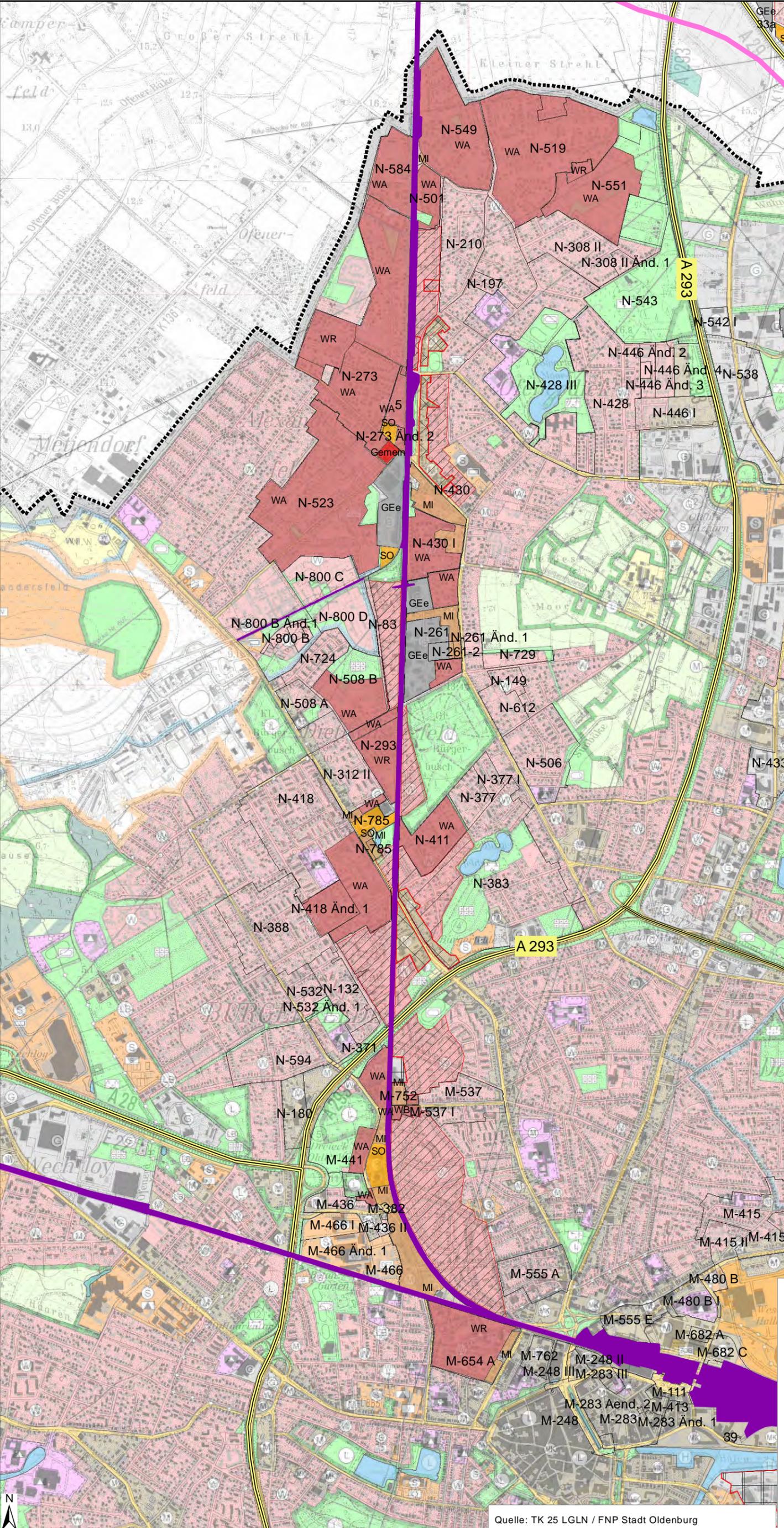


- Legende**
- Stadtgrenze
 - Gewässer
 - == Bundesautobahn mit Nummer
 - A29
 - == autobahnähnliche Straße mit Nummer
 - L865n
 - Bahn - Bestandstrasse
 - Bahn - Umgehungsstrasse
 - Geltungsbereich B-Pläne
- Bebauungspläne mit Nutzung und Nr.**
- W
 - M
 - G
 - SO ohne Schutz
 - Gemeinbedarf
 - Entsorgung
 - Dauerkleingärten
- Einschätzung Nutzung gem. § 34 BauGB**
- G
 - M
 - SO EH
 - SO Wind
 - Schule
 - WA
 - WR
- FNP Darstellungen**
- W
 - M
 - G



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

Kartennummer 4.1.1

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

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

Urnvalstraße 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

Legende

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

Bebauungspläne mit Nutzung und Nr.

