



## Protokoll zur Bürgerversammlung Bebauungsplan N-777 G (Fliegerhorst/Hallensichel-Ost/Entlastungsstraße)

BBS Wechloy, Am Heidbrook 10,  
am 03.12.2019, 19:00 - 21:30 Uhr

**Teilnehmerinnen/Teilnehmer:**  
ca. 150 Bürgerinnen und Bürger

Podium:

Dr. Sven Uhrhan (Stadtbaurat - Versammlungsleiter)  
Elke Wicherts (Stadtplanungsamt)  
Ulrich Fortmann (Fachdienst Stadtentwicklung und Bauleitplanung)  
Jörn Janssen (SHP Ingenieure)  
Sonja Bode (Diekmann • Mosebach & Partner)  
Melanie Witt (Diekmann • Mosebach & Partner)  
Monique Droste (Diekmann • Mosebach & Partner)

Erste Reihe:

Prof. Bernd Müller (Verkehrsamt)  
Axel Müller (Leiter Fachdienst Liegenschaften)  
Ulf Rahmel (Meyer & Rahmel GbR)  
Robert Sprenger (Fachdienst Naturschutz und technischer Umweltschutz)  
Christian Busse (itap)  
Andreas Kotopoulos (OOWV)

### Begrüßung

- Herr Dr. Uhrhan eröffnet die Bürgerinformationsveranstaltung. Er erläutert den Stellenwert der heutigen Veranstaltung und, dass es sich dabei um den Übergang von der informellen Ebene auf die formale Ebene handele. Der Ablauf des heutigen Abends gliedere sich wie folgt: Zunächst erfolgt die sog. Unterrichtung durch die Fachdienste und Fachgutachter. Im Anschluss daran treten Verwaltung und Fachgutachter mit den Bürgern in den Dialog. Die in diesem Rahmen eingegangenen Hinweise und Anregungen werden aufgenommen und abgewogen. Am Ende dieses Prozesses steht die Erstellung des Planentwurfs.
- **Hinweis/Anmerkung 1:** Seitens des Publikums wird die Darstellung des Entscheidungsprozesses zur Entlastungsstraße erbeten.
  - **Zu Hinweis/Anmerkung 1:** Herr Dr. Uhrhan verweist auf die nachfolgende Präsentation. Grundsätzlich sei die Entscheidung zur Entlastungsstraße jedoch bereits mit der Erstellung des Masterplans getroffen worden. Dieser wurde mit Datum vom 22.08.2016 vom Rat der Stadt Oldenburg beschlossen.
- Herr Dr. Uhrhan übergibt die weitere Gesprächsführung an Frau Wicherts, die mit der Vorstellung der vorbereiteten Präsentation beginnt.



## Vorstellung des Vorhabens – Präsentation

- Frau Wicherts begrüßt die Teilnehmer und erläutert die Tagesordnung. Sie erläutert das Planverfahren und den derzeitigen Planstand anhand der Abbildungen in der Präsentation. Derzeit befindet man sich im ersten Schritt der Beteiligung. Die in diesem Rahmen eingegangenen Stellungnahmen werden aufgenommen, abgewogen und in den Planentwurf eingearbeitet. Der Planentwurf bildet dann die Grundlage für den durch den Verwaltungsausschuss zu fassenden Auslegungsbeschluss. Ist dieser gefasst, beginnt der zweite Schritt der Beteiligung. In diesem Rahmen haben die Bürger erneut die Möglichkeit, sich innerhalb der einmonatigen Offenlage in den Planungsprozess einzubringen und schriftlich erneut Stellung zu beziehen. Die Stellungnahmen aller Akteure (Träger öffentlicher Belange, Bürger, Politik etc.) werden untereinander und gegeneinander abgewogen und finden erneut Berücksichtigung im Entwurf, für den dann der Satzungsbeschluss gefasst werden kann. Im Anschluss an diese Ausführungen übergibt Frau Wicherts das Wort an Herrn Fortmann.

## Was ist bisher geschehen?

- Herr Fortmann beginnt mit der Historie der Planung und erläutert den bisherigen Ablauf des informellen Planungsprozesses:
  - Anfang 2015 (Februar bis April) wurde eine Ideensammlung gestartet. Alle Interessierten hatten die Möglichkeit, Vorschläge für die Nachnutzung des Fliegerhorstes einzureichen. Es gingen 450 Ideenkarten mit insgesamt 1.300 Vorschlägen ein. Gleichzeitig bestand durch eine Ausstellung in der alten Hauptwache und Radtouren die Möglichkeit der umfangreichen Information über das Gelände und den Planungsprozess.
  - Im Anschluss daran fand die sog. Stadtwerkstatt (Juni 2015) statt. Aus dieser resultierten 10 Leitsätze, die zusammen mit weiteren Rahmenbedingungen (z. B. tangentielle Verbindung von Alexander- und Ammerländer Heerstraße, Berücksichtigung des Naturschutzgebietes (NSG) Alexanderheide etc.) die Grundlage für den weiteren Planungsprozess bilden.
  - Im November 2015 fand dann das Innovationscamp I im Offizierscasino statt. Das Koordinierungsgremium entwickelte drei Varianten für die Nachnutzung des ehemaligen Fliegerhorstes, von denen eine wiederum in Form von drei Varianten konkretisiert wurde. Diese wurden im Innovationscamp I vorgestellt, Vor- und Nachteile herausgearbeitet, Ergänzungen und Anmerkungen gemacht. Aus allen drei Varianten wurde eine Konsensvariante zusammengestellt, die Ideen aus allen Varianten aufgreift und diese zusammenführt.
  - Die Konsensvariante wurde im Innovationscamp II (Februar 2016) vorgestellt. In diesem Rahmen wurden die Vorstellungen der Bürger für die zukünftigen Nutzungen ausgelotet. Die Konsensvariante wurde unter Berücksichtigung weiterer Anmerkungen im August 2016 durch den Rat der Stadt Oldenburg beschlossen. Der so entstandene sog. Masterplan stellt seitdem den roten Faden aller Planungen im Bereich des Fliegerhorstes dar.

