

**78. ÄNDERUNG DES FLÄCHENNUTZUNGSPLANES
UND
BEBAUUNGSPLAN N-777 G
(FLIEGERHORST / HALLENSICHEL-OST / ENTLASTUNGSSTRAßE)**

Prüfung der Stellungnahmen

Öffentliche Auslegung vom 30.04.2020 bis zum 12.06.2020

Nr.:	Schreiben vom:		Lage der Fläche:
1	09.06.2020	Privater Einwender	Fliegerhorst/ Hallensichel-Ost/ Entlastungsstraße

Stellungnahmen

Die Originale der Stellungnahmen liegen in den Sitzungen des Ausschusses für Stadtplanung und Bauen/VA/Rates vor. Der Originaltext der Stellungnahmen ist im Folgenden wiedergegeben.

Hiermit zeigen wir an, dass uns die [REDACTED], in den vorgenannten Bauleitplanverfahren mit der Wahrnehmung ihrer rechtlichen Interessen beauftragt hat. Eine auf uns lautende Vollmacht reichen wir anliegend zu den Akten. Namens und im Auftrag unserer Mandantin nehmen wir im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 3 Abs. 2 BauGB zu dem Planentwurf des Bebauungsplans und den weiteren auf der Internetseite der Stadt Oldenburg hinterlegten Unterlagen nachfolgend Stellung. Die Ausführungen gelten für die Änderung des Flächennutzungsplans entsprechend.

Unsere Mandantin ist Eigentümerin des Grundstücks Gemarkung Eversten, Flur 15, Flurstücke 139/4, 143/14, 140/2, 143/5 und 143/8 (Ammerländer Heerstraße 364). Das Grundstück ist mit diversen Gewerbebauten bebaut, welche von dem Handelsbetrieb unserer Mandantin sowie anderen gewerblichen Mietern genutzt werden. Gemeinsam mit dem ebenso bebauten und

Prüfungsvorschläge

Die Stadt Oldenburg nimmt zur Kenntnis, dass seitens des Einwenders das grundsätzliche Planungsziel, nämlich die städtebauliche Entwicklung des Fliegerhorstes auf der Grundlage des „Zukunftsplan 2030+ Fliegerhorst Oldenburg“ begrüßt wird.

genutzten nördlich angrenzenden Grundstück bildet es ein faktisches Gewerbegebiet i. S. d. § 34 Abs. 2 BauGB. Es wird durch unmittelbare Zufahrten von der Ammerländer Heerstraße erschlossen.

Unsere Mandantin begrüßt das grundsätzliche Planungsziel des Bebauungsplans, nämlich die städtebauliche Entwicklung des ehemaligen Fliegerhorstes auf der Grundlage des Masterplans „Zukunftsplan 2030+ Fliegerhorst Oldenburg“. Ebenso bestreitet unsere Mandantin nicht die Sinnhaftigkeit einer leistungsfähigen Verkehrsverbindung zwischen der Ammerländer Heerstraße und der Alexanderstraße. Sie sieht sich indes insbesondere durch die nach einem mehrstufigen Auswahlverfahren letztlich gewählte Trassenvariante 5 dieser geplanten Entlastungsstraße, insbesondere durch die unmittelbar an ihr Betriebsgrundstück angrenzende Anbindung der geplanten Straße an die Ammerländer Heerstraße, in ihren rechtlich geschützten Interessen erheblich beeinträchtigt.

Nachdem mehrere Versuche persönlicher Interventionen des Geschäftsführers unserer Mandantin sowie auch anderer Betroffener, etwa der Gemeinde Bad Zwischenahn, im zurückliegenden Planungsprozess ohne Erfolg geblieben sind, hat unsere Mandantin den Unterzeichner mandatiert und ihn um eine kritische Prüfung des Planentwurfs sowie die Vorlage einer Stellungnahme gebeten. Dem kommen wir hiermit nach. Gegen den vorliegenden Planentwurf und auch gegen das Bauleitplanverfahren selbst bestehen erhebliche formelle und materiellrechtliche Bedenken, die zu einer Änderung des Planentwurfes und einer erneuten Öffentlichkeitsbeteiligung führen müssen. Im Einzelnen:

I. Fehlerhafte Öffentlichkeitsbeteiligung

Bereits die derzeit durchgeführte Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 3 Abs. 2 BauGB leidet an einem formalen Fehler, der ihre Wiederholung erforderlich macht. Dies ergibt sich daraus, dass die amtliche Bekanntmachung der Öffentlichkeitsbeteiligung den gesetzlichen Anforderungen nicht genügt. In der amtlichen Bekanntmachung befindet sich der Hinweis, dass während der Auslegungsfrist Stellungnahmen (schriftlich oder zur Niederschrift) zu den Entwürfen vorgebracht werden können. Diese Formulierung ist mit der gesetzlichen Grundlage in § 3 Abs. 2 S. 1 BauGB nicht vereinbar. Danach sind die Entwürfe der Bauleitpläne mit der Begründung und den nach Einschätzung der Gemeinde wesentlichen, bereits vorliegenden umweltbezogenen Stellungnahmen für die Dauer eines Monats auszulegen. Die öffentliche Auslegung des Planentwurfes ist öffentlich bekannt zu machen. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts, Beschluss vom 27.05.2013 – 4

Zu I.:

Die Ausführungen zu I. werden ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich.

Gemäß dem in § 3 BauGB geregelten Verfahren der Öffentlichkeitsbeteiligung, soll nach dem Urteil des BVerwG vom 29.01.2009 - 4 C 16/07 Rn. 34 f. - BVerwGE 133, 98 - u.a. den von der Planung Betroffenen die Möglichkeit geben werden, ihre Interessen und Rechte frühzeitig geltend zu machen und in den Entscheidungsprozess einzubringen. Um den Interessierten, an den sich die Bekanntmachung wendet, nicht in Wahrheit von einer Beteiligung abzuhalten oder die Beteiligung mindestens zu erschweren, sondern ihn im Gegenteil zu einer Beteiligung zu ermuntern, ordnet § 3 Abs. 2 Satz 2 BauGB an, dass Ort und Dauer der Auslegung der Planentwürfe ortsüblich bekannt zu machen sind, was mit der vorliegenden Bekanntmachung geschehen ist.

BN 28.13 –, juris Rdnr. 7,
darf die öffentliche Bekanntmachung keine Zusätze oder Einschränkungen enthalten, die geeignet sein könnten, auch nur einzelne an der Bauleitplanung interessierte Bürger von Stellungnahme zu der Planung abzuhalten. Dies ist hier allerdings durch die oben wiedergegebene Formulierung in der amtlichen Bekanntmachung der Fall, da sie die Möglichkeit der Abgabe von Stellungnahmen auf die Formen der schriftlichen Einreichung oder der Vorbringung zur Niederschrift beschränkt. Diese Einschränkung sieht § 3 Abs. 2 BauGB nicht vor. Tatsächlich handelt es sich aber um eine effektive Beschränkung der Einwendungsmöglichkeiten, da heute eine Vielzahl ganz unterschiedlicher Kommunikationsformen zur Verfügung stehen und auch praktisch genutzt werden, insbesondere die Kommunikation per E-Mail. Diese Form wird indes in der gesamten Bekanntmachung nicht genannt, sodass davon ausgegangen werden muss, dass eine Einwendungserhebung auf diesem Wege nicht möglich ist. Dadurch ist die amtliche Bekanntmachung insgesamt unwirksam,
vgl. OVG Münster, Urteile vom 14.03.2019 – 2 D 71/17.NE –, juris Rdnr. 47 ff.; 21.01.2019 – 10 D 23/17.NE –, juris Rdnr. 65 ff.; 09.09.2019 – 10 D 36/17.NE –, juris Rdnr. 36 ff..

Aufgrund der Fehlerhaftigkeit der amtlichen Bekanntmachung der Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 3 Abs. 2 BauGB ist diese insgesamt (und nicht etwa nur in einem verkürzten Umfang) zu wiederholen.

In dieser wurden im Rahmen der Vorkehrungsmaßnahmen zum Schutz vor pandemiebedingten Infektionen für eine mögliche Einsichtnahme in die (für einen auf sechs Wochen erweiterten Auslegungszeitraum) ausgelegten Planunterlagen weitere Erleichterungsmöglichkeiten eröffnet. Dabei wurde u.a. ausgeführt:

„Im o.g. Zeitraum (der Auslegung) können die vollständigen Planunterlagen ebenfalls unter <https://oldenburg.planungsbeteiligung.de> im Internet eingesehen und eine Stellungnahme abgegeben werden. Es wird empfohlen, von dieser Möglichkeit der Beteiligung über das Internet Gebrauch zu machen. Für eine Einsichtnahme im Stadtplanungsamt sind unter Beachtung der geltenden Beschränkungen sozialer Kontakte zur Eindämmung der Corona-Pandemie die nachfolgenden Regelungen einzuhalten: Um Wartezeiten vor Ort aus Gründen des Infektionsschutzes (Corona Virus SARS-CoV-2) zu vermeiden, wird dringend empfohlen, einen Termin für die Einsichtnahme telefonisch unter der Tel. Nr. (0441) 235-2673 (telefonische Erreichbarkeit montags bis freitags 8:00 bis 12:30 Uhr sowie montags bis donnerstags von 13:30 bis 15:30 Uhr) zu vereinbaren. Unter dieser Telefonnummer sowie per Email (stadtplanung@stadt-oldenburg.de) können auch Fragen zur Planung gestellt werden, die zeitnah beantwortet werden. Ist einer Person die Einsicht in die ausgelegten Unterlagen nicht in zumutbarer Weise möglich, kann diese Person innerhalb der Auslegungsfrist von der Stadt Oldenburg Einsicht auf andere Weise verlangen. In diesem Fall wird um schriftliche oder telefonische Kontaktaufnahme unter (0441) 235-2673 gebeten.“

Aus der Rechtsprechung des BVerwG ist dazu lediglich der Grundsatz herzuleiten, dass die öffentliche Bekanntmachung keine Zusätze oder Einschränkungen enthalten darf, die geeignet sein könnten, auch nur einzelne an der Bauleitplanung interessierte Bürger von der Erhebung von Stellungnahmen abzuhalten (Krautzberger, in: Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger, BauGB, Stand September 2012, § 3 Rn. 47a). Allerdings hat das BVerwG entschieden, dass einem an der Planung Interessierten u.a. zuzumuten ist, sich zur Vorbereitung auf den Termin zur Einsichtnahme fernmündlich mit einem Ansprechpartner bei derjenigen Stelle in Verbindung zu setzen, bei der die Entwurfsunterlagen bereit liegen (Urteil vom 29. Januar 2009 - BVerwG 4 C 16.07 - BVerwGE 133, 98 Rn. 35).

Die ortsübliche Bekanntmachung hat auch nicht den -darüber hinausgehenden- Zweck, den am Planungsprozess Interessierten jedwede Anstrengung zu ersparen, den Planentwurf ausfindig zu machen. Eigenständige Bemühungen, die den Betroffenen nicht überfordern, dürfen ihm zugemutet werden (vgl. BVerwG, Beschl. v. 08.09.1992 - 4 NB 17/92 - BRS 54 Nr. 27).

Dabei muss sich nach den Maßstäben der Rechtsprechung der Interessierte beispielsweise am angegebenen Ort ggf. nach dem genauen Standort der Plan-

unterlagen erkundigen. Denn es ist ein alltäglicher Vorgang bei Behördengängen, sich persönlich bei einer auskunftsbereiten Person zu erkundigen, wohin man sich mit seinem Anliegen zu wenden hat. Das Baugesetzbuch setzt voraus, dass die zur Beteiligung aufgerufenen Bürger und sonstigen Interessierten „mündig“ und in der Lage sind, sich in einem Dienstgebäude durch Nachfragen zurechtzufinden (vgl. Külpmann, jurisPR-BVerwG 25/2017 Anm. 6). Eine gewisse Mitwirkensobliegenheit ist dem Bürger daher ohne weiteres zumutbar.

Bislang entspricht es auch der Rechtsprechung des BVerwG, wenn die Bekanntmachung der Auslegung in Bezug auf mögliche Stellungnahmen u.a. mit dem Hinweis „schriftlich oder zur Niederschrift“ versehen ist (BVerwG Beschl. V. 28.01.1997 4 NB 39.96).

Ob die anderslautende neue Bewertung durch die Rechtsprechung des OVG Münster aus dem Jahr 2019, der sich augenscheinlich bislang kein anderes Oberverwaltungsgericht angeschlossen hat, demgegenüber maßgeblich ist, kann schon vor dem Hintergrund offen bleiben, dass die konkreten Umstände der hier zu bewertenden Bekanntmachung eine besondere Beurteilung gebieten. Allerdings bleibt zunächst ohnehin zu beachten, dass die Schriftformdefinition durch die Bestimmung des § 126 BGB im öffentlichen Recht nur bei ausdrücklicher gesetzlicher Vorgabe anwendbar ist (vgl. Geis in Sodan u.a., VwGo, 5.Aufl., Anm. 3 zu § 70), woran es im hier einschlägigen Bereich der Bauleitplanung erkennbar mangelt. Deren Anforderungen zugrunde zu legen, wäre mithin ohnehin verfehlt.

Dass potentielle Einwender sich an die Einhaltung nicht einschlägiger zivilrechtlicher Definitionen gebunden erachten, erscheint nicht nachvollziehbar, umso weniger als allgemein durchaus auch Emails wegen ihrer textlichen Verfasstheit und Ausdruckbarkeit als schriftliche Äußerungen verstanden werden. Von besonderer Bedeutung bleibt zudem, dass die Stadt Oldenburg im unmittelbar vorausgegangenen Bekanntmachungstext die Kontaktaufnahme zum Beispiel wegen etwaig bestehender Fragen ausdrücklich per (Telefon oder) Email erbeten hat. Unter diesen Umständen Interessierten zu unterstellen, sie hätten annehmen können, dass per Email eingereichte Stellungnahmen seitens der Stadt unbeachtet bleiben könnten, erschiene als Verkennung der (vom Gesetzgeber vorausgesetzten) Mündigkeit der adressierten Interessierten. Für sie hätte im Zweifel zudem auch die Möglichkeit einer (Rück-)Frage, für die ausdrücklich auf ihre Einreichbarkeit per Email verwiesen wurde, etwa über die Zulässigkeit der Einreichung von Stellungnahmen per Email nahegelegen.

Das Fehlen „irreführender“ oder gar „abschreckender“ Wirkung der konkreten Bekanntmachung wird letztlich auch dadurch belegt, dass die abgegebenen Stellungnahmen überwiegend per Email eingegangen sind. Ergänzend wird auch

II. Festsetzungsfehler

1. Fehlerhafte Festsetzung zur Einzelhandelssteuerung

Gem. § 1 Abs. 2 S. 2 Nr. 3 der textlichen Festsetzungen des Planentwurfes können in den eingeschränkten Gewerbegebieten 1 bis 7 Einzelhandelsbetriebe ausnahmsweise zugelassen werden,

„wenn sie einem Gewerbebetrieb räumlich und sortimentsbezogen zugeordnet sowie in Baumasse und Grundfläche untergeordnet sind und die Verkaufsfläche nicht mehr als 10 % der Betriebsgröße beträgt.“

Diese Festsetzung ist in mehrfacher Hinsicht zu unbestimmt und auch nicht unter Rückgriff auf die Bebauungsplanbegründung bestimmbar. Zudem kann sie sich nicht auf eine notwendige Ermächtigungsgrundlage stützen.

Bereits der Begriff „sortimentsbezogen“ als Kriterium für die notwendige Zuordnung des Einzelhandelsbetriebes zu einem Gewerbebetrieb ist nicht hinreichend bestimmt. Werden insoweit nur Einzelhandelsbetriebe erfasst, deren Sortimente unmittelbar aus der Produktion des betreffenden Gewerbebetriebes stammen oder sind auch vergleichbare oder ergänzende Sortimente anderer Hersteller zulässig? Kommen auch Einzelhandelsbetriebe im Sinne eines Annex-Handels ausnahmsweise in Betracht, wenn der entsprechende Gewerbebetrieb selbst gar keine Endprodukte für Endverbraucher herstellt, sondern lediglich Vorprodukte? Diese und andere Unklarheiten lassen eine verlässliche Steuerung der ausnahmsweisen Zulässigkeit von Einzelhandelsbetrieben nicht zu.

Ein weiterer Bestimmtheitsmangel ist in der Formulierung „*nicht mehr als 10 % der Betriebsgröße*“ zu sehen, die ebenfalls ein zentrales Zulässigkeitskriterium definiert. Auch der Begriff der Betriebsgröße ist in unterschiedlicher Weise zu interpretieren und wird auch in der Begründung des Bebauungsplans nicht näher erläutert. Unter „Betriebsgröße“ könnte die Geschossflä-

auf den Internetseiten der Stadt Oldenburg zum Bauleitplanverfahren explizit darauf verwiesen, dass hier die Möglichkeit besteht, die Entwürfe einzusehen und eine Stellungnahme dazu auch online abzugeben. Dieses bezieht sich sowohl auf E-Mails als auch auf den speziell eingerichteten Online-Server.

Die Bekanntmachung richtet demzufolge keine unzulässige Hürde auf, dass jeder Interessierte ohne weiteres an die Bediensteten der Verwaltung herantreten kann. Demnach wurde auf die Möglichkeiten hinsichtlich der Abgabe einer Stellungnahme ausreichend in der Bekanntmachung hingewiesen. Die amtliche Bekanntmachung der Öffentlichkeitsbeteiligung genügt folglich den gesetzlichen Anforderungen.

Zu II. Nr. 1:

Der Stellungnahme wird zum Teil gefolgt. Die Begründung wird zum Teil redaktionell ergänzt und der § 1 des Satzungstextes zur Klarstellung, redaktionell überarbeitet.

Eine redaktionelle Anpassung kann vorliegend durchgeführt werden, da der objektive Wille des Plangebers (Stadt Oldenburg) bereits zum Entwurf des Bebauungsplanes eindeutig vorlag und sich mit der redaktionellen Überarbeitung keine veränderten oder neuen Planinhalte ergeben.

Der objektive planerische Wille lag zum einen mit der Entwurfsfassung der textlichen Festsetzung und der Begründung bereits vor, da sich aus diesen Unterlagen der funktionale und räumliche Zusammenhang sowie die flächenmäßige Unterordnung des Annexhandels (relative Verkaufsflächenbeschränkung von 10%) ergaben. Dadurch wurde das städtebauliche Ziel mit der Beschränkung des Annexhandels auf eine verträgliche, den örtlichen Gegebenheiten angepasste Weise verdeutlicht.

Zum anderen lag der objektive Wille der Stadt hinsichtlich eines Totalausschlusses von Einzelhandelsbetrieben -innerhalb der eingeschränkten Gewerbegebiete- durch die Planunterlagen vor. Lediglich der Annexhandel soll mit einer vorgegebenen Flächenbeschränkung ausnahmsweise zulässig sein (Wortlaut der Begründung/textliche Festsetzung).

Im Folgenden wird der objektive Wille der Stadt, der sich aus den Entwurfsunterlagen ergab, ausführlich begründet.

Die Möglichkeit der redaktionellen Überarbeitung, ohne eine erneute Auslegung, ist somit durch folgende Tatsachen gegeben:

Zum einen stellt die Verwendung unbestimmter Rechtsbegriffe allein die Bestimmtheit einer textlichen Festsetzung eines Bebauungsplans nicht in Frage. Es reicht aus, dass sich ihr näherer Inhalt unter Berücksichtigung der örtlichen Ver-

che, die Grundfläche oder auch die Grundstücksfläche zu verstehen sein. Dies würde indes sehr unterschiedliche Konsequenzen im Hinblick auf die Zulässigkeit von zugeordneten Einzelhandelsbetrieben haben. Auch insoweit genügt die Festsetzung nicht den Anforderungen, die an eine normativ verbindliche Regelung der baurechtlichen Zulässigkeit von Vorhaben zu stellen sind.

Die Festsetzung ist auch deshalb unwirksam, weil die danach ausnahmsweise zulässigen Einzelhandelsbetriebe keinen bestimmten Anlagentyp i. S. d. § 1 Abs. 5 i. V. m. Abs. 9 BauNVO darstellen. Gem. § 1 Abs. 9 BauNVO sind Feinsteuern im Hinblick auf Unterarten von baulichen Nutzungen möglich. Dies setzt indes voraus, dass sich die ausgeschlossenen Nutzungsarten an marktüblichen Gegebenheiten orientieren, was die Existenz derartiger Anlagen bzw. Nutzungen in der sozialen und ökonomischen Realität voraussetzt.

vgl. insoweit BVerwG, Urteil vom 26.03.2009 – 4 C 21/07 -, juris; Beschluss vom 15.05.2013 – 4 BN 1.13 -, juris; OVG Münster, Urteil vom 12.02.2014 – 2 D 13/14.NE -, juris Rdnr. 124 ff.

Zwar sind in der Rechtsprechung Festsetzungen zur Steuerung des sogenannten Annex-Handels auf der Grundlage des § 1 Abs. 9 BauNVO grundsätzlich anerkannt worden. Dies setzt jedoch sowohl hinsichtlich der Kriterien der funktionalen Zuordnung als auch der flächenmäßigen Unterordnung eindeutig bestimmte Regelungen voraus, weil nur so ein i. S. d. § 1 Abs. 9 BauNVO festsetzungsfähiger Betriebstyp festgelegt werden kann. Dies ist vorliegend aus den vorgenannten Gründen nicht der Fall.

hältnisse und des erkennbaren Willens des Plangebers erschließen lässt (vgl. BVerwG, Beschluss vom 24. Januar 1995 - 4 NB 3.95 -, BRS 57 Nr. 26). Nach der Rechtsprechung des erkennenden Senats richtet sich das erforderliche Maß der Konkretisierung von Festsetzungen eines Bebauungsplans danach, was nach den Verhältnissen des Einzelfalls (Planungsziele, örtliche Verhältnisse) für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung erforderlich ist und dem Gebot gerechter Abwägung der konkret berührten privaten und öffentlichen Belange entspricht (BVerwG, Urteil vom 11. März 1988 - BVerwG 4 C 56.84 - Buchholz 406.11 § 9 BBauG Nr. 30 = DVBl 1988, 845; Beschluss vom 20. Januar 1995 - BVerwG 4 NB 43.93 -). Ob dagegen eine einzelne Formulierung eines Bebauungsplans dem Bestimmtheitsanforderung genügt, ist in aller Regel eine Frage der Auslegung des Planes im Einzelfall und keiner rechtsgrundsätzlichen Klärung zugänglich (vgl. BVerwG, Beschluss vom 18. Dezember 1989 - BVerwG 4 NB 26.89 - Buchholz 406.12 § 1 BauNVO Nr. 7 = ZfBR 1990, 99 = BRS 49 Nr. 75).

Damit wurde geklärt, dass einer Festsetzung nicht deshalb die gebotene Bestimmtheit fehlt, weil sie der Auslegung bedarf. Es genügt, wenn der Inhalt der Festsetzung durch die anerkannten Auslegungsmethoden zweifelsfrei ermittelt werden kann. Die Auslegung ist nicht durch den formalen Wortlaut der Festsetzung begrenzt. Ausschlaggebend ist vielmehr der objektive Wille des Plangebers, soweit er wenigstens andeutungsweise im Text der Festsetzung einen Niederschlag gefunden hat (vgl. BVerwG, Beschluss vom 14. Dezember 1995 - 4 N 2.95 -, BRS 57 Nr. 57).

Das im Rechtsstaatsprinzip begründete Gebot hinreichender Bestimmtheit zwingt den Plangeber darüber hinaus auch nicht, den Tatbestand einer textlichen Festsetzung so genau zu umschreiben, dass es bei deren Auslegung und Anwendung keine Zweifelsfragen gibt. Es genügt, dass die Planbetroffenen die Rechtslage erkennen und ihr Verhalten danach einrichten können. Die Grenze zur Unbestimmtheit ist erst überschritten, wenn die Regelung so konturenlos bleibt, dass ihre willkürfreie Handhabung durch die Behörden und Gerichte nicht mehr gewährleistet ist (vgl. BVerwG, Urteil vom 11. Oktober 2007 - 4 C 7.07 -, BRS 71 Nr. 89). Eine „Konturlosigkeit“ liegt mit der textlichen Festsetzung der Entwurfsfassung ebenfalls nicht vor, da mit der Festsetzung bereits der funktionale und räumliche Zusammenhang sowie die flächenmäßige Unterordnung des Annexhandels (relative Verkaufsflächenbeschränkung von 10%) betitelt wurden. In der textlichen Festsetzung gem. § 1 Abs. 2 S. 2 Nr. 3, der Entwurfsfassung des Bebauungsplanes N-777 G, wurden vorliegend zwar unbestimmte Rechtsbegriffe (hier: Betriebsgröße/sortimentsbezogen) verwendet, da allerdings der städtebauliche Wille und die planerischen Absichten -unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse sowie der privaten und öffentlichen Belange- in der Festsetzung bereits zum Ausdruck kamen, war eine ausreichende Bestimmtheit zum

Auslegungszeitpunkt gegeben.

Auch der generelle Ausschluss von Einzelhandelsbetrieben wurde von Seiten der Stadt mit der textlichen Festsetzung und der Begründung der Entwurfsfassung bereits dargelegt, da Einzelhandelsbetriebe nur ausnahmsweise zulässig gemacht wurden.

In der Begründung wurde diesbezüglich auf die städtebauliche Notwendigkeit der Einschränkung des Einzelhandels im Kapitel 6.1.1 hingewiesen: „[...] Zusätzlich wird auf diesem Weg die benachbarte gewerbliche Nutzung berücksichtigt. Der Einzelhandel wird innerhalb der eingeschränkten Gewerbegebiete zudem untergeordnet zugelassen. Eine generelle Zulässigkeit ist nicht gewollt und würde dem Einzelhandelsentwicklungskonzept (EEK) der Stadt Oldenburg widersprechen. Einzelhandel ist daher nicht als allgemein zulässiger Gewerbebetrieb aller Art zulässig, sondern als einem Produktions- und/oder Handwerksbetrieb zugeordneter Betrieb („Annexhandel“). Der Einzelhandel konzentriert sich in der Nähe des Plangebietes am Posthalterweg (Einkaufszentrum Wechloy).“

Aus der Begründung der Entwurfsunterlagen ging somit hervor, dass lediglich der Annexhandel in den eingeschränkten Gewerbegebieten zulässig ist und der städtebauliche Grund für die Feinsteuerung mit dem Einzelhandelsentwicklungskonzept (EEK) und dem Gewerbeflächenentwicklungskonzept vorlag.

Damit wurde auch der objektive Wille der Stadt -zum Zeitpunkt der öffentlichen Auslegung- deutlich, dass ein Totalausschluss von Einzelhandelsbetrieben gewollt ist, innerhalb der eingeschränkten Gewerbegebiete jedoch der Annexhandel mit einer vorgegebenen Flächenbeschränkung möglich sein soll. Der Annexhandel wird somit planerisch ausnahmsweise zulässig, um den heutigen Anforderungen an Gewerbegebieten zu entsprechen und eine zeitgemäße Entwicklung der Betriebsstandorte zu ermöglichen. Denn in der Praxis ist es bereits üblich, bei generellen Ausschlüssen von Einzelhandelsnutzungen in Gewerbegebieten Sonderregelungen für den Verkauf selbst hergestellter oder bearbeiteter Produkte zu treffen. Diese Festsetzung dient vorliegend zur Wahrung der allgemeinen Zweckbestimmung der festgesetzten, eingeschränkten Gewerbegebiete.

Da das planerische Ziel für die eingeschränkten Gewerbegebiete darin besteht, Einzelhandel nicht als allgemein zulässigen Gewerbebetrieb aller Art, sondern als einem Produktions- und/oder Handwerksbetrieb zugeordneter Betrieb („Annexhandel“) ausnahmsweise zulässig zu machen, wird zum einen dem Einzelhandelsentwicklungskonzept der Stadt Oldenburg entsprochen. Gewerbe- und Industriegebiete sollen, gem. den Ausführungen des Konzeptes, der eigentlichen Zielgruppe, nämlich dem Handwerk und dem produzierenden Gewerbe, vorbehalten werden. Als Maßnahme im Rahmen des Einzelhandelsentwicklungskon-

zeptes sollen Ansiedlungen von Einzelhandelsbetrieben in bestehenden Gewerbegebieten ausgeschlossen beziehungsweise, auf wenige Standorte konzentriert werden, die bereits durch den Handel vorgeprägt sind. Zudem kann im Einzelfall zur Sicherung von Betrieben der Annexhandel ermöglicht werden. Hierbei handelt es sich um Einzelhandel, der im Zusammenhang mit einem Produktions- oder Handwerksbetrieb stattfindet und diesem untergeordnet ist (vgl. Gutachten zur Fortschreibung des Einzelhandelsentwicklungskonzeptes der Stadt Oldenburg, 2015, Dr. rer.pol. D. Acocella, S. 46/85 / vgl. Kurzfassung EEK 2015 - Gutachten zur Fortschreibung des Einzelhandelsentwicklungskonzeptes der Stadt Oldenburg (Oldb) Stadt Oldenburg (Oldb), Der Oberbürgermeister Stadtplanungsamt, S. 55). Die Ausnahme für Annexhandel ist demnach für die eingeschränkten Gewerbegebiete geeignet, um einen Beitrag zur Umsetzung des Konzepts zu leisten.

Zum anderen wird mit der eingeschränkten, ausnahmsweisen Zulässigkeit des Annexhandels dem Gewerbeflächenentwicklungskonzept der Stadt Oldenburg entsprochen. Hierin wird das Areal des ehemaligen Fliegerhorstes als Potenzialfläche für die Standorttypen Gewerbe/Dienstleistung, Büro/Verwaltung und Wissenschaft/Forschung in direkter Anbindung zur Entlastungsstraße -und nicht als Einzelhandelsstandort- hervorgehoben (vgl. Gewerbeflächenentwicklungskonzept, S. 78, 89, 103). Dabei sind insbesondere die wichtigen Standortfaktoren der kurzen Wege, der Nutzungsmischung und des hohen Gestaltungsanspruchs auf dem Gelände notwendig, die auch im Masterplan als Ziele für die Gebietsentwicklung betitelt werden (vgl. Kap. 4.5 der Begründung der Entwurfsfassung). Hinsichtlich der „klassischen“ Gewerbegebiete führt das Konzept an, dass diese je nach siedlungsstruktureller Lage und Entwicklungsalter, einen unterschiedlichen Mix aus Produzierendem Gewerbe, Handwerk, unternehmensnahen Dienstleistern und auch Einzelhandelsnutzungen aufweisen. Die Zulässigkeit von lediglich nicht erheblich belästigenden Gewerbebetrieben in den Gebieten dieses Standorttyps bringt mit sich, dass sie, je nach Standort, einen unterschiedlichen Mix aus gering emittierendem Verarbeiten Gewerbe, insbesondere dem produzierenden Handwerk, kleineren Lagerhäusern/ -flächen und zunehmend häufig unternehmensnahen Dienstleistern umfassen (vgl. Gewerbeflächenentwicklungskonzept, S. 116).

Des Weiteren ging bereits aus der Formulierung „nicht mehr als 10 % der Betriebsgröße“ der Entwurfsfassung der textlichen Festsetzung eindeutig hervor, dass die Verkaufsfläche des Annexhandels in konzeptionell verträglicher Weise erheblich weniger Raum einnehmen muss als die konkrete Bezugsgröße der Betriebsgröße der Betriebe (vgl. OVG NRW, Urteil v. 02.12.2013 – 2 A 1510/12 –, juris Rdnr. 51 ff.). Es verstand sich ohne weitere Erläuterung von selbst, dass „die Verkaufsfläche nicht mehr als 10 % der Betriebsgröße“ meinte, dass die im

Wege des Annexhandels angebotenen Waren einen Sachbezug zu der Hauptgewerbetätigkeit auf dem Betriebsgrundstück vorweisen können müssen. Ansonsten wären sie kein bloßes „Anhängsel“ – kein „Annex“ – der Hauptnutzung mehr, das der Hauptnutzung ihre prägende Wirkung belässt (vgl. BVerwG, Urteil v. 27.03.2013 – 4 CN 6.11 –, a.a.O. = juris Rdnr. 21; OVG NRW, Urteil v. 14.10.2013 – 2 D 103/12.NE –, a.a.O. = juris Rdnr. 61.). In der Begründung zum Bebauungsplan wurde der Annexhandel, zum Zeitpunkt der öffentlichen Auslegung, hervorgehoben (vgl. Kap. 6.1.1).

Auch mit dieser Formulierung lag der objektive Wille der Stadt zur Beschränkung des Annexhandels auf eine verträgliche, städtebauliche Weise vor, der nun zur Präzisierung und Klarstellung redaktionell, sowohl in der textlichen Festsetzung als auch in der Begründung, überarbeitet wird.

Um diese Klarstellung vorzunehmen, wird der § 1 Art der baulichen Nutzung des Satzungstextes wie folgt redaktionell angepasst:

„(1) Innerhalb der eingeschränkten Gewerbegebiete 1 - 7 (GEe 1 - 7) sind nur Betriebe und Anlagen zulässig, die nicht wesentlich stören.

(2) Zulässig sind gem. § 8 Baunutzungsverordnung (BauNVO):

1. Gewerbebetriebe aller Art, öffentliche Betriebe, Lagerplätze und Lagerhäuser,
2. Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude,
3. Anlagen für sportliche Zwecke.

(3) Nicht zulässig sind Einzelhandelsbetriebe.

(4) Ausnahmsweise können zugelassen werden:

1. Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter, die dem Gewerbebetrieb zugeordnet und ihm gegenüber in Grundfläche und Baumasse untergeordnet sind,
2. Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale und gesundheitliche Zwecke,
3. Einzelhandelsbetriebe, wenn sie einem Gewerbebetrieb funktional und räumlich eindeutig zugeordnet sind. Dabei muss die Verkaufsfläche der Betriebsfläche des Gewerbebetriebes deutlich untergeordnet sein. Die Verkaufsfläche ist dann deutlich untergeordnet, wenn sie maximal 10% der durch die Betriebsfläche eingenommenen Grundfläche beträgt.“

Die getroffene textliche Festsetzung bezieht sich somit auf § 1 Abs. 5 BauNVO i.V.m. § 1 Abs. 9 BauNVO, wobei der Annexhandel einem bestimmten Anlagentyp i. S. d. § 1 Abs. 5 i. V. m. Abs. 9 BauNVO darstellt.

Die betitelte Betriebsfläche in der textlichen Festsetzung wird wie folgt definiert: "Die Betriebsfläche stellt die Fläche dar, die alle betriebszugehörigen Gebäude und deren selbstständig nutzbaren betrieblichen Einheiten bzw. Räumlichkeiten (bspw. Wohn- und Aufenthaltsräume, Geschäfts- Büro- und Verwaltungsräume, Räume mit allgemeiner oder besonderer medizinischer Ausstattung, Abstellräu-

me etc.) auf dem Grundstück umfasst. Zu der Betriebsfläche gehören zudem betriebszugehörige Stellplatz-, Lager- und Logistikflächen sowie Hallen und/oder Labore, Gebäude zur Verwaltung des Betriebes und der Gesamtanlage, Wohngebäude für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen/Betriebsinhaber und Betriebsleiter, Nebenanlagen i.S.v. § 14 BauNVO sowie Stellplätze und Garagen i.S.v. § 12 BauNVO. Diese Definition wird somit in Anlehnung an die BauNVO sowie die DIN 227, die den Anteil an der Grundfläche, den der Gewerbetreibende entsprechend der Zweckbestimmung, also für den Betrieb seines Unternehmens nutzen kann (Nutzfläche), getroffen.

Ausnahmevoraussetzung für Betriebe ist folglich, dass die Verkaufsfläche des Annexhandels der Betriebsfläche des im Plangebiet ansässigen produzierenden Gewerbebetriebs oder Handwerksbetriebs in konzeptionell verträglicher Weise erheblich weniger Raum einnehmen muss als die konkrete Bezugsgröße der Betriebsfläche der Betriebe (vgl. OVG NRW, Urteil v. 02.12.2013 – 2 A 1510/12 –, juris Rdnr. 51 ff.).“

Die betitelte Verkaufsfläche in der textlichen Festsetzung wird wie folgt definiert: „Der Begriff der Verkaufsfläche ist in der Baunutzungsverordnung nicht geregelt. Als planungsrechtlicher Begriff ist die Verkaufsfläche daher aus der Sicht des Städtebaurechts zu definieren. In die Verkaufsfläche sind alle Flächen einzubeziehen, die vom Kunden betreten werden können oder die er -wie bei einer Fleischtheke mit Bedienung durch Geschäftspersonal- einsehen, aber aus hygienischen und anderen Gründen nicht betreten darf (BVerwG, Urteile vom 24.11.2005 – 4 C 10.04, 4 C 14.04, 4 C 3.05 und 4 C 8.05). Dabei kommt es nicht auf den Standort der Kassen an, so dass auch der Bereich, in den die Kunden nach der Bezahlung der Waren gelangen, einzubeziehen ist.

Mit dieser Größenbegrenzung fügt sich dieser „Annexhandel“ in die bestehenden Strukturen der umliegenden Einzelhandelsversorgung ein.

Die Verkaufsflächenbegrenzung stellt hinreichend sicher, dass sich dieser Einzelhandel auf den unmittelbaren Nahbereich beschränke und daher keine nennenswert schädlichen Auswirkungen auf umliegende Versorgungsbereiche zu erwarten sind.“

Diese beiden Definitionen werden in die Begründung nachrichtlich eingestellt.

Die vorliegende, redaktionell klargestellte, textliche Festsetzung gem. § 1 Abs. 4 Nr. 4 wurde auf der Grundlage von gängigen Rechtsprechungen hinsichtlich der Ausformulierung überarbeitet.

Einerseits wird durch die Rechtsprechungen hervorgehoben, dass die konzeptgemäße Ausgestaltung der Gegen Ausnahme für Annexhandel nur in untergeordnetem Umfang stattfinden darf. Die Unterordnung kann dazu planungsrechtlich auf verschiedene Art und Weise sichergestellt werden. In Betracht kommen

Flächenbegrenzungen oder andere genauso geeignete Vorgaben. Diese müssen gewährleisten, dass bei den von der Ausnahme erfassten Gewerbebetrieben der angegliederte Einzelhandel nur eine mit den Zielsetzungen der Planung, die den Einzelhandel grundsätzlich verhindern will, noch vereinbare deutlich untergeordnete städtebauliche Wirkung haben wird. Das Merkmal der deutlich untergeordneten Verkaufsfläche, das auf den Begriff der Unterordnung des § 8 Abs. 3 Nr. 1 BauNVO rekurriert, kann je nach konkreter Planungssituation die Funktion einer expliziten – absoluten oder relativen – Verkaufsflächenbeschränkung für den Annexhandel übernehmen (vgl. OVG NRW, Urteile v. 14.10.2013 – 2 D 103/12.NE –, a.a.O. = juris Rdnr. 54; v. 27.05.2013 – 2 D 37/12.NE –, a.a.O.; v. 29.01.2013 – 2 D 102/11.NE –, a.a.O. = juris Rdnr. 107; v. 09.11.2012 – 2 D 63/11. NE –, juris Rdnr. 152 ff.; v. 19.12.2011 – 2 D 31/10.NE –, S. 15 des amtlichen Umdrucks; und v. 17.06.2011 – 2 D 106/09.NE –, juris Rdnr. 143.). Von einer Bestimmung der absoluten Flächenobergrenze wurde von Seiten der Stadt abgesehen, da nach der o.g. Rechtsprechung absolute oder relative Verkaufsflächenbeschränkungen für den Annexhandel ausreichend sind. Die Stadt Oldenburg hat mit der Aufnahme der relativen Verkaufsflächenbeschränkung von 10%, die bereits zur Entwurfsfassung vorlag, somit eine hinreichende Detaillierung vorgenommen. Zudem ist die Zulässigkeit von Einzelhandelsbetrieben in einem Gewerbegebiet, bzgl. § 11 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2 BauNVO, ohnehin durch das Merkmal der Großflächigkeit auf eine Verkaufsfläche von grundsätzlich höchstens 800 m² gedeckelt.

Eine gängige und von der Rechtsprechung akzeptierte Umschreibung lautet darüber hinaus, dass Einzelhandel „im funktionalen und räumlichen Zusammenhang“ mit dem im Plangebiet ansässigen produzierenden Gewerbe- oder Handwerksbetrieben stehen muss.

Das Erfordernis des funktionalen Zusammenhangs umfasst dabei Produkte, die in dem betreffenden Betrieb selbst hergestellt oder im Rahmen eines Handwerks selbst bearbeitet worden sind (vgl. OVG NRW, Urteil vom 27.04.2006 – 7 D 35/05.NE). Das Erfordernis des räumlichen Zusammenhangs stellt sicher, dass die Verkaufsstätte dem Betrieb auch äußerlich erkennbar angegliedert und als dessen Bestandteil erkennbar ist.

Diese beiden Merkmale waren auch in der Entwurfsfassung des Bebauungsplanes N-777 G der textlichen Festsetzung gem. § 1 Abs. 2 S. 2 Nr. 3 enthalten. Die Erfordernisse des räumlichen Zusammenhangs wurden mit dem Wortlaut der textlichen Festsetzung: „[...] räumlich sowie in Baumasse und Grundfläche untergeordnet und die Verkaufsfläche nicht mehr als 10 % der Betriebsgröße beträgt“ und der funktionale Zusammenhang mit dem Wortlaut der textlichen Festsetzung: „[...] sortimentsbezogen“ deutlich. Die Stadt Oldenburg hat somit

von Anfang an die städtebaulichen und planerischen Absichten hervorgehoben. Die redaktionell präzisierte Festsetzung gem. § 1 Abs. 4 Nr. 4 mit dem Wortlaut „[...] funktional und räumlich eindeutig zugeordnet [...]“ ist somit hinreichend bestimmt.

Zur Klarstellung wird auch die Begründung wie folgt ergänzt:

Kapitel 4.5 „Gewerbeflächenentwicklungskonzept“:

„Hinsichtlich der „klassischen“ Gewerbegebiete führt das Konzept an, dass diese je nach siedlungsstruktureller Lage und Entwicklungsalter, einen unterschiedlichen Mix aus Produzierendem Gewerbe, Handwerk, unternehmensnahen Dienstleistern und auch Einzelhandelsnutzungen aufweisen. Die Zulässigkeit von lediglich nicht erheblich belästigenden Gewerbebetrieben in den Gebieten dieses Standorttyps bringt mit sich, dass sie, je nach Standort, einen unterschiedlichen Mix aus gering emittierendem Verarbeitendem Gewerbe, insbesondere dem produzierenden Handwerk, kleineren Lagerhäusern/ -flächen und zunehmend häufig unternehmensnahen Dienstleistern umfassen (vgl. Gewerbeflächenentwicklungskonzept, S. 116).“

Kapitel 4.5 „Einzelhandelsentwicklungskonzept (EEK)“:

„Ein wichtiges, städtebauliches Ziel der vorliegenden Planung besteht darin, die mit Hilfe des Baurechtes geschaffenen eingeschränkten Gewerbegebiete der eigentlichen Zielgruppe, unter anderem dem Handwerk und dem produzierenden Gewerbe, vorzuhalten.

Die Notwendigkeit hinsichtlich einer Sicherung von Gewerbegebieten, insbesondere für das Handwerk und das produzierende Gewerbe in der Bauleitplanung ergibt sich auch aus dem Gutachten zur Fortschreibung des Einzelhandelsentwicklungskonzeptes (EEK) der Stadt Oldenburg.

In der Fortschreibung des Einzelhandelsentwicklungskonzeptes (EEK) aus dem Jahr 2015 (Büro Dr. Donato Acocella, Stadt- und Regionalentwicklung) ist der Standort des Fliegerhorstes als sonstiger Standort einzuordnen.

Gewerbe- und Industriegebiete sollten darüber hinaus, gemäß den Ausführungen des Konzeptes, der eigentlichen Zielgruppe, unter anderem dem Handwerk und dem produzierenden Gewerbe, vorbehalten werden. Die Bereitstellung und Ausweisung dieser Flächen unterliegt neben dem hohen Flächenanspruch auch speziellen umweltrechtlichen Vorgaben, zum Beispiel den Anforderungen an den Schallschutz der Umgebung und bedarf deshalb gesonderter Standorte. Diese sind gerade im Stadtgebiet Oldenburgs nicht uneingeschränkt verfügbar. Als Maßnahme im Rahmen des Einzelhandelsentwicklungskonzeptes sollen Ansiedlungen von Einzelhandelsbetrieben in bestehenden Gewerbegebieten

ausgeschlossen beziehungsweise, auf wenige Standorte konzentriert werden, die bereits durch den Handel vorgeprägt sind. Zudem kann im Einzelfall und unter genau definierten Bedingungen zur Sicherung von Betrieben der Annexhandel ermöglicht werden.

Hierbei handelt es sich um Einzelhandel, der im Zusammenhang mit einem Produktions- oder Handwerksbetrieb stattfindet und diesem untergeordnet ist (vgl. Gutachten zur Fortschreibung des Einzelhandelsentwicklungskonzeptes der Stadt Oldenburg, 2015, Dr. rer.pol. D. Acocella, S. 46/85 / vgl. Kurzfassung EEK 2015 - Gutachten zur Fortschreibung des Einzelhandelsentwicklungskonzeptes der Stadt Oldenburg (Oldb) Stadt Oldenburg (Oldb), Der Oberbürgermeister Stadtplanungsamt, S. 55).

Da das planerische Ziel für die eingeschränkten Gewerbegebiete darin besteht, Einzelhandel nicht als allgemein zulässigen Gewerbebetrieb aller Art, sondern als einem Produktions- und/oder Handwerksbetrieb zugeordneter Betrieb („Annexhandel“) ausnahmsweise zulässig zu machen, wird dem Einzelhandelsentwicklungskonzept der Stadt Oldenburg entsprochen.“

Kapitel 6.1.1 „Art der baulichen Nutzung“:

„Der Einzelhandel (Annexhandel) wird innerhalb der eingeschränkten Gewerbegebiete zudem lediglich untergeordnet zugelassen. Eine generelle Zulässigkeit ist nicht gewollt und würde dem Einzelhandelsentwicklungskonzept (EEK) der Stadt Oldenburg widersprechen, da sich die Notwendigkeit hinsichtlich einer Sicherung von Gewerbegebieten für das Handwerk und das produzierende Gewerbe in der Bauleitplanung aus dem EEK der Stadt Oldenburg ergibt (vgl. Kap. 4.5).

Der Einzelhandel konzentriert sich in der Nähe des Plangebietes am Posthalterweg (Einkaufszentrum Wechloy) (Bestandsgewerbeflächen an der Ammerländer Heerstraße/ Einzelhandelsstandort Wechloy). Es ist dabei nicht planerische Zielsetzung eine neue unmittelbare Anbindung an das Einkaufszentrum Wechloy umzusetzen.

Das vorangestellte, städtebauliche Ziel besteht vielmehr darin, die mit Hilfe des Baurechtes geschaffenen eingeschränkten Gewerbegebiete der eigentlichen Zielgruppe, unter anderem dem Handwerk und dem produzierenden Gewerbe, vorzuhalten und die gewerblichen Verkehre direkt auf die übergeordnete Straße, der Ammerländer Heerstraße (K 348), zu leiten.

Einzelhandel ist daher nicht als allgemein zulässiger Gewerbebetrieb aller Art zulässig, sondern als einem Produktions- und/oder Handwerksbetrieb zugeordneter Betrieb („Annexhandel“). Demzufolge sind Einzelhandelsbetriebe gem. § 1

Abs. 3 des Satzungstextes nicht zulässig (§ 1 Abs. 5 BauNVO).

Der Annexhandel bezeichnet dabei den Handel mit Artikeln, die mit handwerklichen Dienstleistungen angeboten werden bzw. in einer Beziehung zu gewerblichen Nutzungen stehen und der an Verkaufs- und Ausstellungsfläche dem Handwerks- oder produzierenden Betrieb deutlich untergeordnet ist (vgl. Ein wirkungsvolles Instrument für lebendige Städte und Gemeinden in Niedersachsen - Ein Leitfaden der niedersächsischen Industrie- und Handelskammern, 2014, IHK Hannover, S. 22).

Der § 1 Abs. 4 Nr. 3 des Satzungstextes zum ausnahmsweise zulässigen Annexhandel lautet dabei wie folgt: „Ausnahmsweise können zugelassen werden: [...] Einzelhandelsbetriebe, wenn sie einem Gewerbebetrieb funktional und räumlich eindeutig zugeordnet sind. Die Verkaufsfläche muss der Betriebsfläche des Gewerbebetriebes deutlich untergeordnet sein und darf dabei maximal 10% der durch die Betriebsfläche eingenommenen Grundfläche betragen (§ 1 Abs. 5 BauNVO i.V.m. § 1 Abs. 9 BauNVO)“.

Die getroffene textliche Festsetzung bezieht sich somit auf § 1 Abs. 5 BauNVO i.V.m. § 1 Abs. 9 BauNVO, wobei der Annexhandel einem bestimmten Anlagentyp i. S. d. § 1 Abs. 5 i. V. m. Abs. 9 BauNVO darstellt.

Ausnahmevoraussetzung für Betriebe ist folglich, dass die Verkaufsfläche des Annexhandels in konzeptionell verträglicher Weise erheblich weniger Raum einnehmen muss als die konkrete Bezugsgröße der Betriebsfläche der im Plangebiet ansässigen produzierenden Gewerbe- oder Handwerksbetriebe. Die im Wege des Annexhandels angebotenen Waren müssen zudem einen Sachbezug zu der Hauptgewerbetätigkeit auf dem Betriebsgrundstück vorweisen können.

Das Erfordernis des funktionalen Zusammenhangs umfasst dabei Produkte, die in dem betreffenden Betrieb selbst hergestellt oder im Rahmen eines Handwerks selbst bearbeitet worden sind (vgl. OVG NRW, Urteil vom 27.04.2006 – 7 D 35/05.NE). Das Erfordernis des räumlichen Zusammenhangs stellt sicher, dass die Verkaufsstätte dem Betrieb auch äußerlich erkennbar angegliedert und als dessen Bestandteil erkennbar ist.“

Für den Begriff der „Betriebsfläche“ wird folgende Definition bestimmt:

"Die Betriebsfläche stellt die Fläche dar, die alle betriebszugehörigen Gebäude und deren selbstständig nutzbaren betrieblichen Einheiten bzw. Räumlichkeiten (bspw. Wohn- und Aufenthaltsräume, Geschäfts- Büro- und Verwaltungsräume, Räume mit allgemeiner oder besonderer medizinischer Ausstattung, Abstellräume etc.) auf dem Grundstück umfasst. Zu der Betriebsfläche gehören zudem betriebszugehörige Stellplatz-, Lager- und Logistikflächen sowie Hallen und/oder Labore, Gebäude zur Verwaltung des Betriebes und der Gesamtanlage, Wohn-

gebäude für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen/Betriebsinhaber und Betriebsleiter, Nebenanlagen i.S.v. § 14 BauNVO sowie Stellplätze und Garagen i.S.v. § 12 BauNVO. Diese Definition wird somit in Anlehnung an die BauNVO sowie die DIN 227, die den Anteil an der Grundfläche, den der Gewerbetreibende entsprechend der Zweckbestimmung, also für den Betrieb seines Unternehmens nutzen kann (Nutzfläche), getroffen.“

Die betitelte „Verkaufsfläche“ wird wie folgt definiert:

„Der Begriff der Verkaufsfläche ist in der Baunutzungsverordnung nicht geregelt. Als planungsrechtlicher Begriff ist die Verkaufsfläche daher aus der Sicht des Städtebaurechts zu definieren. In die Verkaufsfläche sind alle Flächen einzubeziehen, die vom Kunden betreten werden können oder die er -wie bei einer Fleischtheke mit Bedienung durch Geschäftspersonal- einsehen, aber aus hygienischen und anderen Gründen nicht betreten darf (BVerwG, Urteile vom 24.11.2005 – 4 C 10.04, 4 C 14.04, 4 C 3.05 und 4 C 8.05). Dabei kommt es nicht auf den Standort der Kassen an, so dass auch der Bereich, in den die Kunden nach der Bezahlung der Waren gelangen, einzubeziehen ist.“

Mit dieser Größenbegrenzung, dass die Verkaufsfläche maximal 10% der durch die Betriebsfläche eingenommenen Grundfläche betragen darf, fügt sich der „Annexhandel“ in die bestehenden Strukturen der umliegenden Einzelhandelsversorgung ein.

Die Verkaufsflächenbegrenzung stellt hinreichend sicher, dass sich dieser Einzelhandel auf den unmittelbaren Nahbereich beschränke und das eingeschränkte Gewerbegebiet keine nennenswert schädlichen Auswirkungen auf umliegende Versorgungsbereiche erwarten lässt.

Zudem wird darüber hinaus darauf verwiesen, dass die Zulässigkeit von Einzelhandelsbetrieben in einem Gewerbegebiet, bzgl. § 11 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2 BauNVO, ohnehin durch das Merkmal der Großflächigkeit auf eine Verkaufsfläche von grundsätzlich höchstens 800 m² gedeckelt ist.

Nach Bebauungsplan N-777 G sind derzeit Baufelder in einer Größenordnung von ca. 2.500 m² bis ca. 7.000 m² ausgewiesen, wobei das größte Baufeld mit einer Größe von 12.000 m² der Halle 10 des Requisitenlagers des Staatstheaters vorbehalten bleibt, der unter den Bestandsschutz fällt.

Wenn also beispielsweise von einem 3000 m² großem Grundstück ausgegangen wird und dieses mit der Grundflächenzahl von 0,8 multipliziert wird, ergibt sich eine maximal mögliche Grundfläche von 2.400 m². Von dieser könnte dann eine tatsächlich nutzbare Betriebsfläche von ca. 2.000 m² übrig bleiben (geschätzter Wert). Von diesen 2.000 m² wären dann 200 m² Annexhandel, aufgrund der flächenmäßigen Unterordnung des Annexhandels (relative Verkaufsflächenbe-

Schließlich ist die Festsetzung insgesamt unbestimmt, weil ihre innere Systematik widersprüchlich ist. Gem. § 1 Abs. 2 S. 2 Nr. 3 der textlichen Festsetzungen sollen bestimmte Einzelhandelsbetriebe ausnahmsweise zulassungsfähig sein. Allerdings enthält weder § 1 Abs. 1 noch § 1 Abs. 2 S. 1 der textlichen Festsetzungen einen generellen Ausschluss von Einzelhandelsbetrieben, so dass die Regelung einer ausnahmsweisen Zulässigkeit vollständig ins Leere geht.

