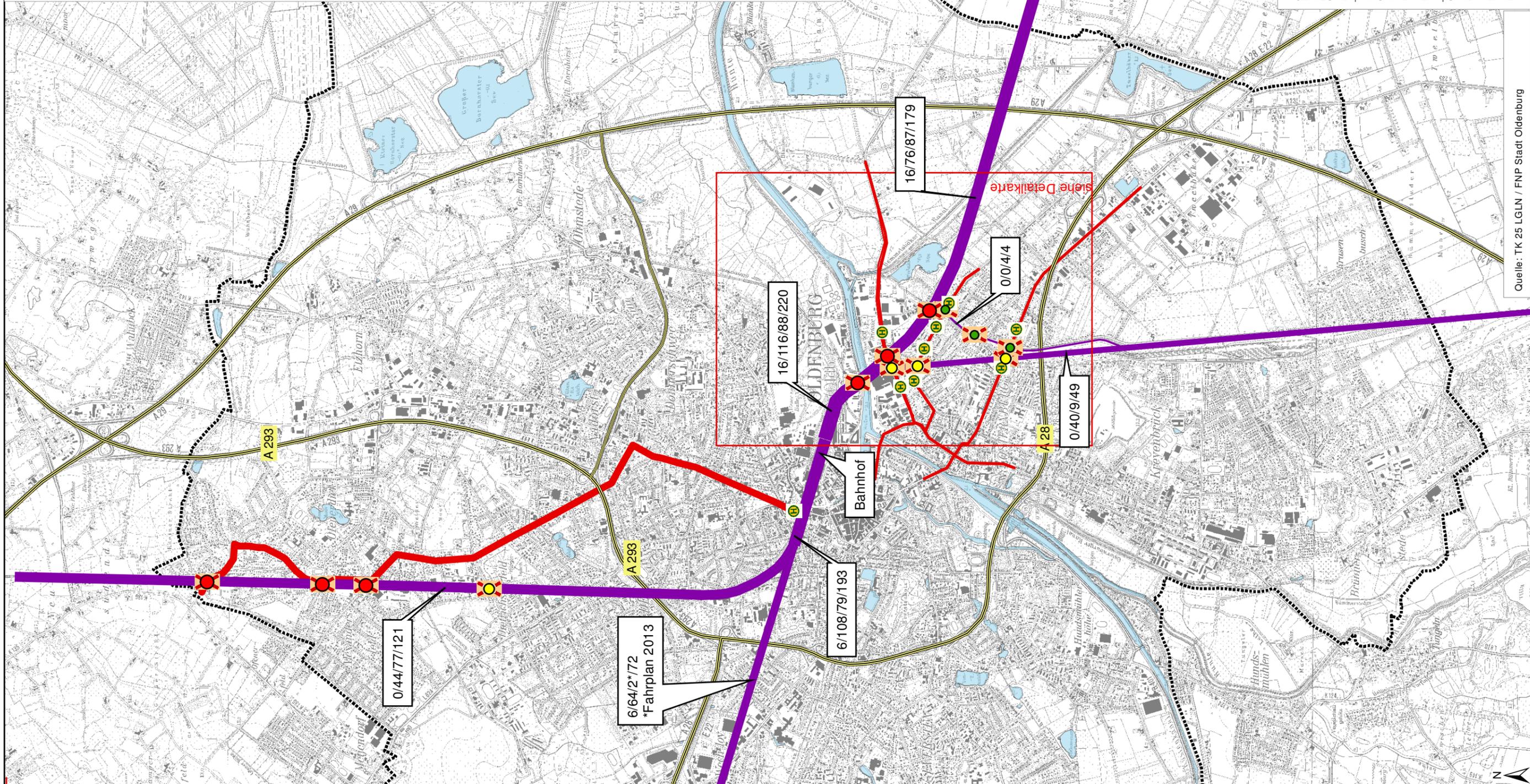
FernV/PNV/Güterv/Gesamt

**Buslinientakt**

- 3-4 x pro Std.
- 2 x pro Std.

**Schrankenschließzeit in Minuten pro Tag**

- unter 30
- 60 bis 119
- über 180



Quelle: TK 25 LGLN / FNP Stadt Oldenburg

teilen von Radverkehrsteilnehmern in ganz Deutschland und Europa. Für diese Entwicklung ist auch die verbesserte Infrastruktur für Radfahrer, wie Fahrradstraßen, zielnahe und brauchbare Abstellplätze sowie radverkehrsfreundliche Ampelschaltungen ausschlaggebend.

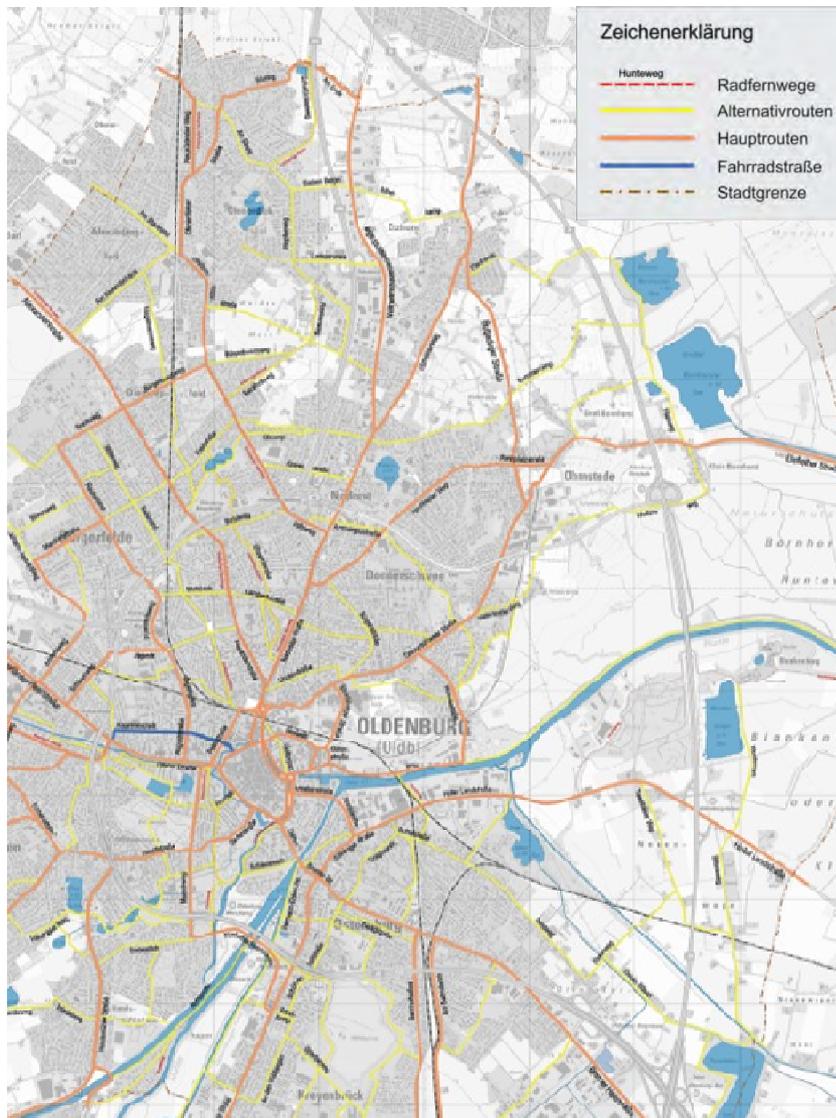
Laut dem Radwege-Netzplan der Stadt Oldenburg queren zwei Haupttrouten und eine Alternativroute (siehe Abb. 3.1) die Bahnstrecke Oldenburg – Wilhelmshaven. Diese Kreuzungspunkte sind die Bahnübergänge „Am Strehl“, „Am Stadtrand“ und „Bürgerbuschweg“. Den am stärksten frequentierten Übergangspunkt stellt der Übergang „Am Stadtrand“ mit über 900 Radüberquerungen pro Tag dar. Insgesamt befahren täglich etwa 1.800 Radfahrer diese Bahnübergänge.

Ein regionaler Radwanderweg kreuzt die Strecke am Bahnübergang „Am Strehl“.

Im südlichen Bereich Osternburg/Hemmelsberger Kurve führen zwei Haupttrouten sowie drei Alternativrouten (siehe Abb. 3.1) über die Eisenbahnstrecken Oldenburg – Osnabrück und Oldenburg – Bremen. An den Bahnübergängen „Holler Landstraße/Stedinger Straße“, „Schulstraße“ und „Bremer Heerstraße“ fahren täglich insgesamt über 2.800 Radfahrer über die Gleise. Besonders der Bahnübergang „Schulstraße“ sticht mit mehr als 1.500 Überquerungen hervor.

Besondere Bedeutung kommt der Querung der Hunte für Radfahrer und Fußgänger über die Hunteklappbrücke im Osten der Innenstadt zu.

Abb. 5.1: Ausschnitt Netzplan der Stadt Oldenburg



### Fahrzeiten und Fließgeschwindigkeit des Verkehrs

Die Fahrzeiten in den Gebieten an der Bestandstrasse sind neben den technischen Verkehrseinrichtungen durch Engpässe in Form von Bahnübergängen geprägt. Gerade in Bezug auf den Verkehr zu den Stoßzeiten können diese Übergänge zu Nadelöhren werden. Zusätzliche Beeinträchtigungen ergeben sich durch die unten aufgeführten Schrankenschließzeiten, die Folgestaus und Behinderungen ebenso wie eine starke Minderung der Fließgeschwindigkeit der betroffenen Verkehrsströme mit sich ziehen. Die Fahrzeiten verlängern sich drastisch bei Überlagerung der behindernden Faktoren.

### Warte- und Standzeiten

Die derzeitige Verkehrsbelastung der Bestands-Eisenbahnstrecke Oldenburg – Wilhelmshaven beträgt 44 Personennahverkehrszüge und acht Güterverkehrszüge pro Tag.<sup>7</sup> Basierend auf diesen Zahlen wurden in den letzten zehn Jahren Verkehrszählungen und Erhebungen der Schrankenschließzeiten durch die Stadt Oldenburg an den Bahnübergängen dieser Trasse und der Strecken nach Osnabrück sowie Bremen durchgeführt. Auf Basis dieser Zahlen und Zählräume wurden Hochrechnungen für den Gesamttag vorgenommen.

#### Teilbereich nördlich der Hunte

Am nördlichen Stadtrandgebiet wird täglich der Bahnübergang „Am Strehl“ von über 1.000 Kfz sowie 150 Radfahrern überquert. Die Schrankenschließzeit beträgt 140 Minuten pro Tag bei etwa 60 Schließungen.

Am Bahnübergang „Karuschenweg“ überqueren ca. 2.500 Kfz, 680 Radfahrer und über 200 Fußgänger täglich die Gleise. Dort beträgt die derzeitige Gesamtschrankenschließdauer über drei Stunden innerhalb von 24 Stunden mit 60 Schließungen. Der am stärksten frequentierte Bahnübergang „Am Stadtrand“ ist am Tag 60 mal geschlossen und wird insgesamt für über 140 Minuten unbefahrbar. Über 8.500 Kfz, 400 Fußgänger und knapp 1.000 Radfahrer befahren täglich diesen Überweg. Der Bahnübergang „Bürgerbusch“ hat die geringste Schrankenschließzeit mit ca. 45 Minuten bei 62 Schließungen innerhalb von 24 Stunden für die dort querenden knapp 7.500 Kfz, über 90 Fußgänger und 600 Radfahrer.

Der Übergang „Stau“ zwischen dem Bahnhof und der Hunteklappbrücke wird täglich von über 2.000 Kfz genutzt.

#### Teilbereich südlich der Hunte (Osternburg)

In diesem Bereich gibt es acht Bahnübergänge:

- „Stedinger Straße West“
- „Stedinger Straße Ost“
- „Schulstraße“
- „Bremer Heerstraße West“
- „Bremer Heerstraße Ost“
- „Sandweg“
- Hemmelsbäker Kanalweg“ und
- „Herrenweg“.

---

<sup>7</sup> Vgl.: Stadt Oldenburg (o. J.): Präsentation, Planfeststellungsverfahren Abschnitt 2 und 3, Stadtteilkonferenz zur Hinterlandanbindung JadeWeserPort.

Für den Bahnübergang Stedinger Straße ergibt die Verkehrszählung, dass dort täglich über 3.500 Kfz sowie 600 Radfahrer die Gleise überfahren. Dort ist die Schrankenschließzeit für den südlichen Bereich der Hunte am längsten.

Der Übergang „Schulstraße“ hat die meisten Radfahrerüberfahrten mit über 1.500 täglich und der am stärksten befahrene Übergang ist die „Bremer Heerstraße“. Täglich befahren dort über 7.300 Kfz und 600 Radfahrer den Überweg.

### **Sichtbeziehungen (Höhenverhältnisse, Überfahrten, Durchfahrten)**

Für einen funktionierenden Ablauf des Verkehrs sind die Sichtbeziehungen und Einsehbarkeiten ein elementares Element im Straßenraum. Des Weiteren dienen markante Merkmale (z. B. Kirchturmspitzen, hohe oder massive Gebäude, große Bäume, etc.) der Orientierung und Identifikation. Folglich ist es nachvollziehbar, dass Lärmschutzwände eine Störung der Einsehbarkeit für den Verkehr darstellen, Abläufe im Gesamtraum einschränken und potenzielle Gefahrenquellen verkörpern.

#### **5.3.1.2 Umgehungstrasse**

##### **ÖPNV und Betriebsabläufe** (siehe Karte 3.1.1)

In Bezug auf das Gebiet nahe der Umgehungstrasse sind nach Angaben der Stadt Oldenburg keine ÖPNV-Linien innerhalb des eventuell beeinträchtigenden Bereiches nördlich der Hunte vorhanden. Südlich der Hunte im Bereich Osternburg treffen die gleichen Gegebenheiten wie an der Bestandstrasse zu (siehe Abschnitt 5.3.1.1).

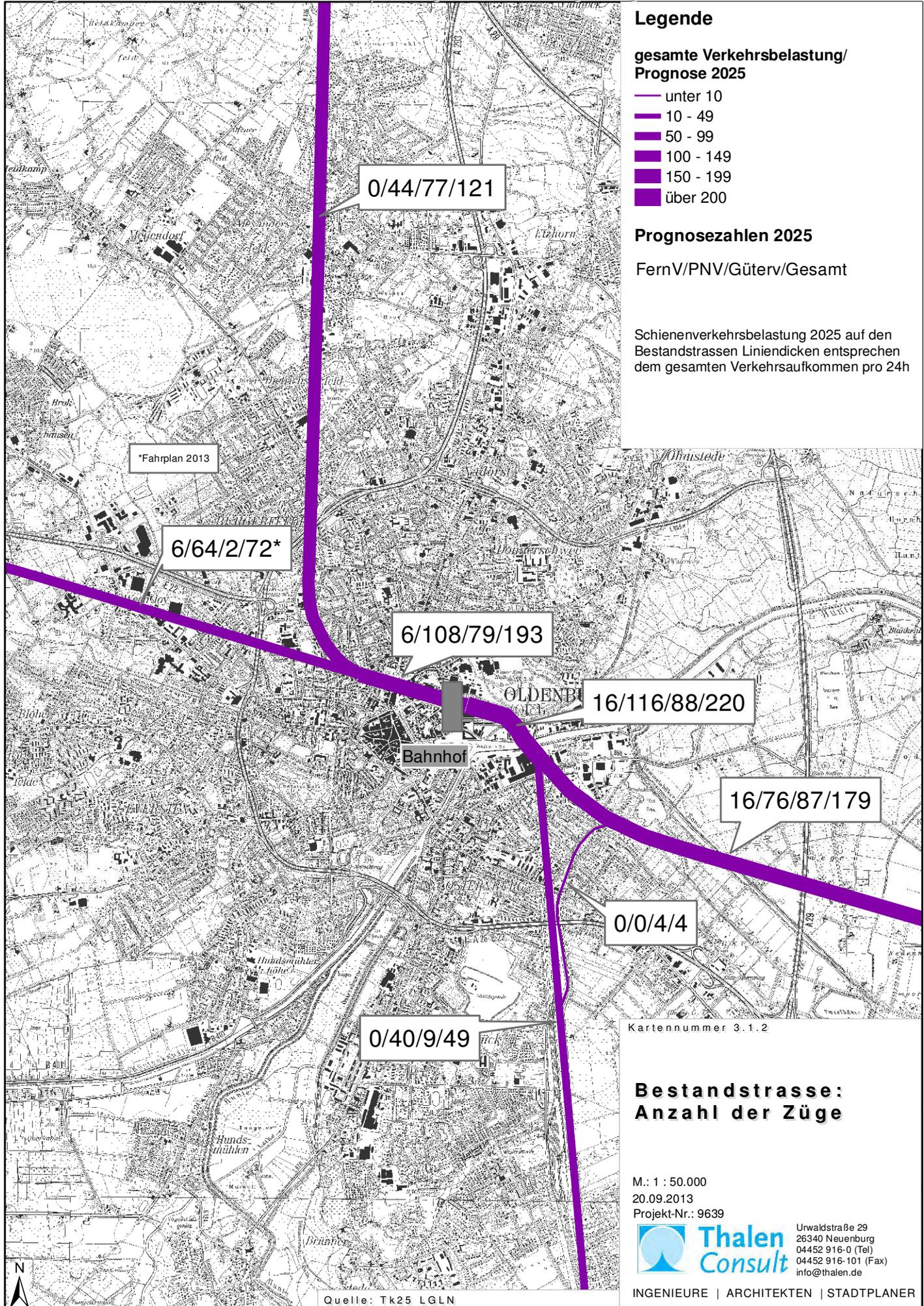
##### **Radwegeverbindungen** (siehe Abb. 5.1)

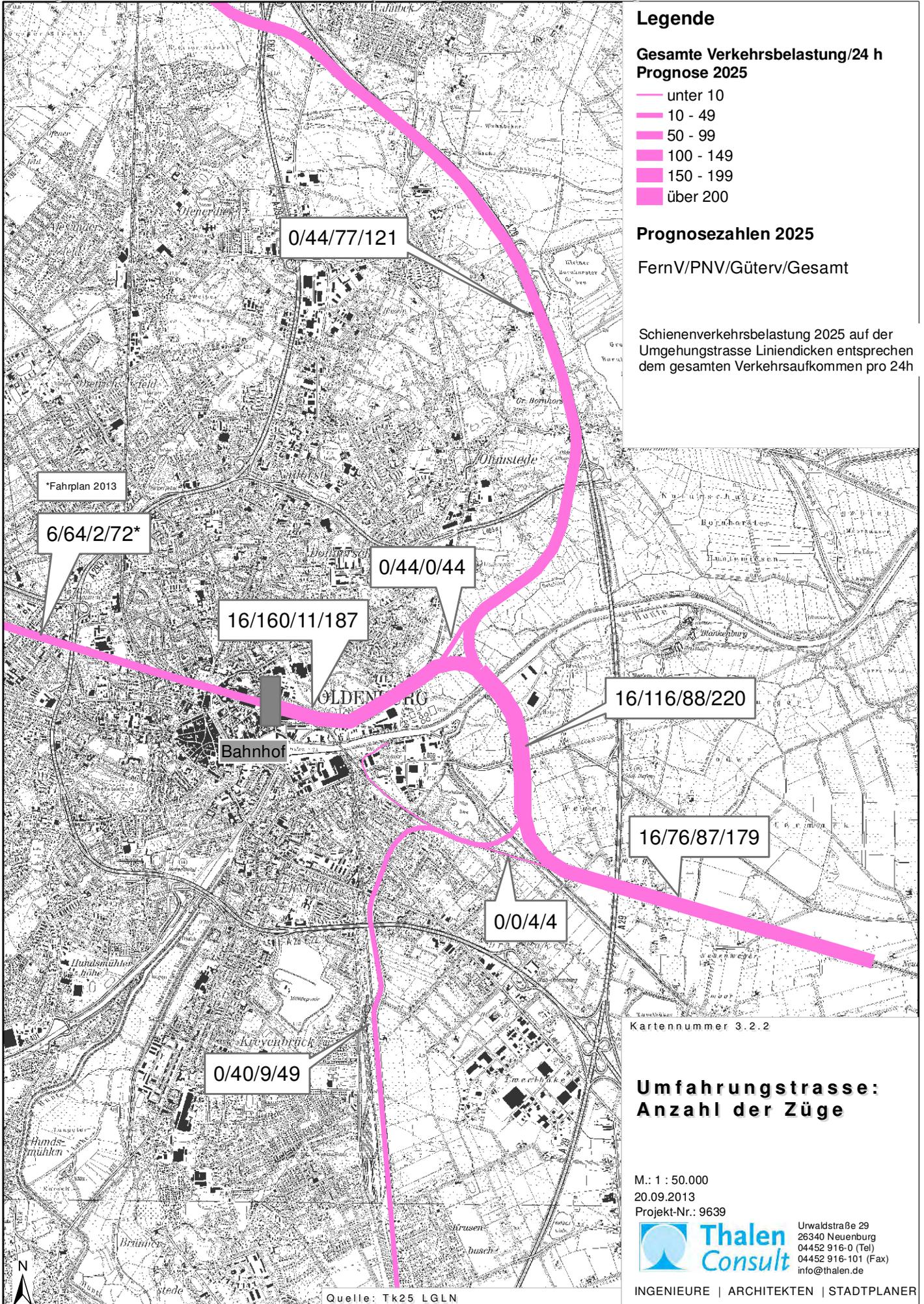
Es existieren im betroffenen Gebiet nördlich der Hunte zwei Haupttrouten (entlang der Butjadinger Straße und der Donnerschweer Straße) sowie kleinere Nebenrouten, die sich auch hauptsächlich an das vorhandene Straßennetz angliedern. Im Bereich südlich der Hunte verlaufen parallel zum vorhandenen Straßennetz zwei Haupttrouten (entlang der Holler Landstraße und der Bremer Straße) sowie kleinere Nebenrouten.

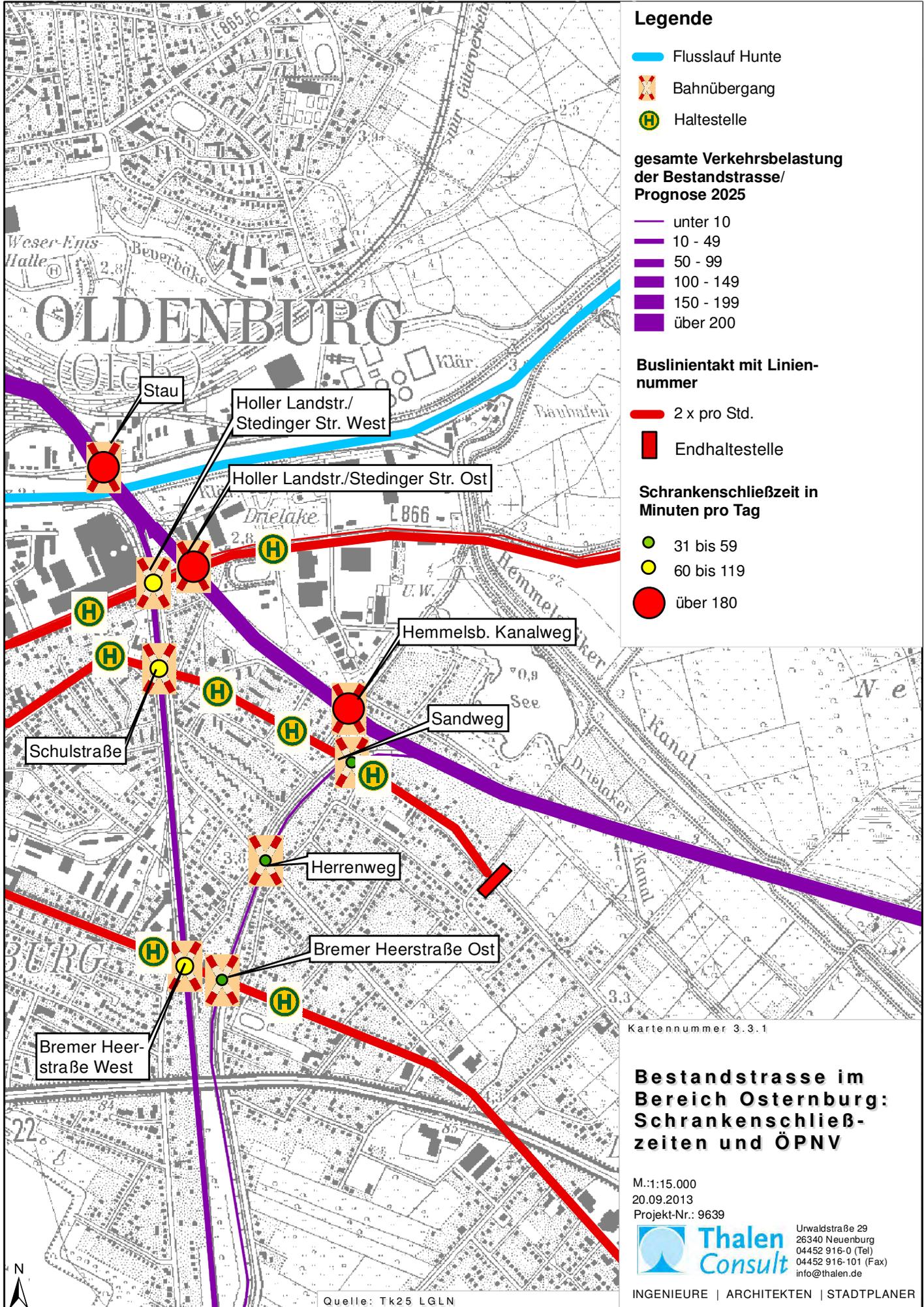
Vorgeprägt sind sowohl die ländlichen als auch städtischen Abschnitte durch natürliche und verkehrliche Barrieren in Form von Autobahnen, Schienenwegen und der Hunte.

### **Fahrzeiten und Fließgeschwindigkeit des Verkehrs**

Für den Bereich südlich der Hunte treffen die unter Abschnitt 5.3.1.1 erwähnten Faktoren für den städtischen Verkehr in Zusammenhang mit Kreuzungsmöglichkeiten der Bahntrasse zu. Nördlich der Hunte bestehen derzeit keine planungsrelevanten, nennenswerten Vorbeeinträchtigungen der Verkehrsströme, wenn die Durchfahrtsmöglichkeiten unter der A 29 außer Acht gelassen werden.







**Legende**

- Flusslauf Hunte
- Bahnübergang
- Haltestelle

**gesamte Verkehrsbelastung der Bestandsstrasse/ Prognose 2025**

- unter 10
- 10 - 49
- 50 - 99
- 100 - 149
- 150 - 199
- über 200

**Buslinientakt mit Liniennummer**

- 2 x pro Std.
- Endhaltestelle

**Schrankenschließzeit in Minuten pro Tag**

- 31 bis 59
- 60 bis 119
- über 180

Kartennummer 3.3.1

**Bestandsstrasse im Bereich Osternburg: Schrankenschließzeiten und ÖPNV**

M.:1:15.000  
 20.09.2013  
 Projekt-Nr.: 9639

**Thalen Consult**  
 Urwaldstraße 29  
 26340 Neuenburg  
 04452 916-0 (Tel)  
 04452 916-101 (Fax)  
 info@thalen.de

INGENIEURE | ARCHITEKTEN | STADTPLANER

### **Warte- und Standzeiten**

Neben den normalen verkehrstechnischen Einrichtungen zur Regelung des Verkehrsflusses am Rande der Stadt befindet sich ein stark beeinträchtigtes, urbanes Gebiet im Stadtteil Osterburg. Mehr hierzu siehe Abschnitt 5.3.1.1 Teilbereich südlich der Hunte.

### **Sichtbeziehungen (Höhenverhältnisse, Überfahrten, Durchfahrten)**

Im städtischen Gebiet südlich der Hunte wirken die gleichen Faktoren wie im Fall der Bestandstrasse (siehe Abschnitt 5.3.1.1).

Da es auf Grundlage der ebenen Topografie in den ländlicher geprägten Bereichen zu weiträumigen Einsehbarkeiten kommt, können hier auch weiter entfernte Türme, markante Baulichkeiten, topografische Erhebungen etc. wahrgenommen werden.

## **5.3.2 Zu erwartende Beeinträchtigungen der Mobilitäts- und Verkehrsverhältnisse**

Durch Verstärkung des JadeWeserPort-Hinterland-Verkehres ergeben die Prognosezahlen 2025 eine Verzehnfachung der derzeitigen Güterverkehrsbelastung. Die gesamte Verkehrsbelastung, also inkl. Personenzüge, nimmt etwa um das 2,5 fache zu.

In Bezug auf die Prognosezahlen des Anstieges des Schienenverkehrs für das Jahr 2025 (siehe Kartenwerke 3.1.2 Bestandstrassenausbau und 3.2.2 Bau Umgehungsstrasse) ist vermehrt mit Behinderungen zu rechnen. Diese Veränderungen entstehen hauptsächlich durch die Lage der jeweiligen Trassenführung und die Art der Kreuzungsbereiche für den motorisierten Verkehr sowie die entstehenden Behinderungen durch Schrankenschließungen.

Im Folgenden werden die Veränderungen unter der Berücksichtigung der Vorbeeinträchtigungen für den jeweiligen Trassenverlauf anhand der erarbeiteten Grundlagen erläutert.

### **5.3.2.1 Bestandstrasse**

#### **ÖPNV und Betriebsabläufe** (siehe Karten 3.1.1 und 3.3.1)

Wird ein Ausbau der Bestandstrasse realisiert kommt es in Bezug auf die beschriebenen ÖPNV und MI- sowie Fußgänger und Radverkehre zu Veränderungen. Diese ergeben sich vor allem hinsichtlich der häufigeren Schrankenschließungen und den damit verbundenen Behinderungen bezgl. der verkehrlichen Abläufe. Diese Verzögerungen müssen hinsichtlich der Gewährleistung einer akzeptablen Grundversorgung berücksichtigt werden.

Neben den längeren Schrankenschließzeiten südlich der Hunte sind vor allem die Veränderungen im Bereich Drielake zu spüren, da es hier zu starken Erhöhung der Schließhäufigkeit von Schranken auf vielbefahrenen Verkehrswegen kommt, die auch vom ÖPNV genutzt werden. Folgewirkungen wie Rückstau und verringerte Fahrgeschwindigkeit wirken sich auch auf die Pünktlichkeit und Verlässlichkeit der öffentlichen Verkehrsmittel zum Nachteil der Bevölkerung aus.

### **Radwegeverbindungen**

In Bezug auf die, die Bahn kreuzenden Wegeverbindungen muss mit einer erhöhten Wahrscheinlichkeit des Antreffens einer geschlossenen Bahnschranke gerechnet werden. Diesbezüglich müssen längere Stand- und Wartezeiten bei der Planung der Route mit eingerechnet werden. Bei den drei nördlichsten Bahnübergängen kommt es nach eigenen Berechnungen zu einer Verlängerung der Schrankenschließzeit um etwa 8 Minuten pro Stunde, was bedeutet, dass die Schranke pro Stunde insgesamt etwa eine Viertelstunde geschlossen ist.

### **Fahrzeiten und Fließgeschwindigkeit des Verkehrs (siehe Karte 3.1.1 und 3.3.1)**

In Bezug auf den fließenden Verkehr entlang der Bestandstrasse ist mit häufigeren Rückstaus und längeren Warte- und Standzeiten an den nicht kreuzungsfreien Bahnübergängen und den zuführenden Straßen zu rechnen. In Zusammenspiel mit den zunehmenden Verkehrsbelastungen und den häufigeren Schrankenschließzeiten sind zunehmende Rückstaus unvermeidlich. Warte- und Standzeiten sowie zähflüssig abfließender Verkehr führen dazu, dass sich die Wegezeiten im Umfeld von Bahnübergängen markant verlängern werden.

### **Warte- und Standzeiten (siehe Karte 3.1.1 und 3.3.1)**

Wenn die prognostizierten Güterverkehre über die Bestandstrasse abgewickelt werden, wird die Gesamt-Schrankenschließzeit am Bahnübergang „Am Strehl“ auf über fünf Stunden täglich ansteigen. Am Bahnübergang „Karuschenweg“ wird die Schrankenschließzeit zukünftig etwa sechs Stunden täglich betragen. Der Bahnübergang „Am Stadtrand“ wird für knapp fünfeinhalb Stunden am Tag geschlossen sein. Der Überweg „Bürgerbusch“ wird mit einer Schließzeit von etwa eineinhalb Stunden am wenigsten betroffen sein.

Für die Bahnübergänge südlich der Hunte liegen keine ausreichenden Daten vor, aus denen sich eine Abschätzung der künftigen Schrankenschließzeiten errechnen lässt. Jedoch ist im Durchschnitt mit mindestens einer Verdoppelung Wartezeiten zu rechnen, die je nach lokalen Verkehrsabläufen variieren kann.

Aus der erhöhten Anzahl der Schrankenschließanzahl (nicht der Schließzeit pro Zug) ergibt sich in der Summe eine längere Wartezeit an den Schranken in Bezug auf den Gesamttag. Gestützt auf die Aussage verschiedener Quellen werden die Schranken vor allem in den Nachtstunden häufiger geschlossen. Dennoch ist es unvermeidlich, dass die häufigere Schließung Auswirkungen auf die verkehrlichen Abläufe in der Stadt haben wird. Die Wahrscheinlichkeit, auf eine geschlossene Schranke zu treffen, verdoppelt sich, womit auch die entsprechenden Behinderungen im Verkehrsgeschehen einhergehen werden.

Tabelle: Bestehende und prognostizierte Schrankenschließzeiten

Bahnübergang	Zählzeitpunkt (Übernahme)	Bestand			Prognose			Erhöhung der Schrankenschließzeit in Min pro Stunde (Hochrechnung)
		Schrankenschließanzahl in 24 Std (Hochrechnung)	Schrankenschließzeit in Min/ 24 Std (Hochrechnung)	Schrankenschließzeit pro Stunde in Min (Hochrechnung)	Schrankenschließanzahl in 24 Std (Hochrechnung)	Schrankenschließzeit in Min/ 24 Std (Hochrechnung)	Schrankenschließzeit pro Stunde in Min (Hochrechnung)	
Am Strehl	Wochentag 11/2002	59	140	6	136	325	14	8
Karuschenweg	Wochentag 11/2002	60	156	7	140	363	15	9
Am Stadtrand	Wochentag 11/2002	60	141	6	140	327	14	8
Bürgerbuschweg	Wochentag 11/2002	62	45	2	143	104	4	2
Stedinger Straße West	Wochentag 06/2010	Keine ausreichenden Daten vorhanden!						
Stedinger Straße Ost	Wochentag 06/2010							
Schulstraße	Wochentag 05/2003							
Bremer Heerstraße West	Wochentag 08/2009							
Stau	Wochentag 05/2012							
Sandweg		Keine Daten vorhanden!						
Himmelsbäcker Kanalweg								
Hierweg								
Bremer Heerstraße Ost								
Alexanderstraße								

### Sichtbeziehungen (Höhenverhältnisse, Überfahrten, Durchfahrten)

Nach den Veränderungen durch den Ausbau der Bestandsstrecke wird die Einsehbarkeit an Ein-, Aus- oder Zufahrten in den trassenangrenzenden Kreuzungsbereichen kaum gewährleistet werden können sowie Unter- oder Überführungen anstelle eines straßengleichen Bahnübergangs die weiträumigen Sichtbeziehungen einschränken und eine Reihe von Ausblicken verstellen. Zwar bieten die unterschiedlichen Höhenverhältnisse der Straßentrassierung Abwechslung im Bereich des städtischen Verflechtungsraumes, erzeugen aber auch städtebauliche Spannungen. Hinzu kommt noch die weitergehende Einschränkung der Sichtachsen durch den Bau von ca. 4,00 m hohen Lärmschutzwänden auf den Bahndämmen.