- Herr Fortmann erläutert die bereits beschlossenen Bebauungspläne N-777 D, E und F. Der Bebauungsplan N-777 G wird der erste sein, der die gewerbliche Entwicklung in diesem Bereich in den Fokus stellt.

### Fliegerhorst/Hallensichel-Ost/Entlastungsstraße

- Herr Fortmann übergibt das Mikrofon an Frau Witt, die mit der Vorstellung der Änderung Nr. 78. des Flächennutzungsplanes und den Grundzügen der Planung zum Bebauungsplan N-777 G beginnt.
  - Frau Witt erläutert die Kubatur des Geltungsbereichs. Dieser sei so groß gefasst, weil noch keine Trassenvariante feststehe und damit auch keine Konkretisierung des Geltungsbereichs erfolgen könne. Dies gelte sowohl für die Änderung des Flächennutzungsplanes als auch für die Aufstellung des Bebauungsplanes N-777 G.
  - Sie erläutert, worauf im Planungsprozess das besondere Augenmerk läge: Zum einen sei der sinnhafte Anschluss an die bestehenden Bebauungspläne anzustreben und die sichelförmige Bestandsstruktur aufzugreifen. Diese verfüge auch über Sichtachsen in Nord-Süd-Richtung, die ebenfalls, unter Zuhilfenahme von Baugrenzen, in der Planzeichnung aufgegriffen werden sollen. Darüber hinaus werde der Radweg, der bereits im Bebauungsplan N-777 F festgesetzt wurde, auch im Bebauungsplan N-777 G fortgesetzt.
  - Frau Witt stellt den Stellenwert der Entlastungsstraße für die Anbindung des Gewerbegebietes dar. Da zum derzeitigen Planungsstand die Auswahl einer Trassenvariante noch ausstehe, werde eine Variantenanalyse durchgeführt, die eine ergebnisoffene und gerechte Abwägung aller öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander ermögliche.
- Frau Bode fährt mit der Präsentation fort. Sie erläutert die Trassenverläufe der 10 Varianten im Groben: Im Norden ab dem Peerdebrok bestehe ein Zwangspunkt, ab dem die Trassen entlang der Gewerbegebiete gleichverlaufend sind. Südlich hingegen bestehe eine Vielzahl von Möglichkeiten, die durch die 10 in Rede stehenden Varianten abgebildet werden. Die Varianten unterscheiden sich in ihren Längen und den Anschlusspunkten an die Ammerländer Heerstraße und den Posthalterweg. Die kürzeste Variante ist 3b, Variante 2 ist hingegen die Längste.
- Frau Bode erläutert das geplante Vorgehen, um die verträglichste Variante auszuwählen:
  - Es werden die Auswirkungen des Vorhabens auf verschiedene Schutzgüter/Bewertungsfelder ermitteln. Dabei handelt es sich zum einen um die Schutzgüter gemäß dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) und zum anderen um weitere zu berücksichtigende Bewertungsfelder, wie Wirtschaftlichkeit, Verkehr und die Berührung privater und öffentlicher Belange. Darüber hinaus habe die frühzeitige Behördenbeteiligung bereits stattgefunden. In diesem Rahmen seien seitens der Nach-

barkommunen und des Landkreises Ammerland bereits Hinweise und Stellungnahmen eingegangen, die ebenfalls berücksichtigt werden.

- **Hinweis/Anmerkung 2:** Aus dem Publikum wird nachgefragt, welche Anmerkungen im Rahmen der frühzeitigen Behördenbeteiligung eingegangen sind.
  - **Zu Hinweis/Anmerkung 2:** Frau Bode erklärt, dass diese im weiteren Planverfahren dargelegt werden und entsprechend Berücksichtigung bei der Erstellung der Planunterlagen finden bzw. in diesen darauf eingegangen wird.
- Frau Bode fährt fort und erläutert das geplante weitere Vorgehen: Zentraler Gegenstand des Entscheidungsprozesses sei die Erstellung einer Datenmatrix, die alle Erkenntnisse bündelt. Diese werden im Rahmen verschiedenster Ausarbeitungen und aus verschiedenen Quellen zusammengetragen (Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange, Verkehrsuntersuchungen, schalltechnische Untersuchungen, Bestandsaufnahme der Biotoptypen sowie gefährdeter und besonders geschützter Pflanzenarten, Erfassungen der Fledermäuse, Brutvögel und Lurche, Auswertung frei verfügbarer Planwerke und Datenserver).
- Sie führt weiter aus, dass derzeit die Anwendung von Filterstufen vorgesehen sei. Die erste Filterstufe könnten die Schutzgüter gem. UVPG sein. Es würden demnach naturschutzfachliche Belange berücksichtigt. Gemäß einer ersten überschlägigen Prüfung bestehen für keine Varianten aus naturschutzfachlicher Sicht Ausschlusskriterien. Da dies nicht zum Ausschluss von Varianten und damit nicht zu einer Konkretisierung führt, müssten weitere Filterstufen ergänzt werden. Nach Ermittlung einer verträglichen Variante wird der Geltungsbereich des Bebauungsplanes für die öffentliche Auslegung konkretisiert.
- Steht der Geltungsbereich fest, wird dieser im Rahmen der Erarbeitung der Planunterlagen einer detaillierten Betrachtung unterzogen. Bestandteile der Planunterlagen sind Begründung, Umweltbericht und spezielle artenschutzrechtliche Prüfung.

## Fragen und Diskussion

### Fragen und Diskussion - Dialog 1:

Herr Dr. Uhrhan geht vor der Eröffnung der Fragerunde erneut auf **Hinweis/Anmerkung 1** ein:

- **Zu Hinweis/Anmerkung 1:** Er erläutert, dass bereits im Jahr 2015 erkannt wurde, dass für eine leistungsfähige Anbindung der geplanten Gewerbeflächen eine sog. Durchgangsstraße erforderlich sei. Diese trage jetzt den Namen Entlastungsstraße.