Die Festsetzung zur Einzelhandelssteuerung in § 1 der textlichen Festsetzungen erweist sich somit in mehrfacher Hinsicht und damit insgesamt als unwirksam. Dies hätte die Unwirksamkeit des Bebauungsplans insgesamt zur Folge, wenn insoweit keine Korrektur durch eine Änderung des Planentwurfes (mit Öffentlichkeitsbeteiligung) erfolgen sollte.

schränkung von 10%), möglich.

Bei einem 7.000 m² großem Grundstück und der Multiplikation mit der Grundflächenzahl von 0,8, ergibt sich eine maximal mögliche Grundfläche von 5.600 m². Von dieser könnte dann eine tatsächlich nutzbare Betriebsfläche von ca. 5.000 m² übrig bleiben (geschätzter Wert). Von diesen 5.000 m² wären dann 500 m² Annexhandel, aufgrund der flächenmäßigen Unterordnung des Annexhandels (relative Verkaufsflächenbeschränkung von 10%), möglich.

Der Annexhandel wird somit planerisch ausnahmsweise zulässig, um den heutigen Anforderungen an Gewerbegebieten zu entsprechen und eine zeitgemäße Entwicklung der Betriebsstandorte zu ermöglichen. Denn in der Praxis ist es bereits üblich, bei generellen Ausschlüssen von Einzelhandelsnutzungen in Gewerbegebieten Sonderregelungen für den Verkauf selbst hergestellter oder bearbeiteter Produkte zu treffen. Diese Festsetzung dient vorliegend zur Wahrung der allgemeinen Zweckbestimmung des festgesetzten, eingeschränkten Gewerbegebietes.

Ebenso wird mit der eingeschränkten, ausnahmsweisen Zulässigkeit des Annexhandels dem Einzelhandels- und dem Gewerbeflächenentwicklungskonzept der Stadt Oldenburg entsprochen.

Mit diesen städtischen Fachplanungen bzw. informellen Konzepten, die nach § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB bei der Aufstellung von Bauleitplänen zu berücksichtigen sind, liegen die besonderen städtebaulichen Gründe sowie städtebaulich Erforderlichkeit im Sinne von § 1 Abs. 3 BauGB vor.“

Der Stellungnahme wird zum Teil gefolgt. Die Begründung wird zum Teil redaktionell ergänzt und die textliche Festsetzung (§ 1 des Satzungstextes) zur Klarstellung, redaktionell angepasst.

Wie bereits vorangegangen beschrieben, kann eine redaktionelle Anpassung vorliegend durchgeführt werden, da der objektive Wille des Plangebers (Stadt Oldenburg) bereits mittels der Entwurfsunterlagen eindeutig vorlag.

Auch der generelle Ausschluss von Einzelhandelsbetrieben wurde von Seiten der Stadt mit der textlichen Festsetzung und der Begründung der Entwurfsfassung bereits dargelegt, da Einzelhandelsbetriebe nur ausnahmsweise zulässig gemacht wurden.

In der Begründung wurde diesbezüglich auf die städtebauliche Notwendigkeit der Einschränkung des Einzelhandels im Kapitel 6.1.1 hingewiesen: „[...]“. Zusätzlich wird auf diesem Weg die benachbarte gewerbliche Nutzung berücksichtigt. Der Einzelhandel wird innerhalb der eingeschränkten Gewerbegebiete zudem untergeordnet zugelassen. Eine generelle Zulässigkeit ist nicht gewollt und würde dem Einzelhandelsentwicklungskonzept (EEK) der Stadt Oldenburg widersprechen. Einzelhandel ist daher nicht als allgemein zulässiger Ge-

werbebetrieb aller Art zulässig, sondern als einem Produktions- und/oder Handwerksbetrieb zugeordneter Betrieb („Annexhandel“). Der Einzelhandel konzentriert sich in der Nähe des Plangebietes am Posthalterweg (Einkaufszentrum Wechloy).“

Aus der Begründung der Entwurfsunterlagen ging somit hervor, dass lediglich der Annexhandel in den eingeschränkten Gewerbegebieten zulässig ist und der städtebauliche Grund für die Feinsteuerung mit dem Einzelhandelsentwicklungskonzept (EEK) und dem Gewerbeflächenentwicklungskonzept vorlag.

Damit wurde auch der objektive Wille der Stadt -zum Zeitpunkt der öffentlichen Auslegung- deutlich, dass ein Totalausschluss von Einzelhandelsbetrieben gewollt ist, innerhalb der eingeschränkten Gewerbegebiete jedoch der Annexhandel mit einer vorgegebenen Flächenbeschränkung möglich sein soll. Der Annexhandel wird somit planerisch ausnahmsweise zulässig, um den heutigen Anforderungen an Gewerbegebieten zu entsprechen und eine zeitgemäße Entwicklung der Betriebsstandorte zu ermöglichen. Denn in der Praxis ist es bereits üblich, bei generellen Ausschlüssen von Einzelhandelsnutzungen in Gewerbegebieten Sonderregelungen für den Verkauf selbst hergestellter oder bearbeiteter Produkte zu treffen. Diese Festsetzung dient vorliegend zur Wahrung der allgemeinen Zweckbestimmung des festgesetzten, eingeschränkten Gewerbegebietes.

Um eine Klarstellung vorzunehmen, wird der § 1 Art der baulichen Nutzung des Satzungstextes wie folgt redaktionell angepasst:

„(1) Innerhalb der eingeschränkten Gewerbegebiete 1 - 7 (GEe 1 - 7) sind nur Betriebe und Anlagen zulässig, die nicht wesentlich stören.

(2) Zulässig sind gem. § 8 Baunutzungsverordnung (BauNVO):

1. Gewerbebetriebe aller Art, öffentliche Betriebe, Lagerplätze und Lagerhäuser,
2. Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude,
3. Anlagen für sportliche Zwecke.

(3) Nicht zulässig sind Einzelhandelsbetriebe.

(4) Ausnahmsweise können zugelassen werden:

1. Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter, die dem Gewerbebetrieb zugeordnet und ihm gegenüber in Grundfläche und Baumasse untergeordnet sind,
2. Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale und gesundheitliche Zwecke,
3. Einzelhandelsbetriebe, wenn sie einem Gewerbebetrieb funktional und räumlich eindeutig zugeordnet sind. Dabei muss die Verkaufsfläche der Betriebsfläche des Gewerbebetriebes deutlich untergeordnet sein. Die Verkaufsfläche ist dann deutlich untergeordnet, wenn sie maximal 10% der durch die Betriebsfläche eingenommenen Grundfläche beträgt.“

Die getroffene textliche Festsetzung bezieht sich somit auf § 1 Abs. 5 BauNVO

2. Fehlen einer Geschoss- bzw. GFZ-Festsetzung; Verstoß gegen § 17 BauNVO

Die Festsetzungen zum Maß der baulichen Nutzung unter § 2 der textlichen Festsetzungen beschränken sich auf die Festsetzung der Grundflächenzahl gem. § 16 Abs. 2 Nr. 1 BauNVO sowie die Festsetzung der Gebäudehöhe der baulichen Anlagen gem. § 18 BauNVO. Die Zahl der Vollgeschosse oder eine Geschossflächenzahl werden indes nicht festgesetzt. Aus der Zusammenschau der zulässigen Grundflächenzahl mit der zulässigen Höhe baulicher Anlagen ergibt sich daraus indes die Möglichkeit einer Geschossflächenzahl i. S. d. § 16 Abs. 2 Nr. 2 i. V. m. § 20 Abs. 2 BauNVO, welche die Maßobergrenze des § 17 Abs. 1 BauNVO für Gewerbegebiete (GFZ 2,4) überschreitet. Durch das Fehlen einer verbindlichen Limitierung der Geschossflächenzahl wird so mittelbar eine unzulässige Überschreitung der entsprechenden Maßobergrenze zugelassen, welche in dem vorliegenden Bebauungsplan nicht ausdrücklich gem. § 17 Abs. 2 BauNVO städtebaulich begründet wird,

vgl. insoweit Schilder, in: Bönker/Bischopink, BauNVO, 2. Auflage 2018 § 17 Rdnr. 9 m. w. N.

Auch dies würde ohne Korrektur in einem Planänderungsverfahren zur Unwirksamkeit des Bebauungsplans führen.

i. V. m. § 1 Abs. 9 BauNVO, wobei der Annexhandel einem bestimmten Anlagentyp i. S. d. § 1 Abs. 5 i. V. m. Abs. 9 BauNVO darstellt.

Die Festsetzung ist somit in der Außenwirkung und für die folgenden Genehmigungsinstanzen hinreichend bestimmt.

Zu II. Nr. 2:

Der Stellungnahme wird zum Teil gefolgt. Zur Klarstellung wird die Obergrenze der Geschossflächenzahl (GFZ) von 2,4 für die eingeschränkten Gewerbegebiete (GEe) redaktionellen in die Planunterlagen aufgenommen. Die Begründung wird ebenso zum Teil redaktionell ergänzt. Diese Anpassungen erfolgen redaktionell, da die Obergrenzen gem. § 17 Abs. 1 BauNVO auch bei Nichtfestsetzung einzuhalten sind. Somit dient die Aufnahme der GFZ lediglich der Klarstellung.

Der Absatz 1 des § 17 BauNVO macht deutlich, dass die in der Tabelle festgelegten Obergrenzen auch dann gelten, wenn die relativen Maßbestimmungsfaktoren GFZ, Vollgeschosse oder BMZ nicht festgesetzt werden.

Nach der Fassung des § 16 in der BauNVO 1990 ergibt sich die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung zum einen aus den Vorschriften des § 17 BauNVO und zum anderen unmittelbar aus § 16 Abs. 3 BauNVO.

In § 16 Abs. 3 BauNVO ist nunmehr klargestellt, dass bei der Festsetzung des Maßes der baulichen Nutzung im Bebauungsplan stets die Grundflächenzahl oder die Größe der Grundflächen der baulichen Anlagen (Nr. 1), die Zahl der Vollgeschosse oder die Höhe baulicher Anlagen, wenn ohne ihre Festsetzung öffentliche Belange, insbesondere das Orts- und Landschaftsbild, beeinträchtigt werden können (Nr. 2), festzusetzen ist.

Im Bebauungsplan N-777 G wurde diese Mindestpflicht für das Maß der baulichen Nutzung gem. § 16 Abs. 3 erfüllt, da die GRZ und die Höhe der baulichen Anlagen planungsrechtlich bestimmt wurden.

In Verbindung mit § 17 Abs. 1 BauNVO dürfen bei der Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung nach § 16 BauNVO, auch wenn eine Geschossflächenzahl (GFZ) oder eine Baumassenzahl (BMZ) nicht im Bebauungsplan festgesetzt wird, die Obergrenzen der Tabelle nicht überschritten werden.

Die Festsetzung einer Geschossflächenzahl (GFZ) ist somit nicht zwingend erforderlich, da die Obergrenzen gem. § 17 Abs. 1 BauNVO auch bei Nichtfestsetzung einzuhalten sind (vgl. Krautzberger, in:

Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger, BauGB, Stand Februar 2019, § 17 Rn. 11). Darüber hinaus ergibt sich die Einhaltung der Obergrenzen auch aus den jeweiligen Obergrenzen mit den im Bebauungsplan festgelegten Bestimmungen des Maßes der baulichen Nutzung und nicht etwa mit der tatsächlichen Ausnutzung (vgl. BVerwG Urtl. V. 25.11.1999 – 4 CN 17.98, ZfBR 200,301; VGH Mannheim Urt. V. 24.10.2017 – 5 S 1003/16, aao; vgl. Krautzberger, in:

Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger, BauGB, Stand Februar 2019, § 17 Rn. 13).

Zur Klarstellung wird die GFZ von 2,4 nun redaktionell in den Planunterlagen ergänzend aufgenommen, um die Obergrenze, die sich aus dem § 17 Abs. 1 BauNVO ergibt, für jedermann ersichtlich abzubilden.

Eine Überschreitung gem. § 17 Abs. 2 BauNVO der Obergrenze ist aus städtebaulichen Gründen von der Stadt nicht beabsichtigt, um eine erdrückende Wirkung für benachbarte Bebauungen, insbesondere die innerhalb des direkt an den Geltungsbereich angrenzenden Bebauungsplans N-777 F, zu unterbinden und das Orts- und Landschaftsbild nicht zu beeinträchtigen. Dieser planerische Wille war bereits zum Zeitpunkt der frühzeitigen Beteiligung ersichtlich, da mit der festgesetzten Höhe baulicher Anlagen ebenso eine erdrückende Wirkung von baulichen Anlagen verhindert und das Orts- und Landschaftsbild nicht beeinträchtigt werden soll. Folglich liegen die Voraussetzungen einer Ausnahme gem. § 17 Abs. 2 BauNVO nicht vor. Folgerichtig wird seitens des Plangebers auch nicht von der Möglichkeit einer Überschreitung gem. § 17 Abs. 2 BauNVO Gebrauch gemacht.

Die Begründung wird dementsprechend, wie folgt, redaktionell ergänzt:

„Um überdimensionierte Gebäude zu vermeiden, wird für die eingeschränkten Gewerbegebiete (GEe) zudem eine Geschossflächenzahl (GFZ) gem. § 16 (2) Nr. 2 BauNVO mit einem Höchstmaß von 2,4 festgesetzt.

Die Obergrenzen gem. § 17 Abs. 1 BauNVO gelten zwar auch bei Nichtfestsetzung einer GFZ, jedoch wird die GFZ im vorliegenden Fall hinsichtlich der Eindeutigkeit mit aufgenommen. Somit darf die Obergrenze von 2,4 für die eingeschränkten Gewerbegebiete (GEe) nicht überschritten werden.

Eine Überschreitung gem. § 17 Abs. 2 der Obergrenze ist aus städtebaulichen Gründen von Seiten der Stadt nicht beabsichtigt, um eine erdrückende Wirkung für benachbarte Bebauungen, insbesondere die innerhalb des direkt an den Geltungsbereich angrenzenden Bebauungsplans N-777 F, zu unterbinden und das Orts- und Landschaftsbild nicht zu beeinträchtigen. Folglich liegen die Voraussetzungen einer Ausnahme gem. § 17 Abs. 2 BauNVO nicht vor. Folgerichtig wird seitens des Plangebers auch nicht von der Möglichkeit einer Überschreitung gem. § 17 Abs. 2 BauNVO Gebrauch gemacht.“

Folglich liegt eine ausreichende, den städtebaulichen Zielen der Planung Rechnung tragende Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung vor.

3. Unwirksame Festsetzung zur Emissionskontingentierung

Gem. § 6 Abs. 1 der textlichen Festsetzungen i. V. m. den entsprechenden zeichnerischen Festsetzungen soll das Gewerbegebiet zum Zwecke des Schallimmissionsschutzes durch Emissionskontingente nach der DIN 45691 gegliedert werden. Diese Festsetzung ist indes durch die entsprechende Ermächtigungsgrundlage in § 1 Abs. 4 BauNVO nicht gedeckt, da sie das Gewerbegebiet vollständig und flächendeckend erfasst. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts, Urteil vom 07.12.2017 – 4 CN 7/16 –, juris Rdnr. 15 ff. ermöglicht § 1 Abs. 4 S. 1 Nr. 2 BauNVO zwar eine räumliche Zuteilung von Immissionsrechten, nicht aber deren das gesamte Baugebiet erfassende Beschränkung. Die Voraussetzung für eine baugebietsübergreifende Gliederung gem. § 1 Abs. 4 S. 2 BauNVO, dass neben dem emissionskontingentierten Gewerbegebiet noch (mindestens) ein Gewerbegebiet als Ergänzungsgebiet vorhanden ist, in welchem keine Emissionsbeschränkungen gelten, gelte entsprechend für die interne Gliederung nach § 1 Abs. 4 S. 1 Nr. 2 BauNVO.

Eine solche, das gesamte – in verschiedene Teilflächen unterteilte – Gewerbegebiet erfassende Gliederung und Kontingentierung, liegt indes auch hier vor. Eine gebietsübergreifende Gliederung gem. § 1 Abs. 4 S. 2 BauNVO, welche ein anderes nicht emissionsbeschränktes Gewerbegebiet mit einbezieht, ist hier nicht erfolgt. Zwar wird in der Begründung des Bebauungsplans insoweit ausgeführt, dass zur Geräuschkontingentierung in einem der in §§ 4 bis 9 BauNVO aufgeführten Gebiete gem. § 1 Abs. 4 S. 1 Nr. 2 BauNVO grundsätzlich eine Gliederung erforderlich sei, welche jedoch entbehrlich sei, wenn mehrere Gewerbe- und Industriegebiete einer Gemeinde im Verhältnis zueinander gegliedert würden (§ 1 Abs. 4 S. 2 BauNVO). Genau dies ist vorliegend indes nicht geschehen. Das Bundesverwaltungsgericht verlangt insoweit in seiner oben zitierten Grundsatzentscheidung für die Wirksamkeit einer gebietsübergreifenden Gliederung, dass dieser auch ein darauf gerichteter planerischer Wille der Gemeinde zugrunde liegt. Es gehöre zu einer geordneten Städtebaupolitik, dass sich die Gemeinde darüber klar werde, ob und welche geeigneten Baugebiete nicht nur im Zeitpunkt des Satzungsbeschlusses, sondern auch zukünftig die Funktion von Ergänzungsgebieten übernehmen sollen. Dies müsse der Plangeber in geeigneter Weise im Bebauungsplan selbst oder in seiner Begründung dokumentieren.

Dies ist vorliegend indes nicht erfolgt, so dass die Festsetzung zur Gliederung des Gewerbegebietes durch Emissionskontingente ebenfalls mangels ausreichender Ermächtigungsgrundlage vollständig unzulässig ist.

Zu II. Nr. 3:

Der Stellungnahme wird zum Teil gefolgt. Die Begründung wird zum Teil redaktionell ergänzt. Ebenso wurde ein städtebauliches Konzept zur Geräuschkontingentierung von Gewerbe- und Industriegebieten in der Stadt Oldenburg in beständiger Zusammenführung bereits früher getroffener planerischer Einzelfestsetzungen erstellt.

Hinsichtlich der gebietsübergreifenden Gliederung gem. § 1 Abs. 4 S. 2 BauNVO wird die Begründung zum Teil redaktionell um folgende Punkte ergänzt:

„Gem. § 6 Abs. 1 der textlichen Festsetzungen des Bebauungsplanes N-777 G soll das Gewerbegebiet aus Gründen des Schallimmissionsschutzes durch Emissionskontingente nach der DIN 45691 gegliedert werden. Hier ist jede Nutzung möglich, nur nachts erfährt das Gewerbegebiet aufgrund der angrenzenden Wohnbebauung eine zeitliche Nutzungseinschränkung. Diese Festsetzung bezieht sich auf alle Teilflächen des eingeschränkten Gewerbegebietes innerhalb des Bebauungsplanes N-777 G. Es gibt keine Teilfläche, die auch nachts uneingeschränkt genutzt werden könnte. In der Stadt Oldenburg ist es jedoch seit Langem gelebte Praxis, emissionsreiche (laute) Betriebe z.B. in den uneingeschränkten Gewerbegebieten im Osthafen oder in Tweelbäke anzusiedeln.“

Die räumliche Gliederung der Gewerbegebiete im Bebauungsplan N-777 G ist gemäß § 1 Abs. 4 S. 1 Nr. 2 BauNVO im Bebauungsplan erfolgt und erfüllt grundsätzlich die Forderungen, die das BVerwG mit seinem Urteil vom 07.12.2017 (4 CN 7.16) an eine sachgerechte Kontingentierung von Gewerbeflächen gestellt hat. Die räumliche Gliederung der Gewerbeflächen ist mit unterschiedlich hohen Emissionskontingenten für acht Teilflächen (TF1 bis TF8) erfolgt, so dass dem Gliederungsgebot des § 1 Abs. 4 S. 1 Nr. 2 BauNVO damit entsprochen wird.

Darüber hinaus hat das BVerwG in seinem Urteil entschieden, dass die Beschränkungen des Gewerbegebietes nicht dazu führen dürfen, dass der Gebietscharakter durch die Kontingentierung verloren geht. Die Emissionskontingente dürfen somit nicht so niedrig gewählt werden, dass sich faktisch keine gewerbegebietstypischen Betriebe mehr ansiedeln können. Nach gängiger Fachmeinung reichen in der Regel Emissionskontingente von 60 dB(A)/m², wie sie in der DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“ beschrieben sind, aus, um nicht erheblich belästigende Gewerbebetriebe gemäß § 8 Abs. (1) BauNVO in dem Gebiet zuzulassen. Die mögliche Höhe der zu wählenden Emissionskontingente ist von der Größe des Gewerbegebietes und den zu berücksichtigenden nachbarschaftlichen Schutzansprüchen gegenüber Lärm abhängig. Gemäß dem erstellten schalltechnischen Gutachten sind für den Tagzeitraum (6.00 Uhr bis 22.00 Uhr) alle acht Teilgewerbeflächen mit entsprechend hohen Emissionskon-

tingenten von 60 dB(A)/m² bis 63 dB(A)/m² kontingentiert worden. Die schutzwürdige Nachbarschaft verlangt für den Nachtzeitraum allerdings eine Einschränkung der Emissionskontingente auf Werte zwischen 48 dB(A)/m² und 52 dB(A)/m². Für den überwiegenden Teil der gewerbegebietstypischen Betriebe stellt diese Reduzierung der Emissionskontingente zur Nachtzeit kein Problem dar, da ohnehin keine Nachtnutzung stattfindet oder die Nachtnutzung so untergeordnet ist, dass nur geringe Lärmbelastungen auftreten. Sofern Betriebe tatsächlich hohe Lärmbelastungen in der Nachtzeit verursachen, besteht generell die Möglichkeit, die Emissionen in geeigneter Weise durch Schutzmaßnahmen zu reduzieren. Aufgrund der Größe des Gewerbegebiets wird sich mit zunehmender Bebauung eine signifikante Pegelminderung durch Abschirmungen ergeben, so dass innenliegende Gewerbeflächen geringere Immissionen an den schutzwürdigen Nutzungen verursachen. Schallschützende Maßnahmen können somit zum Teil entfallen oder bedürfen nur eines geringen Aufwands. Indirekt erhöhen sich daher im Laufe der Zeit die festgesetzten Emissionskontingente, da im gewerblichen Nachweisverfahren nach TA Lärm entsprechende Abschirmungen von Gebäuden berücksichtigt werden können. Unter Berücksichtigung dieser hier beschriebenen Sachverhalte ist die Zweckbestimmung des Gewerbegebietes gegeben, denn alle nach § 8 BauNVO zulässigen Betriebe können zugelassen werden. Um etwa verbleibende Realisierungsschwierigkeiten nicht maßgeblich werden zu lassen, wird jedoch zusätzlich auf die betreffende gebietsübergreifende Kontingentierung abgestellt.

Eine gebietsübergreifende Gliederung gemäß § 1 Abs. 4 S. 2 BauNVO von Gewerbestandorten (GE/GI) ist im Stadtgebiet Oldenburgs bereits gegeben.

Innerhalb des stadtweiten Konzeptes „Städtebauliches Konzept zur Geräuschkontingentierung von Gewerbe- und Industriegebieten in der Stadt Oldenburg“ (Stand 17.09.2020), werden vorhandene, nicht lärmkontingentierte Ergänzungsgebiete dargestellt.

Dieses Konzept wird vor Satzungsbeschluss des Bebauungsplanes N-777 G vom Rat der Stadt Oldenburg bestätigt und soll in einem weiteren Schritt bei der Evaluation und bei eventuellen Fortschreibungen bestehender Programme und Konzepte (zum Beispiel dem Gewerbeflächenentwicklungskonzept, step2025 etc.) weiter berücksichtigt werden.

Um Rechtssicherheit für Bebauungspläne zu schaffen, bei denen Gewerbegebiete zum Schutz der Nachbarschaft (in der Regel benachbarte Wohngebiete) kontingentiert werden, wurde diese, ohnehin von der Verwaltung praktizierte, grundsätzliche Vorgehensweise, im Rahmen eines Konzeptes festgehalten. Dieses städtebauliche Konzept zur Geräuschkontingentierung von Gewerbe-

4. Fehlerhafte Festsetzung zum Hochwasserschutz

Unter § 8 der textlichen Festsetzungen heißt es, dass bei Bauvorhaben eine „örtliche Rückstauenebene von 0,25 m über Geländeoberkante Straße“ bei den jeweiligen Bauvorhaben als minimale Rückstauhöhe für Schmutz- und Regenwasserkanäle zu beachten sei. Auch diese Festsetzung erweist sich in mehrfacher Hinsicht als unwirksam.

Zunächst fehlt es auch dieser Festsetzung an einer entsprechenden Ermächtigungsgrundlage. Insoweit kommt allein § 9 Abs. 1 Nr. 16 c) BauGB in Betracht. Danach können in Bebauungsplänen „Gebiete, in denen bei der Errichtung baulicher Anlagen bestimmte bauliche oder technische Maßnahmen getroffen werden müssen, die der Vermeidung oder Verringerung von Hochwasserschäden einschließlich Schäden bei Starkregen dienen, sowie die Art dieser Maßnahmen“ festgesetzt werden. Notwendig ist insoweit also, dass durch den Bebauungsplan ein *Gebiet* festgesetzt wird, in dem bestimmte Maßnahmen des vorbeugenden Hochwasserschutzes erfolgen müssen. Der Gebietsbegriff i. S. d. § 9 Abs. 1 Nr. 16 c) BauGB ist nicht identisch mit dem eines Baugebietes nach § 1 Abs. 2 BauNVO, Mitschang/Reidt, in: Battis/Krautzberger/Löhr, BauGB, 14. Auflage 2019, § 9 Rdnr. 92e.

In dem Bebauungsplan muss also konkret festgelegt werden, für welche Bereich seines Geltungsbereiches diese Festsetzung gelten soll. Ein solcher räumlicher Bezug ist vorliegend vollständig unterblieben. Die Festsetzung beschränkt sich vielmehr auf die Festlegung der Maßnahme selbst.

Aber auch insoweit ist die Festsetzung fehlerhaft und damit rechtswidrig, als sie an einem grundlegenden Bestimmtheitsmangel leidet. Die Festsetzung bestimmt als verbindliche Rückstauenebene bei Bauvorhaben das Höhenmaß „0,25 m über Geländeoberkante Straße“. Im Gegensatz zur Festsetzung zur maximalen Höhe baulicher Anlagen insgesamt in § 2 Abs. 1 der textlichen Festsetzungen fehlt es insoweit an der verbindlichen Festlegung des unteren Bezugspunktes.

Der Verweis auf die „Geländeoberkante Straße“ reicht insoweit nicht aus, da deren Höhe im Bebauungsplan nicht verbindlich festgelegt ist und die inneren Erschließungsstraßen des Plangebietes heute auch noch nicht tatsäch-

und Industriegebieten in der Stadt Oldenburg wurde in bestätigender Zusammenführung bereits früher getroffener planerischer Einzelfestsetzungen erstellt. Mit den im Stadtgebiet vorhandenen und im Konzept beschriebenen „planexternen Ergänzungsgebieten“, wird der planerische Wille des Rates der Stadt Oldenburg hinreichend dokumentiert.

Zu II. Nr. 4:

Der Stellungnahme wird zum Teil gefolgt.

Die bisherige Festsetzung zum Hochwasserschutz wird in der Planzeichnung nur noch als Hinweis aufgenommen. Diese Anpassung erfolgt zur Klarstellung redaktionell, da die Grundzüge der Planung durch den Entfall der textlichen Festsetzung nicht betroffen sind.

Der Hinweis in der Planzeichnung lautet wie folgt: „Bei Bauvorhaben ist eine örtliche Rückstauenebene von 0,25 m über Geländeoberkante Straße bei den jeweiligen Bauvorhaben als minimale Rückstauhöhe für Schmutz- und Regenwasserkanäle zu beachten.“

Die Begründung wird ebenso zur Klarstellung redaktionell, wie folgt, angepasst: „Bei Bauvorhaben ist eine örtliche Rückstauenebene von 0,25 m über Geländeoberkante Straße bei den jeweiligen Bauvorhaben als minimale Rückstauhöhe für Schmutz- und Regenwasserkanäle zu beachten (s. Hinweise). Das bedeutet, dass Gebäudeteile, die unterhalb dieser Rückstauenebene liegen, wie z. B. geplante Tiefgaragen und Keller, diese Höhe gegen Rückstau abgesichert werden müssen.

Die „Allgemeinen Entsorgungsbedingungen des OOWV für die Abwasserbeseitigung (AEB)“ sind bei Grundstücksentwässerungsanlagen von Bauvorhaben zu beachten.“

lich vorhanden sind. Dies ist zur Bestimmung des unteren Bezugspunktes ungeeignet, vgl. OVG Münster, Urteil vom 08.03.2017 – 10 D 6/16.NE -, juris Rdnr. 32 ff.

III. Begründungs-/Abwägungsmängel

Schließlich lässt die Begründung des Bebauungsplans und die dabei in Bezug genommenen Unterlagen teilweise grundlegende Planungsfehler erkennen, die letztlich in zur Unwirksamkeit des Bebauungsplans führenden Abwägungsfehlern münden würden, wenn an der Planung in der vorliegenden Gestalt festgehalten werden sollte.

1. Verknüpfung des Charakters des Bebauungsplans als planfeststellungsersetzender Bebauungsplan

Ausweislich der vorliegenden Begründung des Planentwurfes (z. B. S. 6) und der dort in Bezug genommenen Verkehrsuntersuchungen ist Gegenstand des Bebauungsplans neben der Festsetzung eines gegliederten Gewerbegebietes insbesondere die Baurechtsschaffung für eine „*Entlastungsstraße zwischen der Ammerländer Heerstraße und der Alexanderstraße mit einer überörtlichen Verbindungsfunktion*“ (Verbindung der Ortsdurchfahrten zweier klassifizierter Straßen). Tatsächlich verbindet die geplante Entlastungsstraße die Ortsdurchfahrten der L824 mit der K348, also einer Landesstraße mit einer Kreisstraße. Sowohl die Landesstraße als auch die Kreisstraße sind nach der gesetzlichen Einteilung der öffentlichen Straßen in § 3 Abs. 1 Nr. 1 und 2 NStrG Straßen, welche dem überörtlichen Verkehr dienen oder zu dienen bestimmt sind, während Gemeindestraßen solche sind, die überwiegend dem Verkehr *innerhalb* einer Gemeinde oder zwischen benachbarten Gemeinden dienen oder zu dienen bestimmt sind. Verknüpfungen zwischen Straßen mit überörtlicher Verkehrsbedeutung nehmen an diesem rechtlichen Charakter der Straßen teil und sind dementsprechend in Abhängigkeit von der beabsichtigten Verkehrsfunktion zu widmen. Dies gilt auch vorliegend für die Entlastungsstraße, welche zumindest solch eine Verkehrsfunktion bekommen soll und dementsprechend einzuordnen ist. Die geplante Entlastungsstraße ist aufgrund der ihr durch die Stadt Oldenburg selbst zugewiesenen Verkehrsfunktion in der Begründung zum Bebauungsplan weder als Gemeindestraße noch als Ortsdurchfahrt i. S. d. § 4 NStrG einzuordnen. Diese rechtliche Einordnung hat zwei maßgebliche Konsequenzen: Zum einen ist die Stadt Oldenburg für diese Entlastungsstraße nur dann überhaupt Trägerin der Straßenbaulast, wenn sie i. S. d. § 43 Abs. 1 S. 2 NStrG als Kreisstraße und nicht als Landesstraße eingeordnet werden kann. Dazu

Der Stellungnahme wird zum Teil gefolgt.

Wie bereits vorangegangen beschrieben, werden die Planunterlagen zum Teil redaktionell und zur Klarstellung angepasst. Mit diesen redaktionellen Anpassungen der Planunterlagen ist der Bebauungsplan rechtswirksam, da keine grundlegenden Planungsfehler enthalten sind.

Zu III. Nr. 1:

Der Stellungnahme wird zum Teil gefolgt. Die Begründung wird redaktionell angepasst. Das Wort „überörtlich“ wird zur Klarstellung in „bedeutend“ geändert. Ebenso wird ein Textbaustein in die Begründung redaktionell aufgenommen.

Hinsichtlich der Aussage, dass „Verknüpfungen zwischen Straßen mit überörtlicher Verkehrsbedeutung an diesem rechtlichen Charakter der Straßen teilnehmen und dementsprechend in Abhängigkeit von der beabsichtigten Verkehrsfunktion zu widmen sind“, wurde keine rechtliche Grundlage von dem Einwender benannt, wodurch ein Nachweis hierzu fehlt.

Zwischen der Ammerländer Heerstraße (Kreisstraße – Straßenbaulastträger: Stadt Oldenburg als kreisfreie Stadt) und der Alexanderstraße (Landstraße – im Bereich der Anschlussstelle, ist die Stadt Oldenburg aufgrund der aktuellen Ortsdurchfahrtsgrenze dort Straßenbaulastträger) soll mit der Entlastungsstraße eine Verbindung zwischen zwei Stadtteilen hergestellt werden. Diese geplante Entlastungsstraße befindet sich vollumfänglich auf dem Gebiet der Stadt Oldenburg und diese ist gem. §§ 14 Abs. 6 und 18 NGO eine kreisfreie Stadt mit allen Aufgaben und Rechten eines Landkreises. Folglich liegt keine Planungshoheit bzw. Widmungsbedürfnis des Landes Niedersachsen für die Entlastungsstraße vor.

Der Rat der Stadt Oldenburg hat am 19.03.1990 für die Gemeindestraßen ein übergeordnetes Hauptverkehrsstraßennetz (Vorbehaltsnetz) beschlossen. Die Festlegung eines Vorbehaltsnetzes war seinerzeit eine Voraussetzung im Zusammenhang mit der Einrichtung einer flächenhaften Verkehrsberuhigung (Tempo 30-Zonen). Nach den Verwaltungsvorschriften zu § 45 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) hat die Gemeinde ein leistungsfähiges Vorfahrtstraßen-

fehlen indes jegliche Ausführungen in der Bebauungsplanbegründung, woraus

sich bereits schließen lässt, dass sich die Stadt Oldenburg als Trägerin der Bauleitplanung dieser Frage bislang offensichtlich gar nicht bewusst geworden ist. Gleiches gilt im Hinblick auf die auch materiell-rechtlich relevante Tatsache, dass die Entlastungsstraße als Landes- oder Kreisstraße gem. § 38 Abs. 1 NStrG planfeststellungsbedürftig ist, da sie insoweit auch der Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegt. Zwar können gem. § 38 Abs. 3 NStrG auch Bebauungspläne nach § 9 BauGB die straßenrechtliche Planfeststellung ersetzen (sogenannter planfeststellungsersetzender Bebauungsplan); dies führt indes nicht zu einer Änderung, insbesondere Reduzierung der materiell-rechtlichen Anforderungen,

die ansonsten an eine straßenrechtliche Planfeststellung zu stellen wären, namentlich im Hinblick auf die Trassenalternativenprüfung (dazu unten III. 2.), vgl. VGH München, Urteil vom 27.09.2005 – 8 N 03.2750 -, juris Rdnr. 22; Beckmann, UPR 2017, 41, 43.

Diesen Rechtstatsachen ist sich die Stadt Oldenburg ausweislich der Ausführungen in der Begründung des Planentwurfes bislang offensichtlich nicht bewusst geworden. An keiner Stelle der ausgelegten Unterlagen wird eine straßenrechtliche Einordnung der geplanten Entlastungsstraße und die sich daraus ergebenden verfahrens- und materiell-rechtlichen Folgen erörtert. Wenn sich ein Planungsträger indes über den rechtlichen Charakter und die rechtlichen Konsequenzen des Gegenstandes seiner Planung keine oder unzutreffende Vorstellungen bildet, so begründet dies einen grundlegenden Abwägungsfehler, da sich der Planungsträger dann von vornherein von unzutreffenden Maßstäben leiten lässt. Dies ist auch hier der Fall.

netz vorzuhalten. Auf den Straßen des Vorbehaltsnetzes in Oldenburg gilt weitestgehend eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Abgesehen von einzelnen Verkehrsstraßen, überwiegend in Gewerbegebieten liegend, auf denen ebenfalls 50 km/h zulässig ist, sind alle weiteren Straßen Teil einer flächendeckenden Verkehrsberuhigung und damit einer Tempo 30-Zone zugehörig. Mit Ratsbeschluss vom 27.08.2018 wurde zur Entlastung der nordwestlichen Stadtteile das bestehende Hauptverkehrsstraßennetz um eine zusätzliche Verbindung zwischen der Alexanderstraße und der Ammerländer Heerstraße formal ergänzt. Eine konkrete Trassenfestlegung ist dabei nicht erfolgt. Bereits in dem vom Rat der Stadt Oldenburg am 31.03.2014 beschlossenen „step2025“ ist ausgeführt, dass zur Verbesserung der Verkehrserschließung der nördlichen Stadtgebiete und insbesondere zur Entlastung des stark beeinträchtigten Verkehrs auf der Alexanderstraße eine Verbindungsstraße zwischen Alexanderstraße (L 824) und der Ammerländer Heerstraße (K 348) hergestellt werden soll.

Ungeachtet dessen wird das Hauptverkehrsstraßennetz der Stadt Oldenburg in einzelnen Teilabschnitten von klassifizierten Straßen nach dem Nds. Straßengesetz, wie Landes- und Kreisstraßen, aus Gründen des Netzschlusses - innerhalb der eigenen oder zu einer höheren Netzkategorie - überlagert. Danach ist die Alexanderstraße im Teilabschnitt zwischen der Stadtgrenze und der BAB Anschlussstelle Bürgerfelde als L 824 aus Richtung Wiefelstede auch dem klassifizierten Landesstraßennetz zuzuordnen. Die Ammerländer Heerstraße von der Stadtgrenze als K 348 kommend, bis zur BAB Anschlussstelle Wechloy aus Richtung Bad Zwischenahn ist ebenfalls dem klassifizierten Kreisstraßennetz zuzuordnen. Diese beiden auch klassifizierten Straßenabschnitte, denen auch eine überörtliche Verbindungsfunktion zukommt, sollen zur Entlastung innerhalb des Stadtgebietes durch eine neue tangentielle kommunale Straßenverbindung im Hauptverkehrsstraßennetz der Stadt Oldenburg miteinander verbunden werden.

Gemäß § 3 NStrG ist die Entlastungsstraße als „Gemeindestraße“ einzuordnen. Die Stadt Oldenburg ist Träger der Straßenbaulast. Auch bei einer Einstufung als Kreisstraße wäre die Stadt Oldenburg Träger der Straßenbaulast.

Zudem heißt es in § 37 Abs. 3 S. 1 StrG sowie in § 38 Abs. 3 S. 1 NStrG, dass Bebauungspläne nach § 9 des Baugesetzbuchs die Planfeststellung ersetzen. Dies ist mit dem vorliegenden Bebauungsplan N-777 G der Fall. Mit der durchgeführten „vergleichenden Analyse der Trassenvarianten für die Entlastungsstraße Oldenburg samt Abwägungsentscheidung“ (vgl. Kap. 2 der Begründung) wird den materiell-rechtlich relevanten Tatsachen Rechnung getragen.

2. Fehlerhafte Trassenwahl für die Entlastungsstraße

Ein wesentlicher Planungsinhalt des vorliegenden Bebauungsplans ist, wie bereits erwähnt, die Planung der Entlastungsstraße zwischen der L824 (Alexanderstraße) und der K348 (Ammerländer Heerstraße). Dazu wurden in dem zurückliegenden Planungsverfahren eine Reihe von Trassenvarianten untersucht. Die Darstellung dieser Trassenalternativenprüfung nimmt dementsprechend auch in der Bebauungsplanbegründung breiten Raum ein. Ergebnis dieser Alternativenprüfung und damit Gegenstand des vorliegenden Planentwurfes ist letztlich die Trassenvariante 5 geworden, welche unmittelbar südöstlich des Grundstücks unserer Mandantin an die Ammerländer Heerstraße anbindet. Trassenvarianten, welche einen Anschluss der Entlastungsstraße an den Posthalterweg vorsehen, namentlich die Varianten 4 und 5a, wurden demgegenüber ausgeschieden. Diese **Trassenalternativenprüfung** begegnet sowohl methodisch als auch hinsichtlich ihres Ergebnisses durchgreifenden **fachlichen** und daran anknüpfend auch **rechtlichen** Bedenken.

Die Begründung wird wie folgt ergänzt:

„Gemäß § 3 NStrG ist die Entlastungsstraße als „Gemeindestraße“ einzuordnen. Die Stadt Oldenburg ist Träger der Straßenbaulast.

Als Verfahrensart für die Entlastungsstraße wurde ein Bauleitplanverfahren und nicht ein Planfeststellungsverfahren gewählt. Diese Entscheidung beruht auf § 37 Abs. 3 S. 1 StrG sowie auf § 38 Abs. 3 S. 1 NStrG. In diesen heißt es, dass Bebauungspläne nach § 9 des Baugesetzbuchs die Planfeststellung ersetzen können. Dies ist mit dem vorliegenden Bebauungsplan N-777 G der Fall. Mit der durchgeführten „vergleichenden Analyse der Trassenvarianten für die Entlastungsstraße Oldenburg samt Abwägungsentscheidung“ (vgl. Kap. 2 der Begründung) wird den materiell-rechtlich relevanten Tatsachen Rechnung getragen.“

Zu III. Nr. 2:

Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich.

Bei dem Erstellen der Planunterlagen hat sich in einer methodisch mehrstufigen Alternativprüfung von zehn untersuchten Varianten am Ende die Variante 5 als die vorzugswürdigste Variante (siehe Begründung zum Bebauungsplan, Kap. 2) herauskristallisiert.

Der Einzelhandel konzentriert sich in der Nähe des Plangebietes am Posthalterweg (Einkaufszentrum Wechloy) (Bestandsgewerbeflächen an der Ammerländer Heerstraße/ Einzelhandelsstandort Wechloy).

Es ist nicht planerische Zielsetzung eine neue unmittelbare Anbindung an das Einkaufszentrum Wechloy umzusetzen, wodurch die Varianten 4 und 5a nicht entsprechend zielwirksam sind.

Dies entspricht nicht den drei Hauptabwägungsargumenten (Verbindungsfunktion der Entlastungsstraße für alle Verkehrsteilnehmer, Fahrstreckenlängen [km] der Trassenvarianten (Entfernung zw. Peerdebrok und Ammerländer Heerstraße), geringstmögliche Zerschneidung von naturschutzfachlich wertvollen zusammenhängenden Flächen) der Stadt Oldenburg für die Trassenuntersuchung (vgl. Kap. 2.4 der Begründung).

Das vorangestellte, städtebauliche Ziel besteht vielmehr darin, die mit Hilfe des Baurechtes geschaffenen eingeschränkten Gewerbegebiete der eigentlichen Zielgruppe, unter anderem dem Handwerk und dem produzierenden Gewerbe, vorzuhalten und die gewerblichen Verkehre direkt auf die übergeordnete Straße, der Ammerländer Heerstraße (K 348), zu leiten.

Bei Varianten 4 und 5a sind zudem erhebliche Wechselwirkungen im Bauablauf mit dem Gewerbegebiet an der Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg zu erwarten. Gewerbliche Verkehre aus dem zukünftigen Gewerbegebiet auf dem Fliegerhorst werden bei Variante 4 und 5a zusätzlich zu dem bereits vorhande-

nen gewerblichen Verkehr auf dem Posthalterweg zugeleitet. Auch wird die Entlastungsstraße nicht zur Erschließung von Famila gebaut. Der Großteil der zusätzlichen Verkehre (von bzw. auf die Entlastungsstraße) hat nicht Ziel oder Quelle bei Einzelhandelsstandort Wechloy oder bei den Bestandsgewerbeflächen an der Ammerländer Heerstraße.

Der Trassenverlauf der Variante 5 kann, mit einer direkten Verbindung zweier klassifizierten Straßen (Alexanderstraße (L 824) und der Ammerländer Heerstraße (K 348)), somit zu einer Verbesserung der Verkehrserschließung der nördlichen Stadtgebiete und insbesondere zur Entlastung des stark beeinträchtigten Verkehrs auf der Alexanderstraße eine Verbindungsstraße zwischen Alexanderstraße (L 824) und der Ammerländer Heerstraße (K 348) beitragen. Folglich wird das Hauptstraßennetz der Stadt Oldenburg mit dieser Trassenführung ergänzt. Ebenso besitzt die Variante 5 die kürzeste Gesamtstreckenlänge und die geringstmögliche Zerschneidung von naturschutzfachlich wertvollen zusammenhängenden Flächen (vgl. Begründung Kap. 2.4).

Bei einer Kontrollbetrachtung der gesamten Trassenführung vor dem Hintergrund eines Luftbildes ist es evident, dass nur mit der Variante 5 -durch die landschaftliche Randlage der Trassenführung, entlang gewerblicher Nutzungen- den hohen rechtlichen Anforderungen des Minimierungsgebotes des Bundesnaturschutzgesetzes, zum Schutz und Entwicklung von Natur und Landschaft, neben den aus eigentumsrechtlichen Gründen nicht zur Verfügung stehenden Varianten 3a, 3b und 3c am besten entsprochen werden kann. Diese wesentlichen Gesichtspunkte werden von dem Einwender an keiner Stelle angesprochen oder in Frage gestellt.

Nachfolgend wird nochmals der gesamte Abwägungsprozess zusammengefasst: Es standen am Anfang des Planungsprozesses zehn verschiedene Trassenvarianten (1, 1a, 2, 3a, 3b, 3c, 4, 4a, 5 und 5a) zur Diskussion, welche mittels der durchgeführten Trassenvariantenanalyse (vgl. Kap. 2 der Begründung zum Bebauungsplan) ergebnisoffen und gerecht unter Berücksichtigung von entscheidungsrelevanten, öffentlichen und privaten Belangen gegen- und untereinander gem. § 1 Abs. 7 BauGB abgewogen wurden.

Dabei wurden die Trassenvarianten mit ihren Auswirkungen in Bezug auf die Schutzgüter des UVPG Mensch, Pflanzen und Tiere sowie biologische Vielfalt, Boden und Fläche, Wasser, Klima/Luft, Landschaft, Kultur- und sonstige Sachgüter, sowie weiteren Bewertungsfeldern wie Verkehr, Wirtschaftlichkeit, Berührung privater Belange und weiteren öffentlichen Belangen samt deren zugehörigen Wirkfaktoren dargestellt. Folglich wurden auch die naturschutzfachlichen Belange ausreichend berücksichtigt.

Diese umfassende Betrachtung sämtlicher, aufgeführter Kriterien dient zielfüh-

rend dazu, dass die unter Berücksichtigung aller Belange objektiv am besten geeignete Variante herausgearbeitet werden konnte.

Im Planverfahren ergab sich folgendes Vorgehen zur Trassenentscheidung:

1) *Vorliegende Datenmatrix - Anlage 2 der Begründung:* Die in der Trassenuntersuchung umfassende Betrachtung sämtlicher, aufgeführter Kriterien sollte dazu dienen, die unter Berücksichtigung aller Belange objektiv am besten geeignete Variante herauszuarbeiten. Die Darstellung in Form der umfangreichen Matrix ist als erste "Faktengrundlage" anzusehen. Innerhalb der Datenmatrix werden dabei lediglich die reinen ermittelten Fakten, d. h. die Sachverhalte wie z. B. Flächeninanspruchnahme, Verkehrswirksamkeit oder Immissionen ohne eine Bewertung abgebildet.

2) *Filterstufen I-III:*

Die Filterstufen I-III dienten dabei für eine erste Analyse der räumlichen Gegebenheiten im Untersuchungsraum. Die Ergebnisse der Filterstufen samt der Erstellung der Datenmatrix (vgl. Anlage 2) bauen ausschließlich auf vorhandene bzw. einfach zugängliche Daten in Zusammenschau mit den Ergebnissen der Gutachten auf und umfassen noch keine flächendeckende Raumbewertung. Mit diesem Teil der Variantenuntersuchung wurde das Ziel verfolgt, in der Gesamtschau die verträglichste Trassenvariante aus einem Variantenbündel auf Basis einer groben Wirkungsanalyse herauszuarbeiten.

Die zweite Filterstufe (Filterstufe II) wurde auf Basis der vorliegenden Verkehrsuntersuchungen, die vom Ingenieurbüro SHP Ingenieure durchgeführt wurde, angewendet (vgl. SHP Ingenieure: Stadt Oldenburg - Bebauungsplan N-777G, Trassenvarianten der Erschließung, Bewertung, Verkehrsuntersuchung zum B-Plan N-777 G, November 2019). Zusammenfassend wird in der Untersuchung ausgeführt, dass sich die Varianten aus verkehrlicher Sicht nur geringfügig unterscheiden:

„Bezüglich des Verkehrsanlaufs lassen sich alle Varianten leistungsfähig herstellen. Die Varianten 3a, 3b, 3c und 5 verbinden die beiden klassifizierten Straßen Alexanderstraße und Ammerländer Heerstraße direkt, was sich im Gesamtnetz-zusammenhang positiv auswirkt. In den Varianten 1, 1a, 4, 4a und 5a wird die Entlastungsstraße über den Posthalterweg (Gemeindestraße) an die Ammerländer Heerstraße angebunden. Die Varianten 1, 1a, 4, 4a und 5a sind wiederum vorteilhafter bezüglich der Erreichbarkeit“ des Einzelhandelsstandort Wechloy am Posthalterweg.

Aus den dazugehörigen Steckbriefen der Varianten geht des Weiteren hervor, dass sowohl am neuen Knotenpunkt Ammerländer Heerstraße/Entlastungsstraße als auch am Knotenpunkt Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg insgesamt eine ausreichende Verkehrsqualität erreicht wird

(QSV D), wodurch aus verkehrlicher Sicht kein Knotenpunkt zu favorisieren ist. Wichtig ist hierbei allerdings, dass weder die Filterstufen noch die Quotientenbildung die Hauptargumentation/-abwägung für die endgültige Trassenentscheidung darstellt, diese bildet die verbal-argumentativen Abwägung (Punkt 4). Die Filterstufen I-III dienten dabei als Bewertungsprozess vorab, wobei im Rahmen der Filterstufe III drei Varianten (4, 5 und 5a) ermittelt werden konnten. Nach der Durchführung der Filterstufen lagen somit noch drei verträgliche Varianten hinsichtlich der naturschutzfachlichen, verkehrlichen und privaten Belange vor. Somit war eine weitere tiefergehende Betrachtung notwendig, um eine Trassenempfehlung für die verträglichste Variante auszusprechen zu können.

3) Vorliegende Datenmatrix - Anlage 3 der Begründung - "Bewertungsstufe: mathematisch-rechnerische Methode":

Als Grundlage für die Bewertung der verschiedenen Trassenvarianten wurde darauffolgend eine Gewichtung der einzelnen Schutzgüter bzw. Bewertungsfelder untereinander vorgenommen. Demnach wurden die Werte aus der Datenmatrix für jedes Schutzgut bzw. Bewertungsfeld dieser drei Varianten (4, 5 und 5a) mit einer gleichen Maßeinheit in ein Verhältnis gesetzt.

Wie der Anlage 3 der Begründung entnommen werden kann, ist die Variante 5 lediglich bei den Schutzgütern Pflanzen, Tiere/Klima und Luft/ und Kultur- und Sachgüter auf dem "zweiten Rang". V5 besitzt bei keinem Schutzgut den höchsten und somit „unverträglichsten Wert“.

Schlussendlich kommt bei der Anwendung des Vergleichs von Maßzahlen aller Schutzgüter gem. UVPG (Quotientenbildung), die Variante 5 mit dem Wert 0,95 im Verhältnis zu den Varianten 4 (0,99) und 5a (1,00) als die Variante heraus, die bei der gleichgewichteten Betrachtung aller Schutzgüter, als die rechnerisch Verträglichste einzustufen ist. Auch diese Bewertungsstufe dient als Bewertungsprozess, wobei mittels der Bewertungsstufe jedoch keine eindeutige Vorzugsvariante herausgestellt werden konnte.

Nach Durchführung der Quotientenbildung wurde durch die Gesamtbewertung (vgl. Anlage 3, Gesamtbewertung) ersichtlich, dass durchgängig keine der drei Varianten in jedem insofern untersuchten Schutzgut diejenige ist, die die geringsten Beeinträchtigungen bzw. Auswirkungen mit sich bringt. Des Weiteren unterscheiden sich die drei Varianten in den ermittelten kleinsten proportionalen Größen lediglich marginal.

Um der Unvollständigkeit der mit der mathematisch-rechnerischen Methode betrachteten abwägungserheblichen Belange und den mit ihr verbundenen Bewertungsschwächen Rechnung zu tragen, wurde in eine verbal-argumentative Abwägung eingestiegen, um so abschließend zu reflektieren, welche die wesentlichsten Argumente für den Trassenverlauf der Entlastungsstraße sind und schlussendlich eine Vorzugsvariante zu ermitteln.

4) Verbal-argumentative Abwägung

Mit der verbal-argumentativen Abwägung, die über dem gesamten Bewertungsprozess der Trassenanalyse steht, wurde letztendlich eine Trassenentscheidung getroffen. Dabei wurden von der Stadt Oldenburg nochmals alle Belange gegeneinander und untereinander gerecht abgewogen und schlussendlich ausschlaggebende Abwägungskriterien des eigentlichen und übergeordneten Planungsziels zur Trassenfindung bestimmt.

In der verbal-argumentativen Abwägung (vgl. Kap. 2.4 der Begründung) wurden für die drei verbliebenen Varianten 4, 5 und 5a -nach der Filterstufe III- nochmals die Belange des Verkehrs aufgegriffen: „Für die Variante 4 wird am dreiarmigen signalisierten Knotenpunkt Posthalterweg/Am Heidbrook die Verkehrsqualitätsstufe B (QSV B) erreicht. Diese resultiert unter anderem aus der Tatsache, dass der Posthalterweg (Nebenstraße) dreiarmig ausgebildet ist, weil die Entlastungsstraße in Verlängerung der Straße Am Heidbrook umgesetzt wird. Schon im Bestand liegt im Bereich des Posthalterweges gegenüber der Ammerländer Heerstraße eine geringere Verkehrsbelastung vor. Darüber hinaus taucht ein Teil der Verkehre, die den Einzelhandelsstandort Wechloy als Ziel oder Quelle haben, nicht im Bereich der Ammerländer Heerstraße auf, sondern werden schon vorher dem Zielgebiet zugeführt. Ein Großteil der Verkehre der Entlastungsstraße erreicht den benachbarten Knotenpunkt Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg im Geradeausverkehr, was sich günstig auf die Signalisierung auswirkt und damit zu der Einstufung „B“ (QSV B) führt. Am vorhandenen signalisierten Knotenpunkt Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg wurde für die Variante 4 die Verkehrsqualitätsstufe D ermittelt.