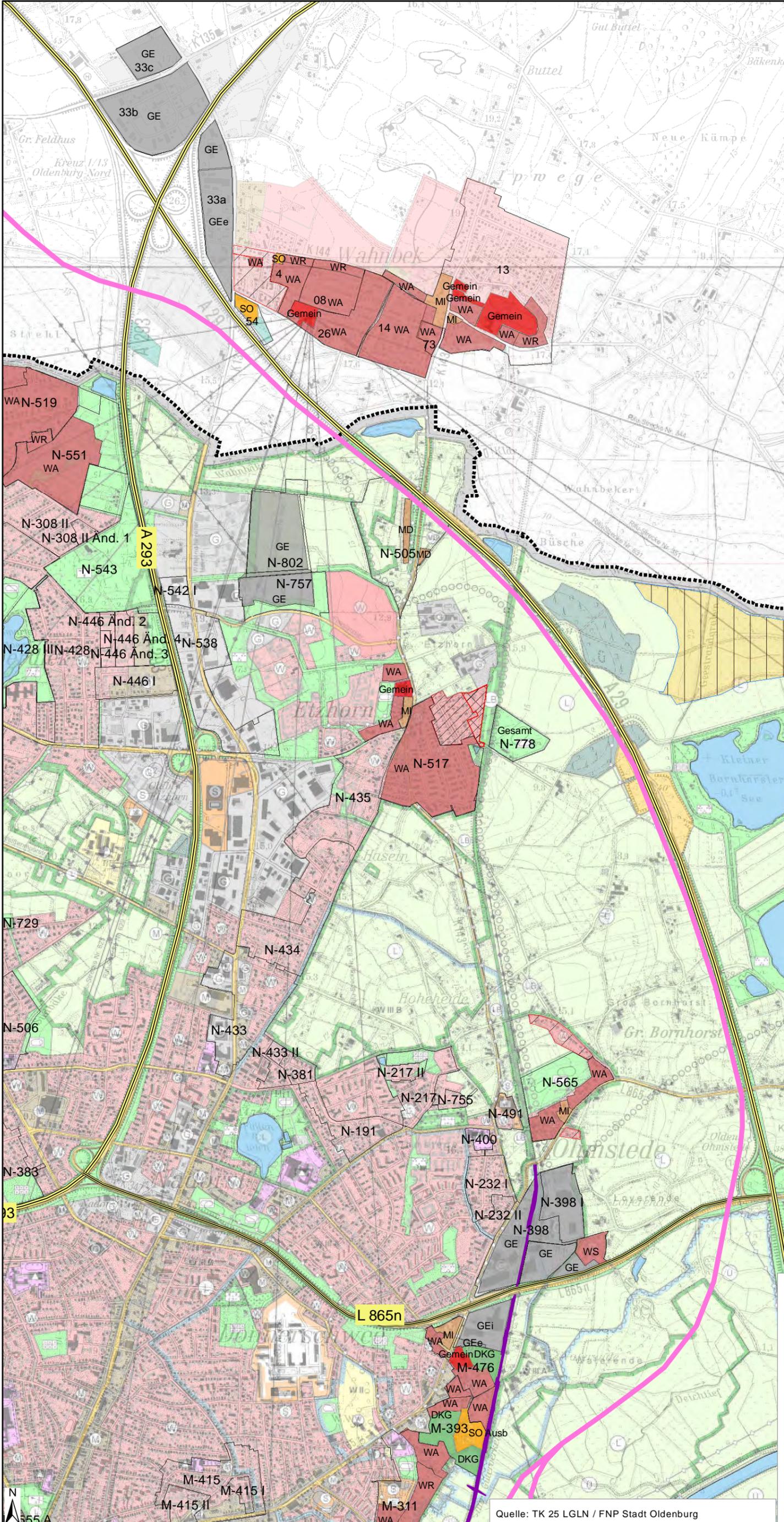
- W
- M
- G
- SO ohne Schutz
- Gemeinbedarf
- Entsorgung
- Dauerkleingärten