Die Unfallrisiken für den motorisierten und nicht motorisierten Verkehr dürften bei einer höheren Belastung der Bestandstrasse steigen.

#### 5.3.2.2 Umgehungstrasse

##### ÖPNV und Betriebsabläufe (siehe Karte 3.2.1 und 3.3.2)

Da von der Umgehungstrasse im Norden der Hunte keine Linien des ÖPNV berührt werden, kommt es diesbezüglich auch zu keinen Beeinträchtigungen. Im Teilen von Osternburg kommt es an den Übergängen „Bremer Heerstraße Ost“ und „Sandweg“ für die Linien des ÖPNV zu häufigeren Schließzeiten als zum gegenwärtigen Zeitpunkt. Eine Einplanung von ansteigenden Zeitverlusten ist deshalb notwendig. Beim Bahnübergang „Stedinger Straße Ost“ ist mit einer starken Verringerung der Schrankenschließhäufigkeit zu rechnen, so dass die betroffenen Linien auch begünstigt durch die vier zusätzlich wegfallenden Bahnübergänge in Osternburg und den damit verbundenen Verbesserungen der Verkehrsabläufe von wesentlichen Zeiteinsparungen profitieren können.

##### Radwegeverbindungen

Die von der Umgehungstrasse tangierten Radwegeverbindungen können weitestgehend kreuzungsfrei weiter geführt werden, da sie hauptsächlich entlang der vorhandenen Verkehrswege verlaufen.

Allerdings kommt es in Bezug auf die Querungsmöglichkeit der Hunte über die Hunteklappbrücke zu starken Beeinträchtigungen, da diese Verbindung ersatzlos wegfall-

len würde. Diesbezüglich wäre es ratsam, eine vergleichbare Querungsmöglichkeit im Osten der Innenstadt oder in Verbindung mit der neuen Hunteisenbahnbrücke einzurichten.

### **Fahrzeiten und Fließgeschwindigkeit des Verkehrs** (siehe Karte 3.2.1 und 3.3.2)

In Bezug auf die Fahrzeiten und Fließgeschwindigkeit ist nördlich der Hunte mit keinen Beeinträchtigungen zu rechnen, da die Trasse alle Verkehrswege kreuzungsfrei queren wird. Im nördlichen Innenstadtbereich ist durch den Wegfall der Bestandstrasse eine deutliche Verbesserung der verkehrlichen Abläufe zu erwarten, da die Folgewirkungen durch die Schrankenschließungen gänzlich ausbleiben.

Südlich der Hunte im Bereich Drielake/ Osternburg ist mit einer merklichen Verbesserung der Verkehrsabläufe zu rechnen. Diese ergeben sich daraus, dass sowohl ein Teil der Bahntrasse wegfallen würde, womit auch der Wegfall von Kreuzungsbauwerken von Straßen und Bahn einhergehen wird, als auch daraus, dass der durch KFZ vielbefahrene Bahnübergang an der Stedinger Straße Ost auf Grund der Abstufung zum Industriegleis selten durch Zugverkehre genutzt wird. Lediglich die Bahnübergänge an der Hemmelsberger Kurve werden durch mehr Züge befahren, woraus sich häufigere Schrankenschließzeiten und somit kleinere Veränderungen in Bezug auf die Fahrzeit und Fließgeschwindigkeit in den Nebenstraßen ergeben werden.

### **Warte- und Standzeiten** (siehe Karte 3.2.1 und 3.3.2)

Die Warte und Standzeiten an Bahnschranken für die verkehrlichen Abläufe fallen nördlich der Hunte durch den Bau der Umgehungstrasse für Verkehrsteilnehmer gänzlich weg oder kommen gar nicht erst zum Tragen.

Im Bereich Drielake/ Osternburg kommt es jedoch zu Veränderungen für alle Verkehrsteilnehmer. Da einige Gleisabschnitte der Bestandstrasse durch den Bau der Umgehungstrasse wegfallen würden, sind hierdurch auch keine Beeinträchtigungen mehr für den Verkehr in Form von Wartezeiten an den Schranken und Rückstaus o.ä. zu erwarten. Dies trifft für die Übergänge „Stedinger Straße West“, „Schulstraße“, „Hemmelsbäker Kanalweg“ und „Bremer Heerstraße West“ zu. Da die, die Stedinger Straße kreuzende Gleisführung als Industriegleis genutzt werden würde, kommt es hier auch nur noch seltener zu Schrankenschließungen und deren Folgen.

Jedoch kann es an den Nebenstraßen an der Hemmelsberger Kurve an den Bahnübergängen „Sandweg“, „Herrenweg“ und „Bremer Heerstraße Ost“ zu verstärkten Warte- und Standzeiten vor geschlossenen Schranken oder durch diese ausgelöste verkehrliche Behinderungen kommen, da sich hier die Schließhäufigkeit erhöhen wird.

### **Sichtbeziehungen (Höhenverhältnisse, Überfahrten, Durchfahrten)**

Die verlängerten potenziellen Unterführungen entlang der A 29 stellen grundsätzlich eine Beeinträchtigung durch ihren tunnelhaften Charakter auf Grund ihrer Länge und Sichtverhältnisse dar. Dieser Effekt wird in Bezug auf den Bau der Umgehungstrasse

**Legende**

- ..... Stadtgrenze
- Gewässer
- Bundesautobahn mit Nummer
- autobahnähnliche Straße mit Nummer
- ⊕ Haltestelle
- ⊕ Bahnübergang (4)

**Gesamte Verkehrsbelastung/24 h  
Prognose 2025**

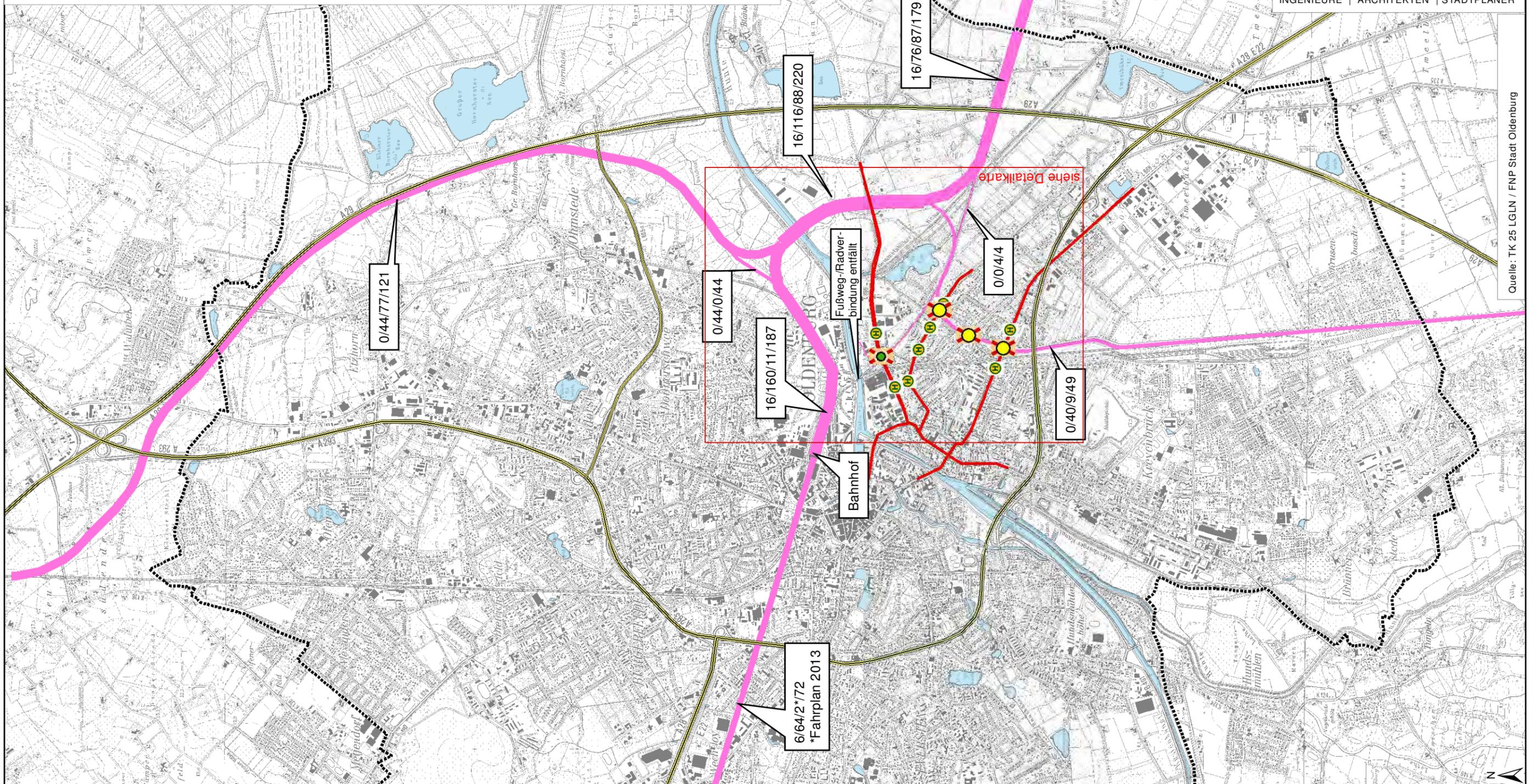
- 4 - 9
- 10 - 49
- 50 - 99
- 100 - 149
- 150 - 199
- 200 - 250

**Prognosezahlen 2025  
FernV/PNV/GüterV/Gesamt**

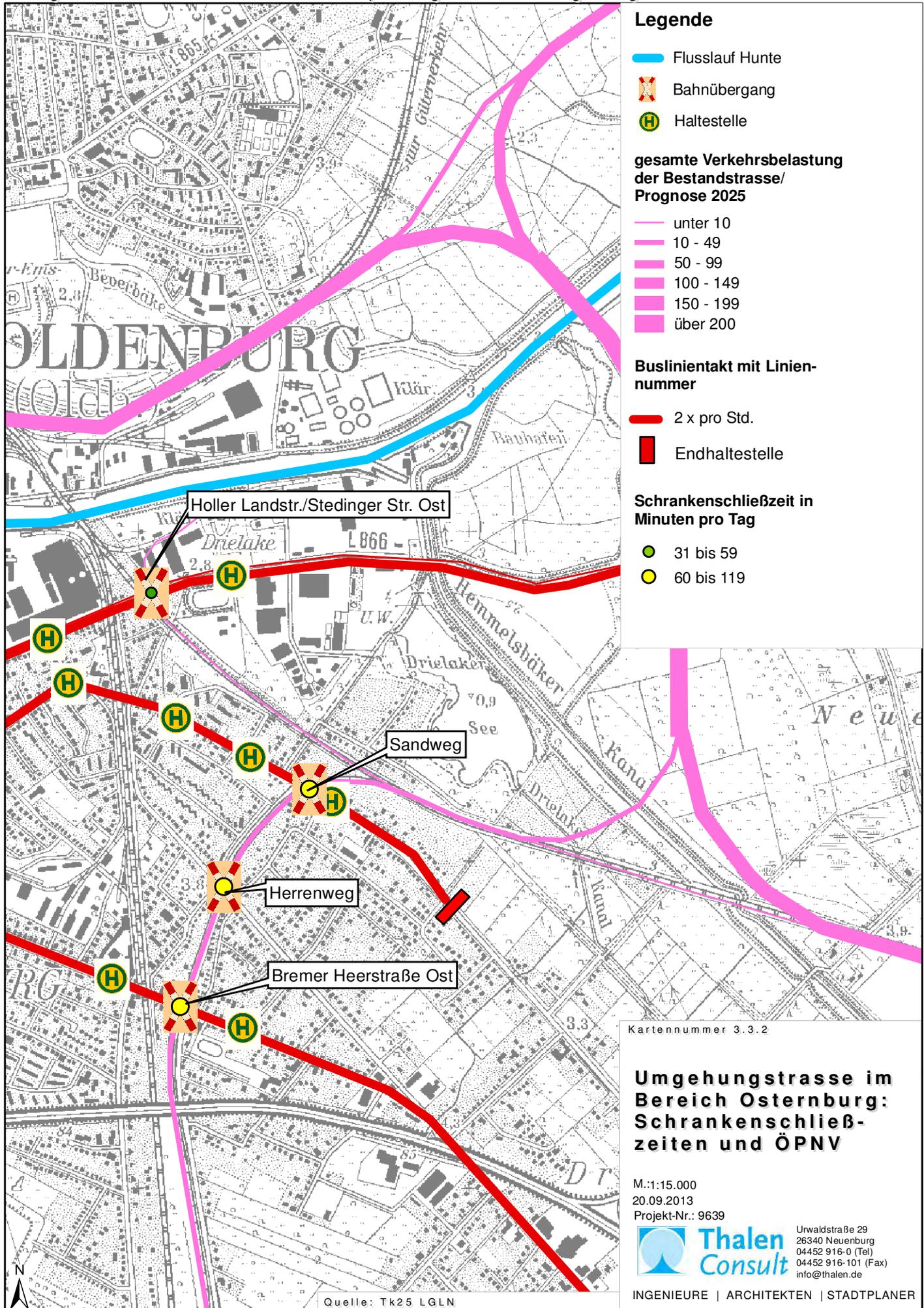
**Buslinientakt  
2 x pro Std.**

**Schrankenschließzeit in  
Minuten pro Tag**

- unter 30
- 60 bis 119



Quelle: TK 25 LGLN / FNP Stadt Oldenburg



nicht neu hervorgerufen, sondern nur noch verstärkt. Allerdings wird die Unfallgefahr dadurch geschmälert, dass es keine höhengleichen Querungs- und Kreuzungspunkte mit der Bahntrasse geben wird.

Durch die Höhenlage der Umgehungstrasse wird es lokal zu optischen Veränderungen kommen. Diese Veränderungen wirken jedoch nicht in direkter Weise auf viel befahrene Straßen. Die „Holler Landstraße“, die „Werrastraße“ sowie die „Maastrichter Straße“/„Bohlendamm“ sind die Straßen, die neue Beeinträchtigungen durch die Umgehungstrasse erfahren werden. Jedoch tritt die optischen Wirkung der hochliegenden Umgehungstrasse unter der Berücksichtigung nahe gelegenen, erhöht verlaufenden A 29 sowie den markant prägenden Gewerbe- und Industriebauten, deutlich in den Hintergrund.

## 5.4 Wohnen

Im folgenden Abschnitt des Gutachtens wird auf die Beeinträchtigungen des Wohnens in der Nähe der beiden Trassenalternativen eingegangen. Es wird ein kurzer Einblick in die bestehen Wohnumgebungen auf Grundlage der allgemeinen Art der Baulichen Nutzung nach BauNVO in den Bereichen mit erwarteten Beeinträchtigungen gegeben, Verbindungen zwischen Einflussungsfaktoren verdeutlicht und mögliche Entwicklungen abgeschätzt. Denn nach § 15 der NBauO darf keine unzumutbare Belästigung durch Geräusche, Erschütterungen oder Schwingungen durch bauliche Anlagen ausgehen. Diesbezüglich wird in diesem Abschnitt des Gutachtens auf die komplexen und im Zusammenhang mit dem Wohnen stehenden Themen

- Lärm,
- Optische Bedrängungswirkung,
- Erschütterungen,
- „Privates“ Stadt und Landschaftsbild,
- Nachbarschaften und Beziehungen,
- Funktionseinheiten und
- Versorgung

eingegangen.

„Der Wohnungsmarkt“ in Oldenburg weist eine sehr kleinteilige Eigentümerstruktur auf. Die Eigentumsquote ist mit 59,2 % vergleichsweise hoch.“<sup>8</sup> In Bezug auf die Beurteilung der Stadttrasse bedeutet dies einen größeren Eingriff in private Eigentumsverhältnisse und deren baulich-räumliche Lebensqualität. Die Auswirkungen der Ausbaumaßnahmen der Bestandstrasse und deren Folgen beeinträchtigen quantitativ folglich mehr Einwohner als an der der Umgehungsstrasse. Diesbezüglich kann durch den Ausbau der Bestandsstrecke im Vergleich zur Umgehungsstrasse nur von einer geringeren, quantitativ betrachteten Wohnumfeldsqualitätssteigerung, welche als Zielsetzung im STEP 2025 der Stadt Oldenburg festgehalten wird, gesprochen werden. Jedoch sollte bei der Betrachtung berücksichtigt werden, dass beim Ausbau der Bestandstrasse eher von zusätzlichen oder veränderten Betroffenheiten gesprochen werden kann, während beim Neubau einer Umgehungsstrasse größtenteils von neuen Betroffenheiten gesprochen werden muss.

### Lärm

Als Lärm wird im allgemeinen Sinne der Schall bezeichnet, der Beeinträchtigungen der Gesundheit mit sich bringen kann. Bahnlärm wird von Mensch zu Mensch subjektiv unterschiedlich empfunden. Der Bahnlärm kann psychische und physische Erkrankungen auslösen. Ausschlaggebend für die gesundheitlichen Folgen sind die Einwirkdauer und -häufigkeit, die Frequenzzusammensetzung sowie der Schallpegel. Vor allem entlang der auszubauenden Bestandstrasse, welche durch das urbane Gefüge der

<sup>8</sup> Stadt Oldenburg (Oldb) – Stadtplanungsamt (2012): step2025, Stadtentwicklungsprogramm Oldenburg, Übermorgenstadt. Perspektive für Oldenburg, Entwurf Stand 04.2012, S.35.

Kartennummer 4.3.1

**Durch Schallschutzwände besonders bedrängte Wohnhäuser (Alexanderstraße bis A 293)**

M.:1:5.000  
 20.09.2013  
 Projekt-Nr.: 9639



Urwaldstraße 29  
 26340 Neuenburg  
 04452 916-0 (Tel)  
 04452 916-101 (Fax)  
 info@thalen.de

INGENIEURE | ARCHITEKTEN | STADTPLANER

**Legende**

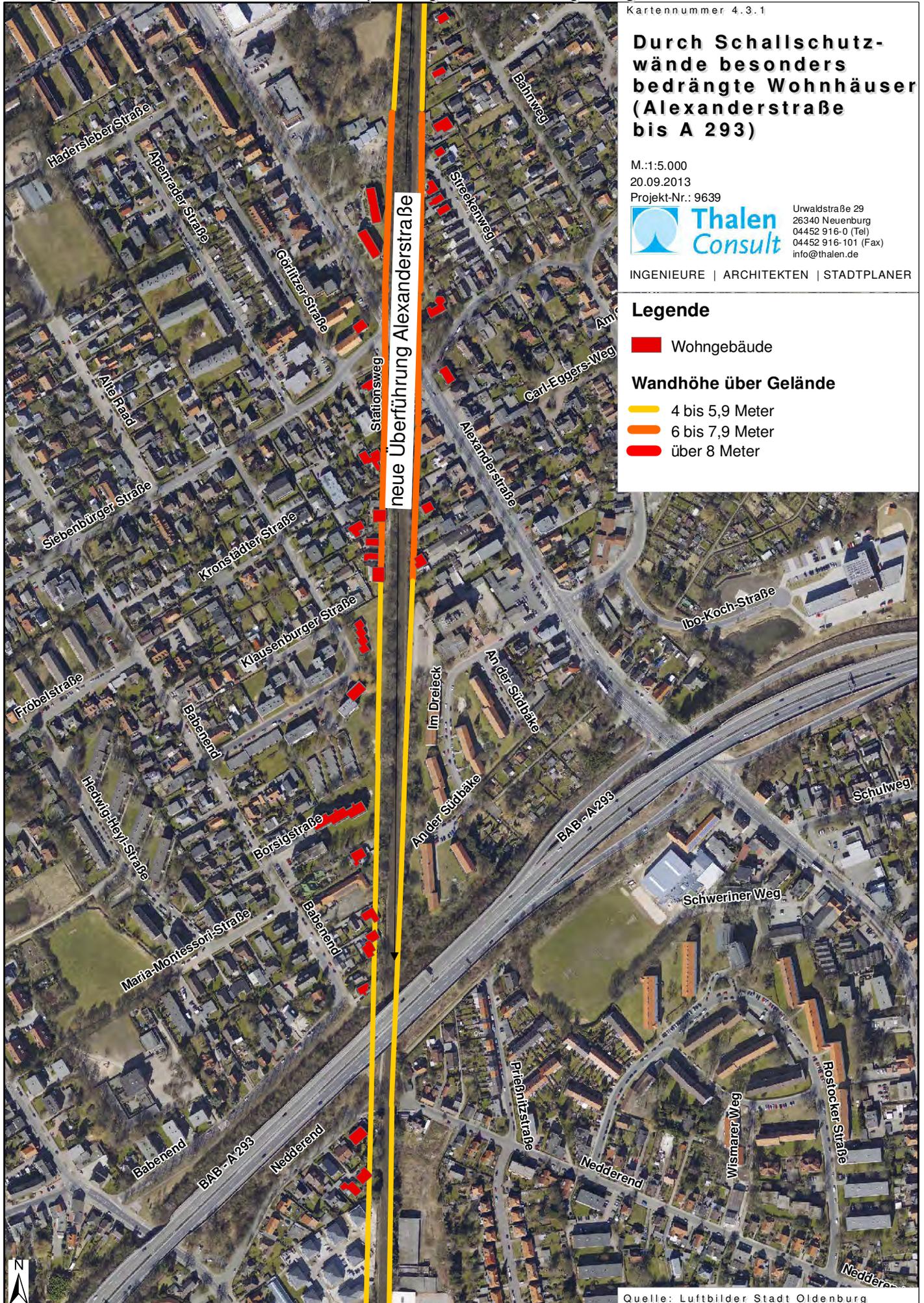
Wohngebäude

**Wandhöhe über Gelände**

4 bis 5,9 Meter

6 bis 7,9 Meter

über 8 Meter



Quelle: Luftbilder Stadt Oldenburg

**Durch Schallschutzwände besonders bedrängte Wohnhäuser (Haarenesch- und Ziegelhofviertel)**

M.:1:5.000  
20.09.2013  
Projekt-Nr.: 9639



**Thalen  
Consult**

Urwaldstraße 29  
26340 Neuenburg  
04452 916-0 (Tel)  
04452 916-101 (Fax)  
info@thalen.de

INGENIEURE | ARCHITEKTEN | STADTPLANER

**Legende**

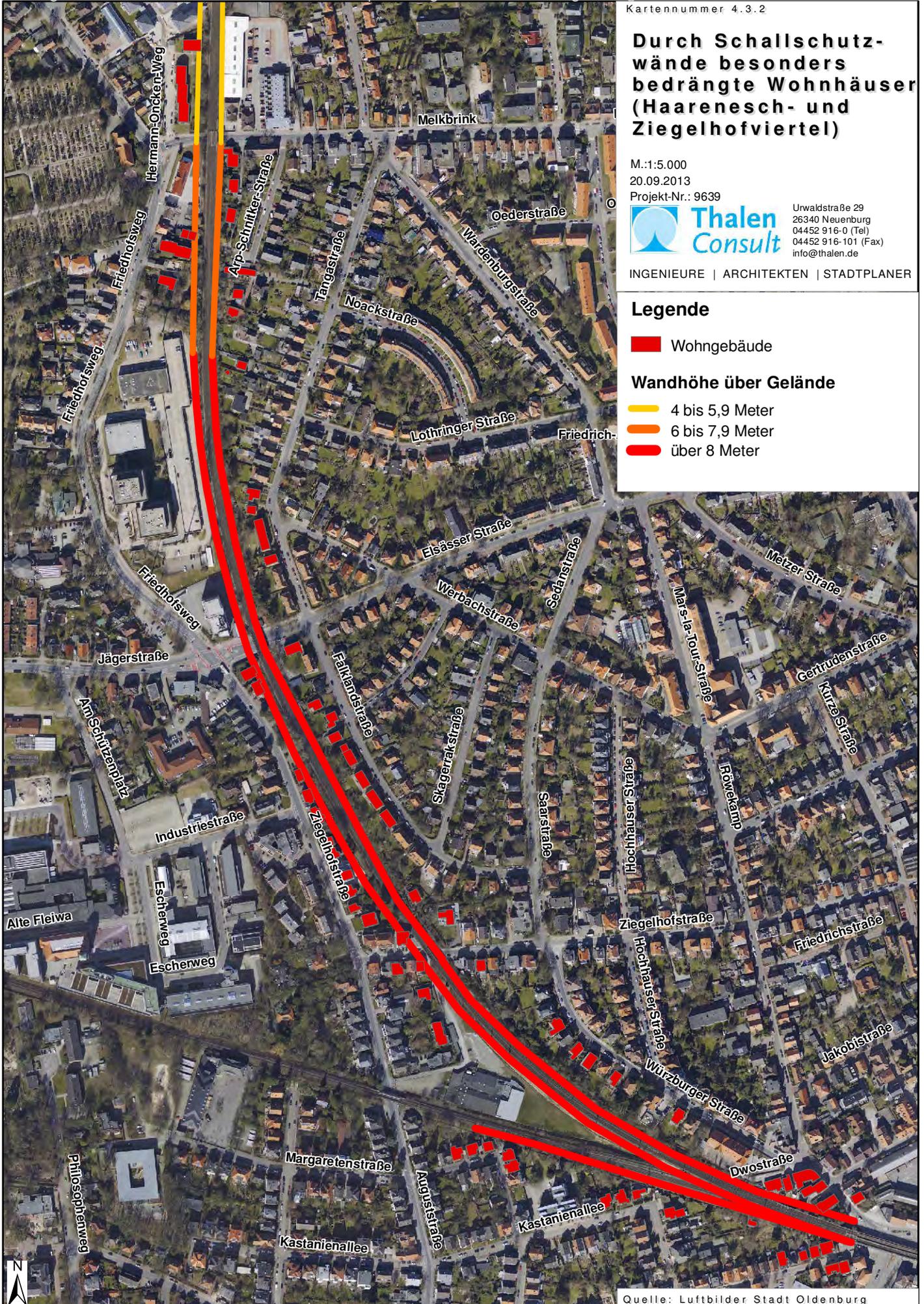
 Wohngebäude

**Wandhöhe über Gelände**

 4 bis 5,9 Meter

 6 bis 7,9 Meter

 über 8 Meter



Quelle: Luftbilder Stadt Oldenburg

Stadt verläuft, kann es durch die direkte Nachbarschaft oder Nähe zur Trasse zu wesentlich höheren Beeinträchtigungen der Wohnnutzung und somit auch zur Beeinträchtigung der Gesundheit von Menschen kommen. Nach § 2 der 16. BImSchV dürfen die Richtwerte in Reinen und Allgemeinen Wohngebieten sowie Kleinsiedlungsgebieten von 59 dB (A) am Tag und 49 dB (A) in der Nacht nicht überschritten werden.

Für das physische und psychische Wohlbefinden des Menschen spielt die Wohnqualität eine bedeutende Rolle. Die Beeinträchtigung dieser Qualität kann die Schwelle der bloßen Belästigung – gerade wenn diese dauerhaft anhält – hin zur Schädigung der Gesundheit überschreiten. Zu diesen Wohnqualitätsbeeinträchtigungen zählen insbesondere Lärmeinwirkungen. Die häufigste Lärmquelle in Wohnnähe stellt der motorisierte Straßenverkehr dar, aber auch Flug- und Schienenlärm stellen in bestimmten Bereichen eine noch markantere Beeinträchtigung dar. Während der nicht direkt abschirmbare Lärm durch Flugzeuge in den Diskussionen häufig eine dominante Rolle spielt, sind jedoch auch die dem Verkehr auf den Schienenwegen entstammenden Lärmimmissionen örtlich von großer Bedeutung. Für die Bewohner des Mittelrheintales kommt eine Studie des hessischen Umweltministeriums zu dem Ergebnis, dass die Bürger an der Bahntrasse (fast 100 Züge im Nachtzeitraum) „stärker Lärmbelastungen ausgesetzt (sind) als Flughafenanwohner“<sup>9</sup>. Zumindest für Fluglärm gilt der Zusammenhang zwischen Herz-Kreislauf-Krankheiten und Lärmeinwirkungen auf den menschlichen Organismus als erwiesen.<sup>10</sup> Des Weiteren beeinträchtigt Bahnlärm nach Aussage einer Studie des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt die Ruhe während des Schlafes. Eine Gewöhnung an Lärm sei nicht, wie fälschlicherweise angenommen, möglich. Er führe sogar dazu, dass die Lärmempfindlichkeit mit zunehmender Dauer der Ausgesetztzeit ansteige, Stress auslöse und das Risiko für Erkrankungen steigere.<sup>11</sup>

### **Optische Bedrängungswirkung**

Um die optische Bedrängungswirkung durch Lärmschutzmaßnahmen in Bezug auf trassennahe Wohngebäude darstellen zu können, wird ein Vergleich zu den Abstandsregelungen der Niedersächsischen Bauordnung vorgenommen. Hier beträgt der Mindestabstand zwischen zwei Gebäuden bzw. einer Wand und einem Gebäude  $(H1 + H2)/2$ . Jedoch „hinkt“ die Anwendung dieser Regelung in Bezug auf die „unendliche“ Länge und Besonderheit der Bauwerkseinrichtung von Lärmschutzwänden. Die Lage auf einem noch erhöhten Fundament und teilweise sogar auf zusätzlicher Dammlage (z. B. Alexanderstraße) kommt erschwerend hinzu und lässt eher eine Analogie zum

---

9 Jutta Rippegather (2011): Bahnlärm macht krank, Frankfurter Rundschau vom 01.04.2011, <http://www.fr-online.de/rhein-main/gesundheit-bahnlaerm-macht-krank,1472796,8292692.html>, (Zugriff: 02.08.2013).

10 Vgl.: FOCUS (2013): Abschalten durch Hörinseln, FOCUS Magazin Nr. 31 (2013), [http://www.focus.de/gesundheit/gesundleben/stress/tid-32650/titel-verdammt-er-laerm-abschalten-durch-hoerinseln\\_aid\\_1058764.html](http://www.focus.de/gesundheit/gesundleben/stress/tid-32650/titel-verdammt-er-laerm-abschalten-durch-hoerinseln_aid_1058764.html) (Zugriff: 05.08.2013).

11 Vgl.: Klocksinn, Dr. Jens (04.11.2011): Erkenntnisse zur Wirkung des Bahnlärms, Geräuschminderung an der Quelle – Ein Beitrag zur leisen Zukunft der Bahn; Veranstaltung des Forschungsverbands Leiser Verkehr, 24.11.2011, Berlin, [http://www.fv-leiserverkehr.de/pdf-dokumente/Geraeuschminderung/Erkenntnisse\\_zur\\_Wirkung\\_des\\_Bahnlaerms.pdf](http://www.fv-leiserverkehr.de/pdf-dokumente/Geraeuschminderung/Erkenntnisse_zur_Wirkung_des_Bahnlaerms.pdf) (Zugriff: 26.08.2013).

notwendigen Abstand zu Windenergieanlagen aufkommen, der das 2 bis 3-fache der Höhe der Anlage entspricht.

Rechnerisch ergibt sich dann eine Bedrängungswirkung durch Lärmschutzwände von 4,0 m Höhe, wenn ein Abstandswert von  $3 H * 4,0 \text{ m} = 12 \text{ m}$  für Wohngebäude unterschritten wird. In Bezug auf die Darstellung in den Kartenwerken 4.3.1 und 4.3.2 ist darauf hinzuweisen, dass die „katastertechnisch gelisteten“ Wohngebäude mit einer Gebäudehöhe von über 10 m hinsichtlich der oberen Geschosse optisch nicht gesondert dargestellt werden.

### **Erschütterungen**

Weitere schädliche Einwirkungen stellen die durch die Züge verursachten Erschütterungen im privaten Wohnbereich dar. Tieffrequente Schwingungen welche der Mensch wahrnimmt sind als so genannte Erschütterungen bekannt.<sup>12</sup> Diese belasten bei hoher Intensivität neben der Gebäudesubstanz auch das Wohlbefinden des Menschen.

Obwohl das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) Erschütterungen explizit zu den Immissionen zählt, werden diese nicht in der Verordnungsermächtigung des § 43 Abs. 1 BImSchG für die 16. BImSchV genannt. Somit ist keine eindeutig festgelegte Rechtsgrundlage vorhanden, die Erschütterungsgrenzwerte beziffert oder eine „wesentliche Erhöhung“ der Erschütterungsimmissionen durch bauliche Anlagen (nach 16. BImSchV) definiert. Deshalb muss auf ergänzende, lokal passende und anwendbare technische Regelwerke zurückgegriffen werden.

Das Thema Erschütterungen wird detailliert und vertiefend einem zwischenzeitlich vorliegenden Gutachten behandelt.

### **„Private“ Stadt- und Landschaftsbild**

Das „private“ Landschafts- oder Stadtbild definiert sich durch derzeitig gegebene Sichtbereiche und Sichtbeziehungen aus dem Privatraum in die Umgebung. Es fließen auch die möglichen Sichtbeziehungen in Bezug auf Denkmäler, Kulturdenkmäler und charakteristische Landschaftszüge mit in die Betrachtung hinein (detaillierte Beschreibung siehe Abschnitt 5.1). Ebenso wird auch das Bild des Grundstückes in seiner Verortung innerhalb der örtlichen Umgebung und Nachbarschaft gesehen. Grundsätzlich wird das „private“ Stadt- und Landschaftsbild immer subjektiv wahrgenommen, da es sich von Mensch zu Mensch unterscheidet. Wird das persönliche Einzel- und Gesamtbild durch bauliche Maßnahmen störend verändert, findet eine wahrnehmbare negative Beeinträchtigung statt, die sich auf das Wohlbefinden und die Identifikation sowie das Heimatgefühl auswirkt.

### **Nachbarschaften und Beziehungen**

Nachbarschaftliche Beziehungen im näheren Wohnumfeld sind ein wertvoller und elementarer Faktor bei der Zufriedenheit der Bewohner. Das Wohlfühlen in der eigenen Umgebung mit Einbindung in ein soziales Gefüge oder Netzwerk sorgt für Si-

---

12 Vgl.: Umweltbundesamt (o.J.): Erschütterungen, <http://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/laermwirkung/erschuetterungen>, Zugriff vom 19.09.2013.

cherheit und Heimatgefühl. Zusammenhalt, gleiche Interessen in einigen Bereichen und Gemeinschaftsgefühl kann für die Identifikation mit einem Quartier, Bereich oder Stadtteil sorgen.