In der Variante 5a wird ein vierarmiger Knotenpunkt ausgebildet, an dem die Verkehrsqualitätsstufe D festgestellt wurde. Am vorhandenen signalisierten Knotenpunkt Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg wurde auch hier die Verkehrsqualitätsstufe D ermittelt. Die Variante 5 wird direkt an die Ammerländer Heerstraße angebunden - für den dann neu auszubildenden Knotenpunkt wird die Verkehrsqualitätsstufe D erreicht. Darüber hinaus ist die Verkehrsstärke im Bestand in der Ammerländer Heerstraße (Hauptverkehrsstraße) höher als im Posthalterweg und der Querschnitt zwischen den beiden Knotenpunkten höher belastet, weil hier Quell- und Zielverkehre des Einkaufszentrums auftauchen. Daher ergibt sich der Unterschied der Verkehrsqualitätsstufe B bzw. D der Varianten 4 und 5.

Für die Varianten 4 und 5 ist zudem von einer guten Orientierung und Begreifbarkeit auszugehen, da die Entlastungsstraße im Geradeausverkehr direkt (V 5) bzw. indirekt (V 4) über den Posthalterweg zur Ammerländer Heerstraße (klassifizierte Straße) geführt wird. In der Variante 5a könnte es zu einer Fehlorientierung geradeaus in Richtung Südwesten (Einkaufszentrum) kommen.

Für die Variante 5a wurde die Fahrdynamik am besten bewertet, weil die Elementenfolge relativ stetig und die Radienfolge ausgewogen ist. Jedoch können auch die Varianten 4 und 5 hinsichtlich einer vorteilhafteren Fahrdynamik optimiert werden. Für die Varianten 4 und 5a sind darüber hinaus erhebliche Wechselwirkungen im Bauablauf mit dem Gewerbegebiet an der Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg zu erwarten, was negativ zu bewerten ist. Aus verkehrlicher Sicht unterscheiden sich die untersuchten und bewerteten Varianten insgesamt nur geringfügig, wodurch keine eindeutige Variantenentscheidung durch diesen Belang möglich ist.“

Aufgrund dieser Ergebnisse waren alle Varianten aus verkehrlicher Sicht unter Beachtung geeigneter Maßnahmen, wie bspw. einer Einrichtung einer Lichtsignalanlage oder Ergänzung einer Abbiegespur umsetzbar (vgl. Kap. 2.3.1/2.4 der Begründung).

Im nachfolgenden Schritt wurden daher Abwägungskriterien herauskristallisiert, da sich keine Variante als eindeutig vorteilhaft herausgestellt hat. Dadurch bedingt wurde reflektiert, welches die wichtigsten Gründe für den Bau einer solchen Straße sind. Diese Kriterien wurden bewusst durch die Reflektion des eigentlichen und übergeordneten Planungsziels bestimmt (vgl. Begründung Kap. 2.4). Dabei haben sich folgende Kriterien ergeben:

1. Verbindungsfunktion der Entlastungsstraße für alle Verkehrsteilnehmer:

Der Rat der Stadt Oldenburg hat in seiner Sitzung am 31.03.2014 beschlossen, dass zur Verbesserung der Verkehrserschließung der nördlichen Stadtgebiete und insbesondere zur Entlastung des stark beeinträchtigten Verkehrs auf der Alexanderstraße eine Verbindungsstraße zwischen Alexanderstraße (L 824) und der Ammerländer Heerstraße (K 348) hergestellt werden soll.

Es soll somit eine Verbindung zwischen zwei klassifizierten Straße (Alexanderstraße und Ammerländer Heerstraße) hergestellt werden

Der Einzelhandel konzentriert sich in der Nähe des Plangebietes am Posthalterweg (Einkaufszentrum Wechloy) (Bestandsgewerbeflächen an der Ammerländer Heerstraße/ Einzelhandelsstandort Wechloy). Es nicht planerische Zielsetzung eine neue unmittelbare Anbindung an das Einkaufszentrum Wechloy umzusetzen.

Das vorangestellte, städtebauliche Ziel besteht vielmehr darin, die mit Hilfe des Baurechtes geschaffenen eingeschränkten Gewerbegebiete der eigentlichen Zielgruppe, unter anderem dem Handwerk und dem produzierenden Gewerbe, vorzuhalten und die gewerblichen Verkehre direkt auf die übergeordnete Straße, der Ammerländer Heerstraße (K 348), zu leiten.

Bei Varianten 4 und 5a sind zudem erhebliche Wechselwirkungen im Bauablauf

mit dem Gewerbegebiet an der Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg zu erwarten. Gewerbliche Verkehre aus dem zukünftigen Gewerbegebiet auf dem Fliegerhorst werden bei Variante 4 und 5a zusätzlich zu dem bereits vorhandenen gewerblichen Verkehr auf dem Posthalterweg zugeleitet. Auch wird die Entlastungsstraße nicht zur Erschließung von Famila gebaut. Der Großteil der zusätzlichen Verkehre (von bzw. auf die Entlastungsstraße) hat nicht Ziel oder Quelle bei Einzelhandelsstandort Wechloy oder bei den Bestandsgewerbeflächen an der Ammerländer Heerstraße.

Das Verkehrsaufkommen eines neuen, großen Stadtteils auf dem Fliegerhorstgeländes und dem neuentstehenden Gewerbegebiet soll und muss demzufolge vertraglich abgewickelt werden.

Um die erzielte eine Nutzungsmischung auf dem Fliegerhorst und u.a. auch einen Ausbau von Radwegen zu gewährleisten, benötigt es jedoch ein dafür angemessenes Erschließungssystem. In diesem Erschließungssystem müssen dabei alle Verkehrsteilnehmer bedacht werden, was bei der Planung der Entlastungsstraße vorliegend der Fall ist.

Denn mit dem Planvorhaben sollen die auf dem Fliegerhorstgelände entstehenden 950 Wohnungen eine bessere verkehrliche Anbindung, sowohl für den motorisierten (PKW) als auch für den nicht motorisierten Individualverkehr (Fußgänger und Radfahrer) und den ÖPNV erhalten. Somit dient die Entlastungsstraße nicht nur für den motorisierten Individualverkehr, sondern auch für Fußgänger, Radfahrer und den ÖPNV.

Der markant gelegene Fuß- und Radweg wird zunächst entlang der Gleistrasse fortgeführt, so wie es im Masterplan vorgesehen ist. Der bereits in der Örtlichkeit vorhandene Fuß- und Radweg am „Peerdebrok“ wird des Weiteren berücksichtigt und festgesetzt. Der südöstlich des Geltungsbereiches gelegene Teil des Peerdebroks wird dabei umgeleitet und über eine dortige Querungshilfe geführt, wobei in diesem Abschnitt ein Zweirichtungsradweg vorgesehen ist.

Ab der Querungshilfe im angebauten Bereich ist der Radweg beidseitig nur als Einrichtungsradweg geplant. Demnach wird der Teilabschnitt des Peerdebroks wieder auf kürzestem Wege zur alten Trasse des Peerdebroks geführt, indem der Fuß- und Radweg (F+R) an den nördlich gelegenen F+R aus dem Bebauungsplan N-777 F anschließt. Folglich wird eine bislang fehlende Tangentialverbindung der dortigen Wohngebiete mit der Ammerländer Heerstraße durch die Entlastungsstraße entwickelt und damit eine wichtige innerstädtische Radverkehrsachse erschlossen und kurze Wegeverbindungen für alltägliche Radverkehre geschaffen.

Das Konzept samt des Regelprofils ist der Anlage 5 und 6, der Begründung zum Bebauungsplan, zu entnehmen. Dieses wurde vom Amt für Verkehr und Straßenbau der Stadt Oldenburg, unter Einbeziehung aller notwendigen Parameter und der örtlichen Gegebenheiten, erarbeitet.

Ebenso werden verstärkt ÖPNV-Anbindungen berücksichtigt, damit das Angebot des öffentlichen Verkehrs ausgeweitet werden kann. Das Ziel einer Anhebung der ÖPNV-Nutzung kann allerdings nur durch ein attraktives Angebot erreicht werden, um so in großem Umfang neue Fahrgäste für den ÖPNV zu gewinnen und Fahrten vom PKW zu verlagern. Die Entlastungsstraße kann dazu beitragen das Ziel einer Anhebung der ÖPNV-Nutzung -bspw. durch schnellere Busverbindungen- zu erreichen und die Alexanderstraße dabei zeitgleich zu entlasten. Denn auch durch geringere Verkehrsbelastungen, bspw. an der Alexanderstraße und durch kürzere Wege steigt die Lebensqualität der dort umliegenden Wohngebiete. Kürzere Wege bedingen dann auch einen geringeren Energieverbrauch und das Umsteigen auf den ÖPNV und die Wahrnehmung des ausgebauten Radwegenetzes.

2. Fahrstreckenlängen [km] der Trassenvarianten (Entfernung zw. Peerdebrook und Ammerländer Heerstraße):

Die der Bewertung zugrunde gelegten Trassenlängen beziehen sich bei allen zehn Varianten immer bis zum jeweiligen Anschluss an die Ammerländer Heerstraße (klassifizierte Straße), damit der notwendige Lückenschluss innerhalb des städtischen Hauptverkehrsstraßennetzes gegeben ist.

Dementsprechend ist auch bei den Varianten 1, 1a, 2, 4, 4a und 5a der entsprechende Abschnitt des Posthalterweges und auch der Straße Am Heidbrook mit in die Gesamtstrecke einzubeziehen.

Die Streckenlänge basiert demnach auf der gesamt betrachteten Strecke vom Ausgangspunkt, hier Peerdebrook, und dem endgültigen Anschlusspunkt, hier Ammerländer Heerstraße. Also die gesamte Länge des jeweiligen Trassenkörpers, der die vorhandenen Flächen überplant. Auch die gesamte Trassenuntersuchung baut auf den Längen der SHP-Varianten (Stand 2019) bzw. den gänzlich tangierten Flächen auf, somit wurden in die Trassenuntersuchung auch die Flächen des Posthalterweges und des Heidbrooks einbezogen.

Dadurch, dass alle Trassen somit vom Startpunkt und bis zum Anschlusspunkt an die Ammerländer Heerstraße betrachtet wurden, konnte eine Einheitlichkeit in der Bewertung erzielt werden. Somit liegt für die Variante 5 die kürzeste Gesamtstreckenlänge vor.

3. geringstmögliche Zerschneidung von naturschutzfachlich wertvollen zusammenhängenden Flächen (vgl. Begründung Kap. 2.4):

Hinsichtlich der geringstmöglichen Zerschneidungseffekte, der nach der Filterstufe III übrig gebliebenen Varianten 4, 5 und 5a, tangieren die Variante 4 und 5a in der Grobtrassierung die Überplanung von Gemeinbedarfsflächen und Sonderbauflächen. Zwar kann der Trassenverlauf optimiert werden, sodass diese Flächen nicht mehr betroffen sind, allerdings wird durch die Verschiebung der Tras-

se in nördliche Richtung dann der dort befindliche Wald tangiert. Es müsste dabei auf einer Breite zw. 3 m-4,5 m in den Waldrand am Posthalterweg eingegriffen werden, zzgl. 2-5m temporären Arbeitsstreifen. Auch müsste auf einer Breite zw. 2 m-8 m in den Waldrand am Heidbrook eingegriffen werden, zzgl. 2-5m temporären Arbeitsstreifen.

Variante 5 hingegen muss weder großzügig private Flächen umgehen, noch werden durch ihre Optimierung weitere Waldflächen überplant. Nach Einschätzung der Unteren Naturschutzbehörde ist bei der Variante 5 eine eher randliche Durchschneidung gegenüber einer zentralen Durchschneidung möglich. Daneben bedingt die Variante 5 die geringstmögliche Zerschneidung von naturschutzfachlich wertvollen zusammenhängenden Flächen (Schutzgut Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt) aufgrund der Möglichkeit der Optimierung des Trassenverlaufs.

Dies wird durch fachgutachterliche Einschätzung sowie nach Einschätzung der Unteren Naturschutzbehörde bestätigt.

Die Variante 5 verläuft bereits in der Grobplanung randlich eines zusammenhängenden Flächenkomplexes, sodass dieser in weiten Teilen erhalten bleibt, während insbesondere die Variante 4 für eine Zerschneidung des Flächen- und Habitatkomplexes sorgt. Darüber hinaus sorgen die im Bebauungsplan festgesetzten Amphibienleiteinrichtungen für die Anbindung des zusammenhängenden Komplexes an die umliegenden Habitate, sodass auch diese räumlichen Beziehungen aufrechterhalten werden können.

Das Abwägungsergebnis hatte zur Folge, dass sich schlussendlich die Variante 5 in der Gesamtabwägung als die verträglichste Lösung herausstellt, da sie im Verhältnis die günstigsten Eigenschaften hat.

Zudem wird sie den Grundsätzen des Vermeidungs- und Minderungsgebots in vollem Umfang, bei gleichzeitiger Erfüllung des Planungszieles - der Entlastung des Verkehrs auf der Alexanderstraße sowie der übergeordneten Verbindungsfunktion der Alexanderstraße auf Höhe des Fliegerhorstes und der Ammerländer Heerstraße - gerecht.

Darüber hinaus wurde mit den im Verfahren vorgelegten Gutachten und der durchgeführten Trassenvariantenanalyse, unter Berücksichtigung der heutigen Bedarfe und Entwicklungen, die vorliegende Trassenführung fach- und sachgerecht, im Rahmen einer ergebnisoffenen und gerechten Abwägung aller öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gem. § 1 Abs. 7 Baugesetzbuch (BauGB), ermittelt.

Im Auftrag unseres Mandanten hat die Brilon Bondzio Weiser Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH die dem Planentwurf zugrunde liegenden

Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich.

Verkehrsuntersuchungen des Büros SHP aus September 2017 sowie November 2019 und die darauf aufbauende Alternativenprüfung in der Begründung des Bebauungsplans gutachterlich untersucht. Das Untersuchungsergebnis des Sachverständigen Dr. Bondzio ist in der anliegenden Stellungnahme vom 03.06.2020 zusammengefasst, die wir vollinhaltlich zum Gegenstand dieser Einwendung machen.

Der Gutachter zeigt auf, dass erhebliche fachliche Zweifel an der behaupteten Verkehrsqualität der Trassenvariante 5 bestehen. Er zeigt weiter auf, dass die Argumentation hinsichtlich der Abwägung der unterschiedlichen Trassenvarianten offensichtlich nicht fachlich begründet, sondern einseitig (politisch) vorgeprägt ist. Entgegen dem Eindruck, der in der Bebauungsplanbegründung vermittelt wird, ergebe sich aus den Verkehrsgutachten des Büros SHP keinesfalls, dass die Trasse 5 die aus fachlicher Sicht letztendlich allein vorzugswürdige Trasse ist. Vielmehr seien in der Verkehrsuntersuchung des Büros SHP genügend Hinweise zu finden, die eine Empfehlung zugunsten der Varianten 4 und 5a begründen könnten. Vielmehr hat die Stadt im Rahmen der Bebauungsplanbegründung lediglich die teilweise nur marginal relevanten Argumente, wie z. B. die „direkte Verbindung zwischen den Ortsdurchfahrten zweier klassifizierter Straßen“ nach vorne gestellt, um die Auswahlentscheidung zugunsten der Trasse 5 zu begründen.

Das Gutachten von 2017 ist bezüglich der Verkehrsmengen sowie der Verkehrsqualitäten für die Trassenvarianten 5, 3a, 3b und 3c veraltet und darf, insbesondere zur Interpretation von Zahlen und Verkehrsqualitäten im Zusammenhang mit den Trassenvarianten 5, 3a, 3b und 3c deshalb nicht mehr für die vorliegende Planung herangezogen werden. Das Gutachten von 2019 ist für die vorliegende Bauleitplanung zu verwenden.

Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich, jedoch wird zur redaktionellen Klarstellung die „Ergänzende Untersuchung“ (mikroskopische Verkehrsflusssimulation) (vgl. ergänzende Verkehrsuntersuchung zum B-Plan N-777G – Knotenpunktuntersuchung Variante 5, Stand Februar 2020) den Planunterlagen beigelegt.

Da sich durch die mikroskopische Verkehrsflusssimulation jedoch keine neuen Ergebnisse für die Planunterlagen - insbesondere nicht für das Abwägungsergebnis - ergeben, wird diese lediglich zur redaktionellen Klarstellung den Planunterlagen beigelegt. Nach Köster (a.a.O. Rnr. 9 zu § 4a; OVG Lüneburg, Beschluss vom 10. Mai 2016 – 1 MN 180/15 –, juris Rnr. 28) löst auch die Einholung eines Gutachtens, wenn damit keine Planänderung verbunden ist, sondern lediglich erhobenen Einwendungen nachgegangen wird, keine Pflicht zur neuen Beteiligung aus. Dies gilt erst recht, wenn das Gutachten schon vorhanden war, nur nicht mit ausgelegt wurde, wie im vorliegenden Fall.

Diese mikroskopische Verkehrsflusssimulation bestätigt dabei die Ergebnisse des SHP Gutachtens aus dem Jahr 2019 und dient folglich als Untermauerung der in der öffentlichen Auslegung bereits dargelegten Ergebnisse sowie der Trassenentscheidung des Abwägungsprozesses.

In dieser ergänzenden Verkehrsuntersuchung wurde für den entstehenden Knotenpunkt der Trassenvariante 5 (Ammerländer Heerstraße/Entlastungsstraße sowie die damit im Zusammenhang stehenden Knotenpunkte Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg/Am Tegelbusch sowie Posthalterweg/Am Heidbrook) eine vertiefte Untersuchung zu den zu erwartenden Verkehrsqualitäten durchgeführt. Die Trassenvariante 5 wurde dabei für die maßgebende Spitzenstunde (nachmittags) simuliert. Es wurden verschiedene Ausbauzustände für die Trassenvariante 5 untersucht, die sich bezüglich der Knotenpunktgestaltung bzw. der Gestaltung des Verkehrsraumes zwischen den Knotenpunkten unterscheiden. Die im Rahmen der Trassenuntersuchung getroffenen bzw. mit der Stadtverwaltung abgestimmten Annahmen zu Verkehrserzeugung und Verkehrsbelastung hatten darin weiterhin Bestand. Bezüglich der anzusetzenden Belastungen innerhalb der Verkehrssimulation sowie der zu berücksichtigenden Signaltechnik erfolgte eine ergänzende Abstimmung mit der Stadtverwaltung. Als Ergänzung

bzw. zur Evaluation führte die Stadtverwaltung noch Zählungen durch, die zur Ableitung der Dimensionierungsbelastungen hinzugezogen wurden. Die im Steckbrief dargestellten Verkehrsqualitäten für die Variante 5 (gilt auch für 3a, 3b und 3c) beruhen auf den Ergebnissen der Verkehrsflusssimulation und zwar auf dem optimierten Ausbauzustand. Die Knotenpunkte wurden als voneinander funktional abhängige Knotenpunkte behandelt und es wurde überprüft, ob sie sich gegenseitig überstauen. Die Qualitätsstufe D ergibt sich demnach sowohl aus der ergänzenden Untersuchung (Simulation) also auch aus dem SHP-Gutachten von 2019. Das Regelprofil des endgültigen Trassenverlaufs der Variante 5 ist der Anlage 5, der Begründung zum Bebauungsplan, zu entnehmen. Dieses wurde vom Amt für Verkehr und Straßenbau der Stadt Oldenburg, unter Einbeziehung aller notwendigen Parameter und der örtlichen Gegebenheiten, erarbeitet. Mit dieser ergänzenden Verkehrsuntersuchung (Simulation) wurden folglich die Verkehrsflüsse über beide Knoten ausreichend ermittelt. Dass die Trassenvariante 5 ausreichend leistungsfähig ist, kann somit auch der zusätzlichen „Ergänzende Untersuchung“ (Simulation) (Ergänzende Verkehrsuntersuchung zum B-Plan N-777G – Knotenpunktuntersuchung Variante 5, Stand Februar 2020) entnommen werden. Aus verkehrlicher Sicht unterscheiden sich die untersuchten und bewerteten Varianten insgesamt nur geringfügig. Zu den „genügenden Hinweisen“ kann an dieser Stelle keine Aussage getroffen werden, da diese nicht explizit benannt werden.

Hinsichtlich der verkehrlichen Belange ist auch von Bedeutung, dass nach den verkehrlichen Untersuchungen von SHP Ingenieure alle untersuchten Varianten – und somit auch die Variante 5 - aus verkehrsplanerischer Sicht trotz gewisser Unterschiede grundsätzlich machbar und umsetzbar sind. Bezüglich des Verkehrsablaufs lassen sich alle Varianten leistungsfähig herstellen und könnten vor diesem Hintergrund realisiert werden. In der Bürgerversammlung am 03.12.2019 wurde dies von der Stadt Oldenburg und SHP entsprechend kommuniziert.

Darüber hinaus wurden im Rahmen der Trassenvariantenuntersuchung keine, „marginal relevanten Argumente“ -wie nebenstehend betitelt- herangezogen. Es wurden dabei alle zehn Trassenvarianten mit ihren Auswirkungen in Bezug auf die Schutzgüter des UVPG Mensch, Pflanzen und Tiere sowie biologische Vielfalt, Boden und Fläche, Wasser, Klima/Luft, Landschaft, Kultur- und sonstige Sachgüter, sowie weiteren Bewertungsfeldern wie Verkehr, Wirtschaftlichkeit, Berührung privater Belange und weiteren öffentlichen Belangen samt deren zugehörigen Wirkfaktoren dargestellt.

Diese umfassende Betrachtung sämtlicher, aufgeführter Kriterien dient zielführend dazu, dass die unter Berücksichtigung aller Belange objektiv am besten geeignete Variante herausgearbeitet werden konnte.

Eine Kernaussage der fachlichen Stellungnahme des Gutachters Dr. Bondzio ist die, dass die von dem Büro SHP und der Stadt Oldenburg behauptete ausreichende Qualität des Verkehrsablaufs (QSV Stufe D) bei Trassenvarianten fachlich nicht begründet worden ist und auch nicht begründet werden kann, weil sich die Qualitätsstufe D für die Trassenvarianten nur aus den HBS-Berechnungen für den jeweiligen Einzelknoten ergibt. Im Falle der Trassenvariante 5 wäre es jedoch dringend erforderlich gewesen, die Knoten (Kreuzung/Einmündung) nicht einzeln zu betrachten, sondern als verkehrstechnisch voneinander abhängige Knoten.

Mit den im Verfahren vorgelegten Gutachten und der durchgeführten Trassenvariantenanalyse, unter Berücksichtigung der heutigen Bedarfe und Entwicklungen, wurde die vorliegende Trassenführung fach- und sachgerecht unter Einbeziehung aller Belange, insbesondere auch der privaten und öffentlichen Belange, ermittelt.

Mit der zusätzlich, zur redaktionellen Klarstellung, vorgelegten ergänzenden Untersuchung (Simulation) werden die Ergebnisse des SHP Gutachtens aus dem Jahr 2019 bestätigt und dient folglich als Untermauerung der in der öffentlichen Auslegung bereits dargelegten Ergebnisse sowie der Trassenentscheidung des Abwägungsprozesses.

Schlussendlich wurde die Variante 5 in der Gesamtabwägung als die verträglichste Lösung herausgestellt, da sie im Verhältnis die günstigsten Eigenschaften hat. Zudem wird sie den Grundsätzen des Vermeidungs- und Minderungsgebots in vollem Umfang, bei gleichzeitiger Erfüllung des übergeordneten Planungszieles -der drei Hauptabwägungsargumente: Verbindungsfunktion der Entlastungsstraße für alle Verkehrsteilnehmer, Fahrstreckenlängen [km] der Trassenvarianten (Entfernung zw. Peerdebrok und Ammerländer Heerstraße), geringstmögliche Zerschneidung von naturschutzfachlich wertvollen zusammenhängenden Flächen- gerecht (vgl. Begründung Kap. 2.4).

Da es zudem nicht planerisches Ziel ist, eine neue unmittelbare Anbindung an das Einkaufszentrum Wechloy umzusetzen, waren die Varianten 4 und 5a nicht weiter zielwirksam. Der Großteil der zusätzlichen Verkehre (von bzw. auf die Entlastungsstraße) hat nicht Ziel oder Quelle bei Einzelhandelsstandort Wechloy oder bei den Bestandsgewerbeflächen an der Ammerländer Heerstraße.

Das vorangestellte, städtebauliche Ziel besteht vielmehr darin, die mit Hilfe des Baurechtes geschaffenen eingeschränkten Gewerbegebiete der eigentlichen Zielgruppe, unter anderem dem Handwerk und dem produzierenden Gewerbe, vorzuhalten und die gewerblichen Verkehre direkt auf die übergeordnete Straße, der Ammerländer Heerstraße (K 348), zu leiten.

Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich, jedoch wird, wie bereits vorangegangen beschrieben, zur redaktionellen Klarstellung die „Ergänzende Untersuchung“ (mikroskopische Verkehrsflusssimulation) (vgl. ergänzende Verkehrsuntersuchung zum B-Plan N-777G – Knotenpunktuntersuchung Variante 5, Stand Februar 2020) den Planunterlagen beigelegt.

In dieser ergänzenden Verkehrsuntersuchung wurde für den entstehenden Knotenpunkt der Trassenvariante 5 (Ammerländer Heerstraße/Entlastungsstraße sowie die damit im Zusammenhang stehenden Knotenpunkte Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg/Am Tegelbusch sowie Posthalterweg/Am Heidbrook)

Eine sachgerechte Beurteilung der Variante 5 sei daher nur mittels einer mikroskopischen Verkehrssimulation unter Einbeziehung der Verkehrssignalsteuerung der beiden benachbarten, nur ca. 150 m auseinanderliegenden Knoten (Einmündung der Trasse 5 / Ammerländer Heerstraße und Ammerländer Heerstraße / Posthalterweg) möglich. Damit mangelt es der Abwägungsentscheidung der Stadt hinsichtlich der Trasse 5 an einer wesentlichen Grundlage. Die alleinige Behauptung in der Bebauungsplanbegründung, durch eine geeignete Koordinierung der beiden Signalanlagen werde man den Verkehr so abwickeln können, dass die Qualität des Verkehrsablaufes mindestens Stufe D erreicht, bleibt unbelegt und ist eher als unbegründetes Wunschdenken zu qualifizieren. Wir behalten uns an dieser Stelle ausdrücklich vor, die erforderliche mikroskopische Verkehrsflusssimulation durchführen zu lassen, von der mit großer Wahrscheinlichkeit zu erwarten ist, dass sie eine Absenkung der vorliegend für die Trassenvariante 5 angenommene Qualitätsstufe D auf die Stufe E bedeutet, die als Ergebnis einer Neuplanung

eine vertiefte Untersuchung zu den zu erwartenden Verkehrsqualitäten durchgeführt. Die Trassenvariante 5 wurde dabei für die maßgebende Spitzenstunde (nachmittags) simuliert. Es wurden verschiedene Ausbauzustände für die Trassenvariante 5 untersucht, die sich bezüglich der Knotenpunktgestaltung bzw. der Gestaltung des Verkehrsraumes zwischen den Knotenpunkten unterscheiden. Die im Rahmen der Trassenuntersuchung getroffenen bzw. mit der Stadtverwaltung abgestimmten Annahmen zu Verkehrserzeugung und Verkehrsbelastung hatten darin weiterhin Bestand. Bezüglich der anzusetzenden Belastungen innerhalb der Verkehrssimulation sowie der zu berücksichtigenden Signaltechnik erfolgte eine ergänzende Abstimmung mit der Stadtverwaltung. Als Ergänzung bzw. zur Evaluation führte die Stadtverwaltung noch Zählungen durch, die zur Ableitung der Dimensionierungsbelastungen hinzugezogen wurden.

Die im Steckbrief dargestellten Verkehrsqualitäten für die Variante 5 (gilt auch für 3a, 3b und 3c) beruhen auf den Ergebnissen der Verkehrsflusssimulation und zwar auf dem optimierten Ausbauzustand. Die Knotenpunkte wurden als voneinander funktional abhängige Knotenpunkte behandelt und es wurde überprüft, ob sie sich gegenseitig überstauen. Die Qualitätsstufe D ergibt sich demnach sowohl aus der ergänzenden Untersuchung (Simulation) also auch aus den SHP-Gutachten von 2019.

Das Regelprofil des endgültigen Trassenverlaufs der Variante 5 ist der Anlage 5, der Begründung zum Bebauungsplan, zu entnehmen. Dieses wurde vom Amt für Verkehr und Straßenbau der Stadt Oldenburg, unter Einbeziehung aller notwendigen Parameter und der örtlichen Gegebenheiten, erarbeitet. Mit dieser ergänzenden Verkehrsuntersuchung (Simulation) wurden folglich die Verkehrsflüsse über beide Knoten ausreichend ermittelt.

Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich, jedoch wird, wie bereits vorangegangen beschrieben, zur redaktionellen Klarstellung die „Ergänzende Untersuchung“ (mikroskopische Verkehrsflusssimulation) (vgl. ergänzende Verkehrsuntersuchung zum B-Plan N-777G – Knotenpunktuntersuchung Variante 5, Stand Februar 2020) den Planunterlagen beigelegt.

Die beiden Knotenpunkte Ammerländer Heerstraße/Entlastungsstraße (neuer Knotenpunkt) und Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg liegen recht nah bei einander, also sind in der Trassenvariante 5 beide zu signalisieren und die Signalisierung aufeinander abzustimmen. Gleiches gilt aber auch für die Trassenvarianten, die an den Posthalterweg anschließen, wie z.B. Trassenvariante 4. Auch hier gäbe es zwei dicht aufeinander folgende signalisierte Knotenpunkte, da der heute vorfahrtgeregelte Knotenpunkt Posthalterweg/Am Heidbrook signalisiert werden muss, um leistungsfähig zu sein. Eine Koordinierung beider Knotenpunk-

inakzeptabel ist. Nach den Definitionen des HBS-Regelwerkes würden sich dabei Staus bilden, die sich bei vorhandenen Belastungen nicht mehr abbauen, Wartezeiten sehr große und dabei stark streuende Werte annehmen und schon geringfügige Verschlechterungen der Einflussgrößen zum Verkehrszusammenbruch führen können.

Die Methodik der Trassenalternativenprüfung in der Begründung des Bebauungsplans mit den Filterstufen I (naturschutzrechtliche Belange), II (Verkehr) und III (Berührung privater Belange und weiterer öffentlicher Belange) führt dazu, dass die drei Varianten 4, 5 und 5a nahezu gleichwertig sind, so dass die Trassenempfehlung im Anschluss daran allein nach einer verbalargumentativen Abwägung erfolgt. Diese wiederum stützt sich allein auf die drei Kriterien „Verbindungsfunktionen der Entlastungsstraße“, „Fahrstreckenlängen der Trassenvarianten“ und „geringstmögliche Zerschneidung von naturschutzfachlichen wertvollen zusammenhängenden Flächen“. Hinsichtlich der verkehrlichen Bewertung stützt sich die Bebauungsplanbegründung dabei auf die SHP-Untersuchung von 2019, welche indes insoweit keine Empfehlung ausspricht. Die verbalargumentative Anwendung der beiden weiteren Kriterien ist ebenfalls nicht nachvollziehbar, z. B. weil die Tatsache, dass 39% des Gesamtverkehrs der Entlastungsstraße das Familia-Einkaufscenter und das dortige Gewerbegebiet am Posthalterweg als Ziel oder Quelle haben, unberücksichtigt bleibt, und weil unzutreffende Feststellungen hinsichtlich der Fahrstreckenlängen der Trassenvarianten zugrunde gelegt werden.

te wäre auch hier ggf. sinnvoll. Zu welchen Rückstauerereignissen es in der maßgebenden Spitzenstunde (nachmittags) im Posthalterweg und der Straße Am Heidbrook kommt ist der Darstellung der Verkehrsqualitäten im zugehörigen Steckbrief zu entnehmen. Darüber hinaus sind die Ergebnisse für die Trassenvariante 5 in der zusätzlichen Simulation (vgl. Ergänzende Verkehrsuntersuchung zum B-Plan N-777G – Knotenpunktuntersuchung Variante 5, Stand Februar 2020) dokumentiert.

Die Trassenvariante 5 wurde dabei für die maßgebende Spitzenstunde (nachmittags) simuliert (vgl. Ergänzende Verkehrsuntersuchung zum B-Plan N-777G – Knotenpunktuntersuchung Variante 5, Stand Februar 2020). Hier wurden verschiedene Ausbauzustände für die Trassenvariante 5 durchgearbeitet und bewertet. Die im Steckbrief dargestellten Verkehrsqualitäten für die Variante 5 (gilt auch für 3a, 3b und 3c) beruhen auf den Ergebnissen der Verkehrsflusssimulation und zwar auf dem höchstmöglichen Ausbauzustand. Die Knotenpunkte wurden als voneinander funktional abhängige Knotenpunkte behandelt und es wurde überprüft, ob sie sich gegenseitig überstauen.

In der vorliegenden Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2019, wird zudem keine Aussage diesbezüglich getroffen, dass sich die Verkehrsqualität von D auf E im Kraftfahrzeugverkehr verschlechtert. Diese nebenstehende Aussage entspricht nicht den Berechnungsergebnissen. Die Verkehrsqualität ist in der Trassenvariante 5 ausreichend.

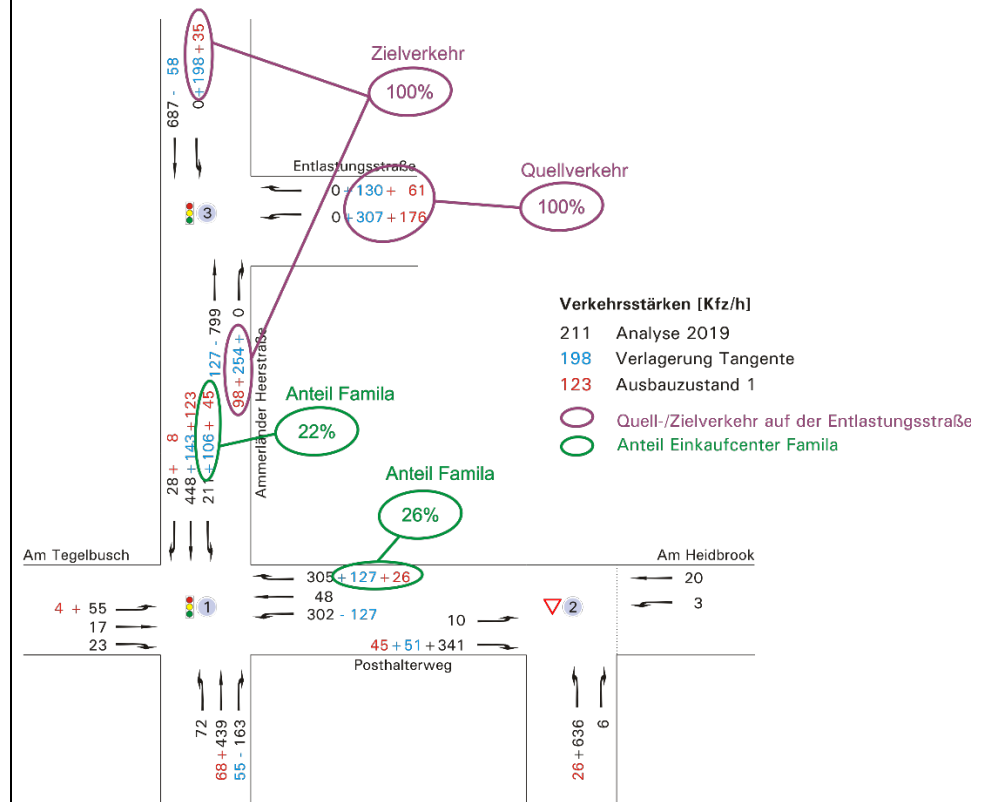
Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich, jedoch wird, wie bereits vorangegangen beschrieben, zur redaktionellen Klarstellung die „Ergänzende Untersuchung“ (mikroskopische Verkehrsflusssimulation) (vgl. ergänzende Verkehrsuntersuchung zum B-Plan N-777G – Knotenpunktuntersuchung Variante 5, Stand Februar 2020) den Planunterlagen beigelegt.

Die Angabe, dass 39 Prozent des Verkehrs aus Richtung Fliegerhorst bzw. von der Entlastungsstraße zu Familia fahren, entspricht nicht den Ergebnissen des SHP-Gutachtens von 2019. Es sind in der Trassenvariante 5 insgesamt lediglich rund 22 Prozent im Zielverkehr und 26 Prozent im Quellverkehr, insgesamt sind es 24 Prozent und nicht 39 Prozent:

Im Zielverkehr fahren 151 Kfz/h (106+45 Kfz/h) in den Posthalterweg. Bezogen auf den Gesamtverkehr der Entlastungsstraße Richtung Westen (130 + 61 + 307+176 Kfz/h = 674 Kfz/h) sind dies ca. 22 Prozent. Im Quellverkehr kommen von Familia 153 Kfz/h (127+26 Kfz/h). Bezogen auf den Gesamtverkehr der Entlastungsstraße Richtung Osten (98 + 254 + 198 + 35 Kfz/h = 585 Kfz/h) sind dies 26 %. Wird die Summe des Quell- und Zielverkehrs (151 + 153 = 304 Kfz/h) auf

Auf die beigefügte Stellungnahme der Brilon Bondzio Weiser Ingenieurgesellschaft kann insoweit verwiesen werden.

die Querschnittsbelastung der Entlastungsstraße ($674 + 585 = 1.259 \text{ Kfz/h}$) bezogen, so ergibt sich ein Anteil von ca. 24 %.
Etwa drei Viertel des Verkehrs, der über die Entlastungsstraße kommt bzw. dort hinfährt, hat damit nicht Quelle oder Ziel bei Famila. Entsprechend wird der Knotenpunkt Posthalterweg/Am Heidbrook in der Trassenvariante 5 nicht mit diesen Verkehren belastet.



Die Verkehrsbeziehung zum Famila-Einkaufszentrum ist zudem eine relevante und zu betrachtende Größe innerhalb des Verkehrsgutachtens von SHP, die im Kriterium „Verkehrswirksamkeit, Verkehrszahlen“ entsprechend gewürdigt wird: „Bezogen auf die Erreichbarkeit verkehrlich relevanter Ziele im Netz wie des Einkaufszentrums Famila im Posthalterweg sind die Varianten 1, 1a, 4, 4a und 5a am besten zu bewerten, weil sie die Verkehrsmengen direkt zuführen.“

Der Einzelhandel konzentriert sich in der Nähe des Plangebietes am Posthalterweg (Einkaufszentrum Wechloy) (Bestandsgewerbeflächen an der Ammerländer Heerstraße/ Einzelhandelsstandort Wechloy).

Wie vorangegangen beschrieben, ist es nicht planerische Zielsetzung eine neue unmittelbare Anbindung an das Einkaufszentrum Wechloy umzusetzen, wodurch die Varianten 4 und 5a nicht entsprechend zielwirksam sind. Der Großteil der zusätzlichen Verkehre (von bzw. auf die Entlastungsstraße) hat nicht Ziel oder Quelle bei Einzelhandelsstandort Wechloy oder bei den Bestandsgewerbeflächen an der Ammerländer Heerstraße.

Dies entspricht nicht den drei Hauptabwägungsargumenten (Verbindungsfunktion der Entlastungsstraße für alle Verkehrsteilnehmer, Fahrstreckenlängen [km] der Trassenvarianten (Entfernung zw. Peerdebrook und Ammerländer Heerstraße), geringstmögliche Zerschneidung von naturschutzfachlich wertvollen zusammenhängenden Flächen) der Stadt Oldenburg für die Trassenuntersuchung (vgl. Kap. 2.4 der Begründung).

Das vorangestellte, städtebauliche Ziel besteht vielmehr darin, die mit Hilfe des Baurechtes geschaffenen eingeschränkten Gewerbegebiete der eigentlichen Zielgruppe, unter anderem dem Handwerk und dem produzierenden Gewerbe, vorzuhalten und die gewerblichen Verkehre direkt auf die übergeordnete Straße, der Ammerländer Heerstraße (K 348), zu leiten.

Die Trassenlängen wurden zudem unter gleichen Voraussetzungen für alle zehn Trassen ermittelt. Auch die gesamte Trassenuntersuchung baut auf den Längen der SHP-Varianten (Stand 2019) bzw. den gänzlich tangierten Flächen auf. Die der Bewertung zugrunde gelegten Trassenlängen beziehen sich bei allen zehn Varianten immer bis zum jeweiligen Anschluss an die Ammerländer Heerstraße (klassifizierte Straße), damit der notwendige Lückenschluss innerhalb des städtischen Hauptverkehrsstraßennetzes gegeben ist.

Dementsprechend ist auch bei den Varianten 1, 1a, 2, 4, 4a und 5a der entsprechende Abschnitt des Posthalterweges und auch der Straße Am Heidbrook mit in die Gesamtstrecke einzubeziehen.

Die Streckenlänge basiert demnach auf der gesamtbetrachteten Strecke vom Ausgangspunkt, hier Peerdebrook, und dem endgültigen Anschlusspunkt, hier Ammerländer Heerstraße. Also die gesamte Länge des jeweiligen Trassenkörpers, der die vorhandenen Flächen überplant. Somit wurden in die Trassenuntersuchung auch die Flächen des Posthalterweges und des Heidbrooks einbezogen.

Dadurch, dass alle Trassen somit vom Startpunkt und bis zum Anschlusspunkt an die Ammerländer Heerstraße betrachtet wurden, konnte eine Einheitlichkeit in der Bewertung erzielt werden. Denn auch der Heidbrook/Posthalterweg müsste bei Realisierung der Varianten 4 und 5a baulich umgestaltet werden. Im Falle

Insgesamt sind die vorliegende Trassenalternativenprüfung und die dahingehende Abwägung in der Bebauungsplanbegründung davon geprägt, dass ein bestimmtes vorgegebenes Ergebnis, nämlich die Trasse 5, durch scheinrationalen Erwägungen begründet werden soll, obgleich eine fachliche Herleitung aufgrund teilweise unzureichender Untersuchungen (Fehlen einer mikroskopischen Verkehrssimulation), teilweise unzutreffender Tatsachenbehauptungen (Fahrstreckenlängen der Trassenvarianten), Ausblendung wesentlicher Faktoren (Erschließungsfunktion der geplanten Straße hinsichtlich des Famila-Gewerbegebietes) etc. unberücksichtigt bleiben und somit insgesamt eine objektiv-fachliche Validität der getroffenen Trassenentscheidung suggeriert wird, welche tatsächlich gar nicht besteht.

des Heidbrooks käme dies nahezu einem Straßenneubau gleich. Somit liegt für die Variante 5 die kürzeste Gesamtstreckenlänge vor.

Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich, jedoch wird, wie bereits vorangegangen beschrieben, zur redaktionellen Klarstellung die „Ergänzende Untersuchung“ (mikroskopische Verkehrsflusssimulation) (vgl. ergänzende Verkehrsuntersuchung zum B-Plan N-777G – Knotenpunktuntersuchung Variante 5, Stand Februar 2020) den Planunterlagen beigelegt.

Die Trassenlängen wurden, wie bereits erwähnt, unter gleichen Voraussetzungen für alle zehn Trassen ermittelt. Auch die gesamte Trassenuntersuchung baut auf den Längen der SHP-Varianten (Stand 2019) bzw. den gänzlich tangierten Flächen auf. Die der Bewertung zugrunde gelegten Trassenlängen beziehen sich bei allen zehn Varianten immer bis zum jeweiligen Anschluss an die Ammerländer Heerstraße (klassifizierte Straße), damit der notwendige Lückenschluss innerhalb des städtischen Hauptverkehrsstraßennetzes gegeben ist. Dementsprechend ist auch bei den Varianten 1, 1a, 2, 4, 4a und 5a der entsprechende Abschnitt des Posthalterweges und auch der Straße Am Heidbrook mit in die Gesamtstrecke einzubeziehen.

Die Streckenlänge basiert demnach auf der gesamt betrachteten Strecke vom Ausgangspunkt, hier Peerdebrook, und dem endgültigen Anschlusspunkt, hier Ammerländer Heerstraße. Also die gesamte Länge des jeweiligen Trassenkörpers, der die vorhandenen Flächen überplant. Somit wurden in die Trassenuntersuchung auch die Flächen des Posthalterweges und des Heidbrooks einbezogen.

Dadurch, dass alle Trassen somit vom Startpunkt und bis zum Anschlusspunkt an die Ammerländer Heerstraße betrachtet wurden, konnte eine Einheitlichkeit in der Bewertung erzielt werden. Denn auch der Heidbrook/Posthalterweg müsste bei Realisierung der Varianten 4 und 5a baulich umgestaltet werden. Im Falle des Heidbrooks käme dies nahezu einem Straßenneubau gleich. Somit liegt für die Variante 5 die kürzeste Gesamtstreckenlänge vor.

Ebenso wurde die Erschließungsfunktion der geplanten Straße hinsichtlich des Famila-Gewerbegebietes geprüft.

Die Verkehrsbeziehung zum Famila-Einkaufscenter ist eine relevante und zu betrachtende Größe innerhalb des Verkehrsgutachtens von SHP, die im Kriterium „Verkehrswirksamkeit, Verkehrszahlen“ entsprechend gewürdigt wird: „Bezogen auf die Erreichbarkeit verkehrlich relevanter Ziele im Netz wie des Einkaufscenters Famila im Posthalterweg sind die Varianten 1, 1a, 4, 4a und 5a am besten zu bewerten, weil sie die Verkehrsmengen direkt zuführen.“

Auf der anderen Seite werden die nachteiligen Auswirkungen der gewählten Trassenvariante 5 auf private Belange, namentlich jenen unserer Mandantin, unzutreffend, nämlich zu gering, eingeschätzt. So findet sich etwa auf S. 64 der Bebauungsplanbegründung im Hinblick auf das Gewerbegrundstück unserer Mandantin die Aussage, dass sich durch die Variante 5 keine negativen Auswirkungen für die ansässigen Betriebe ermitteln ließe, insbesondere nicht im Hinblick auf die Zugänglichkeit der betrieblichen Zufahrten und deren Verkehrsabläufe. Diese Aussage ist aufgrund der fehlenden mikroskopischen Verkehrssimulation und der insoweit fachlich nicht validen Einschätzung der Konsequenzen der Schaffung von lediglich 150 m auseinanderliegenden stark frequentierten Knotenpunkten nicht haltbar. Festzustellen ist insoweit, dass die Trasse 5 lediglich ca. 20 m von der Hauptzu- und -abfahrt des Firmengeländes unserer Mandantin an die Ammerländer Heerstraße angebunden werden soll. Dies hat zur Folge, dass 90% aus dem Gewerbegebiet, in dem sich die Betriebsgrundstücke unserer Mandantin befinden, abfließenden Verkehrs nicht mehr stadteinwärts abbiegen kann, da dieser die Abbiegespur in die Trasse 5 queren müsste. Praktisch bedeutet dies das Aus für diese Haupterschließung unserer Mandantin.

Wie vorangegangen beschrieben, ist es nicht planerische Zielsetzung eine neue unmittelbare Anbindung an das Einkaufszentrum Wechloy umzusetzen, wodurch die Varianten 4 und 5a nicht entsprechend zielwirksam sind.

Dies entspricht nicht den drei Hauptabwägungsargumenten (Verbindungsfunktion der Entlastungsstraße für alle Verkehrsteilnehmer, Fahrstreckenlängen [km] der Trassenvarianten (Entfernung zw. Peerdebrok und Ammerländer Heerstraße), geringstmögliche Zerschneidung von naturschutzfachlich wertvollen zusammenhängenden Flächen) der Stadt Oldenburg für die Trassenuntersuchung (vgl. Kap. 2.4 der Begründung).

Das Abwägungsergebnis hatte zur Folge, dass sich schlussendlich die Variante 5 in der Gesamtabwägung als die verträglichste Lösung herausstellt, da sie im Verhältnis die günstigsten Eigenschaften hat.

Zudem wird sie den Grundsätzen des Vermeidungs- und Minderungsgebots in vollem Umfang, bei gleichzeitiger Erfüllung des Planungszieles - der Entlastung des Verkehrs auf der Alexanderstraße sowie der übergeordneten Verbindungsfunktion der Alexanderstraße auf Höhe des Fliegerhorstes und der Ammerländer Heerstraße - gerecht. Darüber hinaus wurde mit den im Verfahren vorgelegten Gutachten und der durchgeführten Trassenvariantenanalyse, unter Berücksichtigung der heutigen Bedarfe und Entwicklungen, die vorliegende Trassenführung fach- und sachgerecht unter Einbeziehung aller Belange ermittelt.

Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich, jedoch wird, wie bereits vorangegangen beschrieben, zur redaktionellen Klarstellung die „Ergänzende Untersuchung“ (mikroskopische Verkehrsflusssimulation) (vgl. ergänzende Verkehrsuntersuchung zum B-Plan N-777G – Knotenpunktuntersuchung Variante 5, Stand Februar 2020) den Planunterlagen beigelegt.

Mit Einträgen ins städtische Baulastenverzeichnis der Stadt Oldenburg erklären die Eigentümer, dass diese nach erfolgter Teilung gemäß § 4 Abs. 1 NBauO als ein Baugrundstück behandelt werden sollen und dass alle baulichen Anlagen auf den Grundstücken das öffentliche Baurecht so einhalten, als wären die Grundstücke ein Grundstück. Die Baulasten wurden von den Eigentümern der Grundstücke erklärt und gehen an den Rechtsnachfolger über. Des Weiteren übernehmen die Eigentümer die Verpflichtung zu dulden, dass der notwendige Zugang und die Zufahrt zu der mit Kraftfahrzeugen befahrenen öffentlichen Verkehrsfläche einschließlich der Ver- und Entsorgungsleitungen angelegt bzw. verlegt, unterhalten und benutzt wird.

Insgesamt ist der gesamte Grundstückskomplex, der innerhalb der o.g. Flurstücke baulich über ein eigenes Wegesystem eng miteinander verknüpft ist, derzeit

Eine weitere Beeinträchtigung privater Belange unserer Mandantin wird ebenfalls nicht berücksichtigt. Die Umsetzung der Trasse 5 würde nämlich zwangsläufig dazu führen, dass ein Teil des Forstbestandes auf dem Betriebsgrundstück aus Gründen der Verkehrssicherung beseitigt werden müsste. Dies ist ein zumindest mittelbarer Eingriff in das private Eigentum unserer Mandantin, welcher bei der Abwägung der unterschiedlichen Trassenalternativen zwingend berücksichtigt werden müsste.

über zwei Zufahrten zur Ammerländer Heerstraße mit dem öffentlichen Straßennetz verbunden. Eine große ca. 20 m breite Zufahrt befindet sich mit rd. 180 m Abstand (gemessen von Rand Einmündung bis Rand Zufahrt, entlang der Achse Ammerländer Heerstraße) ausreichend von dem neuen Knotenpunkt der Entlastungsstraße außerhalb der Aufstellfläche entfernt. Die andere Zufahrt befindet sich in rd. 40 m Abstand (gemessen von Rand Einmündung bis Rand Zufahrt, entlang der Achse Ammerländer Heerstraße) von der neuen geplanten Einmündung der Entlastungsstraße entfernt. Durch die Nähe dieser Zufahrt zu der neuen Einmündung ist bei Benutzung dieser Zufahrt während der Hauptverkehrszeiten von einer verkehrlichen Beeinträchtigung für Fahrzeuge, die vom Grundstück stadteinwärts fahren wollen, auszugehen.

Da aber aufgrund der Eigentümeridentität der betroffenen Flurstücke sowie der inneren verkehrlichen Vernetzung der Flurstücke alternativ auch die weiter nordwestlichere Zufahrt genutzt werden kann, wird hierdurch keine maßgebliche Beeinträchtigung gesehen.

Um dennoch dem Einwender weiterhin eine weitere vollwertige Zufahrtsmöglichkeit zu ermöglichen wurde bereits von der Stadt Oldenburg in einem Gespräch am 24.04.2020 vorgeschlagen, dass er in verkehrlich geeigneter Weise von der zukünftigen Entlastungsstraße eine zusätzliche Zufahrtsmöglichkeit erhalten kann.

Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich.

Bezugnehmend auf die Verkehrssicherungspflicht wird im Kapitel 2.4 auf die privaten Belange der angrenzenden Gewerbebetriebe eingegangen.

„Die Waldränder auf Flächen im städtischen Eigentum würden neu aufgebaut, was laut Aussage der unteren Naturschutzbehörde perspektivisch sowieso vorgesehen sei, da der Umbau des derzeit reinen Nadelwalds in einen Laubmischwald ohnehin geplant sei. Der derzeitige Wald besteht aus Nadelhölzern wie Fichte, Lärche, Kiefer mit geringeren Anteilen verschiedener Laubhölzer. Eine Lösung hinsichtlich der Verkehrssicherung könnte daher sein, das Nadelholz auf einer Breite von 30 m entlang der Straße abzunutzen und den Wald durch Wiederaufforstung mit standortgerechten Laubholzarten zu erhalten bzw. neu aufzubauen. Dies kann im weiteren Verfahren mit dem zuständigen Forstamt und dem Privatwaldbesitzer sowie der Stadt geklärt werden. In diesem Zuge würde sich die Stadt Oldenburg bereit erklären, die entstehenden Kosten zu tragen und die notwendigen Maßnahmen zu ergreifen, um auch auf dem Grundstück des Privateigentümers einen naturnahen Waldrand neu anzulegen. Zusätzlich würde die Übernahme der Verkehrssicherungspflicht angeboten werden können. Eine entsprechende Regelung kann bei der Entscheidung für die Variante 5 im Rahmen eines städtebaulichen Vertrags getroffen werden.“

Wenn eine Abwägungsentscheidung zugunsten einer bestimmten Trassenvariante indes auf unzureichenden Untersuchungen, unzutreffenden Annahmen, ungeeigneten Kriterien und einer fehlerhaften Gewichtung privater Belange basiert, resultieren daraus Abwägungsfehler, die die getroffene Entscheidung auch unter Berücksichtigung eines weiten planerischen Entscheidungsspielraums rechtswidrig werden lassen. Dies wäre auch hier die Konsequenz, wenn der vorliegende Planentwurf mit dieser Begründung letztlich als Satzung beschlossen würde.

IV. Fazit

Wir appellieren daher im Auftrag unserer Mandantin zum Abschluss dieser Stellungnahme sehr nachdrücklich an die Entscheidungsträger der Stadt Oldenburg, noch einmal in einen tatsächlich ergebnisoffenen Diskussions- und Abwägungsprozess hinsichtlich des Planungskonzeptes insgesamt und insbesondere der Trassenwahl für die Entlastungsstraße einzutreten. Die Bedenken unseres Mandantin hinsichtlich der gewählten Trassenvariante 5 werden nicht nur in fachlicher Hinsicht durch ein bundesweit anerkanntes Ingenieurbüro für Verkehrsplanung, sondern auch von wichtigen anderen Trägern privater und öffentlicher Belange (Landkreis Ammerland, Gemeinde Bad Zwischenahn, IHK Oldenburg, Bunting Beteiligungs AG als Betreibergesellschaft des Einkaufszentrums Famila) geteilt. Hinzu kommen die zahlreichen objektiven Rechtsfehler des aktuellen Planentwurfes, die ohnehin Korrekturen der Festsetzungen und eine erneute Öffentlichkeitsbeteiligung zwingend erforderlich machen. Unser Mandant steht für einen konstruktiven Dialog auch weiterhin jederzeit zur Verfügung.