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

Quelle: TK 25 LGLN / FNP Stadt Oldenburg

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

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

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

INGENIEURE | ARCHITEKTEN | STADTPLANER



FNP Darstellungen

- W
- M
- G

Einschätzung Nutzung gem. § 34 BauGB

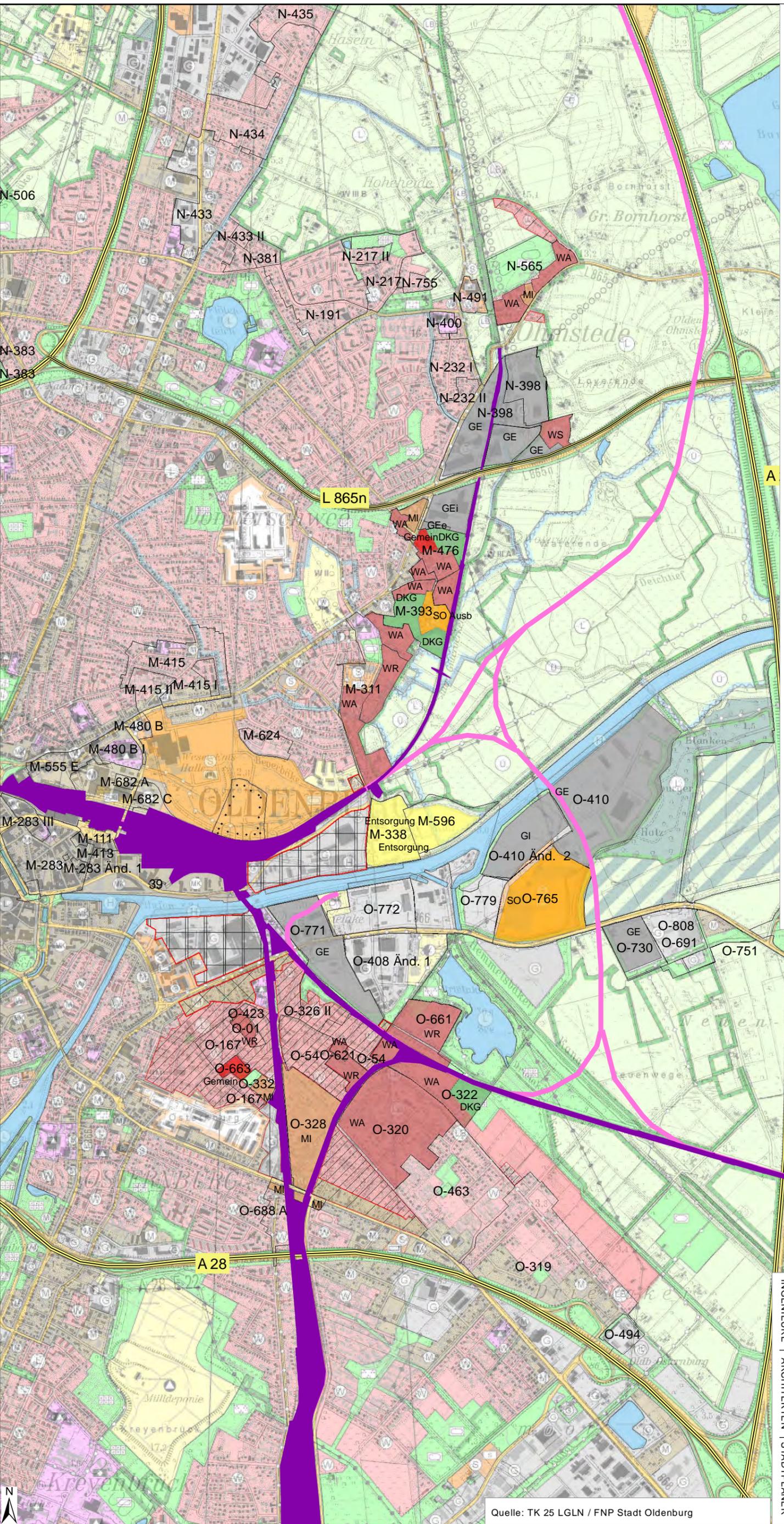
- G
- M
- SO EH
- SO Wind
- Schule
- WA
- WR

Bebauungspläne mit Nutzung und Nr.

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

Legende

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



Quelle: TK 25 LGLN / FNP Stadt Oldenburg

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 Rasterlärmkarten¹⁶ 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 m² 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 dargestellten 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.

¹⁶ 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
Summe	113	

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.)¹⁷ 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.

¹⁷ 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 Hunte-Seite 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.