- **Hinweis/Anmerkung 3:** Seitens des Publikums kommt die Frage auf, ob auch eine Prüfung von Trassen erfolgt sei, die sich außerhalb des Stadtgebietes Oldenburg befinden, z. B. im Gebiet des Landkreises Ammerland.
  - **Zu Hinweis/Anmerkung 3:** Herr Dr. Uhrhan antwortet, dass auch derartige Lösungen angedacht waren, jedoch wieder verworfen wurden, da nicht nur der Anschluss der geplanten Gewerbeflächen der Hallensichel erfolgen soll, sondern auch die vorgesehenen Wohnquartiere besser angebunden werden sollen. Dies sei insbesondere deswegen erforderlich, weil die Zahl der Wohneinheiten sich aufgrund der hohen Nachfrage von rd. 450 auf rd. 900 erhöht habe und man diesem Anstieg gerecht werden müsse.
  - Herr Prof. B. Müller ergänzt, dass zusätzliche Verkehrsflüsse, die in Oldenburg durch die Schaffung neuer Wohn- und Gewerbegebiete geschaffen werden, auch in Oldenburg gehandhabt werden müssen. Die 10 Varianten stellen alle Möglichkeiten der Erschließung durch eine Entlastungsstraße dar, für die am heutigen Abend das Für und Wider aufgenommen wird.
- **Hinweis/Anmerkung 4:** Herr Dr. Uhrhan wird seitens eines Teilnehmers, der seinerzeit an den informellen Planungsschritten teilgenommen habe, dahingehend korrigiert, dass kein Konsens zur geplanten Entlastungsstraße bestanden habe. Seitens der Teilnehmer habe stattdessen der Konsens bestanden, dass keine Straße gewünscht sei. Die Verbindung von Ammerländer Heerstraße und Alexanderstraße sei jedoch eine Rahmenbedingung gewesen, die seitens der Stadt Oldenburg formuliert wurde. Darüber hinaus ergeht seitens des Teilnehmers eine Rückfrage zum im Rahmen der Präsentation dargestellten Bedarf für Gewerbeflächen von rd. 32 ha. Er fragt, ob in der genannten Zahl auch Brachflächen berücksichtigt worden seien und ob auch Betriebsverlagerungen Berücksichtigung fänden. Inwiefern handele es sich tatsächlich um einen zusätzlichen Bedarf und nicht nur um eine Verlagerung?
  - **Zu Hinweis/Anmerkung 4:** Herr Wilken, Leiter der Wirtschaftsförderung der Stadt Oldenburg, geht auf die Frage mit dem Gewerbeflächenentwicklungskonzept aus dem Jahr 2018 ein: Dieses enthält Prognosen und Daten aus dem Jahr 2018, das im Saldo für die Stadt Oldenburg einen Bedarf von rd. 32 ha Gewerbeflächen ausweist. Diese Berechnung umfasst einen Prognosezeitraum von 10 Jahren. Im gesamten Gebiet der Stadt wird ein Bedarf von 64 ha ausgewiesen. Von diesem werden jedoch die vorhandenen Flächen abgezogen. Das Konzept berücksichtige auch Veränderungsprozesse.
- **Hinweis/Anmerkung 5:** Ein Anwohner des Brookwegs fragt, ob auch ein Bus die Entlastungsstraße befahren wird, um den Brookweg zu entlasten.
  - **Zu Hinweis/Anmerkung 5:** Herr Prof. B. Müller führt aus, dass eine Buslinie über die Entlastungsstraße vorgesehen sei. Ebenso sukzessiv, wie die Gebietsentwicklung des Fliegerhorstes voranschreitet, wird auch der öffentliche Nahverkehr in diesem Bereich entwickelt, um eine attraktive Infrastruktur zu schaffen. In den Abschnitten N-777 D, E und F wird der Busverkehr eher eingeführt.

- Herr Prof. B. Müller verweist auf die Verkehrswende und den Anspruch der Stadt Oldenburg, mehr Verkehr auf Busse zu verlagern. Diesbezüglich wird u. a. die Taktung der Fahrten, insbesondere in Richtung des Ammerlands, ab Dezember auf 30 Minuten erhöht, um einen leistungsfähigen öffentlichen Nahverkehr zu gewährleisten. Er führt weiterhin aus, dass auch die Infrastruktur für Radfahrer optimal sein wird.
- **Hinweis/Anmerkung 6:** Der Ortsbürgerverein Ofen schließt sich der ihm bekannten Stellungnahmen des Landkreises Ammerland und der der Gemeinde Bad Zwischenahns an. Demnach äußere sich der Landkreis Ammerland aufgrund des direkten Anschlusspunktes auf die Ammerländer Heerstraße kritisch gegenüber den Varianten 3a/b/c und 5 und favorisiere stattdessen die Varianten 4 und 4a. Auf der Ammerländer Heerstraße seien bereits jetzt 14.000 bis 15.000 Kfz/Tag unterwegs. Es sei eine weitere Zunahme von Fahrten auf der Ammerländer Heerstraße durch die Entlastungsstraße zu erwarten.
  - **Zu Hinweis/Anmerkung 6:** Die Stellungnahme wird aufgenommen. Herr Dr. Uhrhan erläutert, warum auch umliegende Gemeinden und Landkreise die Möglichkeit haben, Einfluss auf eine Planung der Stadt Oldenburg zu nehmen. Dies resultiere daraus, dass sich die Verkehrsflüsse der Stadt Oldenburg auch auf die Nachbarkommunen auswirken können.
- **Hinweis/Anmerkung 7:** Eine Bürgerin fragt, ob es in Anbetracht der bestehenden Lärmbelastung bereits Aussage dazu gäbe, wie diese sich in Zukunft darstellen werden.
  - S. Hinweis/Anmerkung 11.
- **Hinweis/Anmerkung 8:** Herr Schatke verweist auf einen Zeitungsartikel, in dem Herr Krogmann auf den hohen Bedarf im Hinblick auf Wohnbau- und Gewerbeflächen eingeht. Er bitte um Rückmeldung, ob auch in dem Bereich, in dem die Entlastungsstraße den Fliegerhorst verlässt, in Zukunft Gewerbeflächen vorgesehen seien oder ob dies sowohl durch die vorliegende Bauleitplanung als auch in Zukunft ausgeschlossen wird.
  - **Zu Hinweis/Anmerkung 8:** Herr Wilken führt aus, dass die angesprochenen Flächen nicht Gegenstand des beschlossenen Gewerbeflächenentwicklungskonzeptes sind und diese Flächen aus dem Beschluss herausgenommen wurden.
- **Hinweis/Anmerkung 9:** Wie wird das Gewerbegebiet, das im Bebauungsplan N-777 F dargestellt wird, erschlossen? Warum ist für das im Rahmen des Bebauungsplanes N-777 F geplante Gewerbegebiet eine neue Erschließung erforderlich bzw. warum wird diese durch die freie Landschaft geplant?
  - **Zu Hinweis/Anmerkung 9:** Dr. Uhrhan rekapituliert den Planungsprozess: Bereits zur Erarbeitung des Masterplans sei unter Einbeziehung der Oldenburger Bürger ein Konzept für die Nachnutzung des Fliegerhorstes erstellt worden. Gegenstand seien sowohl Wohnnutzungen als auch gewerbliche Nutzungen. Aus dem Masterplan gehe hervor, dass für die Entwicklung von Gewerbeflächen eine weitere Anbindung erforder-