Aufgrund der Tatsache dass zukünftig die Waldränder -auch ohne die Entlastungsstraße- neu aufgebaut werden müssen und die Stadt Oldenburg diesen privaten Belang in der Abwägungsentscheidung bereits berücksichtigt hat und dem Privateigentümer entgegenkommen möchte, wurde diesem Belang ausreichend Rechnung getragen.

Der Stellungnahme wird zum Teil gefolgt.

Wie bereits vorangegangen ausführlich beschrieben wurde, werden die Planunterlagen zum Teil zur Klarstellung, redaktionell angepasst.

Daneben wird zur redaktionellen Klarstellung die „Ergänzende Untersuchung“ (mikroskopische Verkehrsflusssimulation) (vgl. ergänzende Verkehrsuntersuchung zum B-Plan N-777G – Knotenpunktuntersuchung Variante 5, Stand Februar 2020) den Planunterlagen beigelegt.

Das nebenstehende Fazit wird zur Kenntnis genommen.

Mit den im Verfahren vorgelegten Gutachten und der durchgeführten Trassenvariantenanalyse, unter Berücksichtigung der heutigen Bedarfe und Entwicklungen, wurde die vorliegende Trassenführung fach- und sachgerecht unter Einbeziehung aller Belange, insbesondere auch der privaten und öffentlichen Belange, ermittelt.

Mit der zusätzlich, zur redaktionellen Klarstellung, vorgelegten „Ergänzende Untersuchung“ (mikroskopische Verkehrsflusssimulation) (vgl. ergänzende Verkehrsuntersuchung zum B-Plan N-777G – Knotenpunktuntersuchung Variante 5, Stand Februar 2020) werden die Ergebnisse des SHP Gutachtens aus dem Jahr 2019 bestätigt und dient folglich als Untermauerung der in der öffentlichen Auslegung bereits dargelegten Ergebnisse sowie der Trassenentscheidung des Abwägungsprozesses.

Schlussendlich wurde die Variante 5 in der Gesamtabwägung als die verträglichste Lösung herausgestellt, da sie im Verhältnis die günstigsten Eigenschaften hat. Zudem wird sie den Grundsätzen des Vermeidungs- und Minderungsgebots in vollem Umfang, bei gleichzeitiger Erfüllung des übergeordneten Planungszieles -der drei Hauptabwägungsargumente: Verbindungsfunktion der Entlastungsstraße für alle Verkehrsteilnehmer, Fahrstreckenlängen [km] der Trassenvarianten (Entfernung zw. Peerdebrok und Ammerländer Heerstraße), geringstmögliche Zerschneidung von naturschutzfachlich wertvollen zusammenhängenden Flächen- gerecht.

Da es zudem nicht planerisches Ziel ist, eine neue unmittelbare Anbindung an das Einkaufszentrum Wechloy umzusetzen, kamen die Varianten 4 und 5a nicht weiter in Betracht.

Das vorangestellte, städtebauliche Ziel besteht vielmehr darin, die mit Hilfe des Baurechtes geschaffenen eingeschränkten Gewerbegebiete der eigentlichen Zielgruppe, unter anderem dem Handwerk und dem produzierenden Gewerbe, vorzuhalten und die gewerblichen Verkehre direkt auf die übergeordnete Straße, der Ammerländer Heerstraße (K 348), zu leiten.

Die nebenstehend betitelten Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange (TÖB) (u.a. Landkreis Ammerland, Gemeinde Bad Zwischenahn, IHK Oldenburg), die im Zuge des Bauleitplanverfahrens (frühzeitige Beteiligung) abgegeben wurden, wurden berücksichtigt und in die Abwägungsentscheidung sachgerecht einbezogen (vgl. Kap. 2.1.15 + 2.4 sowie Filterstufe III der Begründung). Zum damaligen Zeitpunkt der frühzeitigen Beteiligung lagen jedoch die benötigten Fachgutachten, wie bspw. Biotoptypenkartierung, Verkehrs- und Schallgutachten, noch nicht vor und konnten somit auch noch nicht von den TÖB berücksichtigt werden. Auch lag die vergleichende Analyse der Trassenvarianten den TÖB ebenfalls noch nicht vor. Erst im vorliegenden Verfahrensschritt, zur öffentlichen Auslegung, zu welcher die Unterlagen vollständig auslagen, kann das Abwägungsergebnis der Trassenvariante vollumfänglich beurteilt werden.

Daneben wurden auch die privaten Belange ausreichend berücksichtigt (vgl. Kap. 2.1.14 + 2.4 sowie Filterstufe III der Begründung). Der Stadt Oldenburg ist es besonders wichtig, die Betriebsabläufe der ansässigen Unternehmen im Untersuchungsraum an ihrem Standort erhalten zu können und diese nicht zu beeinträchtigen. Sowohl in dem Verkehrsgutachten von SHP als auch in dem Schallgutachten von itap wurden diesbezüglich keine negativen Auswirkungen für die ansässigen Betriebe, ausgehend von der Variante 5, ermittelt. Weder im Hinblick auf die Zugänglichkeit der betrieblichen Zufahrten und deren Verkehrsabläufe noch auf die entstehenden Verkehrsgeräuschimmissionen durch den Bau der Entlastungsstraße, lässt sich eine Verschlechterung der bestehenden gewerblichen Situation ableiten. Durch eine Einrichtung einer neuen Signalsteuerung, im Zuge des Ausbaus der Entlastungsstraße, sind demnach keine negativen Folgewirkungen, als die über die bisher bereits angespannte verkehrliche Situation auf der Ammerländer Heerstraße hinausgehen, zu erwarten.

Folglich wurden die zu diesem Zeitpunkt eingegangenen Anregungen und Stellungnahmen, in jeglicher Form, sowohl von der Öffentlichkeit als auch von den TÖB in die Planung einbezogen und damit eine ergebnisoffene und gerechte Abwägung aller öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gem. § 1 Abs. 7 Baugesetzbuch (BauGB) durchgeführt.

Untersuchungsergebnis des Sachverständigen Dr. Bondzio, 03.06.2020

Ausgangssituation und Aufgabenstellung

Im Zusammenhang mit der Entwicklung einer Nachfolgenutzung auf dem Gelände des ehemaligen Fliegerhorstes soll eine Entlastungsstraße gebaut werden, die die Alexanderstraße im Osten mit der Ammerländer Heerstraße im Westen verbindet. Zur Trassenfindung und zur Abwägung der verkehrlichen Vor- und Nachteile wurden die folgenden Verkehrsuntersuchungen durchgeführt:

- SHP Ingenieure (2017): Oldenburg. Trassenuntersuchung für die Entlastungsstraße Ammerländer Heerstraße / Alexanderstraße. Hannover.
- SHP Ingenieure (2019): Stadt Oldenburg. Bebauungsplan N-777G. Trassenvarianten der Erschließung. Bewertung. Hannover.

Die Untersuchung aus 2019 kann dabei als Fortschreibung und Konkretisierung der Untersuchung aus 2017 angesehen werden. Sie ist für die Bewertung ausschlaggebend. Im Rahmen der Untersuchung SHP 2019 wurden insgesamt 10 Trassenvarianten auf ihre verkehrlichen Auswirkungen hin untersucht. Dabei kommt die Verkehrsuntersuchung zu keiner eindeutigen Empfehlung. Das Fazit lautet demzufolge auch: „Aus verkehrlicher Sicht unterscheiden sich die untersuchten und bewerteten Varianten insgesamt nur geringfügig.“ (SHP 2019, S. 11)

Ergänzend stellt die Stadt Oldenburg auf Ihrer Internetseite zum Bebauungsplanverfahren ein Dokument mit dem Titel „Machbarkeitsstudie Entlastungsstraße 2017 sonstige Unterlagen“ bereit. In diesem Dokument ist unter anderem eine Tabelle aufgeführt, in der die Varianten 3a, 3b, 3c, 4 und 5 nach den Bewertungsfeldern

- Verkehr
- Umwelt,
- Umfeld und
- Wirtschaftlichkeit

verglichen und bewertet werden. Bei dieser Zusammenstellung schneiden die beiden Varianten 3b und 4 sowohl hinsichtlich des Bewertungsfeldes

Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich, jedoch wird zur redaktionellen Klarstellung die „Ergänzende Untersuchung“ (mikroskopische Verkehrsflusssimulation) (vgl. ergänzende Verkehrsuntersuchung zum B-Plan N-777G – Knotenpunktuntersuchung Variante 5, Stand Februar 2020) den Planunterlagen beigelegt.

Da sich durch die mikroskopische Verkehrsflusssimulation jedoch keine neuen Ergebnisse für die Planunterlagen - insbesondere nicht für das Abwägungsergebnis - ergeben, wird diese lediglich zur redaktionellen Klarstellung den Planunterlagen beigelegt. Nach Köster (a.a.O. Rnr. 9 zu § 4a; OVG Lüneburg, Beschluss vom 10. Mai 2016 – 1 MN 180/15 –, juris Rnr. 28) löst auch die Einholung eines Gutachtens, wenn damit keine Planänderung verbunden ist, sondern lediglich erhobenen Einwendungen nachgegangen wird, keine Pflicht zur neuen Beteiligung aus. Dies gilt erst recht, wenn das Gutachten schon vorhanden war, nur nicht mit ausgelegt wurde, wie im vorliegenden Fall.

Diese mikroskopische Verkehrsflusssimulation bestätigt dabei die Ergebnisse des SHP Gutachtens aus dem Jahr 2019 und dient folglich als Untermauerung der in der öffentlichen Auslegung bereits dargelegten Ergebnisse sowie der Trassenentscheidung des Abwägungsprozesses.

In dieser ergänzenden Verkehrsuntersuchung wurde für den entstehenden Knotenpunkt der Trassenvariante 5 (Ammerländer Heerstraße/Entlastungsstraße sowie die damit im Zusammenhang stehenden Knotenpunkte Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg/Am Tegelbusch sowie Posthalterweg/Am Heidbrook) eine vertiefte Untersuchung zu den zu erwartenden Verkehrsqualitäten durchgeführt. Die Trassenvariante 5 wurde dabei für die maßgebende Spitzenstunde (nachmittags) simuliert. Es wurden verschiedene Ausbauzustände für die Trassenvariante 5 untersucht, die sich bezüglich der Knotenpunktgestaltung bzw. der Gestaltung des Verkehrsraumes zwischen den Knotenpunkten unterscheiden. Die im Rahmen der Trassenuntersuchung getroffenen bzw. mit der Stadtverwaltung abgestimmten Annahmen zu Verkehrserzeugung und Verkehrsbelastung hatten darin weiterhin Bestand. Bezüglich der anzusetzenden Belastungen in-

Verkehr als auch in der Gesamtbewertung am besten ab. Die Variante 5 schneidet hingegen bezogen auf das Bewertungsfeld Verkehr am schlechtesten ab. In der Begründung zum Bebauungsplan N-777G wird die Umsetzung der Variante 5 empfohlen. Die Argumentation stützt sich dabei allein auf die drei Kriterien

- Verbindungsfunktion der Entlastungsstraße,
- Fahrstreckenlängen der Trassenvarianten und
- geringstmögliche Zerschneidung von naturschutzfachlich wertvollen zusammenhängenden Flächen.

Im Rahmen einer gutachterlichen Stellungnahme sind die verkehrlichen Grundlagendaten, die zur Ableitung der Planungsempfehlung geführt haben, zu überprüfen.

nerhalb der Verkehrssimulation sowie der zu berücksichtigenden Signaltechnik erfolgte eine ergänzende Abstimmung mit der Stadtverwaltung. Als Ergänzung bzw. zur Evaluation führte die Stadtverwaltung noch Zählungen durch, die zur Ableitung der Dimensionierungsbelastungen hinzugezogen wurden.

Die im Steckbrief dargestellten Verkehrsqualitäten für die Variante 5 (gilt auch für 3a, 3b und 3c) beruhen auf den Ergebnissen der Verkehrsflusssimulation und zwar auf dem optimierten Ausbauzustand. Die Knotenpunkte wurden als voneinander funktional abhängige Knotenpunkte behandelt und es wurde überprüft, ob sie sich gegenseitig überstauen. Die Qualitätsstufe D ergibt sich demnach sowohl aus der „Ergänzende Untersuchung“ (mikroskopische Verkehrsflusssimulation) also auch aus den SHP-Gutachten von 2019. Das Regelprofil des endgültigen Trassenverlaufs der Variante 5 ist der Anlage 5, der Begründung zum Bebauungsplan, zu entnehmen. Dieses wurde vom Amt für Verkehr und Straßenbau der Stadt Oldenburg, unter Einbeziehung aller notwendigen Parameter und der örtlichen Gegebenheiten, erarbeitet. Mit dieser ergänzenden Verkehrsuntersuchung (Simulation) wurden folglich die Verkehrsflüsse über beide Knoten ausreichend ermittelt.

Dass die Trassenvariante 5 ausreichend leistungsfähig ist, kann somit auch der zusätzlichen „Ergänzende Untersuchung“ (mikroskopische Verkehrsflusssimulation) (vgl. Ergänzende Verkehrsuntersuchung zum B-Plan N-777G – Knotenpunktuntersuchung Variante 5, Stand Februar 2020) entnommen werden. Aus verkehrlicher Sicht unterscheiden sich die untersuchten und bewerteten Varianten insgesamt nur geringfügig. Zu den „genügenden Hinweisen“ kann an dieser Stelle keine Aussage getroffen werden, da diese nicht explizit benannt werden.

Hinsichtlich der verkehrlichen Belange ist auch von Bedeutung, dass nach den verkehrlichen Untersuchungen von SHP Ingenieure alle untersuchten Varianten – und somit auch die Variante 5 - aus verkehrsplanerischer Sicht trotz gewisser Unterschiede grundsätzlich machbar und umsetzbar sind. Bezüglich des Verkehrsablaufs lassen sich alle Varianten leistungsfähig herstellen und könnten vor diesem Hintergrund realisiert werden. In der Bürgerversammlung am 03.12.2019 wurde dies von der Stadt Oldenburg und SHP entsprechend kommuniziert.

Das Gutachten von 2017 ist bezüglich der Verkehrsmengen sowie der Verkehrsqualitäten für die Trassenvarianten 5, 3a, 3b und 3c veraltet und darf, insbesondere zur Interpretation von Zahlen und Verkehrsqualitäten im Zusammenhang mit den Trassenvarianten 5, 3a, 3b und 3c deshalb nicht mehr für die vorliegende Planung herangezogen werden. Das Gutachten von 2019 ist für die vorliegende Bauleitplanung zu verwenden.

In der vorliegenden und für die Bauleitplanung heranzuziehenden Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2019, wird darüber hinaus keine Aussage bezüglich

einer Vorzugsvariante aus verkehrlicher Sicht getroffen. Das Fazit aus dem Gutachten lautet wie folgt: „Aus verkehrlicher Sicht unterscheiden sich die untersuchten und bewerteten Varianten insgesamt nur geringfügig. Bezüglich des Verkehrsanlaufs lassen sich alle Varianten leistungsfähig herstellen und könnten vor diesem Hintergrund realisiert werden. Die Varianten 3a, 3b, 3c und 5 verbinden die beiden klassifizierten Straßen Alexanderstraße und Ammerländer Heerstraße direkt, was sich im Gesamtnetzzusammenhang positiv auswirkt und somit auch gesamtstädtisch positiv zu bewerten ist. In den Varianten 1, 1a, 4, 4a und 5a wird die Entlastungsstraße indirekt über den Posthalterweg (Gemeindestraße) an die Ammerländer Heerstraße angebunden. Die Varianten 1, 1a, 4, 4a und 5a sind wiederum vorteilhafter bezüglich der Erreichbarkeit des Einkaufszentrums Famila im Posthalterweg.“

Die verkehrlichen Aspekte bringen folglich nicht die Entscheidung für oder gegen eine Trassenvariante, da die Unterschiede in der Bewertung sehr klein sind. Dies wird auch durch die Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2019 sowie der Trassenuntersuchung der Begründung (vgl. Kap. 2 der Begründung) deutlich.

Mit den im Verfahren vorgelegten Gutachten und der durchgeführten Trassenvariantenanalyse, unter Berücksichtigung der heutigen Bedarfe und Entwicklungen, wurde die vorliegende Trassenführung fach- und sachgerecht unter Einbeziehung aller Belange, insbesondere auch der privaten und öffentlichen Belange, ermittelt.

Mit der zusätzlich, zur redaktionellen Klarstellung, vorgelegten „Ergänzende Untersuchung“ (mikroskopische Verkehrsflusssimulation) werden die Ergebnisse des SHP Gutachtens aus dem Jahr 2019 bestätigt und dient folglich als Untermauerung der in der öffentlichen Auslegung bereits dargelegten Ergebnisse sowie der Trassenentscheidung des Abwägungsprozesses.

Schlussendlich wurde die Variante 5 in der Gesamtabwägung als die verträglichste Lösung herausgestellt, da sie im Verhältnis die günstigsten Eigenschaften hat. Zudem wird sie den Grundsätzen des Vermeidungs- und Minderungsgebots in vollem Umfang, bei gleichzeitiger Erfüllung des übergeordneten Planungszieles -der drei Hauptabwägungsargumente: Verbindungsfunktion der Entlastungsstraße für alle Verkehrsteilnehmer, Fahrstreckenlängen [km] der Trassenvarianten (Entfernung zw. Peerdebrok und Ammerländer Heerstraße), geringstmögliche Zerschneidung von naturschutzfachlich wertvollen zusammenhängenden Flächen- gerecht.

Da es zudem nicht planerisches Ziel ist, neue unmittelbare Anbindung an das Einkaufszentrum Wechloy umzusetzen, kamen die Varianten 4 und 5a nicht weiter in Betracht. Die Varianten 3a, 3b und 3c kommen aufgrund von privaten Eigentumsverhältnissen nicht in Betracht (vgl. Kap. 2.1.14/Filterstufe III der Begründung).

Das vorangestellte, städtebauliche Ziel besteht vielmehr darin, die mit Hilfe des Baurechtes geschaffenen eingeschränkten Gewerbegebiete der eigentlichen Zielgruppe, unter anderem dem Handwerk und dem produzierenden Gewerbe, vorzuhalten und die gewerblichen Verkehre direkt auf die übergeordnete Straße, der Ammerländer Heerstraße (K 348), zu leiten.

Nachfolgend wird nochmals der gesamte Abwägungsprozess zusammengefasst: Es standen am Anfang des Planungsprozesses zehn verschiedene Trassenvarianten (1, 1a, 2, 3a, 3b, 3c, 4, 4a, 5 und 5a) zur Diskussion, welche mittels der durchgeführten Trassenvariantenanalyse (vgl. Kap. 2 der Begründung zum Bebauungsplan) ergebnisoffen und gerecht unter Berücksichtigung von entscheidungsrelevanten, öffentlichen und privaten Belangen gegen- und untereinander gem. § 1 Abs. 7 BauGB abgewogen wurden.

Dabei wurden die Trassenvarianten mit ihren Auswirkungen in Bezug auf die Schutzgüter des UVPG Mensch, Pflanzen und Tiere sowie biologische Vielfalt, Boden und Fläche, Wasser, Klima/Luft, Landschaft, Kultur- und sonstige Sachgüter, sowie weiteren Bewertungsfeldern wie Verkehr, Wirtschaftlichkeit, Berührung privater Belange und weiteren öffentlichen Belangen samt deren zugehörigen Wirkfaktoren dargestellt. Diese umfassende Betrachtung sämtlicher, aufgeführter Kriterien dient zielführend dazu, dass die unter Berücksichtigung aller Belange objektiv am besten geeignete Variante herausgearbeitet werden konnte.

Im Planverfahren ergab sich folgendes Vorgehen zur Trassenentscheidung:

1) *Vorliegende Datenmatrix - Anlage 2 der Begründung:* Die in der Trassenuntersuchung umfassende Betrachtung sämtlicher, aufgeführter Kriterien sollte dazu dienen, die unter Berücksichtigung aller Belange objektiv am besten geeignete Variante herauszuarbeiten. Die Darstellung in Form der umfangreichen Matrix ist als erste "Faktengrundlage" anzusehen. Innerhalb der Datenmatrix werden dabei lediglich die reinen ermittelten Fakten, d. h. die Sachverhalte wie z. B. Flächeninanspruchnahme, Verkehrswirksamkeit oder Immissionen ohne eine Bewertung abgebildet.

2) *Filterstufen I-III:*

Die Filterstufen I-III dienten dabei für eine erste Analyse der räumlichen Gegebenheiten im Untersuchungsraum. Die Ergebnisse der Filterstufen samt der Erstellung der Datenmatrix (vgl. Anlage 2) bauen ausschließlich auf vorhandene bzw. einfach zugängliche Daten in Zusammenschau mit den Ergebnissen der Gutachten auf und umfassen noch keine flächendeckende Raumbewertung. Mit diesem Teil der Variantenuntersuchung wurde das Ziel verfolgt, in der Gesamt-schau die verträglichste Trassenvariante aus einem Variantenbündel auf Basis einer groben Wirkungsanalyse herauszuarbeiten.

Die zweite Filterstufe (Filterstufe II) wurde auf Basis der vorliegenden Verkehrs-

untersuchungen, die vom Ingenieurbüro SHP Ingenieure durchgeführt wurde, angewendet (vgl. SHP Ingenieure: Stadt Oldenburg - Bebauungsplan N-777G, Trassenvarianten der Erschließung, Bewertung, Verkehrsuntersuchung zum B-Plan N-777 G, November 2019). Zusammenfassend wird in der Untersuchung ausgeführt, dass sich die Varianten aus verkehrlicher Sicht nur geringfügig unterscheiden:

„Bezüglich des Verkehrsanlaufs lassen sich alle Varianten leistungsfähig herstellen. Die Varianten 3a, 3b, 3c und 5 verbinden die beiden klassifizierten Straßen Alexanderstraße und Ammerländer Heerstraße direkt, was sich im Gesamtnetz-zusammenhang positiv auswirkt. In den Varianten 1, 1a, 4, 4a und 5a wird die Entlastungsstraße über den Posthalterweg (Gemeindestraße) an die Ammerländer Heerstraße angebunden. Die Varianten 1, 1a, 4, 4a und 5a sind wiederum vorteilhafter bezüglich der Erreichbarkeit“ des Einzelhandelsstandort Wechloy am Posthalterweg.

Aus den dazugehörigen Steckbriefen der Varianten geht des Weiteren hervor, dass sowohl am neuen Knotenpunkt Ammerländer Heerstraße/Entlastungsstraße als auch am Knotenpunkt Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg insgesamt eine ausreichende Verkehrsqualität erreicht wird (QSV D), wodurch aus verkehrlicher Sicht kein Knotenpunkt zu favorisieren ist.

Wichtig ist hierbei allerdings, dass weder die Filterstufen noch die Quotientenbildung die Hauptargumentation/-abwägung für die endgültige Trassenentscheidung darstellt, diese bildet die verbal-argumentativen Abwägung (Punkt 4).

Die Filterstufen I-III dienten dabei als Bewertungsprozess vorab, wobei im Rahmen der Filterstufe III drei Varianten (4, 5 und 5a) ermittelt werden konnten.

Nach der Durchführung der Filterstufen lagen somit noch drei verträgliche Varianten hinsichtlich der naturschutzfachlichen, verkehrlichen und privaten Belange vor. Somit war eine weitere tiefergehende Betrachtung notwendig, um eine Trassenempfehlung für die verträglichste Variante auszusprechen zu können.

3) Vorliegende Datenmatrix - Anlage 3 der Begründung - "Bewertungsstufe: mathematisch-rechnerische Methode":

Als Grundlage für die Bewertung der verschiedenen Trassenvarianten wurde darauffolgend eine Gewichtung der einzelnen Schutzgüter bzw. Bewertungsfelder untereinander vorgenommen. Demnach wurden die Werte aus der Datenmatrix für jedes Schutzgut bzw. Bewertungsfeld dieser drei Varianten (4, 5 und 5a) mit einer gleichen Maßeinheit in ein Verhältnis gesetzt.

Wie der Anlage 3 der Begründung entnommen werden kann, ist die Variante 5 lediglich bei den Schutzgütern Pflanzen, Tiere/Klima und Luft/ und Kultur- und Sachgüter auf dem "zweiten Rang". V5 besitzt bei keinem Schutzgut den höchsten und somit „unverträglichsten Wert“.

Schlussendlich kommt bei der Anwendung des Vergleichs von Maßzahlen aller

Schutzgüter gem. UVPG (Quotientenbildung), die Variante 5 mit dem Wert 0,95 im Verhältnis zu den Varianten 4 (0,99) und 5a (1,00) als die Variante heraus, die bei der gleichgewichteten Betrachtung aller Schutzgüter, als die rechnerisch Verträglichste einzustufen ist. Auch diese Bewertungsstufe dient als Bewertungsprozess, wobei mittels der Bewertungsstufe jedoch keine eindeutige Vorzugsvariante herausgestellt werden konnte.

Nach Durchführung der Quotientenbildung wurde durch die Gesamtbewertung (vgl. Anlage 3, Gesamtbewertung) ersichtlich, dass durchgängig keine der drei Varianten in jedem insofern untersuchten Schutzgut diejenige ist, die die geringsten Beeinträchtigungen bzw. Auswirkungen mit sich bringt. Des Weiteren unterscheiden sich die drei Varianten in den ermittelten kleinsten proportionalen Größen lediglich marginal.

Um der Unvollständigkeit der mit der mathematisch-rechnerischen Methode betrachteten abwägungserheblichen Belange und den mit ihr verbundenen Bewertungsschwächen Rechnung zu tragen, wurde in eine verbal-argumentative Abwägung eingestiegen, um so abschließend zu reflektieren, welche die wesentlichsten Argumente für den Trassenverlauf der Entlastungsstraße sind und schlussendlich eine Vorzugsvariante zu ermitteln.

4) Verbal-argumentative Abwägung

Mit der verbal-argumentativen Abwägung, die über dem gesamten Bewertungsprozess der Trassenanalyse steht, wurde letztendlich eine Trassenentscheidung getroffen. Dabei wurden von der Stadt Oldenburg nochmals alle Belange gegeneinander und untereinander gerecht abgewogen und schlussendlich ausschlaggebende Abwägungskriterien des eigentlichen und übergeordneten Planungsziels zur Trassenfindung bestimmt.

In der verbal-argumentativen Abwägung (vgl. Kap. 2.4 der Begründung) wurden für die drei verbliebenen Varianten 4, 5 und 5a -nach der Filterstufe III- nochmals die Belange des Verkehrs aufgegriffen: „Für die Variante 4 wird am dreiarmigen signalisierten Knotenpunkt Posthalterweg/Am Heidbrook die Verkehrsqualitätsstufe B (QSV B) erreicht. Diese resultiert unter anderem aus der Tatsache, dass der Posthalterweg (Nebenstraße) dreiarmig ausgebildet ist, weil die Entlastungsstraße in Verlängerung der Straße Am Heidbrook umgesetzt wird. Schon im Bestand liegt im Bereich des Posthalterweges gegenüber der Ammerländer Heerstraße eine geringere Verkehrsbelastung vor. Darüber hinaus taucht ein Teil der Verkehre, die den Einzelhandelsstandort Wechloy als Ziel oder Quelle haben, nicht im Bereich der Ammerländer Heerstraße auf, sondern werden schon vorher dem Zielgebiet zugeführt. Ein Großteil der Verkehre der Entlastungsstraße erreicht den benachbarten Knotenpunkt Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg im Geradeausverkehr, was sich günstig auf die Signalisierung auswirkt und damit zu der Einstufung „B“ (QSV B) führt. Am vorhandenen signa-

lisierten Knotenpunkt Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg wurde für die Variante 4 die Verkehrsqualitätsstufe D ermittelt.

In der Variante 5a wird ein vierarmiger Knotenpunkt ausgebildet, an dem die Verkehrsqualitätsstufe D festgestellt wurde. Am vorhandenen signalisierten Knotenpunkt Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg wurde auch hier die Verkehrsqualitätsstufe D ermittelt. Die Variante 5 wird direkt an die Ammerländer Heerstraße angebunden - für den dann neu auszubildenden Knotenpunkt wird die Verkehrsqualitätsstufe D erreicht. Darüber hinaus ist die Verkehrsstärke im Bestand in der Ammerländer Heerstraße (Hauptverkehrsstraße) höher als im Posthalterweg und der Querschnitt zwischen den beiden Knotenpunkten höher belastet, weil hier Quell- und Zielverkehre des Einkaufszentrums auftauchen. Daher ergibt sich der Unterschied der Verkehrsqualitätsstufe B bzw. D der Varianten 4 und 5.

Für die Varianten 4 und 5 ist zudem von einer guten Orientierung und Begreifbarkeit auszugehen, da die Entlastungsstraße im Geradeausverkehr direkt (V 5) bzw. indirekt (V 4) über den Posthalterweg zur Ammerländer Heerstraße (klassifizierte Straße) geführt wird. In der Variante 5a könnte es zu einer Fehlorientierung geradeaus in Richtung Südwesten (Einkaufszentrum) kommen.

Für die Variante 5a wurde die Fahrdynamik am besten bewertet, weil die Elementenfolge relativ stetig und die Radienfolge ausgewogen ist. Jedoch können auch die Varianten 4 und 5 hinsichtlich einer vorteilhafteren Fahrdynamik optimiert werden. Für die Varianten 4 und 5a sind darüber hinaus erhebliche Wechselwirkungen im Bauablauf mit dem Gewerbegebiet an der Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg zu erwarten, was negativ zu bewerten ist. Aus verkehrlicher Sicht unterscheiden sich die untersuchten und bewerteten Varianten insgesamt nur geringfügig, wodurch keine eindeutige Variantenentscheidung durch diesen Belang möglich ist.“

Aufgrund dieser Ergebnisse waren alle Varianten aus verkehrlicher Sicht unter Beachtung geeigneter Maßnahmen, wie bspw. einer Einrichtung einer Lichtsignalanlage oder Ergänzung einer Abbiegespur umsetzbar (vgl. Kap. 2.3.1/2.4 der Begründung).

Im nachfolgenden Schritt wurden daher Abwägungskriterien herauskristallisiert, da sich keine Variante als eindeutig vorteilhaft herausgestellt hat. Dadurch bedingt wurde reflektiert, welches die wichtigsten Gründe für den Bau einer solchen Straße sind. Diese Kriterien wurden bewusst durch die Reflektion des eigentlichen und übergeordneten Planungsziels bestimmt (vgl. Begründung Kap. 2.4).

Dabei haben sich folgende Kriterien ergeben:

1. Verbindungsfunktion der Entlastungsstraße für alle Verkehrsteilnehmer:

Der Rat der Stadt Oldenburg hat in seiner Sitzung am 31.03.2014 beschlossen,

dass zur Verbesserung der Verkehrserschließung der nördlichen Stadtgebiete und insbesondere zur Entlastung des stark beeinträchtigten Verkehrs auf der Alexanderstraße eine Verbindungsstraße zwischen Alexanderstraße (L 824) und der Ammerländer Heerstraße (K 348) hergestellt werden soll. Es soll somit eine Verbindung zwischen zwei klassifizierten Straße (Alexanderstraße und Ammerländer Heerstraße) hergestellt werden.

Der Einzelhandel konzentriert sich in der Nähe des Plangebietes am Posthalterweg (Einkaufszentrum Wechloy) (Bestandsgewerbeflächen an der Ammerländer Heerstraße/ Einzelhandelsstandort Wechloy).

Es ist nicht planerische Zielsetzung eine neue unmittelbare Anbindung an das Einkaufszentrum Wechloy umzusetzen, wodurch die Varianten 4 und 5a nicht entsprechend zielwirksam sind. Der Großteil der zusätzlichen Verkehre (von bzw. auf die Entlastungsstraße) hat nicht Ziel oder Quelle bei Einzelhandelsstandort Wechloy oder bei den Bestandsgewerbeflächen an der Ammerländer Heerstraße.

Dies entspricht nicht den drei Hauptabwägungsargumenten (Verbindungsfunktion der Entlastungsstraße für alle Verkehrsteilnehmer, Fahrstreckenlängen [km] der Trassenvarianten (Entfernung zw. Peerdebrok und Ammerländer Heerstraße), geringstmögliche Zerschneidung von naturschutzfachlich wertvollen zusammenhängenden Flächen) der Stadt Oldenburg für die Trassenuntersuchung (vgl. Kap. 2.4 der Begründung).

Das vorangestellte, städtebauliche Ziel besteht zudem vielmehr darin, die mit Hilfe des Baurechtes geschaffenen eingeschränkten Gewerbegebiete der eigentlichen Zielgruppe, unter anderem dem Handwerk und dem produzierenden Gewerbe, vorzuhalten und die gewerblichen Verkehre direkt auf die übergeordnete Straße, der Ammerländer Heerstraße (K 348), zu leiten.

2. Fahrstreckenlängen [km] der Trassenvarianten (Entfernung zw. Peerdebrok und Ammerländer Heerstraße):

Die Trassenlängen wurden zudem unter gleichen Voraussetzungen für alle zehn Trassen ermittelt. Auch die gesamte Trassenuntersuchung baut auf den Längen der SHP-Varianten (Stand 2019) bzw. den gänzlich tangierten Flächen auf. Die der Bewertung zugrunde gelegten Trassenlängen beziehen sich bei allen zehn Varianten immer bis zum jeweiligen Anschluss an die Ammerländer Heerstraße (klassifizierte Straße), damit der notwendige Lückenschluss innerhalb des städtischen Hauptverkehrsstraßennetzes gegeben ist.

Dementsprechend ist auch bei den Varianten 1, 1a, 2, 4, 4a und 5a der entsprechende Abschnitt des Posthalterweges und auch der Straße Am Heidbrook mit in die Gesamtstrecke einzubeziehen.

Die Streckenlänge basiert demnach auf der gesamt betrachteten Strecke vom Ausgangspunkt, hier Peerdebrook, und dem endgültigen Anschlusspunkt, hier

Ammerländer Heerstraße. Also die gesamte Länge des jeweiligen Trassenkörpers, der die vorhandenen Flächen überplant. Somit wurden in die Trassenuntersuchung auch die Flächen des Posthalterweges und des Heidbrooks einbezogen.

Dadurch, dass alle Trassen somit vom Startpunkt und bis zum Anschlusspunkt an die Ammerländer Heerstraße betrachtet wurden, konnte eine Einheitlichkeit in der Bewertung erzielt werden. Somit liegt für die Variante 5 die kürzeste Gesamtstreckenlänge vor.

3. geringstmögliche Zerschneidung von naturschutzfachlich wertvollen zusammenhängenden Flächen (vgl. Begründung Kap. 2.4):

Hinsichtlich der geringstmöglichen Zerschneidungseffekte, der nach der Filterstufe III übrig gebliebenen Varianten 4, 5 und 5a, tangieren die Variante 4 und 5a in der Grobtrassierung die Überplanung von Gemeinbedarfsflächen und Sonderbauflächen. Zwar kann der Trassenverlauf optimiert werden, sodass diese Flächen nicht mehr betroffen sind, allerdings wird durch die Verschiebung der Trasse in nördliche Richtung dann der dort befindliche Wald tangiert. Es müsste dabei auf einer Breite zw. 3 m-4,5 m in den Waldrand am Posthalterweg eingegriffen werden, zzgl. 2-5m temporären Arbeitsstreifen. Auch müsste auf einer Breite zw. 2 m-8 m in den Waldrand am Heidbrook eingegriffen werden, zzgl. 2-5m temporären Arbeitsstreifen.

Variante 5 hingegen muss weder großzügig private Flächen umgehen, noch werden durch ihre Optimierung weitere Waldflächen überplant. Nach Einschätzung der Unteren Naturschutzbehörde ist bei der Variante 5 eine eher randliche Durchschneidung gegenüber einer zentralen Durchschneidung möglich. Daneben bedingt die Variante 5 die geringstmögliche Zerschneidung von naturschutzfachlich wertvollen zusammenhängenden Flächen (Schutzgut Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt) aufgrund der Möglichkeit der Optimierung des Trassenverlaufs.

Dies wird durch fachgutachterliche Einschätzung sowie nach Einschätzung der Unteren Naturschutzbehörde bestätigt.

Die Variante 5 verläuft bereits in der Grobplanung randlich eines zusammenhängenden Flächenkomplexes, sodass dieser in weiten Teilen erhalten bleibt, während insbesondere die Variante 4 für eine Zerschneidung des Flächen- und Habitatkomplexes sorgt. Darüber hinaus sorgen die im Bebauungsplan festgesetzten Amphibienleiteinrichtungen für die Anbindung des zusammenhängenden Komplexes an die umliegenden Habitate, sodass auch diese räumlichen Beziehungen aufrechterhalten werden können.

Das Abwägungsergebnis hatte zur Folge, dass sich schlussendlich die Variante 5 in der Gesamtabwägung als die verträglichste Lösung herausstellt, da sie im

SHP Ingenieure 2019

Dokumentation der Berechnungen

Die Untersuchung von SHP Ingenieure lag als Entwurfsfassung mit Stand November 2019 vor. Bedauerlicherweise enthält diese Entwurfsfassung keine Berechnungsdokumentationen, so dass insbesondere die Berechnungen zur Kapazität und zur Qualität des Verkehrsablaufs nicht nachvollzogen werden können.

Verkehrsbelastungen

Im Anhang werden die einzelnen Trassenvarianten in Form von Steckbriefen charakterisiert. Die Querschnittsbelastung der Entlastungsstraße ist dabei in der maßgebenden Spitzenstunde bei allen Varianten identisch. Dies ist plausibel, da aufgrund der geringen Unterschiede in der Trassenlänge keine deutlich voneinander abweichenden Verkehrsbelastungen begründet werden können.

Die Herkunft der Verkehrsbelastungszahlen wird hingegen nicht detailliert erläutert. Ebenso findet sich im Bericht kein Hinweis darauf, ob es sich um die morgendliche oder die nachmittägliche Spitzenstunde handelt.

Unabhängig davon wäre für einen Nachweis der Leistungsfähigkeit die Berücksichtigung beider Spitzenstunden erforderlich. Von dieser Vorgehensweise kann nur dann abgewichen werden, wenn aus den Verkehrszahlen deutlich wird, dass nur eine der beiden Spitzenstunden relevant wird. Da die Begründung für die Wahl der Spitzenstunde jedoch fehlt, besteht hier Ergänzungsbedarf.

Verhältnis die günstigsten Eigenschaften hat.

Zudem wird sie den Grundsätzen des Vermeidungs- und Minderungsgebots in vollem Umfang, bei gleichzeitiger Erfüllung des Planungszieles - der Entlastung des Verkehrs auf der Alexanderstraße sowie der übergeordneten Verbindungsfunktion der Alexanderstraße auf Höhe des Fliegerhorstes und der Ammerländer Heerstraße - gerecht.

Zu Dokumentation der Berechnungen:

Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich, jedoch wird, wie bereits vorangegangen beschrieben, zur redaktionellen Klarstellung die „Ergänzende Untersuchung“ (mikroskopische Verkehrsflusssimulation) (vgl. ergänzende Verkehrsuntersuchung zum B-Plan N-777G – Knotenpunktuntersuchung Variante 5, Stand Februar 2020) den Planunterlagen beigelegt.

Diese mikroskopische Verkehrsflusssimulation bestätigt dabei die Ergebnisse des SHP Gutachtens aus dem Jahr 2019 und dient folglich als Untermauerung der in der öffentlichen Auslegung bereits dargelegten Ergebnisse sowie der Trassenentscheidung des Abwägungsprozesses.

HBS-Berechnungen zu den übrigen Trassenvarianten, die an den Posthalterweg anschließen, können zusammengestellt und übergeben werden.

Zu Verkehrsbelastungen:

Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich, jedoch wird, wie bereits vorangegangen beschrieben, zur redaktionellen Klarstellung die „Ergänzende Untersuchung“ (mikroskopische Verkehrsflusssimulation) (vgl. ergänzende Verkehrsuntersuchung zum B-Plan N-777G – Knotenpunktuntersuchung Variante 5, Stand Februar 2020) den Planunterlagen beigelegt.

Die Analyseverkehrsstärken für die Knotenpunkte Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg und Posthalterweg/Am Heidbrook wurden SHP von der Stadt Oldenburg zur Verfügung gestellt. Die Prognosezahlen sind im Gutachten von 2019 zur Trassenwahl (vgl. Bebauungsplan N-777G, Trassenvarianten der Erschließung, Bewertung; Stand November 2019) dokumentiert. In der „Ergänzende Untersuchung“ (mikroskopische Verkehrsflusssimulation) zum B-Plan N-777G ist die Zusammensetzung der Analyse- und Prognosezahlen dargestellt.

Die Trassenvariante 5 wurde dazu für die maßgebende nachmittägliche Spitzenstunde simuliert (vgl. Ergänzende Verkehrsuntersuchung zum B-Plan N-777G –

Kapazität und Qualität des Verkehrsablaufs

Die Berechnungen zur Kapazität und zur Qualität des Verkehrsablaufs wurden gemäß dem Berechnungsverfahren des Handbuchs für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2015) durchgeführt.

Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass bei allen untersuchten Trassenvarianten bei der Anbindung an die Ammerländer Heerstraße eine ausreichende Qualität des Verkehrsablaufs (QSV D) erwartet werden kann. Dieses Verfahren ist grundsätzlich geeignet, die Qualität des Verkehrsablaufs an unabhängigen Knotenpunkten, ohne Einflüsse durch benachbarte Knotenpunkte nachzuweisen. In der vorliegenden Situation kann jedoch nicht von unabhängigen Knotenpunkten ausgegangen werden. Insbesondere bei der bevorzugten Variante 5 beträgt der Abstand zwischen den beiden Knotenpunkten Ammerländer Heerstraße / Entlastungsstraße und Ammerländer

Knotenpunktuntersuchung Variante 5, Stand Februar 2020). Hier wurden verschiedene Ausbauzustände für die Trassenvariante 5 durchgearbeitet und bewertet. Die im Steckbrief dargestellten Verkehrsqualitäten für die Variante 5 (gilt auch für 3a, 3b und 3c) beruhen auf den Ergebnissen der Verkehrsflusssimulation und zwar auf dem optimierten Ausbauzustand. Die Knotenpunkte wurden als voneinander funktional abhängige Knotenpunkte behandelt und es wurde überprüft, ob sie sich gegenseitig überstauen.

Die Zusammensetzung der Verkehrsmengen kann ebenso der „Ergänzende Untersuchung“ (Simulation) (vgl. Ergänzende Verkehrsuntersuchung zum B-Plan N-777G – Knotenpunktuntersuchung Variante 5, Stand Februar 2020, SHP, Stand Februar 2020) entnommen werden. Die Aussage, dass die Ammerländer Heerstraße im Bereich des Knotenpunkt Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg im Bestand bereits überlastet ist, entspricht ebenfalls nicht den Ergebnissen der Verkehrsuntersuchung von 2019. Im ergänzenden SHP-Gutachten von 2019 (Simulation von Trasse 5) wurde mit der Qualitätsstufe D eine ausreichend Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr in der maßgebenden Spitzenstunde dokumentiert.

Anlehnend an das IST-Gutachten von 2008, in dem nur die nachmittägliche Spitzenstunde betrachtet wurde, wurden in den SHP-Gutachten ebenfalls nur diese betrachtet. Erklären lässt sich dies damit, dass bereits in der Analyse die Nachmittagsspitze, die verkehrlich am stärksten ausgeprägte Stunde ist, da es dort zur Überlagerung von Pendler- und Freizeit-/Einkaufsverkehren kommt, was morgens nicht der Fall ist. Gleiches gilt für den Prognosefall.

Zu Kapazität und Qualität des Verkehrsablaufs:

Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich, jedoch wird, wie bereits vorangegangen beschrieben, zur redaktionellen Klarstellung die „Ergänzende Untersuchung“ (mikroskopische Verkehrsflusssimulation) (vgl. ergänzende Verkehrsuntersuchung zum B-Plan N-777G – Knotenpunktuntersuchung Variante 5, Stand Februar 2020) den Planunterlagen beigelegt.

Die Analyseverkehrsstärken für die Knotenpunkte Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg und Posthalterweg/Am Heidbrook wurden SHP von der Stadt Oldenburg zur Verfügung gestellt. Die Prognosezahlen sind im Gutachten von 2019 zur Trassenwahl (vgl. Bebauungsplan N-777G, Trassenvarianten der Erschließung, Bewertung; Stand November 2019) dokumentiert. In der ergänzen-

Heerstraße / Posthalterweg lediglich etwa 150 m. Angesichts der hohen Auslastung beider Knotenpunkte ist hier in jedem Fall von Wechselwirkungen auszugehen. Der Nachweis der Leistungsfähigkeit mittels mikroskopischer Verkehrsflusssimulation ist daher erforderlich. Nur mit diesem Verfahren können die Wechselwirkungen und gegenseitigen Beeinträchtigungen der benachbarten Knotenpunkte angemessen berücksichtigt werden. Bei den Varianten 3a und 5 bestehen ohne Nachweis mittels Simulation erhebliche Zweifel hinsichtlich der ausreichenden Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte. Diese ausreichende Leistungsfähigkeit ist angesichts der hohen Bedeutung der Ammerländer Heerstraße für das städtische Verkehrsgeschehen in jedem Fall sicher zu stellen.

den Verkehrsuntersuchung (mikroskopische Simulation) zum B-Plan N-777G ist die Zusammensetzung der Analyse- und Prognosezahlen dargestellt. Die Trassenvariante 5 wurde dazu für die maßgebende nachmittägliche Spitzenstunde simuliert (vgl. ergänzende Verkehrsuntersuchung). Hier wurden verschiedene Ausbauzustände für die Trassenvariante 5 durchgearbeitet und bewertet. Die im Steckbrief dargestellten Verkehrsqualitäten für die Variante 5 (gilt auch für 3a, 3b und 3c) beruhen auf den Ergebnissen der Verkehrsflusssimulation und zwar auf dem optimierten Ausbauzustand. Die Knotenpunkte wurden als voneinander funktional abhängige Knotenpunkte behandelt und es wurde überprüft, ob sie sich gegenseitig überstauen.

Die beiden Knotenpunkte Ammerländer Heerstraße/Entlastungsstraße (neuer Knotenpunkt) und Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg liegen recht nah bei einander, also sind in der Trassenvariante 5 beide zu signalisieren und die Signalisierung aufeinander abzustimmen. Gleiches gilt aber auch für die Trassenvarianten, die an den Posthalterweg anschließen, wie z.B. Trassenvariante 4. Auch hier gäbe es zwei dicht aufeinander folgende signalisierte Knotenpunkte, da der heute vorfahrtsregelte Knotenpunkt Posthalterweg/Am Heidbrook signalisiert werden muss, um leistungsfähig zu sein. Eine Koordinierung beider Knotenpunkte wäre auch hier ggf. sinnvoll. Zu welchen Rückstauerreignissen es in der maßgebenden Spitzenstunde (nachmittags) im Posthalterweg und der Straße Am Heidbrook kommt ist der Darstellung der Verkehrsqualitäten im zugehörigen Steckbrief zu entnehmen. Darüber hinaus sind die Ergebnisse für die Trassenvariante 5 in der zusätzlichen Simulation (vgl. Ergänzende Verkehrsuntersuchung zum B-Plan N-777G – Knotenpunktuntersuchung Variante 5, Stand Februar 2020) dokumentiert.

Die Zusammensetzung der Verkehrsmengen kann ebenso der „Ergänzende Untersuchung“ (Simulation) entnommen werden. Die Aussage, dass die Ammerländer Heerstraße im Bereich des Knotenpunkt Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg im Bestand bereits überlastet ist, entspricht ebenfalls nicht den Ergebnissen der Verkehrsuntersuchung von 2019. Im ergänzenden SHP-Gutachten von 2019 (Simulation von Trasse 5) wurde mit der Qualitätsstufe D eine ausreichend Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr in der maßgebenden Spitzenstunde dokumentiert.

Anlehnend an das IST-Gutachten von 2008, in dem nur die nachmittägliche Spitzenstunde betrachtet wurde, wurden in den SHP-Gutachten ebenfalls nur diese betrachtet. Erklären lässt sich dies damit, dass bereits in der Analyse die Nachmittagsspitze, die verkehrlich am stärksten ausgeprägte Stunde ist, da es dort zur Überlagerung von Pendler- und Freizeit-/Einkaufsverkehren kommt, was in den morgendlichen Stunden nicht der Fall ist. Gleiches gilt für den Prognosefall.

Verkehrswirksamkeit / Netzzusammenhang

Die Verkehrszahlen zeigen, dass bezogen auf die Spitzenstunde etwa 39 % des prognostizierten Verkehrs der Entlastungsstraße entweder Quelle oder Ziel im Einkaufscenter südlich des Posthalterwegs hat. Auch 10 % des Neuverkehrs des Geländes Fliegerhorst hat entweder Quelle oder Ziel im Einkaufscenter. *(Anmerkung: Die unterschiedlichen Prozentwerte 39 % und 10 % bezeichnen unterschiedliche Sachverhalte und stehen nicht im Widerspruch zueinander.)* Diese Zahlen belegen die Bedeutung des Einkaufscenters für das Gesamtverkehrsaufkommen der Entlastungsstraße. Bei den Varianten 4 und 5a wird dieser bedeutende Verkehrserzeuger unmittelbar an die Entlastungsstraße angebunden. Bei der Variante 5 hingegen sind für den Zielverkehr zum Einkaufscenter zunächst zwei Linksabbiegevorgänge an den benachbarten Knotenpunkten erforderlich.

Dies wirkt sich unmittelbar auf die Belastung der Knotenpunkte aus. Während der Knotenpunkt Ammerländer Heerstraße / Posthalterweg bei den Varianten 4 und 5a in der Spitzenstunde mit 2.310 Kfz/h (Summe des zuführenden Verkehrs) belastet wird, liegt die Belastung dieses Knotenpunktes bei der Variante 5 bei 2.579 Kfz/h und damit um fast 12 % höher.

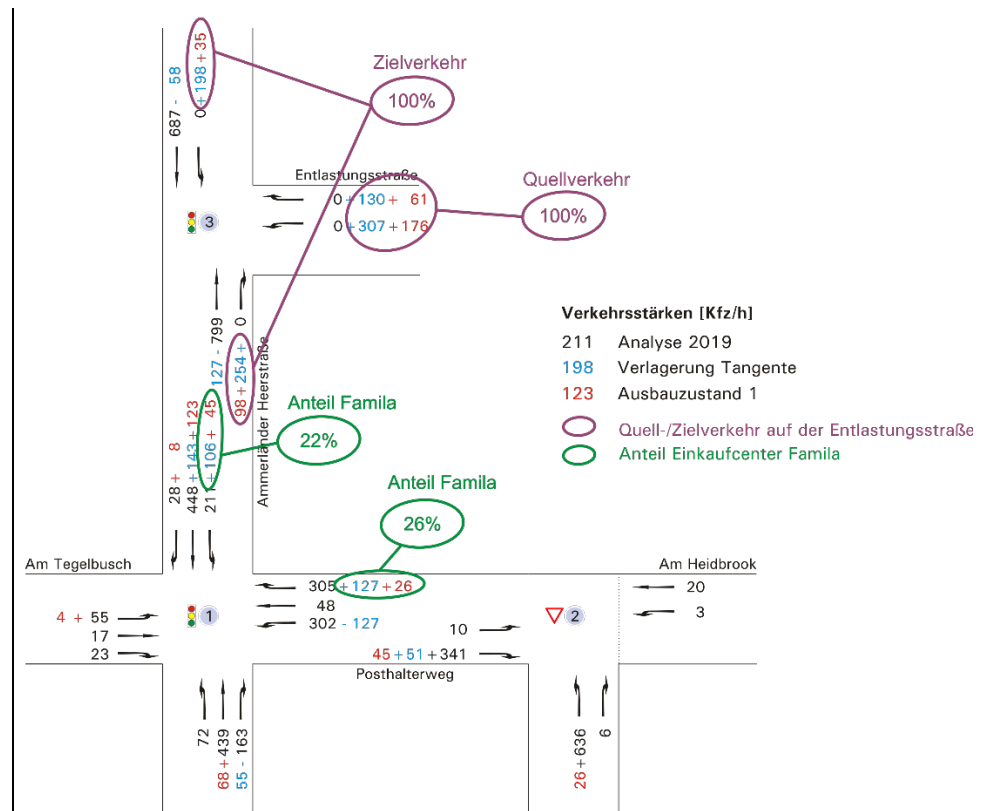
Zu Verkehrswirksamkeit / Netzzusammenhang:

Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich, jedoch wird, wie bereits vorangegangen beschrieben, zur redaktionellen Klarstellung die „Ergänzende Untersuchung“ (mikroskopische Verkehrsflusssimulation) (vgl. ergänzende Verkehrsuntersuchung zum B-Plan N-777G – Knotenpunktuntersuchung Variante 5, Stand Februar 2020) den Planunterlagen beigelegt.

Die Angabe, dass 39 Prozent des Verkehrs aus Richtung Fliegerhorst bzw. von der Entlastungsstraße zu Famila fahren, entspricht nicht den Ergebnissen des SHP-Gutachtens von 2019. Es sind in der Trassenvariante 5 insgesamt lediglich rund 22 Prozent im Zielverkehr und 26 Prozent im Quellverkehr, insgesamt sind es 24 Prozent und nicht 39 Prozent:

Im Zielverkehr fahren 151 Kfz/h (106+45 Kfz/h) in den Posthalterweg. Bezogen auf den Gesamtverkehr der Entlastungsstraße Richtung Westen (130 + 61 + 307+176 Kfz/h = 674 Kfz/h) sind dies ca. 22 Prozent. Im Quellverkehr kommen von Famila 153 Kfz/h (127+26 Kfz/h). Bezogen auf den Gesamtverkehr der Entlastungsstraße Richtung Osten (98 + 254 + 198 + 35 Kfz/h = 585 Kfz/h) sind dies 26 %. Wird die Summe des Quell- und Zielverkehrs (151 + 153 = 304 Kfz/h) auf die Querschnittsbelastung der Entlastungsstraße (674 + 585 = 1.259 Kfz/h) bezogen, so ergibt sich ein Anteil von ca. 24 %.

Etwa drei Viertel des Verkehrs, der über die Entlastungsstraße kommt bzw. dort hinfährt, hat damit nicht Quelle oder Ziel bei Famila. Entsprechend wird der Knotenpunkt Posthalterweg/Am Heidbrook in der Trassenvariante 5 nicht mit diesen Verkehren belastet.