Bereits jetzt sind viele Funktionseinheiten im Innenstadtbereich schon gestört. Erhöht sich das Verkehrsaufkommen auf der Schiene mit der einhergehenden Verlängerung der Schrankenschließhäufigkeit, hat dieses eine noch stärkere Trennung von städtischen Quartieren und Einheiten zur Folge. Die Auswirkungen sind für viele Bewohner spürbar, z. B. dadurch, dass sich der Weg zum Versorger „um die Ecke“, zur Schule oder zur Freizeiteinrichtung zeitlich vervielfacht oder dass sich regelmäßiger Verkehrsstaus an den Bahnübergängen bilden und zusätzliche Immissionen freisetzen, die das private Wohnumfeld zusätzlich beeinträchtigen.

Die Stadt Oldenburg strebt mit dem STEP2025 an, dass die „Verbundenheit der Bewohnerinnen und Bewohner mit ihren Stadtteilen“<sup>13</sup> erhöht werden soll. Der Schlüssel dafür seien „neue urbane Qualitäten, die Ergänzung der Versorgungsfunktion und die Erweiterung um kulturelle, kommunikative und soziale Angebote“<sup>14</sup>. Eine Erhöhung der Lebensqualität der Bewohner könnte durch die geplanten Umsetzungsstrategien eintreten.

### **Versorgung**

Die Stadt Oldenburg verfolgt das Ziel, verstärkt Stadtteile mit guter und gut erreichbarer Versorgung auszubauen. Gerade im Innenstadtbereich sollte das Netzwerk zwischen Versorgungsmöglichkeit, dem privaten Wohn- und Lebensraum, der Einzugsbereiche sowie der Erreichbarkeit in Zeit und Wegstrecke in Form von ÖPNV, MIV und Fuß- und Radwegeverbindungen nicht unterschätzt werden. Sich eventuell ergebende negative Veränderungen oder sogar massivere Einschränkungen der genannten Qualitäten der Versorgungsinfrastruktur und deren Zusammenspiel wirken sich deutlich auf das Wohlbefinden und die Qualität des Wohnens aus. Mögliche Beeinträchtigungen der Qualität der Verkehrsinfrastruktur (siehe Abschnitt 5.3) könnten sich vor allem durch die länger andauernden Schrankenschließzeiten in Form von Wartezeiten und somit der Verlängerung der Wegezeit ergeben. Eine mögliche, daraus resultierende Folge wäre ein Qualitätsverlust der Versorgungsbereiche, die an Bedeutung verlieren und damit städtebaulich unerwünschte Verlagerungen, Geschäftsaufgaben und Wegeverlängerungen zur Folge haben können.

#### **5.4.1 Art der baulichen Nutzung an der Bestandstrasse**

Im Folgenden wird ein kurzer Einblick in die Wohnstruktur entlang der Bestandstrasse in Verbindung mit den Kartenwerken 4.1, 4.1.1 und 4.1.3 gegeben. Aussagen zur Nutzung ergeben sich aus Überprüfungen und Einschätzung vor Ort, sowie den Dar-

---

13 Stadt Oldenburg (Oldb) – Stadtplanungsamt (2012): step2025, Stadtentwicklungsprogramm Oldenburg, Übermorgenstadt. Perspektive für Oldenburg, Entwurf Stand 04.2012, S. 5.

14 Stadt Oldenburg (Oldb) – Stadtplanungsamt (2012): step2025, Stadtentwicklungsprogramm Oldenburg, Übermorgenstadt. Perspektive für Oldenburg, Entwurf Stand 04.2012, S. 5.

stellungen des Flächennutzungsplans und den Festsetzungen der betroffenen B-Pläne.

Entlang der Bestandstrasse zwischen nördlicher Stadtgrenze und Pferdemarkt besteht die Nutzung vor allem aus „Allgemeinen“ und „Reinen Wohngebieten“ i. S. d. BauN-VO. Eingestreut liegen vereinzelt im Bereich Alexanderfeld/Ofenerdiek Gewerbegebiete. Zudem sind vereinzelt über das ganze betrachtete Gebiet hinweg kleinere gemischte Bauflächen sowie Sondergebiete (z. B. für den großflächigen Einzelhandel) oder Flächen für den Gemeinbedarf (z. B. Schulen und Kindergärten) zu verzeichnen. Für den Bereich der Weser-Ems-Halle und die östlich angrenzenden Flächen ist im Flächennutzungsplan eine Sonderbaufläche mit anteiliger Fläche für Schulnutzung dargestellt. Zudem befindet sich auf Höhe der Huntebrücke zwischen den Gleisen zum Hauptbahnhof und der Hunte das Entwicklungsgebiet „Alter Stadthafen“. Der Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan M-782 "Alter Stadthafen" wurde am 09.06.2008 vom Verwaltungsausschuss der Stadt Oldenburg gefasst und am 11.06.2008 bekannt gemacht. Aktuell erfolgt derzeit eine erneute öffentliche Auslegung vom 05.02.2014 bis zum 07.03.2014. Die Planung sieht nahe der Bahntrasse gewerbliche Nutzungen und entlang der Hunte eine in die Tiefe gehende Mischgebietsausweisung vor.

Südlich und nördlich der Hunteklappbrücke befinden sich derzeit gewerbliche Bauflächen (siehe Abb. 4.1 und Abb. 4.2). Während das Gleisdreieck an der Hemmelsberger Kurve hauptsächlich von festgesetzten Reinen und Allgemeinen Wohngebieten durchzogen ist (siehe Abb. 4.3). Vereinzelt sind hier außerdem auch Mischgebiete, Flächen für den Gemeinbedarf und Dauerkleingärten in der Nähe des Drielaker See zu finden (siehe Abb. 4.4).

Abb. 4.1: Gewerbeflächen östlich der Hunteklappbrücke (Agravis-Silos)



Abb. 4.2: Gewerbeflächen westlich der Hunteklappbrücke (Rhein-Umschlag)



Abb. 4.3: Allgemeine und reine Wohngebiete im Gleisdreieck mit Gewerbeeinrichtungen an der Hunte im Hintergrund



Abb. 4.4: Kleingärten am Drielaker See



#### 5.4.2 Zu erwartende Beeinträchtigungen des Wohnens an der Bestandstrasse

Im Folgenden werden die möglichen Beeinträchtigungen des Wohnens an der Bestandstrasse abgeschätzt, welche sich durch den Ausbau ergeben könnten. Orientiert wird sich dabei an den oben aufgeführten Thematiken.

##### Lärm

Die Prognose geht von insgesamt 39 Zügen (8 Personenzüge + 31 Güterzüge) im Nachtzeitraum (22 - 6 Uhr) im Jahre 2025 aus. Hiervon wären im Stadtgebiet von Oldenburg an der Bahntrasse von der Stadtgrenze bis zur Überführung Pferdemarkt rd. 350 Wohngebäude mit geschätzt mindestens 2.200 Einwohnern betroffen, die nachts höhere Lärmwerte ertragen müssen als in Mischgebieten nach der 16. BImSchV incl. Schienenbonus<sup>15</sup> zulässig.

---

<sup>15</sup> Korrekturfaktor (nach 16. BImSchV) des Beurteilungspegel, welcher beim Schienenverkehr um 5 dB(A) geringer angesetzt.

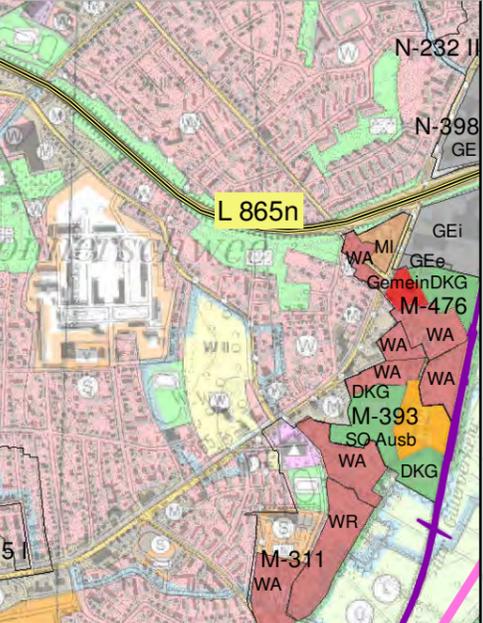
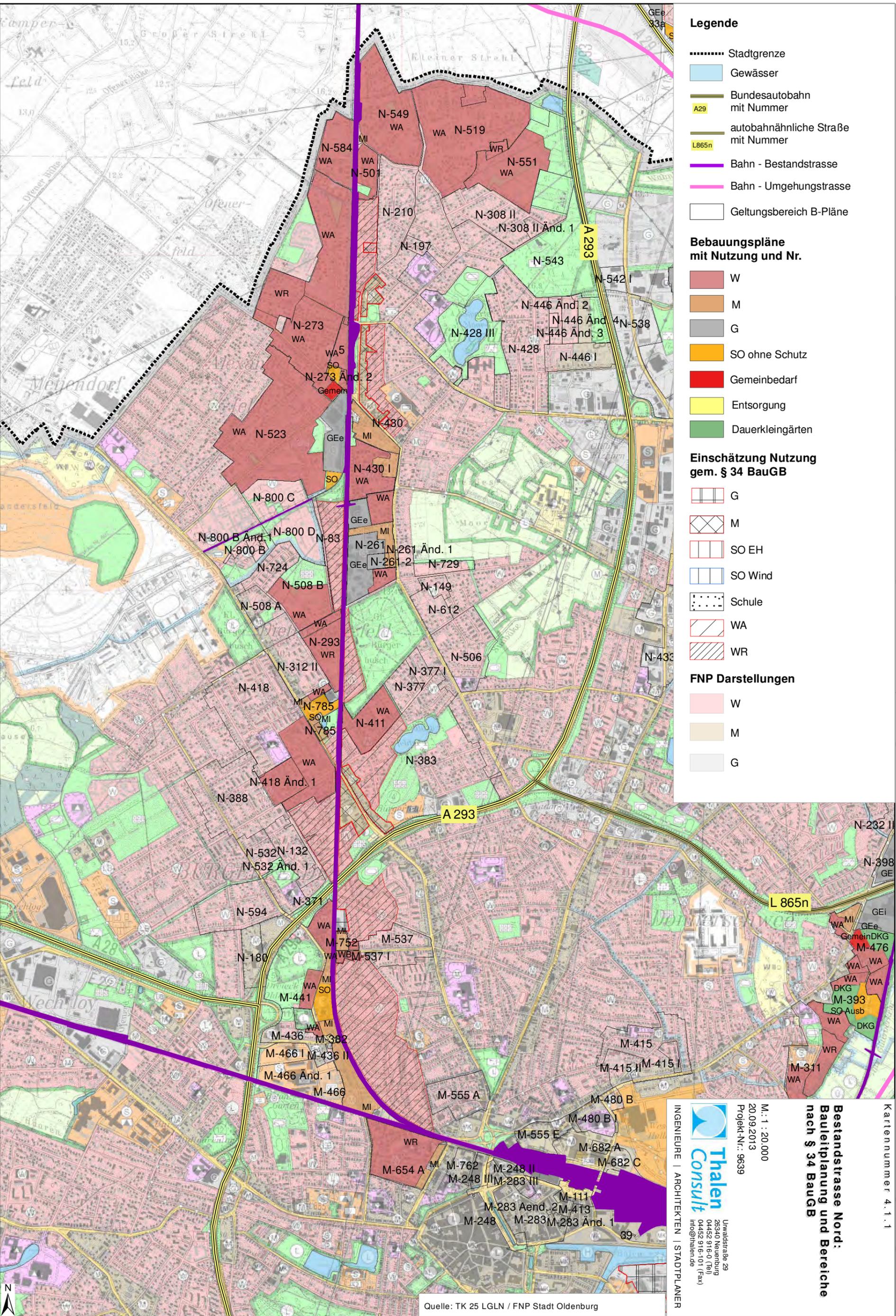


- Legende**
- Stadtgrenze
  - Gewässer
  - Bundesautobahn mit Nummer
  - autobahnähnliche Straße mit Nummer
  - Bahn - Bestandstrasse
  - Bahn - Umgehungsstrasse
  - Geltungsbereich B-Pläne

- Bebauungspläne mit Nutzung und Nr.**
- W
  - M
  - G
  - SO ohne Schutz
  - Gemeinbedarf
  - Entsorgung
  - Dauerkleingärten

- Einschätzung Nutzung gem. § 34 BauGB**
- G
  - M
  - SO EH
  - SO Wind
  - Schule
  - WA
  - WR

- FNP Darstellungen**
- W
  - M
  - G



**Bestandstrasse Nord:  
Bauleitplanung und Bereiche  
nach § 34 BauGB**

M.: 1 : 20.000  
20.09.2013  
Projekt-Nr.: 9639

**Thalen Consult**  
INGENIEURE | ARCHITEKTEN | STADTPLANER

Urnakstraße 29  
26340 Neuenburg  
04452 916-0 (Tel)  
04452 916-101 (Fax)  
info@thalen.de

Quelle: TK 25 LGLN / FNP Stadt Oldenburg

FÜR DIESE ZEICHNUNGEN/ TECHNISCHEN UNTERLAGEN/ DARSTELLUNGEN BEHALTEN WIR UNS ALLE RECHTE VOR



**Legende**

- Stadtgrenze
- Gewässer
- Bundesautobahn mit Nummer
- autobahnähnliche Straße mit Nummer
- Bahn - Bestandstrasse
- Bahn - Umgehungstrasse
- Geltungsbereich B-Pläne

**Bebauungspläne mit Nutzung und Nr.**

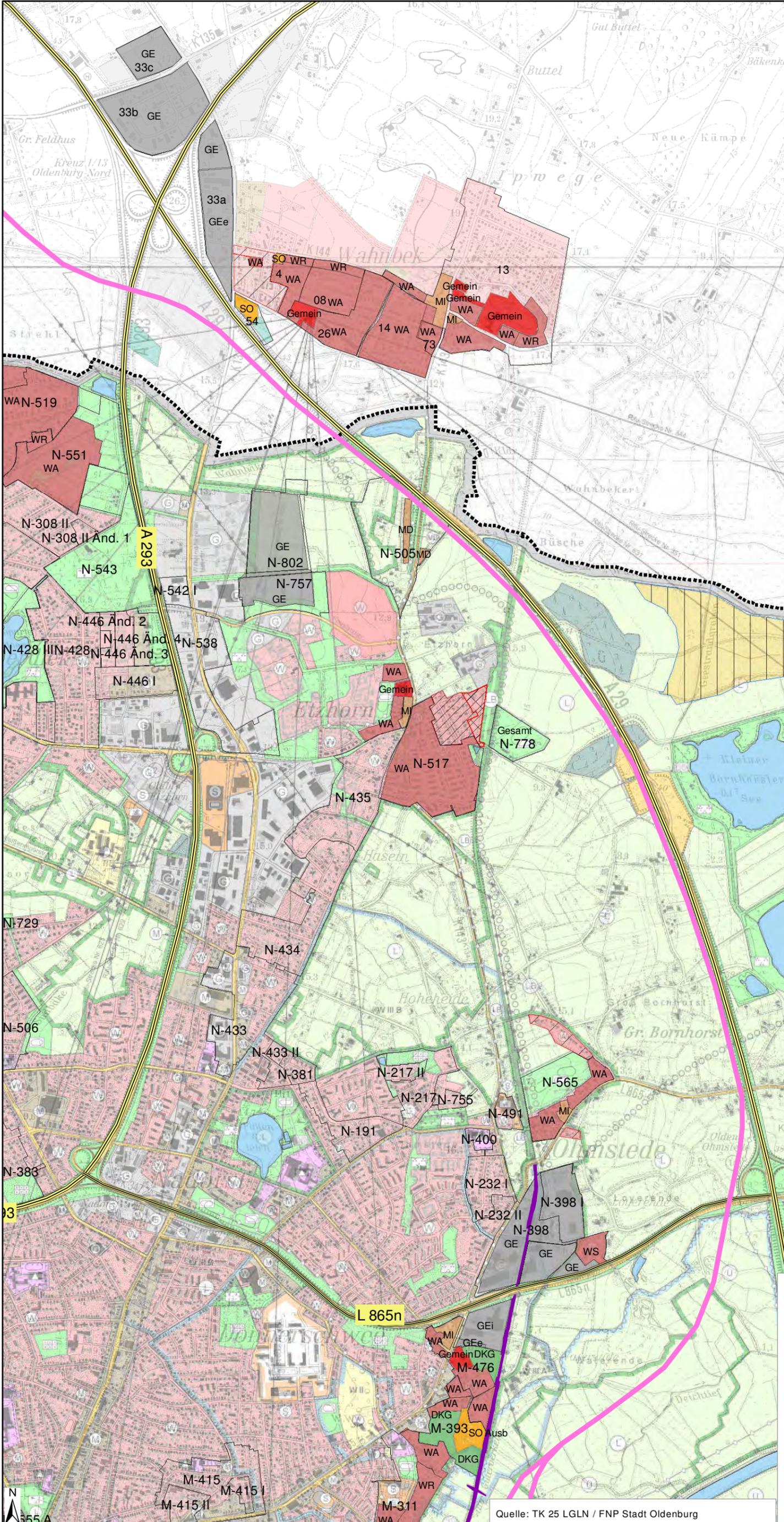
- W
- M
- G
- SO ohne Schutz
- Gemeinbedarf
- Entsorgung
- Dauerkleingärten

**Einschätzung Nutzung gem. § 34 BauGB**

- G
- M
- SO EH
- SO Wind
- Schule
- WA
- WR

**FNP Darstellungen**

- W
- M
- G



FÜR DIESE ZEICHNUNGEN/ TECHNISCHEN UNTERLAGEN/ DARSTELLUNGEN BEHALTEN WIR UNS ALLE RECHTE VOR

**Umgehungstrasse Nord:  
Bauleitplanung und Bereiche  
nach § 34 BauGB**

M: 1 : 20.000  
20.09.2013  
Projekt-Nr.: 9639

**Thalen  
Consult**  
INGENIEURE | ARCHITEKTEN | STADTPLANER  
Urwaldstraße 29  
26340 Neuenburg  
04452 916-0 (Tel)  
04452 916-101 (Fax)  
info@thalen.de

Quelle: TK 25 LGLN / FNP Stadt Oldenburg

Kartennummer 4.1.2

**Legende**

- Stadtgrenze
- Gewässer
- Bundesautobahn mit Nummer
- autobahnähnliche Straße mit Nummer
- A29
- L865n
- Bahn - Bestandstrasse
- Bahn - Umgehungstrasse
- Geltungsbereich B-Pläne

**Bebauungspläne mit Nutzung und Nr.**

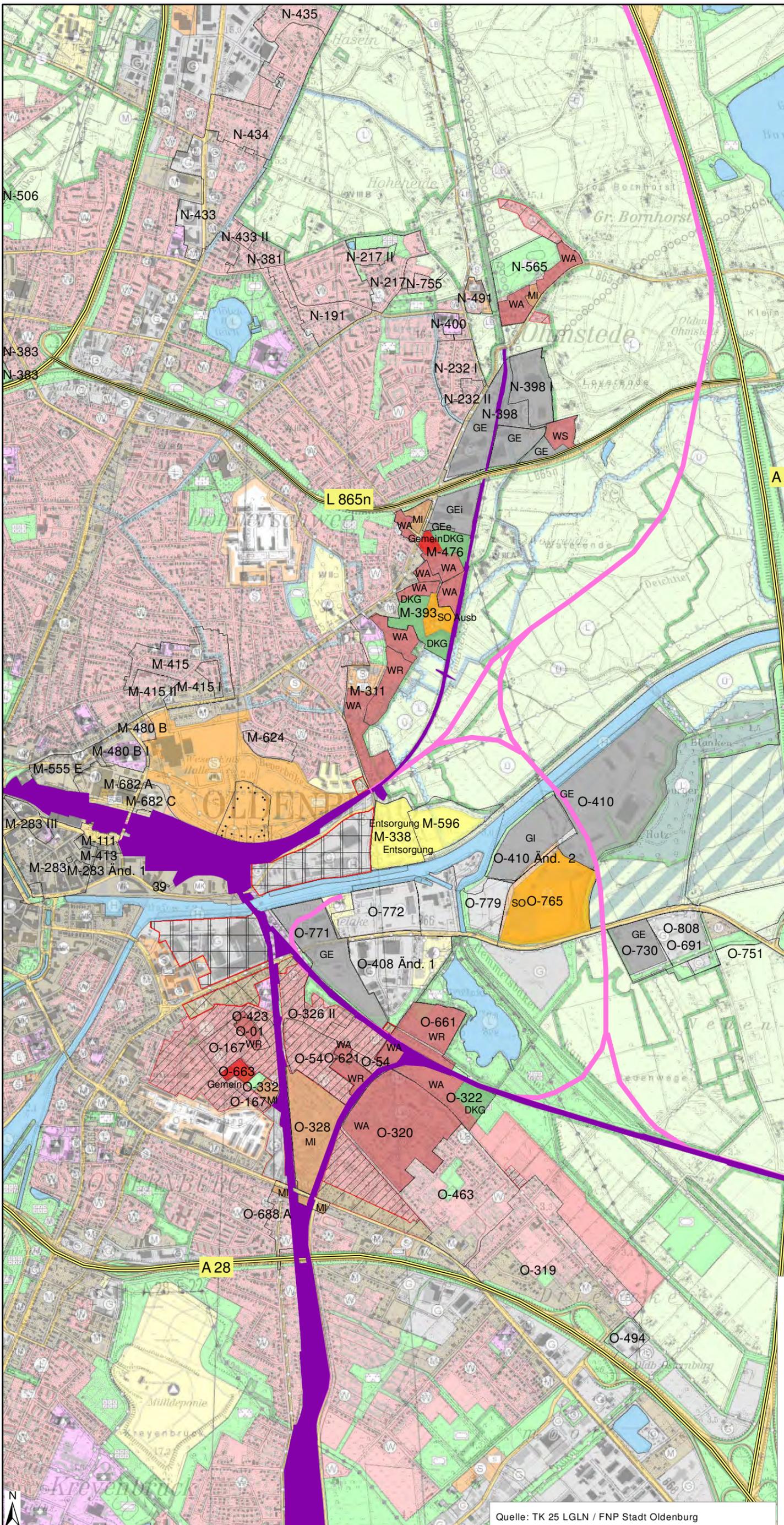
- W
- M
- G
- SO ohne Schutz
- Gemeinbedarf
- Entsorgung
- Dauerkleingärten

**Einschätzung Nutzung gem. § 34 BauGB**

- G
- M
- SO EH
- SO Wind
- Schule
- WA
- WR

**FNP Darstellungen**

- W
- M
- G



Kartennummer 4.1.3

**Bestandstrasse Süd / Umgehungstrasse Süd: Bauleitplanung und Bereiche nach § 34 BauGB**

M.: 1 : 20.000  
20.09.2013  
Projekt-Nr.: 9639

INGENIEURE | ARCHITEKTEN | STADTPLANER

**Thalen Consult**  
Urnaldstraße 29  
26340 Neuenburg  
04452 916-0 (Tel)  
04452 916-101 (Fax)  
info@thalen.de

Quelle: TK 25 LGLN / FNP Stadt Oldenburg

FÜR DIESE ZEICHNUNGEN/ TECHNISCHEN UNTERLAGEN/ DARSTELLUNGEN BEHALTEN WIR UNS ALLE RECHTE VOR

Durch den Ausbau der Bestandsstrecke zwischen der nördlichen Stadtgrenze und dem Pferdemarkt werden trotz der geplanten aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen schädlichen Lärmbelastungen nicht vermeidbar sein. Im inneren Korridor (siehe Karten 4.2.1, 4.2.2, 4.2.3.1 und 4.2.3.2), welcher laut den Rasterlärmkarten<sup>16</sup> den Schalldruckpegel von 54 d(B)A überschreitet, befinden sich 348 Wohngebäude. Dieser Korridor hat eine Breite von ca. 80 – 100 Metern und erstreckt sich somit auf eine Entfernung von 40 – 50 m ab der Eisenbahnstrecke.

Aufgrund der Annahme, dass pro Einwohner eine Wohnfläche von 40 m<sup>2</sup> in Anspruch genommen wird, ergibt sich, dass rd. 2.200 Einwohner in diesem Korridor beeinträchtigt sind.

Im Bereich südlich des Bahnhofs sind sowohl Wohnungen im Nahbereich der Trasse geplant oder liegen in deren unmittelbarer Nähe. Da in diesem Bereich, bis auf an dem Neubau von Gebäuden, keine Lärmschutzmaßnahmen geplant sind, aber eine wesentliche Erhöhung der Frequentierung des Schienenverkehrs absehbar ist, ist eine erhöhte Betroffenheit von hier lebenden Menschen absehbar. Dabei wird es einerseits zu mehr anteiligen Betroffenheiten als auch andererseits zu verstärkten Lärmbelastungen kommen.

Generell ist mit erhöhten Lärmbelastungen vor allem durch die Güterzüge in den engen Kurvenbereichen zu rechnen. Die „Quietschgeräusche“ in engen Kurven oder bei Bremsvorgängen (Drosselung der Geschwindigkeit oder Anhalten) wirken verstärkt lärmbelastend für viele Anwohner.

### **Optische Bedrängungswirkung**

Wird der oben angenommene rechnerische Wert der optischen Bedrängungswirkung (3-fache Höhe der Lärmschutzwand/Wandkombination zzgl. einer evtl. Lage auf dem Böschungskopf) zulasten der trassennahen Wohnungen zwischen nördlicher Stadtgrenze und Pferdemarkt zugrunde gelegt, kann von in der nachfolgenden Tabelle dargelegten betroffenen Wohneinheiten ausgegangen werden.

In den Kartenwerken 4.2.1, 4.2.2, 4.2.3.1 und 4.2.3.2 werden in einem Ausschnitt entlang der Bestandsstrecke die extremsten Betroffenheiten dargestellt.

Südlich der Hunte sind keine aktiven Lärmschutzmaßnahmen für die trassennahen und durch den zusätzlichen Bahnlärm betroffenen Wohneinheiten geplant, so dass es folglich auch nicht zu optischen Bedrängungswirkungen durch Lärmschutzwände oder Wallanlagen der Trasse kommt.

---

<sup>16</sup> Vgl.: DB Regionalbereich Nord (2012): Rasterlärmkarten der ABS – Oldenburg-Wilhelmshaven vom 10.09.2012.

Tabelle: Durch optische Bedrängung betroffene Wohngebäude an der Bestandstrasse

Wohngebäudehöhen	Anzahl der betroffenen Wohngebäude (Anteil in Prozent an Gesamtzahl)	Differenz zur vorherigen Höhe
bis 8,0 m	68 (60,2 %)	68
bis 8,5 m	70 (61,9 %)	2
bis 9,0 m	74 (65,5 %)	4
bis 9,5 m	84 (74,3 %)	10
bis 10,0 m	92 (81,4 %)	8
über 10,0 m	113 (100 %)	21
<b>Summe</b>	<b>113</b>	

### Erschütterungen

In Bezug auf die durch Erschütterungen an der Bestandsstrecke betroffene Bereiche und auch Wohneinheiten ist eine Erhöhung der Intensivität und Häufigkeit der Erschütterungen zu rechnen. Die Auswirkungen und Folgewirkungen sind individuell unterschiedlich.

### „Privates“ Stadt- und Landschaftsbild

In Bezug auf die Veränderungen des „privaten“ Stadt- und Landschaftsbildes wird vor allem im städtischen Bereich durch die Maßnahmen an der Trasse von einer starken optischen Beeinträchtigung des Stadtraumes und somit von einer hohen Beeinträchtigung des „privaten“ Stadt- und Landschaftsbildes ausgegangen. Wobei die Intensität der Veränderungen und die bildlichen Folgewirkungen sich lokal unterschiedlich auswirken können, wie von wenig Veränderung am Stadtrand bis hin zu lokalen Abschirmungen durch Lärmschutzmaßnahmen. Die fast durchgehenden 4,0 m hohen Lärmschutzwände zwischen nördlichem Stadtrand und Pferdemarkt befinden sich direkt an den angrenzenden Trassengrundstücken, so dass es zu starken optischen Beeinträchtigungen kommt. Im Bereich südlich der Hunte sind keine optischen Veränderungen an der Trasse geplant, so dass weniger optische als akustische Veränderungen abschätzbar sind. Mit den erhöhten Lärmbelastungen wird die Wertigkeit des privaten Erholungsbereiches geschmälert und führt wie oben erläutert verstärkt zu Belästigungen bis hin zu gesundheitlichen Belastungen.

In Bezug auf die nachbarschaftlichen Beziehungen kann es in der Kombination mit den Beeinträchtigungen des „privaten“ Stadt- oder Landschaftsbildes und den fehlenden Sichtbeziehungen verstärkt zu verschiedensten Problemen im Bereich des Stadt-

gebietes in der unmittel- bis mittelbaren Umgebung der Bestandsstrecke kommen. Die Auswirkungen können räumlich und funktionstechnisch variieren und verschieden ausgeprägt sein. Die genaue Beeinträchtigung ist individuell unterschiedlich und daher nicht detailliert ermittelbar.

### **Funktionseinheiten**

Vor allem im städtischen Gebiet sind viele für die Bevölkerung und deren Lebensqualität elementare Funktionszusammenhänge vorhanden. Statt diese oftmals schon vorbelasteten Verknüpfungs- und Netzwerkfunktionen weiter einzuschränken, sollten diese vielmehr unterstützt und ausgebaut werden.

Durch den Ausbau der Bestandsstrecke würde es unvermeidlicher Weise durch längere und häufigere Schrankenschließzeiten dazu kommen, dass die Einheiten weiter gestört und somit beeinträchtigt werden würden. Die Erreichbarkeit von wichtigen Grundversorgern würde vermehrt für einen Großteil der trassennahen Bevölkerung beschnitten und damit die Lebensqualität einer großen Anzahl von Stadtbewohnern verringert werden.

### **Versorgung**

In Bezug auf die Versorgungsinfrastruktur entlang der Bestandstrasse kann folgender zentrale Versorgungsbereich für die Stadt Oldenburg (Oldb.)<sup>17</sup> beeinträchtigt werden:

- Ofenerdiek

Bei diesem kann es zu geringen Veränderungen oder Verschiebungen hinsichtlich der Versorgungsströme und –Einzugsbereiche kommen. Durch die veränderten Schrankenschließzeiten kann es zur Verschiebung der Fahrtwege, ungünstiger Erreichbarkeit oder einer Erhöhung des Fahrtweges kommen. Bestehen Angebotsalternativen mit besserer Erreichbarkeit, kann es zu geringen bis mittleren Veränderungen der Nachfrage des Standortes und damit zur Schwächung der Versorgungsinfrastruktur kommen.

In Bezug auf die sonstigen Nahversorgungseinrichtungen entlang der Bestandstrasse wird nur von unwesentlich geringen Beeinträchtigungen in Bezug auf die Nahversorgungsstandorte ausgegangen. Es könnten sich Verschiebungen in Bezug auf die zeitliche Komponente der Erreichbarkeit (verlängert wegen längeren Schrankenschließzeiten) ergeben.

### **5.4.3 Art der baulichen Nutzung an der Umgehungstrasse**

Im Folgenden wird ein kurzer Einblick in die Wohnstruktur entlang der Umgehungstrasse in Verbindung mit den Kartenwerken 4.1, 4.1.2 und 4.1.3 gegeben. Aussagen zur Nutzung ergeben sich aus Überprüfungen und Einschätzung vor Ort, sowie den Darstellungen des Flächennutzungsplans und den Festsetzungen der betroffenen B-Pläne.

---

<sup>17</sup> Vgl.: CIMA GmbH (2007): Einzelhandelsentwicklungskonzept für die Stadt Oldenburg (Oldb.), Stadtmarketing Gesellschaft für gewerbliches und kommunales Marketing, Büro Lübeck, S. 45 ff.

Südlich des Autobahnkreuzes Oldenburg-Nord führt die geplante Umgehungsstrasse an keinen nennenswerten Wohnnutzungen vorbei. Erst auf Höhe der Butjadinger Straße trifft sie auf ein kleineres im B-Plan festgelegtes Dorfgebiet.

Bis zur Hunte tangiert die Trasse keine weiteren planungsrechtlich festgelegten Nutzungen. Sie verläuft weitestgehend auf Flächen für die Landwirtschaft und berührt vereinzelt Verkehrs-, Grün- und Waldflächen (siehe Abb. 4.5). Im Bereich zwischen der Abzweigung über die Hunte und dem Bahnhof liegen südlich der Trasse festgelegte Flächen für Entsorgung (städtische Kläranlage) und gewerbliche Bauflächen (Fa. Agravis) (siehe Abb. 4.6 und Abb. 4.7). Nördlich der Trasse befindet sich die für den Kramermarkt und andere Veranstaltungen vorgesehene Fläche an der Weser-Ems-Halle mit anteiliger Fläche für Schulnutzung. Weiter im Osten wurde ein Allgemeines Wohngebiet festgelegt.

Südlich der Hunte reihen sich beidseitig entlang der geplanten Trasse nach B-Plan festgelegte Gewerbe- und Industriegebiete (siehe Abb. 4.1 und Abb. 4.2) sowie eine Sonderbaufläche (IKEA, siehe Abb. 4.8). Im weiteren Verlauf der Trasse südlich der Holler Landstraße bis zum Anschluss an die Bestandstrasse werden noch landwirtschaftliche Flächen tangiert.

Abb. 4.5: Landwirtschaftliche Flächen und Bebauung nach § 35 BauGB



Abb. 4.6: Landwirtschaftliche Flächen nördlich der Hunte (Donnerschweer Wiesen) und Gewerbeeinheiten südlich Hunte



Abb. 4.7: Gewerbe und Industrieeinheiten südlich der Hunte an der Werrastraße



Abb. 4.8: Gewerbegebiet mit IKEA, Blick aus südlicher Richtung



#### 5.4.4 Zu erwartende Beeinträchtigungen des Wohnens an der Umgehungstrasse

Im Folgenden werden die möglichen Beeinträchtigungen des Wohnens entlang der geplanten Umgehungstrasse abgeschätzt, welche sich durch den Neu- und teilweise Ausbau ergeben könnten. Orientiert wird sich dabei an den oben aufgeführten Thematiken.

##### Lärm

Es kann im Bereich der Donnerschweer Wiesen und im Bereich Drielake zu einer leicht erhöhten Lärmbelastung durch „quietschende“ Radreifen in engen Kurvenführungen kommen. In diesen beiden Bereichen ist auch mit häufigeren Bremsvorgängen zu rechnen, bei denen es ebenfalls zu erhöhten Lärmpegeln kommen kann.

Im Bereich Bornhorst ist ebenfalls in trassennahen Teilbereichen mit einer Erhöhung des Lärms trotz Schutzmaßnahmen durch die Bahntrasse zu rechnen. Dies geht aus dem Gutachten des Ingenieur- und Beratungsbüro Kohnen (IBK) hervor.

In den beeinträchtigten Gebieten befindet sich jedoch wenig Wohnnutzung, so dass sich verhältnismäßig weniger Betroffenen herausstellen.