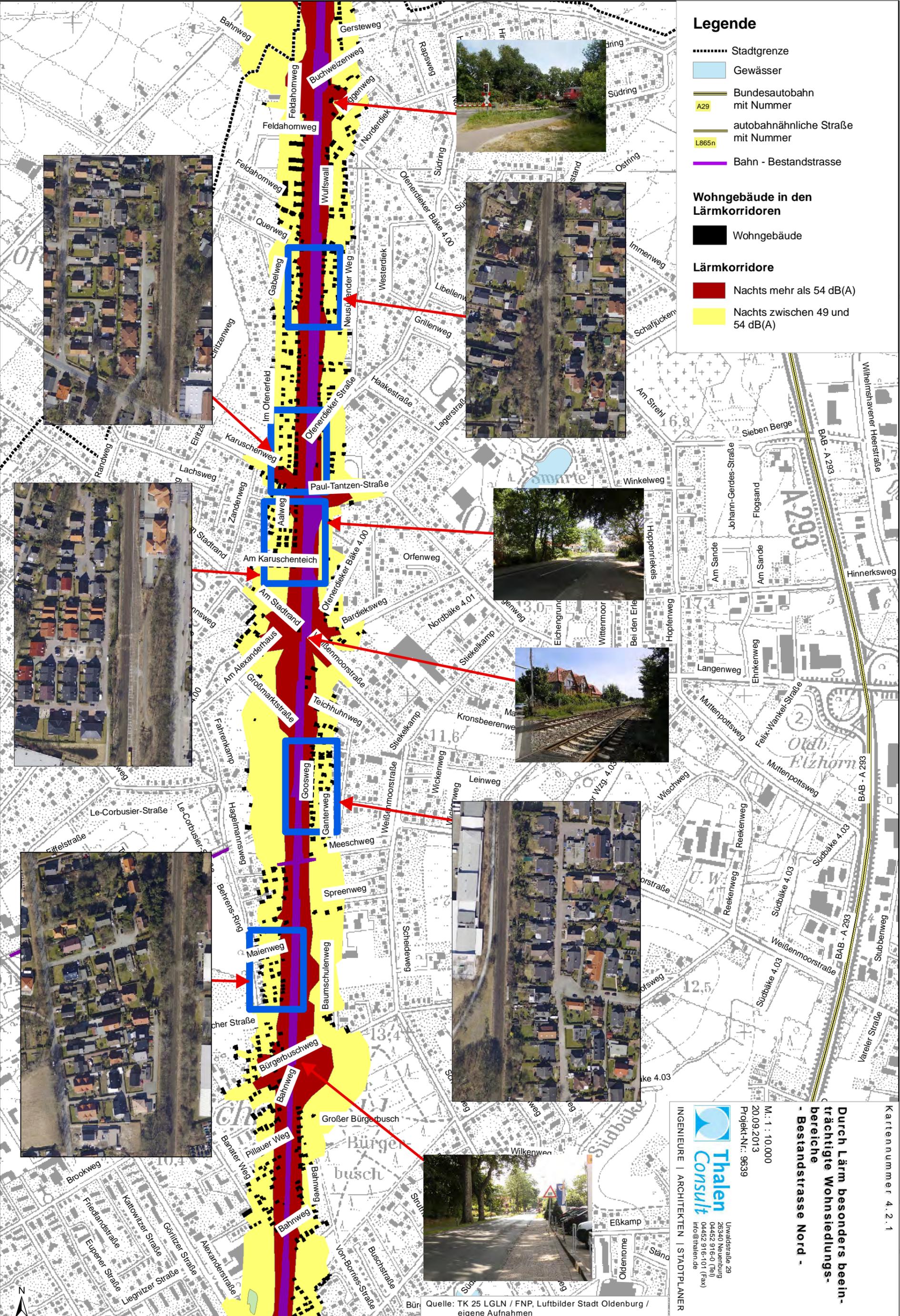
Hingegen könnten sich vor allem im Bereich Osternburg bei gezielter Potenzialausnutzung bessere Erreichbarkeiten von Versorgungsstandorten durch die Schaffung neuer und besserer Wegeverbindungen ergeben.

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.