Die zusätzlichen Verkehrsstärken wirken sich in der Trassenvariante 5 bzw. 3a, 3b und 3c auf den Knotenpunkt Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg aus. In diesen Trassenvarianten liegt die Verkehrsbelastung bei 2.579 Kfz/h (Summe aller Zufahrt). In den Trassenvarianten, die auf den Posthalterweg geführt werden, liegt eine Verkehrsmenge von 2.310 Kfz/h. Es ist richtig, dass in der Trassenvariante 5 bzw. 3a, 3b und 3c dieser Knotenpunkt um rund 12 Prozent höher belastet ist als in den Trassenvarianten, die im Posthalterweg münden. Allerdings wird hier außeracht gelassen, dass der Knotenpunkt Posthalterweg/Im Heidbrook in den Trassenvarianten, die im Posthalterweg münden, mit rund 70 Prozent mehr Verkehr belastet wird, als in der Trassenvariante 5 bzw. 3a, 3b sowie 3c (1.893 Kfz/h in den Trassenvarianten, die im Posthalterweg münden gegenüber 1.112 Kfz/h in den Trassenvarianten 5 bzw. 3a, 3b und 3c).

Die Angabe, dass etwa 10% der Fliegerhorstverkehre Quelle oder Ziel im Fami-

la-Einkaufscenter haben, entspricht nicht den Ergebnissen des Gutachtens von 2019. Dabei handelt es sich aber lediglich um 45 Kfz/h im Zielverkehr und 26 Kfz/h im Quellverkehr (siehe rote Zahlen in der oberen Abbildung). Diese beiden Zahlen sind in den oben genannten Zahlen inkludiert.

Die dargestellte wichtige Bedeutung des Einkaufscenters kann an dieser Stelle nicht nachvollzogen werden. Die Beziehung ist zwar untersucht worden und wurde im Bewertungsfeld Verkehr zugunsten der Varianten 1, 1a, 4, 4a und 5a entschieden, sie darf aber nicht über die Bedeutung der Entlastungswirkung der Entlastungsstraße gestellt werden.

Wie vorangegangen beschrieben, ist es nicht planerisches Ziel, eine neue unmittelbare Anbindung an das Einkaufszentrum Wechloy umzusetzen, wodurch die Varianten 4 und 5a nicht entsprechend zielwirksam sind. Der Großteil der zusätzlichen Verkehre (von bzw. auf die Entlastungsstraße) hat nicht Ziel oder Quelle bei Einzelhandelsstandort Wechloy oder bei den Bestandsgewerbeflächen an der Ammerländer Heerstraße.

Dies entspricht nicht den drei Hauptabwägungsargumenten (Verbindungsfunktion der Entlastungsstraße für alle Verkehrsteilnehmer, Fahrstreckenlängen [km] der Trassenvarianten (Entfernung zw. Peerdebrok und Ammerländer Heerstraße), geringstmögliche Zerschneidung von naturschutzfachlich wertvollen zusammenhängenden Flächen) der Stadt Oldenburg für die Trassenuntersuchung (vgl. Kap. 2.4 der Begründung).

Das vorangestellte, städtebauliche Ziel besteht vielmehr darin, die mit Hilfe des Baurechtes geschaffenen eingeschränkten Gewerbegebiete der eigentlichen Zielgruppe, unter anderem dem Handwerk und dem produzierenden Gewerbe, vorzuhalten und die gewerblichen Verkehre direkt auf die übergeordnete Straße, der Ammerländer Heerstraße (K 348), zu leiten.

Bei Varianten 4 und 5a sind zudem erhebliche Wechselwirkungen im Bauablauf mit dem Gewerbegebiet an der Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg zu erwarten. Gewerbliche Verkehre aus dem zukünftigen Gewerbegebiet auf dem Fliegerhorst werden bei Variante 4 und 5a zusätzlich zu dem bereits vorhandenen gewerblichen Verkehr auf dem Posthalterweg zugeleitet. Auch wird die Entlastungsstraße nicht zur Erschließung von Famila gebaut.

Die Varianten 4 und 5 stellen jeweils eine direkte Verbindung zwischen der Alexanderstraße und der Ammerländer Heerstraße dar und sind daher unter Netzgesichtspunkten als vergleichbar anzusehen.

Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich.

Die Trassenlängen wurden, wie bereits erwähnt, unter gleichen Voraussetzungen für alle zehn Trassen ermittelt. Auch die gesamte Trassenuntersuchung baut auf den Längen der SHP-Varianten (Stand 2019) bzw. den gänzlich tangierten Flächen auf. Die der Bewertung zugrunde gelegten Trassenlängen beziehen sich bei allen zehn Varianten immer bis zum jeweiligen Anschluss an die Am-

Bewertungsfeld Verkehr (S. 9 bis 11 des Gutachtens)

Auf den Seiten 9 bis 11 des Berichts werden die Bewertungskriterien innerhalb des Bewertungsfeldes Verkehr erläutert:

- Verkehrswirksamkeit, Verkehrszahlen
- SHP stuft die Variante 5 im Vergleich zu den Varianten 4 und 5a am schlechtesten ein. Dieser Einschätzung schließe ich mich aufgrund der oben erläuterten Zusammenhänge an.

merländer Heerstraße (klassifizierte Straße), damit der notwendige Lückenschluss innerhalb des städtischen Hauptverkehrsstraßennetzes gegeben ist. Dementsprechend ist auch bei den Varianten 1, 1a, 2, 4, 4a und 5a der entsprechende Abschnitt des Posthalterweges und auch der Straße Am Heidbrook mit in die Gesamtstrecke einzubeziehen.

Die Streckenlänge basiert demnach auf der gesamtbetrachteten Strecke vom Ausgangspunkt, hier Peerdebrook, und dem endgültigen Anschlusspunkt, hier Ammerländer Heerstraße. Also die gesamte Länge des jeweiligen Trassenkörpers, der die vorhandenen Flächen überplant. Somit wurden in die Trassenuntersuchung auch die Flächen des Posthalterweges und des Heidbrooks einbezogen.

Dadurch, dass alle Trassen somit vom Startpunkt und bis zum Anschlusspunkt an die Ammerländer Heerstraße betrachtet wurden, konnte eine Einheitlichkeit in der Bewertung erzielt werden. Denn auch der Heidbrook/Posthalterweg müsste bei Realisierung der Varianten 4 und 5a baulich umgestaltet werden. Im Falle des Heidbrooks käme dies nahezu einem Straßenneubau gleich. Somit liegt für die Variante 5 die kürzeste Gesamtstreckenlänge vor.

Die Trassenvariante 5 wird folglich am besten bewertet, da die Trassenlänge mit 1,25 km (ab Peerdebrook) zwischen den beiden klassifizierten Straßen am kürzesten ist. Darüber hinaus ist an dieser Stelle zu erwähnen, dass in den Trassenvarianten 5 sowie 3a, 3b und 3c Verkehre mit dem Fahrtziel Richtung Norden lediglich einen signalisierten Knotenpunkt passieren müssen. In Richtung Süden sind zwei signalisierte Knotenpunkte zu passieren. In den Trassenvarianten, die an den Posthalterweg anschließen, sind unabhängig von der Fahrtrichtung auf der Ammerländer Heerstraße immer zwei signalisierte Knotenpunkte zu passieren. Auch deshalb wird die Trassenvariante 5 als die direktere bezeichnet. Somit sind die Varianten 4 und 5 nicht unter den Netzgesichtspunkten als vergleichbar anzusehen.

Die Stellungnahme mit der Ergebniszustimmung wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich.

- Qualität des Verkehrsablaufs

SHP weist für alle Varianten eine ausreichende Qualität des Verkehrsablaufs (QSV D) aus. Wie bereits erläutert erfolgt diese Einstufung ausschließlich auf der Grundlage von HBS-Berechnungen. Eine sachgerechte Beurteilung der Variante 5 ist nur mittels mikroskopischer Verkehrsflusssimulation möglich. Von meiner Seite bestehen erhebliche Zweifel hinsichtlich der Verkehrsqualität der Variante 5.

SHP weist darauf hin, dass bei der Variante 5 aufgrund der Übereckfahrten höhere Anforderungen an die Signalisierung gestellt werden. Dieser Einschätzung schließe ich mich an. Den Nachweis, dass das in der Realität funktioniert, sehe ich nicht als erbracht an. Unabhängig davon spricht sich SHP auch bei diesem Aspekt eher für die Varianten 4 und 5a aus.

Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich, jedoch wird, wie bereits vorangegangen beschrieben, zur redaktionellen Klarstellung die „Ergänzende Untersuchung“ (mikroskopische Verkehrsflusssimulation) (vgl. ergänzende Verkehrsuntersuchung zum B-Plan N-777G – Knotenpunktuntersuchung Variante 5, Stand Februar 2020) den Planunterlagen beigelegt.

Die Analyseverkehrsstärken für die Knotenpunkte Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg und Posthalterweg/Am Heidbrook wurden SHP von der Stadt Oldenburg zur Verfügung gestellt. Die Prognosezahlen sind im Gutachten von 2019 zur Trassenwahl (vgl. Bebauungsplan N-777G, Trassenvarianten der Erschließung, Bewertung; Stand November 2019) dokumentiert. In der ergänzenden Verkehrsuntersuchung (mikroskopische Simulation) zum B-Plan N-777G ist die Zusammensetzung der Analyse- und Prognosezahlen dargestellt.

Die Trassenvariante 5 wurde dazu für die maßgebende nachmittägliche Spitzenstunde simuliert (vgl. Ergänzende Verkehrsuntersuchung). Hier wurden verschiedene Ausbauzustände für die Trassenvariante 5 durchgearbeitet und bewertet. Die im Steckbrief dargestellten Verkehrsqualitäten für die Variante 5 (gilt auch für 3a, 3b und 3c) beruhen auf den Ergebnissen der Verkehrsflusssimulation und zwar auf dem optimierten Ausbauzustand. Die Knotenpunkte wurden als voneinander funktional abhängige Knotenpunkte behandelt und es wurde überprüft, ob sie sich gegenseitig überstauen.

Die beiden Knotenpunkte Ammerländer Heerstraße/Entlastungsstraße (neuer Knotenpunkt) und Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg liegen recht nah bei einander, also sind in der Trassenvariante 5 beide zu signalisieren und die Signalisierung aufeinander abzustimmen. Gleiches gilt aber auch für die Trassenvarianten, die an den Posthalterweg anschließen, wie z.B. Trassenvariante 4. Auch hier gäbe es zwei dicht aufeinander folgende signalisierte Knotenpunkte, da der heute vorfahrtgeregelte Knotenpunkt Posthalterweg/Am Heidbrook signalisiert werden muss, um leistungsfähig zu sein. Eine Koordinierung beider Knotenpunkte wäre auch hier ggf. sinnvoll. Zu welchen Rückstauerereignissen es in der maßgebenden Spitzenstunde (nachmittags) im Posthalterweg und der Straße Am Heidbrook kommt ist der Darstellung der Verkehrsqualitäten im zugehörigen Steckbrief zu entnehmen. Darüber hinaus sind die Ergebnisse für die Trassenvariante 5 in der zusätzlichen Simulation (vgl. Ergänzende Verkehrsuntersuchung zum B-Plan N-777G – Knotenpunktuntersuchung Variante 5, Stand Februar 2020) dokumentiert.

- Orientierung, Begreifbarkeit

Der Einschätzung, dass die Varianten 4 und 5 hier gleichwertig anzusehen sind, schließe ich mich an. Die „Fehlorientierung“ bei Variante 5a kann ich zwar nachvollziehen, halte sie aber nicht für ein wirklich zwingendes Argument gegen diese Variante, da einer Fehlorientierung durch eine entsprechende wegweisende Beschilderung entgegen gewirkt werden kann.

Die Zusammensetzung der Verkehrsmengen kann ebenso der „Ergänzende Untersuchung“ (Simulation) entnommen werden. Die Aussage, dass die Ammerländer Heerstraße im Bereich des Knotenpunkt Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg im Bestand bereits überlastet ist, entspricht ebenfalls nicht den Ergebnissen der Verkehrsuntersuchung von 2019. Im ergänzenden SHP-Gutachten von 2019 (Simulation von Trasse 5) wurde mit der Qualitätsstufe D eine ausreichend Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr in der maßgebenden Spitzenstunde dokumentiert.

Anlehnend an das IST-Gutachten von 2008, in dem nur die nachmittägliche Spitzenstunde betrachtet wurde, wurden in den SHP-Gutachten ebenfalls nur diese betrachtet. Erklären lässt sich dies damit, dass bereits in der Analyse die Nachmittagsspitze, die verkehrlich am stärksten ausgeprägte Stunde ist, da es dort zur Überlagerung von Pendler- und Freizeit-/Einkaufsverkehren kommt, was in den morgendlichen Stunden nicht der Fall ist. Gleiches gilt für den Prognosefall.

Wie vorangegangen beschrieben, ist es nicht planerisches Ziel, eine neue unmittelbare Anbindung an das Einkaufszentrum Wechloy umzusetzen, wodurch die Varianten 4 und 5a nicht entsprechend zielwirksam sind. Der Großteil der zusätzlichen Verkehre (von bzw. auf die Entlastungsstraße) hat nicht Ziel oder Quelle bei Einzelhandelsstandort Wechloy oder bei den Bestandsgewerbeflächen an der Ammerländer Heerstraße.

Das vorangestellte, städtebauliche Ziel besteht vielmehr darin, die mit Hilfe des Baurechtes geschaffenen eingeschränkten Gewerbegebiete der eigentlichen Zielgruppe, unter anderem dem Handwerk und dem produzierenden Gewerbe, vorzuhalten und die gewerblichen Verkehre direkt auf die übergeordnete Straße, der Ammerländer Heerstraße (K 348), zu leiten.

Die Stellungnahme mit der Ergebniszustimmung wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich.

Es liegen geringe, entscheidungserhebliche Unterschiede bei den Varianten 4 und 5 aus verkehrlicher Sicht vor. An dieser Stelle wird erneut auf die drei Hauptargumente hingewiesen (vgl. Kap. 2.4 der Begründung).

Es ist nicht planerische Zielsetzung, eine neue unmittelbare Anbindung an das Einkaufszentrum Wechloy umzusetzen, wodurch die Varianten 4 und 5a nicht entsprechend zielwirksam sind.

Schlussendlich wurde die Variante 5 in der Gesamtabwägung als die verträglichste Lösung herausgestellt, da sie im Verhältnis die günstigsten Eigenschaften hat. Zudem wird sie den Grundsätzen des Vermeidungs- und Minderungsgebots in vollem Umfang, bei gleichzeitiger Erfüllung des übergeordneten Planungszieles -der drei Hauptabwägungsargumente: Verbindungsfunktion der Entlastungs-

- Trassierung, Richtlinienkonformität

Alle Varianten werden als gleichrangig angesehen. Dieser Einschätzung schließe mich an.

- Fahrdynamik

Hier sieht SHP leichte Vorteile bei der Variante 5a gegenüber den Varianten 4 und 5.

- Verkehrssicherheit, Sichtverhältnisse

Die Varianten 4 und 5 und 5a werden hier nicht gesondert von SHP erwähnt und sind demnach gleichrangig.

- Bauablauf, Bauzeit

SHP macht hier starke Wechselwirkungen zwischen dem Bau und dem Gewerbegebiet geltend. Daher wird die Variante 5 hier am besten bewertet. Diese Bedenken sind aber nicht als zwingend anzusehen, da bei jeder Straßenbautätigkeit Einschränkungen in Kauf genommen werden müssen. Im Gegenzug kann argumentiert werden, dass bei der Variante 5 wesentlich umfangreichere Baumaßnahmen an der Ammerländer Heerstraße erforderlich werden als bei den Varianten 4 und 5a. Dieser Aspekt, der zu einer stärkeren Beeinträchtigung des Verkehrs im Zuge der Ammerländer Heerstraße führt, wird außer Acht gelassen.

Er wiegt in einer Gesamtabwägung aber mindestens genauso schwer.

straße für alle Verkehrsteilnehmer, Fahrstreckenlängen [km] der Trassenvarianten (Entfernung zw. Peerdebrok und Ammerländer Heerstraße), geringstmögliche Zerschneidung von naturschutzfachlich wertvollen zusammenhängenden Flächen- sowie der ergebnisoffenen und gerechten Abwägung aller öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gem. § 1 Abs. 7 Baugesetzbuch (BauGB) gerecht.

Die Stellungnahme mit der Ergebniszustimmung wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich.

Die Stellungnahme mit der Ergebniszustimmung wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich.

Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich.

Bei den Varianten 4, 5 und 5a lassen sich an den beiden Knotenpunkten gute Sichtbeziehungen herstellen, was sich aus dem Gutachten von 2019 ergibt.

Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich.

Es liegen geringe, entscheidungserhebliche Unterschiede bei den Varianten 4 und 5 aus verkehrlicher Sicht vor.

Die Variante 5 wird besser bewertet, da diese gegenüber den Varianten, die im Posthalterweg münden, mit erheblich geringer Beeinträchtigung zur Hauptzufahrt des Gewerbegebietes zu rechnen ist. Die Ausbaulänge in der Variante 4 bzw. 4a ist deutlich länger als in der Variante 5, was sich auf die Bauzeit auswirkt. Darüber hinaus ist in den Varianten 4 und 4a der Eingriff in den Baumbestand deutlich größer.

Bei Varianten 4 und 5a sind zudem erhebliche Wechselwirkungen im Bauablauf mit dem Gewerbegebiet an der Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg zu erwarten. Gewerbliche Verkehre aus dem zukünftigen Gewerbegebiet auf dem Fliegerhorst werden bei Variante 4 und 5a zusätzlich zu dem bereits vorhandenen gewerblichen Verkehr auf dem Posthalterweg zugeleitet.

Es ist nicht planerische Zielsetzung, eine neue unmittelbare Anbindung an das Einkaufszentrum Wechloy umzusetzen, wodurch die Varianten 4 und 5a nicht entsprechend zielwirksam sind. Der Großteil der zusätzlichen Verkehre (von

- Funktion im Netzzusammenhang

SHP verweist darauf, dass von den Varianten 4, 5 und 5a lediglich die Variante 5 die Alexanderstraße direkt mit der Ammerländer Heerstraße verbindet. Ich sehe die Varianten 4 und 5 hier als vergleichbar an. Bei der Variante 4 macht man sich lediglich eine bestehende Straße, den Posthalterweg, zu nutze.

bzw. auf die Entlastungsstraße) hat ebenso nicht Ziel oder Quelle bei Einzelhandelsstandort Wechloy oder bei den Bestandsgewerbeflächen an der Ammerländer Heerstraße.

An dieser Stelle wird auch erneut auf die drei Hauptargumente hingewiesen (vgl. Kap. 2.4 der Begründung).

Schlussendlich wurde die Variante 5 in der Gesamtabwägung als die verträglichste Lösung herausgestellt, da sie im Verhältnis die günstigsten Eigenschaften hat. Zudem wird sie den Grundsätzen des Vermeidungs- und Minderungsgebots in vollem Umfang, bei gleichzeitiger Erfüllung des übergeordneten Planungszieles -der drei Hauptabwägungsargumente: Verbindungsfunktion der Entlastungsstraße für alle Verkehrsteilnehmer, Fahrstreckenlängen [km] der Trassenvarianten (Entfernung zw. Peerdebrook und Ammerländer Heerstraße), geringstmögliche Zerschneidung von naturschutzfachlich wertvollen zusammenhängenden Flächen- sowie der ergebnisoffenen und gerechten Abwägung aller öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gem. § 1 Abs. 7 Baugesetzbuch (BauGB) gerecht.

Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich.

Wie bereits beschrieben, wurden die Trassenlängen für alle zehn Trassen unter gleichen Voraussetzungen ermittelt. Auch die gesamte Trassenuntersuchung baut auf den Längen der SHP-Varianten (Stand 2019) bzw. den gänzlich tangierten Flächen auf. Die der Bewertung zugrunde gelegten Trassenlängen beziehen sich bei allen zehn Varianten immer bis zum jeweiligen Anschluss an die Ammerländer Heerstraße (klassifizierte Straße), damit der notwendige Lückenschluss innerhalb des städtischen Hauptverkehrsstraßennetzes gegeben ist.

Dementsprechend ist auch bei den Varianten 1, 1a, 2, 4, 4a und 5a der entsprechende Abschnitt des Posthalterweges und auch der Straße Am Heidbrook mit in die Gesamtstrecke einzubeziehen.

Die Streckenlänge basiert demnach auf der gesamtbetrachteten Strecke vom Ausgangspunkt, hier Peerdebrook, und dem endgültigen Anschlusspunkt, hier Ammerländer Heerstraße. Also die gesamte Länge des jeweiligen Trassenkörpers, der die vorhandenen Flächen überplant. Somit wurden in die Trassenuntersuchung auch die Flächen des Posthalterweges und des Heidbrooks einbezogen.

Dadurch, dass alle Trassen somit vom Startpunkt und bis zum Anschlusspunkt an die Ammerländer Heerstraße betrachtet wurden, konnte eine Einheitlichkeit in der Bewertung erzielt werden. Denn auch der Heidbrook/Posthalterweg müsste bei Realisierung der Varianten 4 und 5a baulich umgestaltet werden. Im Falle

SHP kommt insgesamt zu keiner eindeutigen Bewertung. Eine Empfehlung für eine Trassenvariante wird nicht gegeben. Vor einer endgültigen Empfehlung müsste meines Erachtens nach die Funktionsfähigkeit der Knotenpunktfolge an der Ammerländer Heerstraße bei Variante 5 nachgewiesen werden. Sollte dies nicht gelingen, kann die Variante 5 nicht ernsthaft weiter verfolgt werden.

Begründung zum Bebauungsplan N-777G

In der Begründung zum Bebauungsplan wird darauf verwiesen, dass sich die drei Varianten 4, 5 und 5a nach den Filterstufen

- I: naturschutzrechtliche Belange
 - II: Verkehr und
 - III: Berührung privater Belange und weiterer öffentlicher Belange
- als nahezu gleichwertig herausgestellt haben und keine zwingenden Vorteile bei einer der Varianten gesehen werden. Die Trassenempfehlung erfolgt daher im Anschluss allein nach verbal-argumentativer Abwägung.

Nach der Abwägung wird die Umsetzung der Variante 5 empfohlen. Die Argumentation stützt sich dabei allein auf die drei Kriterien

- Verbindungsfunktion der Entlastungsstraße,

des Heidbrooks käme dies nahezu einem Straßenneubau gleich. Somit liegt für die Variante 5 die kürzeste Gesamtstreckenlänge vor.

Die Trassenvariante 5 wird folglich am besten bewertet, da die Trassenlänge mit 1,25 km (ab Peerdebrook) zwischen den beiden klassifizierten Straßen am kürzesten ist. Darüber hinaus ist an dieser Stelle zu erwähnen, dass in den Trassenvarianten 5 sowie 3a, 3b und 3c Verkehre mit dem Fahrtziel Richtung Norden lediglich einen signalisierten Knotenpunkt passieren müssen. In Richtung Süden sind zwei signalisierte Knotenpunkte zu passieren. In den Trassenvarianten, die an den Posthalterweg anschließen, sind unabhängig von der Fahrrichtung auf der Ammerländer Heerstraße immer zwei signalisierte Knotenpunkte zu passieren. Auch deshalb wird die Trassenvariante 5 als die direktere bezeichnet. Somit sind die Varianten 4, 5 und 5a im Netzzusammenhang nicht als vergleichbar anzusehen.

Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich, jedoch wird, wie bereits vorangegangen beschrieben, zur redaktionellen Klarstellung die „Ergänzende Untersuchung“ (mikroskopische Verkehrsflusssimulation) (vgl. ergänzende Verkehrsuntersuchung zum B-Plan N-777G – Knotenpunktuntersuchung Variante 5, Stand Februar 2020) den Planunterlagen beigelegt.

Diese mikroskopische Verkehrsflusssimulation bestätigt dabei die Ergebnisse des SHP Gutachtens aus dem Jahr 2019 und dient folglich als Untermauerung der in der öffentlichen Auslegung bereits dargelegten Ergebnisse sowie der Trassenentscheidung des Abwägungsprozesses.

Dementsprechend wird an dem Abwägungsergebnis und der Trassenwahl für die Variante 5 festgehalten.

Die Aussage, dass in der Datenmatrix, Anlage 2 der Begründung, im Bewertungsfeld Verkehr die Variante 4 besser bewertet wird als die Variante 5, entspricht nicht den Ergebnissen der Trassenvariantenuntersuchung und dem SHP Gutachten aus 2019.

Weder die Filterstufen noch die Quotientenbildung stellen die Hauptargumentation/-abwägung für die endgültige Trassenentscheidung dar, diese bildet die verbal-argumentative Abwägung (vgl. Kap 2.4 der Begründung).

Die Filterstufen I-III dienten dabei als Bewertungsprozess vorab, wobei im Rahmen der Filterstufe III drei Varianten (4, 5 und 5a) ermittelt werden konnten.

Nach der Durchführung der Filterstufen lagen somit noch drei verträgliche Varianten hinsichtlich der naturschutzfachlichen, verkehrlichen und privaten Belange vor. Somit war eine weitere tiefergehende Betrachtung notwendig, um eine Trassenempfehlung für die verträglichste Variante auszusprechen zu können.

- Fahrstreckenlängen der Trassenvarianten und
- geringstmögliche Zerschneidung von naturschutzfachlich wertvollen zusammenhängenden Flächen.

Die verkehrliche Bewertung stützt sich dabei auf die Untersuchung von SHP 2019. Dies ist erstaunlich, da in der Untersuchung von SHP 2019 keine Empfehlung ausgesprochen wird. Dabei ist nochmals zu betonen, dass der Nachweis der Funktionsfähigkeit der Variante 5 nach meinem Dafürhalten noch nicht im ausreichenden Maße erbracht wurde.

Erstaunlich ist auch, dass die Empfehlung zugunsten der Variante 5 entgegen der auf der Internetseite der Stadt Oldenburg zum Bebauungsplanverfahren dokumentierten tabellarischen Übersicht der Bewertungsfelder erfolgt, bei der die Variante 4 sowohl bezogen auf das Bewertungsfeld Verkehr, aber auch insgesamt deutlich besser bewertet wird, als die Variante 5.

Verbindungsfunktion der Entlastungsstraße

Die Einschätzung, dass nur die Variante 5 die Alexanderstraße mit der Ammerländer Heerstraße direkt verbindet, wird nicht geteilt. Die Variante 4 erfüllt dieses Kriterium ebenso, wobei sie auf den Posthalterweg als Bestandsstraße zurückgreift. Dies hat allerdings keinen erkennbaren Einfluss auf die Direktheit der Verbindung.

Es ist nicht planerische Zielsetzung, eine neue unmittelbare Anbindung an das Einkaufszentrum Wechloy umzusetzen, wodurch die Varianten 4 und 5a nicht entsprechend zielwirksam sind. Der Großteil der zusätzlichen Verkehre (von bzw. auf die Entlastungsstraße) hat ebenso nicht Ziel oder Quelle bei Einzelhandelsstandort Wechloy oder bei den Bestandsgewerbeflächen an der Ammerländer Heerstraße.

An dieser Stelle wird auch erneut auf die drei Hauptargumente hingewiesen (vgl. Kap. 2.4 der Begründung).

Schlussendlich wurde die Variante 5 in der Gesamtabwägung als die verträglichste Lösung herausgestellt, da sie im Verhältnis die günstigsten Eigenschaften hat. Zudem wird sie den Grundsätzen des Vermeidungs- und Minderungsgebots in vollem Umfang, bei gleichzeitiger Erfüllung des übergeordneten Planungszieles -der drei Hauptabwägungsargumente: Verbindungsfunktion der Entlastungsstraße für alle Verkehrsteilnehmer, Fahrstreckenlängen [km] der Trassenvarianten (Entfernung zw. Peerdebrok und Ammerländer Heerstraße), geringstmögliche Zerschneidung von naturschutzfachlich wertvollen zusammenhängenden Flächen- sowie der ergebnisoffenen und gerechten Abwägung aller öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gem. § 1 Abs. 7 Baugesetzbuch (BauGB) gerecht.

Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich.

Der Trassenverlauf der Variante 5 kann, mit einer direkten Verbindung zweier klassifizierten Straßen (Alexanderstraße (L 824) und der Ammerländer Heerstraße (K 348)), zu einer Verbesserung der Verkehrserschließung der nördlichen Stadtgebiete und insbesondere zur Entlastung des stark beeinträchtigten Verkehrs auf der Alexanderstraße eine Verbindungsstraße zwischen Alexanderstraße (L 824) und der Ammerländer Heerstraße (K 348) beitragen. Folglich wird das Hauptstraßennetz der Stadt Oldenburg mit dieser Trassenführung ergänzt. Ebenso besitzt die Variante 5 die kürzeste Gesamtstreckenlänge und die geringstmögliche Zerschneidung von naturschutzfachlich wertvollen zusammenhängenden Flächen (vgl. Begründung Kap. 2.4).

Es ist ebenso nicht planerisches Ziel, eine neue unmittelbare Anbindung an das Einkaufszentrum Wechloy umzusetzen, wodurch die Varianten 4 und 5a nicht entsprechend zielwirksam sind. Dies entspricht nicht den drei Hauptabwägungsargumenten (Verbindungsfunktion der Entlastungsstraße für alle Verkehrsteilnehmer, Fahrstreckenlängen [km] der Trassenvarianten (Entfernung zw. Peerdebrok und Ammerländer Heerstraße), geringstmögliche Zerschneidung von naturschutzfachlich wertvollen zusammenhängenden Flächen) der Stadt Olden-

Das Argument „Direktheit“ darf zudem in keinem Fall zu stark bewertet werden. Fahrten mit Quelle oder Ziel Einkaufscenter machen 39 % des Gesamtverkehrs der Entlastungsstraße aus. Durch die umwegige Führung zum Einkaufscenter erzeugt die Variante 5 insgesamt mehr Verkehr in den Knotenpunktbereichen der Ammerländer Heerstraße. Das Verkehrsaufkommen am Knotenpunkt Ammerländer Heerstraße / Posthalterweg liegt bei der Variante 5 in der Spitzenstunde um fast 12 % über dem Verkehrsaufkommen der Varianten 4 und 5a. Bezogen auf den Querschnitt Ammerländer Heerstraße nördlich des Posthalterwegs liegt das Verkehrsaufkommen der Variante 5 mit 2.136 Kfz/h um fast 31 % über dem Verkehrsaufkommen der Varianten 4 und 5a mit 1.633 Kfz/h.

burg für die Trassenuntersuchung (vgl. Kap. 2.4 der Begründung).

Das vorangestellte, städtebauliche Ziel besteht vielmehr darin, die mit Hilfe des Baurechtes geschaffenen eingeschränkten Gewerbegebiete der eigentlichen Zielgruppe, unter anderem dem Handwerk und dem produzierenden Gewerbe, vorzuhalten und die gewerblichen Verkehre direkt auf die übergeordnete Straße, der Ammerländer Heerstraße (K 348), zu leiten.

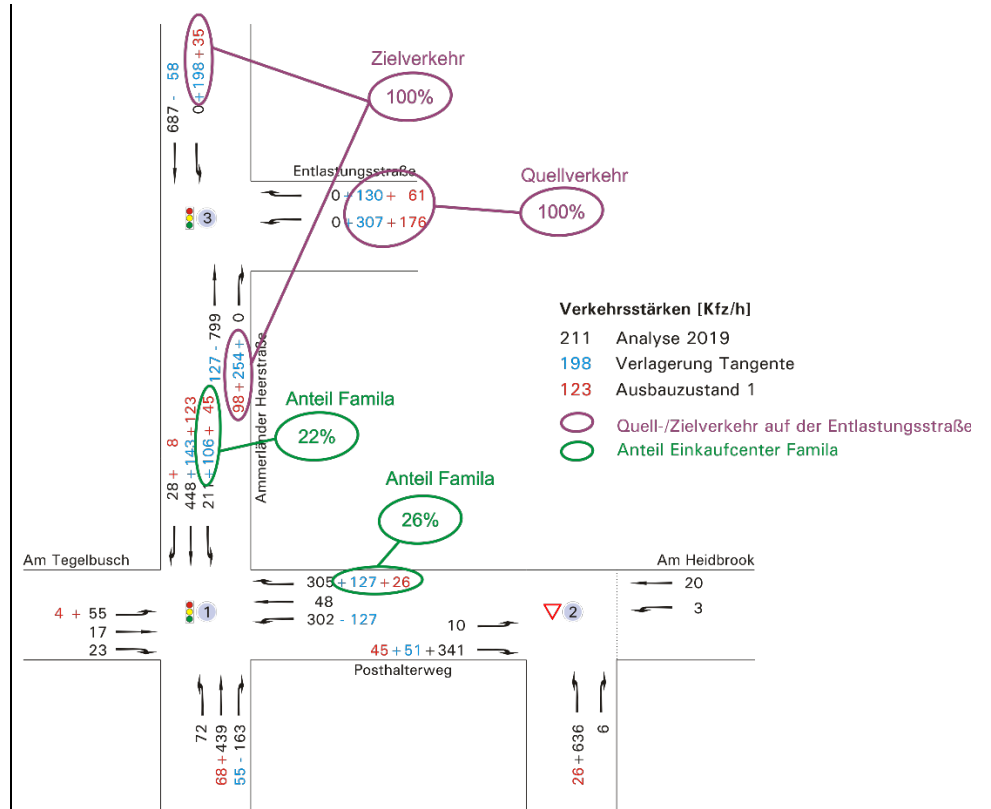
Die Trassenvariante 5 wird u.a. auch als am besten bewertet, da zum einen die Trassenlänge mit 1,25 km (ab Peerdebrook) zwischen den beiden klassifizierten Straßen am kürzesten ist. Zum anderen müssen in den Trassenvariante 5 sowie 3a, 3b und 3c Verkehre mit dem Fahrtziel Richtung Norden lediglich einen signalisierten Knotenpunkt passieren. In Richtung Süden sind zwei signalisierte Knotenpunkte zu passieren. In den Trassenvarianten, die an den Posthalterweg anschließen, sind unabhängig von der Fahrrichtung auf der Ammerländer Heerstraße immer zwei signalisierte Knotenpunkte zu passieren. Auch deshalb wird die Trassenvariante 5 als die direktere bezeichnet.

Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich.

Die Angabe, dass 39 Prozent des Verkehrs aus Richtung Fliegerhorst bzw. von der Entlastungsstraße zu Famila fahren, entspricht nicht den Ergebnissen des SHP-Gutachtens von 2019. Es sind in der Trassenvariante 5 insgesamt lediglich rund 22 Prozent im Zielverkehr und 26 Prozent im Quellverkehr, insgesamt sind es 24 Prozent und nicht 39 Prozent:

Im Zielverkehr fahren 151 Kfz/h (106+45 Kfz/h) in den Posthalterweg. Bezogen auf den Gesamtverkehr der Entlastungsstraße Richtung Westen (130 + 61 + 307+176 Kfz/h = 674 Kfz/h) sind dies ca. 22 Prozent. Im Quellverkehr kommen von Famila 153 Kfz/h (127+26 Kfz/h). Bezogen auf den Gesamtverkehr der Entlastungsstraße Richtung Osten (98 + 254 + 198 + 35 Kfz/h = 585 Kfz/h) sind dies 26 %. Wird die Summe des Quell- und Zielverkehrs (151 + 153 = 304 Kfz/h) auf die Querschnittsbelastung der Entlastungsstraße (674 + 585 = 1.259 Kfz/h) bezogen, so ergibt sich ein Anteil von ca. 24 %.

Etwa drei Viertel des Verkehrs, der über die Entlastungsstraße kommt bzw. dort einfährt, hat damit nicht Quelle oder Ziel bei Famila. Entsprechend wird der Knotenpunkt Posthalterweg/Am Heidbrook in der Trassenvariante 5 nicht mit diesen Verkehren belastet.



Die zusätzlichen Verkehrsstärken wirken sich in der Trassenvariante 5 bzw. 3a, 3b und 3c auf den Knotenpunkt Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg aus. In diesen Trassenvarianten liegt die Verkehrsbelastung bei 2.579 Kfz/h (Summe aller Zufahrt). In den Trassenvarianten, die auf den Posthalterweg geführt werden, liegt eine Verkehrsmenge von 2.310 Kfz/h. Es ist richtig, dass in der Trassenvariante 5 bzw. 3a, 3b und 3c dieser Knotenpunkt um rund 12 % höher belastet ist als in den Trassenvarianten, die im Posthalterweg münden. Allerdings wird hier außeracht gelassen, dass der Knotenpunkt Posthalterweg/Im Heidbrook in den Trassenvarianten, die im Posthalterweg münden, mit rund 70 Prozent mehr Verkehr belastet wird, als in der Trassenvariante 5 bzw. 3a, 3b sowie 3c (1.893 Kfz/h in den Trassenvarianten, die im Posthalterweg münden gegenüber 1.112 Kfz/h in den Trassenvarianten 5 bzw. 3a, 3b und 3c).

Fahrstreckenlänge der Trassenvarianten

Dieses Kriterium ist zu Bewertung der Varianten eher ungeeignet, da die Trassenlänge allein nichts über die Sensibilität im Umfeld der Trasse und die Betroffenheiten aussagt.

Zudem ist die Ermittlung der der Streckenlänge widersprüchlich. Die Varianten 4 und 5a weisen die gleiche Streckenlänge von 1,44 km bis zum Knotenpunkt Ammerländer Haarstraße / Posthalterweg auf. Dabei wird vernachlässigt, dass die Variante 5a etwa 200 m und die Variante 4 etwa 400 m dem bestehenden Posthalterweg folgt. Misst man die Streckenlänge bis zum Anschluss an den Bestand so ergibt sich für die Variante 4 eine Streckenlänge von etwa 1,04 km und für die Variante 5a von etwa 1,24 km.

Bei der Variante 5 ergibt sich bis zum Knotenpunkt Ammerländer Heerstraße eine Länge von 1,25 km. Hier wird außer Acht gelassen, dass natürlich auch ein Teil der Ammerländer Heerstraße mit ausgebaut werden muss.

Insofern werden die einzelnen Varianten hinsichtlich des Umgangs mit den Bestandsstraßen sehr unterschiedlich behandelt. Ein Rückschluss auf Baukosten und Flächenverbrauch ist angesichts der uneinheitlichen Messmethode daher fachlich nicht vertretbar.

Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich.

Die angegebenen Trassenlängen können nicht nachvollzogen werden.

Wie bereits beschrieben, wurden die Trassenlängen für alle zehn Trassen unter gleichen Voraussetzungen ermittelt. Auch die gesamte Trassenuntersuchung baut auf den Längen der SHP-Varianten (Stand 2019) bzw. den gänzlich tangierten Flächen auf. Die der Bewertung zugrunde gelegten Trassenlängen beziehen sich bei allen zehn Varianten immer bis zum jeweiligen Anschluss an die Ammerländer Heerstraße (klassifizierte Straße), damit der notwendige Lückenschluss innerhalb des städtischen Hauptverkehrsstraßennetzes gegeben ist. Dementsprechend ist auch bei den Varianten 1, 1a, 2, 4, 4a und 5a der entsprechende Abschnitt des Posthalterweges und auch der Straße Am Heidbrook mit in die Gesamtstrecke einzubeziehen.

Die Streckenlänge basiert demnach auf der gesamtbetrachteten Strecke vom Ausgangspunkt, hier Peerdebrook, und dem endgültigen Anschlusspunkt, hier Ammerländer Heerstraße. Also die gesamte Länge des jeweiligen Trassenkörpers, der die vorhandenen Flächen überplant. Somit wurden in die Trassenuntersuchung auch die Flächen des Posthalterweges und des Heidbrooks einbezogen.

Dadurch, dass alle Trassen somit vom Startpunkt und bis zum Anschlusspunkt an die Ammerländer Heerstraße betrachtet wurden, konnte eine Einheitlichkeit in der Bewertung erzielt werden. Denn auch der Heidbrook/Posthalterweg müsste bei Realisierung der Varianten 4 und 5a baulich umgestaltet werden. Im Falle des Heidbrooks käme dies nahezu einem Straßenneubau gleich. Somit liegt für die Variante 5 die kürzeste Gesamtstreckenlänge vor.

Die Trassenvariante 5 wird folglich am besten bewertet, da die Trassenlänge mit 1,25 km (ab Peerdebrook) zwischen den beiden klassifizierten Straßen am kürzesten ist. Darüber hinaus ist an dieser Stelle zu erwähnen, dass in den Trassenvarianten 5 sowie 3a, 3b und 3c Verkehre mit dem Fahrtziel Richtung Norden lediglich einen signalisierten Knotenpunkt passieren müssen. In Richtung Süden sind zwei signalisierte Knotenpunkte zu passieren. In den Trassenvarianten, die an den Posthalterweg anschließen, sind unabhängig von der Fahrtrichtung auf der Ammerländer Heerstraße immer zwei signalisierte Knotenpunkte zu passieren. Auch deshalb wird die Trassenvariante 5 als die direktere bezeichnet. Somit sind die Varianten 4, 5 und 5a im Netzzusammenhang nicht als vergleichbar anzusehen.

Der „Ergänzenden Untersuchung“ (mikroskopische Simulation) (vgl. ergänzende Verkehrsuntersuchung zum B-Plan N-777G – Knotenpunktuntersuchung Variante 5, Stand Februar 2020, SHP, Stand Februar 2020) kann zudem entnommen werden, dass sich bei der vorliegenden Trassenführung der Variante 5 kein Aus-

Fazit

Zusammenfassend ist festzustellen, dass sich die Abwägung zugunsten der Variante 5 auf sehr schwachen Argumenten stützt, die ohne große Mühen auch zugunsten einer anderen Variante hätten interpretiert werden können.

Die Empfehlung zugunsten der Variante 5 lässt sich nicht durch die Verkehrsuntersuchung von SHP 2019 ableiten. Im Gegenteil finden sich auch in dieser Verkehrsuntersuchung genügend Hinweise, die eine Empfehlung zugunsten der Varianten 4 und 5a begründen könnten.

Unabhängig davon wird dringend empfohlen, die Kapazität und die Qualität des Verkehrsablaufs bei der Anbindung an die Ammerländer Heerstraße mittels mikroskopischer Verkehrsflusssimulation sowohl für die morgendliche als auch für die nachmittägliche Spitzenstunde nachzuweisen

bau der Ammerländer Heerstraße ergibt.

Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich, jedoch wird, wie bereits vorangegangen beschrieben, zur redaktionellen Klarstellung die „Ergänzende Untersuchung“ (mikroskopische Verkehrsflusssimulation) (vgl. ergänzende Verkehrsuntersuchung zum B-Plan N-777G – Knotenpunktuntersuchung Variante 5, Stand Februar 2020) den Planunterlagen beigelegt.

An dieser Stelle wird, wie bereits vorangegangen beschrieben, nochmals auf die drei Hauptargumente hingewiesen (vgl. auch Kap. 2.4 der Begründung).

Die drei Hauptabwägungsargumente der Stadt Oldenburg für die Trassenuntersuchung sind dabei folgende: 1. Verbindungsfunktion der Entlastungsstraße für alle Verkehrsteilnehmer, 2. Fahrstreckenlängen [km] der Trassenvarianten (Entfernung zw. Peerdebrok und Ammerländer Heerstraße), 3. geringstmögliche Zerschneidung von naturschutzfachlich wertvollen zusammenhängenden Flächen (vgl. Kap. 2.4 der Begründung).

Es ist dabei nicht planerische Zielsetzung, eine neue unmittelbare Anbindung an das Einkaufszentrum Wechloy umzusetzen, wodurch die Varianten 4 und 5a nicht entsprechend zielwirksam sind.

Das vorangestellte, städtebauliche Ziel besteht vielmehr darin, die mit Hilfe des Baurechtes geschaffenen eingeschränkten Gewerbegebiete der eigentlichen Zielgruppe, unter anderem dem Handwerk und dem produzierenden Gewerbe, vorzuhalten und die gewerblichen Verkehre direkt auf die übergeordnete Straße, der Ammerländer Heerstraße (K 348), zu leiten.

Schlussendlich wurde die Variante 5 in der Gesamtabwägung als die verträglichste Lösung herausgestellt, da sie im Verhältnis die günstigsten Eigenschaften hat. Zudem wird sie den Grundsätzen des Vermeidungs- und Minderungsgebots in vollem Umfang, bei gleichzeitiger Erfüllung des übergeordneten Planungszieles -der drei Hauptabwägungsargumente- sowie der ergebnisoffenen und gerechten Abwägung aller öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gem. § 1 Abs. 7 Baugesetzbuch (BauGB) gerecht.

**78. ÄNDERUNG DES FLÄCHENNUTZUNGSPLANES
UND
BEBAUUNGSPLAN N-777 G
(FLIEGERHORST / HALLENSICHEL-OST / ENTLASTUNGSSTRAßE)**

Prüfung der Stellungnahmen

Öffentliche Auslegung vom 30.04.2020 bis zum 12.06.2020

Nr.:	Schreiben vom:		Lage der Fläche:
2	10.06.2020	Privater Einwender	Fliegerhorst/ Hallensichel-Ost/ Entlastungsstraße

Stellungnahmen

Die Originale der Stellungnahmen liegen in den Sitzungen des Ausschusses für Stadtplanung und Bauen/VA/Rates vor. Der Originaltext der Stellungnahmen ist im Folgenden wiedergegeben.

Zu dem B-Plan und dem darin vorgesehenen Trassenverlauf möchten wir folgendes anmerken:

Bzgl. der jetzt im B-Plan vorgesehenen Trasse 5 haben wir die Befürchtung dass durch die Schaffung eines zweiten beampelten Verkehrsknotenpunktes auf die Ammerländer Heerstraße, der lediglich 150 -170 Meter zu dem Verkehrsknotenpunkt Ammerländer Heerstraße / Posthalterweg/ Am Tegelbusch liegt, es zu erheblichen Rückstaus auf den Straßen Posthalterweg und Am Tegelbusch kommen wird.

Prüfungsvorschläge

Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich, jedoch wird zur redaktionellen Klarstellung die „Ergänzende Untersuchung“ (mikroskopische Verkehrsflusssimulation) (vgl. ergänzende Verkehrsuntersuchung zum B-Plan N-777G – Knotenpunktuntersuchung Variante 5, Stand Februar 2020) den Planunterlagen beigelegt. Da sich durch die mikroskopische Verkehrsflusssimulation jedoch keine neuen Ergebnisse für die Planunterlagen - insbesondere nicht für das Abwägungsergebnis- ergeben, wird diese lediglich zur redaktionellen Klarstellung den Planunterlagen beigelegt. Nach Köster (a.a.O. Rnr. 9 zu § 4a; OVG Lüneburg, Beschluss vom 10. Mai 2016 – 1 MN 180/15 –, juris Rnr. 28) löst auch die Einholung eines Gutachtens, wenn damit keine Planänderung verbunden ist, sondern lediglich erhobenen Einwendungen nachgegangen wird, keine Pflicht zur neuen Beteiligung

aus. Dies gilt erst recht, wenn das Gutachten schon vorhanden war, nur nicht mit ausgelegt wurde, wie im vorliegenden Fall.

Diese mikroskopische Verkehrsflusssimulation bestätigt dabei die Ergebnisse des SHP Gutachtens aus dem Jahr 2019 und dient folglich als Untermauerung der in der öffentlichen Auslegung bereits dargelegten Ergebnisse sowie der Trassenentscheidung des Abwägungsprozesses.

In dieser ergänzenden Verkehrsuntersuchung wurde für den entstehenden Knotenpunkt der Trassenvariante 5 (Ammerländer Heerstraße/Entlastungsstraße sowie die damit im Zusammenhang stehenden Knotenpunkte Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg/Am Tegelbusch sowie Posthalterweg/Am Heidbrook) eine vertiefte Untersuchung zu den zu erwartenden Verkehrsqualitäten durchgeführt. Die Trassenvariante 5 wurde dabei für die maßgebende Spitzenstunde (nachmittags) simuliert. Es wurden verschiedene Ausbauzustände für die Trassenvariante 5 untersucht, die sich bezüglich der Knotenpunktgestaltung bzw. der Gestaltung des Verkehrsraumes zwischen den Knotenpunkten unterscheiden. Die im Rahmen der Trassenuntersuchung getroffenen bzw. mit der Stadtverwaltung abgestimmten Annahmen zu Verkehrserzeugung und Verkehrsbelastung hatten darin weiterhin Bestand. Bezüglich der anzusetzenden Belastungen innerhalb der Verkehrssimulation sowie der zu berücksichtigenden Signaltechnik erfolgte eine ergänzende Abstimmung mit der Stadtverwaltung. Als Ergänzung bzw. zur Evaluation führte die Stadtverwaltung noch Zählungen durch, die zur Ableitung der Dimensionierungsbelastungen hinzugezogen wurden.

Die im Steckbrief dargestellten Verkehrsqualitäten für die Variante 5 (gilt auch für 3a, 3b und 3c) beruhen auf den Ergebnissen der Verkehrsflusssimulation und zwar auf dem optimierten Ausbauzustand. Die Knotenpunkte wurden als voneinander abhängige Knotenpunkte behandelt und es wurde überprüft, ob sie sich gegenseitig überstauen. Die Qualitätsstufe D ergibt sich demnach sowohl aus der ergänzenden Untersuchung (Simulation) also auch aus den SHP-Gutachten von 2019. Das Regelprofil des endgültigen Trassenverlaufs der Variante 5 ist der Anlage 5, der Begründung zum Bebauungsplan, zu entnehmen. Dieses wurde vom Amt für Verkehr und Straßenbau der Stadt Oldenburg, unter Einbeziehung aller notwendigen Parameter und der örtlichen Gegebenheiten, erarbeitet. Mit dieser ergänzenden Verkehrsuntersuchung (Simulation) wurden folglich die Verkehrsflüsse über beide Knoten ausreichend ermittelt.

Dass die Trassenvariante 5 ausreichend leistungsfähig ist, kann somit auch der zusätzlichen mikroskopischen Simulation (vgl. ergänzende Verkehrsuntersuchung zum B-Plan N-777G – Knotenpunktuntersuchung Variante 5, Stand Februar 2020) entnommen werden.

Die Aussage, dass es „zu erheblichen Rückstaus auf den Straßen Posthalterweg und Am Tegelbusch kommen wird“ kann nicht nachvollzogen werden, das sich dies

Laut Gutachten von SPH soll die Ammerländer Heerstraße ca. 2.500 Kfz / h neu aufnehmen. Da dieser Verkehr auf eine ohnehin bereits überlastete Ammerländer Heerstraße stößt kann dies aus unserer Sicht nur dadurch erreicht werden, wenn die 2 Verkehrsknotenpunkte gleichzeitig grün geschaltet werden da es ansonsten zu Rückstaus auf der Ammerländer Heerstraße kommt. Diese Grünphasen führen aber unweigerlich zu Rückstaus in den Straßen Am Tegelbusch und Posthalterweg. Dies stellt nur unser laienhaftes Verständnis dar könnte aber bspw. durch ein Gutachten überprüft werden. Wir halten das Argument der Fa. SPH ebenfalls für sinnvoll wenn ausgeführt wird, dass ca. 40 % des Verkehrs aus Richtung Fliegerhorst kommend die Geschäfte im Posthalterweg anfährt. Um diesen Verkehr wäre die Ammerländer Heerstraße bereits entlastet, sollten die Trassen 1, 1a, 2, 2a 4 oder 5a in Betracht gezogen werden.

weder aus dem Gutachten von SHP aus dem Jahr 2019 noch aus der ergänzenden Untersuchung (mikroskopische Simulation) ergibt.

Hinsichtlich der verkehrlichen Belange ist auch von Bedeutung, dass nach den verkehrlichen Untersuchungen von SHP Ingenieure alle untersuchten Varianten – und somit auch die Variante 5 - aus verkehrsplanerischer Sicht trotz gewisser Unterschiede grundsätzlich machbar und umsetzbar sind. Bezüglich des Verkehrsablaufs lassen sich alle Varianten leistungsfähig herstellen und könnten vor diesem Hintergrund realisiert werden. In der Bürgerversammlung am 03.12.2019 wurde dies von der Stadt Oldenburg und SHP entsprechend kommuniziert.

Die beiden Knotenpunkte Ammerländer Heerstraße/Entlastungsstraße (neuer Knotenpunkt) und Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg liegen recht nah bei einander, also sind in der Trassenvariante 5 beide zu signalisieren und die Signalisierung aufeinander abzustimmen. Gleiches gilt aber auch für die Trassenvarianten, die an den Posthalterweg anschließen, wie z.B. Trassenvariante 4. Auch hier gäbe es zwei dicht aufeinander folgende signalisierte Knotenpunkte, da der heute vorfahrtgeregelte Knotenpunkt Posthalterweg/Am Heidbrook signalisiert werden muss, um leistungsfähig zu sein. Eine Koordinierung beider Knotenpunkte wäre auch hier ggf. sinnvoll. Zu welchen Rückstauerreignissen es in der maßgebenden Spitzenstunde (nachmittags) im Posthalterweg und der Straße Am Heidbrook kommt ist der Darstellung der Verkehrsqualitäten im zugehörigen Steckbrief zu entnehmen.

Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich.

Die nebenstehende Aussage, dass 2.500 Fahrten/Tag auf der Anbindung der Trasse 5 praktiziert werden, ist nicht nachvollziehbar bzw. der Bezug zu einem Querschnitt, einer Zufahrt etc. fehlt. Die Entlastungsstraße ist in der östlichen Zufahrt des Knotenpunktes Ammerländer Heerstraße/Entlastungsstraße) mit ca. 6.300 Kfz/24 h belastet. In der nördlichen Zufahrt dieses Knotenpunktes liegt eine zusätzliche Verkehrsstärke von ca. 1.800 Kfz/24 h. Die südliche Zufahrt dieses Knotenpunktes verzeichnet ca. 2.800 Kfz/24 h mehr. Im Querschnitt der Ammerländer Heerstraße werden zwischen den beiden signalisierten Knotenpunkten insgesamt ca. 6.800 Kfz/24 h verzeichnet (südliche Zufahrt oberer KP: 2.800 Kfz/24 h sowie nördliche Zufahrt unterer KP: 4.000 Kfz/24 h).

Für die Beurteilung der Verkehrsqualitäten bzw. des Verkehrsablaufs ist jedoch die maßgebend Spitzenstunde (nachmittags) entscheidend. Es sind in der Trassenvariante 5 (gilt auch für 3a, 3b und 3c) im Bereich zwischen den beiden signalisierten Knotenpunkten in Fahrtrichtung Norden 225 Kfz/h und in Fahrtrichtung Süden 425

Kfz/h zusätzlich. In Summe sind dies im Querschnitt der Ammerländer Heerstraße also 650 Kfz/h in der maßgebenden Spitzenstunde, die auf den Bestand draufkommen. Die Mehrbelastung des Posthalterwegs (Querschnitt östlich des Knotenpunktes Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg) liegt in der Zufahrt Richtung Westen bei lediglich 26 Kfz/h und in der Ausfahrt in Richtung Osten bei 96 Kfz/h mehr. In Summe im Querschnitt folglich 122 Kfz/h.