### **Optische Bedrängungswirkung**

Wird der oben angenommene rechnerische Wert der optischen Bedrängungswirkung (Unterschreitung eines Abstandes der dreifachen Lärmschutzwandhöhe) auf den Trassenverlauf zwischen nördlicher Stadtgrenze und der Hunte projiziert, kommt es bei einer vernachlässigbar geringen Anzahl von Wohngebäuden zu keiner nennenswerten Beeinträchtigung und Betroffenheit durch optische Bedrängung. Im Bereich Bornhorst wo sich die Umgehungstrasse von der A 29 löst kommt es jedoch zu stärkerer optischer Beeinträchtigung im trassennahen Bereich und somit zu einer verstärkten Zerschneidung des Gebietes. In diese Einschätzung fließt vor allem im Wesentlichen die Vorbeeinträchtigung durch die schon dammlagige A 29 mit ein. Im Bereich Osterburg sind in Bezug auf die geplante Höhe der Lärmschutzmaßnahmen welche aus dem Gutachtens des Ingenieur- und Beratungsbüro Kohnen (IBK) hervorgehen ebenfalls Wohngebäude betroffen.

### **Erschütterungen**

In Bezug auf die durch Erschütterungen an der Umgehungsstrecke betroffene Bereiche und auch Wohneinheiten ist eine Erhöhung der Intensivität und Häufigkeit der Erschütterungen zur rechnen. Die Auswirkungen und Folgewirkungen sind individuell unterschiedlich.

### **„Privates“ Stadt- und Landschaftsbild**

In Bezug auf das „private“ Stadt- und Landschaftsbild ist in den weit einsehbaren Bereichen zwischen dem Autobahnkreuz Oldenburg-Nord und dem Anschluss Oldenburg-Ohmstede mit wenig optischen und akustischen Mehrbeeinträchtigungen zu rechnen, da die Autobahn A 29 das Gebiet weitestgehend vorprägt und die sich anschmiegende Bahntrasse nur noch als Erweiterung angesehen werden kann. Dennoch sind vereinzelte Mehrbelastungen an trassennahen Grundstücken mit Bebauung nach § 35 BauGB nicht auszuschließen. Für alle Wohneinheiten, die die Möglichkeit des Blickes auf die Donnerschweer Wiesen haben (dies sind sehr wenige), kommt es zu wesentlichen Beeinträchtigungen des „privaten“ Landschaftsbildes durch die aufgeständerte und dammlagige Trasse, da der typische Charakter der Landschaft weitestgehend verloren geht und orientierende Blickbeziehungen stark eingeschränkt werden.

Südlich der Hunte machen sich erst in den Wohngebieten von Drielake Beeinträchtigungen durch den neuen Trassenverlauf, die lokale Errichtung von Lärmschutzmaßnahmen sowie die im östlichen Bereich statt findende Erhöhung des Lärmpegels bemerkbar.

Die vereinzelten Wohneinheiten östlich des Bahnhofs zwischen der bestehenden Hunteklappbrücke und geplanten Hunteklappbrücke sind weitestgehend akustisch und optisch durch gebietsnahe Gewerbe- und Industrieflächen sowie die Hafennutzung vorgeprägt. Folglich kommt es nur in einigen Teilbereichen zu stärkeren Beeinträchtigungen.

In diesem Zusammenhang ist daran zu erinnern, dass durch die Schaffung der Umgehungstrasse die Beeinträchtigungen des „privaten“ Stadt- und Landschaftsbildes

nicht nur in der innerstädtischen Bestandstrasse entfallen würden, sondern auch der westliche Teil der Trassenführung des Gleisdreieckes. Des Weiteren würden zusätzliche Lärmbelastungen beispielsweise im nördlichen Bereich von Drielake auf Grundlage der geringen Frequentierung nicht auftreten.

### **Nachbarschaften und soziale Beziehungen**

Entlang der Umgehungstrasse nördlich der Hunte kann es zu vernachlässigbar geringen Veränderungen der Nachbarschaften und sozialen Beziehungen kommen, weil die wesentlichen Wegebeziehungen erhalten bleiben oder in die neue Planung mit übernommen werden bzw. es bestehen keine direkten Beziehungen, die durch die Planung wesentlich berührt werden (bspw. Donnerschweer Wiesen). Südlich der Hunte kann es jedoch zu Beeinträchtigungen kommen. Vor allem im Bereich Drielake können Veränderungen des nachbarschaftlichen Gefüges durch die Zerschneidung- und Trennungswirkung (neu errichtete Trassenführung) nicht ausgeschlossen werden. Auch die lokalen Veränderungen durch Lärm und passive Lärmschutzmaßnahmen können beeinträchtigend wirken. Im bewohnten Gebiet bleiben die wesentlichen Wegeverbindungen erhalten und ermöglichen durch den Wegfall von Trassenabschnitten sogar zusätzliche Verbindungen zwischen Nachbarschaften und die Entstehung neuer Wege und Beziehungen (welche durch die Bestandstrasse nicht möglich sind).

### **Funktionseinheiten**

Durch die Umgehungstrasse kommt es nur für die Außenwohnbereiche im Osten von Drielake und südlich des Autobahnkreuzes Oldenburg-Nord zu Veränderungen durch die neue Trassenführung. Für die anderen betroffenen Bereiche ist vielmehr davon auszugehen, dass die wesentlichen Funktionszugehörigkeiten und Erreichbarkeiten erhalten bleiben, wenn auch eventuell mit verlängerten Wegstrecken (elementare Querungen und Kreuzungen bleiben erhalten/werden übernommen).

Ein entscheidender Nachteil ergibt sich im Falle der Umgehungstrasse durch den Wegfall der Hunteklappbrücke. Eine wichtige Verbindung von nördlicher und südlicher Hunteseite für Fußgänger und Radfahrer würde ersatzlos wegfallen und deutliche Wegeverlängerungen nach sich ziehen.

### **Versorgung**

Bei der Umgehungstrasse ist höchstens bei Einzelfällen (separate, isolierte Gehöfte) von einer zusätzlichen Einschränkung bzw. Beeinträchtigung durch längere Wegstrecken auszugehen.

Für Fußgänger und Radfahrer würden sich hingegen Veränderungen der Wegeverbindungen und Erreichbarkeiten von Stadtorten durch den ersatzlosen Wegfall der Hunteklappbrücke ergeben.

Hingegen könnten sich vor allem im Bereich Osternburg bei gezielter Potenzialausnutzung bessere Erreichbarkeiten von Versorgungsstandorten durch die Schaffung neuer und besserer Wegeverbindungen ergeben.

Im Stadtbereich zwischen Pferdemarkt und nördlicher Stadtgrenze würden sich für den MIV schnellere Erreichbarkeiten (keine Bahnübergänge, keine Schrankenschließ-

und Wartezeiten) von Standorten ergeben und für die Fußgänger und Radfahrer würden sich generell Wegeverbindungen auf Grund des Wegfalls der Bestandstrasse deutlich verbessern.

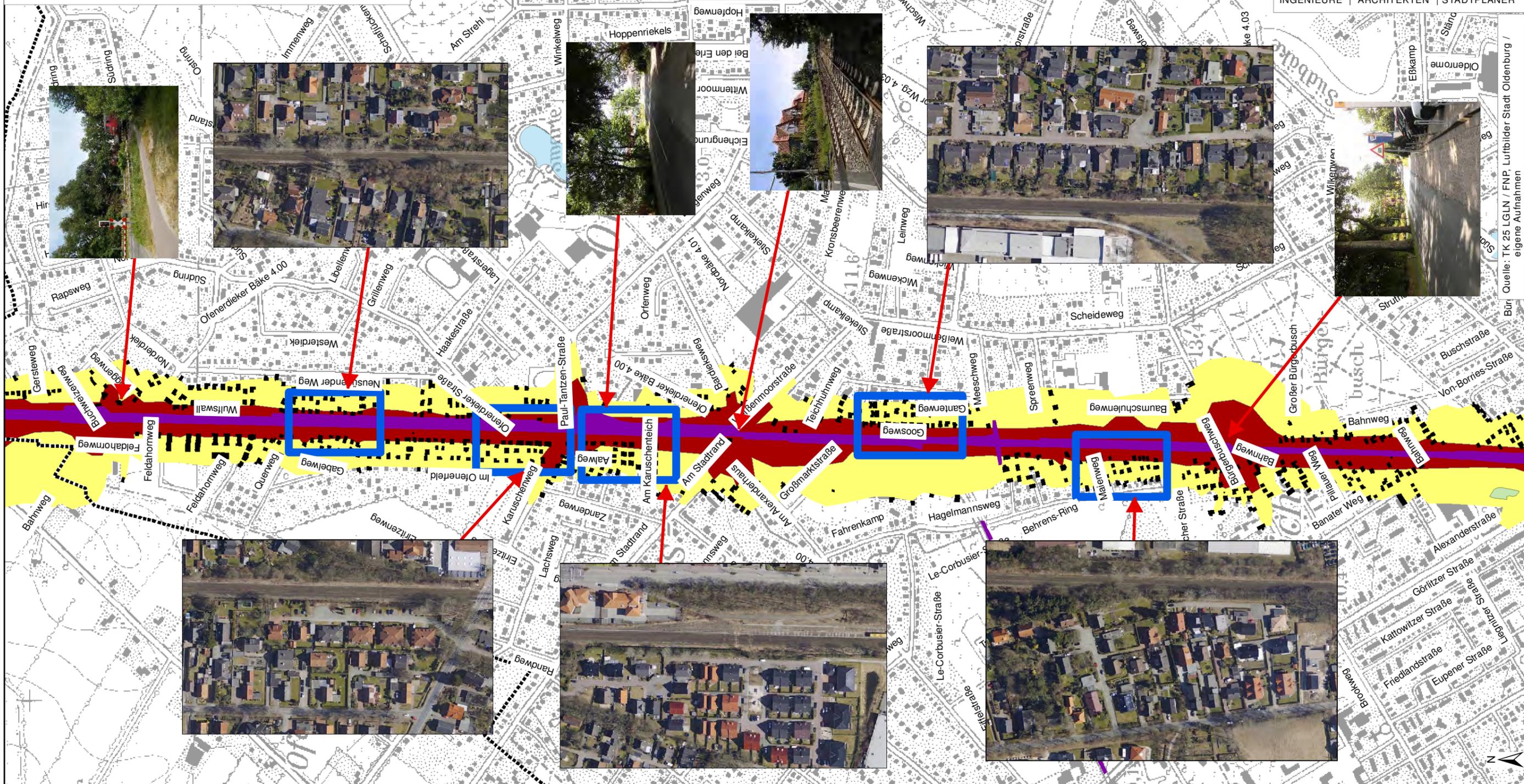
Durch Lärm besonders beeinträchtigte Wohnsiedlungsbereiche  
- Bestandstrasse Nord -

M.: 1 : 10.000  
20.09.2013  
Projekt-Nr.: 9639

**Thalen Consult**  
INGENIEURE | ARCHITEKTEN | STADTPLANER  
Urwaldstraße 29  
26340 Neuenburg  
04452 916-0 (Tel)  
04452 916-101 (Fax)  
info@thalen.de

**Legende**

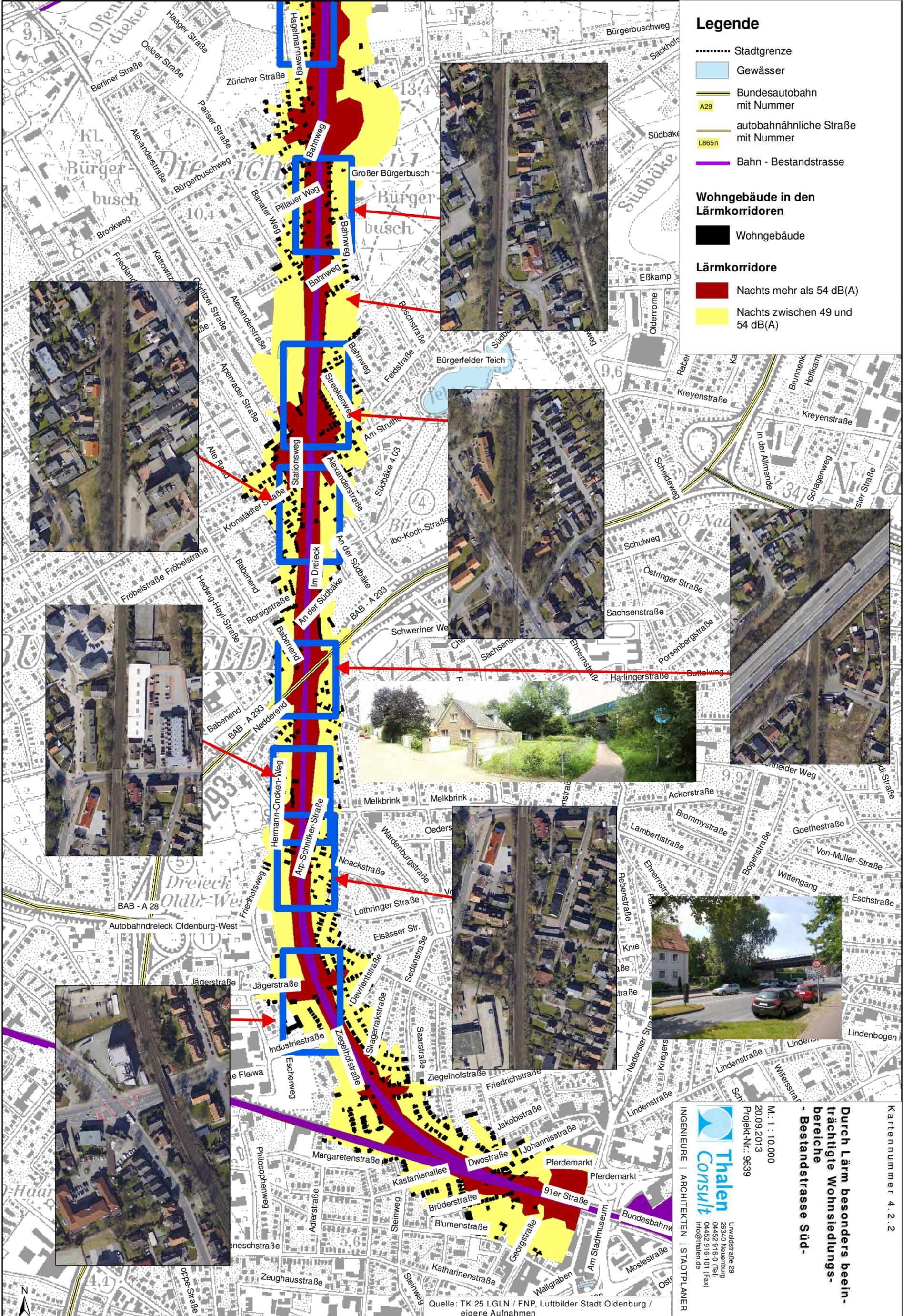
- ..... Stadtgrenze
- Gewässer
- ▬ Bundesautobahn mit Nummer
- ▬ autobahnähnliche Straße mit Nummer
- ▬ Bahn - Bestandstrasse
- Wohngebäude in den Lärmkorridoren**
- Wohngebäude
- Lärmkorridore**
- Nachts mehr als 54 dB(A)
- Nachts zwischen 49 und 54 dB(A)



Quelle: TK 25 LGLN / FNP, Luftbilder Stadt Oldenburg / eigene Aufnahmen

**Legende**

- Stadtgrenze
  -  Gewässer
  -  Bundesautobahn mit Nummer
  -  autobahnähnliche Straße mit Nummer
  -  Bahn - Bestandstrasse
- Wohngebäude in den Lärmkorridoren**
-  Wohngebäude
- Lärmkorridore**
-  Nachts mehr als 54 dB(A)
  -  Nachts zwischen 49 und 54 dB(A)



FÜR DIESE ZEICHNUNGEN/ TECHNISCHEN UNTERLAGEN/ DARSTELLUNGEN BEHALTEN WIR UNS ALLE RECHTE VOR



Kartenummer 4.2.2

M: 1 : 10.000  
20.09.2013  
Projekt-Nr.: 9639

**Thalen Consult**  
INGENIEURE | ARCHITEKTEN | STADTPLANER

Urnackstraße 29  
28340 Neuenburg  
04452 916-0 (Tel)  
04452 916-101 (Fax)  
info@thalen.de

**Durch Lärm besonders beeinträchtigte Wohnsiedlungsbereiche - Bestandstrasse Süd-**

Quelle: TK 25 LGLN / FNP, Luftbilder Stadt Oldenburg / eigene Aufnahmen

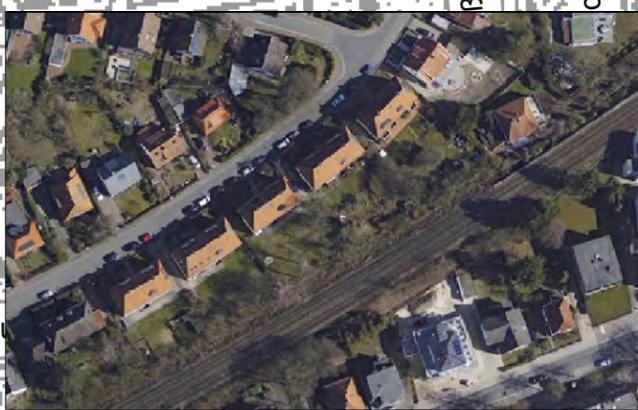
Durch Lärm besonders beeinträchtigte Wohnsiedlungsbereiche im Haaren- und Ziegelhofviertel (Luftbildausschnitte)

M.: 1 : 5.000  
20.09.2013  
Projekt-Nr.: 9639

**Thalen Consult**  
INGENIEURE | ARCHITEKTEN | STADTPLANER  
Urwaldstraße 29  
26340 Neuenburg  
04452 916-0 (Tel)  
04452 916-101 (Fax)  
info@thalen.de

**Legende**

- ..... Stadtgrenze
- Gewässer
- ▬ Bundesautobahn mit Nummer
- ▬ autobahnähnliche Straße mit Nummer
- ▬ Bahn - Bestandsstrasse
- Wohngebäude in den Lärmkorridoren**
- Wohngebäude
- Lärmkorridore**
- Nachts mehr als 54 dB(A)
- Nachts zwischen 49 und 54 dB(A)



Quelle: TK 25 LGLN / FNP, Luftbilder Stadt Oldenburg / eigene Aufnahmen

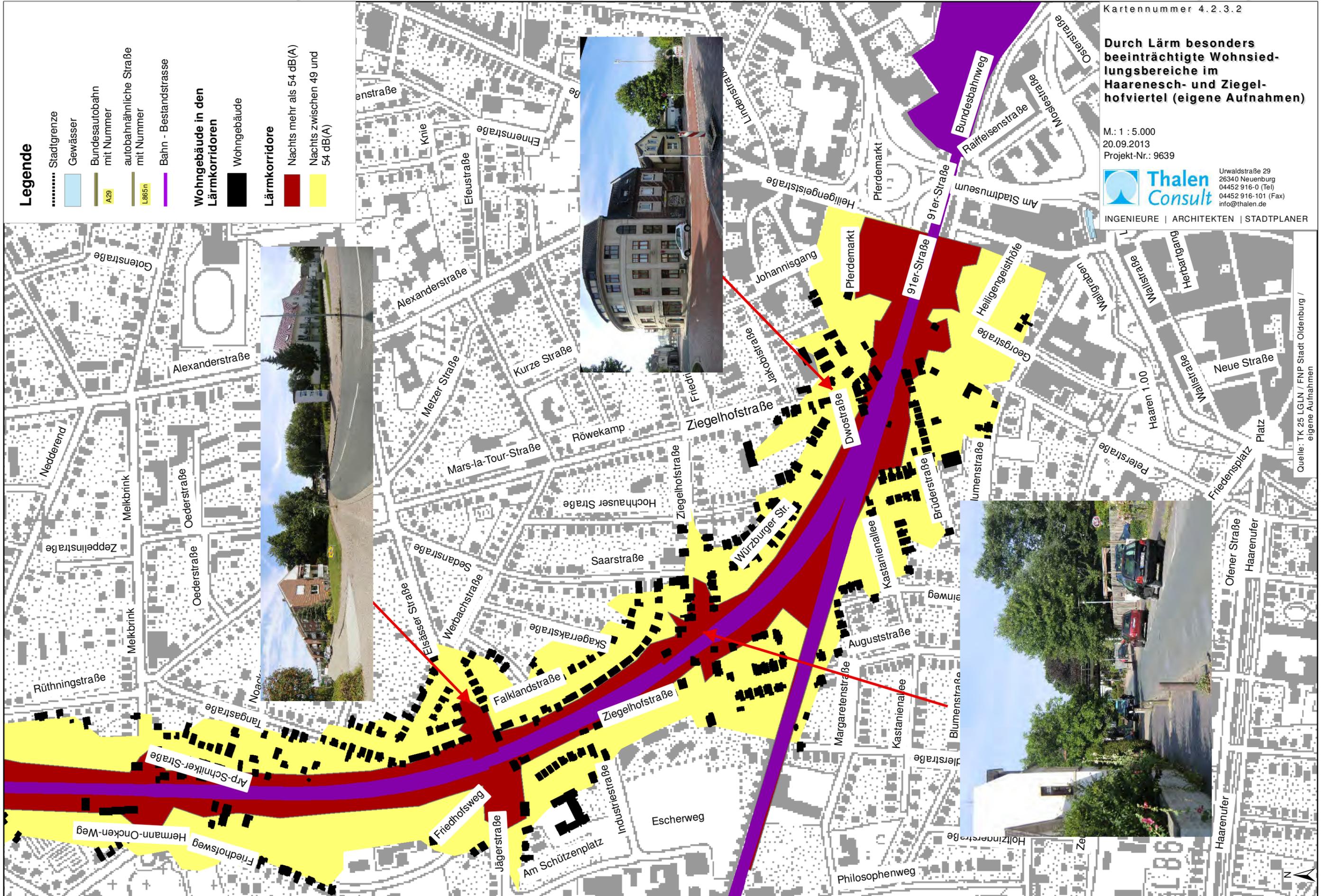
Durch Lärm besonders beeinträchtigte Wohnsiedlungsbereiche im Haarenesch- und Ziegelhofviertel (eigene Aufnahmen)

M.: 1 : 5.000  
20.09.2013  
Projekt-Nr.: 9639

**Thalen Consult**  
INGENIEURE | ARCHITEKTEN | STADTPLANER  
Urwaldstraße 29  
26340 Neuenburg  
04452 916-0 (Tel)  
04452 916-101 (Fax)  
info@thalen.de

**Legende**

- ..... Stadtgrenze
  - Gewässer
  - ▬ Bundesautobahn mit Nummer
  - ▬ autobahnähnliche Straße mit Nummer
  - ▬ Bahn - Bestandsstrasse
- Wohngebäude in den Lärmkorridoren**
- Wohngebäude
- Lärmkorridore**
- Nachts mehr als 54 dB(A)
  - Nachts zwischen 49 und 54 dB(A)



Quelle: TK 25 LGLN / FNP Stadt Oldenburg / eigene Aufnahmen

## 5.5 Erholung

Jede Person hat ein Recht auf Erholung und Freizeit. Dieses ist bedeutsam, damit der Mensch sich regenerieren kann und seine Gesundheit geschont wird. Der Ausgleich und die Abwechslung zum Alltag stehen dabei wie das Entdecken und Erleben im Vordergrund. Eine wichtige Qualität in einem Stadtgefüge ist die Ermöglichung solcher Ausgleichsflächen/-Gebiete zur freien Entfaltung und Erholung. Oft stehen diese Bereiche, zu denen auch eine kulturelle Verknüpfung bestehen kann, in Wechselwirkung mit dem Tourismus und dem Freizeitwesen. Sowohl städtische Frei- oder Erlebnisflächen wie auch naturnahe Bereiche mit einzigartigen, reizvollen Charakter und Vielfalt kommen je nach Nutzungsanspruch (z. B. Wandern, Radfahren, Sport) in Frage. Diese Aussage wird auch durch § 1 Absatz 4 des BNatSchG (Bundesnaturschutzgesetz) unterstützt. Die Vielfalt, Eigenart und Schönheit tragen folglich zum Erholungswert von Natur und Landschaft bei und sind deshalb als besonders schützenswert zu erachten. Vor allem die an die besiedelten Bereiche der Stadt anschließenden Landschaftsräume dienen der extensiven Erholungsnutzung wie z. B. Spazieren gehen oder Fahrrad fahren. Diese Erholungsräume entsprechen weitestgehend den Bereichen mit hoher Bedeutung für Arten- und Lebensgemeinschaften und für das Landschaftsbild.

Die Stadt Oldenburg spricht in ihrem Konzept „Oldenburgs Grüner (Wege)Stern“ von sich als Stadt im Grünen. Dabei wird die Wichtigkeit der (Nah-)Erholung betont und ein Wegenetz von Grünachsen aus der Stadtmitte in die umgebenden, peripheren, grünen Landschaften vorgestellt. In diesem Kontext werden Grünflächen in Form von Parks, öffentlichen Plätzen, Straßengrün, Vorgärten, Äcker und Wiesen in die Erholungsnetze mit eingebaut und untereinander verbunden. Dabei geht die Stadt von drei unterschiedlichen Reichweiten aus:

- Das Fünf-Minuten-Grün (Grünflächen in unmittelbarer Nähe zum Wohnumfeld),
- Tagesausflüge (Fuß- und Radwegenetz über die Stadtgrenzen hinweg),
- Überregionale Wegeverbindungen (überregionale Wander- und Radwege in der Nordwestregion).

Folglich wird von Seiten der Stadt angestrebt, der Bevölkerung ein attraktives Angebot zum Erleben der Landschaft- und Grünflächen zu bieten, das gleichzeitig das Wohlbefinden der Bevölkerung unterstützt und zur Attraktivität der Stadt beiträgt.

Nachstehend werden die wesentlichen Erholungsmöglichkeiten im Stadtgebiet herausgearbeitet, deren Qualitäten kurz umrissen und eine Einschätzung der Beeinträchtigungen durch die Trassenführung der Bahn vorgenommen (Kategorien: keine bis geringe Beeinträchtigung, mittlere Beeinträchtigung, hohe Beeinträchtigung). Hierbei werden nur die potenziellen Erholungsnutzungen in Natur und Landschaft auf öffentlichen Flächen im Außenraum (outdoor) betrachtet, da von keiner Beeinträchtigung der „indoor“-Nutzung (z. B. Turnhallen, Hallenbäder) ausgegangen wird. In Bezug auf die Erholungsnutzung spielt das subjektive Empfinden und der Anspruch der Individuen eine große Rolle. Da nicht alle Erholungsnutzungen im Detail betrachtet werden können, wird eine übergreifende Pauschalisierung auf Grundlage der Flächen aus dem gültigen Flächennutzungsplan der Stadt Oldenburg und dem step2025 vorgenommen

und nur die allgemeinen Aktivitäten betrachtet.

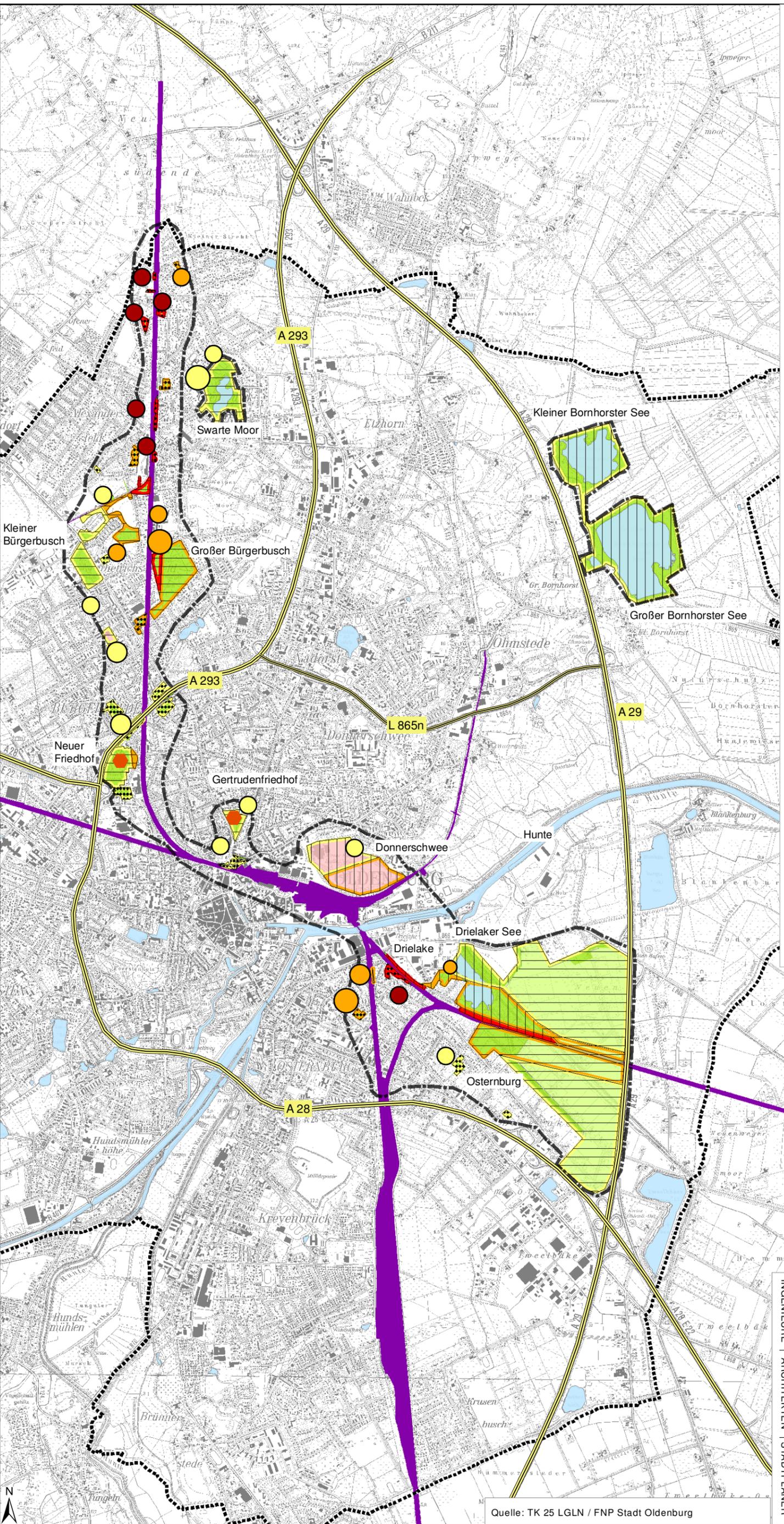
In Bezug auf das erarbeitete Kartenwerk ist anzumerken, dass ein potenzieller Bereich im Stadtgefüge entlang der betrachteten Trassen angenommen wurde, bei dem es zu Beeinträchtigungen der Erholungsnutzung kommen könnte. Dieser Erholungsbereich setzt sich aus den möglichen, optischen Beeinträchtigung (Entfernung ca. 200 m zur Trasse), den abgeschätzten Lärmbeeinträchtigungen auf der Grundlage von Rasterlärmkarten und der Bedeutung der Fläche für das Stadtgefüge (je höher die Erholungskategorie desto größer ist der Einzugsbereich) zusammen. Die weiträumigen Erholungsflächen im Osten des Stadtgebietes werden auf Grundlage ihrer räumlichen Gesamtheit in Bezug auf die flächenhafte Erholung komplett mit in die Betrachtung aufgenommen.

In den Beeinträchtigungskartenwerken von beiden Trassenalternativen werden jeweils die Beeinträchtigung der Erholung dargestellt (Bestandstrasse siehe Karte 5.1, Umgehungsstrasse siehe Karte 5.2).

Im ausgewählten eventuell beeinträchtigten Erholungsgebiet werden die einzelnen Grün- und Freiflächen grafisch aufgeführt und ihnen eine städtische Erholungskategorie zugewiesen, die sich an den oben stehenden Bereichen der Stadt orientiert. Des Weiteren werden Gewässer in Form von Seen und Teichen sowie Flüssen und Kanälen mit ihrer Bedeutsamkeit verortet. Diese können je nach Angebot und Möglichkeiten vielfältig genutzt werden. Hierzu zählen sowohl die natürliche Erlebbarkeit innerhalb des Naturraumes zum Spaziergehen, Wandern oder Radfahren, als auch zum Angeln, zur Ausübung von Wassersportarten, zum Baden, für die Freizeitschiffahrt oder ähnliches. Ebenso werden die öffentlichen Spielplätze in dem betrachteten Bereich mit hinzu gezogen und ebenfalls in Kategorien unterteilt, da es sich bei diesen meist um Frei- und Erlebnisflächen mit besonderen Nutzungen und Aufenthaltsqualitäten innerhalb der bebauten Gebiete handelt. Die Ausstattungsqualität der Spielplätze wird getrennt von den flächenhaften Erholungsbereichen aufgeführt und beurteilt. Die Sonderbauflächen und Flächen für den Gemeinbedarf von Freizeit und Sport werden in dieser Analyse ebenfalls betrachtet. Die Sondergebiete dienen laut § 10 Baunutzungsverordnung der Erholung im Sinne des Gemeinbedarfs und werden deshalb zur Betrachtung der gesamträumlichen Erholungsbereiche hinzugezogen. Zudem werden Friedhöfe auf Grundlage ihrer Funktion als Orte der Ruhe mit meist parkartiger Anlage, sowie der damit einhergehenden, besonderen Bepflanzung und ihrer kulturhistorischen Bedeutung kenntlich gemacht. Auch die wichtigsten Rad- und Wanderwege werden auf Basis ihrer Verknüpfungsfunktion von Einheiten und ihrer Bedeutung für die Erreichbarkeit der Erholungsorte und -bereiche aufgeführt.

Kommt es zu einer räumlichen Konzentration und Kombination von verschiedenen Erholungsnutzungen so steigt die Vielfältigkeit des Erholungsbereiches, womit auch eine höhere räumliche Bedeutung einhergeht. Zudem werden Bereiche, in denen eine sehr starke Vorbeeinträchtigung (z. B. akustisch durch Lärm oder optisch durch (Verkehrs-) Bauwerke) der Erholungsfunktion stattfindet, deutlich gemacht.