lich sei. Sei keine Anbindung über die Entlastungsstraße gegeben, würden die Verkehre von der Alexanderstraße abgeführt werden müssen, die bereits massiven Belastungen unterliegt.

- Herr Wilken führt aus, dass es bereits im Bebauungsplan N-777 F ein Gewerbegebiet gebe, das an den Bebauungsplan N-777 G angrenzt. Durch die Inanspruchnahme der Hallensichel werden Bestandsgebäude und bestehende Strukturen genutzt, sodass die Flächen sich für eine gewerbliche Nutzung gut eignen. Das Gewerbegebiet aus dem Bebauungsplan N-777 F wird derzeit über die Alexanderstraße erschlossen.
- **Hinweis/Anmerkung 10:** Gibt es schon konkrete Planungen für die Hallensichel?
  - **Zu Hinweis/Anmerkung 10:** Herr Wilken antwortet, dass die Flächenvermarktung noch nicht begonnen hat. Dies gilt sowohl für den Bereich, der durch den Bebauungsplan N-777 G abgedeckt werden soll als auch für den Bereich den Bebauungsplan N-777 F. Derzeit werden Kampfmittel und Altlasten beseitigt.
- **Hinweis/Anmerkung 11:** Der Bürger stellt sich als Anwohner des Wohngebiets östlich der Trasse 2 vor. Er verweist auf vergangene Untersuchungen, die bereits die Trasse 5 als favorisierte Trasse dargestellt haben. Er fragt, warum hier von Abstand genommen wird und ob es bereits einen neuen Favoriten gibt. Ferner führt er aus, dass die Anwohner des Wohngebiets östlich der Trasse 2 von der Realisierung der Planung und darüber hinaus bereits schon jetzt durch den Busverkehr sehr stark betroffen seien.
  - **Zu Hinweis/Anmerkung 11:** Herr Dr. Uhrhan führt aus, dass die Variante 5 zum damaligen Zeitpunkt aus Sicht der Verwaltung die am besten geeignete Trasse gewesen sei. Man habe auf Grundlage der damals zur Verfügung stehenden Erkenntnisse eine grobe und nicht abschließende Abwägung vollzogen, ohne die Öffentlichkeit und Träger öffentlicher Belange zu beteiligen, um eine Vorauswahl zu treffen. Die Fakten werden nun vollständig gesammelt, um in das Bauleitplanverfahren einzusteigen. Dieser formale Teil führe zu einem weiteren Informationsgewinn, den es im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen gelte. Dazu gehören auch die am heutigen Abend eingehenden Hinweise. Nach Abschluss des Abwägungsprozesses könne es durchaus so sein, dass die Variante 5 weiterhin die Präferenzvariante darstellt.
  - Dr. Uhrhan erläutert, dass auch die Trasse 2 unter Berücksichtigung schalltechnischer Gesichtspunkte darstellbar sei. Wäre dies nicht so, wäre die Trasse 2 nicht mehr Gegenstand des Abwägungsprozesses.
  - Aus dem Publikum geht eine weitere Nachfrage ein: Damals sei die Variante 5 bevorzugt worden, da die hierfür benötigten Flächen sich vollständig in städtischem Besitz befänden. Spielt das weiterhin eine Rolle? Dies wird von Herrn Dr. Uhrhan bejaht. Er führt aus, dass aus naturschutzfachlicher Sicht keine der Varianten ungeeignet sei, aus Sicht der Eigentumsverhältnisse seien drei Varianten gut geeignet, da nur so eine geringstmögliche Inanspruchnahme von fremdem Grundeigentum ermög-

licht wird. Der Abwägungsprozess umfasse also viele verschiedene Parameter, sodass eine ergebnisoffene Abwägung zeigen werde, welche Variante tatsächlich weiterzuverfolgen ist.