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)



Kartennummer 4.2.1

Durch Lärm besonders beeinträchtigte Wohnsiedlungsbereiche - Bestandstrasse Nord -

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

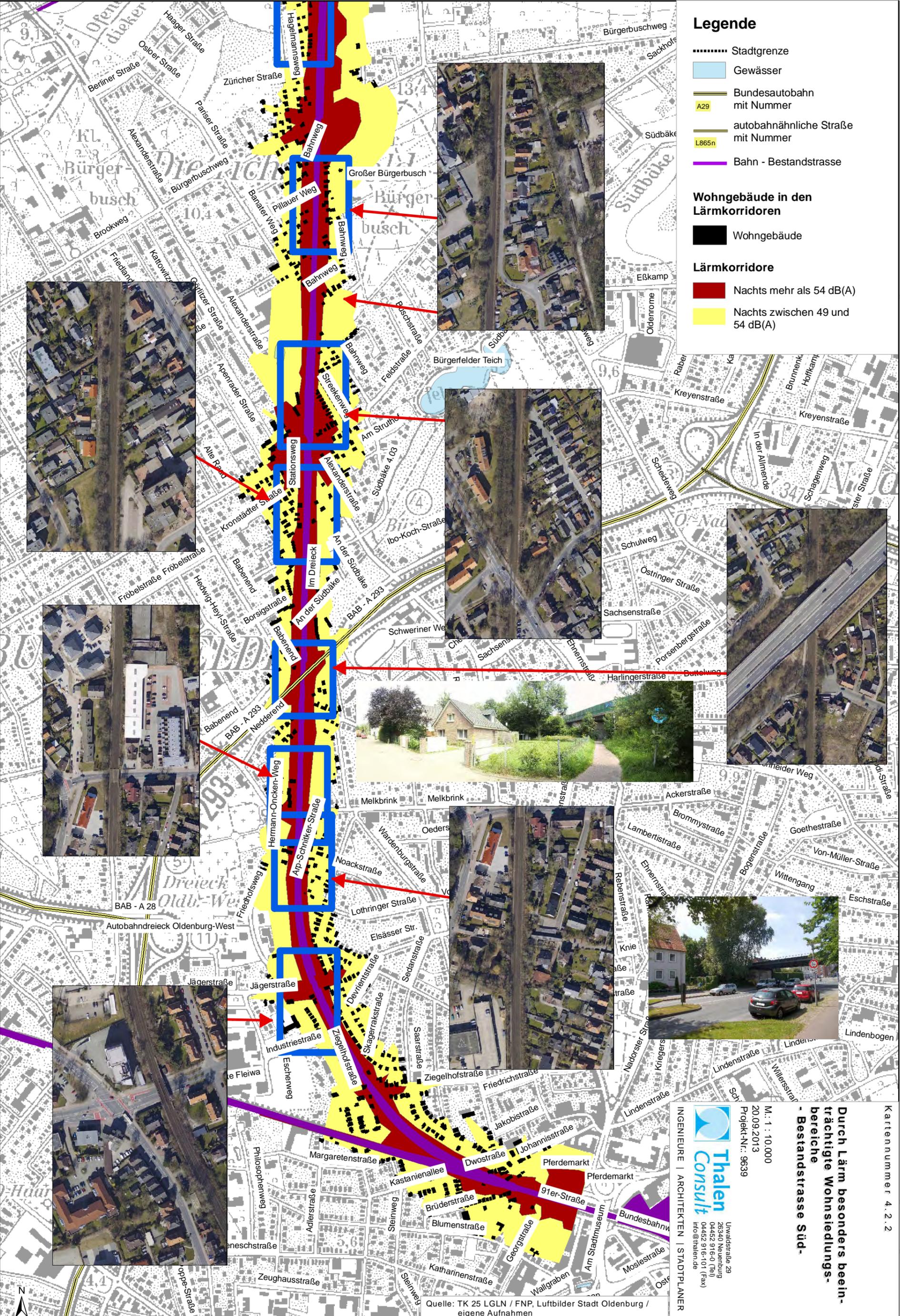
INGENIEURE | ARCHITEKTEN | STADTPLANER

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

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



Kartennummer 4.2.2

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

Thalen Consult
INGENIEURE | ARCHITEKTEN | STADTPLANER

Urnalstraße 29
26340 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

Legende

- Stadtgrenze
 - Gewässer
 - Bundesautobahn mit Nummer
 - A29
 - autobahnähnliche Straße mit Nummer
 - L865n
 - 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

Kartennummer 4.2.3.1

Durch Lärm besonders
beeinträchtigte Wohnsied-
lungsbereiche im
Haarensch- und Ziegel-
hofviertel (Luftbildausschnitte)

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

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

INGENIEURE | ARCHITEKTEN | STADTPLANER



Quelle: TK 25 LGLN / FNP, Luftbilder 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.