Dem gegenüber liegt die Mehrbelastung der Ammerländer Heerstraße nördlich des Knotenpunktes Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg in den Trassenvarianten, die an den Posthalterweg anschließen bei 175 Kfz/h in Richtung Norden und 191 Kfz/h in Fahrrichtung Süden. In Summe folglich 366 Kfz/h. Allerdings liegt die Mehrbelastung des Posthalterwegs (Querschnitt östlich des Knotenpunktes Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg) in der Zufahrt Richtung Westen bei 235 Kfz/h und in der Ausfahrt bei 283 Kfz/h mehr. In Summe im Querschnitt folglich bei 518 Kfz/h mehr.

Die Zusammensetzung der Verkehrsmengen kann dem zusätzlichen Gutachten (vgl. Ergänzende Verkehrsuntersuchung zum B-Plan N-777G – Knotenpunktuntersuchung Variante 5, Stand Februar 2020, SHP, Stand Februar 2020) entnommen werden.

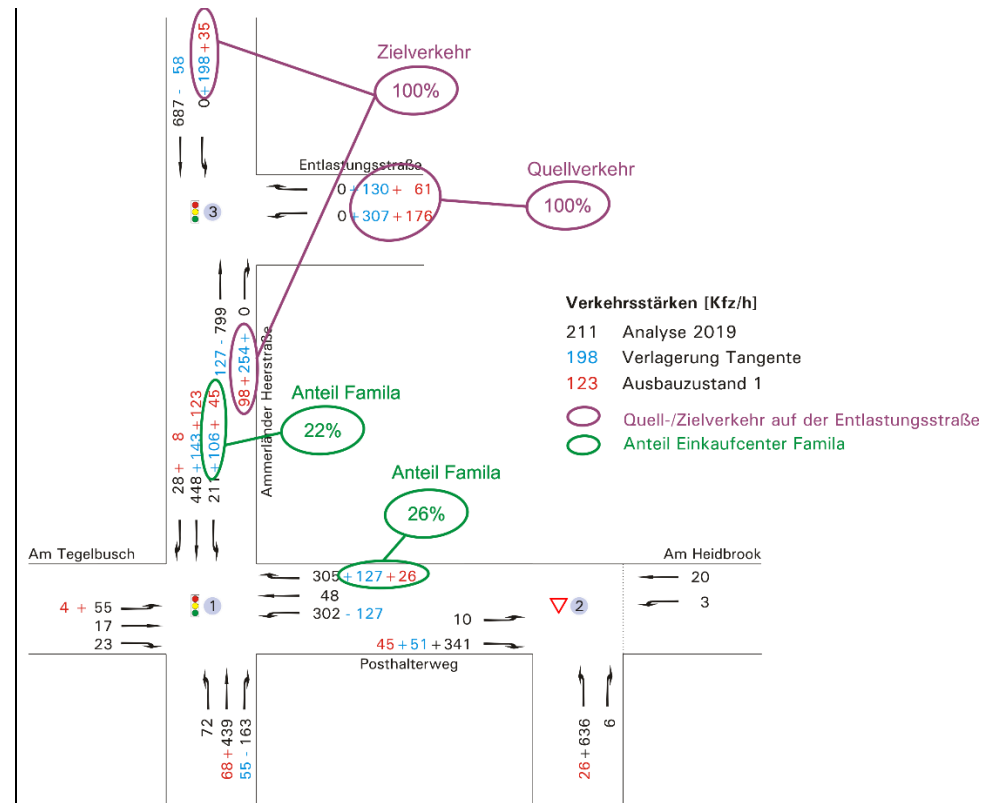
Die Zusammensetzung der Verkehrsmengen kann dem zusätzlichen Gutachten (vgl. Ergänzende Verkehrsuntersuchung zum B-Plan N-777G – Knotenpunktuntersuchung Variante 5, Stand Februar 2020, SHP, Stand Februar 2020) entnommen werden. In dieser ergänzenden Verkehrsuntersuchung wurde für den dann entstehenden Knotenpunkt der Trassenvariante 5 (Ammerländer Heerstraße/Entlastungsstraße sowie die damit im Zusammenhang stehenden Knotenpunkte Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg/Am Tegelbusch sowie Posthalterweg/Am Heidbrook) eine vertiefte Untersuchung zu den zu erwartenden Verkehrsqualitäten durchgeführt. Es wurden vier verschiedenen Entwürfe untersucht, die sich bezüglich der Knotenpunktgestaltung bzw. der Gestaltung des Verkehrsraumes zwischen den Knotenpunkten unterscheiden. Die im Rahmen der Trassenuntersuchung getroffenen bzw. mit der Stadtverwaltung abgestimmten Annahmen zu Verkehrserzeugung und Verkehrsbelastung hatten darin weiterhin Bestand. Bezüglich der anzusetzenden Belastungen innerhalb der Verkehrssimulation sowie der zu berücksichtigenden Signaltechnik erfolgte eine ergänzende Abstimmung mit der Stadtverwaltung. Als Ergänzung bzw. zur Evaluation führte die Stadtverwaltung noch Zählungen durch, die zur Ableitung der Dimensionierungsbelastungen hinzugezogen wurden. Im Ergebnis zeigt sich, dass sowohl der Knotenpunkt Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg als auch der Knotenpunkt Ammerländer Heerstraße/Entlastungsstraße eine ausreichende Verkehrsqualität erreichen. Dabei ist auch berücksichtigt, dass die beiden Knotenpunkte untereinander koordiniert sind, so dass gegenseitige Überstauungen vermieden werden.

Die Aussage, dass die Ammerländer Heerstraße im Bereich des Knotenpunkt Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg im Bestand bereits überlastet ist, entspricht ebenfalls nicht den Ergebnissen der Verkehrsuntersuchung von 2019. Im ergänzenden SHP-Gutachten von 2019 (mikroskopische Simulation) der Trasse 5, wurde mit der Qualitätsstufe D eine ausreichende Verkehrsqualität im Kraftfahrzeugverkehr in der maßgebenden Spitzenstunde dokumentiert.

Die Angabe, dass ca. 40 Prozent des Verkehrs aus Richtung Fliegerhorst bzw. von der Entlastungsstraße zu Famila fahren, ist nicht richtig. Es sind in der Trassenvariante 5 insgesamt lediglich rund 22 Prozent im Zielverkehr und 26 Prozent im Quellverkehr, insgesamt sind es 24 Prozent und nicht ca. 40 Prozent:

Im Zielverkehr fahren 151 Kfz/h ($106+45$ Kfz/h) in den Posthalterweg. Bezogen auf den Gesamtverkehr der Entlastungsstraße Richtung Westen ($130 + 61 + 307+176$ Kfz/h = 674 Kfz/h) sind dies ca. 22 Prozent. Im Quellverkehr kommen von Famila 153 Kfz/h ($127+26$ Kfz/h). Bezogen auf den Gesamtverkehr der Entlastungsstraße Richtung Osten ($98 + 254 + 198 + 35$ Kfz/h = 585 Kfz/h) sind dies 26 %. Bezieht man die Summe des Quell- und Zielverkehrs ($151 + 153 = 304$ Kfz/h) auf die Querschnittsbelastung der Entlastungsstraße ($674 + 585 = 1.259$ Kfz/h), so ergibt sich ein Anteil von ca. 24 %.

Etwa drei Viertel des Verkehrs, der über die Entlastungsstraße kommt bzw. dort hinfährt, hat damit nicht Quelle oder Ziel bei Famila etc.



Die ergänzende Untersuchung bildet damit eine Grundlage für die vorliegende Trassenführung der Variante 5 der Bauleitplanunterlagen. Das Konzept samt des Regelprofils ist der Anlage 5 und 6, der Begründung zum Bebauungsplan, zu entnehmen. Dieses wurde vom Amt für Verkehr und Straßenbau der Stadt Oldenburg, unter Einbeziehung aller notwendigen Parameter und der örtlichen Gegebenheiten, erarbeitet. Mit dieser ergänzenden Verkehrsuntersuchung wurden folglich die Verkehrsflüsse über beide Knoten in Kombination ausreichend ermittelt.

Darüber hinaus ist es nicht planerisches Ziel, das Einkaufsland Wechloy anzubinden und entspricht nicht den drei Hauptabwägungsargumenten (Verbindungsfunktion der Entlastungsstraße für alle Verkehrsteilnehmer, Fahrstreckenlängen [km] der Trassenvarianten (Entfernung zw. Peerdebrok und Ammerländer Heerstraße),

Wir stehen auch nach wie vor zu unserem Angebot die notwendigen Flächen -sofern diese im Eigentum der [REDACTED] stehen- für einen eventuellen Kreisverkehr / Einmündung abzugeben sollte Variante 1, 1a, 2, 2a 4 oder 5a in Betracht gezogen werden.

geringstmögliche Zerschneidung von naturschutzfachlich wertvollen zusammenhängenden Flächen) der Stadt Oldenburg für die Trassenuntersuchung (vgl. Kap. 2.4 der Begründung).

Der Einzelhandel konzentriert sich in der Nähe des Plangebietes am Posthalterweg (Einkaufszentrum Wechloy) (Bestandsgewerbeflächen an der Ammerländer Heerstraße/ Einzelhandelsstandort Wechloy). Folglich ist es nicht planerische Zielsetzung eine neue unmittelbare Anbindung an das Einkaufszentrum Wechloy umzusetzen, wodurch die Varianten 4 und 5a nicht entsprechend zielwirksam sind.

Das vorangestellte, städtebauliche Ziel besteht vielmehr darin, die mit Hilfe des Baurechtes geschaffenen eingeschränkten Gewerbegebiete der eigentlichen Zielgruppe, nämlich dem Handwerk und dem produzierenden Gewerbe, vorzuhalten und die gewerblichen Verkehre direkt auf die übergeordnete Straße, der Ammerländer Heerstraße (K 348), zu leiten.

Bei Varianten 4 und 5a sind zudem erhebliche Wechselwirkungen im Bauablauf mit dem Gewerbegebiet an der Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg zu erwarten. Gewerbliche Verkehre aus dem zukünftigen Gewerbegebiet auf dem Fliegerhorst werden bei Variante 4 und 5a zusätzlich zu dem bereits vorhandenen gewerblichen Verkehr auf dem Posthalterweg zugeleitet. Auch wird die Entlastungsstraße nicht zur Erschließung von Famila gebaut. Der Großteil der zusätzlichen Verkehre (von bzw. auf die Entlastungsstraße) hat nicht Ziel oder Quelle bei Einzelhandelsstandort Wechloy oder bei den Bestandsgewerbeflächen an der Ammerländer Heerstraße.

Der Trassenverlauf der Variante 5 kann, mit einer direkten Verbindung zweier klassifizierten Straßen (Alexanderstraße (L 824) und der Ammerländer Heerstraße (K 348)), somit zu einer Verbesserung der Verkehrserschließung der nördlichen Stadtgebiete und insbesondere zur Entlastung des stark beeinträchtigten Verkehrs auf der Alexanderstraße eine Verbindungsstraße zwischen Alexanderstraße (L 824) und der Ammerländer Heerstraße (K 348) beitragen. Folglich wird das Hauptstraßennetz der Stadt Oldenburg mit dieser Trassenführung ergänzt. Ebenso besitzt die Variante 5 die kürzeste Gesamtstreckenlänge und die geringstmögliche Zerschneidung von naturschutzfachlich wertvollen zusammenhängenden Flächen (vgl. Begründung Kap. 2.4).

Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich.

Die Stadt Oldenburg nimmt dabei das Angebot über einen möglichen Flächenverkauf, der in der Stellungnahme angebotenen Flächen, der [REDACTED] zur Kenntnis. Wie in der Anlage 2, der Datenmatrix unter „Berührung privater Belange“, dargestellt wurde, ist jedoch nicht nur die [REDACTED] als privater Eigentümer, sondern bis zu acht unterschiedliche Flächeneigentümer, betroffen. Demnach müsste eine Bereitschaft aller Flächeneigentümer vorliegen.

Die Varianten 1, 1a, 2, 4 und 5a kommen aus folgenden Gründen nicht in Betracht.

Es ist nicht planerisches Ziel, das Einkaufsland Wechloy anzubinden. Dies entspricht nicht den drei Hauptabwägungsargumenten (Verbindungsfunktion der Entlastungsstraße für alle Verkehrsteilnehmer, Fahrstreckenlängen [km] der Trassenvarianten (Entfernung zw. Peerdebrok und Ammerländer Heerstraße), geringstmögliche Zerschneidung von naturschutzfachlich wertvollen zusammenhängenden Flächen) der Stadt Oldenburg für die Trassenuntersuchung (vgl. Kap. 2.4 der Begründung).

Der Einzelhandel konzentriert sich in der Nähe des Plangebietes am Posthalterweg (Einkaufszentrum Wechloy) (Bestandsgewerbeflächen an der Ammerländer Heerstraße/ Einzelhandelsstandort Wechloy). Folglich ist es nicht planerische Zielsetzung eine neue unmittelbare Anbindung an das Einkaufszentrum Wechloy umzusetzen, wodurch die Varianten 4 und 5a nicht entsprechend zielwirksam sind. Das vorangestellte, städtebauliche Ziel besteht vielmehr darin, die mit Hilfe des Baurechtes geschaffenen eingeschränkten Gewerbegebiete der eigentlichen Zielgruppe, nämlich dem Handwerk und dem produzierenden Gewerbe, vorzuhalten und die gewerblichen Verkehre direkt auf die übergeordnete Straße, der Ammerländer Heerstraße (K 348), zu leiten.

Bei Varianten 4 und 5a sind zudem erhebliche Wechselwirkungen im Bauablauf mit dem Gewerbegebiet an der Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg zu erwarten. Gewerbliche Verkehre aus dem zukünftigen Gewerbegebiet auf dem Fliegerhorst werden bei Variante 4 und 5a zusätzlich zu dem bereits vorhandenen gewerblichen Verkehr auf dem Posthalterweg zugeleitet. Auch wird die Entlastungsstraße nicht zur Erschließung von Famila gebaut. Der Großteil der zusätzlichen Verkehre (von bzw. auf die Entlastungsstraße) hat nicht Ziel oder Quelle bei Einzelhandelsstandort Wechloy oder bei den Bestandsgewerbeflächen an der Ammerländer Heerstraße.

Der Trassenverlauf der Variante 5 kann, mit einer direkten Verbindung zweier klassifizierten Straßen (Alexanderstraße (L 824) und der Ammerländer Heerstraße (K 348)), somit zu einer Verbesserung der Verkehrserschließung der nördlichen Stadtgebiete und insbesondere zur Entlastung des stark beeinträchtigten Verkehrs auf der Alexanderstraße eine Verbindungsstraße zwischen Alexanderstraße (L 824) und der Ammerländer Heerstraße (K 348) beitragen. Folglich wird das Hauptstraßennetz der Stadt Oldenburg mit dieser Trassenführung ergänzt. Ebenso besitzt die Variante 5 die kürzeste Gesamtstreckenlänge und die geringstmögliche Zerschneidung von naturschutzfachlich wertvollen zusammenhängenden Flächen (vgl. Begründung Kap. 2.4).

Es ist aus den nebenstehenden Angaben nicht nachvollziehbar an welcher Stelle ein Kreisverkehr vorgeschlagen wird. Ein Kreisverkehr, der die ermittelten Verkehre aufnehmen müsste, wäre zudem so umfangreich zu dimensionieren, dass der Waldrand am Posthalterweg tangiert wäre. Die ist ebenfalls nicht planerisches Ziel der vorliegenden Bauleitplanung.

Nachfolgend wird nochmals der gesamte Abwägungsprozess zusammengefasst: Es standen am Anfang des Planungsprozesses zehn verschiedene Trassenvarianten (1, 1a, 2, 3a, 3b, 3c, 4, 4a, 5 und 5a) zur Diskussion, welche mittels der durchgeführten Trassenvariantenanalyse (vgl. Kap. 2 der Begründung zum Bebauungsplan) ergebnisoffen und gerecht unter Berücksichtigung von entscheidungsrelevanten, öffentlichen und privaten Belangen gegen- und untereinander gem. § 1 Abs. 7 BauGB abgewogen wurden.

Dabei wurden die Trassenvarianten mit ihren Auswirkungen in Bezug auf die Schutzgüter des UVPG Mensch, Pflanzen und Tiere sowie biologische Vielfalt, Boden und Fläche, Wasser, Klima/Luft, Landschaft, Kultur- und sonstige Sachgüter, sowie weiteren Bewertungsfeldern wie Verkehr, Wirtschaftlichkeit, Berührung privater Belange und weiteren öffentlichen Belangen samt deren zugehörigen Wirkfaktoren dargestellt. Folglich wurden auch die naturschutzfachlichen Belange ausreichend berücksichtigt.

Diese umfassende Betrachtung sämtlicher, aufgeführter Kriterien dient zielführend dazu, dass die unter Berücksichtigung aller Belange objektiv am besten geeignete Variante herausgearbeitet werden konnte.

Im Planverfahren ergab sich folgendes Vorgehen zur Trassenentscheidung:

1) *Vorliegende Datenmatrix - Anlage 2 der Begründung:* Die in der Trassenuntersuchung umfassende Betrachtung sämtlicher, aufgeführter Kriterien sollte dazu dienen, die unter Berücksichtigung aller Belange objektiv am besten geeignete Variante herauszuarbeiten. Die Darstellung in Form der umfangreichen Matrix ist als erste "Faktengrundlage" anzusehen. Innerhalb der Datenmatrix werden dabei lediglich die reinen ermittelten Fakten, d. h. die Sachverhalte wie z. B. Flächeninanspruchnahme, Verkehrswirksamkeit oder Immissionen ohne eine Bewertung abgebildet.

2) *Filterstufen I-III:*

Die Filterstufen I-III dienten dabei für eine erste Analyse der räumlichen Gegebenheiten im Untersuchungsraum. Die Ergebnisse der Filterstufen samt der Erstellung der Datenmatrix (vgl. Anlage 2) bauen ausschließlich auf vorhandene bzw. einfach zugängliche Daten in Zusammenschau mit den Ergebnissen der Gutachten auf und umfassen noch keine flächendeckende Raumbewertung. Mit diesem Teil der

Variantenuntersuchung wurde das Ziel verfolgt, in der Gesamtschau die verträglichste Trassenvariante aus einem Variantenbündel auf Basis einer groben Wirkungsanalyse herauszuarbeiten.

Die zweite Filterstufe (Filterstufe II) wurde auf Basis der vorliegenden Verkehrsuntersuchungen, die vom Ingenieurbüro SHP Ingenieure durchgeführt wurde, angewendet (vgl. SHP Ingenieure: Stadt Oldenburg - Bebauungsplan N-777G, Trassenvarianten der Erschließung, Bewertung, Verkehrsuntersuchung zum B-Plan N-777 G, November 2019). Zusammenfassend wird in der Untersuchung ausgeführt, dass sich die Varianten aus verkehrlicher Sicht nur geringfügig unterscheiden:

„Bezüglich des Verkehrsanlaufs lassen sich alle Varianten leistungsfähig herstellen. Die Varianten 3a, 3b, 3c und 5 verbinden die beiden klassifizierten Straßen Alexanderstraße und Ammerländer Heerstraße direkt, was sich im Gesamtnetz-zusammenhang positiv auswirkt. In den Varianten 1, 1a, 4, 4a und 5a wird die Entlastungsstraße über den Posthalterweg (Gemeindestraße) an die Ammerländer Heerstraße angebunden. Die Varianten 1, 1a, 4, 4a und 5a sind wiederum vorteilhafter bezüglich der Erreichbarkeit“ des Einzelhandelsstandort Wechloy am Posthalterweg.

Aus den dazugehörigen Steckbriefen der Varianten geht des Weiteren hervor, dass sowohl am neuen Knotenpunkt Ammerländer Heerstraße/Entlastungsstraße als auch am Knotenpunkt Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg insgesamt eine ausreichende Verkehrsqualität erreicht wird (QSV D), wodurch aus verkehrlicher Sicht kein Knotenpunkt zu favorisieren ist.

Wichtig ist hierbei allerdings, dass weder die Filterstufen noch die Quotientenbildung die Hauptargumentation/-abwägung für die endgültige Trassenentscheidung darstellt, diese bildet die verbal-argumentativen Abwägung (Punkt 4).

Die Filterstufen I-III dienen dabei als Bewertungsprozess vorab, wobei im Rahmen der Filterstufe III drei Varianten (4, 5 und 5a) ermittelt werden konnten.

Nach der Durchführung der Filterstufen lagen somit noch drei verträgliche Varianten hinsichtlich der naturschutzfachlichen, verkehrlichen und privaten Belange vor. Somit war eine weitere tiefergehende Betrachtung notwendig, um eine Trassenempfehlung für die verträglichste Variante auszusprechen zu können.

3) *Vorliegende Datenmatrix - Anlage 3 der Begründung - "Bewertungsstufe: mathematisch-rechnerische Methode":*

Als Grundlage für die Bewertung der verschiedenen Trassenvarianten wurde darauffolgend eine Gewichtung der einzelnen Schutzgüter bzw. Bewertungsfelder

untereinander vorgenommen. Demnach wurden die Werte aus der Datenmatrix für jedes Schutzgut bzw. Bewertungsfeld dieser drei Varianten (4, 5 und 5a) mit einer gleichen Maßeinheit in ein Verhältnis gesetzt.

Wie der Anlage 3 der Begründung entnommen werden kann, ist die Variante 5 lediglich bei den Schutzgütern Pflanzen, Tiere/Klima und Luft/ und Kultur- und Sachgüter auf dem "zweiten Rang". V5 besitzt bei keinem Schutzgut den höchsten und somit „unverträglichsten Wert“.

Schlussendlich kommt bei der Anwendung des Vergleichs von Maßzahlen aller Schutzgüter gem. UVPG (Quotientenbildung), die Variante 5 mit dem Wert 0,95 im Verhältnis zu den Varianten 4 (0,99) und 5a (1,00) als die Variante heraus, die bei der gleichgewichteten Betrachtung aller Schutzgüter, als die rechnerisch Verträglichste einzustufen ist. Auch diese Bewertungsstufe dient als Bewertungsprozess, wobei mittels der Bewertungsstufe jedoch keine eindeutige Vorzugsvariante herausgestellt werden konnte.

Nach Durchführung der Quotientenbildung wurde durch die Gesamtbewertung (vgl. Anlage 3, Gesamtbewertung) ersichtlich, dass durchgängig keine der drei Varianten in jedem insofern untersuchten Schutzgut diejenige ist, die die geringsten Beeinträchtigungen bzw. Auswirkungen mit sich bringt. Des Weiteren unterscheiden sich die drei Varianten in den ermittelten kleinsten proportionalen Größen lediglich marginal.

Um der Unvollständigkeit der mit der mathematisch-rechnerischen Methode betrachteten abwägungserheblichen Belange und den mit ihr verbundenen Bewertungsschwächen Rechnung zu tragen, wurde in eine verbal-argumentative Abwägung eingestiegen, um so abschließend zu reflektieren, welche die wesentlichsten Argumente für den Trassenverlauf der Entlastungsstraße sind und schlussendlich eine Vorzugsvariante zu ermitteln.

4) Verbal-argumentative Abwägung

Mit der verbal-argumentativen Abwägung, die über dem gesamten Bewertungsprozess der Trassenanalyse steht, wurde letztendlich eine Trassenentscheidung getroffen. Dabei wurden von der Stadt Oldenburg nochmals alle Belange gegeneinander und untereinander gerecht abgewogen und schlussendlich ausschlaggebende Abwägungskriterien des eigentlichen und übergeordneten Planungsziels zur Trassenfindung bestimmt.

In der verbal-argumentativen Abwägung (vgl. Kap. 2.4 der Begründung) wurden für die drei verbliebenen Varianten 4, 5 und 5a -nach der Filterstufe III- nochmals die Belange des Verkehrs aufgegriffen: „Für die Variante 4 wird am dreiarmligen signalisierten Knotenpunkt Posthalterweg/Am Heidbrook die Verkehrsqualitätsstufe B (QSV B) erreicht. Diese resultiert unter anderem aus der Tatsache, dass der Posthalterweg (Nebenstraße) dreiarmlig ausgebildet ist, weil die Entlastungs-

straße in Verlängerung der Straße Am Heidbrook umgesetzt wird. Schon im Bestand liegt im Bereich des Posthalterweges gegenüber der Ammerländer Heerstraße eine geringere Verkehrsbelastung vor. Darüber hinaus taucht ein Teil der Verkehre, die den Einzelhandelsstandort Wechloy als Ziel oder Quelle haben, nicht im Bereich der Ammerländer Heerstraße auf, sondern werden schon vorher dem Zielgebiet zugeführt. Ein Großteil der Verkehre der Entlastungsstraße erreicht den benachbarten Knotenpunkt Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg im Geradeausverkehr, was sich günstig auf die Signalisierung auswirkt und damit zu der Einstufung „B“ (QSV B) führt. Am vorhandenen signalisierten Knotenpunkt Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg wurde für die Variante 4 die Verkehrsqualitätsstufe D ermittelt.

In der Variante 5a wird ein vierarmiger Knotenpunkt ausgebildet, an dem die Verkehrsqualitätsstufe D festgestellt wurde. Am vorhandenen signalisierten Knotenpunkt Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg wurde auch hier die Verkehrsqualitätsstufe D ermittelt. Die Variante 5 wird direkt an die Ammerländer Heerstraße angebunden - für den dann neu auszubildenden Knotenpunkt wird die Verkehrsqualitätsstufe D erreicht. Darüber hinaus ist die Verkehrsstärke im Bestand in der Ammerländer Heerstraße (Hauptverkehrsstraße) höher als im Posthalterweg und der Querschnitt zwischen den beiden Knotenpunkten höher belastet, weil hier Quell- und Zielverkehre des Einkaufszentrums auftauchen. Daher ergibt sich der Unterschied der Verkehrsqualitätsstufe B bzw. D der Varianten 4 und 5.

Für die Varianten 4 und 5 ist zudem von einer guten Orientierung und Begreifbarkeit auszugehen, da die Entlastungsstraße im Geradeausverkehr direkt (V 5) bzw. indirekt (V 4) über den Posthalterweg zur Ammerländer Heerstraße (klassifizierte Straße) geführt wird. In der Variante 5a könnte es zu einer Fehlorientierung geradeaus in Richtung Südwesten (Einkaufszentrum) kommen.

Für die Variante 5a wurde die Fahrdynamik am besten bewertet, weil die Elementenfolge relativ stetig und die Radienfolge ausgewogen ist. Jedoch können auch die Varianten 4 und 5 hinsichtlich einer vorteilhafteren Fahrdynamik optimiert werden. Für die Varianten 4 und 5a sind darüber hinaus erhebliche Wechselwirkungen im Bauablauf mit dem Gewerbegebiet an der Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg zu erwarten, was negativ zu bewerten ist. Aus verkehrlicher Sicht unterscheiden sich die untersuchten und bewerteten Varianten insgesamt nur geringfügig, wodurch keine eindeutige Variantenentscheidung durch diesen Belang möglich ist.“

Aufgrund dieser Ergebnisse waren alle Varianten aus verkehrlicher Sicht unter Beachtung geeigneter Maßnahmen, wie bspw. einer Einrichtung einer Lichtsignalanlage oder Ergänzung einer Abbiegespur umsetzbar (vgl. Kap. 2.3.1/2.4 der Begründung).

Im nachfolgenden Schritt wurden daher Abwägungskriterien herauskristallisiert, da sich keine Variante als eindeutig vorteilhaft herausgestellt hat. Dadurch bedingt wurde reflektiert, welches die wichtigsten Gründe für den Bau einer solchen Straße sind. Diese Kriterien wurden bewusst durch die Reflektion des eigentlichen und übergeordneten Planungsziels bestimmt (vgl. Begründung Kap. 2.4). Dabei haben sich folgende Kriterien ergeben:

1. Verbindungsfunktion der Entlastungsstraße für alle Verkehrsteilnehmer:

Der Rat der Stadt Oldenburg hat in seiner Sitzung am 31.03.2014 beschlossen, dass zur Verbesserung der Verkehrserschließung der nördlichen Stadtgebiete und insbesondere zur Entlastung des stark beeinträchtigten Verkehrs auf der Alexanderstraße eine Verbindungsstraße zwischen Alexanderstraße (L 824) und der Ammerländer Heerstraße (K 348) hergestellt werden soll.

Es soll somit eine Verbindung zwischen zwei klassifizierten Straße (Alexanderstraße und Ammerländer Heerstraße) hergestellt werden.

Der Einzelhandel konzentriert sich in der Nähe des Plangebietes am Posthalterweg (Einkaufszentrum Wechloy) (Bestandsgewerbeflächen an der Ammerländer Heerstraße/ Einzelhandelsstandort Wechloy). Diese Zone soll nicht mit in die vorliegende Planung einbezogen werden.

Das vorangestellte, städtebauliche Ziel besteht vielmehr darin, die mit Hilfe des Baurechtes geschaffenen eingeschränkten Gewerbegebiete der eigentlichen Zielgruppe, nämlich dem Handwerk und dem produzierenden Gewerbe, vorzuhalten und die gewerblichen Verkehre direkt auf die übergeordnete Straße, der Ammerländer Heerstraße (K 348), zu leiten.

Bei Varianten 4 und 5a sind zudem erhebliche Wechselwirkungen im Bauablauf mit dem Gewerbegebiet an der Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg zu erwarten. Gewerbliche Verkehre aus dem zukünftigen Gewerbegebiet auf dem Fliegerhorst werden bei Variante 4 und 5a zusätzlich zu dem bereits vorhandenen gewerblichen Verkehr auf dem Posthalterweg zugeleitet. Auch wird die Entlastungsstraße nicht zur Erschließung von Famila gebaut. Der Großteil der zusätzlichen Verkehre (von bzw. auf die Entlastungsstraße) hat nicht Ziel oder Quelle bei Einzelhandelsstandort Wechloy oder bei den Bestandsgewerbeflächen an der Ammerländer Heerstraße.

Das Verkehrsaufkommen eines neuen, großen Stadtteils auf dem Fliegerhorstgeländes und dem neuentstehenden Gewerbegebiet soll und muss demzufolge verträglich abgewickelt werden.

Um die erzielte eine Nutzungsmischung auf dem Fliegerhorst und u.a. auch einen Ausbau von Radwegen zu gewährleisten, benötigt es jedoch ein dafür angemessenes Erschließungssystem. In diesem Erschließungssystem müssen dabei alle

Verkehrsteilnehmer bedacht werden, was bei der Planung der Entlastungsstraße vorliegend der Fall ist.

Denn mit dem Planvorhaben sollen die auf dem Fliegerhorstgelände entstehenden 950 Wohnungen eine bessere verkehrliche Anbindung, sowohl für den motorisierten (PKW) als auch für den nicht motorisierten Individualverkehr (Fußgänger und Radfahrer) und den ÖPNV erhalten. Somit dient die Entlastungsstraße nicht nur für den motorisierten Individualverkehr, sondern auch für Fußgänger, Radfahrer und den ÖPNV.

Der markant gelegene Fuß- und Radweg wird zunächst entlang der Gleistrasse fortgeführt, so wie es im Masterplan vorgesehen ist. Der bereits in der Örtlichkeit vorhandene Fuß- und Radweg am „Peerdebrok“ wird des Weiteren berücksichtigt und festgesetzt. Der südöstlich des Geltungsbereiches gelegene Teil des Peerdebroks wird dabei umgeleitet und über eine dortige Querungshilfe geführt, wobei in diesem Abschnitt ein Zweirichtungsradweg vorgesehen ist.

Ab der Querungshilfe im angebauten Bereich ist der Radweg beidseitig nur als Einrichtungsradweg geplant. Demnach wird der Teilabschnitt des Peerdebroks wieder auf kürzestem Wege zur alten Trasse des Peerdebroks geführt, indem der Fuß- und Radweg (F+R) an den nördlich gelegenen F+R aus dem Bebauungsplan N-777 F anschließt. Folglich wird eine bislang fehlende Tangentialverbindung der dortigen Wohngebiete mit der Ammerländer Heerstraße durch die Entlastungsstraße entwickelt und damit eine wichtige innerstädtische Radverkehrsachse erschlossen und kurze Wegeverbindungen für alltägliche Radverkehre geschaffen. Das Konzept samt des Regelprofils ist der Anlage 5 und 6, der Begründung zum Bebauungsplan, zu entnehmen. Dieses wurde vom Amt für Verkehr und Straßenbau der Stadt Oldenburg, unter Einbeziehung aller notwendigen Parameter und der örtlichen Gegebenheiten, erarbeitet.

Ebenso werden verstärkt ÖPNV-Anbindungen berücksichtigt, damit das Angebot des öffentlichen Verkehrs ausgeweitet werden kann. Das Ziel einer Anhebung der ÖPNV-Nutzung kann allerdings nur durch ein attraktives Angebot erreicht werden, um so in großem Umfang neue Fahrgäste für den ÖPNV zu gewinnen und Fahrten vom PKW zu verlagern. Die Entlastungsstraße kann dazu beitragen das Ziel einer Anhebung der ÖPNV-Nutzung -bspw. durch schnellere Busverbindungen- zu erreichen und die Alexanderstraße dabei zeitgleich zu entlasten. Denn auch durch geringere Verkehrsbelastungen, bspw. an der Alexanderstraße und durch kürzere Wege steigt die Lebensqualität der dort umliegenden Wohngebiete. Kürzere Wege bedingen dann auch einen geringeren Energieverbrauch und das Umsteigen auf den ÖPNV und die Wahrnehmung des ausgebauten Radwegenetzes.

2. Fahrstreckenlängen [km] der Trassenvarianten (Entfernung zw. Peerdebrook und Ammerländer Heerstraße):

Die der Bewertung zugrunde gelegten Trassenlängen beziehen sich bei allen zehn Varianten immer bis zum jeweiligen Anschluss an die Ammerländer Heerstraße (klassifizierte Straße), damit der notwendige Lückenschluss innerhalb des städtischen Hauptverkehrsstraßennetzes gegeben ist.

Dementsprechend ist auch bei den Varianten 1, 1a, 2, 4, 4a und 5a der entsprechende Abschnitt des Posthalterweges und auch der Straße Am Heidbrook mit in die Gesamtstrecke einzubeziehen.

Die Streckenlänge basiert demnach auf der gesamtbetrachteten Strecke vom Ausgangspunkt, hier Peerdebrook, und dem endgültigen Anschlusspunkt, hier Ammerländer Heerstraße. Also die gesamte Länge des jeweiligen Trassenkörpers, der die vorhandenen Flächen überplant. Auch die gesamte Trassenuntersuchung baut auf den Längen der SHP-Varianten (Stand 2019) bzw. den gänzlich tangierten Flächen auf, somit wurden in die Trassenuntersuchung auch die Flächen des Posthalterweges und des Heidbrooks einbezogen.

Dadurch, dass alle Trassen somit vom Startpunkt und bis zum Anschlusspunkt an die Ammerländer Heerstraße betrachtet wurden, konnte eine Einheitlichkeit in der Bewertung erzielt werden. Denn auch der Heidbrook/Posthalterweg müsste bei Realisierung der Varianten 4 und 5a baulich umgestaltet werden. Im Falle des Heidbrooks käme dies nahezu einem Straßenneubau gleich. Somit liegt für die Variante 5 die kürzeste Gesamtstreckenlänge vor.

3. geringstmögliche Zerschneidung von naturschutzfachlich wertvollen zusammenhängenden Flächen (vgl. Begründung Kap. 2.4):

Lebensraumverluste für Pflanzen/Tiere können anlagebedingt im Bereich der Trasse und erforderlicher Nebenanlagen stattfinden. Erdbaubedingte Beeinträchtigungen und Bodenverdichtung können zu Lebensraumverlusten bzw. Veränderungen der Standortfaktoren für Pflanzen und Tiere führen. Infolge von Zerschneidungen aber auch randlichen Beeinträchtigungen können Räume verengt werden, was einen Funktionsverlust bedeuten kann. Durch Barrierewirkungen können Wechsel- und Wanderbeziehungen von Tieren vermindert bzw. ggf. vollständig unterbunden werden.

Hinsichtlich der geringstmöglichen Zerschneidungseffekte, der nach der Filterstufe III übrig gebliebenen Varianten 4, 5 und 5a, tangieren die Variante 4 und 5a in der Grobtrassierung die Überplanung von Gemeinbedarfsflächen und Sonderbauflächen. Zwar kann der Trassenverlauf optimiert werden, sodass diese Flächen nicht mehr betroffen sind, allerdings wird durch die Verschiebung der Trasse in nördliche Richtung dann der dort befindliche Wald tangiert. Es müsste dabei auf einer Breite zw. 3 m-4,5 m in den Waldrand am Posthalterweg eingegriffen werden, zzgl. 2-5m

temporären Arbeitsstreifen. Auch müsste auf einer Breite zw. 2 m-8 m in den Waldrand am Heidbrook eingegriffen werden, zzgl. 2-5m temporären Arbeitsstreifen. Variante 5 hingegen muss weder großzügig private Flächen umgehen, noch werden durch ihre Optimierung weitere Waldflächen überplant. Nach Einschätzung der Unteren Naturschutzbehörde ist bei der Variante 5 eine eher randliche Durchschneidung gegenüber einer zentralen Durchschneidung möglich. Daneben bedingt die Variante 5 die geringstmögliche Zerschneidung von naturschutzfachlich wertvollen zusammenhängenden Flächen (Schutzgut Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt) aufgrund der Möglichkeit der Optimierung des Trassenverlaufs. Dies wird durch fachgutachterliche Einschätzung sowie nach Einschätzung der Unteren Naturschutzbehörde bestätigt. Die Variante 5 verläuft bereits in der Grobplanung randlich eines zusammenhängenden Flächenkomplexes, sodass dieser in weiten Teilen erhalten bleibt, während insbesondere die Variante 4 für eine Zerschneidung des Flächen- und Habitatkomplexes sorgt. Darüber hinaus sorgen die im Bebauungsplan festgesetzten Amphibienleiteinrichtungen für die Anbindung des zusammenhängenden Komplexes an die umliegenden Habitate, sodass auch diese räumlichen Beziehungen aufrechterhalten werden können.

Das Abwägungsergebnis hatte zur Folge, dass sich schlussendlich die Variante 5 in der Gesamtabwägung als die verträglichste Lösung herausstellt, da sie im Verhältnis die günstigsten Eigenschaften hat.

Zudem wird sie den Grundsätzen des Vermeidungs- und Minderungsgebots in vollem Umfang, bei gleichzeitiger Erfüllung des Planungszieles - der Entlastung des Verkehrs auf der Alexanderstraße sowie der übergeordneten Verbindungsfunktion der Alexanderstraße auf Höhe des Fliegerhorstes und der Ammerländer Heerstraße - gerecht.

Darüber hinaus wurde mit den im Verfahren vorgelegten Gutachten und der durchgeführten Trassenvariantenanalyse, unter Berücksichtigung der heutigen Bedarfe und Entwicklungen, die vorliegende Trassenführung fach- und sachgerecht, im Rahmen einer ergebnisoffenen und gerechten Abwägung aller öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gem. § 1 Abs. 7 Baugesetzbuch (BauGB), ermittelt.

**78. ÄNDERUNG DES FLÄCHENNUTZUNGSPLANES
UND
BEBAUUNGSPLAN N-777 G
(FLIEGERHORST / HALLENSICHEL-OST / ENTLASTUNGSSTRAßE)**

Prüfung der Stellungnahmen

Öffentliche Auslegung vom 30.04.2020 bis zum 12.06.2020

Nr.:	Schreiben vom:		Lage der Fläche:
3	09.06.2020	Privater Einwender	Fliegerhorst/ Hallensichel-Ost/ Entlastungsstraße

Stellungnahmen

Die Originale der Stellungnahmen liegen in den Sitzungen des Ausschusses für Stadtplanung und Bauen/V A/Rates vor. Der Originaltext der Stellungnahmen ist im Folgenden wiedergegeben.

Wir lehnen den Bau der Entlastungsstraße vom Fliegerhorst zur Ammerländer Heerstr. ab. Ebenso lehnen wir den Bau der Fahrradverbindung zwischen Smart City und der Entlastungsstraße ab. Zusätzlich halten wir die Ausweisung eines Gewerbegebietes, durch das der Bedarf für diese Straße begründet wird, für nicht notwendig. Aus unserer Sicht sind außerdem die ausgelegten Planungsunterlagen unvollständig, da sie nicht die Nullvariante für die Erschließung des Fliegerhorstes (keine Entlastungsstraße) als Alternative planerisch adäquat behandeln. Darüber hinaus ist in der Planung nicht berücksichtigt, dass beim Kauf des Grundstückes, über das die Stadt die Entlastungsstraße in der bevorzugten Variante 5 führen möchte, eine Gewerbeansiedlung als Möglichkeit der Refinanzierung des Kaufs in Betracht gezogen wurde. Solche langfristigen Ziele sind jedoch mit in die Planungen einzuschließen. Diese Planungen sind auch abzulehnen, da die Entlastungsstraße einen der wertvollsten Naturräume in Oldenburg zerstört.

Prüfungsvorschläge

Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich.
Im Rahmen des Umweltberichts, der Gegenstand der Unterlagen war, die im Zuge der öffentlichen Auslegung zur o. g. Bauleitplanung zur Einsicht und Stellungnahme auslagen, wurden der Bestand sowie die Auswirkungen der Planung auf Natur und Landschaft dargelegt und bewertet. Nach der Durchführung von Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen weiterhin verbleibende erhebliche Beeinträchtigungen werden adäquat ausgeglichen oder ersetzt, sodass keine erheblichen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zurückbleiben.

Begründungen:

1. Die durch den geplanten Bau der Entlastungsstraße verursachte Zerstörung von Lebensräumen und Schäden für die Biodiversität sind nicht adäquat berücksichtigt.

Das Amphibienaufkommen im Gebiet N777G ist von landesweiter Bedeutung, da es eine komplexe Vernetzung zwischen Land- und Wasserlebensräumen für alle gefundenen Arten gibt (siehe Faunistischer Fachbeitrag Teil I und Teil II), wie sie nur noch sehr selten in Niedersachsen und Oldenburg vorkommt. Die geplante Straße durchschneidet bei einer Trassenbreite (mit Nebenanlagen) von ca. 28 m diese einmaligen Lebensräume massiv und führt dadurch zu einer Fragmentierung und Entwertung dieses besonderen Lebensraums. Durch die geplante Trasse 5 werden z.B. ca. 30-35 Vogelarten ihre Brutplätze verlieren (darunter der streng geschützte Grünspecht). Dabei ist die erhebliche Vernichtung des Lebensraumes von Tieren und Pflanzen durch Kampfmittelräumungs-Aktionen noch nicht berücksichtigt. Es werden der Umwelt also erhebliche Schäden durch Bau und Betrieb der Straße zugefügt. Nach Ansicht der faunistischen Gutachten ist aus naturschutzfachlicher Sicht die Trasse 5 abzulehnen und sollte nach Ansicht des faunistischen Gutachtens nicht weiter verfolgt werden. Diese Ausführungen zu den Schädigungen gelten auch für die geplante Fahrradallee von der Smart City zur Entlastungsstraße, durch die in erheblichem Umfang Lebensräume von Amphibien, Vögeln und Fledermäusen beeinträchtigt bzw. zerstört werden (Fledermausquartier). Das faunistische Gutachten für den Wald auf dem Fliegerhorst konnte aufgrund der Gefährdung durch Kampfmittel nur sehr eingeschränkt erstellt werden.

Zu 1:

Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich.

Es ist korrekt, dass dem Plangebiet sowohl auf Grundlage der Daten aus dem Jahr 2017 als auch aus dem Jahr 2019 aufgrund des sehr hohen Vernetzungsgrades der für Amphibien relevanten Lebensräume als von landesweiter Bedeutung eingestuft wurde. Auf Grundlage der Erfassung aus dem Jahr 2019 handelt es sich um einen der bedeutendsten Lebensräume für Amphibien im westlichen Oldenburger Stadtgebiet. Dieses nennenswerte Vorkommen wird im Rahmen des Umweltberichtes betrachtet und die Auswirkungen der Planung auf das Amphibienvorkommen dargelegt. Darüber hinaus sind Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sowie Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorgesehen. Diese beinhalten auch die Festsetzung von Amphibienleiteinrichtungen, die ein gefahrloses queren der Trasse ermöglichen und so eine Zerschneidung bzw. Fragmentierung des Gebietes verhindern.

Im Hinblick auf die im Plangebiet vorkommenden Brutvögel ist festzuhalten, dass der Großteil der vorkommenden Arten in der Lage sind, sich in der nächsten Brutperiode einen neuen Niststandort zu suchen, da diese Arten nicht auf permanente Fortpflanzungsstätten angewiesen sind und zudem über eine breite ökologische Valenz verfügen, die es ihnen gestattet, eine Vielzahl von Lebensräumen zu besiedeln. Für die Arten mit besonderen Lebensraumansprüchen (hier: permanenten Fortpflanzungsstätten) werden im Rahmen von vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen artspezifisch geeignete Nisthilfen an geeigneten Standorten angebracht, um dem Verlust von Lebensstätten Rechnung zu tragen. Für den nebenstehend genannten Grünspecht besteht diese Möglichkeit nicht. Es ist jedoch sowohl durch die im Bebauungsplan N-777 G getroffenen Festsetzungen als auch durch in der Umgebung befindlichen Waldflächen davon auszugehen, dass hinreichende Ausweichmöglichkeiten für den Grünspecht vorhanden sind.

Die Kampfmittelräumung erfolgt ausschließlich in den Bereichen, in denen Erdarbeiten erforderlich werden. Die zu erhaltenden Waldflächen bleiben daher, mit Ausnahme des Bereichs für die Durchwegung in der Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft (MF1) unangestastet. Eine vollständige Erfassung dieser Bereiche ist bei Erhalt der Strukturen demnach auch nicht erforderlich.

Im Hinblick auf das nebenstehend erwähnte Fledermausquartier, das sich im Bereich der „Fahrradallee“ befinden soll, ist festzuhalten, dass diese Aussage nicht

Der Barriere-Charakter der Trasse verhindert die Wanderungen der Amphibien. Gerade die Jugendstadien sind an der Straße durch Austrocknung (Klimawandel) stark gefährdet. Auch die mit der Straße verbundene Entwässerung des Gebietes schädigt die Amphibienpopulationen. Dies wird auf Dauer zu einer Schwächung bis hin zur Auslöschung von Populationen führen. Nach dem faunistischen Gutachten ist "von einem sehr hohen Kompensationsbedarf und von umfangreichen Sicherungs- und Schutzmaßnahmen zur Vermeidung und Minimierung von Beeinträchtigungen" auszugehen. Und alle diese sehr teuren Maßnahmen sind nur "Kosmetik". Die irreparablen Schäden durch Bau und Betrieb der Straße können dadurch nicht verhindert werden. Ausgleichsmaßnahmen an anderen Standorten sind inakzeptabel, da sie die Verluste im Planungsgebiet von mehr als 10% der Fläche des Heidbrooks in keiner Weise vor Ort ersetzen können.

2. Durch die Planungen werden Wald- und Grünlandflächen sowie Gewässer in ihrer Funktion als CO₂ Senken zur Bekämpfung der Folgen des Klimawandels zerstört.

Aufgrund des Klimawandels werden bei steigenden Temperaturen Bäume, Wald und Grünland z.B. als CO₂-Senken und Feinstaubfilter immer wichtiger. Sie müssen für kommende Generationen unbedingt erhalten bleiben. Auch für die Grundwasserbildung und die Regenrückhaltung sind solche Grünbereiche unverzichtbar. Die Trasse wird auch das Gebiet als Erholungsraum für die Menschen völlig entwerten. Die Mehrzahl der Bürger setzt

korrekt ist. Die Erfassungen aus dem Jahr 2019, die in Anlage 3 zum Umweltbericht dargelegt sind, zeigen, dass im Rahmen der Transekterfassungen zwar Fledermäuse in diesem Bereich erfasst wurden und auch ein Jagdgebiet mit hoher Bedeutung an die bereits bestehende Wegeverbindung angrenzt, sich ein reales Quartier oder ein potenzieller Quartierbaum jedoch nicht in diesem Bereich befinden.

Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich.

Wenngleich die nebenstehende zitierte Zeile nicht in den Gutachten gefunden werden konnte, so werden dennoch umfangreichste Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung von Beeinträchtigungen ergriffen. Demnach sind vor Beginn der Baumaßnahme im Bereich der Planstraße I durch eine fachkundige Person Amphibienleiteinrichtungen mit Fangeimern aufzustellen, die regelmäßig zu kontrollieren und zu leeren sind. Dadurch wird die Freihaltung des Baustellenbereichs von Amphibien gewährleistet. Ferner werden entlang der Straßenverkehrsfläche der Planstraße I in Abständen von 50 Metern insgesamt 25 geschlossene Amphibienleiteinrichtungen in Anlehnung an die Ausführungen des BUNDESMINISTERIUMS FÜR VERKEHR, BAU- UND WOHNUNGSWESEN, ABTEILUNG STRAßENBAU, STRAßENVERKEHR (2000, Merkblatt für Amphibienschutz an Straßen" eingebaut. Da trotz der vorstehenden genannten Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen erhebliche Beeinträchtigungen des Schutzgutes Tiere - Amphibien durch die Überplanung von Laichgewässern zu erwarten sind, erfolgt flächengleich und unmittelbar westlich des Plangebietes die Neuanlage eines Laichgewässers. Gleichzeitig ist das neu anzulegende Regenrückhaltebecken, das sich an der Planstraße I befindet, naturnah anzulegen, sodass auch hier weitere Lebensräume für Amphibien entstehen. In Hinblick auf die Entwässerung des Gebietes ist festzuhalten, dass diese temporär werden der Bauphase nicht auszuschließen ist. Dauerhafte Auswirkungen der Straßenplanung auf die umliegenden Flächen sind nicht zu erwarten.

Zu 2:

Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich.

Im Umweltbericht zum Bebauungsplan N-777 G werden auch die Auswirkungen der Planung auf das Schutzgut Klima dargelegt und bewertet. Es wird ausgeführt, dass es mit der Umsetzung des Planvorhabens zu einer Zerschneidung von wertvollen und zusammenhängenden Kaltluft- und Frischluftentstehungsflächen

sich massiv für Klima- und Artenschutz und den Erhalt von Natur für eine gute und bessere Lebensqualität ein. Diese Forderungen werden durch die Zerstörung dieses einmaligen Lebensraumes eklatant missachtet.

3. Die Leitsätze der Planung dürfen nicht an der Alexanderstraße enden.

Der Anspruch der Fliegerhorst Planung in Bezug auf zukunftsfähige Mobilität und Nachhaltigkeit steht in krassem Gegensatz zur geplanten Entlastungsstraße. Als Verkehrsentslastung ist der Neubau einer Straße völlig ungeeignet, denn Straßen generieren nur noch mehr Verkehr, wie wir seit den 60er Jahren aus vielen Straßenbauprojekten wissen. Der Verkehr in die Stadt kann nur durch ein durchdachtes neues Konzept verringert werden, das auf Bus, Bahn, Sharing-Modelle, das Fahrrad, wenige, aber teure Parkplätze, Park-and-Ride-Plätze, eine gute Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger, etc. setzt. Außerdem wurde die Hochlegung der Bahntrasse und deren Auswirkungen auf den Verkehrsfluss der Alexanderstraße nicht berücksichtigt. Die Einmündung der neuen Trasse in die Ammerländer Heerstraße, die jetzt schon überlastet ist, ist verkehrstechnisch schlecht, was in verschiedenen Stellungnahmen zu den Planungsunterlagen angemerkt wird. Für die Zukunft wird man auch bedenken müssen, dass die neuen, digitalen Kommunikations-Möglichkeiten (Smart City) das Verkehrsaufkommen reduzieren werden (auch eine Lehre auch der Corona-Pandemie). Ein Verkehrskonzept für die wachsende Stadt Oldenburg, das eine wesentliche Grundlage für die

kommt. Dabei kann es sich sowohl um Gehölzstrukturen und Wald als auch um Grünlandbereiche handelt. Gleichzeitig ist jedoch auch zu berücksichtigen, dass es in Summe nicht zu einer Erhöhung der versiegelbaren Fläche gegenüber der Bestandssituation kommt. Es resultieren demnach keine erheblichen Beeinträchtigungen. Dennoch werden Festsetzungen getroffen, die geeignet sind, um etwaige Auswirkungen auf das Schutzgut Klima weiter zu mindern. Dabei handelt es sich sowohl um die Festsetzung, dass innerhalb der eingeschränkten Gewerbegebiete Dachfläche mit einer Neigung von < 15 Grad zu begrünen sind, als auch um die Festsetzung von nicht überbaubarer Grundstücksfläche, den Erhalt von Waldfläche, umfangreiche alleearartige Baumpflanzungen und einer Baum-Strauchhecke sowie die Festsetzung von Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft. Ferner sind die zu beseitigenden Gehölzstrukturen in einem vom Fachdienst Naturschutz und technischer Umwelt festgesetzten Verhältnis (1:1 bis 1:2) zu kompensieren - damit fällt die Waldfläche rechnerisch betrachtet höher aus als im Bestand. Der Eingriff in das Schutzgut Landschaft, das einen besonderen Stellenwert in der Erholungsnutzung durch den Menschen einnimmt, wird im Rahmen des Umweltberichts ebenfalls als erheblich beeinträchtigend prognostiziert. Allerdings sind die vorgesehenen Maßnahmen zur Eingriffsvermeidung und -minimierung geeignet, den Eingriff unter die Erheblichkeitsschwelle zu senken, dass keine negativen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Landschaft verbleiben.

Zu 3:

Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich. Bereits in dem vom Rat im Jahr 2000 beschlossenen Verkehrsentwicklungsplan (VEP) ist eine neue Querverbindung zwischen der Ammerländer Heerstraße und der Alexanderstraße vorgesehen. Darüber hinaus wird auch im aktuellen Strategieplan Mobilität und Verkehr 2025 (SMV), mit Stand vom März 2014, eine Verbesserung im Hauptverkehrsstraßennetz in Form von Lückenschlüssen mit dem Ziel einer Reduzierung von Umwegfahrten hervorgehoben. Um diese Umwegfahrten zu vermeiden, ist eine direkte Anbindung des Fliegerhorstes an die Ammerländer Heerstraße zu verfolgen. Im vorliegenden Fall, ohne einen zusätzlichen Knotenpunkt am Posthalterweg. Diesbezüglich wird der Neubau einer Verbindungs- und Erschließungsstraße zwischen Alexanderstraße und Ammerländer Heerstraße über das Gelände des ehemaligen Fliegerhorstes und der damit einhergehenden Entlastung der Alexanderstraße betitelt (vgl. SMV, S. 28). Im Stadtentwicklungsprogramm (step2025), das der Rat der Stadt Oldenburg in seiner Sitzung am 31.03.2014 darüber hinaus beschlossen hat, wird weiterhin ausgeführt, dass zur Verbesserung der Verkehrserschließung der nördlichen

hier vorgelegte Planung bilden muss, wurde bisher nicht erstellt. Damit fehlen wesentliche Grundlagen für eine korrekte Darstellung des Verkehrsaufkommens im Planungsvorhaben.