- Herr Dr. Uhrhan bittet Herrn Busse von der Firma itap um einige Aussagen zum Thema Lärm: Dieser führt aus, dass die 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (BImSchV) zugrunde gelegt wurde. Diese legt Grenzwerte für eine zulässige Lärmbelastung fest. Er erläutert, dass der Schutzanspruch der Schule höher ist als der der Wohnbebauung, so dass die Grenzwerte für die Wohnbebauung eingehalten und sogar deutlich unterschritten werden.
- **Hinweis/Anmerkung 12:** Seitens eines Bürgers wird die Frage gestellt, ob es im Rahmen einer Alternativenprüfung rechtlich zulässig sei, dass sich die Zu- und Abfahrt auf die Entlastungsstraße auf schmale Korridore beschränke. Aus seiner Sicht sei eine echte Alternativenprüfung so nicht gegeben. Er ergänzt nach Ausführungen von Herr Dr. Uhrhan zu Hinweis/Anmerkung 9, dass ein Abwägungsprozess nicht stattgefunden haben kann, wenn die Bedeutung des Gebietes, durch das die Entlastungsstraße führen soll, nicht bekannt ist. Es sei zu prüfen, ob die Abführung des Verkehrs nicht auch über die Alexanderstraße möglich sei.
  - **Zu Hinweis/Anmerkung 12:** Herr Dr. Uhrhan führt aus, dass der Bedarf für die Entlastungsstraße sich nicht erst durch Erhöhung der Wohneinheiten von 450 auf 900 ergeben habe, sondern bereits im Vorfeld bekannt gewesen sei.
  - Herr Prof. B. Müller stellt das Thema Verkehr in einen größeren Kontext. Er erläutert die bestehende Verkehrsführung in der Stadt Oldenburg. Alle Straßen führen sternförmig in die Innenstadt. Bevor die Straßen in der Innenstadt ankommen, wird der Verkehr über den Autobahnring verteilt. Herr Prof. Müller führt aus, dass die Alexanderstraße und die Ammerländer Heerstraße zu Verkehrsspitzenzeiten massiven Verkehrsbelastungen unterliegen, bis der Verkehr auf den Autobahnring verteilt wird. Dies liegt auch darin begründet, dass die Stadt Oldenburg nicht über periphere Straßen verfügt, die diese Verkehre aufnehmen könnten.
  - Herr Prof. B. Müller erläutert zudem anhand des Beispiels der Cloppenburgener Straße die Notwendigkeit der Entlastungsstraße. Diese sei in ihrer Linienführung beschränkt und es besteht kein Potenzial zur Erweiterung. Diese ist zu Verkehrsspitzenzeiten sehr hoch belastet und es gibt keine Möglichkeit der Entlastung. Darüber hinaus ist die Cloppenburgener Straße die einzige Möglichkeit, in Richtung Kreyenbrück oder in die entgegengesetzte Richtung zu gelangen. Diesen Effekt gilt es durch die Planung zur Entlastungsstraße zu vermeiden. Dieser Effekt würde jedoch eintreten, wenn die Verkehre aus den Wohn- und Gewerbegebieten ausschließlich über die Alexanderstraße abgeführt werden würden.

- **Hinweis/Anmerkung 13:** Ein Bürger fragt, ob von der geplanten Entlastungsstraße weitere Anschlüsse abgehen werden oder ob es sich um eine anbaufreie Straße handele.
  - **Zu Hinweis/Anmerkung 13:** Eine abschließende Aussage kann hierzu aufgrund des frühen Planungsstandes nicht getroffen werden, so Herr Dr. Uhrhan. Dies hängt von der Wahl der Trasse ab: Variante 5 wäre eher eine anbaufreie Trasse, sollte die Wahl jedoch auf eine Trasse mit Anrainern (z. B. Gewerbebetrieben) fallen, wäre der Anschluss dieser jedoch möglich. Folglich kommt es auf die endgültige Trasse und deren umliegenden Gebiete an.
- Herr Janssen vom Büro SHP Ingenieure weist aus verkehrsplanerischer Sicht darauf hin, dass keine der 10 Varianten besonders gut und damit hervorzuheben sei, gleichzeitig sei auch keine besonders schlecht, sodass diese ausgeschlossen werden kann. Zudem gäbe es mit jedem Stadtwachstum durch Wohngebiete oder andere Erweiterungen immer auch ein gesteigertes Verkehrsaufkommen.

#### Fragen und Diskussion - Dialog 2:

- Herr Dr. Uhrhan eröffnet nach Klärung aller Fragen die zweite Fragerunde.
- **Hinweis/Anmerkung 14:** Der Bürger stellt die Aussagen von Herrn Dr. Uhrhan in Frage, dass die Entlastungsstraße auch für die Erschließung der Wohngebiete erforderlich sei. Wäre dies der Fall, hätte eine solche Trasse bereits in den vorangegangenen Bauleitplanverfahren Berücksichtigung finden müssen. Darauf sei im Rahmen der partizipativen Beteiligung explizit hingewiesen worden, dass die Entlastungsstraße für die Wohngebiete nicht erforderlich sei. Ferner entstehe bei einer Straße zwangsläufig ein Umleitungsverkehr sowie zusätzlicher Verkehr. Wird die Entlastungsstraße realisiert, käme es zu einer Umleitung der Verkehre von der Alexanderstraße auf die Entlastungsstraße, aber auch zu zusätzlichem Verkehr, sodass der Nettoeffekt keine Entlastung, sondern eine Belastung sein könnte. Darüber hinaus wird die Frage nach einer möglichen Kaufkraftverlagerung gestellt. Ferner könnte das Wechloy-Center von der Entlastungsstraße profitieren. Ist dies mit dem EU-Wettbewerbsrecht vereinbar? Zum Abschluss wird die Frage nach den Fördermitteln vom Land gestellt: In welcher Höhe können diese in Anspruch genommen werden und müssen diese zurückgezahlt werden, wenn Gewerbebetriebe an diese Straße angeschlossen werden, weil es sich dann nicht mehr um eine Umgehungsstraße, sondern um eine Erschließungsstraße handelt?
  - **Zu Hinweis/Anmerkung 14:** Herr Prof. B. Müller erläutert, dass auch im Verkehrsentwicklungsplan 2000 der Bedarf für eine Entlastungsstraße gesehen wurde. Inzwischen sei die Planung so weit gediehen, dass entsprechende Förderanträge gestellt werden können. Die Förderung erfolgt nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG). Es können Kommunen gefördert werden, wenn sie Straßen bauen, die nicht nur den örtlichen Verkehr beregeln. Die Stadt Oldenburg hat einen Antrag gestellt und eine Förderung von 60 % wäre möglich. Dies hängt jedoch nicht davon ab, ob die Straße über Zufahrten verfüge oder anbaufrei sei.