- ### Legende
- Stadtgrenze
  - Gewässer
  - Bundesautobahn mit Nummer
  - autobahnähnliche Straße mit Nummer
  - Bahn - Bestandstrasse
  - Beeinträchtigungsbereich
  - Friedhof
- ### Erholungsflächen
- Grün- und Freifläche
  - Freiflächen der Landwirtschaft
  - Sonderbaufläche für Freizeit und Sport
- ### Erholungskategorien
- Wohnumfeld - Erholung
  - Stadtteilbezogene Erholung
  - Städtische Erholung
- ### Beeinträchtigung der Erholungsflächen
- keine bis geringe Beeinträchtigung
  - mittlere Beeinträchtigung
  - hohe Beeinträchtigung
- ### Spielplatzkategorien
- Stadteilspielplätze
  - Themen- und Schulspielplätze
  - Quartiersspielplätze inkl. kleinerer Schulspielplätze
  - Bolzplätze oder Ballspielfläche
- ### Beeinträchtigung der Spielplätze
- keine bis geringe Beeinträchtigung
  - mittlere Beeinträchtigung
  - hohe Beeinträchtigung



FÜR DIESE ZEICHNUNGEN/ TECHNISCHEN UNTERLAGEN/ DARSTELLUNGEN BEHALTEN WIR UNS ALLE RECHTE VOR

**Beeinträchtigungen der Erholung an der Bestandstrasse**

M: 1 : 40.000  
 20.09.2013  
 Projekt-Nr.: 9639

Urnvaldstraße 29  
 26340 Neuenburg  
 04452 916-0 (Tel)  
 04452 916-101 (Fax)  
 info@thalen.de

**Thalen Consult**  
 INGENIEURE | ARCHITEKTEN | STADTPLANER

Quelle: TK 25 LGLN / FNP Stadt Oldenburg

**Beeinträchtigungen der Erholung an der Umgehungstrasse**

M: 1 : 40.000  
20.09.2013  
Projekt-Nr.: 9639

Urnvaldstraße 29  
26340 Neuenburg  
04452 916-0 (Tel)  
04452 916-101 (Fax)  
info@thalen.de

INGENIEURE | ARCHITEKTEN | STADTPLANER



**Thalen Consult**

Quelle: TK 25 LGLN / FNP Stadt Oldenburg

**Legende**

- Stadtgrenze
- Gewässer
- Bundesautobahn mit Nummer
- autobahnähnliche Straße mit Nummer
- Bahn - Umgehungstrasse
- Beeinträchtigungsbereich
- Friedhof

**Erholungsflächen**

- Wald
- Grün- und Freifläche
- Freiflächen der Landwirtschaft
- Sonderbaufläche für Freizeit und Sport

**Erholungskategorien**

- Wohnumfeld - Erholung
- Stadtteilbezogene Erholung
- Städtische Erholung

**Beeinträchtigung der Erholungsflächen**

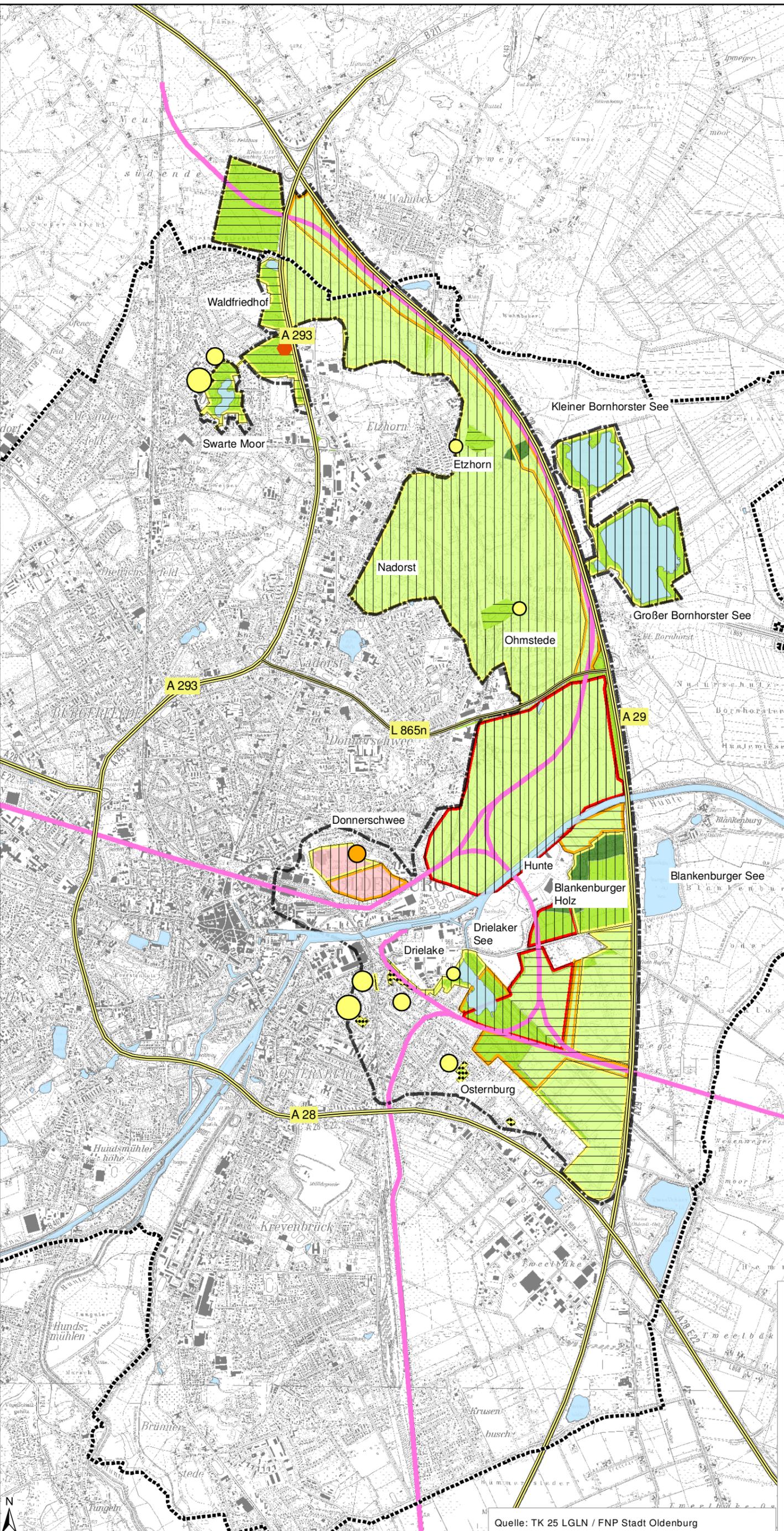
- keine bis geringe Beeinträchtigung
- mittlere Beeinträchtigung
- hohe Beeinträchtigung

**Spielplatzkategorien**

- Stadtteilspielplätze
- Themen- und Schulspielplätze
- Quartiersspielplätze inkl. kleinerer Schulspielplätze
- Bolzplätze oder Ballspielfläche

**Beeinträchtigung der Spielplätze**

- keine bis geringe Beeinträchtigung
- mittlere Beeinträchtigung
- hohe Beeinträchtigung



Die **Erholungskategorien** werden wie folgt gegliedert und definiert:

- SE: Städtische Erholung (SE); Bereiche, die für das gesamte Stadtgebiet eine Erholungsnutzung bieten, beinhalten auch lokal die stadtteilbezogene Erholung und die Wohnumfeld-Erholung.
- STE: Stadtteilbezogene Erholung (STE); stadtteil- bzw. quartiersbezogene Erholungsbereiche, beinhalten auch lokal die Wohnumfeld-Erholung.
- WE: Wohnumfeld-Erholung (WE) ist der Naherholungsbereich im näheren Wohnumfeld.

Die **Grünflächenkategorien** werden wie folgt gegliedert und definiert:

- Wald: Wertvolle, größere und räumlich charakteristische Gehölzbestände.
- Grün- und Freiflächen: Bezeichnet eine parkartig oder gärtnerisch gestaltete, unbebaute Freifläche, welche einem Gebäudebestand zugeordnet werden kann, aber nicht muss.
- Freiflächen der Landwirtschaft: Sind unbebaute Flächen, die einem Gebäudebestand zugeordnet sein können aber nicht müssen oder landwirtschaftlich bewirtschaftet werden.
- Sonderbaubauflächen für Freizeit und Sport: Vielseitige Gemeinbedarfsfläche für Freizeit- und Sportmöglichkeiten.

Die **Spielplatzkategorien** werden wie folgt gegliedert und definiert:

- Stadtteilspielplätze: Sehr großflächige Spielplätze mit Bolzplatz, die eine Stadtteilbezogene Bedeutung haben.
- Themen- und Schulspielplätze: Großflächig gestaltete, thematische (Schul-) Spielplätze.
- Quartiersspielplätze inkl. kleinerer Schulspielplätze: Kleinflächig bis mittelgroße Spielplätze (mit und ohne Bolzplatz) mit wesentlicher Bedeutung für die Wohnumfeld-Erholung.
- Bolzplätze oder Ballspielfläche: Bolzplätze oder Ballspielflächen ohne Gerätespielbereich.

Die **Beeinträchtigung** für die **flächenhafte Erholung** ist wie folgt festgelegt:

- Hohe Beeinträchtigung: Das Gebiet wird in seiner Grundfunktion und seinem Charakter wesentlich verändert.
- Mittlere Beeinträchtigung: Der Charakter des Gebietes bleibt grundsätzlich erhalten. Es kommt zu beeinträchtigten Teilbereichen innerhalb des Gebietes.
- Keine bis geringe Beeinträchtigung: Es sind keine wesentlichen Veränderungen der Erholungsfunktion zu verzeichnen.

Die **Beeinträchtigung** für die **Spielplätze** orientiert sich an folgenden Vorgaben:

- Hohe Beeinträchtigung: Es findet eine starke Reduzierung der Spiel- und Aufent-

haltsqualität statt.

- Mittlere Beeinträchtigung: Die Spiel- und Aufenthaltsmöglichkeiten sind in Teilbereichen beeinträchtigt, bleiben aber grundsätzlich erhalten.
- Keine bis geringe Beeinträchtigung: Der Bereich erfährt nur eine geringe bis unwesentliche Veränderung.

### 5.5.1 Beeinträchtigung der städtischen Erholungsbereiche

Im Folgenden werden die für die gesamtstädtische Erholung wichtigen Bereiche und deren Beeinträchtigungen vertiefend erläutert.

Der **Bereich Donnerschwee um die Weser-Ems-Halle** herum ist ein Sondergebiet für Freizeit und Erholung und dient somit dem Gemeinbedarf. Neben den Gebäuden, welche in dieser Betrachtung keine Anwendung finden (s. o.), befinden sich vielfältige Frei- und Kleinflächen für verschiedene Erholungsarten auf dem Gebiet. Die Erholungsnutzung beziehungsweise die Einschränkung der Nutzungsmöglichkeiten werden weder durch Lärmschutzwände noch durch bauliche Veränderungen am Gleisbett beeinträchtigt, da kein Ausbau unabhängig von der Art der Trassenführung vorgesehen ist. In Bezug auf die Geräuschkulisse ist zwar von einer leichten Erhöhung durch den Personenverkehr bei beiden Trassenalternativen zu rechnen, aber von einer wesentlichen Reduzierung des Güterverkehrsanteils bei Realisierung der Umgehungsstrasse auszugehen. Die Eigenheit und Eigenart des Gebietes wird somit in ihrer Nutzung und Qualität eher geringfügig beeinträchtigt.

Das **Gebiet des Drielaker Sees** würde durch die Erhöhung des Schienenverkehrs auf der Bestandsstrecke vor allem akustisch beeinträchtigt werden. Die Aufenthaltsqualität am Gewässer in Verbindung mit der Naturnähe würde ebenso wie die Erlebbarkeit des Gesamtraumes gemindert. Die Beeinträchtigungen würden jedoch verstärkt wirken, wenn es zu einer Realisierung der Umgehungsstrasse kommen würde. Der Neubau der Trasse würde räumliche Veränderungen mit sich bringen, wobei aber die akustischen Beeinträchtigungen durch Lärmschutzmaßnahmen verringert werden würden.

Das **Blankenburger Holz** westlich der Autobahn würde nur Beeinträchtigungen durch die Umgehungsstrasse erfahren. Diese würde vor allem im westlichen Bereich räumliche und verstärkt akustische Veränderungen mit sich bringen, die den Erholungswert des Naturraumes und die Aufenthaltsqualität beeinträchtigen. Die betroffenen Wegeverbindungen müssten neu angepasst werden, um die Erreichbarkeit weiterhin zu gewährleisten und die Sportflächen attraktiv zu gestalten.

In Bezug auf den **Bornhorster See** sind vernachlässigbar geringe Beeinträchtigungen zu erwarten. Vereinzelt kann es zu akustischen Mehrbelastungen durch die Umgehungsstrasse kommen, die aber hinsichtlich des Autobahnlärms zu relativieren sind. Der Raum bleibt weitestgehend mit seinen Erholungsqualitäten erhalten, wie er derzeit vorgefunden wird. Es können sich eventuell kleinere Veränderungen in Bezug auf die Erreichbarkeit ergeben, welche aber grundsätzlich weiterhin durch die Übernahme und den Erhalt aller Unter- und Überführungen der Bundesautobahn A 29 in

Bezug auf die Umgehungstrasse gewährleistet wird.

Zudem dienen die kleinteilig strukturierten Grün- und Freiflächen westlich der A 29 von **Etzhorn** über **Nadorst** und **Ohmstede** bis an die Hunte der landschaftsgebundenen Erholung. Es bestehen vielfältige Möglichkeiten für Bewegung verschiedenster Art, z. B. in Form von spazieren gehen, wandern oder Rad fahren. Aber auch die Hunte bietet vielfältige Möglichkeiten der Erholung am Wasser, beispielsweise zur Freizeitschiffahrt oder sonstige Aktivitäten. Zudem bietet das Gebiet eine hohe, naturnahe Aufenthaltsqualität.

In den Bereichen, wo die Umgehungstrasse weitestgehend unmittelbar parallel zur Autobahn verläuft, kann es nur lokal im Nahbereich der neuen Trasse zu Einschränkungen kommen. Das Erlebnis der Landschaft und somit auch die flächenhafte Erholungsnutzung und Aufenthaltsqualität wird weitestgehend nur in einem geringen Maße beeinträchtigt. Jedoch ist die Reflektion des Lärms durch die Bahn und die Autobahn an und durch die Lärmschutzwände in einigen Bereichen nicht zu vernachlässigen. Hierdurch können zusätzlich, im Rahmen dieses Gutachtens nur abschätzbare, Belastungen entstehen, die sich ebenfalls auf die Erholungsnutzung auswirken können. Besonders betroffen sind hierbei vor allem die Bereiche mit Lärmschutzmaßnahmen in der freien Landschaft und entlang der Autobahn. Zudem kann es im gesamten Gebiet zu kleineren Wegeveränderungen und –Umliegungen kommen. Dabei bleibt die grundlegende Erreichbarkeit erhalten, jedoch kann es zu Sichtveränderungen durch das Trassenbauwerk in einigen Teilabschnitten kommen.

Aus dieser Betrachtung ergibt sich, dass die potenziell beeinträchtigten gesamtstädtischen Erholungsbereiche geringe bis mittlere Beeinträchtigungen erfahren, die nur vereinzelt und lokal etwas stärker ausfallen können. Im Vergleich der Trassenalternativen ist fest zu halten, dass die meisten gesamtstädtisch betrachteten Erholungsbereiche durch die Umgehungstrasse tangiert und auch durch diese beeinträchtigt werden. Eine Anpassung und Kompensierung des Erholungsverlustes ist in absehbarem Umfang grundsätzlich und lokal möglich.

### 5.5.2 Beeinträchtigung der stadtteilbezogenen Erholungsbereiche

Die stadtteilbezogene Erholung ist vor allem in Form von größeren Grün- und Freiflächen im dicht besiedelten Stadtgebiet mit einer hohen Erholungsvielfalt (oft in Kombination mit größeren Spielplätzen, Aktivflächen oder Friedhöfen) oder in Stadtrandnahen Bereichen mit einer hohen Naturnähe aber nicht so hohen landschaftlichen Qualität vorzufinden. Hierzu gehören unter anderem

- das Swarte Moor,
- der Waldfriedhof in Ofenerdiek,
- der Kleine Bürgerbusch,
- der Große Bürgerbusch mit seinen angrenzenden und verbindenden Grünflächen,
- der Neue Friedhof,

- der Gertrudenfriedhof,
- der Grünbereich zwischen dem Drielaker See und der A 28/A29,
- ein kleinerer Bereich zwischen der Hunte und dem Blankenburger Holz,
- die Sportflächen in Etzhorn und Ohmstede
- sowie eine Gemeinbedarfsfläche für Freizeit und Sport südlich von Dietrichsfeld.

In den überwiegenden trassennahen Bereichen kommt es zu größeren Beeinträchtigungen genauso wie in Osternburg, wo die neue Trasse im Bereich der Stadtteil bezogenen Erholungsgebiete hergestellt werden soll. Die Erhöhung des Lärmpegels sowie die Veränderung der optisch bedeutungsvollen Eigenarten der Gebiete tragen zur Verringerung der jeweiligen Erholungsqualitäten, z. B. durch die direkte Einsehbarkeit von Lärmschutzmaßnahmen oder Überformung des Gebietes durch, bei. Dieses trifft auch auf die betroffenen, meist in die Gebiete integrierten Spielplätze sowie auf die parkartig angelegten, ruhigen Friedhöfe zu. Einige Bereiche und Gebiete erfahren auf Grundlage ihrer größeren Entfernung zu den Trassen oder durch schon hohe Vorbeeinträchtigungen eher vernachlässigbar geringe zusätzliche Veränderungen im Bereich der Erholungsnutzung.

Zusammenfassend ergibt sich, dass die Beeinträchtigungen der Stadtteil bezogenen Erholungsbereiche stark von der Nähe zur jeweiligen Trasse und den Vorbeeinträchtigungen abhängt. Lokal kann es folglich zu starken, neuen Beeinträchtigungen kommen, während die überwiegende Anzahl der Bereiche eher geringe Beeinträchtigungen erfährt. Im Vergleich der Trassenalternativen kommt es an der Bestandstrasse zu mehr Nachteilen in Bezug auf die betroffene Anzahl der Flächen und deren Beeinträchtigungsintensität. Während bei der Einrichtung der Umgehungsstrasse anteilig eine geringer Anzahl mit jedoch mehr Gesamtgröße an Erholungsflächen beeinträchtigt ist. Der Bereich der Umgehung würde vergleichend höhere Beeinträchtigung in Bezug auf die Gesamtfläche erfahren.

### 5.5.3 Beeinträchtigung der Erholung im Wohnumfeld

Die für die Erholung im näheren Wohnumfeld wichtigen Bereiche sind überwiegend kleinflächig gestaltete Grünflächen mit einer kurzweiligen Aufenthaltsqualität sowie in der Mehrzahl mit einem kleinflächig bis mittelgroßen integrierten Spielplatzbereich. Einige Flächen haben aber ausschließlich nur eine Verbindungsfunktion mit Verweilmöglichkeit für Fußgänger und Radfahrer innerhalb des bebauten Gebietes. Oft (vermehrt im nördlichen Stadtgebiet) befinden sich die Grünflächen in der direkten Nachbarschaft zur Bestandstrasse. Gerade diese für die Bevölkerung wichtigen, nahen Flächen werden in der überwiegenden Mehrheit höhere Beeinträchtigungen erfahren, die von einer stärkeren Verlärmung, über bauliche Veränderungen bis hin zur Reduzierung der Fläche auf Grundlage der Errichtung der Lärmschutzmaßnahmen reichen. Aber auch Abstandsgrünflächen vor allem im Bereich der A 293 und an der Bestandstrasse im Bereich Drielake zählen zu den Erholungsflächen. Diese Abstandsflächen verfügen in der Mehrzahl nicht über Spielplatzmöglichkeiten und bieten auf Grundlage der starken Vorbelastung keine hohe Erholungsqualität.

Es wird deutlich, dass vor allem im nördlichen Stadtgebiet eine hohe Beeinträchtigung der wertvollen Naherholungsflächen zu verzeichnen ist. Mit ansteigender Vorbelastung relativieren sich die potenziellen, zusätzlichen Belastungen vor allem zum Bereich der Stadtmitte hin. Südlich der Hunte sind ebenfalls hohe Vorbelastungen vorhanden, so dass auch hier nur wenig zusätzliche Einschränkungen in Bezug auf die Erholungsnutzung zu verzeichnen sind. Im Bereich der Donnerschweer Wiesen haben wenig wertvolle und Naherholungsflächen herausgestellt. Folglich wird in der Zusammenfassung deutlich, dass in Anzahl mehr Wohnumfeld bezogene Erholungsflächen durch den Erhalt und Ausbau der Bestandstrasse in ihrer jeweiligen Qualität beeinträchtigt werden.

#### 5.5.4 Bewertung der Beeinträchtigung der Erholung

Voran stehend wurde sowohl auf die Beeinträchtigungen von wichtigen Freizeit- und Wegeverbindungen zu Erholungszwecken, als auch auf Erholungsflächen im weiträumigeren Stadtbereich, in den Stadtteilen und Naherholungsmöglichkeiten im unmittelbaren Bereich des Wohnumfeldes eingegangen.

Aus der Gesamtschau aller Beeinträchtigungen ist zu folgern, dass neben den schon oben aufgeführten punktuellen Erholungsmöglichkeiten die meist unterschiedlich geprägten Landschaftsformen und Grünflächen Möglichkeiten für Ausgleich und Erholung bieten und somit einen notwendigen Kontrast zum urbanen Stadtleben bilden. Die angesprochenen Naherholungsflächen, die sich vor allem im näheren Lebensumfeld entlang der Bestandstrasse befinden und sich individuell unterscheiden, werden sowohl baulich, optisch und akustisch beeinträchtigt. Die Intensität der Beeinträchtigung unterscheidet sich je nach Verortung. Vor allem werden Störungen im Bereich des typischen Erlebens eines Gebietes durch visuelle Veränderungen gesehen, aber auch die Erholungsfunktion der Ruhe kann beeinträchtigt werden. Umso wertvoller und schützenswerter sind die genannten innerstädtischen Frei- und Grünflächen zu bewerten und deren Beeinträchtigungen zu sehen.

Wird nun ein Vergleich von auszubauender Bestandstrasse mit geplanter Umgehungstrasse angestrebt, ist fest zu halten, dass im Betrachtungsbereich der Bestandstrasse vor allem innerstädtische, trassennahe Flächen beeinträchtigt werden. Hauptsächlich für die Naherholung wertvolle Kleinflächen mit Spielmöglichkeiten werden stark beeinträchtigt. Ebenso verlieren Stadtteil bezogene Erholungsflächen im näheren Umfeld der Trasse zunehmend an Aufenthalts- und Erholungsqualität trotz der schon hohen Vorbeeinträchtigungen (siehe auch Karte 5.1).

In Karte 5.2 wird deutlich, dass bei der Umgehungstrasse vor allem die landschaftlichen Erholungsmöglichkeiten in den natürlich geprägten Gebieten reduziert werden. Vor allem im Bereich der Donnerschweer Wiesen, wo die Einheiten von Landschaften und das Raumgefüge verändert werden, kommt es zu hohen Beeinträchtigungen. Im Bereich der Umgehungstrasse gibt es weniger urbanes Gefüge, so dass folglich auch weniger Wohnumfeld nahe Spielplätze vorhanden sind, die beeinträchtigt werden können. Wo es jedoch zu wesentlichen Veränderungen der bestehenden Trassenführung oder zu Neuerrichtung von Gleisabschnitten im südlichen Bereich der Hunte

kommt, sind neben den Vorbeeinträchtigungen noch zusätzlich mittlere bis hohe Neubeeinträchtigungen zu verzeichnen.

## 5.6 Städtebauliche und sonstige Planungen der Stadt Oldenburg

Im Folgenden sollen ausschnittsweise die gesamtstädtischen Planungen der Stadt Oldenburg in Bezug auf die betreffenden Trassenbereiche hinsichtlich eventueller Überschneidungs- oder Konfliktbereiche betrachtet werden. Dazu dient das Stadtentwicklungsprogramm „step2025“, welches „die notwendige Grundlage für das „tägliche Planungsgeschäft“ der Stadt Oldenburg“ schafft.<sup>18</sup>In dem Entwicklungsprogramm wurden langfristige Entwicklungsperspektiven- und Konzepte für das gesamtstädtische Gefüge herausgearbeitet. Es dient als Steuerungselement für Entwicklungsschwerpunkte und –Leitlinien sowie für die jeweiligen Entwicklungszeiträume.

Zusätzlicher Hintergrund der zu beleuchtenden Aspekte ist das sich eventuell ergebende Entwicklungspotenzial durch die wegfallende Bestandsstrecke und die dadurch frei werdenden Flächen innerhalb des Stadtgebietes beim Bau der Umgehungsstrasse.

### 5.6.1 Potenzialveränderungen durch den Wegfall der Bestandstrasse

Durch den Wegfall der Bestandsstrecke werden vor allem im urbanen Raum mögliche Potenziale frei. Vor allem im bebauten Bereich südlich der Hunte eignen sich die frei werdenden Flächen zur Erweiterung und Entwicklung von bestehenden und neuen Wohnbauflächen, der Optimierung des Wege- und Straßennetzes und das Schließen von Brache- und Baulücken. Vielfältige Potenziale werden frei, die auf verträgliche städtische und natürliche Art und Weise entwickelt werden können und somit auch die städtische Wohnqualität der Umgebung aufwerten.

Im nördlichen Bereich der Hunte, unmittelbar südlich am Bahnhof und zwischen Abzweig von der Bestandsstrecke nach Leer und der Stadtgrenze im Norden, würden wenig baulich-ergänzende Potenziale durch den Wegfall der Trasse frei werden, da ein eng bebauter Stadtkörper vorgefunden wird. Dennoch besteht die Möglichkeit die Qualität des urbanen durch neue Wegeverbindungen für Radfahrer und Fußgänger („Kurze Wege“, Ausbau und Ergänzung des Haupt- und Nebenroutennetz des Alltagsverkehr für Fuß- und Radwege<sup>19</sup>) zu optimieren, städtische Bereiche auf kurzen Wegen besser zu verbinden, Grünräume zu vernetzen und die Lebensqualität der trassennahen Bereiche wesentlich zu steigern.

Ein Potenzial zur Erweiterung von Bau- bzw. Nutzflächen Pferdemarkt und Stadtgrenze im Norden ist für die derzeit angrenzenden Grundstücke auf Grund der fehlenden (Hinterland-)Erschließung nur in wenigen Ausnahmefällen gegeben. Diese Option sollte auch nicht gewählt werden, um die v. g. vielfältigen Vernetzungspotenziale entlang der Trasse nicht zu verbauen bzw. zu unterbrechen.

18 Vgl.: Stadt Oldenburg (Oldb) – Stadtplanungsamt (2012): step2025, Stadtentwicklungsprogramm Oldenburg, Übermorgenstadt. Perspektive für Oldenburg, Entwurf Stand 04.2012, S. 111 ff.

19 Vgl.: Stadt Oldenburg (Oldb) – Stadtplanungsamt (2012): step2025, Stadtentwicklungsprogramm Oldenburg, Übermorgenstadt. Perspektive für Oldenburg, Entwurf Stand 04.2012, S. 92.

### 5.6.2 Die „Landschaftliche Hunte“

Die „Landschaftliche Hunte“<sup>20</sup> ist ein Teil des Konzeptes „Huntebogen“, welches die Vielfaltigkeit des städtischen am Wasser hervorhebt. Dem östlichen Bereich der Hunte wird dabei die Eigenart besonders prägend für das Landschaftsbild zu sein zugesprochen in deren Nähe eine hohe Qualität für Bewegung und Aufenthalt besteht. In Bezug auf die „Landschaftliche Hunte“ würde mit dem Bau der Umgehungstrasse zwar ein Teil „des ruhigen Raumes“ verloren gehen und „das naturnahe Ufer“ etwas beeinträchtigt werden. Allerdings ermöglicht auch die Kombination der Planungen die Umsetzung der Huntequerung um wertvolle Bereiche in Blankenburg (u. a. Blankenburger Holz, Blankenburger See) anzuschließen. Eine erhöhte Erreichbarkeit und Vernetzung der städtisch wichtigen Bereiche würde gegeben werden.

### 5.6.3 Wohnbauentwicklung Osternburg-Sandweg

Im Bereich Osternburg-Sandweg ist im Gebiet zwischen dem Hemmelsbäker Kanal und der Bundesautobahn A 28 eine Erweiterung und teilweise Verdichtung der Wohnbauflächen angedacht.<sup>21</sup> Diese Flächen werden durch die zusätzlichen Belastungen des Güterverkehrs aus dem Jade-Weser-Port auf Grundlage ihrer räumlichen Nähe zu der Trasse Oldenburg-Bremen betroffen sein. Daran wird sich beim Erhalt der Bestandstrasse nichts Wesentliches verändern (keine baulichen Veränderungen, keine Lärmschutzmaßnahmen, erhöhte Lärmbelastungen). Hingegen kommt es durch die Realisierung des Umgehungstrasse zwar zu baulich-optischen Veränderungen durch die Heranführung der Umgehungstrasse an die Bestandstrasse, allerdings wird mit dieser Maßnahme auch der wesentliche Güterverkehr an dem neuen Wohngebiet vorbei geführt (bauliche Veränderungen, teilweise Lärmschutz, weniger Lärmbelastungen).

### 5.6.4 Entwicklungsgebiet Alter Stadthafen

Im step2025 spricht die Stadt Oldenburg davon das Gebiet „Alten Stadthafen“ zu einem gemischten Quartier aus Wohnen, Dienstleistung, Freizeit nördlich und gewerblicher Nutzung südlich des Hafenbeckens zu entwickeln und somit die Stadt nach Osten hin zu erweitern.<sup>22</sup>

Vorteil für die Entwicklung des Stadthafens, sowie für die sich dort aufhaltende Bevölkerung bietet die Umgehungstrasse. Durch die Güterumfahrung würde die Aufenthaltsqualität in diesem Bereich um ein Vielfaches gesteigert werden, da die Attraktivität des Gebietes auf verschiedenste Art und Weise verstärkt wird und Potenziale ausgebaut werden können. Somit könnte ein wesentlicher Schritt zur Umsetzung des Kon-

20 Vgl.: Stadt Oldenburg (Oldb) – Stadtplanungsamt (2012): step2025, Stadtentwicklungsprogramm Oldenburg, Übermorgenstadt. Perspektive für Oldenburg, Entwurf Stand 04.2012, S. 112f.

21 Vgl.: Stadt Oldenburg (Oldb) – Stadtplanungsamt (2012): step2025, Stadtentwicklungsprogramm Oldenburg, Übermorgenstadt. Perspektive für Oldenburg, Entwurf Stand 04.2012, S. 149f

22 Vgl.: Stadt Oldenburg (Oldb) – Stadtplanungsamt (2012): step2025, Stadtentwicklungsprogramm Oldenburg, Übermorgenstadt. Perspektive für Oldenburg, Kurzfassung, S. 3.

zeptes „Wasser in der Stadt“ beigetragen werden. Ebenfalls würde das Gebiet eine wesentliche Lärminderung durch die Umgehungstrasse am Tage vor allem aber auch in der Nacht erfahren. Die lauten und häufigen Güterzüge könnten um den Hauptbahnhof herumgeführt werden. Zudem würde eine zusätzliche Entlastung des östlichen Bereiches des Alten Stadthafens dadurch erreicht werden, dass alle anderen Schienenverkehre diesen auf Grund des Gleiswegfalls nicht mehr tangieren. Optionale Erweiterungsmöglichkeiten der Bebauung im Bereich des „Alten Stadthafens“ nach Osten durch frei werdende Gleisflächen könnten weitere, angelehnte Bauungen ermöglichen. Insgesamt ist festzuhalten, dass durch eine Umfahrung eine wesentliche Steigerung der Wohn- und urbane Aufenthaltsqualität erreicht und weitere Entwicklungen des Gebietes ermöglicht werden.

## 6 Fazit

Der **Ausbau der Bestandstrasse** mit ihren im Norden des Stadtgebietes durchgehenden beidseitigen Lärmschutzwänden führt zu einer **unzumutbaren optischen Barriere**

- mit gestörten Sichtbeziehungen bzw. massiven Sichtbehinderungen im öffentlichen Raum und für das Stadtbild,
- für die hier lebenden Bürgerinnen und Bürger und
- mit zum Teil erheblichen Beeinträchtigungen von Baudenkmalen.

Die **erhebliche Zunahme der Schrankenschließung** hat gravierende Auswirkungen auf viele innerstädtische Verkehrsbeziehungen. Durch die Zunahme auf das 2,5-fache im Norden (von ca. 30 Minuten auf ca. eine Stunde und 15 Minuten täglich) und auf das 2-fache im Südosten des Stadtgebietes entstehen

- Störungen der Abläufe im Straßenverkehr,
- Störung der Betriebsabläufe im öffentlichen Nahverkehr und
- Verlängerung von Rad- Fußwegezeiten

Der Ausbau der Bestandstrasse beeinträchtigt und stört die **Qualität der Erreichbarkeit** von

- öffentlichen Einrichtungen
- Kindergärten und -tagesstätten
- Schulen
- Spielplätzen
- Erholungsflächen,
- Versorgungsbereichen und
- Nachbarschaften.

Der Ausbau der Bestandstrasse **beschränkt** durch seine Auswirkungen

- **städtische Planungsabsichten** im Rahmen der kommunalen Planungshoheit,
- private Investitionen im Wohnungsbau und
- den Zusammenhalt von Stadtteilen, insbesondere in Ofenerdiek und Osternburg.

Der Ausbau der Bestandstrasse ist für **die Anwohnerinnen und Anwohner unzumutbar** wegen

- verstärkter Erschütterungen,
- Bauarbeiten in dicht bebauten Gebieten,
- erhöhter Gefahr durch Unfälle, unter anderem bei Gefahrguttransporten,
- optischer Bedrängung durch Lärmschutzwände (Betroffenheit ca. 550 Grundstücke)
- verbleibender hohe Lärmbelastung trotz Lärmschutzmaßnahmen (Betroffenheit ca. 4.000 Menschen in Gebieten, in denen die Richtwerte für allgemeine Wohngebiete nicht erreicht werden)

Die **Bahnumfahrung ist die vorzugswürdige Alternative**, weil sie Entwicklungschancen bietet

- für Baulücken entlang der gesamten Bestandstrasse,
- für die Stadtentwicklung im Bereich des „Alten Stadthafens“, in Osterburg und in Drielake sowie entlang der Bestandsstrecke (z. B. am Nedderend),
- für neue Wegeverbindungen entlang der entfallenden Trasse und auch für neue Rad- und Fußwege querend dazu und
- für eine Grünachse vom Pferdemarkt bis zur Stadtgrenze mit neuen Querverbindungen zu innerstädtischen Grünflächen.

Die Bahnumfahrung

- **verbessert die städtischen Verkehrsverhältnisse** vorrangig in Osterburg und Ofenerdiek und
- verringert großräumig die Lärm- und Gefährdungsbelastung entlang der bestehenden Trasse.

Die **Auswirkungen der Bahnumfahrung** für die Anwohnerinnen und Anwohner in Etzhorn, Bornhorst, Donnerschwee und Osterburg **sind**

- sowohl in der Summe auf Grund geringerer Betroffenheitsfälle wie
- auch auf den Einzelfall bezogen auf Grund des Vollschutzes gegenüber Bahnlärm **geringer als an der Bestandstrasse.**

Dies gilt gleichermaßen für die Baumaßnahmen und den Betrieb der neuen Strecke.