Stadtgebiete und insbesondere zur Entlastung der stark verkehrlich beeinträchtigten Alexanderstraße eine Verbindungsstraße zwischen Alexanderstraße auf Höhe des Fliegerhorstes und der Ammerländer Heerstraße hergestellt werden soll (vgl. step2025, S. 84).

Die Verbindungsstraße zwischen Alexanderstraße und der Ammerländer Heerstraße soll somit die bisher fehlende Tangentialverbindung im Stadtnorden ermöglichen, so der Masterplan. Zudem soll mit der Entlastungsstraße die Möglichkeit geschaffen werden, die Verkehre der im Westen des Fliegerhorstes gelegenen potenziellen Gewerbe- und/oder Mischgebietsflächen abzuwickeln. Durch die Verbindungsstraße würden der Fliegerhorst und auch die östlich gelegenen Bestandsquartiere besser an die A 28 und damit an das Fernstraßennetz angebunden (vgl. Masterplan, S. 93).

Diese, von der Stadt beschlossenen Entwicklungskonzepte (Stadtentwicklungsprogramm (step2025) / Verkehrsentwicklungsplan (VEP) / Strategieplan Mobilität und Verkehr 2025 (SMV)) und sonstige städtebaulichen Planungen (Masterplan) bilden eine Grundlage für die Notwendigkeit der Entlastungsstraße.

Wie in der Begründung (vgl. Kap. 1.2) bereits aufgeführt ist, ist trotz der nun vorliegenden Beschlussfassung über die Unterführung der Bahnlinie an der Alexanderstraße, die Notwendigkeit der Entlastung der Alexanderstraße gegeben, da die Alexanderstraße eine starkbefahrene Hauptverbindungsachse des Stadtnordens mit der Innenstadt darstellt und diese die neu hinzukommenden Verkehre des neuen Quartiers auf dem Fliegerhorst nicht alleine abwickeln kann.

Das Verkehrsaufkommen eines neuen, großen Stadtteils auf dem Fliegerhorstgeländes und dem neuentstehenden Gewerbegebiet soll und muss demzufolge verträglich abgewickelt werden.

Um die erzielte eine Nutzungsmischung auf dem Fliegerhorst und u.a. auch einen Ausbau von Radwegen zu gewährleisten, benötigt es jedoch ein dafür angemessenes Erschließungssystem. In diesem Erschließungssystem müssen dabei alle Verkehrsteilnehmer bedacht werden, was bei der Planung der Entlastungsstraße vorliegend der Fall ist.

Denn mit dem Planvorhaben sollen auch die auf dem Fliegerhorstgelände entstehenden 950 Wohnungen eine bessere verkehrliche Anbindung, sowohl für den motorisierten (PKW) als auch für den nicht motorisierten Individualverkehr (Fußgänger und Radfahrer), erhalten. Somit dient die Entlastungsstraße nicht nur für den motorisierten Individualverkehr, sondern auch für Fußgänger und Radfahrer und den ÖPNV.

Der markant gelegene Fuß- und Radweg wird zunächst entlang der Gleistrasse fortgeführt, so wie es im Masterplan vorgesehen ist. Der bereits in der Örtlichkeit vorhandene Fuß- und Radweg am „Peerdebrok“ wird des Weiteren berücksichtigt

4. Unzureichende Berücksichtigung der Option einer "Nullvariante" in der Planung.

Man kann die Behandlung der Nullvariante in der Planung fast schon als Witz bezeichnen. Hier ein Zitat aus den Planungsunterlagen: "Bei Nichtdurchführung der Planung ist davon auszugehen, dass die vorhandenen Gebäude und Verkehrswege bestehen bleiben und die Flächen der Sukzession unterliegen. Der Erhaltungszustand der Bestandsgebäude und der Verkehrsflächen wird sich mit den Jahren verschlechtern." Die Stadtplaner können doch nicht ernsthaft davon ausgehen, dass diese Ausführungen einer fachlich adäquaten Planung entsprechen.

und festgesetzt. Der südöstlich des Geltungsbereiches gelegene Teil des Peerdebroks wird dabei umgeleitet und über eine dortige Querungshilfe geführt, wobei in diesem Abschnitt ein Zweirichtungsradweg vorgesehen ist. Ab der Querungshilfe im angebauten Bereich ist der Radweg beidseitig nur als Einrichtungsradweg geplant. Demnach wird der Teilabschnitt des Peerdebroks wieder auf kürzestem Wege zur alten Trasse des Peerdebroks geführt, indem der Fuß- und Radweg (F+R) an den nördlich gelegenen F+R aus dem Bebauungsplan N-777 F anschließt. Folglich wird eine bislang fehlende Tangentialverbindung der dortigen Wohngebiete mit der Ammerländer Heerstraße durch die Entlastungsstraße entwickelt und damit eine wichtige innerstädtische Radverkehrsachse erschlossen und kurze Wegeverbindungen für alltägliche Radverkehre geschaffen. Das Konzept samt des Regelprofils ist der Anlage 5 und 6, der Begründung zum Bebauungsplan, zu entnehmen. Dieses wurde vom Amt für Verkehr und Straßenbau der Stadt Oldenburg, unter Einbeziehung aller notwendigen Parameter und der örtlichen Gegebenheiten, erarbeitet.

Darüber hinaus werden verstärkt ÖPNV-Anbindungen berücksichtigt, damit das Angebot des öffentlichen Verkehrs ausgeweitet werden kann. Das Ziel einer Anhebung der ÖPNV-Nutzung kann allerdings nur durch ein attraktives Angebot erreicht werden, um so in großem Umfang neue Fahrgäste für den ÖPNV zu gewinnen und Fahrten vom PKW zu verlagern. Die Entlastungsstraße kann dazu beitragen das Ziel einer Anhebung der ÖPNV-Nutzung -bspw. durch schnellere Busverbindungen- zu erreichen und die Alexanderstraße dabei zeitgleich zu entlasten. Denn auch durch geringere Verkehrsbelastungen, bspw. an der Alexanderstraße und durch kürzere Wege steigt die Lebensqualität der dort umliegenden Wohngebiete. Kürzere Wege bedingen dann auch einen geringeren Energieverbrauch und das Umsteigen auf den ÖPNV und die Wahrnehmung des ausgebauten Radwegesetzes.

Zu 4:

Der Stellungnahme wird zum Teil gefolgt. Der entsprechende Absatz wird im Umweltbericht um die nachfolgenden Ausführungen redaktionell ergänzt:

„Bei Nichtdurchführung der Planung bleiben die bestehenden Nutzungen unverändert erhalten. Für Arten und Lebensgemeinschaften würde der bisherige Lebensraum im Bereich der Planstraße I unveränderte Lebensbedingungen bieten. Die Boden- und Grundwasserverhältnisse würden sich bei Nichtdurchführung weder temporär noch dauerhaft verändern.“ Für den Bereich des Fliegerhorstes gelten die nebenstehenden Ausführungen jedoch weiterhin und korrekterweise. Die nebenstehenden Ausführungen betreffen außerdem ausschließlich die geplante sogenannte Entlastungsstraße und die nicht die Planung in Gänze. Es wird daher

**5. Langfristige Gewerbeansiedlungen müssen berücksichtigt werden:
Ist ein neues Gewerbegebiet notwendig?**

Oldenburg hat in 2018 einen Überschuss von ca. 50 Millionen Euro und in 2019 von ca. 10 Millionen Euro erwirtschaftet (NWZ vom 12.2.2019).

Ein neues Gewerbegebiet, für das eine neue Verkehrsanbindung gebaut werden muss, ist also völlig überflüssig. Die vorhandenen Gebiete sollten verdichtet und Gewerbegebäude könnten aufgestockt werden, um ohne Flächenverbrauch Raum zu schaffen. Außerdem drängt sich der Verdacht auf, dass ein wesentlicher Hintergedanke für den Bau der Entlastungsstraße die Refinanzierung der für den Flächenkauf im Jahr 2008 aufgewendeten Mittel durch Gewerbeansiedlung entlang der Trasse 5 ist (Vorschlag OB Schwandner im Zusammenhang mit dem Ankauf). Auch OB Krogmann hat auf einer Bauausschusssitzung (NWZ vom 8.12.2018) Flächen an der Trasse als Suchraum für mögliche Gewerbeansiedlungen markiert (Gewerbeflächenentwicklungsplan). Entgegen heutiger Beteuerungen ist eine zukünftige Bebauung der Wiesen also geplant. Damit ist die vorgelegte Planung unvollständig.

auf das Kapitel 2.2.3 der Begründung zum Bebauungsplan N-777 G verwiesen, das eine ausführliche Diskussion über die Nullvariante beinhaltet.

Zu 5:

Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich.

Im Gewerbeflächenentwicklungskonzept aus dem Jahr 2018 wird der Stadt Oldenburg, aufgrund der sehr guten Ausstattung mit Dienstleistungs- und Einzelhandelsfunktionen, Bildungs- und Forschungsinfrastruktur, zentralen Einrichtungen der öffentlichen Verwaltung sowie der Hoch- und Breitenkultur und der günstigen infrastrukturellen Ausstattung, ein kontinuierlich hoher Flächenbedarf der Unternehmen und Betriebe zugesprochen. Auch die Zahlen der Beschäftigten und Erwerbstätigen steigen seit dem Jahr 2000 kontinuierlich an. Der Einzugsbereich des Oberzentrums reicht dabei weit über das Oldenburger Land bis zur Nordseeküste sowie über die niederländische Grenze hinaus.

Entgegen der positiven Wirtschaftsentwicklung und hohen Nachfrage nach gewerblichen Flächen wurden in den vergangenen Jahren jedoch nicht in dem erforderlichen Maße neue Flächen entwickelt, wodurch nun ein Defizit an hochwertigen Gewerbeflächen in zentrennaher Lage, mit hohem Büroflächenanteil und besonderen Aufenthaltsqualitäten vorliegt.

Das Areal des ehemaligen Fliegerhorstes wird zudem als Potenzialfläche für die Standorttypen Gewerbe/Dienstleistung, Büro/Verwaltung und Wissenschaft/Forschung in direkter Anbindung zur Entlastungsstraße hervorgehoben (vgl. Gewerbeflächenentwicklungskonzept, S. 78, 89, 103). Dabei sind insbesondere die wichtigen Standortfaktoren der kurzen Wege, der Nutzungsmischung und des hohen Gestaltungsanspruchs auf dem Gelände gegeben, die auch im Masterplan als Ziele für die Gebietsentwicklung betitelt werden.

Besondere Bedeutung wird dabei dem Fliegerhorst zugeschrieben, der laut des Konzepts mit einer Fläche von 20 ha (in öffentlichem Besitz) mit Nachdruck realisiert werden sollte (vgl. Gewerbeflächenentwicklungskonzept, S. 92/108).

In der Gegenüberstellung der realistischen Flächenpotenziale der Innenentwicklung mit dem Flächenbedarf bis zum Zieljahr 2030 wird zudem eine negative Bilanz in Höhe von ca. - 32,8 ha Nettobauland betitelt. „Dieses zu erwartende Defizit bezieht sich in erster Linie auf den Standorttyp „Gewerbe/Dienstleistung“, weil gerade dort ein sehr hoher Flächenbedarf auf ein vergleichsweise geringes, aktu-

6. Abschließende Bemerkungen

Wie die NWZ vom 8.12.19 berichtet passierte der Tagesordnungspunkt Bauleitplanung N-777G den Ausschuss als "behandelt" und in den nicht öffentlich tagenden Verwaltungsausschuss verwiesen. Dieses Vorgehen ist völlig undemokratisch und damit inakzeptabel. Auch in Corona-Zeiten verlangen wir als Bürger Oldenburgs Transparenz. Wir zitieren in diesem Zusammenhang aus der Süddeutschen Zeitung vom 7./8. Januar 2017: "Wenig lässt Widerstände so verlässlich entstehen wie das Gefühl, vor vollendete Tatsachen gestellt zu werden. Nur eins ist schlimmer: Wenn Bürgern zuvor auch noch vorgegaukelt wurde, sie hätten mitreden dürfen."

ell verfügbares und geeignetes Flächenpotenzial trifft (vgl. Gewerbeflächenentwicklungskonzept, S. 70). Diese Berechnung umfasst einen Prognosezeitraum von 10 Jahren. Im gesamten Gebiet der Stadt wird ein Bedarf von 64 ha an Gewerbeflächen ausgewiesen. Von diesem werden jedoch die vorhandenen Flächenpotenziale (31,2 ha) abgezogen. Dabei berücksichtigt das Konzept auch Veränderungsprozesse. Ebenso ist hervorzuheben, dass weitere Gewerbeflächen entlang der Entlastungsstraße, außerhalb des ehemaligen Fliegerhorstes, nicht vorgesehen sind und diese auch aus dem Beschluss des Gewerbeflächenentwicklungskonzeptes entnommen wurden. Dies wurde in der Beschlussfassung des Gewerbeflächenentwicklungskonzeptes, in der Ratssitzung vom 25.03.2019 (Vorlagen-Nr.: 19/0132/1), beschlossen. Der Beschluss lautet hierzu wie folgt: „Die im Gewerbeflächenentwicklungskonzept unter Punkt 9.2 genannte [...]fläche (ID 3.30) mit einer Nettofläche von 7 ha der mittleren Priorität wird gestrichen.“ Folglich stellen die ehemals enthaltenen perspektivischen Gewerbeflächen entlang der Entlastungsstraße kein Teil des Gewerbeflächenentwicklungskonzeptes mehr dar.

Auch zukünftig sind keine Gewerbeflächen entlang der Entlastungsstraße vorgesehen. In diesen Bereichen sind zudem Kompensationsflächen bestimmt, was Gewerbeflächenansiedlungen ausschließt.

Zu 6:

Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich.

Am 03.12.2019 fand eine Bürgerinformationsveranstaltung in der BBS Wechloy in der Zeit von 19.00 Uhr - 21.45 Uhr statt. Hierbei wurden allen Bürgerinnen und Bürgern, ohne jegliche Beschränkung auf einen bestimmten Personenkreis oder auf ausgewählte Personen, die Gelegenheit gegeben, ihre Hinweise und Anregungen geltend zu machen. Folglich ist die Stadt Oldenburg in den Dialog mit der Öffentlichkeit getreten. Auch wurde dies in der örtlichen Presse frühzeitig angekündigt. Eine Äußerung zur Bauleitplanung wurde demzufolge ermöglicht. Mittels eines Protokolls wurde alle Hinweise und Anregungen schriftlich festgehalten und diese in der nachfolgenden Planungsphase berücksichtigt. Ebenfalls wurden die während der Veranstaltung schriftlichen Stellungnahmen entgegengenommen und berücksichtigt.

Am Ende der Bürgerinformationsveranstaltung wurde zudem auf die nachfolgenden Sitzungen des Ausschusses für Planung und Bauen hingewiesen. Der Stadtbaurat hat die Bürger auch in diesem Zuge zur Teilnahme eingeladen und auf die dortige Möglichkeit zur Stellungnahme hingewiesen. Darüber hinaus konnte jede/r Bürgerin/Bürger zur Anhörung an die Stadt herantreten und eine Stellungnahme abgeben, was von einigen Personen auch in Anspruch genommen wurde.

Auch ist es der Stadt Oldenburg freigestellt, in welcher Art und Weise sie das gesetzlich vorgegebene Anliegen gestaltet und in welcher Form die öffentliche Unterrichtung und Anhörung gestaltet wird (vgl. Krautzberger, in: Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger, BauGB, Stand Februar 2019, § 3 Rn. 18ff.).

Am 20.02.2020 gab es eine Vorberatung im Ausschuss für Stadtplanung und Bauen, in der die Planunterlagen zum Bebauungsplan N-777 G sowie zur 78. Änderung des Flächennutzungsplanes beraten wurden. Der Bauausschuss gibt dabei eine Beschlussempfehlung zu den Planungen. Auch wenn der Verwaltungsausschuss für den Beschluss zuständig ist, sollte der Bauausschuss im Vorfeld -hinsichtlich eines reibungslosen Verwaltungsablaufes- die Empfehlung geben. Jedoch war dies aufgrund der Pandemiesituation nicht mehr möglich, ohne die gesetzlichen Abstandsregeln zu missachten. Ausnahmsweise wurde die Empfehlung daher ausgesetzt, was nicht bedeutet, dass dem Bauausschuss die Planunterlagen nicht vorlagen. Um im Planungsprozess einen qualitativen Schritt voranzukommen, sollte trotz dessen die Öffentlichkeit so früh wie möglich beteiligt werden, um zeitnah eine ergebnisoffene und gerechte Abwägung aller öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gem. § 1 Abs. 7 Baugesetzbuch (BauGB) führen zu können.

**78. ÄNDERUNG DES FLÄCHENNUTZUNGSPLANES
UND
BEBAUUNGSPLAN N-777 G
(FLIEGERHORST / HALLENSICHEL-OST / ENTLASTUNGSSTRAßE)**

Prüfung der Stellungnahmen

Öffentliche Auslegung vom 30.04.2020 bis zum 12.06.2020

Nr.:	Schreiben vom:		Lage der Fläche:
4	04.06.2020	Privater Einwender	Fliegerhorst/ Hallensichel-Ost/ Entlastungsstraße

Stellungnahmen

Die Originale der Stellungnahmen liegen in den Sitzungen des Ausschusses für Stadtplanung und Bauen/VA/Rates vor. Der Originaltext der Stellungnahmen ist im Folgenden wiedergegeben.

Als Einwohner und Hausbesitzer Ofens sind wir gegen die vorgeschlagene Entlastungsstraße und gegen die Einrichtung eines weiteren neuen Gewerbegebietes in Oldenburg.

Es sollten erst andere Möglichkeiten, bestehende Gewerbegebiete zu verdichten bzw. zu erweitern genutzt werden, Flächen, die schon an Straßen angebunden sind und näher an der Autobahn liegen, sollten vorrangig genutzt werden. Man könnte z.B. den Heidbrook nutzen, um den Verkehr vom Fliegerhorst abzuführen, um nicht eine Wald- und Wiesenlandschaft zerstören zu müssen.

Die Gemeinde Bad Zwischenahn und der LK Ammerland warnen in ihren Stellungnahmen vor immer mehr Rückstau durch das höhere Verkehrsaufkommen bis nach Ofen. Diese Befürchtungen teilen wir, zumal schon jetzt schnell ein Rückstau erfolgt, sobald in Wechloy Straßenbauarbeiten in der Nähe der Ammerländer Heerstr. erfolgen. Hinzu kommt, dass in Wechloy bereits das Gewerbegebiet um die Bahnhaltestelle ausgebaut (werden) wird,

Prüfungsvorschläge

Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich.

Die nebenstehenden Hinweise u.a. zum Heidbrook, zu den Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange (TÖB) sowie zu den Umweltbelastungen werden zur Kenntnis genommen.

Die Verbindungsstraße zwischen Alexanderstraße und der Ammerländer Heerstraße soll somit die bisher fehlende Tangentialverbindung im Stadtnorden ermöglichen, so der Masterplan. Zudem soll mit der Entlastungsstraße die Möglichkeit geschaffen werden, die Verkehre der im Westen des Fliegerhorstes gelegenen potenziellen Gewerbe- und/oder Mischgebietsflächen abzuwickeln. Durch die Verbindungsstraße würden der Fliegerhorst und auch die östlich gelegenen Bestandsquartiere besser an die A 28 und damit an das Fernstraßennetz angebunden (vgl. Masterplan, S. 93).

Planerisches Ziel ist es eine Verbindung zwischen zwei klassifizierten Straße (Alexanderstraße und Ammerländer Heerstraße) herzustellen, womit der Heidbrook

so dass künftig mit noch größerem Verkehrsaufkommen in Wechloy und Ofen zu rechnen ist. Ein Verkehrskonzept für Wechloy, welches hier Entlastung durch Fahrradstraßen und Ausbau des ÖPNV bringen könnte, scheint nicht in Sicht zu sein, wäre aber dringend notwendig. Die Umweltbelastungen sollten prozentual höher ins Gewicht fallen bei der Bewertung der Entlastungsstraße und der Gestaltung des Fliegerhorstes in diesem Gebiet.

nicht in Betracht kommt. Hinsichtlich der Kosten und Flächenberechnungen ist dabei auch zu berücksichtigen, dass die Straße Am Heidbrook komplett in der benötigten Länge zurückzubauen und neu herzustellen wäre. Der Posthalterweg müsste z.T. auch verbreitert und ausgebaut werden. Darüber hinaus wäre die Verlängerung des Heidbrooks bis um Fliegerhorst erforderlich, da die Nutzung der Straßenverkehrsflächen des Wohngebietes im Brook weder für die erforderlichen Verkehrszahlen noch für die Belastung durch das Befahren mit LKWs ausgelegt sind. Die Verlängerung des Heidbrooks in nördliche Richtung ist vergleichbar mit dem Verlauf der Trassenvariante 2. Diese Trassenvariante bringt jedoch erhebliche Beeinträchtigungen des Schutzgutes Mensch mit, die sich zum einen in der Überschreitung von Immissionsgrenzen zum Schutz vor Verkehrslärm (8 Überschreitungen der Immissionsgrenzen der 16. BImSchV) und zum anderen in Überschreitungen der Orientierungswerte der DIN 18005, die Hinweise zur Berücksichtigung des Schallschutzes im Städtebau gibt (14 Überschreitungen der Orientierungswerte der DIN 18005).

Das Verkehrsaufkommen eines neuen, großen Stadtteils auf dem Fliegerhorstgeländes und dem neuentstehenden Gewerbegebiet soll und muss demzufolge verträglich abgewickelt werden.

Um die erzielte eine Nutzungsmischung auf dem Fliegerhorst und u.a. auch einen Ausbau von Radwegen zu gewährleisten, benötigt es jedoch ein dafür angemessenes Erschließungssystem. In diesem Erschließungssystem müssen dabei alle Verkehrsteilnehmer bedacht werden, was bei der Planung der Entlastungsstraße vorliegend der Fall ist.

Denn mit dem Planvorhaben sollen die auf dem Fliegerhorstgelände entstehenden 950 Wohnungen eine bessere verkehrliche Anbindung, sowohl für den motorisierten (PKW) als auch für den nicht motorisierten Individualverkehr (Fußgänger und Radfahrer) und den ÖPNV erhalten. Somit dient die Entlastungsstraße nicht nur für den motorisierten Individualverkehr, sondern auch für Fußgänger, Radfahrer und den ÖPNV.

Der markant gelegene Fuß- und Radweg wird zunächst entlang der Gleistrasse fortgeführt, so wie es im Masterplan vorgesehen ist. Der bereits in der Örtlichkeit vorhandene Fuß- und Radweg am „Peerdebrok“ wird des Weiteren berücksichtigt und festgesetzt. Der südöstlich des Geltungsbereiches gelegene Teil des Peerdebroks wird dabei umgeleitet und über eine dortige Querungshilfe geführt, wobei in diesem Abschnitt ein Zweirichtungsradweg vorgesehen ist.

Ab der Querungshilfe im angebauten Bereich ist der Radweg beidseitig nur als Einrichtungsradschulter geplant. Demnach wird der Teilabschnitt des Peerdebroks wieder auf kürzestem Wege zur alten Trasse des Peerdebroks geführt, indem der Fuß- und Radweg (F+R) an den nördlich gelegenen F+R aus dem Bebauungsplan N-777 F anschließt. Folglich wird eine bislang fehlende Tangentialverbindung der

dortigen Wohngebiete mit der Ammerländer Heerstraße durch die Entlastungsstraße entwickelt und damit eine wichtige innerstädtische Radverkehrsachse erschlossen und kurze Wegeverbindungen für alltägliche Radverkehre geschaffen. Das Konzept samt des Regelprofils ist der Anlage 5 und 6, der Begründung zum Bebauungsplan, zu entnehmen. Dieses wurde vom Amt für Verkehr und Straßenbau der Stadt Oldenburg, unter Einbeziehung aller notwendigen Parameter und der örtlichen Gegebenheiten, erarbeitet.

Darüber hinaus werden verstärkt ÖPNV-Anbindungen berücksichtigt, damit das Angebot des öffentlichen Verkehrs ausgeweitet werden kann. Das Ziel einer Anhebung der ÖPNV-Nutzung kann allerdings nur durch ein attraktives Angebot erreicht werden, um so in großem Umfang neue Fahrgäste für den ÖPNV zu gewinnen und Fahrten vom PKW zu verlagern. Die Entlastungsstraße kann dazu beitragen das Ziel einer Anhebung der ÖPNV-Nutzung -bspw. durch schnellere Busverbindungen- zu erreichen und die Alexanderstraße dabei zeitgleich zu entlasten. Denn auch durch geringere Verkehrsbelastungen, bspw. an der Alexanderstraße und durch kürzere Wege steigt die Lebensqualität der dort umliegenden Wohngebiete. Kürzere Wege bedingen dann auch einen geringeren Energieverbrauch und das Umsteigen auf den ÖPNV und die Wahrnehmung des ausgebauten Radwegnetzes.

Im Hinblick auf die nebenstehend genannte Beeinträchtigung von Wald- und Wiesenlandschaften wird auf den Umweltbericht zum Bebauungsplan N-777 G verwiesen. In diesem wird der Bestand dargelegt, die Auswirkungen der Planung ermitteln und bewertet. Darüber hinaus werden sowohl Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen ergriffen und im Falle von weiterhin bestehenden erheblichen Beeinträchtigungen mit dem Fachdienst Naturschutz und technischer Umweltschutz abgestimmte Maßnahmen zum Ausgleich und Ersatz durchgeführt, die geeignet sind, die beeinträchtigten Funktionen adäquat wiederherzustellen, sodass keine Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zurückbleiben.

**78. ÄNDERUNG DES FLÄCHENNUTZUNGSPLANES
UND
BEBAUUNGSPLAN N-777 G
(FLIEGERHORST / HALLENSICHEL-OST / ENTLASTUNGSSTRAßE)**

Prüfung der Stellungnahmen

Öffentliche Auslegung vom 30.04.2020 bis zum 12.06.2020

Nr.:	Schreiben vom:		Lage der Fläche:
5	08.06.2020	Privater Einwender	Fliegerhorst/ Hallensichel-Ost/ Entlastungsstraße

Stellungnahmen

Die Originale der Stellungnahmen liegen in den Sitzungen des Ausschusses für Stadtplanung und Bauen/VA/Rates vor. Der Originaltext der Stellungnahmen ist im Folgenden wiedergegeben.

Völlig unverständlich ist, dass mit dem heutigem Wissen zu Umwelt und Natur überhaupt beschlossen ist, eine Straße durch ein derart sensibles Gebiet zu bauen und wieder ein wertvolles Stück unserer so wichtigen Pflanzen- und Tierwelt zerstört wird!

Weiterhin ist es unglaublich wie vehement von der Oldenburger Verwaltung die Durchsetzung ihrer schon vor Jahren beschlossenen Trassenführung 5 durchgesetzt wird.

Prüfungsvorschläge

Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich.
Im Hinblick auf die nebenstehend genannte Beeinträchtigung der Pflanzen- und Tierwelt wird auf den Umweltbericht zum Bebauungsplan N-777 G verwiesen. In diesem wird der Bestand dargelegt, die Auswirkungen der Planung ermitteln und bewertet. Darüber hinaus werden Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen ergriffen und im Falle von weiterhin bestehenden erheblichen Beeinträchtigungen mit dem Fachdienst Naturschutz und technischer Umweltschutz abgestimmte Maßnahmen zum Ausgleich und Ersatz durchgeführt, die geeignet sind, die beeinträchtigten Funktionen adäquat wiederherzustellen, sodass keine Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zurückbleiben.

Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich.
Die nebenstehenden Hinweise u.a. zur Trassenführung und zu den Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange (TÖB) werden zur Kenntnis genommen.

Alle Einwände und starken Bedenken des Landkreises Ammerland, der Nachbargemeinde Bad Zwischenahn/Ofen, der IHK, der VWG und vieler Bürger und Unternehmer gegen die Trasse 5, die u.a. auch in der sehr gut besuchten öffentlichen Vorstellung der Planung am 03.12.2019 in der BBS Wechloy eingebracht wurden, werden ignoriert.

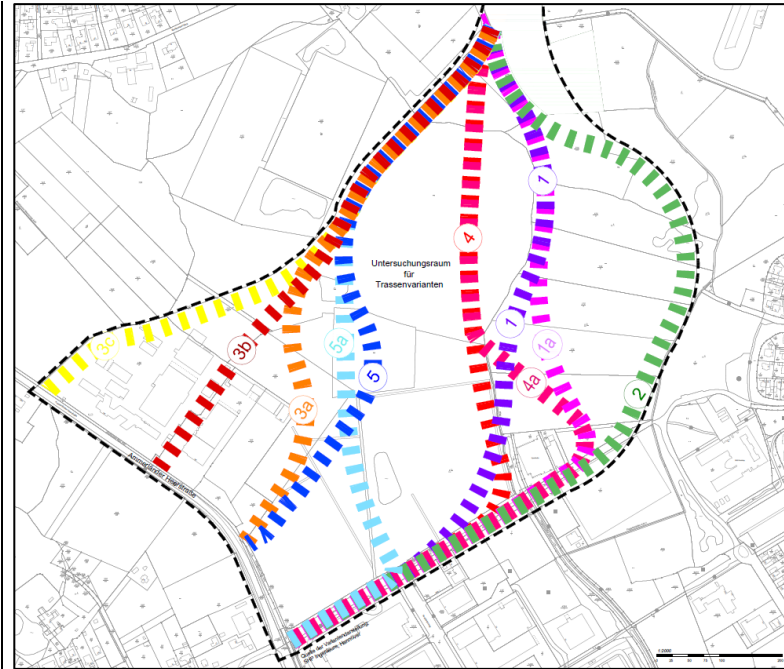
Im Frühjahr 2015 wurde ein umfassender Prozess der Öffentlichkeitsbeteiligung initiiert, der im Masterplan Zukunftsplan 2030+ Fliegerhorst Oldenburg seinen Abschluss fand. Der Prozess bestand aus einem mehrteiligen Verfahren, u. a. mit Veranstaltungen, den sog. Innovationscamps, bei denen die Öffentlichkeit sich aktiv in den Gestaltungsprozess des Masterplans einbringen konnte.

Die Schaffung einer Verbindung zwischen Alexanderstraße und dem Raum Ammerländer Heerstraße war eine von zehn Rahmenbedingungen des Masterplans, die in der Auftaktveranstaltung zur Stadtwerkstatt im Sommer 2015 vorgestellt wurde. Dies wurde in der Stadtwerkstatt und auch im Innovationscamp I nicht weiter hinterfragt. Im Innovationscamp I wurden drei unterschiedliche Szenarien betrachtet, die sich unter anderem durch die Lage der zentralen Erschließungsstraße (Entlastungsstraße) unterschieden: In Szenario 1 wurde die Erschließungsstraße von der Kreuzung Am Alexanderhaus kommend weiter auf der vorhandenen Gleistrasse geführt. Szenario 2 nutzt die vorhandene Haupteerschließung an der Hauptwache vorbei und führt den Verkehr direkt durch das Gebiet. In Szenario 3, das dann auch für die verschiedenen Varianten und den Masterplan die Grundlage bildete, wurde die Haupteerschließung an den Rand des Gebietes gelegt.

Darauffolgend wurde im August 2016 der Masterplan für den ehemaligen Fliegerhorst mit dem Titel „Zukunftsplan 2020+“ vom Rat der Stadt Oldenburg beschlossen. Zu dieser Zeit wurde jedoch noch keine feste Trassenführung der Entlastungsstraße von der Stadt Oldenburg beschlossen.

Der Verwaltungsausschuss hat diesbezüglich in seiner Sitzung am 06.12.2018 die Aufstellung des Bebauungsplans N 777 G beschlossen, allerdings auch wieder ohne eine Trassenfestlegung.

Durch das Ingenieurbüro SHP Ingenieure wurden im Planungsprozess verschiedene Trassenvarianten aus verkehrsplanerischer Sicht vorgesehen, die im Zuge des Abstimmungsverfahrens mit der Stadt um Untervarianten noch weiter ergänzt wurden (s. nachfolgende Abbildung).



Es standen somit zehn verschiedene Trassenvarianten (1, 1a, 2, 3a, 3b, 3c, 4, 4a, 5 und 5a) zur Diskussion, welche mittels der durchgeführten Trassenvariantenanalyse (vgl. Kap. 2 der Begründung zum Bebauungsplan) ergebnisoffen und gerecht unter Berücksichtigung von entscheidungsrelevanten, öffentlichen und privaten Belangen gegen- und untereinander gem. § 1 Abs. 7 BauGB abgewogen wurden.

Dabei wurden die Trassenvarianten mit ihren Auswirkungen in Bezug auf die Schutzgüter des UVPG Mensch, Pflanzen und Tiere sowie biologische Vielfalt, Boden und Fläche, Wasser, Klima/Luft, Landschaft, Kultur- und sonstige Sachgüter, sowie weiteren Bewertungsfeldern wie Verkehr, Wirtschaftlichkeit, Berührung privater Belange und weiteren öffentlichen Belangen samt deren zugehörigen Wirkfaktoren dargestellt. Folglich wurden auch die naturschutzfachlichen Belange ausreichend berücksichtigt.

Diese umfassende Betrachtung sämtlicher, aufgeführter Kriterien dient zielführend dazu, dass die unter Berücksichtigung aller Belange objektiv am besten geeignete Variante herausgearbeitet werden konnte.

Im Ergebnis dieser beschriebenen Betrachtung ergibt sich eine Vorzugsvariante aus den zehn betrachteten Optionen, welche die unter Berücksichtigung der oben

genannten Aspekte verträglichste Variante für die verkehrliche Anbindung darstellt.

Im Kapitel 2.4 der Begründung wurde dann zusätzlich zur aufbereiteten Datenmatrix eine verbal-argumentative Abwägung vorgenommen, in der die Stadt Oldenburg nochmals gegeneinander und untereinander abgewogen hat und schlussendlich ausschlaggebende Abwägungskriterien des eigentlichen und übergeordneten Planungsziels zur Trassenfindung bestimmt hat.

Das Abwägungsergebnis hatte zur Folge, dass sich schlussendlich die Variante 5 in der Gesamtabwägung als die verträglichste Lösung herausstellt, da sie im Verhältnis die günstigsten Eigenschaften hat. Zudem wird sie den Grundsätzen des Vermeidungs- und Minderungsgebots in vollem Umfang, bei gleichzeitiger Erfüllung des Planungszieles - der Entlastung des Verkehrs auf der Alexanderstraße sowie der übergeordneten Verbindungsfunktion der Alexanderstraße auf Höhe des Fliegerhorstes und der Ammerländer Heerstraße - gerecht.

Das vorangestellte, städtebauliche Ziel besteht auch insbesondere darin, die mit Hilfe des Baurechtes geschaffenen eingeschränkten Gewerbegebiete der eigentlichen Zielgruppe, unter anderem dem Handwerk und dem produzierenden Gewerbe, vorzuhalten und die gewerblichen Verkehre direkt auf die übergeordnete Straße, der Ammerländer Heerstraße (K 348), zu leiten.

Folglich ist es nicht planerische Zielsetzung eine neue unmittelbare Anbindung an das Einkaufszentrum Wechloy umzusetzen, wodurch die Varianten 4 und 5a nicht entsprechend zielwirksam sind.

Am 03.12.2019 fand eine Bürgerinformationsveranstaltung in der BBS Wechloy in der Zeit von 19.00 Uhr - 21.45 Uhr statt. Hierbei wurden allen Bürgerinnen und Bürgern, ohne jegliche Beschränkung auf einen bestimmten Personenkreis oder auf ausgewählte Personen, die Gelegenheit gegeben, ihre Hinweise und Anregungen geltend zu machen. Folglich ist die Stadt Oldenburg in den Dialog mit der Öffentlichkeit getreten. Auch wurde dies in der örtlichen Presse frühzeitig angekündigt. Eine Äußerung zur Bauleitplanung wurde demzufolge ermöglicht. Mittels eines Protokolls wurden alle Hinweise und Anregungen schriftlich festgehalten und diese in der nachfolgenden Planungsphase berücksichtigt. Ebenfalls wurden die während der Veranstaltung schriftlichen Stellungnahmen entgegengenommen und berücksichtigt.

Am Ende der Bürgerinformationsveranstaltung wurde zudem auf die nachfolgenden Sitzungen des Ausschusses für Planung und Bauen hingewiesen. Der Stadtbaurat hat die Bürger auch in diesem Zuge zur Teilnahme eingeladen und auf die dortige Möglichkeit zur Stellungnahme hingewiesen. Darüber hinaus konnte jede/r Bürgerin/Bürger zur Anhörung an die Stadt herantreten und eine Stellungnahme abgeben, was von einigen Personen in Anspruch genommen wurde.

Es ist nicht nachvollziehbar, wie alle guten Argumente zu Alternativen zur Trasse 5 ungehört bleiben. Zumal die Planungen zur Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität der Ammerländer-Heer-Straße offensichtlich nicht fehlerfrei sind. Z.B. wird 2017 für die Trasse der Spitzenwert für Fahrten von und zum Einkaufszentrum mit 573 Kfz je Std. prognostiziert. Im Nov. 2019 sind es dann 835!?

Den zu erwartenden Verkehr von und zum Einkaufszentrum, 30 - 40% des Gesamtaufkommens, will man über zwei, im Abstand von ca. 150 m gelegenen Knotenpunkten schicken!
Ist bei der Untersuchung überhaupt eine Betrachtung der Verkehrsflüsse über beide Knoten in Kombination korrekt erfolgt?

Auch diese Stellungnahmen wurden abgewogen und sind in den Abwägungsprozess eingeflossen.

Darüber hinaus wurden die Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange (TÖB), den umliegenden Gemeinden und des Landkreises im Zuge des Bauleitplanverfahrens (frühzeitige Beteiligung) berücksichtigt und in die Planung einbezogen.

Die zum damaligen Zeitpunkt eingegangenen Anregungen der TÖB konnten aufgrund des fortgeschrittenen Planverfahrens sachgerecht abgewogen werden (vgl. Kapitel 2.2.15 der Begründung). Zum einen ist dies damit zu begründen, dass die benötigten Fachgutachten, wie bspw. Biotypenkartierung, Verkehrs- und Schallgutachten, zum Zeitpunkt der frühzeitigen Beteiligung noch nicht vorlagen und somit auch noch nicht von den TÖB berücksichtigt werden konnten. Zum anderen lag die vergleichende Analyse der Trassenvarianten den TÖB ebenfalls noch nicht vor. Erst jetzt, zur öffentlichen Auslegung, zu welcher alle Unterlagen vollständig vorlagen, kann das Abwägungsergebnis der Trassenvariante vollumfänglich beurteilt werden.

Folglich wurden somit alle eingegangenen Anregungen und Stellungnahmen, in jeglicher Form, sowohl von der Öffentlichkeit als auch von den TÖB, berücksichtigt und in die Abwägungsentscheidung einbezogen.

Es liegen somit keine Verfahrens- und Formmängel vor.

Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich.

Die dargestellten Zahlen von bzw. zum Einkaufszentrum können nicht nachvollzogen werden.

Das Gutachten von 2017 ist bezüglich der Verkehrsmengen sowie der Verkehrsqualitäten für die Trassenvarianten 5, 3a, 3b und 3c veraltet und darf, insbesondere zur Interpretation von Zahlen und Verkehrsqualitäten im Zusammenhang mit den Trassenvarianten 5, 3a, 3b und 3c deshalb nicht mehr für die vorliegende Planung herangezogen werden. Das Gutachten von 2019 ist für die vorliegende Bauleitplanung zu verwenden.

Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich, jedoch wird zur redaktionellen Klarstellung die „Ergänzende Untersuchung“ (mikroskopische Verkehrsflusssimulation) (vgl. ergänzende Verkehrsuntersuchung zum B-Plan N-777G – Knotenpunktuntersuchung Variante 5, Stand Februar 2020) den Planunterlagen beigelegt. Da sich durch die mikroskopische Verkehrsflusssimulation jedoch keine neuen Ergebnisse für die Planunterlagen - insbesondere nicht für das Abwägungsergebnis - ergeben.

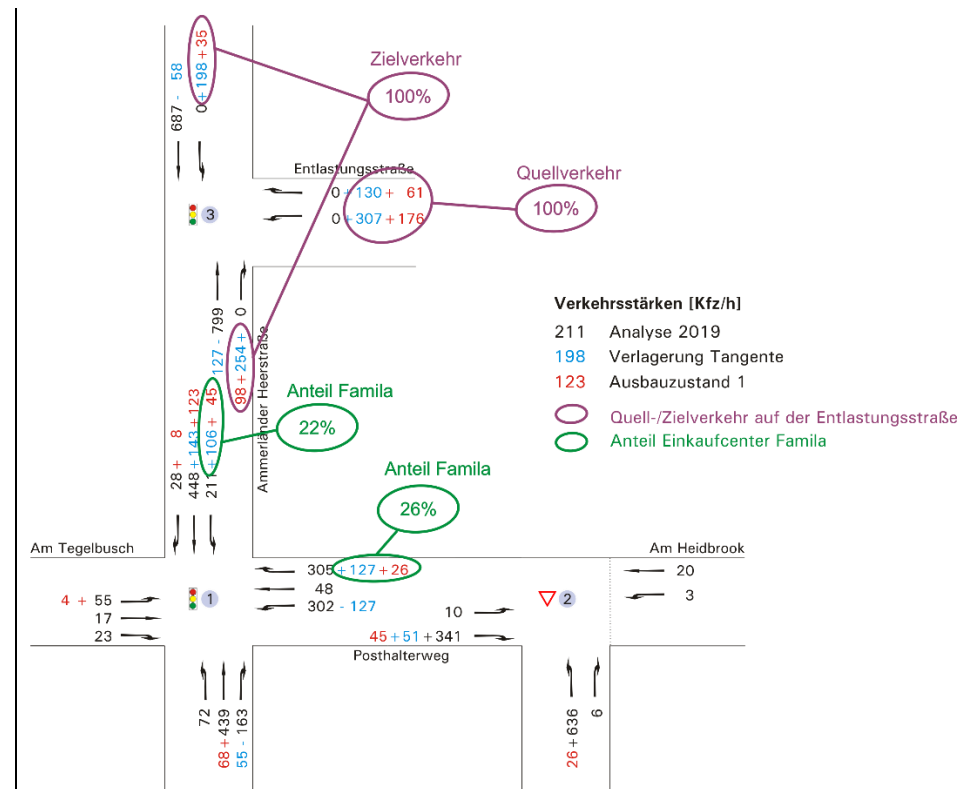
nis- ergeben, wird diese lediglich zur redaktionellen Klarstellung den Planunterlagen beigelegt. Nach Köster (a.a.O. Rnr. 9 zu § 4a; OVG Lüneburg, Beschluss vom 10. Mai 2016 – 1 MN 180/15 –, juris Rnr. 28) löst auch die Einholung eines Gutachtens, wenn damit keine Planänderung verbunden ist, sondern lediglich erhobenen Einwendungen nachgegangen wird, keine Pflicht zur neuen Beteiligung aus. Dies gilt erst recht, wenn das Gutachten schon vorhanden war, nur nicht mit ausgelegt wurde, wie im vorliegenden Fall.

Diese mikroskopische Verkehrsflusssimulation bestätigt dabei die Ergebnisse des SHP Gutachtens aus dem Jahr 2019 und dient folglich als Untermauerung der in der öffentlichen Auslegung bereits dargelegten Ergebnisse sowie der Trassenentscheidung des Abwägungsprozesses.

Die Angabe, dass 30 bis 40 Prozent des Verkehrs aus Richtung Fliegerhorst bzw. von der Entlastungsstraße zum Einkaufszentrum fahren, ist nicht richtig. Es sind in der Trassenvariante 5 insgesamt lediglich rund 22 Prozent im Zielverkehr und 26 Prozent im Quellverkehr, insgesamt sind es 24 Prozent:

Im Zielverkehr fahren 151 Kfz/h ($106+45$ Kfz/h) in den Posthalterweg. Bezogen auf den Gesamtverkehr der Entlastungsstraße Richtung Westen ($130 + 61 + 307+176$ Kfz/h = 674 Kfz/h) sind dies ca. 22 Prozent. Im Quellverkehr kommen von Famila 153 Kfz/h ($127+26$ Kfz/h). Bezogen auf den Gesamtverkehr der Entlastungsstraße Richtung Osten ($98 + 254 + 198 + 35$ Kfz/h = 585 Kfz/h) sind dies 26 %. Bezieht man die Summe des Quell- und Zielverkehrs ($151 + 153 = 304$ Kfz/h) auf die Querschnittsbelastung der Entlastungsstraße ($674 + 585 = 1.259$ Kfz/h), so ergibt sich ein Anteil von ca. 24 %.

Etwa drei Viertel des Verkehrs, der über die Entlastungsstraße kommt bzw. dort hinfährt, hat damit nicht Quelle oder Ziel beim Einkaufszentrum.



Die Zusammensetzung der Verkehrsmengen kann dem zusätzlichen Gutachten (vgl. Ergänzende Verkehrsuntersuchung zum B-Plan N-777G – Knotenpunktuntersuchung Variante 5, Stand Februar 2020, SHP, Stand Februar 2020) (mikroskopische Simulation) entnommen werden. In dieser ergänzenden Verkehrsuntersuchung wurde für den dann entstehenden Knotenpunkt der Trassenvariante 5 (Ammerländer Heerstraße/Entlastungsstraße sowie die damit im Zusammenhang stehenden Knotenpunkte Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg/Am Tegelbusch sowie Posthalterweg/Am Heidbrook) eine vertiefte Untersuchung zu den zu erwartenden Verkehrsqualitäten durchgeführt. Es wurden vier verschiedenen Entwürfe untersucht, die sich bezüglich der Knotenpunktgestaltung bzw. der Gestaltung des Verkehrsraumes zwischen den Knotenpunkten unterscheiden. Die im Rahmen der Trassenuntersuchung getroffenen bzw. mit der Stadtverwaltung abgestimmten Annahmen zu Verkehrserzeugung und Verkehrsbelastung hatten darin weiterhin Bestand. Bezüglich der anzusetzenden Belastungen innerhalb der Verkehrssimulation sowie der zu berücksichtigenden Signaltechnik erfolgte eine

Völlig unberücksichtigt in den Planungen zu Trasse 5, ist auch der häufige BAB-Umleitungs-Verkehr.

Das hier zu erwartende hohe Verkehrsaufkommen, mit 2 zusätzlich notwendigen Fahrspuren auf der Ammerländer-Heer-Straße lässt sich, mit der von Herrn Prof. Müller favorisierten, intelligenten Ampelschaltung sicher nicht lösen.

Da braucht man kein Verkehrsexperte sein um zu erkennen, dass dies nicht funktionieren wird.

In der Bauausschuss Sitzung im 20.02.2020, wurde zum Thema Trassenführung, auf Grund der recht umfangreichen und sehr kurzfristig von der Verwaltung zur Verfügung gestellten Unterlagen, eine Vertagung beschlossen.

Nun hat die Verwaltung die Corona-Krise genutzt und den Auslegungsbeschluss ohne den Bauausschuss durchgesetzt!

Dies mag zwar rechtlich korrekt sein, weist aber wieder stark den Willen der Verwaltung und des Oberbürgermeisters auf, ihre gewollte Trasse 5 auf jeden Fall durchzusetzen!

Es ist doch eine Farce über 250.000€ Steuergeld für Gutachten und Untersuchungen auszugeben, wenn das Ergebnis schon vorher beschlossen ist.

ergänzende Abstimmung mit der Stadtverwaltung. Als Ergänzung bzw. zur Evaluation führte die Stadtverwaltung noch Zählungen durch, die zur Ableitung der Dimensionierungsbelastungen hinzugezogen wurden. Die ergänzende Untersuchung bildet damit eine Grundlage für die vorliegende Trassenführung der Variante 5 der Bauleitplanunterlagen. Das Konzept samt des Regelprofils ist der Anlage 5 und 6, der Begründung zum Bebauungsplan, zu entnehmen. Dieses wurde vom Amt für Verkehr und Straßenbau der Stadt Oldenburg, unter Einbeziehung aller notwendigen Parameter und der örtlichen Gegebenheiten, erarbeitet. Mit dieser ergänzenden Verkehrsuntersuchung wurden folglich die Verkehrsflüsse über beide Knoten in Kombination ausreichend ermittelt.

Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich.

Die Berücksichtigung von BAB-Umleitungsverkehren ist nicht Grundlage der Dimensionierung eines Knotenpunktes, da dieses nicht täglich vorkommende Ereignis zu einer Überdimensionierung führen würde. Gelegentlich auftretende umleitungsbedingte Stausituationen sind hinzunehmen.

Die Knotenpunkte bzw. deren Freigabezeiten sind aufeinander abgestimmt worden, sodass in der maßgebenden Spitzenstunde (nachmittags) keine relevante gegenseitige Überstauung der Knotenpunkte auftritt. Beide Knotenpunkte sind ausreichend leistungsfähig. Dies wird auch durch die Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2019 belegt.

Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich.

Am 20.02.2020 gab es eine Vorberatung im Ausschuss für Stadtplanung und Bauen, in der die Planunterlagen zum Bebauungsplan N-777 G sowie zur 78. Änderung des Flächennutzungsplanes beraten wurden.

Der Bauausschuss gibt dabei grundsätzlich eine Beschlussempfehlung zu den Planungen. Auch wenn der Verwaltungsausschuss für den Beschluss zuständig ist, gibt der Bauausschuss im Vorfeld -hinsichtlich eines reibungslosen Verwaltungsablaufes- die Empfehlung. Jedoch war dies aufgrund der COVID-19-Pandemiesituation nicht mehr möglich, ohne die zu beachtenden Abstandsregelungen zu missachten. Ausnahmsweise wurde die Empfehlung daher ausgesetzt, was nicht bedeutet, dass dem Bauausschuss die Planunterlagen nicht vorlagen. Rechtlich hängt die Wirksamkeit eines Beschlusses des Verwaltungsausschusses zudem nicht einmal von der Vorbereitung durch einen Ausschuss der Vertretung ab. Ein Verzicht darauf lässt die Wirksamkeit des Beschlusses unberührt, da die notwendige Beratung der Angelegenheit in einem solchen Fall vielmehr unmittelbar im Verwaltungsausschuss erfolgt (vgl. Thiele, NKomVG, 2. Auflage,

Wenn wirklich eine Straße zwischen dem Fliegerhorst-Areal und Wechloy gebaut wird, kann es unmöglich die Trasse 5 sein!
Da gilt es die Alternativen 4 und 5a gründlich zu überdenken, zumal sie laut Gutachten quasi gleichwertig zu 5, verkehrstechnisch sogar besser abschneiden.

Rnr. 4 zu § 71). Um im Planungsprozess somit einen qualitativen Schritt voranzukommen, sollte trotz der Pandemiesituation die Öffentlichkeit so früh wie möglich beteiligt werden, um zeitnah eine ergebnisoffene und gerechte Abwägung aller öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gem. § 1 Abs. 7 Baugesetzbuch (BauGB) führen zu können.

Zumal ein Auslegungsbeschluss lediglich bedeutet, dass die Unterlagen der Öffentlichkeit und den Trägern öffentlicher Belange zur Verfügung gestellt werden sollen und diese im Rahmen der öffentlichen Auslegung Stellung hierzu beziehen können. Nur auf diesem Weg kann eine gerechte Abwägung aller Belange ermittelt werden, was auch im Sinne der Öffentlichkeit ist. Folglich ist der Beschluss über die öffentliche Auslegung, ein positiver Aspekt des Planverfahrens, da die Öffentlichkeit die Möglichkeit zur Stellungnahme bekommt.

Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich.

In der vorliegenden und für die Bauleitplanung heranzuziehenden Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2019, wird keine Aussage bezüglich einer Vorzugsvariante aus verkehrlicher Sicht getroffen. Das Fazit aus dem Gutachten lautet wie folgt:

„Aus verkehrlicher Sicht unterscheiden sich die untersuchten und bewerteten Varianten insgesamt nur geringfügig. Bezüglich des Verkehrsanlaufs lassen sich alle Varianten leistungsfähig herstellen und könnten vor diesem Hintergrund realisiert werden. Die Varianten 3a, 3b, 3c und 5 verbinden die beiden klassifizierten Straßen Alexanderstraße und Ammerländer Heerstraße direkt, was sich im Gesamtnetzzusammenhang positiv auswirkt und somit auch gesamtstädtisch positiv zu bewerten ist. In den Varianten 1, 1a, 4, 4a und 5a wird die Entlastungsstraße indirekt über den Posthalterweg (Gemeindestraße) an die Ammerländer Heerstraße angebunden. Die Varianten 1, 1a, 4, 4a und 5a sind wiederum vorteilhafter bezüglich der Erreichbarkeit des Einkaufszentrums Famila im Posthalterweg.“

Die verkehrlichen Aspekte bringen folglich nicht die Entscheidung für oder gegen eine Trassenvariante, da die Unterschiede in der Bewertung sehr klein sind. Dies wird auch durch die Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2019 sowie der Trassenuntersuchung der Begrünung (vgl. Kap. 2 der Begründung) deutlich.

Darüber hinaus ist es nicht planerisches Ziel, das Einkaufsland Wechloy anzubinden und entspricht nicht den drei Hauptabwägungsargumenten (Verbindungsfunktion der Entlastungsstraße für alle Verkehrsteilnehmer, Fahrstreckenlängen [km] der Trassenvarianten (Entfernung zw. Peerdebrok und Ammerländer Heerstraße), geringstmögliche Zerschneidung von naturschutzfachlich wertvollen zusammenhängenden Flächen) der Stadt Oldenburg für die Trassenuntersuchung (vgl. Kap. 2.4 der Begründung).

Der Einzelhandel konzentriert sich in der Nähe des Plangebietes am Posthalterweg (Einkaufszentrum Wechloy) (Bestandsgewerbeflächen an der Ammerländer Heerstraße/ Einzelhandelsstandort Wechloy).

Folglich ist es nicht planerische Zielsetzung eine neue unmittelbare Anbindung an das Einkaufszentrum Wechloy umzusetzen, wodurch die Varianten 4 und 5a nicht entsprechend zielwirksam sind.

Das vorangestellte, städtebauliche Ziel besteht vielmehr darin, die mit Hilfe des Baurechtes geschaffenen eingeschränkten Gewerbegebiete der eigentlichen Zielgruppe, nämlich dem Handwerk und dem produzierenden Gewerbe, vorzuhalten und die gewerblichen Verkehre direkt auf die übergeordnete Straße, der Ammerländer Heerstraße (K 348), zu leiten.