- Im Hinblick auf das EU-Wettbewerbsrecht hat Herr Prof. B. Müller keine Bedenken, da der Wettbewerb weiterhin gegeben sei.
- Herr Dr. Uhrhan ergänzt, dass die Kaufkraftverlagerung an dieser Stelle keine Rolle spielt.
- **Hinweis/Anmerkung 15:** Der Teilnehmer ist stellvertretend für den Naturschutzbund (NABU) anwesend. Er stellt fest, dass aus naturschutzfachlicher Sicht eine Nullvariante die Beste wäre, da es sich bei jeder neu gebauten Straße um eine Belastung und mitnichten um eine Entlastung handele. Er greift die Äußerung von Frau Bode auf, dass es auch aus naturschutzfachlicher Sicht kein Ausschlusskriterium für die Trassenvarianten gebe. Dies habe er anders in Erinnerung. Vor zwei Jahren sei bereits ein Gutachten durch das Büro Diekmann & Mosebach vorgestellt worden, dass aus Gründen des Amphibien-schutzes bestimmte Varianten ausgeschlossen habe. Hat sich hieran etwas geändert?
  - **Zu Hinweis/Anmerkung 15:** Frau Bode erläutert den faunistischen Fachbeitrag aus dem Jahr 2017. Darin wurden die Varianten 4 und 5 nicht ausgeschlossen. Stattdessen erfolgte eine Bewertung beider Varianten, die eine Entscheidung zwischen zwei Varianten nicht möglich machte, da die Wertigkeiten beider Varianten entsprechend hoch waren. Sie führt aus, dass es sich bei dem Untersuchungsraum für die Trassenvarianten um einen hoch wertvollen Bereich handele und die Untersuchungen von 2017 durch aktuelle Erkenntnisse ergänzt werden. Darüber hinaus seien jedoch noch eine Vielzahl weiterer Bewertungsfelder zu berücksichtigen, die ebenfalls in die Betrachtung einfließen. Werden Belange des Naturschutzes berührt, seien Vermeidungsmaßnahmen und Kompensationsmaßnahmen zu ergreifen.
- **Hinweis/Anmerkung 16:** Ein Bürger stellt sich als Anwohner der Ammerländer Heerstraße vor. Er stellt in Frage, ob die von SHP prognostizierten 12.500 Kfz/Tag zzgl. der zusätzlichen Verkehre aus dem Gewerbegebiet von einer Trasse abgeführt werden können, die nur 170 m von der Famila-Kreuzung entfernt auf die Ammerländer Heerstraße trifft. Er fürchtet ein Verkehrschaos, das vermeidbar wäre, wenn die Trassenführung den Famila-Markt direkt anbinden würde. Er verweist darüber hinaus auf den faunistischen Fachbeitrag aus dem Jahr 2017 und insbesondere auf die Seite 10. Dort stehe, dass die Trassen 4 und 5 gänzlich vermieden werden sollen. Eine dahingehende Position vermisse er in den vorangegangenen Ausführungen. Er betont die Bedeutung der vorhandenen Strukturen mit Wald, Nassflächen und Molchen. Weiterhin fragt er, ob weitere Wohn- und Gewerbeflächen im Bereich des derzeitigen Nassgrünlands arroundiert werden sollen. Dies sei seitens des Oberbürgermeisters und der SPD schließlich bereits öffentlich diskutiert worden. Dies würde auch mit sich bringen, dass es sich dann nicht um eine anbaufreie Straße handele, was jedoch Voraussetzung für die Generierung von Fördermitteln sei.
  - **Zu Hinweis/Anmerkung 16:** Herr Prof. B. Müller erläutert, dass das Wort Chaos nicht richtig sei. Die Verkehrsabwicklungen sind immer machbar. Er führt das Beispiel des Julius-Mosen-Platzes an und betont, dass auch in diesem Bereich die Knotenpunkte lediglich ca. 50 m entfernt voneinander liegen würden und diese trotz dessen leistungsfähig

seien. Eine Förderung würde jedoch nicht davon abhängen, ob die Straße über Zufahrten verfüge oder anbaufrei sei.

- **Hinweis/Anmerkung 17:** Warum wird die Entlastungsstraße an das Gewerbegebiet angeschlossen, wenn sie doch auch die Wohngebiete entlasten sollte?
  - **Zu Hinweis/Anmerkung 17:** Herr B. Müller führt an, dass die Entlastungsstraße auch nördlich der Gebiete der Bebauungspläne N-777 D, E und F entlang führt und somit auch Wohngebiete angeschlossen werden.
- **Hinweis/Anmerkung 18:** Eine Bürgerin ist Anwohnerin des Brookwegs. Sie wiederholt, dass sowohl die Alexanderstraße als auch die Ammerländer Heerstraße im Verkehr zu versinken drohe. Durch die Entlastungsstraße käme es aus ihrer Sicht nur zu einer Verlagerung der Verkehre, sodass nicht klar ist, wo eigentlich eine Entlastung stattfinden soll.
- **Hinweis/Anmerkung 19:** Inwieweit werden mögliche Begehrlichkeiten für weitere Anschlüsse an die Entlastungsstraße ausgeschlossen? Es wird erneut auf die Äußerungen von Herrn Oberbürgermeister Krogmann verwiesen, weitere Gewerbeflächen entlang der Trasse zu entwickeln. Dies wird als bedenklich eingestuft. Zudem wird die adäquate Berücksichtigung der Belange von Natur und Landschaft in Frage gestellt. Gibt es eine Gewichtung der Belange? Ferner kommt eine Frage nach der konkreten Ausgestaltung der Anschlusspunkte auf (Ampeln, Kreisverkehre)?
  - **Zu Hinweis/Anmerkung 19:** Herr Prof. B. Müller greift die Ausführungen von Herrn Wilken auf und verneint, dass weitere Gewerbeflächen entlang der Entlastungsstraße vorgesehen sind. Dies wurde auch aus dem Beschluss des Gewerbeflächenentwicklungskonzeptes entnommen, wie Herr Wilken bereits anführte.
- **Hinweis/Anmerkung 20:** Der Bürger verweist auf einen Zeitungsartikel bzw. einen Kommentar aus der NWZ, der zum Inhalt habe, dass die CDU einen Einzelunternehmer schütze. Diesem gehöre ein großes Grundstück, das als Weideland gekauft wurde und nun dem Straßenbau zur Verfügung gestellt werden solle. Er vermutet, es handele sich um den anwesenden Herrn Schmidt und mutmaßt, dass für diesen wirtschaftliche Interessen im Vordergrund stünden und naturschutzfachliche Belange unberücksichtigt bleiben würden. Der Bürger bittet um Bereitstellung aller Gutachten, um die Diskussion mit Inhalten füllen zu können.
- **Hinweis/Anmerkung 21:** Ein Anwohner aus Ofen regt an, die Trasse hinsichtlich ihrer Breite so auszugestalten, dass der Verkehr auch abfließen kann, um das Gewerbe und auch die Autobahn angemessen anbinden zu können.
- **Hinweis/Anmerkung 22:** Ein Bürger ist als Anlieger über die Firma Ludwig Freytag betroffen. Bereits vor 25 bis 30 Jahren wurde von Herrn Oberstadtdirektor Wandscher der Bedarf nach einer Trasse für die Entlastungsstraße erkannt. Aufgrund des bis heute zugenommenen Verkehrs besteht dieser Bedarf auch heute noch. Er möchte zu Protokoll geben, dass die beiden Trassen 3b und 3c direkt über das Betriebsgelände der Firma Freytag und einer benach-