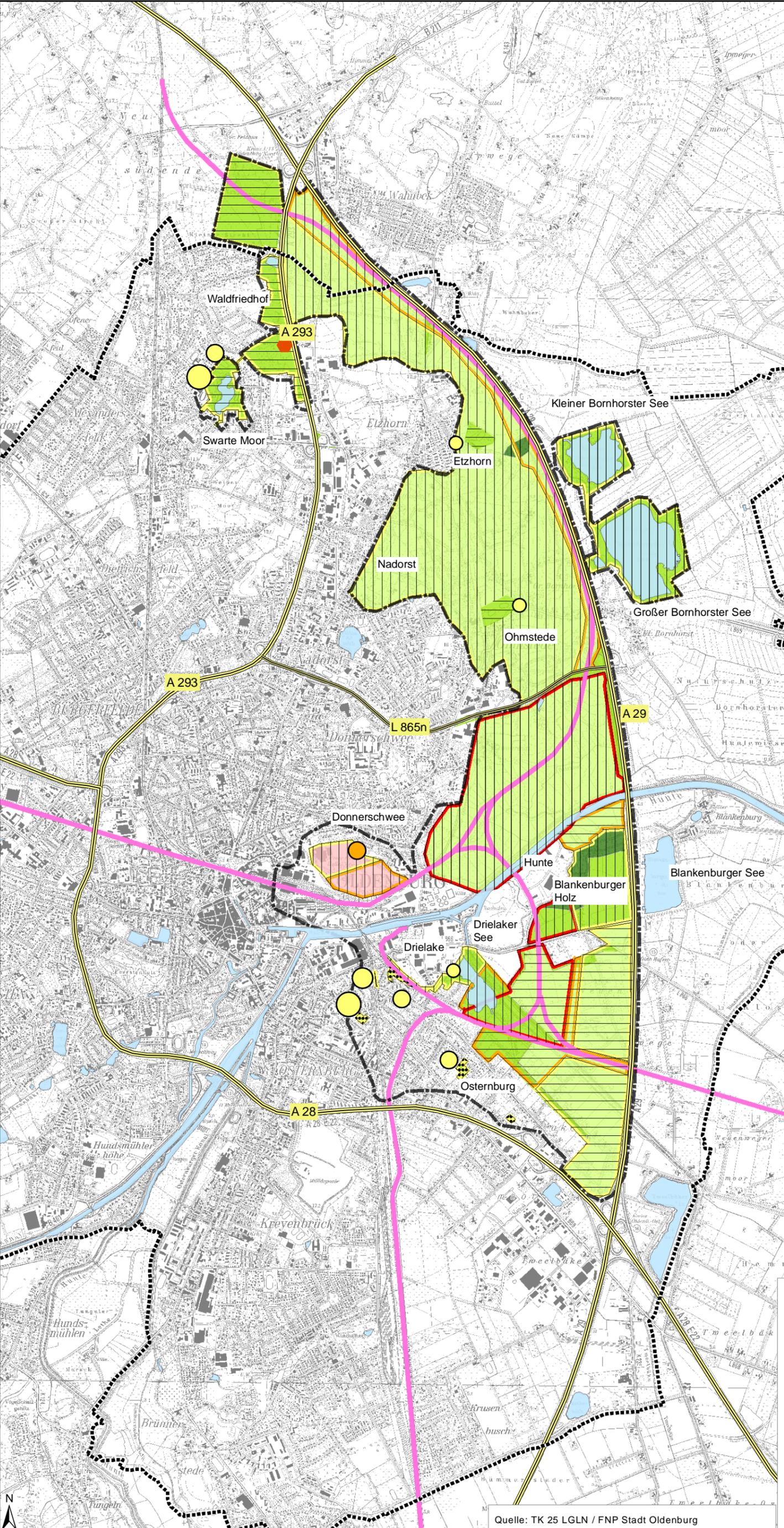
Kommt es zu einer räumlichen Konzentration und Kombination von verschiedenen Erholungsnutzungen so steigt die Vielfältigkeit des Erholungsbereiches, womit auch eine höhere räumliche Bedeutung einhergeht. Zudem werden Bereiche, in denen eine sehr starke Vorbeeinträchtigung (z. B. akustisch durch Lärm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

Beeinträchtigungen der Erholung an der Umgehungstrasse

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

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

INGENIEURE | ARCHITEKTEN | STADTPLANER



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

- Stadteilspielplätze
- 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 Stadtrand nahen 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.