Die **Auswirkungen der Bahnumfahrung**

- auf das Orts- und Landschaftsbild,
- durch Flächeninanspruchnahme und
- auf das Rad- und Fußwegnetz durch Wegfall der Eisenbahnklappbrücke

sind zwar höher als bei der Bestandstrasse; sie **werden** jedoch **von den übrigen städtebaulichen Vorteilen und Chancen** in den Bereichen

- des innerstädtischen Verkehrs,
- der Siedlungsentwicklung,
- der flächenhaften Immissionsbelastung von Wohnbauflächen,
- der Erreichbarkeit öffentlicher Einrichtungen,
- der Qualität und Erreichbarkeit von Naherholungsflächen,
- der Erreichbarkeit von Versorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen und
- des Denkmalschutzes

**überwogen.**

Aufgestellt:

Thalen Consult GmbH

Neuenburg, den 7. Februar 2014

i. A. Dipl.-Ing. Rolf Bottenbruch, Dipl.-Ing. Lutz Winter, Dipl.-Ing Henning Göden,  
B.Sc. Meike Erhorn, Cand. B.Sc. Albrecht Weiß

## **ABBILDUNGSVERZEICHNIS**

### **Stadt- und Landschaftsbild**

Abb. 1.1: Beispiel „Oldenburger Hundehütten“

Quelle: Eigene Aufnahme

Abb. 1.2: Ansicht Hunteklappbrücke

Quelle: Eigene Aufnahme

Abb. 1.3: Schienenführung Hunteklappbrücke

Quelle: Eigene Aufnahme

Abb. 1.4: Trassenabschnitt in Höhe Schiebenkamp, Blickrichtung Norden

Quelle: Eigene Aufnahme

Abb. 1.5: Trassenabschnitt in Höhe Schiebenkamp, Blickrichtung Süden

Quelle: Eigene Aufnahme

Abb. 1.6: gLB Nr. 3 Buchen an der Blumenstraße

Quelle: Eigene Aufnahme

Abb. 1.7: gLB Nr. 4 Gehölzbestand am Gleisweg, Ansicht Links

Quelle: Eigene Aufnahme

Abb. 1.8: gLB Nr. 4 Gehölzbestand am Gleisweg, Ansicht Mitte

Quelle: Eigene Aufnahme

Abb. 1.9: gLB Nr. 4 Gehölzbestand am Gleisweg, Ansicht rechts

Quelle: Eigene Aufnahme

Abb. 1.10: gLB Nr. 8 Gutspark Dietrichsfeld im Stadtteil Bürgerfelde / Dietrichsfeld

Quelle: Eigene Aufnahme

Abb. 1.11: Wallhecken im nördlichen Stadtbereich

Quelle: Stadt Oldenburg, Internet Stadtplan, GIS4Oldenburg, Wallhecken, Stand 25.08.2013

Abb. 1.12: gLB Nr. 5 Alte Braker Bahn, Unterführung bei Etzhorn

Quelle: Eigene Aufnahme

Abb. 1.13: gLB Nr. 5 Alte Braker Bahn, Trassenverlauf bei Etzhorn

Quelle: Eigene Aufnahme

Abb. 1.14: gLB Nr. 5 Alte Braker Bahn, Außenansicht bei Etzhorn

Quelle: Eigene Aufnahme

Abb. 1.15: Wallhecken zwischen Elsflether Straße und Nordtangente

Quelle: Stadt Oldenburg, Luftbild

Abb. 1.16: Gleisbereich nördlich der Hunte

Quelle: Eigene Aufnahme

Abb. 1.17: Beeinträchtigter Bereich in Neuenwege

Quelle: Stadt Oldenburg, Luftbild

Abb. 1.18: Vergleichsbeispiel Blick auf Trasse in Osternburg

Quelle: Eigene Aufnahmen

### **Denkmalschutz**

Abb. 2.1: Weißenmoorstraße 289, Perspektiven

Quelle: Stadt Oldenburg, Luftbild

Abb. 2.2: Weißenmoorstraße 289, Ansicht

Quelle: Eigene Aufnahme

Abb. 2.3: Weißenmoorstraße 289, Seitenansicht

Quelle: Eigene Aufnahme

Abb. 2.4: Würzburger Straße 31

Quelle: Eigene Aufnahme

Abb. 2.5: Brüderstraße 1

Quelle: Eigene Aufnahme

Abb. 2.6: Waterender Weg 130, Perspektive

Quelle: Stadt Oldenburg, Luftbild

Abb. 2.7: Waterender Weg 130, Ansicht

Quelle: Eigene Aufnahme

Abb. 2.8: Breslauer Straße 51, Perspektive

Quelle: Stadt Oldenburg, Luftbild

Abb. 2.9: Breslauer Straße 51, Ansicht

Quelle: Eigene Aufnahme

Abb. 2.10: Breslauer Straße 51, Straßenansicht

Quelle: Eigene Aufnahme

Abb. 2.11: Wehdestraße 75, Perspektiven

Quelle: Stadt Oldenburg, Luftbild

Abb. 2.12: Wehdestraße 75, Ansicht

Quelle: Eigene Aufnahme

Abb. 2.13: Wehdestraße 75, Straßenansicht

Quelle: Eigene Aufnahme

## **Verkehr**

Abb. 3.1: Ausschnitt Netzplan der Stadt Oldenburg

Quelle: Stadt Oldenburg

## **Wohnen**

Abb. 4.1: Gewerbeflächen östlich der Hunteklappbrücke (Agravis-Silos)

Quelle: Eigene Aufnahme

Abb. 4.2: Gewerbeflächen westlich der Hunteklappbrücke (Rhein-Umschlag)

Quelle: Eigene Aufnahme

Abb. 4.3: Allgemeine und reine Wohngebiete im Gleisdreieck mit  
Gewerbeeinrichtungen an der Hunte im Hintergrund

Quelle: Eigene Aufnahme

Abb. 4.4: Kleingärten am Drielaker See

Quelle: Eigene Aufnahme

Abb. 4.5: Landwirtschaftliche Flächen und Bebauung nach § 35 BauGB

Quelle: Eigene Aufnahme

Abb. 4.6: Landwirtschaftliche Flächen nördlich der Hunte (Donnerschweer Wiesen)  
und Gewerbeeinheiten südlich Hunte

Quelle: Eigene Aufnahme

Abb. 4.7: Gewerbe und Industrieeinheiten südlich der Hunte an der Werrastraße

Quelle: Eigene Aufnahme

Abb. 4.8: Gewerbegebiet mit IKEA, Blick aus südlicher Richtung

Quelle: Eigene Aufnahme

## KARTENVERZEICHNIS

### Stadt- und Landschaftsbild

- 1.1: Betroffene Schutzgebiete und Schutzobjekte,  
Maßstab 1 : 40.000, DIN A 3
- 1.2.1: Beeinträchtigungen des Stadt- und Landschaftsbildes an der Bestandstrasse,  
Maßstab 1 : 40.000, DIN A 3
- 1.2.2: Beeinträchtigungen des Stadt- und Landschaftsbildes an der Umgehungstrasse,  
Maßstab 1 : 40.000, DIN A 3

### Denkmalschutz

- 2.1: Denkmalgeschützte Gebäude, Übersichtsplan mit Beeinträchtigungsintensität,  
Maßstab 1 : 40.000, DIN A 3
- 2.2: Denkmalgeschützte Gebäude, Detailplan mit Beeinträchtigungsintensität,  
Maßstab 1 : 10.000, DIN A 3

### Verkehr

- 3.1.1: Bestandstrasse: Städtischer ÖPNV,  
Maßstab 1 : 40.000, DIN A 3
- 3.1.2: Bestandstrasse: Anzahl der Züge,  
Maßstab 1 : 50.000, DIN A 4
- 3.2.1: Umgehungstrasse: Städtischer ÖPNV,  
Maßstab 1 : 40.000, DIN A 3
- 3.2.2: Umgehungstrasse: Anzahl der Züge,  
Maßstab 1 : 50.000, DIN A 4
- 3.3.1: Bestandstrasse im Bereich Osternburg: Schrankenschließzeiten und ÖPNV,  
Maßstab 1 : 15.000, DIN A 4
- 3.3.2: Umgehungstrasse im Bereich Osternburg: Schrankenschließzeiten und ÖPNV,  
Maßstab 1 : 15.000, DIN A 4

### Wohnen

- 4.1: Übersicht Bauleitplanung,  
Maßstab 1 : 40.000 DIN A3
- 4.1.1: Bestandstrasse Nord: Bauleitplanung und Bereiche nach § 34 BauGB,  
Maßstab 1 : 20.000, DIN A3
- 4.1.2: Umgehungstrasse Nord: Bauleitplanung und Bereiche nach § 34 BauGB,  
Maßstab 1 : 20.000, DIN A3
- 4.1.3: Bestandstrasse Süd/Umgehungstrasse Süd: Bauleitplanung und Bereiche nach § 34 BauGB,

Maßstab 1 : 20.000, DIN A3

- 4.2.1: Durch Lärm besonders beeinträchtigte Wohnsiedlungsbereiche Bestandstrasse Nord,  
Maßstab 1 : 10.000, DIN A 3
- 4.2.2: Durch Lärm besonders beeinträchtigte Wohnsiedlungsbereiche Bestandstrasse Süd,  
Maßstab 1 : 10.000, DIN A 3
- 4.2.3.1: Durch Lärm besonders beeinträchtigte Wohnsiedlungsbereiche im Haarenesch- und Ziegelhofviertel (Luftbildausschitte),  
Maßstab 1 : 5.000, DIN A 3
- 4.2.3.2: Durch Lärm besonders beeinträchtigte Wohnsiedlungsbereiche im Haarenesch- und Ziegelhofviertel (Eigene Aufnahmen),  
Maßstab 1 : 5.000, DIN A 3
- 4.3.1: Durch Schallschutzwände besonders bedrängte Wohnhäuser (Alexanderstraße bis A 293),  
Maßstab 1 : 5.000, DIN A 4
- 4.3.2: Durch Schallschutzwände besonders bedrängte Wohnhäuser (Haarenesch- und Ziegelhofviertel),  
Maßstab 1 : 5.000, DIN A 4

## **Erholung**

- 5.1: Beeinträchtigung der Erholung an der Bestandstrasse,  
Maßstab 1 : 40.000, DIN A 3
- 5.2: Beeinträchtigung der Erholung an der Umgehungstrasse,  
Maßstab 1 : 40.000, DIN A 3

## ANHANG

### Anhang A 1 – Stadt- und Landschaftsbild

#### A 1.1

##### Übersichtsliste der beeinträchtigten Landschaftsschutzgebiete

Landschaftsschutzgebiete				
Verzeichnisnummer	Name	Beeinträchtigung	Trassenbereich (BT=Bestandstrasse) (UT=Umgehungstrasse)	Fotos vorhanden
10	Der Baumbestand an der Vossstraße und der Drielaker Straße	-	BT	ja
34	Großer Bürgerbusch	-	BT	ja
39	Gertrudenfriedhof	0	BT	ja
47	Friedhof Auferstehungskirche	-	BT	ja
49	Oldenburg Rasteder Geestrand	--	UT	ja
53	Blankenburger Holz und Klostermark	0	UT	ja
55	Baumbestand des Ziegelhofs	0	BT	ja
58	Drielaker See	-	BT	ja
58	Drielaker See	--	UT	ja
82	Kulturlandschaft an der Wahnbäke	-	UT	nein
0	<b>keine bis geringe Beeinträchtigungen</b>			
-	<b>mittlere Beeinträchtigungen</b>			
--	<b>hohe Beeinträchtigung</b>			

#### A 1.2

##### Übersichtsliste der beeinträchtigten geschützten Landschaftsbestandteile

Geschützte Landschaftsbestandteile				
Verzeichnisnummer	Landschaftsbestandteil	Beeinträchtigung	Trassenbereich (BT=Bestandstrasse) (UT=Umgehungstrasse)	Fotos vorhanden
3	Buchen an der Blumenstraße	0	BT	ja
4	Gehölzbestand Am Gleisweg	-	BT	ja
4	Gehölzbestand Am Gleisweg	0	UT	ja
5	Alte Braker Bahn	-	UT	ja
8	Gutspark Dietrichsfeld im Stadtteil Bürgerfelde / Dietrichsfeld	-	BT	ja
0	<b>keine bis geringe Beeinträchtigungen</b>			
-	<b>mittlere Beeinträchtigungen</b>			
--	<b>hohe Beeinträchtigung</b>			

#### A 1.3

**Übersichtsliste der beeinträchtigten Naturdenkmale**

Naturdenkmale						
Verzeichnisnummer	Verortung	Gruppe (G) Einzel (E)	Schutzobjekt	Beeinträchtigung	Trassenbereich (BT=Bestandstrasse) (UT=Umgehungstrasse)	Fotos vorhanden
OL-S-06	Auguststraße	(E)	Findling	* 2	BT	nein
OL-S-12	Gertrudfriedhof	(E)	Eiche	0	BT	ja
OL-S-13	Gertrudfriedhof	(E)	1 Pyramideneiche	0	BT	ja
OL-S-14	Gertrudfriedhof	(E)	1 Vogtlandfichte	0	BT	ja
OL-S-21	Blumenstraße	(E)	1 Kastanie	0	BT	ja
OL-S-28	Neuer Weg	(G)	Eichenallee	0	UT	ja
OL-S-31	Zeughausstraße	(E)	1 Kastanie	0	BT	ja
OL-S-33	Staugraben	(E)	1 Platane	0	BT	nein
OL-S-34	Zeughausstraße	(E)	1 Blutbuche	0	BT	ja
OL-S-35	Auguststraße	(E)	1 Blutbuche	*3	BT	nein
OL-S-38	Zanderweg	(E)	1 Eiche	*3	BT	nein
OL-S-42	Loogenweg	(E)	1 Eiche	-	UT	ja
OL-S-45	Ohmstede	(G)	41 Eichen	0	UT	ja
OL-S-49	Ziegelhofstraße	(E)	1 Blutbuche	-	BT	ja
OL-S-51	Wehdestraße	(E)	1 Kastanie	- *2	UT	ja
OL-S-55	Ziegelhofstraße	(E)	1 Blutbuche	-	BT	ja
OL-S-58	Haselriege	(E)	1 Eiche	0	UT	ja
OL-S-61	Hellmskamp	(G)	56 Eichen	-	UT	ja
OL-S-63	Otternweg/ Pfänderweg	(G)	Alter Baumbestand	0	UT	ja
OL-S-64	Eckernstraße und Nebenweg	(G)	72 Eichen	0	UT	ja
OL-S-65	Butjadinger Straße	(E)	1 Blutbuche	0 *1	UT	ja
OL-S-66	Mittelkamp (Nordseite)	(G)	51 Eichen	0	UT	ja
0	<b>keine bis geringe Beeinträchtigungen</b>					
-	<b>mittlere Beeinträchtigungen</b>					
--	<b>hohe Beeinträchtigung</b>					
*1	nicht beurteilbar auf Grundlage fehlender Einsehbarkeit aus dem öffentlichen Raum					
*2	nicht beurteilbar, da Objekt nicht aufgefunden wurde					
*3	nicht beurteilbar, da Objekt gelöscht					

**Anhang A 2 – Denkmalschutz**

**A 2.1**

**Übersichtsliste der beeinträchtigten Denkmale**

Baudenkmale						
Straße/ Adresse/ Objekt	Gruppe (G) Einzel (E)	Gebäudetyp	Baujahr	Beeinträchtigung	Trassenbereich (BT=Bestandstrasse) (UT=Umgehungstrasse)	Fotos vorhanden

**Ausbau Eisenbahnstrecke Oldenburg – Wilhelmshaven, Planfeststellungsabschnitt 1**

**Fachgutachten städtebauliche Verträglichkeit zur Alternativplanung Eisenbahnumgehungsstrasse**

Am Stadtmuseum 4	(E)	Bundespolizei	-	0	BT	ja
Auguststraße 81	(G)	Wohnhaus	1875	0	BT	ja
Auguststraße 82	(G)	Wohnhaus	1894	-	BT	ja
Auguststraße 83	(G)	Wohnhaus	1890	0	BT	ja
Auguststraße 84	(G)	Wohnhaus	1894	-	BT	ja
Auguststraße 85	(G)	Wohnhaus	1895	0	BT	ja
Auguststraße 86	(G)	Wohnhaus	1894	-	BT	ja
Auguststraße 87	(G)	Wohnhaus	1895	0	BT	ja
Auguststraße 88	(G)	Wohn- /Geschäftshaus	1898	-	BT	ja
Auguststraße 89	(G)	Wohnhaus	1895	0	BT	ja
Auguststraße 90	(G)	Wohnhaus	1893	-	BT	ja
Auguststraße 92	(G)	Wohnhaus	1896	-	BT	ja
Blumenstraße 1	(E)	Wohn- /Wirtschaftsgebäude	-	-	BT	ja
Blumenstraße 3	(E)	Wohnhaus	-	0	BT	ja
Blumenstraße 5	(E)	Wohnhaus		0	BT	ja
Brüderstraße 1	(G)	Wohnhaus	1870	--	BT	ja
Brüderstraße 12	(G)	Wohnhaus	1885	-	BT	ja
Brüderstraße 14	(G)	Wohnhaus	k.A.	0	BT	ja
Brüderstraße 16	(G)	Wohnhaus	k.A.	0	BT	ja
Brüderstraße 17	(E)	Wohnhaus	1875	0	BT	ja
Brüderstraße 18	(G)	Wohnhaus	1866	0	BT	ja
Brüderstraße 20	(G)	Wohnhaus	1888	0	BT	ja
Brüderstraße 22	(G)	Wohnhaus	k.A.	0	BT	ja
Brüderstraße 24	(G)	Wohnhaus	1885	0	BT	ja
Brüderstraße 26	(G)	Wohnhaus	1869	0	BT	ja
Brüderstraße 28	(G)	Wohnhaus	1869	0	BT	ja
Brüderstraße 3	(G)	Wohnhaus	1875	--	BT	ja
Brüderstraße 4	(E)	Wohnhaus	1884	--	BT	ja
Brüderstraße 8	(E)	Wohnhaus	1869	--	BT	ja
Friedhofsweg 75	(G)	Auferstehungs- kirche	1931	--	BT	ja
Gertrudenkapelle	(E)	Kapelle	-	0	BT	ja
Grüne Straße 24	(G)	Wohn- /Wirtschaftsgebäude	-	-	BT	ja
Heiligengeiststraße	(E)	Landesbibliothek	-	0	BT	ja
Johannisstraße 11	(G)	Wohn- /Wirtschaftsgebäude	-	0	BT	ja
Johannisstraße 13	(G)	Wohn- /Wirtschaftsgebäude	-	0	BT	ja
Johannisstraße 15	(G)	Wohn- /Wirtschaftsgebäude		0	BT	ja
Johannisstraße 3	(E)	Wohnhaus	1878	0	BT	ja
Johannisstraße 6	(E)	Verwaltungsgebäude	1880	-	BT	ja
Kastanienallee 1	(G)	Wohnhaus	-	-	BT	ja

**Ausbau Eisenbahnstrecke Oldenburg – Wilhelmshaven, Planfeststellungsabschnitt 1**

**Fachgutachten städtebauliche Verträglichkeit zur Alternativplanung Eisenbahnumgehungstrasse**

Kastanienallee 12	(G)	Wohnhaus	-	0	BT	ja
Kastanienallee 13	(G)	Wohnhaus	-	0	BT	ja
Kastanienallee 2	(G)	Wohnhaus	-	-	BT	ja
Kastanienallee 3	(G)	Wohnhaus	-	-	BT	ja
Kastanienallee 42	(G)	Wohnhaus	-	0	BT	ja
Kastanienallee 43	(G)	Wohnhaus	-	0	BT	ja
Kastanienallee 44	(G)	Wohnhaus	-	0	BT	ja
Kastanienallee 45	(G)	Wohnhaus	-	0	BT	ja
Kastanienallee 46	(G)	Wohnhaus	-	0	BT	ja
Kastanienallee 47	(G)	Wohnhaus	-	-	BT	ja
Kastanienallee 48	(G)	Wohnhaus	-	-	BT	ja
Kastanienallee 50	(G)	Wohnhaus	-	0	BT	ja
Kastanienallee 51	(G)	Wohnhaus	-	0	BT	ja
Kastanienallee 6	(G)	Wohnhaus	-	-	BT	ja
Kastanienallee 7	(G)	Wohnhaus	-	-	BT	ja
Margaretenstraße 3	(G)	Wohnhaus	-	0	BT	ja
Margaretenstraße 4	(G)	Wohnhaus	-	0	BT	ja
Margaretenstraße 6	(G)	Wohnhaus	-	0	BT	ja
Margaretenstraße 7	(G)	Wohnhaus	-	0	BT	ja
Margaretenstraße 8	(G)	Wohnhaus	-	-	BT	ja
Melkbrink 54	(G)	Wohnhaus	-	-	BT	ja
Melkbrink 56	(G)	Wohnhaus	-	-	BT	ja
Melkbrink 58	(G)	Wohnhaus	-	-	BT	ja
Melkbrink 60	(G)	Wohnhaus	-	-	BT	ja
Melkbrink 62	(G)	Wohnhaus	-	-	BT	ja
Melkbrink 64	(G)	Wohnhaus	-	-	BT	ja
Melkbrink 66	(G)	Wohnhaus	-	-	BT	ja
Petersstraße 42	(E)	Staatl. Baumanagement	-	-	BT	ja
Peterstraße 29	(E)	Gemeindehaus	-	-	BT	ja
Peterstraße 37	(G)	Wohn-/Wirtschaftsgebäude	-	-	BT	ja
Peterstraße 39	(G)	Wohn-/Wirtschaftsgebäude	-	-	BT	ja
Peterstraße 41	(G)	Kirche	-	--	BT	ja
Peterstraße 44	(E)	Wohnhaus	1846	--	BT	ja
Pferdemarkt 11	(E)	Wohnhaus	-	-	BT	ja
Pferdemarkt 12	(E)	Standesamt	-	-	BT	ja
Pferdemarkt 13/ 14	(E)	Neues Rathaus	-	-	BT	ja
Pferdemarkt 7	(G)	Wohn-/Geschäftshaus	1836	--	BT	ja
Pferdemarkt 8/8a	(G)	Veranstaltungen	1897	-	BT	ja
Weißmoorstraße 289	(E)	Kath. Kirche	1967	0	BT	ja
Würzburger Straße 10	(G)	Wohnhaus	1910	-	BT	ja
Würzburger Straße 11	(G)	Wohnhaus	1908	--	BT	ja
Würzburger Straße 12	(G)	Wohnhaus	1910	-	BT	ja
Würzburger Straße 13	(G)	Wohnhaus	1911	--	BT	ja
Würzburger Straße 17	(G)	Wohnhaus	1914	--	BT	ja

**Ausbau Eisenbahnstrecke Oldenburg – Wilhelmshaven, Planfeststellungsabschnitt 1**

**Fachgutachten städtebauliche Verträglichkeit zur Alternativplanung Eisenbahnumgehungsstrasse**

Würzburger Straße 3	(G)	Veranstaltungen	1908	--	BT	ja
Würzburger Straße 31	(E)	Wohnhaus	1913	-	BT	ja
Würzburger Straße 33	(E)	Wohnhaus	1915	-	BT	ja
Würzburger Straße 6	(G)	Wohnhaus	1907	-	BT	ja
Würzburger Straße 8	(G)	Wohnhaus	1909	-	BT	ja
Ziegelhofstraße 108	(E)	Wohnhaus	1905	--	BT	ja
Ziegelhofstraße 115	(G)	Wohnhaus	1899	-	BT	ja
Ziegelhofstraße 117	(G)	Wohnhaus	1895	-	BT	ja
Ziegelhofstraße 119	(G)	Wohnhaus	1895	-	BT	ja
Ziegelhofstraße 121	(G)	Wohnhaus	1895	-	BT	ja
Ziegelhofstraße 123	(G)	Wohnhaus	1895	-	BT	ja
Ziegelhofstraße 6	(G)	Wohnhaus	1880	0	BT	ja
Ziegelhofstraße 7	(E)	Wohn- /Geschäftshaus	k.A.	--	BT	ja
Ziegelhofstraße 91	(E)	Wohnhaus	1911	--	BT	ja
Bahnhof	(E)	Bahnhof	Hauptverb. 1915	0/0	BT/ UT	nein
Stau	(E)	Brücke		0/-	BT/ UT	ja
Stau 144	(E)	Wasser- turm/Geschäftshaus	1908	0/-	BT/ UT	ja
August-Hanken Str. 58	(E)	Wohn- /Wirtschaftsgebäude	wohl 17 Jhd.	0	UT	ja
Breslauer Str. 33/35	(G)	Wohnhaus	1931	0	UT	ja
Breslauer Str. 37/39	(G)	Wohnhaus	1931	0	UT	ja
Breslauer Str. 38/40	(G)	Wohnhaus	1931	0	UT	ja
Breslauer Str. 41/43	(G)	Wohnhaus	1931	0	UT	ja
Breslauer Str. 42/44	(G)	Wohnhaus	1931	0	UT	ja
Breslauer Str. 45	(G)	Wohnhaus	1931	0	UT	ja
Breslauer Str. 46/48	(G)	Wohnhaus	1931	0	UT	ja
Breslauer Str. 47	(G)	Wohnhaus	1931	0	UT	ja
Breslauer Str. 49	(G)	Wohnhaus	1931	0	UT	ja
Breslauer Str. 50/52	(G)	Wohnhaus	1931	0	UT	ja
Breslauer Str. 51	(G)	Wohnhaus	1931	0	UT	ja
Breslauer Str. 53	(G)	Wohnhaus	1931	0	UT	ja
Breslauer Str. 54/56	(G)	Wohnhaus	1931	0	UT	ja
Breslauer Str. 55	(G)	Wohnhaus	1931	-	UT	ja
Breslauer Str. 58/60	(G)	Wohnhaus	1931	0	UT	ja
Breslauer Str. 62/64	(G)	Wohnhaus	1931	-	UT	ja
Breslauer Str. 66/68	(G)	Wohnhaus	1931	-	UT	ja
Breslauer Str. 70/72	(G)	Wohnhaus	1931	--	UT	ja
Butjadinger Str. 346	(E)			0	UT	ja
Butjadinger Str. 400	(E)	Wirtschaftsgebäude	1845	-	UT	ja
Butjadinger Str. 427	(E)	Wohn- /Wirtschaftsgebäude	1896	-	UT	ja
Ellerholtweg 76	(E)	Wohn- /Wirtschaftsgebäude	k.A.	-	UT	ja
Elsflether Str. 208	(G)	Scheune	2. Hälfte	-	UT	ja

**Ausbau Eisenbahnstrecke Oldenburg – Wilhelmshaven, Planfeststellungsabschnitt 1**  
**Fachgutachten städtebauliche Verträglichkeit zur Alternativplanung Eisenbahnumgehungsstrasse**

			18.Jh.s.			
Groß Bornhorster Str. 69	(E)	Scheune	k.A.	--	UT	ja
Morgenweg 1	(G)	Wohn-/Wirtschaftsgebäude	1870	-	UT	ja
Morgenweg 7	(G)	Wohn-/Wirtschaftsgebäude	1867	-	UT	ja
Nedderlandsweg 45	(E)	Schuppen	k.A.	0	UT	ja
Waterender Weg 130	(E)	Wohnhaus	k.A.	0	UT	ja
Waterender Weg 76	(G)	Hofanlage	-	-	UT	ja
Waterender Weg 84	(G)	Hofanlage	1923	0	UT	ja
Wehdestraße 68	(G)	Wohnhaus/Hofstelle	1643	-	UT	ja
Wehdestraße 75	(E)	Wohnhaus/Hofstelle	vor 1844	--	UT	ja
	0	<b>keine bis geringe Beeinträchtigungen</b>				
	-	<b>mittlere Beeinträchtigungen</b>				
	--	<b>hohe Beeinträchtigung</b>				

**Anhang A X – Sonstiges**

A. X.1 –Vergleichsbeispiele

A X.1.1 - Vergleichsbeispiel Bahnübergang Bürgerbuschweg



Bahnübergang Bürgerbuschweg, Blickrichtung: Süden



Bahnübergang Jaderberg/ Raiffeisenstraße mit Ausbau und Elektrifizierungsmasten

A X.1.2 - Vergleichsbeispiel Nebenstraße am Bürgerbuschweg

**Ausbau Eisenbahnstrecke Oldenburg – Wilhelmshaven, Planfeststellungsabschnitt 1**  
**Fachgutachten städtebauliche Verträglichkeit zur Alternativplanung Eisenbahnumgehungstrasse**



Nebenstraße am Bürgerbusweg mit Wallhecke, Blickrichtung: Süden



Ausgebaute Bahnstrasse in der Ortschaft Jaderberg, Blickrichtung: Norden

**A X.1.3 - Vergleichsbeispiel Bahnübergang Karuschenweg**



Bahnübergang Karuschenweg, Blickrichtung: Norden



Bahnübergang Jaderberg/ Raiffeisenstraße mit Ausbau und Elektrifizierungsmasten



Bahnübergang Karuschenweg, Blickrichtung: Süden



Bahnübergang Jaderberg/ Raiffeisenstraße mit Ausbau und Elektrifizierungsmasten

**A X.1.4 - Vergleichsbeispiel Bahnübergang Stadtrand**



Bahnübergang Stadtrand, Blickrichtung: Süden



Bahnübergang Jaderberg/ Raiffeisenstraße mit Gleisausbau und Elektrifizierungsmasten

**Ausbau Eisenbahnstrecke Oldenburg – Wilhelmshaven, Planfeststellungsabschnitt 1  
Fachgutachten städtebauliche Verträglichkeit zur Alternativplanung Eisenbahnumgehungstrasse**

A. X.2 –Präsentation Städtebau  
Folie 1

**Thalen Consult**  
Präsentation am 25. September 2013

STADT OLDENBURG/ Ausbau Eisenbahnstrecke  
Oldenburg – Wilhelmshaven Planfeststellungsabschnitt 1  
Fachgutachten städtebauliche Verträglichkeit zur  
Alternativplanung Eisenbahnumgehungstrasse

Thalen Consult GmbH  
Urwaldstraße 39  
26340 Neuenburg  
T 04452 916-0  
F 04452 916-101  
info@thalen.de  
www.thalen.de  
Projekt-Nr.: 09639  
Für diese Technischen  
Unterlagen Darstellungen  
behalten wir uns alle  
Rechte vor.

Folie 2

**Thalen Consult**  
STADT OLDENBURG/ Ausbau Eisenbahnstrecke  
Oldenburg – Wilhelmshaven Planfeststellungsabschnitt 1  
Fachgutachten städtebauliche Verträglichkeit zur Alternativplanung Eisenbahnumgehung

**Der Ausbau der Bestandstrasse mit ihrer durchgehenden Lärmschutzwand führt zu einer unzumutbaren optischen Barriere**

Projekt-Nr.: 09639 / 12.09.2013 Bauprojekt:  
Dipl.-Ing. R. Bortenschus, Dipl.-Ing. L. Witter, Dipl.-Ing. H. Göden, B.Sc. Mike Ebrorn

© Thalen Consult GmbH 2013 Oldenburg T 04452 916 0 F 04452 916 101 E-Mail: info@thalen.de internet: www.thalen.de  
FÜR DICKE ZEICHNUNGEN/ TECHNISCHEN UNTERLAGEN DRUCKFELLENDESEN BEHALTEN WIR UNS ALLE RECHTE VOR

Folie 3

 **STADT OLDENBURG/ Ausbau Eisenbahnstrecke**  
Oldenburg – Wilhelmshaven Planfeststellungsabschnitt 1  
Fachgutachten städtebauliche Verträglichkeit zur Alternativplanung Eisenbahnumgehung

Der **Ausbau der Bestandstrasse** mit ihrer durchgehenden Lärmschutzwand führt zu einer **unzumutbaren optischen Barriere**

- für den **öffentlichen Raum**

Projekt-Nr.: 09639 / 12.09.2013 Bearbeitet:  
Dipl.-Ing. R. Böttcher, Dipl.-Ing. L. Winter, Dipl.-Ing. H. Göden, B.Sc. Mike Ehorn



Thalen Consult GmbH | Umlandstr. 39 | 26340 Neuenburg | T 04452 916 0 | F 04452 916 101 | E-Mail: info@thalen.de | www.thalen.de  
FÜR DIESE ZEICHNUNGEN/TEXTEN SIND KEINE ANSPRÜCHE ZU HAFTUNG ZU BEHALTEN. KEINE ANSPRÜCHE ZU RECHT.

Folie 4

 **STADT OLDENBURG/ Ausbau Eisenbahnstrecke**  
Oldenburg – Wilhelmshaven Planfeststellungsabschnitt 1  
Fachgutachten städtebauliche Verträglichkeit zur Alternativplanung Eisenbahnumgehung

Der **Ausbau der Bestandstrasse** mit ihrer durchgehenden Lärmschutzwand führt zu einer **unzumutbaren optischen Barriere**

- für den **öffentlichen Raum**
- für die **Bürgerinnen und Bürger**

Projekt-Nr.: 09639 / 12.09.2013 Bearbeitet:  
Dipl.-Ing. R. Böttcher, Dipl.-Ing. L. Winter, Dipl.-Ing. H. Göden, B.Sc. Mike Ehorn



Thalen Consult GmbH | Umlandstr. 39 | 26340 Neuenburg | T 04452 916 0 | F 04452 916 101 | E-Mail: info@thalen.de | www.thalen.de  
FÜR DIESE ZEICHNUNGEN/TEXTEN SIND KEINE ANSPRÜCHE ZU HAFTUNG ZU BEHALTEN. KEINE ANSPRÜCHE ZU RECHT.

Folie 5

 **Thalen Consult** STADT OLDENBURG/ Ausbau Eisenbahnstrecke  
Oldenburg – Wilhelmshaven Planfeststellungsabschnitt 1  
Fachgutachten städtebauliche Verträglichkeit zur Alternativplanung Eisenbahnumgehung

Diese Barriere hat gravierende **Auswirkungen** auf  
alle **innerstädtischen Verkehrsbeziehungen**

Projekt-Nr. 09639 / 12.09.2013 Bearbeitet:  
Dipl.-Ing. R. Botterbuech, Dipl.-Ing. L. Winter, Dipl.-Ing. H. Göden, B.Sc. Mike Erhorn

Thalen Consult GmbH | URBANSTRASSE 39 | 26310 NEUENBURG | T 04452 916 0 | F 04452 916 101 | E-Mail: info@thalen.de | www.thalen.de  
FÜR DRUCK ZURÜCKHALTEN! FÜR DRUCKEN UNTERLAGEN DRUCKFELDFREI BEHALTEN! WWW.UND-ALLE RECHTE VOR!