barten Firma verlaufen, was dazu führt, dass Gebäude beseitigt werden und die Zufahrt überplant wird. Die Planung steht, wenngleich die Matrix eine Vielzahl an Daten enthält und den Versuch einer Bewertung unternimmt, den Betriebsabläufen der alten, eingesessenen Firmen entgegen, sodass diese Trassen ausgeschlossen sind. Darüber hinaus Sorge er sich um die Verkehrssituation auf der Ammerländer Heerstraße, da es bereits jetzt mind. einmal wöchentlich zu einem erheblichen Stau käme, sodass die Varianten, die direkt auf die Ammerländer Heerstraße stoßen, nicht begrüßt werden. Stattdessen sei der Anschlusspunkt am Posthalterweg besser.

- **Zu Hinweis/Anmerkung 22:** Herr Prof. B. Müller führt hierzu aus, dass das Büro SHP errechnet habe, dass beide Anschlusspunkte hinreichend leistungsfähig sind. Im Rahmen der formalen Planung werden alle Varianten noch einmal genau geprüft und die Auswahl einer Variante entsprechend dokumentiert.
- **Hinweis/Anmerkung 23:** Ein Bürger stellt sich als Anwohner des Neubaugebietes am Brookweg vor. Neben den Kosten für den Hausbau selbst entstanden auch Kosten für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (Aufforstung und kleine Seen). Diese werden durch die Trasse 2 jedoch überplant. Ist es zulässig, dass diese Biotope und Kompensationsflächen überplant werden? Darüber hinaus habe es im Juni einen Beitrag in der NWZ gegeben, dass es weiterhin eine Variante 2a gäbe. Diese wird nicht abgebildet, ist diese damit vom Tisch?
  - **Zu Hinweis/Anmerkung 23:** Frau Wicherts bejaht, dass es eine Variante 2a gegeben habe. Dies war Wunsch der Politik, aus sachlichen Gründen wurde diese jedoch ausgeschlossen:
    - Grund 1: Im Trassenbereich befinden sich Kompensationsflächen aus einem rechtskräftigen Bebauungsplan. Es sei zwar planerisch möglich, diese zu verlagern, dies sei jedoch nicht Bestreben der Stadt Oldenburg.
    - Grund 2: Es würde eine erhebliche Lärmbelastung der bestehenden Wohnbebauung resultieren. Planerisch war keine Lösung ersichtlich.
    - Grund 3: Die Trasse befindet sich in einem Bereich, der massiv mit Kampfmitteln belastet ist.
    - Grund 4: Ein verkehrsplanerisch sinnvoller Anschluss ist nicht möglich.
    - Grund 5: Es gibt einen rechtskräftigen Bebauungsplan N-777 F, der durch die Trasse gekreuzt wird. Dies würde eine Änderung des kürzlich aufgestellten Bebauungsplanes bedeuten.
  - Frau Bode ergänzt einen Hinweis zu Kompensationsflächen und gesetzlich geschützten Biotopen: Es besteht theoretisch planerisch die Möglichkeit, Kompensationsflächen und gesetzlich geschützte Biotope zu überplanen. Insbesondere für die Überplanung gesetzlich geschützter Biotope bedarf es jedoch die Erfüllung von Ausnahmevoraussetzungen.

Grundsätzlich ergibt sich aus der Überplanung von Kompensationsflächen und gesetzlich geschützten Biotopen ein erhöhter Kompensationsbedarf.

- **Hinweis/Anmerkung 24:** Eine Bürgerin stellt sich als beratendes Mitglied im Ausschuss Stadtgrün, Umwelt und Klima vor. Sie erläutert ihr Rechtsverständnis so, dass die Trassen 4, 5 und 5a nicht in Erwägung gezogen werden dürfen, da die überplanten Flächen einmalig für den Norden von Niedersachsen sind und eines der größten und wichtigsten Wandergebiete für Amphibien in der Niedersachsen darstellen und zudem Planungsalternativen bestehen. Nur so könne dem Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) entsprochen werden. Sie betont die Verantwortung der Stadt Oldenburg für dieses wertvolle Gebiet.
- **Hinweis/Anmerkung 25:** Es meldet sich ein weiterer Anwohner des Brookwegs zu Wort. Es sei ein Frevel gegen die Natur, ein so wertvolles Gebiet durch eine Trasse diagonal zu durchschneiden. Die Variante 5a befinde sich zu nah an einem Amphibiengewässer. Auch gegen die Varianten 3a, b und c und 5 habe es schon einige Bedenken gegeben. Darüber hinaus provozieren die Trassen einen gefährlichen Konflikt mit dem Park-Suchraumverkehr der Schüler der BBS Wechloy. Der Anwohner trägt daher einen eigenen Entwurf für den Trassenverlauf vor: Grundlage des Vorschlags ist die Trasse 3a. Diese solle jedoch nicht auf die Ammerländer Heerstraße stoßen, sondern parallel zu 5a geführt werden, um dann auf Höhe Decathlon auf den Posthalterweg zu münden. Ein dort anzulegender Kreisverkehr würde den Verkehr dann besser verteilen. Damit gingen Vorteile im Hinblick auf den Verkehr und den Naturschutz einher.
- **Hinweis/Anmerkung 26:** Ein Bürger merkt an, dass in der Planung die Nullvariante fehle und stellt die Zulässigkeit in Frage. Er fragt, ob das für die Trasse eingeplante Geld nicht besser in eine Bahnunterführung an der Alexanderstraße investiert sei, um den Verkehrsfluss zu verbessern. Er regt an, die Buslinien auf der Alexanderstraße kostenfrei zu machen, um den Umstieg der dortigen Anwohner auf ÖPNV zu erleichtern. Ferner fragt er nach der Richtgeschwindigkeit der zukünftigen Entlastungsstraße. Kann die Trasse durch ein Bürgerbegehren verhindert werden?
  - **Zu Hinweis/Anmerkung 26:** Herr Dr. Uhrhan geht zunächst auf den Vorschlag des kostenlosen ÖPNV ein. Bürger nur eines Stadtgebietes dürfen nicht gegenüber anderen bevorteilt werden. Die Diskussion über den kostenlosen ÖPNV wird für das gesamte Stadtgebiet geführt, findet jedoch keine Mehrheit.
  - Die Nullvariante gibt es aufgrund der Herausforderungen der Gebieterschließung nicht mehr, so Herr Dr. Uhrhan. Weiterhin bedingt ein neues Gebiet eine Erschließung mit einem Straßenausbau, was auch im Masterplan und im Gewerbeflächenentwicklungskonzept bereits hervorgehoben wurde. Daraus gehe auch hervor, dass eine Bahnunterführung nicht denkbar ist, da dies bedeuten würde, dass die Entlastungsstraße nicht gebaut würde. Da dies die Nullvariante sei, ist dieses Vorgehen obsolet.
  - Er führt aus, dass gemäß Straßenverkehrsordnung für Hauptverkehrsstraßen generell eine Richtgeschwindigkeit von 50 km/h gelte. Nur unter

bestimmten Voraussetzungen können 30 km/h festgelegt werden. Es sei damit von 50 km/h auszugehen.

- Ein Bürgerbegehren ist gem. § 32 Abs. 2 Nr. 6 der Niedersächsischen Kommunalverfassung für Bauleitplanungen nicht zulässig. Dort heißt es: „Unzulässig ist ein Bürgerbegehren über die Aufstellung, Änderung, Ergänzung und Aufhebung von Bauleitplänen und sonstigen Satzungen nach dem Baugesetzbuch (BauGB)“).
- **Hinweis/Anmerkung 27:** Ein Bürger zweifelt die Aussagen von Herrn Prof. B. Müller zu den Fördermitteln der GVFG an. Er erläutert, dass es die Fördermittel für Hauptverkehrsstraßen gibt. Hauptverkehrsstraßen, von denen Erschließungen unmittelbar ausgehen, haben Anlieger. Gemäß Erschließungsbeitragssatzung zahlen Anlieger 90 % und 10 % die Kommune. Auf diese 10 % gebe es dann die 60 % GVFG-Mittel. Handele es sich um eine anbaufreie Straße, dann können die Gesamtkosten der Trasse zu 60 % gefördert werden. Im Anschluss trägt er seine Zweifel in Bezug auf die Anschlusspunkte bzw. die entsprechenden Verkehrsbelastungen vor. Diese reicht er zusätzlich schriftlich ein. Diese Stellungnahme wird im Rahmen der öffentlichen Auslegung veröffentlicht werden.
- **Hinweis/Anmerkung 28:** Eine Bürgerin fragt nach dem Verkehrsfluss innerhalb des Wohngebietes. Sie sorgt sich, dass der Verkehr des Gewerbegebietes auch durch die Wohngebiete geführt wird.
  - **Zu Hinweis/Anmerkung 28:** Frau Wicherts erläutert, dass die Verkehre aus Metjendorf nördlich des Wohngebietes und damit über die neue Trasse geleitet werden. Derzeit wird die Hauptzufahrt genutzt, die in Anbetracht der Entlastungsstraße jedoch an Bedeutung verlieren wird und überwiegend der Erschließung der Wohngebiete dienen soll. Die Verkehrsführung bleibt somit auf dem Fliegerhorst. Sie ergänzt, dass auch über das Solarfeld keine weitere Erschließung angestrebt wird. Das Solarfeld ist, so Herr Dr. Uhrhan, für die nächsten 20 Jahre verpachtet.

#### Wie geht es weiter? Möglichkeiten der Beteiligung

Herr Dr. Uhrhan weist auf die nachfolgenden Sitzungen des Ausschusses für Stadtplanung und Bauen hin. Der nächste Termin ist am 16.01.2020, ein weiterer im Februar. Wenngleich zum derzeitigen Zeitpunkt noch nicht feststehe, auf welcher Sitzung die vorliegende Planung behandelt werde, lädt er die Bürger dennoch zur Teilnahme ein, denn auch dort besteht noch einmal die Möglichkeit, in der Einwohnerfrage Fragen zum Vorhaben zu stellen.

#### Anmerkung im Protokoll:

Bei der heutigen Veranstaltung handelt es sich um frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB) (1. Beteiligung). In einem zweiten Beteiligungsverfahren im Rahmen der öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB erhält die Öffentlichkeit erneut die Möglichkeit, sich zu der Planung zu äußern (2. Beteiligung). Alle Stellungnahmen werden dem Ausschuss und dem Rat vorgelegt, damit dieser darüber abwägen kann. Der Rat beschließt den Bebauungsplan dann als Sat-

zung. Mit der Bekanntmachung wird der Bebauungsplan rechtsverbindlich, er bildet dann ein Ortsgesetz, das jeden bindet.

Die Bürgerinnen und Bürger haben somit mindestens zweimal die Möglichkeit, sich an der Planung zu beteiligen. (Anmerkung des Protokolls: Zudem sind die Sitzungen des Ausschusses für Stadtplanung und Bauen (ASB) öffentlich, sodass der Fortschritt des Planungsprozesses dort nachvollzogen werden kann.)

Die Bürgerversammlung wird um ca. 21:45 Uhr beendet. Anschließend werden in persönlichen Gesprächen noch weitere detailliertere Fragen mit Bürgerinnen und Bürgern diskutiert.

Bei weiteren Fragen können sich Bürgerinnen und Bürger im Stadtplanungsamt an Herrn Fortmann ([ulrich.fortmann@stadt-oldenburg.de](mailto:ulrich.fortmann@stadt-oldenburg.de), Tel. 0441 235-2593) wenden.

Dr. Uhrhan  
Versammlungsleiter

Droste  
Protokollführer