Folie 6

 **Thalen Consult** STADT OLDENBURG/ Ausbau Eisenbahnstrecke  
Oldenburg – Wilhelmshaven Planfeststellungsabschnitt 1  
Fachgutachten städtebauliche Verträglichkeit zur Alternativplanung Eisenbahnumgehung

Diese Barriere hat gravierende **Auswirkungen** auf  
alle **innerstädtischen Verkehrsbeziehungen**

- Störung der Abläufe im Straßenverkehr





Projekt-Nr. 09639 / 12.09.2013 Bearbeitet:  
Dipl.-Ing. R. Botterbuech, Dipl.-Ing. L. Winter, Dipl.-Ing. H. Göden, B.Sc. Mike Erhorn

Thalen Consult GmbH | URBANSTRASSE 39 | 26310 NEUENBURG | T 04452 916 0 | F 04452 916 101 | E-Mail: info@thalen.de | www.thalen.de  
FÜR DRUCK ZURÜCKHALTEN! FÜR DRUCKEN UNTERLAGEN DRUCKFELDFREI BEHALTEN! WWW.UND-ALLE RECHTE VOR!

Folie 7

 **STADT OLDENBURG/ Ausbau Eisenbahnstrecke**  
Oldenburg – Wilhelmshaven Planfeststellungsabschnitt 1  
Fachgutachten städtebauliche Verträglichkeit zur Alternativplanung Eisenbahnumgehung

Diese Barriere hat gravierende **Auswirkungen** auf alle **innerstädtischen Verkehrsbeziehungen**

- Störung der Abläufe im Straßenverkehr
- Störung der Betriebsabläufe im öffentlichen Nahverkehr

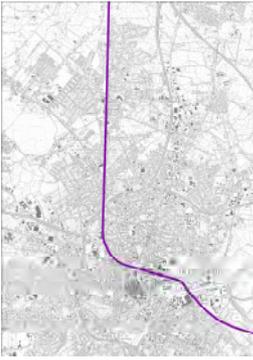

Projekt-Nr. 09639 / 12.09.2013 Bearbeitet:  
Dipl.-Ing. R. Botterbuch, Dipl.-Ing. L. Winter, Dipl.-Ing. H. Göden, B.Sc. Mike Erhorn

© Thalen Consult GmbH | Urvwaldstr. 39 | 26340 Neuenburg | T 04452 916 0 | F 04452 916 101 | E-Mail: info@thalen.de | www.thalen.de

Folie 8

 **STADT OLDENBURG/ Ausbau Eisenbahnstrecke**  
Oldenburg – Wilhelmshaven Planfeststellungsabschnitt 1  
Fachgutachten städtebauliche Verträglichkeit zur Alternativplanung Eisenbahnumgehung

Der Ausbau der Bestandstrasse **beeinträchtigt** die **Qualität der Erreichbarkeit** von



Projekt-Nr. 09639 / 12.09.2013 Bearbeitet:  
Dipl.-Ing. R. Botterbuch, Dipl.-Ing. L. Winter, Dipl.-Ing. H. Göden, B.Sc. Mike Erhorn

© Thalen Consult GmbH | Urvwaldstr. 39 | 26340 Neuenburg | T 04452 916 0 | F 04452 916 101 | E-Mail: info@thalen.de | www.thalen.de



Folie 11

 STADT OLDENBURG/ Ausbau Eisenbahnstrecke  
Oldenburg – Wilhelmshaven Planfeststellungsabschnitt 1  
Fachgutachten städtebauliche Verträglichkeit zur Alternativplanung Eisenbahnumgehung

Der Ausbau der Bestandstrasse **beeinträchtigt die Qualität der Erreichbarkeit** von

- öffentlichen Einrichtungen
- Kindergärten und -tagesstätten
- Schulen

Projekt-Nr.: 09639 / 12.09.2013 Bearbeitet:  
Dipl.-Ing. R. Böttner/Dipl.-Ing. L. Winter, Dipl.-Ing. H. Göden, B.Sc. Mike Ehorn



Thalen Consult GmbH | Ullsteinstraße 18 | 26109 Neuenburg | T 04452 916 0 | F 04452 916 101 | Mail: info@thalen.de | www.thalen.de  
FÜR DIESE ZEICHNUNGEN/TEXTEN SIND KEINE ANSPRÜCHE ZU HAFTUNG ZU BEWERTEN. BEHALTEN SIE SICH ALLE RECHTE VOR!

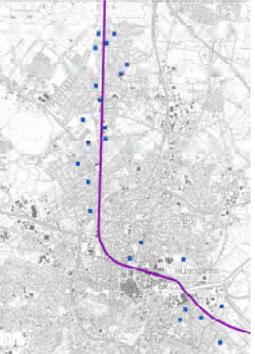
Folie 12

 STADT OLDENBURG/ Ausbau Eisenbahnstrecke  
Oldenburg – Wilhelmshaven Planfeststellungsabschnitt 1  
Fachgutachten städtebauliche Verträglichkeit zur Alternativplanung Eisenbahnumgehung

Der Ausbau der Bestandstrasse **beeinträchtigt die Qualität der Erreichbarkeit** von

- öffentlichen Einrichtungen
- Kindergärten und -tagesstätten
- Schulen
- Spielplätzen

Projekt-Nr.: 09639 / 12.09.2013 Bearbeitet:  
Dipl.-Ing. R. Böttner/Dipl.-Ing. L. Winter, Dipl.-Ing. H. Göden, B.Sc. Mike Ehorn



Thalen Consult GmbH | Ullsteinstraße 18 | 26109 Neuenburg | T 04452 916 0 | F 04452 916 101 | Mail: info@thalen.de | www.thalen.de  
FÜR DIESE ZEICHNUNGEN/TEXTEN SIND KEINE ANSPRÜCHE ZU HAFTUNG ZU BEWERTEN. BEHALTEN SIE SICH ALLE RECHTE VOR!

Folie 13

 STADT OLDENBURG/ Ausbau Eisenbahnstrecke  
Oldenburg – Wilhelmshaven Planfeststellungsabschnitt 1  
Fachgutachten städtebauliche Verträglichkeit zur Alternativplanung Eisenbahnumgehung

Der Ausbau der Bestandstrasse **beeinträchtigt** die **Qualität der Erreichbarkeit** von

- öffentlichen Einrichtungen
- Kindergärten und -tagesstätten
- Schulen
- Spielplätzen
- Naherholungsflächen

Projekt-Nr.: 09639 / 12.09.2013 Bearbeitet:  
Dipl.-Ing. R. Böttner/Dipl.-Ing. L. Winter, Dipl.-Ing. H. Göden, B.Sc. Mike Ehorn



© Thalen Consult GmbH 2013 Oldenburg T 04452 916 0 F 04452 916 101 E-Mail: info@thalen.de www.thalen.de  
FÜR DRUCK ZURÜCKGEWIDMENE/ TECHNISCHE ANFORDERUNGEN BEZÜGLICH DRUCKART BEHALTEN WIE UND ALLE RECHTE VOR

Folie 14

 STADT OLDENBURG/ Ausbau Eisenbahnstrecke  
Oldenburg – Wilhelmshaven Planfeststellungsabschnitt 1  
Fachgutachten städtebauliche Verträglichkeit zur Alternativplanung Eisenbahnumgehung

Der Ausbau der Bestandstrasse **beeinträchtigt** die **Qualität der Erreichbarkeit** von

- öffentlichen Einrichtungen
- Kindergärten und -tagesstätten
- Schulen
- Spielplätzen
- Naherholungsflächen

Projekt-Nr.: 09639 / 12.09.2013 Bearbeitet:  
Dipl.-Ing. R. Böttner/Dipl.-Ing. L. Winter, Dipl.-Ing. H. Göden, B.Sc. Mike Ehorn



© Thalen Consult GmbH 2013 Oldenburg T 04452 916 0 F 04452 916 101 E-Mail: info@thalen.de www.thalen.de  
FÜR DRUCK ZURÜCKGEWIDMENE/ TECHNISCHE ANFORDERUNGEN BEZÜGLICH DRUCKART BEHALTEN WIE UND ALLE RECHTE VOR

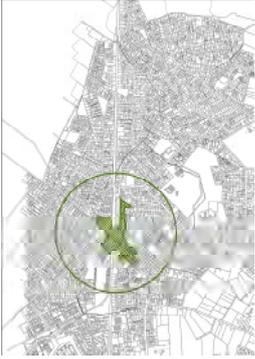
Folie 15

 STADT OLDENBURG/ Ausbau Eisenbahnstrecke  
Oldenburg – Wilhelmshaven Planfeststellungsabschnitt 1  
Fachgutachten städtebauliche Verträglichkeit zur Alternativplanung Eisenbahnumgehung

Der Ausbau der Bestandstrasse **beeinträchtigt** die **Qualität der Erreichbarkeit** von

- öffentlichen Einrichtungen
- Kindergärten und -tagesstätten
- Schulen
- Spielplätzen
- Naherholungsflächen
- Versorgungsbereichen

Projekt-Nr.: 09639 / 12.09.2013 Bearbeitet:  
Dipl.-Ing. R. Böttner, Dipl.-Ing. L. Winter, Dipl.-Ing. H. Göden, B.Sc. Mike Ehorn



© Thalen Consult GmbH 2013  
STADT OLDENBURG 2010  
Thalen Consult GmbH · Oldenburg · T 04452 916 0 · F 04452 916 101 · E-Mail: info@thalen.de · www.thalen.de  
FÜR DIESE ZEICHNUNGEN/TEXTEN SIND KEINE ANSPRÜCHE ZU HAFTUNG ZU ERHEBEN. BEHALTEN SIE SICH ALLE RECHTE VOR!

Folie 16

 STADT OLDENBURG/ Ausbau Eisenbahnstrecke  
Oldenburg – Wilhelmshaven Planfeststellungsabschnitt 1  
Fachgutachten städtebauliche Verträglichkeit zur Alternativplanung Eisenbahnumgehung

Der Ausbau der Bestandstrasse **beeinträchtigt** die **Qualität der Erreichbarkeit** von

- öffentlichen Einrichtungen
- Kindergärten und -tagesstätten
- Schulen
- Spielplätzen
- Naherholungsflächen
- Versorgungsbereichen

Projekt-Nr.: 09639 / 12.09.2013 Bearbeitet:  
Dipl.-Ing. R. Böttner, Dipl.-Ing. L. Winter, Dipl.-Ing. H. Göden, B.Sc. Mike Ehorn



© Thalen Consult GmbH 2013  
STADT OLDENBURG 2010  
Thalen Consult GmbH · Oldenburg · T 04452 916 0 · F 04452 916 101 · E-Mail: info@thalen.de · www.thalen.de  
FÜR DIESE ZEICHNUNGEN/TEXTEN SIND KEINE ANSPRÜCHE ZU HAFTUNG ZU ERHEBEN. BEHALTEN SIE SICH ALLE RECHTE VOR!

Folie 17

 STADT OLDENBURG/ Ausbau Eisenbahnstrecke  
Oldenburg – Wilhelmshaven Planfeststellungsabschnitt 1  
Fachgutachten städtebauliche Verträglichkeit zur Alternativplanung Eisenbahnumgehung

Der Ausbau der Bestandstrasse **beeinträchtigt die Qualität der Erreichbarkeit** von

- öffentlichen Einrichtungen
- Kindergärten und -tagesstätten
- Schulen
- Spielplätzen
- Naherholungsflächen
- Versorgungsbereichen

Projekt-Nr.: 09639 / 12.09.2013 Bearbeitet:  
Dipl.-Ing. R. Böttcher, Dipl.-Ing. L. Wenter, Dipl.-Ing. H. Göden, B.Sc. Mike Ehorn



© Thalen Consult GmbH 2013  
STADT OLDENBURG 2010  
Hauptstadt Oldenburg 1 01152 916 0 1 01152 916 101 - Mail: info@thalen.de - internet: www.thalen.de  
FÜR DIESE ZEICHNUNGEN/TEXTEN SIND KEINE ANSPRÜCHE ZU HAFTEN. KEINE ANSPRÜCHE ZU HAFTEN.

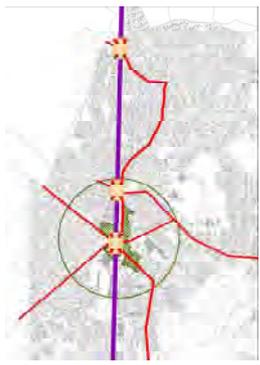
Folie 18

 STADT OLDENBURG/ Ausbau Eisenbahnstrecke  
Oldenburg – Wilhelmshaven Planfeststellungsabschnitt 1  
Fachgutachten städtebauliche Verträglichkeit zur Alternativplanung Eisenbahnumgehung

Der Ausbau der Bestandstrasse **beeinträchtigt die Qualität der Erreichbarkeit** von

- öffentlichen Einrichtungen
- Kindergärten und -tagesstätten
- Schulen
- Spielplätzen
- Naherholungsflächen
- Versorgungsbereichen

Projekt-Nr.: 09639 / 12.09.2013 Bearbeitet:  
Dipl.-Ing. R. Böttcher, Dipl.-Ing. L. Wenter, Dipl.-Ing. H. Göden, B.Sc. Mike Ehorn



© Thalen Consult GmbH 2013  
STADT OLDENBURG 2010  
Hauptstadt Oldenburg 1 01152 916 0 1 01152 916 101 - Mail: info@thalen.de - internet: www.thalen.de  
FÜR DIESE ZEICHNUNGEN/TEXTEN SIND KEINE ANSPRÜCHE ZU HAFTEN. KEINE ANSPRÜCHE ZU HAFTEN.

Folie 19

 STADT OLDENBURG/ Ausbau Eisenbahnstrecke  
Oldenburg – Wilhelmshaven Planfeststellungsabschnitt 1  
Fachgutachten städtebauliche Verträglichkeit zur Alternativplanung Eisenbahnumgehung

Der Ausbau der Bestandstrasse **beeinträchtigt** die **Qualität der Erreichbarkeit** von

- öffentlichen Einrichtungen
- Kindergärten und -tagesstätten
- Schulen
- Spielplätzen
- Naherholungsflächen
- Versorgungsbereichen
- Nachbarschaften



Projekt-Nr.: 09639 / 12.09.2013 Bearbeitet:  
Dipl.-Ing. R. Böttcher, Dipl.-Ing. L. Winter, Dipl.-Ing. H. Göden, B.Sc. Meike Ehorn

Thalen Consult GmbH | URBANSTRASSE 39 | 26340 NEUENBURG | T 04452 916 0 | F 04452 916 101 | E-Mail: info@thalen.de | www.thalen.de  
FÜR DIESE ZEICHNUNGEN/TEXTEN/PHOTOS/ANLAGEN/DRUCKFOLGEN SOWIE ALLE RECHTE VOR

Folie 20

 STADT OLDENBURG/ Ausbau Eisenbahnstrecke  
Oldenburg – Wilhelmshaven Planfeststellungsabschnitt 1  
Fachgutachten städtebauliche Verträglichkeit zur Alternativplanung Eisenbahnumgehung

Der Ausbau der Bestandstrasse **beschränkt** durch seine Auswirkungen

Projekt-Nr.: 09639 / 12.09.2013 Bearbeitet:  
Dipl.-Ing. R. Böttcher, Dipl.-Ing. L. Winter, Dipl.-Ing. H. Göden, B.Sc. Meike Ehorn

Thalen Consult GmbH | URBANSTRASSE 39 | 26340 NEUENBURG | T 04452 916 0 | F 04452 916 101 | E-Mail: info@thalen.de | www.thalen.de  
FÜR DIESE ZEICHNUNGEN/TEXTEN/PHOTOS/ANLAGEN/DRUCKFOLGEN SOWIE ALLE RECHTE VOR

Folie 21

 **STADT OLDENBURG/ Ausbau Eisenbahnstrecke**  
Oldenburg – Wilhelmshaven Planfeststellungsabschnitt 1  
Fachgutachten städtebauliche Verträglichkeit zur Alternativplanung Eisenbahnumgehung

Der Ausbau der Bestandstrasse **beschränkt** durch seine Auswirkungen

- **städtische Planungsabsichten**

Projekt-Nr.: 09639/ 12.09.2013 Bearbeitet:  
Dipl.-Ing. R. Böttcher/Dipl.-Ing. L. Wenter, Dipl.-Ing. H. Göden, B.Sc. Mike Ehorn



Thalen Consult GmbH | Ullrichstraße 17 | 26105 Neuenburg | T 04452 916-0 | F 04452 916-101 | E-Mail: info@thalen.de | www.thalen.de  
FÜR DIESE ZEICHNUNGEN/ TECHNISCHE ANFORDERUNGEN ZWECKBESTIMMT BEHALTEN WIR UNS ALLE RECHTE VOR

Folie 22

 **STADT OLDENBURG/ Ausbau Eisenbahnstrecke**  
Oldenburg – Wilhelmshaven Planfeststellungsabschnitt 1  
Fachgutachten städtebauliche Verträglichkeit zur Alternativplanung Eisenbahnumgehung

Der Ausbau der Bestandstrasse **beschränkt** durch seine Auswirkungen

- **städtische Planungsabsichten**
- private Investitionen im Wohnungsbau

Projekt-Nr.: 09639/ 12.09.2013 Bearbeitet:  
Dipl.-Ing. R. Böttcher/Dipl.-Ing. L. Wenter, Dipl.-Ing. H. Göden, B.Sc. Mike Ehorn



Thalen Consult GmbH | Ullrichstraße 17 | 26105 Neuenburg | T 04452 916-0 | F 04452 916-101 | E-Mail: info@thalen.de | www.thalen.de  
FÜR DIESE ZEICHNUNGEN/ TECHNISCHE ANFORDERUNGEN ZWECKBESTIMMT BEHALTEN WIR UNS ALLE RECHTE VOR

Folie 23

 **STADT OLDENBURG/ Ausbau Eisenbahnstrecke**  
Oldenburg – Wilhelmshaven Planfeststellungsabschnitt 1  
Fachgutachten städtebauliche Verträglichkeit zur Alternativplanung Eisenbahnumgehung

Der Ausbau der Bestandstrasse **beschränkt** durch seine Auswirkungen

- **städtische Planungsabsichten**
- private Investitionen im Wohnungsbau
- den Zusammenhalt von Stadtteilen

Projekt-Nr.: 09639 / 12.09.2013 Bearbeitet:  
Dipl.-Ing. R. Böttcher, Dipl.-Ing. L. Wenter, Dipl.-Ing. H. Göden, B.Sc. Mike Ehorn



© Thalen Consult GmbH | URBANSTRASSE 39 | 26109 NEUENBURG | T 04452 916 0 | F 04452 916 101 | E-Mail: info@thalen.de | www.thalen.de  
FÜR DIESE ZEICHNUNGEN/ TEXTEN SIND KEINE ANSPRÜCHE BEIHALTEN WER UND ALLE RECHTE VOR

Folie 24

 **STADT OLDENBURG/ Ausbau Eisenbahnstrecke**  
Oldenburg – Wilhelmshaven Planfeststellungsabschnitt 1  
Fachgutachten städtebauliche Verträglichkeit zur Alternativplanung Eisenbahnumgehung

Der Ausbau der Bestandstrasse **beschränkt** durch seine Auswirkungen

- **städtische Planungsabsichten**
- private Investitionen im Wohnungsbau
- den Zusammenhalt von Stadtteilen
- die Nutzung des öffentlichen Raumes



Projekt-Nr.: 09639 / 12.09.2013 Bearbeitet:  
Dipl.-Ing. R. Böttcher, Dipl.-Ing. L. Wenter, Dipl.-Ing. H. Göden, B.Sc. Mike Ehorn

© Thalen Consult GmbH | URBANSTRASSE 39 | 26109 NEUENBURG | T 04452 916 0 | F 04452 916 101 | E-Mail: info@thalen.de | www.thalen.de  
FÜR DIESE ZEICHNUNGEN/ TEXTEN SIND KEINE ANSPRÜCHE BEIHALTEN WER UND ALLE RECHTE VOR

Folie 25

 **STADT OLDENBURG/ Ausbau Eisenbahnstrecke**  
Oldenburg – Wilhelmshaven Planfeststellungsabschnitt 1  
Fachgutachten städtebauliche Verträglichkeit zur Alternativplanung Eisenbahnumgehung

**Der Ausbau der Bestandstrasse ist für die Anwohnerinnen und Anwohner unzumutbar, wegen**

Projekt-Nr.: 09639/ 12.09.2013 Bearbeitet:  
Dipl.-Ing. R. Böttcher/Dipl.-Ing. L. Wenter, Dipl.-Ing. H. Göden, B.Sc. Mike Erhorn

Thalen Consult GmbH | Umlandstraße 17 | 26109 Neuenburg | T 04452 916-0 | F 04452 916-101 | E-Mail: info@thalen.de | www.thalen.de  
FÜR DIESE ZEICHNUNGEN/ TECHNISCHEN ANFORDERUNGEN BEZÜGLICH BEHALTEN WIR UNS ALLE RECHTE VOR

Folie 26

 **STADT OLDENBURG/ Ausbau Eisenbahnstrecke**  
Oldenburg – Wilhelmshaven Planfeststellungsabschnitt 1  
Fachgutachten städtebauliche Verträglichkeit zur Alternativplanung Eisenbahnumgehung

**Der Ausbau der Bestandstrasse ist für die Anwohnerinnen und Anwohner unzumutbar, wegen**

- verstärkter Erschütterungen



Projekt-Nr.: 09639/ 12.09.2013 Bearbeitet:  
Dipl.-Ing. R. Böttcher/Dipl.-Ing. L. Wenter, Dipl.-Ing. H. Göden, B.Sc. Mike Erhorn

Thalen Consult GmbH | Umlandstraße 17 | 26109 Neuenburg | T 04452 916-0 | F 04452 916-101 | E-Mail: info@thalen.de | www.thalen.de  
FÜR DIESE ZEICHNUNGEN/ TECHNISCHEN ANFORDERUNGEN BEZÜGLICH BEHALTEN WIR UNS ALLE RECHTE VOR

Folie 27

 **STADT OLDENBURG/ Ausbau Eisenbahnstrecke**  
Oldenburg – Wilhelmshaven Planfeststellungsabschnitt 1  
Fachgutachten städtebauliche Verträglichkeit zur Alternativplanung Eisenbahnumgehung

Der Ausbau der Bestandstrasse ist **für die Anwohnerinnen und Anwohner unzumutbar**,  
wegen

- verstärkter Erschütterungen
- Bauarbeiten in dicht bebauten Gebieten



Projekt-Nr.: 09639/ 12.09.2013 Bearbeitet:  
Dipl.-Ing. R. Böttcher/Dipl.-Ing. L. Wenter, Dipl.-Ing. H. Göden, B.Sc. Mike Ehorn

Thalen Consult GmbH | Umlandstraße 39 | 26340 Neuenburg | T 04452 916-0 | F 04452 916-101 | E-Mail: info@thalen.de | www.thalen.de  
FÜR DRUCK ZURÜCKGEWIDMET/ TECHNISCHE ANFORDERUNGEN BEFOLGEN/ BEHALTEN SICH ALLE RECHTE VOR

Folie 28

 **STADT OLDENBURG/ Ausbau Eisenbahnstrecke**  
Oldenburg – Wilhelmshaven Planfeststellungsabschnitt 1  
Fachgutachten städtebauliche Verträglichkeit zur Alternativplanung Eisenbahnumgehung

Der Ausbau der Bestandstrasse ist **für die Anwohnerinnen und Anwohner unzumutbar**,  
wegen

- verstärkter Erschütterungen
- Bauarbeiten in dicht bebauten Gebieten
- erhöhter Gefahr durch Unfälle



Projekt-Nr.: 09639/ 12.09.2013 Bearbeitet:  
Dipl.-Ing. R. Böttcher/Dipl.-Ing. L. Wenter, Dipl.-Ing. H. Göden, B.Sc. Mike Ehorn

Thalen Consult GmbH | Umlandstraße 39 | 26340 Neuenburg | T 04452 916-0 | F 04452 916-101 | E-Mail: info@thalen.de | www.thalen.de  
FÜR DRUCK ZURÜCKGEWIDMET/ TECHNISCHE ANFORDERUNGEN BEFOLGEN/ BEHALTEN SICH ALLE RECHTE VOR

Folie 29

 STADT OLDENBURG/ Ausbau Eisenbahnstrecke  
Oldenburg – Wilhelmshaven Planfeststellungsabschnitt 1  
Fachgutachten städtebauliche Verträglichkeit zur Alternativplanung Eisenbahnumgehung

Der Ausbau der Bestandstrasse ist für die **Anwohnerinnen und Anwohner unzumutbar**, wegen

- verstärkter Erschütterungen
- Bauarbeiten in dicht bebauten Gebieten
- erhöhter Gefahr durch Unfälle
- optischer Bedrängung durch Lärmschutzwände

Projekt-Nr.: 09639 / 12.09.2013 Bearbeitet:  
Dipl.-Ing. R. Böttcher/Dipl.-Ing. L. Wenter, Dipl.-Ing. H. Göden, B.Sc. Mike Ehorn



Thalen Consult GmbH | Ullrichstr. 39 | 26340 Neuenburg | T 04452 916 0 | F 04452 916 101 | Mail: info@thalen.de | www.thalen.de  
FÜR DIESE ZEICHNUNGEN/TEXTEN UND/ODER ANDERE DOKUMENTATIONEN BEHALTEN WIR UNS ALLE RECHTE VOR

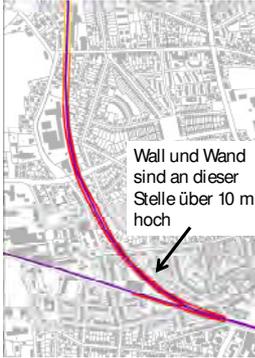
Folie 30

 STADT OLDENBURG/ Ausbau Eisenbahnstrecke  
Oldenburg – Wilhelmshaven Planfeststellungsabschnitt 1  
Fachgutachten städtebauliche Verträglichkeit zur Alternativplanung Eisenbahnumgehung

Der Ausbau der Bestandstrasse ist für die **Anwohnerinnen und Anwohner unzumutbar**, wegen

- verstärkter Erschütterungen
- Bauarbeiten in dicht bebauten Gebieten
- erhöhter Gefahr durch Unfälle
- optischer Bedrängung durch Lärmschutzwände

Projekt-Nr.: 09639 / 12.09.2013 Bearbeitet:  
Dipl.-Ing. R. Böttcher/Dipl.-Ing. L. Wenter, Dipl.-Ing. H. Göden, B.Sc. Mike Ehorn



Wahl und Wand sind an dieser Stelle über 10 m hoch

Thalen Consult GmbH | Ullrichstr. 39 | 26340 Neuenburg | T 04452 916 0 | F 04452 916 101 | Mail: info@thalen.de | www.thalen.de  
FÜR DIESE ZEICHNUNGEN/TEXTEN UND/ODER ANDERE DOKUMENTATIONEN BEHALTEN WIR UNS ALLE RECHTE VOR

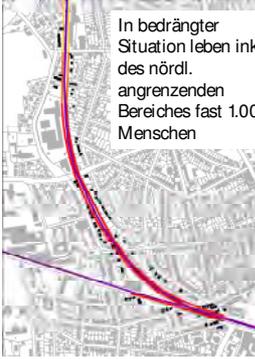
Folie 31

 **STADT OLDENBURG/ Ausbau Eisenbahnstrecke**  
Oldenburg – Wilhelmshaven Planfeststellungsabschnitt 1  
Fachgutachten städtebauliche Verträglichkeit zur Alternativplanung Eisenbahnumgehung

Der Ausbau der Bestandstrasse ist **für die Anwohnerinnen und Anwohner unzumutbar**, wegen

- verstärkter Erschütterungen
- Bauarbeiten in dicht bebauten Gebieten
- erhöhter Gefahr durch Unfälle
- optischer Bedrängung durch Lärmschutzwände

In bedrängter Situation leben inkl. des nördl. angrenzenden Bereiches fast 1.000 Menschen



Projekt-Nr.: 09639 / 12.09.2013 Bearbeitet: Dipl.-Ing. R. Böttner/Dipl.-Ing. L. Wenter, Dipl.-Ing. H. Göden, B.Sc. Mike Ehorn

© Thalen Consult GmbH 2013 Oldenburg T 04452 916 0 F 04452 916 101 E-Mail: info@thalen.de www.thalen.de

Folie 32

 **STADT OLDENBURG/ Ausbau Eisenbahnstrecke**  
Oldenburg – Wilhelmshaven Planfeststellungsabschnitt 1  
Fachgutachten städtebauliche Verträglichkeit zur Alternativplanung Eisenbahnumgehung

Der Ausbau der Bestandstrasse ist **für die Anwohnerinnen und Anwohner unzumutbar**, wegen

- verstärkter Erschütterungen
- Bauarbeiten in dicht bebauten Gebieten
- erhöhter Gefahr durch Unfälle
- optischer Bedrängung durch Lärmschutzwände
- verbleibender hohe Lärmbelastung trotz Lärmschutzmaßnahmen



Projekt-Nr.: 09639 / 12.09.2013 Bearbeitet: Dipl.-Ing. R. Böttner/Dipl.-Ing. L. Wenter, Dipl.-Ing. H. Göden, B.Sc. Mike Ehorn

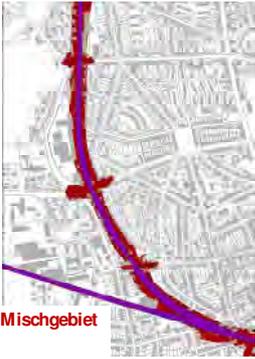
© Thalen Consult GmbH 2013 Oldenburg T 04452 916 0 F 04452 916 101 E-Mail: info@thalen.de www.thalen.de

Folie 33

 STADT OLDENBURG/ Ausbau Eisenbahnstrecke  
Oldenburg – Wilhelmshaven Planfeststellungsabschnitt 1  
Fachgutachten städtebauliche Verträglichkeit zur Alternativplanung Eisenbahnumgehung

Der Ausbau der Bestandstrasse ist **für die Anwohnerinnen und Anwohner unzumutbar**, wegen

- verstärkter Erschütterungen
- Bauarbeiten in dicht bebauten Gebieten
- erhöhter Gefahr durch Unfälle
- optischer Bedrängung durch Lärmschutzwände
- verbleibender hohe Lärmbelastung trotz Lärmschutzmaßnahmen



**Richtwerte für Mischgebiet überschritten!**

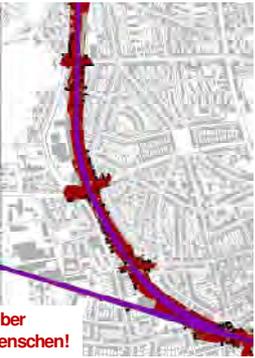
Projekt-Nr.: 09639 / 12.09.2013 Bearbeitet: Dipl.-Ing. R. Böttcher/Dipl.-Ing. L. Wenter, Dipl.-Ing. H. Göden, B.Sc. Mike Ehorn  
© 2013 Thalen Consult GmbH, Oldenburg, T 04452 916-0 F 04452 916-101 E-Mail: info@thalen.de Internet: www.thalen.de  
FÜR DIESE ZEICHNUNGEN/TEXTEN KEINE HAFTUNG FÜR FOLGENSCHADEN BEIHALTEN WIR UNS ALLE RECHTE VOR

Folie 34

 STADT OLDENBURG/ Ausbau Eisenbahnstrecke  
Oldenburg – Wilhelmshaven Planfeststellungsabschnitt 1  
Fachgutachten städtebauliche Verträglichkeit zur Alternativplanung Eisenbahnumgehung

Der Ausbau der Bestandstrasse ist **für die Anwohnerinnen und Anwohner unzumutbar**, wegen

- verstärkter Erschütterungen
- Bauarbeiten in dicht bebauten Gebieten
- erhöhter Gefahr durch Unfälle
- optischer Bedrängung durch Lärmschutzwände
- verbleibender hohe Lärmbelastung trotz Lärmschutzmaßnahmen



**Betrifft über 2.000 Menschen!**

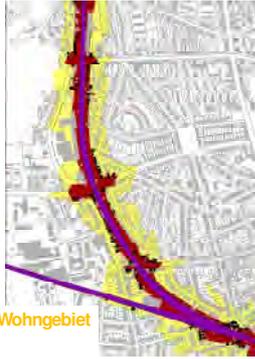
Projekt-Nr.: 09639 / 12.09.2013 Bearbeitet: Dipl.-Ing. R. Böttcher/Dipl.-Ing. L. Wenter, Dipl.-Ing. H. Göden, B.Sc. Mike Ehorn  
© 2013 Thalen Consult GmbH, Oldenburg, T 04452 916-0 F 04452 916-101 E-Mail: info@thalen.de Internet: www.thalen.de  
FÜR DIESE ZEICHNUNGEN/TEXTEN KEINE HAFTUNG FÜR FOLGENSCHADEN BEIHALTEN WIR UNS ALLE RECHTE VOR

Folie 35

 STADT OLDENBURG/ Ausbau Eisenbahnstrecke  
Oldenburg – Wilhelmshaven Planfeststellungsabschnitt 1  
Fachgutachten städtebauliche Verträglichkeit zur Alternativplanung Eisenbahnumgehung

Der Ausbau der Bestandstrasse ist für die **Anwohnerinnen und Anwohner unzumutbar**, wegen

- verstärkter Erschütterungen
- Bauarbeiten in dicht bebauten Gebieten
- erhöhter Gefahr durch Unfälle
- optischer Bedrängung durch Lärmschutzwände
- verbleibender hohe Lärmbelastung trotz Lärmschutzmaßnahmen



**Richtwerte für Wohngebiet überschritten!**

Projekt-Nr.: 09639 / 12.09.2013 Bearbeitet: Dipl.-Ing. R. Böttcher/Dipl.-Ing. L. Winter, Dipl.-Ing. H. Göden, B.Sc. Mike Ehorn  
© Thalen Consult GmbH 2010 Neuenburg T 04452 916 0 F 04452 916 101 E-Mail: info@thalen.de www.thalen.de  
FÜR DRUCK ZURÜCKGEWIDMET. TECHNISCHE ÄNDERUNGEN DRUCKFELDFÄHIG. BEHALTEN WIR UNS ALLE RECHTE VOR!

Folie 36

 STADT OLDENBURG/ Ausbau Eisenbahnstrecke  
Oldenburg – Wilhelmshaven Planfeststellungsabschnitt 1  
Fachgutachten städtebauliche Verträglichkeit zur Alternativplanung Eisenbahnumgehung

Der Ausbau der Bestandstrasse ist für die **Anwohnerinnen und Anwohner unzumutbar**, wegen

- verstärkter Erschütterungen
- Bauarbeiten in dicht bebauten Gebieten
- erhöhter Gefahr durch Unfälle
- optischer Bedrängung durch Lärmschutzwände
- verbleibender hohe Lärmbelastung trotz Lärmschutzmaßnahmen



**Betrifft über 2.000 Menschen!**

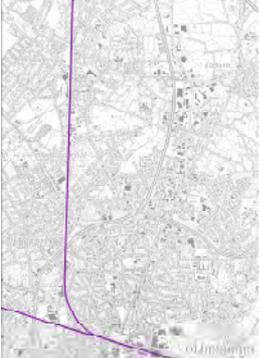
Projekt-Nr.: 09639 / 12.09.2013 Bearbeitet: Dipl.-Ing. R. Böttcher/Dipl.-Ing. L. Winter, Dipl.-Ing. H. Göden, B.Sc. Mike Ehorn  
© Thalen Consult GmbH 2010 Neuenburg T 04452 916 0 F 04452 916 101 E-Mail: info@thalen.de www.thalen.de  
FÜR DRUCK ZURÜCKGEWIDMET. TECHNISCHE ÄNDERUNGEN DRUCKFELDFÄHIG. BEHALTEN WIR UNS ALLE RECHTE VOR!

Folie 37

 **STADT OLDENBURG/ Ausbau Eisenbahnstrecke**  
Oldenburg – Wilhelmshaven Planfeststellungsabschnitt 1  
Fachgutachten städtebauliche Verträglichkeit zur Alternativplanung Eisenbahnumgehung

**Die Bahnumfahrung ist die vorzugswürdige Alternative, weil sie Entwicklungschancen bietet**

Projekt-Nr.: 09639/ 12.09.2013 Bearbeitet:  
Dipl.-Ing. R. Böttcher, Dipl.-Ing. L. Wenter, Dipl.-Ing. H. Göden, B.Sc. Mike Erhorn



Thalen Consult GmbH | Oldenburg | 2010 | Telefon: +49 4452 916-0 | Fax: +49 4452 916-101 | E-Mail: info@thalen.de | www.thalen.de  
FÜR DRUCK ZURÜCKGEWIDMET. FÜR DRUCKEN UNTERLAGEN DRUCKRECHT BEHALTEN. WIKI UND ALLE RECHTE VOR.

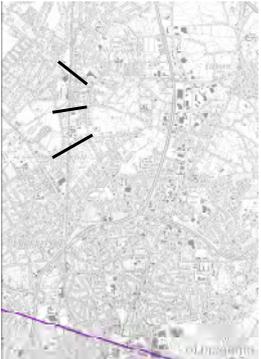
Folie 38

 **STADT OLDENBURG/ Ausbau Eisenbahnstrecke**  
Oldenburg – Wilhelmshaven Planfeststellungsabschnitt 1  
Fachgutachten städtebauliche Verträglichkeit zur Alternativplanung Eisenbahnumgehung

**Die Bahnumfahrung ist die vorzugswürdige Alternative, weil sie Entwicklungschancen bietet**

- für eine bessere Verbindung in den Stadtteilen

Projekt-Nr.: 09639/ 12.09.2013 Bearbeitet:  
Dipl.-Ing. R. Böttcher, Dipl.-Ing. L. Wenter, Dipl.-Ing. H. Göden, B.Sc. Mike Erhorn



Thalen Consult GmbH | Oldenburg | 2010 | Telefon: +49 4452 916-0 | Fax: +49 4452 916-101 | E-Mail: info@thalen.de | www.thalen.de  
FÜR DRUCK ZURÜCKGEWIDMET. FÜR DRUCKEN UNTERLAGEN DRUCKRECHT BEHALTEN. WIKI UND ALLE RECHTE VOR.

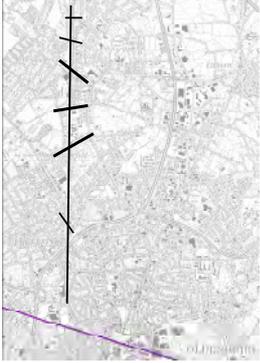
Folie 39

 STADT OLDENBURG/ Ausbau Eisenbahnstrecke  
Oldenburg – Wilhelmshaven Planfeststellungsabschnitt 1  
Fachgutachten städtebauliche Verträglichkeit zur Alternativplanung Eisenbahnumgehung

Die **Bahn**umfahrung ist die **vorzugswürdige Alternative**, weil sie Entwicklungschancen bietet

- für eine bessere Verbindung in den Stadtteilen
- für neue Wegeverbindungen

Projekt-Nr.: 09639 / 12.09.2013 Bearbeitet:  
Dipl.-Ing. R. Böttcher/Dipl.-Ing. L. Winter, Dipl.-Ing. H. Göden, B.Sc. Mike Ehorn



Thalen Consult GmbH | Oldenburg | 2010 Neuenburg | T 04452 916 0 | F 04452 916 101 | Mail: info@thalen.de | www.thalen.de  
FÜR DRUCK ZURÜCKGEWIDMEN/ FÜR DRUCKEN UNTERLAGEN DRUCKFELDER BEHALTEN WIE UND ALLE RECHTE VOR

Folie 40

 STADT OLDENBURG/ Ausbau Eisenbahnstrecke  
Oldenburg – Wilhelmshaven Planfeststellungsabschnitt 1  
Fachgutachten städtebauliche Verträglichkeit zur Alternativplanung Eisenbahnumgehung

Die **Bahn**umfahrung ist die **vorzugswürdige Alternative**, weil sie Entwicklungschancen bietet

- für eine bessere Verbindung in den Stadtteilen
- für neue Wegeverbindungen
- für Grünachsen

Projekt-Nr.: 09639 / 12.09.2013 Bearbeitet:  
Dipl.-Ing. R. Böttcher/Dipl.-Ing. L. Winter, Dipl.-Ing. H. Göden, B.Sc. Mike Ehorn



Thalen Consult GmbH | Oldenburg | 2010 Neuenburg | T 04452 916 0 | F 04452 916 101 | Mail: info@thalen.de | www.thalen.de  
FÜR DRUCK ZURÜCKGEWIDMEN/ FÜR DRUCKEN UNTERLAGEN DRUCKFELDER BEHALTEN WIE UND ALLE RECHTE VOR

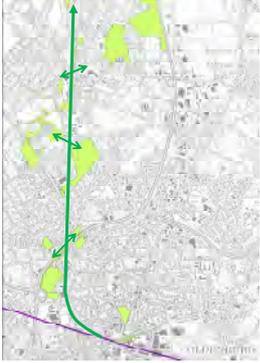
Folie 41

 STADT OLDENBURG/ Ausbau Eisenbahnstrecke  
Oldenburg – Wilhelmshaven Planfeststellungsabschnitt 1  
Fachgutachten städtebauliche Verträglichkeit zur Alternativplanung Eisenbahnumgehung

**Die Bahnumfahrung ist die vorzugswürdige Alternative, weil sie Entwicklungschancen bietet**

- für eine bessere Verbindung in den Stadtteilen
- für neue Wegeverbindungen
- für Grünachsen

Projekt-Nr.: 09639 / 12.09.2013 Bearbeitet:  
Dipl.-Ing. R. Böttcher/Dipl.-Ing. L. Wenter, Dipl.-Ing. H. Göden, B.Sc. Mike Erhorn



Thalen Consult GmbH | Oldenburg | 2010 | Telefon: +49 4452 916 0 | Fax: +49 4452 916 101 | E-Mail: info@thalen.de | www.thalen.de  
FÜR DRUCK ZURÜCKGEWIDMEN/ FÜR DRUCKEN UNTERLAGEN DRUCKRECHT ERHALTEN WIR UNS ALLE RECHTE VOR

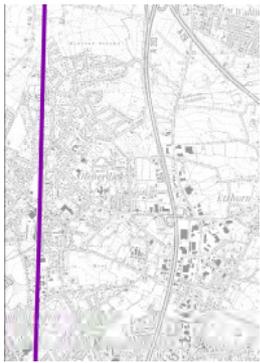
Folie 42

 STADT OLDENBURG/ Ausbau Eisenbahnstrecke  
Oldenburg – Wilhelmshaven Planfeststellungsabschnitt 1  
Fachgutachten städtebauliche Verträglichkeit zur Alternativplanung Eisenbahnumgehung

**Die Bahnumfahrung ist die vorzugswürdige Alternative, weil sie Entwicklungschancen bietet**

- für eine bessere Verbindung in den Stadtteilen
- für neue Wegeverbindungen
- für Grünachsen
- für Baulücken

Projekt-Nr.: 09639 / 12.09.2013 Bearbeitet:  
Dipl.-Ing. R. Böttcher/Dipl.-Ing. L. Wenter, Dipl.-Ing. H. Göden, B.Sc. Mike Erhorn



Thalen Consult GmbH | Oldenburg | 2010 | Telefon: +49 4452 916 0 | Fax: +49 4452 916 101 | E-Mail: info@thalen.de | www.thalen.de  
FÜR DRUCK ZURÜCKGEWIDMEN/ FÜR DRUCKEN UNTERLAGEN DRUCKRECHT ERHALTEN WIR UNS ALLE RECHTE VOR

Folie 43

 STADT OLDENBURG/ Ausbau Eisenbahnstrecke  
Oldenburg – Wilhelmshaven Planfeststellungsabschnitt 1  
Fachgutachten städtebauliche Verträglichkeit zur Alternativplanung Eisenbahnumgehung

Die **Bahn**umfahrung ist die **vorzugswürdige Alternative**, weil sie Entwicklungschancen bietet

- für eine bessere Verbindung in den Stadtteilen
- für neue Wegeverbindungen
- für Grünachsen
- für Baulücken

Projekt-Nr.: 09639 / 12.09.2013 Bearbeitet:  
Dipl.-Ing. R. Böttcher, Dipl.-Ing. L. Wenter, Dipl.-Ing. H. Göden, B.Sc. Mike Erhorn



© Thalen Consult GmbH 2013 Oldenburg T 04452 916 0 F 04452 916 101 - Mail: info@thalen.de - www.thalen.de  
FÜR DRUCK ZURÜCKGEWIDMEN/ FÜR DRUCKEN UNTERLAGEN DRUCKFELDERN BEHALTEN WIE UND ALLE RECHTE VOR

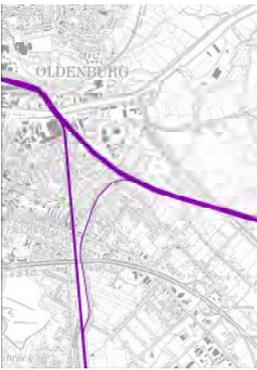
Folie 44

 STADT OLDENBURG/ Ausbau Eisenbahnstrecke  
Oldenburg – Wilhelmshaven Planfeststellungsabschnitt 1  
Fachgutachten städtebauliche Verträglichkeit zur Alternativplanung Eisenbahnumgehung

Die **Bahn**umfahrung ist die **vorzugswürdige Alternative**, weil sie Entwicklungschancen bietet

- für eine bessere Verbindung in den Stadtteilen
- für neue Wegeverbindungen
- für Grünachsen
- für Baulücken

Projekt-Nr.: 09639 / 12.09.2013 Bearbeitet:  
Dipl.-Ing. R. Böttcher, Dipl.-Ing. L. Wenter, Dipl.-Ing. H. Göden, B.Sc. Mike Erhorn



© Thalen Consult GmbH 2013 Oldenburg T 04452 916 0 F 04452 916 101 - Mail: info@thalen.de - www.thalen.de  
FÜR DRUCK ZURÜCKGEWIDMEN/ FÜR DRUCKEN UNTERLAGEN DRUCKFELDERN BEHALTEN WIE UND ALLE RECHTE VOR

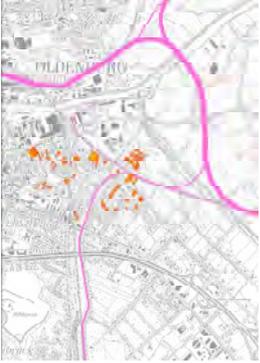
Folie 45

 **STADT OLDENBURG/ Ausbau Eisenbahnstrecke**  
Oldenburg – Wilhelmshaven Planfeststellungsabschnitt 1  
Fachgutachten städtebauliche Verträglichkeit zur Alternativplanung Eisenbahnumgehung

**Die Bahnumfahrung ist die vorzugswürdige Alternative, weil sie Entwicklungschancen bietet**

- für eine bessere Verbindung in den Stadtteilen
- für neue Wegeverbindungen
- für Grünachsen
- für Baulücken

Projekt-Nr.: 09639 / 12.09.2013 Bearbeitet: Dipl.-Ing. R. Böttner/Dipl.-Ing. L. Winter, Dipl.-Ing. H. Göden, B.Sc. Mike Ehorn



© Thalen Consult GmbH 2013 Oldenburg T 04452 916 0 F 04452 916 101 E-Mail: info@thalen.de www.thalen.de  
FÜR DIESE ZEICHNUNGEN/TEXTEN KEINE GARANTIEREN UND VERANTWORTUNG FÜR ANDERE BEZÜGE UND ALLE RECHTE VOR

Folie 46

 **STADT OLDENBURG/ Ausbau Eisenbahnstrecke**  
Oldenburg – Wilhelmshaven Planfeststellungsabschnitt 1  
Fachgutachten städtebauliche Verträglichkeit zur Alternativplanung Eisenbahnumgehung

**Die Bahnumfahrung ist die vorzugswürdige Alternative, weil sie Entwicklungschancen bietet**

- für eine bessere Verbindung in den Stadtteilen
- für neue Wegeverbindungen
- für Grünachsen
- für Baulücken
- für Siedlungsflächen und –ergänzungen

Projekt-Nr.: 09639 / 12.09.2013 Bearbeitet: Dipl.-Ing. R. Böttner/Dipl.-Ing. L. Winter, Dipl.-Ing. H. Göden, B.Sc. Mike Ehorn



© Thalen Consult GmbH 2013 Oldenburg T 04452 916 0 F 04452 916 101 E-Mail: info@thalen.de www.thalen.de  
FÜR DIESE ZEICHNUNGEN/TEXTEN KEINE GARANTIEREN UND VERANTWORTUNG FÜR ANDERE BEZÜGE UND ALLE RECHTE VOR

**Ausbau Eisenbahnstrecke Oldenburg – Wilhelmshaven, Planfeststellungsabschnitt 1  
Fachgutachten städtebauliche Verträglichkeit zur Alternativplanung Eisenbahnumgehung**

Folie 47

 **STADT OLDENBURG/ Ausbau Eisenbahnstrecke  
Oldenburg – Wilhelmshaven Planfeststellungsabschnitt 1  
Fachgutachten städtebauliche Verträglichkeit zur Alternativplanung Eisenbahnumgehung**

Die Bahnumfahrung  
**verbessert die städtischen Verkehrsverhältnisse.**

Projekt-Nr.: 09639 / 12.09.2013 Bearbeitet:  
Dipl.-Ing. R. Böttcher, Dipl.-Ing. L. Wenter, Dipl.-Ing. H. Göden, B.Sc. Mike Ehorn



Thalen Consult GmbH | Umlandstraße 16 | 26105 Neuenburg | T 04452 916 0 | F 04452 916 101 | E-Mail: info@thalen.de | www.thalen.de  
FÜR DIESE ZEICHNUNGEN/TEXTEN SIND KEINE ANSPRÜCHE BEZÜGLICH RECHTEN VON DRITTEN ZU ERHELDEN

Folie 48

 **STADT OLDENBURG/ Ausbau Eisenbahnstrecke  
Oldenburg – Wilhelmshaven Planfeststellungsabschnitt 1  
Fachgutachten städtebauliche Verträglichkeit zur Alternativplanung Eisenbahnumgehung**

Die Bahnumfahrung  
**verbessert die städtischen Verkehrsverhältnisse.**

Projekt-Nr.: 09639 / 12.09.2013 Bearbeitet:  
Dipl.-Ing. R. Böttcher, Dipl.-Ing. L. Wenter, Dipl.-Ing. H. Göden, B.Sc. Mike Ehorn



Thalen Consult GmbH | Umlandstraße 16 | 26105 Neuenburg | T 04452 916 0 | F 04452 916 101 | E-Mail: info@thalen.de | www.thalen.de  
FÜR DIESE ZEICHNUNGEN/TEXTEN SIND KEINE ANSPRÜCHE BEZÜGLICH RECHTEN VON DRITTEN ZU ERHELDEN

Folie 49

 **STADT OLDENBURG/ Ausbau Eisenbahnstrecke**  
Oldenburg – Wilhelmshaven Planfeststellungsabschnitt 1  
Fachgutachten städtebauliche Verträglichkeit zur Alternativplanung Eisenbahnumgehung

Die Bahnumfahrung

**verbessert die städtischen Verkehrsverhältnisse.**



Projekt-Nr.: 09639/ 12.09.2013 Bearbeitet:  
Dipl.-Ing. R. Böttcher/Dipl.-Ing. L. Wenter, Dipl.-Ing. H. Göden, B.Sc. Mike Erhorn

Thalen Consult GmbH | Ullrichstraße 19 | 26109 Neuenburg | T 04452 916 0 | F 04452 916 101 | E-Mail: info@thalen.de | www.thalen.de  
FÜR DIESE ZEICHNUNGEN/ TEXTEN SIND KEINE ANSPRÜCHE BEIHALTEN WERDEN UND ALLE RECHTE VORRESERVIERT.

Folie 50

 **STADT OLDENBURG/ Ausbau Eisenbahnstrecke**  
Oldenburg – Wilhelmshaven Planfeststellungsabschnitt 1  
Fachgutachten städtebauliche Verträglichkeit zur Alternativplanung Eisenbahnumgehung

Die Bahnumfahrung

**verbessert die städtischen Verkehrsverhältnisse.**



Projekt-Nr.: 09639/ 12.09.2013 Bearbeitet:  
Dipl.-Ing. R. Böttcher/Dipl.-Ing. L. Wenter, Dipl.-Ing. H. Göden, B.Sc. Mike Erhorn

Thalen Consult GmbH | Ullrichstraße 19 | 26109 Neuenburg | T 04452 916 0 | F 04452 916 101 | E-Mail: info@thalen.de | www.thalen.de  
FÜR DIESE ZEICHNUNGEN/ TEXTEN SIND KEINE ANSPRÜCHE BEIHALTEN WERDEN UND ALLE RECHTE VORRESERVIERT.

Folie 51

 **STADT OLDENBURG/ Ausbau Eisenbahnstrecke**  
Oldenburg – Wilhelmshaven Planfeststellungsabschnitt 1  
Fachgutachten städtebauliche Verträglichkeit zur Alternativplanung Eisenbahnumgehung

Die Bahnumfahrung

**verbessert die städtischen Verkehrsverhältnisse.**



Projekt-Nr.: 09639 / 12.09.2013 Bearbeitet:  
Dipl.-Ing. R. Böttner/Dipl.-Ing. L. Wenter, Dipl.-Ing. H. Göden, B.Sc. Mike Erhorn

Thalen Consult GmbH | Ullrichstraße 19 | 26109 Neuenburg | T 04452 916 0 | F 04452 916 101 | E-Mail: info@thalen.de | www.thalen.de  
FÜR DIESE ZEICHNUNG/EN/TEILUNG/EN UNTERLAGEN/EN DRUCKRECHTUNG BEHALTEN WIR UNS ALLE RECHTE VOR

Folie 52

 **STADT OLDENBURG/ Ausbau Eisenbahnstrecke**  
Oldenburg – Wilhelmshaven Planfeststellungsabschnitt 1  
Fachgutachten städtebauliche Verträglichkeit zur Alternativplanung Eisenbahnumgehung

Die Bahnumfahrung

**verbessert die städtischen Verkehrsverhältnisse.**



Projekt-Nr.: 09639 / 12.09.2013 Bearbeitet:  
Dipl.-Ing. R. Böttner/Dipl.-Ing. L. Wenter, Dipl.-Ing. H. Göden, B.Sc. Mike Erhorn

Thalen Consult GmbH | Ullrichstraße 19 | 26109 Neuenburg | T 04452 916 0 | F 04452 916 101 | E-Mail: info@thalen.de | www.thalen.de  
FÜR DIESE ZEICHNUNG/EN/TEILUNG/EN UNTERLAGEN/EN DRUCKRECHTUNG BEHALTEN WIR UNS ALLE RECHTE VOR

Folie 53

 **STADT OLDENBURG/ Ausbau Eisenbahnstrecke**  
Oldenburg – Wilhelmshaven Planfeststellungsabschnitt 1  
Fachgutachten städtebauliche Verträglichkeit zur Alternativplanung Eisenbahnumgehung

Die Bahnumfahrung

verbessert die städtischen Verkehrsverhältnisse.



Projekt-Nr.: 09639 / 12.09.2013 Bearbeitet:  
Dipl.-Ing. R. Böttcher/Dipl.-Ing. L. Wenter, Dipl.-Ing. H. Göden, B.Sc. Mike Ehorn

Thalen Consult GmbH | Oldenburg | 26109 Oldenburg | T 04452 916 0 | F 04452 916 101 | Mail: info@thalen.de | www.thalen.de  
FÜR DIESE ZEICHNUNGEN/TEXTEN SIND KEINE ANSPRÜCHE ZU HAFTUNG ZU ERHELDEN. BEHALTEN SIE SICH ALLE RECHTE VOR!

Folie 54

 **STADT OLDENBURG/ Ausbau Eisenbahnstrecke**  
Oldenburg – Wilhelmshaven Planfeststellungsabschnitt 1  
Fachgutachten städtebauliche Verträglichkeit zur Alternativplanung Eisenbahnumgehung

Die Bahnumfahrung

verbessert die städtischen Verkehrsverhältnisse.



Projekt-Nr.: 09639 / 12.09.2013 Bearbeitet:  
Dipl.-Ing. R. Böttcher/Dipl.-Ing. L. Wenter, Dipl.-Ing. H. Göden, B.Sc. Mike Ehorn

Thalen Consult GmbH | Oldenburg | 26109 Oldenburg | T 04452 916 0 | F 04452 916 101 | Mail: info@thalen.de | www.thalen.de  
FÜR DIESE ZEICHNUNGEN/TEXTEN SIND KEINE ANSPRÜCHE ZU HAFTUNG ZU ERHELDEN. BEHALTEN SIE SICH ALLE RECHTE VOR!

Folie 55

 STADT OLDENBURG/ Ausbau Eisenbahnstrecke  
Oldenburg – Wilhelmshaven Planfeststellungsabschnitt 1  
Fachgutachten städtebauliche Verträglichkeit zur Alternativplanung Eisenbahnumgehung

Die Bahnumfahrung

verringert großräumig die Lärm- und Gefährdungsbelastung entlang der bestehenden Trasse.



Projekt-Nr.: 09639 / 12.09.2013 Bearbeitet:  
Dipl.-Ing. R. Böttcher, Dipl.-Ing. L. Winter, Dipl.-Ing. H. Göden, B.Sc. Mike Ehorn

Thalen Consult GmbH | Ullensbütteler Str. 20 | 26105 Neuenburg | T 04452 916-0 | F 04452 916-101 | Mail: info@thalen.de | www.thalen.de  
FÜR DIESE ZEICHNUNGEN/TEXTEN SIND KEINE ANSPRÜCHE ZU ENTWURFEN. BEHALTEN SIE ALLE RECHTE VOR!

Folie 56

 STADT OLDENBURG/ Ausbau Eisenbahnstrecke  
Oldenburg – Wilhelmshaven Planfeststellungsabschnitt 1  
Fachgutachten städtebauliche Verträglichkeit zur Alternativplanung Eisenbahnumgehung

Die Bahnumfahrung

verringert großräumig die Lärm- und Gefährdungsbelastung entlang der bestehenden Trasse.



Projekt-Nr.: 09639 / 12.09.2013 Bearbeitet:  
Dipl.-Ing. R. Böttcher, Dipl.-Ing. L. Winter, Dipl.-Ing. H. Göden, B.Sc. Mike Ehorn

Thalen Consult GmbH | Ullensbütteler Str. 20 | 26105 Neuenburg | T 04452 916-0 | F 04452 916-101 | Mail: info@thalen.de | www.thalen.de  
FÜR DIESE ZEICHNUNGEN/TEXTEN SIND KEINE ANSPRÜCHE ZU ENTWURFEN. BEHALTEN SIE ALLE RECHTE VOR!

Folie 57

 STADT OLDENBURG/ Ausbau Eisenbahnstrecke  
Oldenburg – Wilhelmshaven Planfeststellungsabschnitt 1  
Fachgutachten städtebauliche Verträglichkeit zur Alternativplanung Eisenbahnumgehung

Die Bahnumfahrung

verringert großräumig die Lärm- und Gefährdungsbelastung entlang der bestehenden Trasse.



Projekt-Nr.: 09639 / 12.09.2013 Bearbeitet:  
Dipl.-Ing. R. Böttcher, Dipl.-Ing. L. Winter, Dipl.-Ing. H. Göden, B.Sc. Mike Ehorn

Thalen Consult GmbH | Ullrichstraße 17 | 26105 Neuenburg | T 04452 916 0 | F 04452 916 101 | Mail: info@thalen.de | www.thalen.de  
FÜR DRUCK ZURÜCKGEWIDMEN/ TECHNISCHE ANFORDERUNGEN BEFOLGEN BITF UND ALLE RECHTE VOR

Folie 58

 STADT OLDENBURG/ Ausbau Eisenbahnstrecke  
Oldenburg – Wilhelmshaven Planfeststellungsabschnitt 1  
Fachgutachten städtebauliche Verträglichkeit zur Alternativplanung Eisenbahnumgehung

Die Bahnumfahrung

verringert großräumig die Lärm- und Gefährdungsbelastung entlang der bestehenden Trasse.

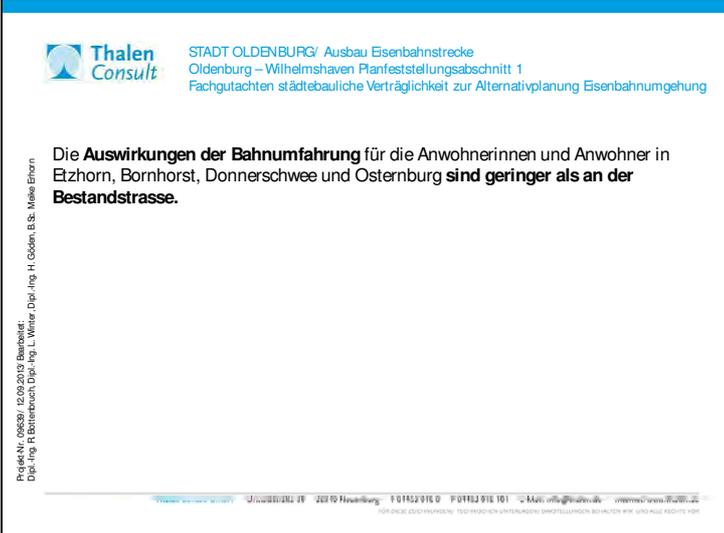
 



Projekt-Nr.: 09639 / 12.09.2013 Bearbeitet:  
Dipl.-Ing. R. Böttcher, Dipl.-Ing. L. Winter, Dipl.-Ing. H. Göden, B.Sc. Mike Ehorn

Thalen Consult GmbH | Ullrichstraße 17 | 26105 Neuenburg | T 04452 916 0 | F 04452 916 101 | Mail: info@thalen.de | www.thalen.de  
FÜR DRUCK ZURÜCKGEWIDMEN/ TECHNISCHE ANFORDERUNGEN BEFOLGEN BITF UND ALLE RECHTE VOR

Folie 59



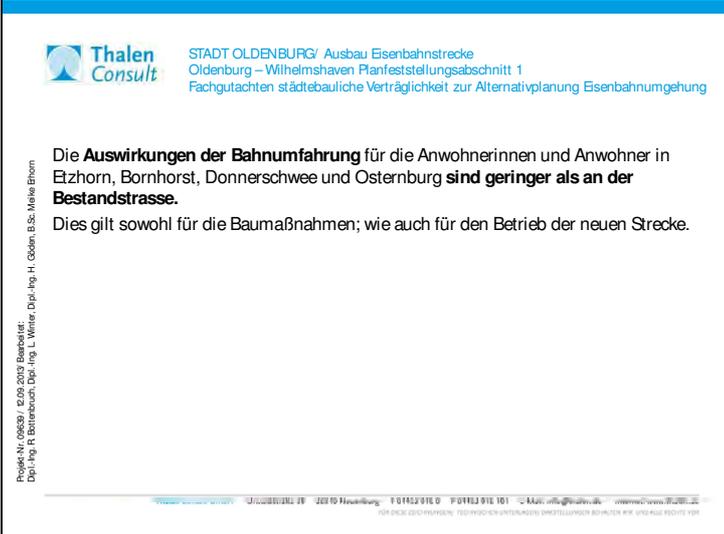
 **STADT OLDENBURG/ Ausbau Eisenbahnstrecke**  
Oldenburg – Wilhelmshaven Planfeststellungsabschnitt 1  
Fachgutachten städtebauliche Verträglichkeit zur Alternativplanung Eisenbahnumgehung

Die **Auswirkungen der Bahnumfahrung** für die Anwohnerinnen und Anwohner in Etzhorn, Bornhorst, Donnerschwee und Osterburg **sind geringer als an der Bestandstrasse.**

Projekt-Nr.: 09639 / 12.09.2013 Bearbeitet:  
Dipl.-Ing. R. Bötterbusch, Dipl.-Ing. L. Wenter, Dipl.-Ing. H. Götten, B.Sc. Mike Erhorn

Thalen Consult GmbH | Oldenburg | T 04452 916-0 | F 04452 916-101 | E-Mail: info@thalen.de | www.thalen.de  
FÜR DRUCK ZURÜCKGEWIDMEN/ TECHNISCHE ANFORDERUNGEN BEWERTEN/ BEHALTEN WIR UNS ALLE RECHTE VOR

Folie 60



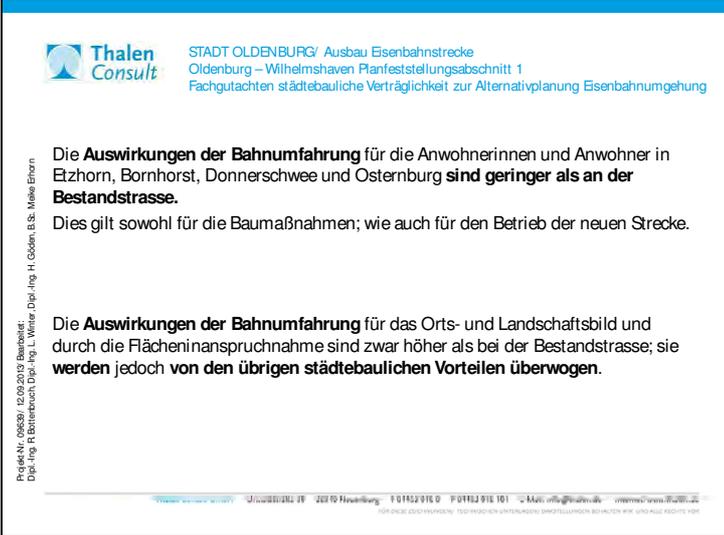
 **STADT OLDENBURG/ Ausbau Eisenbahnstrecke**  
Oldenburg – Wilhelmshaven Planfeststellungsabschnitt 1  
Fachgutachten städtebauliche Verträglichkeit zur Alternativplanung Eisenbahnumgehung

Die **Auswirkungen der Bahnumfahrung** für die Anwohnerinnen und Anwohner in Etzhorn, Bornhorst, Donnerschwee und Osterburg **sind geringer als an der Bestandstrasse.**  
Dies gilt sowohl für die Baumaßnahmen; wie auch für den Betrieb der neuen Strecke.

Projekt-Nr.: 09639 / 12.09.2013 Bearbeitet:  
Dipl.-Ing. R. Bötterbusch, Dipl.-Ing. L. Wenter, Dipl.-Ing. H. Götten, B.Sc. Mike Erhorn

Thalen Consult GmbH | Oldenburg | T 04452 916-0 | F 04452 916-101 | E-Mail: info@thalen.de | www.thalen.de  
FÜR DRUCK ZURÜCKGEWIDMEN/ TECHNISCHE ANFORDERUNGEN BEWERTEN/ BEHALTEN WIR UNS ALLE RECHTE VOR

Folie 61



**Thalen Consult** STADT OLDENBURG/ Ausbau Eisenbahnstrecke  
Oldenburg – Wilhelmshaven Planfeststellungsabschnitt 1  
Fachgutachten städtebauliche Verträglichkeit zur Alternativplanung Eisenbahnumgehung

Die **Auswirkungen der Bahnumfahrung** für die Anwohnerinnen und Anwohner in Etzhorn, Bornhorst, Donnerschwee und Osternburg **sind geringer als an der Bestandstrasse**.

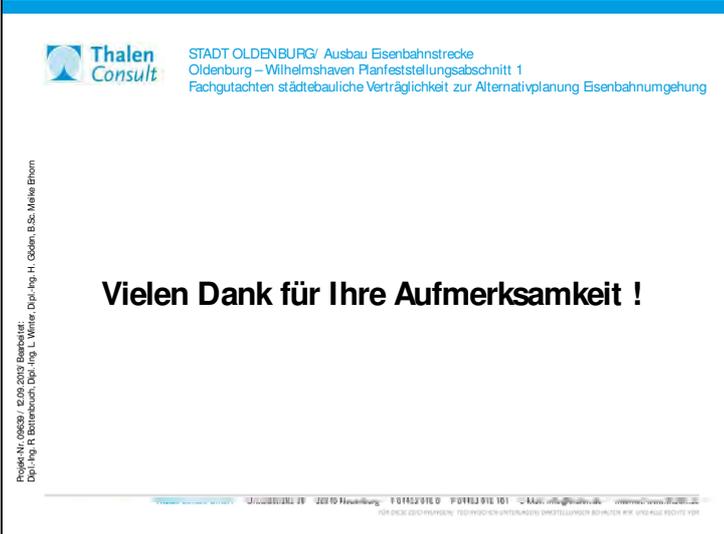
Dies gilt sowohl für die Baumaßnahmen; wie auch für den Betrieb der neuen Strecke.

Die **Auswirkungen der Bahnumfahrung** für das Orts- und Landschaftsbild und durch die Flächeninanspruchnahme sind zwar höher als bei der Bestandstrasse; sie **werden jedoch von den übrigen städtebaulichen Vorteilen überwogen**.

Projekt-Nr.: 09639 / 12.09.2013 Bearbeitet:  
Dipl.-Ing. R. Botterbusch, Dipl.-Ing. L. Wenter, Dipl.-Ing. H. Götten, B.Sc. Mike Erhorn

Thalen Consult GmbH | Umlandstraße 29 | 26109 Neuenburg | T 04452 916-0 | F 04452 916-101 | E-Mail: info@thalen.de | www.thalen.de  
FÜR DIESE ZEICHNUNG/EN/TEXTEN/INFORMATIONEN/ANGABEN KEINE HAFTUNG ANGEKÜNDIGT

Folie 62



**Thalen Consult** STADT OLDENBURG/ Ausbau Eisenbahnstrecke  
Oldenburg – Wilhelmshaven Planfeststellungsabschnitt 1  
Fachgutachten städtebauliche Verträglichkeit zur Alternativplanung Eisenbahnumgehung

**Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit !**

Projekt-Nr.: 09639 / 12.09.2013 Bearbeitet:  
Dipl.-Ing. R. Botterbusch, Dipl.-Ing. L. Wenter, Dipl.-Ing. H. Götten, B.Sc. Mike Erhorn

Thalen Consult GmbH | Umlandstraße 29 | 26109 Neuenburg | T 04452 916-0 | F 04452 916-101 | E-Mail: info@thalen.de | www.thalen.de  
FÜR DIESE ZEICHNUNG/EN/TEXTEN/INFORMATIONEN/ANGABEN KEINE HAFTUNG ANGEKÜNDIGT