Bei Varianten 4 und 5a sind zudem erhebliche Wechselwirkungen im Bauablauf mit dem Gewerbegebiet an der Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg zu erwarten. Gewerbliche Verkehre aus dem zukünftigen Gewerbegebiet auf dem Fliegerhorst werden bei Variante 4 und 5a zusätzlich zu dem bereits vorhandenen gewerblichen Verkehr auf dem Posthalterweg zugeleitet. Auch wird die Entlastungsstraße nicht zur Erschließung von Famila gebaut. Der Großteil der zusätzlichen Verkehre (von bzw. auf die Entlastungsstraße) hat nicht Ziel oder Quelle bei Einzelhandelsstandort Wechloy oder bei den Bestandsgewerbeflächen an der Ammerländer Heerstraße.

Der Trassenverlauf der Variante 5 kann, mit einer direkten Verbindung zweier klassifizierten Straßen (Alexanderstraße (L 824) und der Ammerländer Heerstraße (K 348)), somit zu einer Verbesserung der Verkehrserschließung der nördlichen Stadtgebiete und insbesondere zur Entlastung des stark beeinträchtigten Verkehrs auf der Alexanderstraße eine Verbindungsstraße zwischen Alexanderstraße (L 824) und der Ammerländer Heerstraße (K 348) beitragen. Folglich wird das Hauptstraßennetz der Stadt Oldenburg mit dieser Trassenführung ergänzt. Ebenso besitzt die Variante 5 die kürzeste Gesamtstreckenlänge und die geringstmögliche Zerschneidung von naturschutzfachlich wertvollen zusammenhängenden Flächen (vgl. Begründung Kap. 2.4).

Nachfolgend wird nochmals der gesamte Abwägungsprozess zusammengefasst: Es standen am Anfang des Planungsprozesses zehn verschiedene Trassenvarianten (1, 1a, 2, 3a, 3b, 3c, 4, 4a, 5 und 5a) zur Diskussion, welche mittels der durchgeführten Trassenvariantenanalyse (vgl. Kap. 2 der Begründung zum Bebauungsplan) ergebnisoffen und gerecht unter Berücksichtigung von entscheidungsrelevanten, öffentlichen und privaten Belangen gegen- und untereinander gem. § 1 Abs. 7 BauGB abgewogen wurden.

Dabei wurden die Trassenvarianten mit ihren Auswirkungen in Bezug auf die Schutzgüter des UVPG Mensch, Pflanzen und Tiere sowie biologische Vielfalt, Boden und Fläche, Wasser, Klima/Luft, Landschaft, Kultur- und sonstige Sachgüter,

sowie weiteren Bewertungsfeldern wie Verkehr, Wirtschaftlichkeit, Berührung privater Belange und weiteren öffentlichen Belangen samt deren zugehörigen Wirkfaktoren dargestellt. Folglich wurden auch die naturschutzfachlichen Belange ausreichend berücksichtigt.

Diese umfassende Betrachtung sämtlicher, aufgeführter Kriterien dient zielführend dazu, dass die unter Berücksichtigung aller Belange objektiv am besten geeignete Variante herausgearbeitet werden konnte.

Im Planverfahren ergab sich folgendes Vorgehen zur Trassenentscheidung:

1) *Vorliegende Datenmatrix - Anlage 2 der Begründung:* Die in der Trassenuntersuchung umfassende Betrachtung sämtlicher, aufgeführter Kriterien sollte dazu dienen, die unter Berücksichtigung aller Belange objektiv am besten geeignete Variante herauszuarbeiten. Die Darstellung in Form der umfangreichen Matrix ist als erste "Faktengrundlage" anzusehen. Innerhalb der Datenmatrix werden dabei lediglich die reinen ermittelten Fakten, d. h. die Sachverhalte wie z. B. Flächeninanspruchnahme, Verkehrswirksamkeit oder Immissionen ohne eine Bewertung abgebildet.

2) *Filterstufen I-III:*

Die Filterstufen I-III dienten dabei für eine erste Analyse der räumlichen Gegebenheiten im Untersuchungsraum. Die Ergebnisse der Filterstufen samt der Erstellung der Datenmatrix (vgl. Anlage 2) bauen ausschließlich auf vorhandene bzw. einfach zugängliche Daten in Zusammenschau mit den Ergebnissen der Gutachten auf und umfassen noch keine flächendeckende Raumbewertung. Mit diesem Teil der Variantenuntersuchung wurde das Ziel verfolgt, in der Gesamtschau die verträglichste Trassenvariante aus einem Variantenbündel auf Basis einer groben Wirkungsanalyse herauszuarbeiten.

Die zweite Filterstufe (Filterstufe II) wurde auf Basis der vorliegenden Verkehrsuntersuchungen, die vom Ingenieurbüro SHP Ingenieure durchgeführt wurde, angewendet (vgl. SHP Ingenieure: Stadt Oldenburg - Bebauungsplan N-777G, Trassenvarianten der Erschließung, Bewertung, Verkehrsuntersuchung zum B-Plan N-777 G, November 2019). Zusammenfassend wird in der Untersuchung ausgeführt, dass sich die Varianten aus verkehrlicher Sicht nur geringfügig unterscheiden:

„Bezüglich des Verkehrsanlaufs lassen sich alle Varianten leistungsfähig herstellen. Die Varianten 3a, 3b, 3c und 5 verbinden die beiden klassifizierten Straßen Alexanderstraße und Ammerländer Heerstraße direkt, was sich im Gesamtnetz-zusammenhang positiv auswirkt. In den Varianten 1, 1a, 4, 4a und 5a wird die Entlastungsstraße über den Posthalterweg (Gemeindestraße) an die Ammerländer Heerstraße angebunden. Die Varianten 1, 1a, 4, 4a und 5a sind wiederum

vorteilhafter bezüglich der Erreichbarkeit“ des Einzelhandelsstandort Wechloy am Posthalterweg.

Aus den dazugehörigen Steckbriefen der Varianten geht des Weiteren hervor, dass sowohl am neuen Knotenpunkt Ammerländer Heerstraße/Entlastungsstraße als auch am Knotenpunkt Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg insgesamt eine ausreichende Verkehrsqualität erreicht wird (QSV D), wodurch aus verkehrlicher Sicht kein Knotenpunkt zu favorisieren ist.

Wichtig ist hierbei allerdings, dass weder die Filterstufen noch die Quotientenbildung die Hauptargumentation/-abwägung für die endgültige Trassenentscheidung darstellt, diese bildet die verbal-argumentativen Abwägung (Punkt 4).

Die Filterstufen I-III dienen dabei als Bewertungsprozess vorab, wobei im Rahmen der Filterstufe III drei Varianten (4, 5 und 5a) ermittelt werden konnten.

Nach der Durchführung der Filterstufen lagen somit noch drei verträgliche Varianten hinsichtlich der naturschutzfachlichen, verkehrlichen und privaten Belange vor. Somit war eine weitere tiefergehende Betrachtung notwendig, um eine Trassenempfehlung für die verträglichste Variante auszusprechen zu können.

3) Vorliegende Datenmatrix - Anlage 3 der Begründung - "Bewertungsstufe: mathematisch-rechnerische Methode":

Als Grundlage für die Bewertung der verschiedenen Trassenvarianten wurde darauffolgend eine Gewichtung der einzelnen Schutzgüter bzw. Bewertungsfelder untereinander vorgenommen. Demnach wurden die Werte aus der Datenmatrix für jedes Schutzgut bzw. Bewertungsfeld dieser drei Varianten (4, 5 und 5a) mit einer gleichen Maßeinheit in ein Verhältnis gesetzt.

Wie der Anlage 3 der Begründung entnommen werden kann, ist die Variante 5 lediglich bei den Schutzgütern Pflanzen, Tiere/Klima und Luft/ und Kultur- und Sachgüter auf dem "zweiten Rang". V5 besitzt bei keinem Schutzgut den höchsten und somit „unverträglichsten Wert“.

Schlussendlich kommt bei der Anwendung des Vergleichs von Maßzahlen aller Schutzgüter gem. UVPG (Quotientenbildung), die Variante 5 mit dem Wert 0,95 im Verhältnis zu den Varianten 4 (0,99) und 5a (1,00) als die Variante heraus, die bei der gleichgewichteten Betrachtung aller Schutzgüter, als die rechnerisch Verträglichste einzustufen ist. Auch diese Bewertungsstufe dient als Bewertungsprozess, wobei mittels der Bewertungsstufe jedoch keine eindeutige Vorzugsvariante herausgestellt werden konnte.

Nach Durchführung der Quotientenbildung wurde durch die Gesamtbewertung (vgl. Anlage 3, Gesamtbewertung) ersichtlich, dass durchgängig keine der drei Varianten in jedem insofern untersuchten Schutzgut diejenige ist, die die geringsten Beeinträchtigungen bzw. Auswirkungen mit sich bringt. Des Weiteren unter-

scheiden sich die drei Varianten in den ermittelten kleinsten proportionalen Größen lediglich marginal.

Um der Unvollständigkeit der mit der mathematisch-rechnerischen Methode betrachteten abwägungserheblichen Belange und den mit ihr verbundenen Bewertungsschwächen Rechnung zu tragen, wurde in eine verbal-argumentative Abwägung eingestiegen, um so abschließend zu reflektieren, welche die wesentlichsten Argumente für den Trassenverlauf der Entlastungsstraße sind und schlussendlich eine Vorzugsvariante zu ermitteln.

4) Verbal-argumentative Abwägung

Mit der verbal-argumentativen Abwägung, die über dem gesamten Bewertungsprozess der Trassenanalyse steht, wurde letztendlich eine Trassenentscheidung getroffen. Dabei wurden von der Stadt Oldenburg nochmals alle Belange gegeneinander und untereinander gerecht abgewogen und schlussendlich ausschlaggebende Abwägungskriterien des eigentlichen und übergeordneten Planungsziels zur Trassenfindung bestimmt.

In der verbal-argumentativen Abwägung (vgl. Kap. 2.4 der Begründung) wurden für die drei verbliebenen Varianten 4, 5 und 5a -nach der Filterstufe III- nochmals die Belange des Verkehrs aufgegriffen: „Für die Variante 4 wird am dreiarmligen signalisierten Knotenpunkt Posthalterweg/Am Heidbrook die Verkehrsqualitätsstufe B (QSV B) erreicht. Diese resultiert unter anderem aus der Tatsache, dass der Posthalterweg (Nebenstraße) dreiarmlig ausgebildet ist, weil die Entlastungsstraße in Verlängerung der Straße Am Heidbrook umgesetzt wird. Schon im Bestand liegt im Bereich des Posthalterweges gegenüber der Ammerländer Heerstraße eine geringere Verkehrsbelastung vor. Darüber hinaus taucht ein Teil der Verkehre, die den Einzelhandelsstandort Wechloy als Ziel oder Quelle haben, nicht im Bereich der Ammerländer Heerstraße auf, sondern werden schon vorher dem Zielgebiet zugeführt. Ein Großteil der Verkehre der Entlastungsstraße erreicht den benachbarten Knotenpunkt Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg im Geradeausverkehr, was sich günstig auf die Signalisierung auswirkt und damit zu der Einstufung „B“ (QSV B) führt. Am vorhandenen signalisierten Knotenpunkt Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg wurde für die Variante 4 die Verkehrsqualitätsstufe D ermittelt.“

In der Variante 5a wird ein vierarmiger Knotenpunkt ausgebildet, an dem die Verkehrsqualitätsstufe D festgestellt wurde. Am vorhandenen signalisierten Knotenpunkt Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg wurde auch hier die Verkehrsqualitätsstufe D ermittelt. Die Variante 5 wird direkt an die Ammerländer Heerstraße angebunden - für den dann neu auszubildenden Knotenpunkt wird die Verkehrsqualitätsstufe D erreicht. Darüber hinaus ist die Verkehrsstärke im Bestand in der Ammerländer Heerstraße (Hauptverkehrsstraße) höher als im Posthalterweg und der Querschnitt zwischen den beiden Knotenpunkten höher belastet, weil hier

Quell- und Zielverkehre des Einkaufszentrums auftauchen. Daher ergibt sich der Unterschied der Verkehrsqualitätsstufe B bzw. D der Varianten 4 und 5.

Für die Varianten 4 und 5 ist zudem von einer guten Orientierung und Begreifbarkeit auszugehen, da die Entlastungsstraße im Geradeausverkehr direkt (V 5) bzw. indirekt (V 4) über den Posthalterweg zur Ammerländer Heerstraße (klassifizierte Straße) geführt wird. In der Variante 5a könnte es zu einer Fehlorientierung geradeaus in Richtung Südwesten (Einkaufszentrum) kommen.

Für die Variante 5a wurde die Fahrdynamik am besten bewertet, weil die Elementenfolge relativ stetig und die Radienfolge ausgewogen ist. Jedoch können auch die Varianten 4 und 5 hinsichtlich einer vorteilhafteren Fahrdynamik optimiert werden. Für die Varianten 4 und 5a sind darüber hinaus erhebliche Wechselwirkungen im Bauablauf mit dem Gewerbegebiet an der Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg zu erwarten, was negativ zu bewerten ist. Aus verkehrlicher Sicht unterscheiden sich die untersuchten und bewerteten Varianten insgesamt nur geringfügig, wodurch keine eindeutige Variantenentscheidung durch diesen Belang möglich ist.“

Aufgrund dieser Ergebnisse waren alle Varianten aus verkehrlicher Sicht unter Beachtung geeigneter Maßnahmen, wie bspw. einer Einrichtung einer Lichtsignalanlage oder Ergänzung einer Abbiegespur umsetzbar (vgl. Kap. 2.3.1/2.4 der Begründung).

Im nachfolgenden Schritt wurden daher Abwägungskriterien herauskristallisiert, da sich keine Variante als eindeutig vorteilhaft herausgestellt hat. Dadurch bedingt wurde reflektiert, welches die wichtigsten Gründe für den Bau einer solchen Straße sind. Diese Kriterien wurden bewusst durch die Reflektion des eigentlichen und übergeordneten Planungsziels bestimmt (vgl. Begründung Kap. 2.4).

Dabei haben sich folgende Kriterien ergeben:

1. Verbindungsfunktion der Entlastungsstraße für alle Verkehrsteilnehmer:

Der Rat der Stadt Oldenburg hat in seiner Sitzung am 31.03.2014 beschlossen, dass zur Verbesserung der Verkehrserschließung der nördlichen Stadtgebiete und insbesondere zur Entlastung des stark beeinträchtigten Verkehrs auf der Alexanderstraße eine Verbindungsstraße zwischen Alexanderstraße (L 824) und der Ammerländer Heerstraße (K 348) hergestellt werden soll.

Es soll somit eine Verbindung zwischen zwei klassifizierten Straßen (Alexanderstraße und Ammerländer Heerstraße) hergestellt werden.

Der Einzelhandel konzentriert sich in der Nähe des Plangebietes am Posthalterweg (Einkaufszentrum Wechloy) (Bestandsgewerbeflächen an der Ammerländer Heerstraße/ Einzelhandelsstandort Wechloy).

Folglich ist es nicht planerische Zielsetzung eine neue unmittelbare Anbindung an das Einkaufszentrum Wechloy umzusetzen, wodurch die Varianten 4 und 5a nicht entsprechend zielwirksam sind.

Das vorangestellte, städtebauliche Ziel besteht vielmehr darin, die mit Hilfe des Baurechtes geschaffenen eingeschränkten Gewerbegebiete der eigentlichen Zielgruppe, nämlich dem Handwerk und dem produzierenden Gewerbe, vorzuhalten und die gewerblichen Verkehre direkt auf die übergeordnete Straße, der Ammerländer Heerstraße (K 348), zu leiten.

Bei Varianten 4 und 5a sind zudem erhebliche Wechselwirkungen im Bauablauf mit dem Gewerbegebiet an der Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg zu erwarten. Gewerbliche Verkehre aus dem zukünftigen Gewerbegebiet auf dem Fliegerhorst werden bei Variante 4 und 5a zusätzlich zu dem bereits vorhandenen gewerblichen Verkehr auf dem Posthalterweg zugeleitet. Auch wird die Entlastungsstraße nicht zur Erschließung von Famila gebaut. Der Großteil der zusätzlichen Verkehre (von bzw. auf die Entlastungsstraße) hat nicht Ziel oder Quelle bei Einzelhandelsstandort Wechloy oder bei den Bestandsgewerbeflächen an der Ammerländer Heerstraße.

Das Verkehrsaufkommen eines neuen, großen Stadtteils auf dem Fliegerhorstgeländes und dem neuentstehenden Gewerbegebiet soll und muss demzufolge verträglich abgewickelt werden.

Um die erzielte eine Nutzungsmischung auf dem Fliegerhorst und u.a. auch einen Ausbau von Radwegen zu gewährleisten, benötigt es jedoch ein dafür angemessenes Erschließungssystem. In diesem Erschließungssystem müssen dabei alle Verkehrsteilnehmer bedacht werden, was bei der Planung der Entlastungsstraße vorliegend der Fall ist.

Denn mit dem Planvorhaben sollen die auf dem Fliegerhorstgelände entstehenden 950 Wohnungen eine bessere verkehrliche Anbindung, sowohl für den motorisierten (PKW) als auch für den nicht motorisierten Individualverkehr (Fußgänger und Radfahrer) und den ÖPNV erhalten. Somit dient die Entlastungsstraße nicht nur für den motorisierten Individualverkehr, sondern auch für Fußgänger, Radfahrer und den ÖPNV.

Der markant gelegene Fuß- und Radweg wird zunächst entlang der Gleistrasse fortgeführt, so wie es im Masterplan vorgesehen ist. Der bereits in der Örtlichkeit vorhandene Fuß- und Radweg am „Peerdebrok“ wird des Weiteren berücksichtigt und festgesetzt. Der südöstlich des Geltungsbereiches gelegene Teil des Peerdebroks wird dabei umgeleitet und über eine dortige Querungshilfe geführt, wobei in diesem Abschnitt ein Zweirichtungsradweg vorgesehen ist.

Ab der Querungshilfe im angebauten Bereich ist der Radweg beidseitig nur als Einrichtungsradweg geplant. Demnach wird der Teilabschnitt des Peerdebroks wieder auf kürzestem Wege zur alten Trasse des Peerdebroks geführt, indem der

Fuß- und Radweg (F+R) an den nördlich gelegenen F+R aus dem Bebauungsplan N-777 F anschließt. Folglich wird eine bislang fehlende Tangentialverbindung der dortigen Wohngebiete mit der Ammerländer Heerstraße durch die Entlastungsstraße entwickelt und damit eine wichtige innerstädtische Radverkehrsachse erschlossen und kurze Wegeverbindungen für alltägliche Radverkehre geschaffen. Das Konzept samt des Regelprofils ist der Anlage 5 und 6, der Begründung zum Bebauungsplan, zu entnehmen. Dieses wurde vom Amt für Verkehr und Straßenbau der Stadt Oldenburg, unter Einbeziehung aller notwendigen Parameter und der örtlichen Gegebenheiten, erarbeitet.

Ebenso werden verstärkt ÖPNV-Anbindungen berücksichtigt, damit das Angebot des öffentlichen Verkehrs ausgeweitet werden kann. Das Ziel einer Anhebung der ÖPNV-Nutzung kann allerdings nur durch ein attraktives Angebot erreicht werden, um so in großem Umfang neue Fahrgäste für den ÖPNV zu gewinnen und Fahrten vom PKW zu verlagern. Die Entlastungsstraße kann dazu beitragen das Ziel einer Anhebung der ÖPNV-Nutzung -bspw. durch schnellere Busverbindungen- zu erreichen und die Alexanderstraße dabei zeitgleich zu entlasten. Denn auch durch geringere Verkehrsbelastungen, bspw. an der Alexanderstraße und durch kürzere Wege steigt die Lebensqualität der dort umliegenden Wohngebiete. Kürzere Wege bedingen dann auch einen geringeren Energieverbrauch und das Umsteigen auf den ÖPNV und die Wahrnehmung des ausgebauten Radwegenetzes.

2. Fahrstreckenlängen [km] der Trassenvarianten (Entfernung zw. Peerdebrook und Ammerländer Heerstraße):

Die der Bewertung zugrunde gelegten Trassenlängen beziehen sich bei allen zehn Varianten immer bis zum jeweiligen Anschluss an die Ammerländer Heerstraße (klassifizierte Straße), damit der notwendige Lückenschluss innerhalb des städtischen Hauptverkehrsstraßennetzes gegeben ist.

Dementsprechend ist auch bei den Varianten 1, 1a, 2, 4, 4a und 5a der entsprechende Abschnitt des Posthalterweges und auch der Straße Am Heidbrook mit in die Gesamtstrecke einzubeziehen.

Die Streckenlänge basiert demnach auf der gesamtbetrachteten Strecke vom Ausgangspunkt, hier Peerdebrook, und dem endgültigen Anschlusspunkt, hier Ammerländer Heerstraße. Also die gesamte Länge des jeweiligen Trassenkörpers, der die vorhandenen Flächen überplant. Auch die gesamte Trassenuntersuchung baut auf den Längen der SHP-Varianten (Stand 2019) bzw. den gänzlich tangierten Flächen auf, somit wurden in die Trassenuntersuchung auch die Flächen des Posthalterweges und des Heidbrooks einbezogen.

Dadurch, dass alle Trassen somit vom Startpunkt und bis zum Anschlusspunkt an die Ammerländer Heerstraße betrachtet wurden, konnte eine Einheitlichkeit in der Bewertung erzielt werden. Denn auch der Heidbrook/Posthalterweg müsste bei

Realisierung der Varianten 4 und 5a baulich umgestaltet werden. Im Falle des Heidbrooks käme dies nahezu einem Straßenneubau gleich. Somit liegt für die Variante 5 die kürzeste Gesamtstreckenlänge vor.

3. geringstmögliche Zerschneidung von naturschutzfachlich wertvollen zusammenhängenden Flächen (vgl. Begründung Kap. 2.4):

Lebensraumverluste für Pflanzen/Tiere können anlagebedingt im Bereich der Trasse und erforderlicher Nebenanlagen stattfinden. Erdbaubedingte Beeinträchtigungen und Bodenverdichtung können zu Lebensraumverlusten bzw. Veränderungen der Standortfaktoren für Pflanzen und Tiere führen. Infolge von Zerschneidungen aber auch randlichen Beeinträchtigungen können Räume verengt werden, was einen Funktionsverlust bedeuten kann. Durch Barrierewirkungen können Wechsel- und Wanderbeziehungen von Tieren vermindert bzw. ggf. vollständig unterbunden werden.

Hinsichtlich der geringstmöglichen Zerschneidungseffekte, der nach der Filterstufe III übrig gebliebenen Varianten 4, 5 und 5a, tangieren die Variante 4 und 5a in der Grobtrassierung die Überplanung von Gemeinbedarfsflächen und Sonderbauflächen. Zwar kann der Trassenverlauf optimiert werden, sodass diese Flächen nicht mehr betroffen sind, allerdings wird durch die Verschiebung der Trasse in nördliche Richtung dann der dort befindliche Wald tangiert. Es müsste dabei auf einer Breite zw. 3 m-4,5 m in den Waldrand am Posthalterweg eingegriffen werden, zzgl. 2-5m temporären Arbeitsstreifen. Auch müsste auf einer Breite zw. 2 m-8 m in den Waldrand am Heidbrook eingegriffen werden, zzgl. 2-5m temporären Arbeitsstreifen.

Variante 5 hingegen muss weder großzügig private Flächen umgehen, noch werden durch ihre Optimierung weitere Waldflächen überplant. Nach Einschätzung der Unteren Naturschutzbehörde ist bei der Variante 5 eine eher randliche Durchschneidung gegenüber einer zentralen Durchschneidung möglich. Daneben bedingt die Variante 5 die geringstmögliche Zerschneidung von naturschutzfachlich wertvollen zusammenhängenden Flächen (Schutzgut Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt) aufgrund der Möglichkeit der Optimierung des Trassenverlaufs.

Dies wird durch fachgutachterliche Einschätzung sowie nach Einschätzung der Unteren Naturschutzbehörde bestätigt.

Die Variante 5 verläuft bereits in der Grobplanung randlich eines zusammenhängenden Flächenkomplexes, sodass dieser in weiten Teilen erhalten bleibt, während insbesondere die Variante 4 für eine Zerschneidung des Flächen- und Habitatkomplexes sorgt. Darüber hinaus sorgen die im Bebauungsplan festgesetzten Amphibienleiteinrichtungen für die Anbindung des zusammenhängenden Komplexes an die umliegenden Habitate, sodass auch diese räumlichen Beziehungen aufrechterhalten werden können.

Das Abwägungsergebnis hatte zur Folge, dass sich schlussendlich die Variante 5 in der Gesamtabwägung als die verträglichste Lösung herausstellt, da sie im Verhältnis die günstigsten Eigenschaften hat.

Zudem wird sie den Grundsätzen des Vermeidungs- und Minderungsgebots in vollem Umfang, bei gleichzeitiger Erfüllung des Planungszieles - der Entlastung des Verkehrs auf der Alexanderstraße sowie der übergeordneten Verbindungsfunktion der Alexanderstraße auf Höhe des Fliegerhorstes und der Ammerländer Heerstraße - gerecht.

Darüber hinaus wurde mit den im Verfahren vorgelegten Gutachten und der durchgeführten Trassenvariantenanalyse, unter Berücksichtigung der heutigen Bedarfe und Entwicklungen, die vorliegende Trassenführung fach- und sachgerecht, im Rahmen einer ergebnisoffenen und gerechten Abwägung aller öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gem. § 1 Abs. 7 Baugesetzbuch (BauGB), ermittelt.

**78. ÄNDERUNG DES FLÄCHENNUTZUNGSPLANES
UND
BEBAUUNGSPLAN N-777 G
(FLIEGERHORST / HALLENSICHEL-OST / ENTLASTUNGSSTRAßE)**

Prüfung der Stellungnahmen

Öffentliche Auslegung vom 30.04.2020 bis zum 12.06.2020

Nr.:	Schreiben vom:		Lage der Fläche:
6	14.05.2020	Privater Einwender	Fliegerhorst/ Hallensichel-Ost/ Entlastungsstraße

Stellungnahmen

Die Originale der Stellungnahmen liegen in den Sitzungen des Ausschusses für Stadtplanung und Bauen/VA/Rates vor. Der Originaltext der Stellungnahmen ist im Folgenden wiedergegeben.

Zur ausgelegten Bauleitplanung nehme ich als Einwohner der Stadt Oldenburg wie folgt Stellung:

Als Oberzentrum wird Oldenburg auch künftig weitere Einwohner aufnehmen und ihnen Arbeitsplätze bieten müssen, auch bei schrumpfender Gesamtbevölkerung im Flächenland Niedersachsen. Die Einstellung der militärischen Nutzung des Fliegerhorstes ist ein Glücksfall für die Stadtentwicklung und ermöglicht es, unsere Stadt mit vergleichsweise geringen ökologischen Nachteilen wachsen zu lassen; auch der Landwirtschaft werden dabei keine Flächen entzogen.

Als klar wurde, dass der Bund mehr als 300 ha freigeben wird, sah ich Platz für 15.000 Mitbürger zum Wohnen und Arbeiten, womit die Alexanderstraße, in deren Umfeld ich lebe, hoffnungslos überfordert wäre. Ein Autobahnanschluss müsste her. Wie die roten Linien, die ich vor Jahren auf das anhängende Satellitenfoto zeichnete, zeigen, wären sogar zwei Anschlussstellen

Prüfungsvorschläge

Die Stadt Oldenburg nimmt zur Kenntnis, dass seitens des Einwenders das grundsätzliche Planungsziel begrüßt wird.

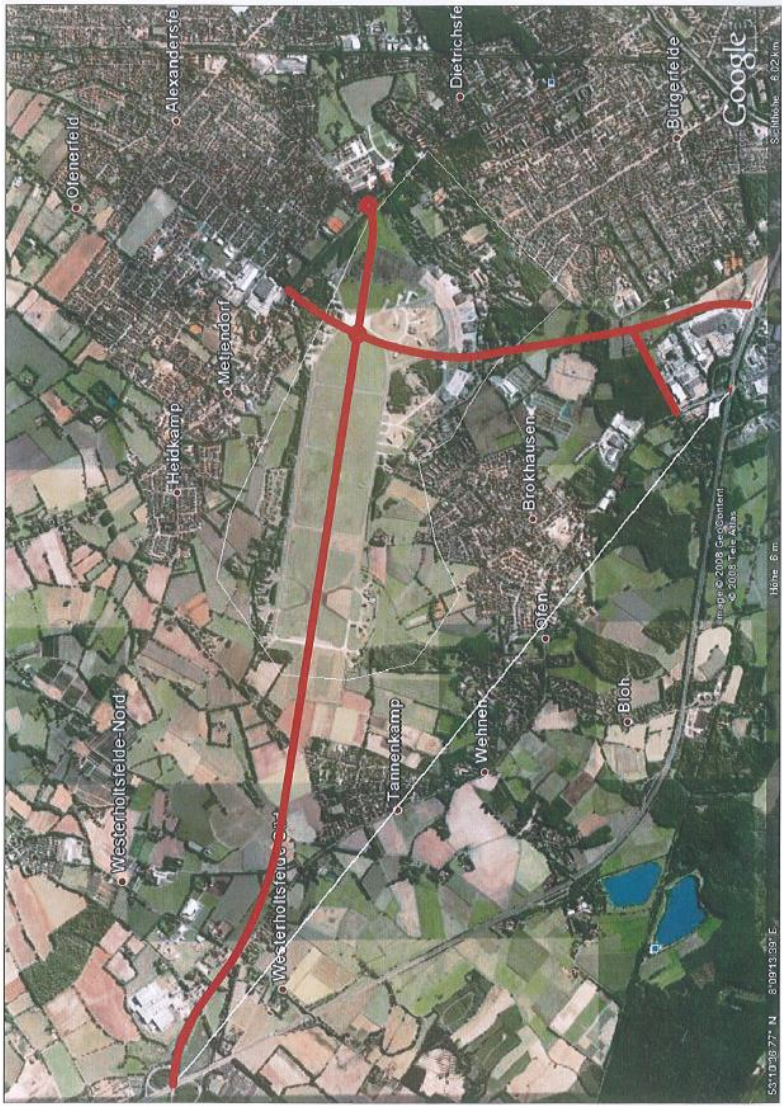
Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich.

von dem neuen Stadtquartier mit wenigen neuen Straßenkilometern erreichbar.

Ich begrüße die ausgelegte Bauleitplanung mit der Straßenanbindung an die Ammerländer Heerstraße in der Nähe der Anschlussstelle Wechloy sehr und wünsche viel Erfolg bei deren Umsetzung.

Für die Möglichkeit zur Einsichtnahme in die ausführlichen und verständlich dargestellten Planunterlagen bedanke ich mich.

Für die Zukunft wünsche ich mir eine enge Zusammenarbeit zwischen der Stadt Oldenburg und den angrenzenden Gemeinden im Ammerland, mit dem Ziel, Wohnen und Arbeiten im Umfeld der Autobahnanschlussstelle Neuenkrüge und auf den ehemaligen Fliegerhorstflächen gedeihlich und umweltfreundlich zu entwickeln.



**78. ÄNDERUNG DES FLÄCHENNUTZUNGSPLANES
UND
BEBAUUNGSPLAN N-777 G
(FLIEGERHORST / HALLENSICHEL-OST / ENTLASTUNGSSTRAßE)**

Prüfung der Stellungnahmen

Öffentliche Auslegung vom 30.04.2020 bis zum 12.06.2020

Nr.:	Schreiben vom:		Lage der Fläche:
7	09.06.2020	Privater Einwender	Fliegerhorst/ Hallensichel-Ost/ Entlastungsstraße

Stellungnahmen

Die Originale der Stellungnahmen liegen in den Sitzungen des Ausschusses für Stadtplanung und Bauen/VA/Rates vor. Der Originaltext der Stellungnahmen ist im Folgenden wiedergegeben.

Bereits jetzt befindet sich mit dem Pferdebrook ein attraktiver Fuß- und Radweg im Umfeld des Gebiets. Bei der Ausgestaltung der neuen Fuß- und Radwege wäre eine gute Integration wünschenswert.

In der angehängten Karte habe ich die bestehenden Fuß-/Radwege violett gefärbt. Statt des nun geplanten Verlaufs des neuen Radwegs entlang der bestehenden Straße würde sich eine Führung entlang der ehemaligen Gleisstrecke anbieten. So könnte an die Kreuzung Pferdebrook und Brokhauser Weg angeschlossen werden.

Prüfungsvorschläge

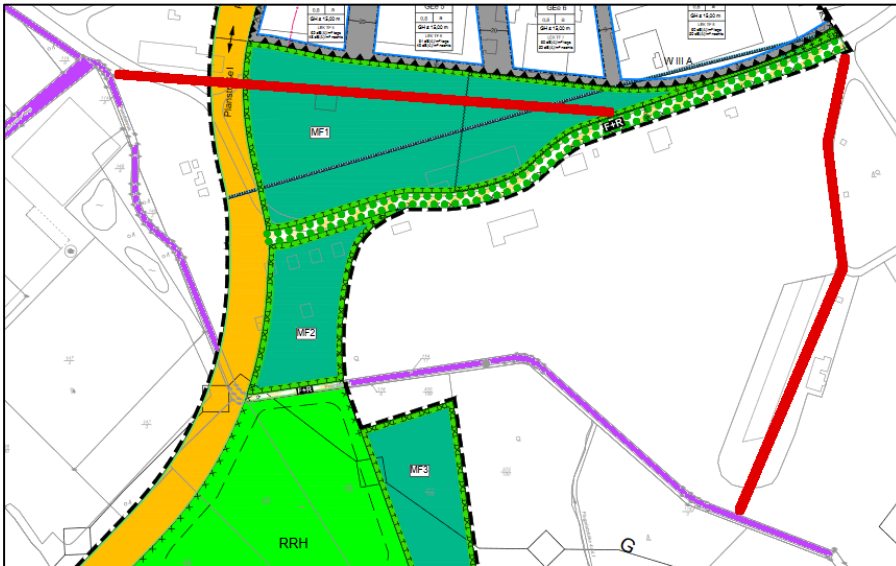
Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich.

Die nebenstehenden Hinweise zum Fuß-/Radweg werden zur Kenntnis genommen.

Der markant gelegene Fuß- und Radweg wird zunächst entlang der Gleistrasse fortgeführt, so wie es im Masterplan vorgesehen ist. Der bereits in der Örtlichkeit vorhandene Fuß- und Radweg am „Peerdebrok“ wird des Weiteren berücksichtigt und festgesetzt. Der südöstlich des Geltungsbereiches gelegene Teil des Peerdebroks wird dabei umgeleitet und über eine dortige Querungshilfe geführt, wobei in diesem Abschnitt ein Zweirichtungsradweg vorgesehen ist.

Ab der Querungshilfe im angebauten Bereich ist der Radweg beidseitig nur als Einrichtungsradschulweg geplant. Demnach wird der Teilabschnitt des Peerdebroks wieder auf kürzestem Wege zur alten Trasse des Peerdebroks geführt, indem der Fuß- und Radweg (F+R) an den nördlich gelegenen F+R aus dem Bebauungsplan N 777 F anschließt. Folglich wird eine bislang fehlende Tangentialverbindung der

Für die Zukunft (nicht Teil des Bebauungsplans) wäre zudem eine Verbindung nach Süden wünschenswert. Diese könnte bis auf wenige Meter entlang eines bestehenden Weges erfolgen.



dortigen Wohngebiete mit der Ammerländer Heerstraße durch die Entlastungsstraße entwickelt und damit eine wichtige innerstädtische Radverkehrsachse erschlossen und kurze Wegeverbindungen für alltägliche Radverkehre geschaffen. Das Konzept samt des Regelprofils ist der Anlage 5 und 6, der Begründung zum Bebauungsplan, zu entnehmen. Dieses wurde vom Amt für Verkehr und Straßenbau der Stadt Oldenburg, unter Einbeziehung aller notwendigen Parameter und der örtlichen Gegebenheiten, erarbeitet.

Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich. Anderweitige Verbindungen außerhalb des Geltungsbereiches sind zukünftig außerhalb dieses Bauleitplanverfahrens zu untersuchen.

**78. ÄNDERUNG DES FLÄCHENNUTZUNGSPLANES
UND
BEBAUUNGSPLAN N-777 G
(FLIEGERHORST / HALLENSICHEL-OST / ENTLASTUNGSSTRAßE)**

Prüfung der Stellungnahmen

Öffentliche Auslegung vom 30.04.2020 bis zum 12.06.2020

Nr.:	Schreiben vom:		Lage der Fläche:
8	10.06.2020	Privater Einwender (mit 14 Einzelstimmungen)	Fliegerhorst/ Hallensichel-Ost/ Entlastungsstraße

Stellungnahmen

Die Originale der Stellungnahmen liegen in den Sitzungen des Ausschusses für Stadtplanung und Bauen/VA/Rates vor. Der Originaltext der Stellungnahmen ist im Folgenden wiedergegeben.

Dieser Einwender hat insgesamt 14 Stellungnahmen digital über die Beteiligungs-Homepage des Stadtplanungsamtes abgegeben:

1. Stellungnahme des Einwenders

Infolge COVID-19 ist die Stadt Oldenburg mit einem hohen Haushaltsdefizit konfrontiert. Zugleich bestehen in der sozialen Infrastruktur erhebliche Mängel wie hygienisch ungenügende Schulgebäude und Instandhaltungsschleim bei Sportstätten. Hinzu kommt als Rahmenbedingung der Verschuldungsanstieg bei Bund und Land. Eine nachhaltige Haushaltspolitik gebietet vor diesem Hintergrund eine Zurückstellung des Baus einer neuen Straße.

2. Stellungnahme des Einwenders

Die Planung zu einer möglichen Durchgangsstraße erfolgt in einer der größten Krisen. COVID-19 benachteiligt insbesondere sozial schwache Kinder, die wegen hygienisch ungenügender Schulgebäude und mangelnden Perso-

Prüfungsvorschläge

Die Stadt nimmt die nebenstehenden Anmerkungen zur Kenntnis.

Dies erfolgt ohne Planänderung. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich. Die angeführten Punkte, wie hygienisch ungenügende Schulgebäude und Instandhaltungsschleim bei Sportstätten oder die Haushaltspolitik sind nicht Aufgabe der vorliegenden Bauleitplanung.

Auch deutet die weitere Durchführung der Bauleitplanung zur Entlastungsstraße nicht, dass nicht auch anderweitige Planungen oder politische Beschlüsse der Stadt Oldenburg parallel dazu durchgeführt werden können.

Die Stadt nimmt die nebenstehenden Anmerkungen zur Kenntnis.

Dies erfolgt ohne Planänderung. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich. Die Einstellung des Flugbetriebes auf dem Fliegerhorst, das Ende der militärischen Nutzung und letztendlich der Grundstücksübergang an die Stadt Oldenburg im

nals auf Home Schooling verwiesen werden und dabei nicht mehr erfolgreich betreut werden können mit Bildungsnachteilen für ihr gesamtes Leben. Eine sozial gerechte Politik sollte bei öffentlichen Investitionen den Schulen statt einer Straße Priorität geben und die Erfüllung des staatlichen Bildungsauftrags gewährleisten.

3. Stellungnahme des Einwenders

Die erwogene Durchgangsstraße stellt eine unzumutbare Lärmbelastung für die Bewohner in dem neuen Stadtteil auf dem ehemaligen Fliegerhorst und in Dietrichsfeld dar.

Jahr 2014 sowie die bereits im Jahr 2008 erworbenen Flächen zwischen ehemaligem Fliegerhorst und Ammerländer Heerstraße ermöglichten es, im vorliegenden Bauleitplanverfahren konkrete Planungen zum Bau dieser noch fehlenden Querverbindung einzuleiten.

Im Frühjahr 2015 wurde ein umfassender Prozess der Öffentlichkeitsbeteiligung initiiert, der im Masterplan Zukunftsplan 2030+ Fliegerhorst Oldenburg seinen Abschluss fand. Der Verwaltungsausschuss hat darauffolgend in seiner Sitzung am 06.12.2018 die Aufstellung des Bebauungsplans N-777 G beschlossen.

In dieser Zeit war die COVID-19-Pandemie von niemandem absehbar.

Die angeführten Punkte, wie hygienisch ungenügender Schulgebäude und mangelnden Personals auf Home Schooling sind nicht Aufgabe der vorliegenden Bauleitplanung.

Auch deutet die weitere Durchführung der Bauleitplanung zur Entlastungsstraße nicht, dass nicht auch anderweitige Planungen oder politische Beschlüsse der Stadt Oldenburg parallel dazu durchgeführt werden können.

Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich.

Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch mit samt der ausführlichen, schalltechnischen Untersuchungen (vgl. der Fachgutachten zur Begründung „schalltechnisches Gutachten zur Ermittlung einer geeigneten Trasse für die innerhalb des Bebauungsplans Nr. N-777 G der Stadt Oldenburg geplante Entlastungsstraße“, Beurteilung von Verkehrsräuschemissionen“ sowie „schalltechnisches Gutachten für die innerhalb des Bebauungsplans Nr. N-777 G der Stadt Oldenburg geplante Entlastungsstraße, Beurteilung von Verkehrsräuschemissionen“ des Büros itap GmbH) wurden im Rahmen der Trassenvariantenanalyse (vgl. Kap. 2) umfassend ausgearbeitet.

Im Rahmen der Trassenvariantenuntersuchung (vgl. Kap. 2.4 der Begründung zum Bebauungsplan) wurden die betriebsbedingten Auswirkungen des Schutzgutes Mensch mittels des erstellten schalltechnischen Gutachtens des Büros itap erhoben. Aus den Berechnungsergebnissen haben sich Überschreitungen in Bezug zu den Immissionsgrenzwerten der 16. BImSchV sowie in Bezug zu den Orientierungswerten der DIN 18005 an den Immissionspunkten auf die umliegenden Siedlungsstrukturen ergeben. An den Anzahlen der Überschreitungen wurde deutlich, dass die Varianten 5 und 5a die gleiche Anzahl besitzen und die Variante 4 mit den meisten Überschreitungen aufgeführt ist. Die Varianten 5 und 5a unterscheiden sich laut Gutachten ausschließlich in den Überschreitungen der Orientierungswerte am Immissionsort IP 11 (Variante 5: 5,8 dB im Tagraum; Variante 5a: 5,7 dB im Tagraum). Dieser Unterschied von lediglich 0,1 dB ist jedoch als deutlich geringfügig einzustufen, da dieser Wertabstand für das menschliche Gehör nicht

4. Stellungnahme des Einwenders

Den Abwägungen zu einer möglichen Durchgangsstraße fehlt die Einbettung in ein Klimakonzept der Stadt Oldenburg. Der Bau einer Durchgangsstraße, die zusätzlichen Verkehr induziert, läuft den Klimazielen entgegen, zu denen sich auch Deutschland verpflichtet hat, und trägt zum Klimawandel bei, der schlimmere Folgen als COVID-19 hat.

wahrnehmbar ist. Daneben erfolgte die Beurteilung der Varianten nach der Länge und der Anzahl der geschlossenen Lärmschutzwände (Länge x Höhe) an den umliegenden Immissionsorten sowie die Beeinträchtigung durch visuelle Effekte, wobei diese in der Datenmatrix als Quadratmeterwerte angegeben wurden.

Darüber hinaus wurden, nach der Durchführung der vergleichenden Analyse, im Rahmen des schalltechnischen Gutachtens von itap, die von der Variante 5 der Entlastungsstraße ausgehenden Verkehrsräuschimmissionen an der umliegenden Bebauung untersucht. Die umliegende Bebauung unterliegt dem Schutzanspruch eines reinen und allgemeinen Wohngebiets sowie dem eines Misch- und eines Gewerbegebiets.

An den maßgeblichen, von dem Bau der Entlastungsstraße und der Änderung der Ammerländer Heerstraße betroffenen Immissionsorten wurde keine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte durch den jeweiligen Beurteilungspegel festgestellt. Demnach ist gemäß VLärmSchR 97 durch den Träger der Straßenbaulast kein aktiver Lärmschutz zu erbringen bzw. besteht für die Eigentümer der betroffenen Bebauung kein Erstattungsanspruch bzgl. passiver Lärmschutzmaßnahmen gegenüber dem Träger der Straßenbaulast.

Auch konnte mit der vorliegenden Optimierung des Trassenverlaufs der Variante 5 erzielt werden, dass die Immissionsgrenzwerte gemäß der 16. BImSchV durch die zukünftige Verkehrssituation an den maßgeblich betroffenen Immissionsorten eingehalten werden können. Dieser Unterschied zum ersten Gutachten von itap ergibt sich dadurch, dass die maßgeblichen Immissionsorte auf die konkrete Variante angepasst sowie speziell für diese Variante erhobene Verkehrsdaten berücksichtigt werden konnten. Somit wurde auch diesem privaten Belang ausreichend Rechnung getragen.

Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich.

Mit dem Planungsziel wird der Strategie der Revitalisierung/Wiedernutzbarmachung von Flächen entsprochen, welches sowohl der Strategie des Klimaschutzes als auch der der Klimaanpassung entspricht. In den letzten zehn Jahren sind mehrere, auch konversionsrelevante Novellierungen des Baugesetzbuchs (BauGB) vorgenommen worden. So ist mit der BauGB-Novelle 2011 die Bedeutung des Klimaschutzes als Abwägungstatbestand in der Bauleitplanung deutlich gestiegen. Grundlegend wird auch einer städtebaulichen Nachverdichtung im Rahmen einer Konversion der brachgefallenen Fläche des ehemaligen Fliegerhorsts, im direkten Anschluss an einen vorgeprägten Siedlungsbereich entsprochen.

Zum einen wurde in den Bebauungsplan aufgenommen, dass „mindestens 50 % der technisch nutzbaren Dachfläche von neu errichteten Gebäuden müssen der

Energiegewinnung aus erneuerbaren Energien (vorrangig Photovoltaik oder Solarthermie) dienen. Eine Ausnahme kann zugelassen werden, wenn ein Energiekonzept realisiert wird, bei dem eine mindestens gleich große regenerative Energiemenge, z. B. durch regenerative Kraft-Wärme-Kopplung oder im Verbund mit anderen Dachflächen, bereitgestellt wird. Sofern in einem gesamtheitlichen Energiekonzept auch die Speicherung oder Wandlung von erneuerbarer Energie vorgesehen wird, kann dies in Ergänzung auf den Dachflächen zulässig gemacht werden“ (vgl. § 5 des Satzungstextes und Kap. 6.1.5 der Begründung). Darüber hinaus wurden vegetations- und freiflächenbezogene Festsetzungen getroffen, um u.a. zahlreiche Baumanpflanzungen, versickerungsfähige Ausführung der Zufahrten und Stellplätze und Walflächen vorzugeben (vgl. § 7 des Satzungstextes und Kap. 6.1.6 der Begründung). Ebenfalls wurden diesbezüglich örtliche Bauvorschriften, bspw. zu Heckenanpflanzungen oder zu dauerhaft zu begrünenden Flächen aufgenommen (vgl. § 10 des Satzungstextes und Kap. 8 der Begründung). Die Strategien der Klimaanpassung und des Klimaschutzes werden in der Stadt- und Siedlungsentwicklung der Stadt Oldenburg berücksichtigt.

Das integrierte Energie- und Klimaschutzkonzept für die Stadt Oldenburg (InEKK) (2011) wurde zudem in der Planung berücksichtigt. Dieses beinhaltet u.a. folgende Punkte für den Verkehr:

Einerseits soll das Angebot und die weitere Entwicklung von zentrumsnahen Wohnbauflächen ausgeweitet werden. Dabei spielt die Nachverdichtung (Wohnen, Versorgung, Arbeitsplätze) insbesondere im innenstadtnahen Bereich bzw. in der polyzentrischen Orientierung eine große Rolle, die mit dem gesamten Projekt des Fliegerhorstes umgesetzt wird. Durch die Nutzungsmischung von Gewerbe, Wohnen und gemischten Strukturen kann eine Reduzierung von Pendlerverkehren durch Verkehrsvermeidung durch fußläufig erreichbare Angebote des täglichen Bedarfs, Dienstleistungen und ärztlicher Versorgung sowie durch die Akzentuierung räumlicher Nähe von Wohnen und Arbeiten erzielt werden. Andererseits werden radverkehrsfördernde Maßnahmen zum Ausbau und Verbesserung des bestehenden Fahrradwegenetzes („Schnellwege“) betont (vgl. InEKK S. 48).

Um solch eine Nutzungsmischung und u.a. auch einen Ausbau von Radwegen zu gewährleisten, benötigt es jedoch ein dafür angemessenes Erschließungssystem. In diesem Erschließungssystem müssen dabei alle Verkehrsteilnehmer bedacht werden, was bei der Planung der Entlastungsstraße vorliegend der Fall ist. Denn mit dem Planvorhaben sollen die auf dem Fliegerhorstgelände entstehenden 950 Wohnungen eine bessere verkehrliche Anbindung, sowohl für den motorisierten (PKW) als auch für den nicht motorisierten Individualverkehr (Fußgänger und Radfahrer) und den ÖPNV erhalten. Somit dient die Entlastungsstraße nicht nur

für den motorisierten Individualverkehr, sondern auch für Fußgänger, Radfahrer und den ÖPNV.

Der markant gelegene Fuß- und Radweg wird zunächst entlang der Gleistrasse fortgeführt, so wie es im Masterplan vorgesehen ist. Der bereits in der Örtlichkeit vorhandene Fuß- und Radweg am „Peerdebrok“ wird des Weiteren berücksichtigt und festgesetzt. Der südöstlich des Geltungsbereiches gelegene Teil des Peerdebroks wird dabei umgeleitet und über eine dortige Querungshilfe geführt, wobei in diesem Abschnitt ein Zweirichtungsradweg vorgesehen ist.

Ab der Querungshilfe im angebauten Bereich ist der Radweg beidseitig nur als Einrichtungsradschulter geplant. Demnach wird der Teilabschnitt des Peerdebroks wieder auf kürzestem Wege zur alten Trasse des Peerdebroks geführt, indem der Fuß- und Radweg (F+R) an den nördlich gelegenen F+R aus dem Bebauungsplan N-777 F anschließt. Folglich wird eine bislang fehlende Tangentialverbindung der dortigen Wohngebiete mit der Ammerländer Heerstraße durch die Entlastungsstraße entwickelt und damit eine wichtige innerstädtische Radverkehrsachse erschlossen und kurze Wegeverbindungen für alltägliche Radverkehre geschaffen. Das Konzept samt des Regelprofils ist der Anlage 5 und 6, der Begründung zum Bebauungsplan, zu entnehmen. Dieses wurde vom Amt für Verkehr und Straßenbau der Stadt Oldenburg, unter Einbeziehung aller notwendigen Parameter und der örtlichen Gegebenheiten, erarbeitet.

Darüber hinaus werden verstärkt ÖPNV-Anbindungen berücksichtigt, damit das Angebot des öffentlichen Verkehrs ausgeweitet werden kann. Das Ziel einer Anhebung der ÖPNV-Nutzung kann allerdings nur durch ein attraktives Angebot erreicht werden, um so in großem Umfang neue Fahrgäste für den ÖPNV zu gewinnen und Fahrten vom PKW zu verlagern. Die Entlastungsstraße kann dazu beitragen dieses Ziel zu erreichen, da die Buslinien auf der Entlastungsstraße schneller ans Ziel kommen, als bspw. auf der überlasteten Alexanderstraße.

Denn auch durch geringere Verkehrsbelastungen, bspw. an der Alexanderstraße und durch kürzere Wege steigt die Lebensqualität der dort umliegenden Wohngebiete. Kürzere Wege bedingen zudem einen geringeren Energieverbrauch.

Auch aufgrund der derzeitigen Energiewende ist es in den kommenden Jahren denkbar, dass Elektroautos oder auch Gas-Hybrid-Fahrzeuge, sowohl für den ÖPNV als auch für den Kommunalverkehr, führend auf den Markt kommen, die ebenfalls auf der Entlastungsstraße verkehren können.

Neben der Umsetzung der Entlastungsstraße sollte trotz dessen öffentlichkeitswirksam aufgezeigt werden, dass die Nutzung von Biomethan als Kraftstoff gleichermaßen eine nachhaltigkeitsorientierte Option zur CO₂-Reduktionen als auch zur Reichweitenverlängerung der fossilen Ressourcen ist. Ebenso sollte weiterhin die

5. Stellungnahme des Einwenders

Laut dem Niedersächsischer Minister für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz ist die Flächenversiegelung eine gravierende Ursache für das Artensterben, insbesondere bei Insekten, in unserer Region. Diese Wirkung wird bei der möglichen Durchgangsstraße nicht ausreichend betrachtet. Es fehlt eine Einbettung der Abwägungen zu einer Durchgangsstraße in ein Konzept zum Stopp des voranschreitenden Artensterbens insbesondere bei Insekten.

Förderung innovativer und klimafreundlicher Mobilitätskonzepte zur Verknüpfung von ÖPNV und Car-Sharing verfolgt werden.

Andererseits hebt das integrierte Energie- und Klimaschutzkonzept für die Stadt Oldenburg (InEKK) die Unterstützung von Unternehmen (Betriebliches Mobilitätsmanagement (BMM)) hervor. Somit liegt auch ein Teil im Verantwortungsbereich privater Unternehmen und öffentlicher Arbeitgeber zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs auf Arbeitswegen (An-/Abreise der Mitarbeiter), bei Dienstwegen u. Geschäftsreisen, Besucher- u. Kundenverkehr, Bioerdgas-Einsatz im öffentlichen Fuhrpark). Daneben sollen auch Car-Sharing-Programme bedacht werden (vgl. InEKK S. 48ff.). Das Thema Car-Sharing wurde bereits in dem Masterplan zum Fliegerhorst integriert und wird auch in der Begründung zum Bebauungsplan im Kapitel 4.5, Masterplan Nr. 4 hervorgehoben.

Auch wenn diese beiden Punkte zwar nicht Aufgabe der Bauleitplanung sind, können diese im Rahmen der Ausführungsplanung ermöglicht werden.

Hierbei spielt jedoch auch immer die Bereitschaft jedes Einzelnen eine Rolle, sowohl von Automobilherstellern, von Unternehmen (bspw. der sich ansiedelnden Unternehmen, aber auch der Busunternehmen in Oldenburg) als auch von Bürgerinnen und Bürgern.

Die Verkehrswende kann somit nicht durch eine Bauleitplanung stattfinden, sondern muss von Seiten der Bevölkerung durch das Nutzerverhalten erfolgen.

Das vorliegende planerische Ziel der Entlastungsstraße schließt folglich eine nachhaltigere Verkehrsnutzung nicht aus.

Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich.

Grundsätzlich wird an dieser Stelle angemerkt, dass es sich im nördlichen Teilabschnitt der Entlastungsstraße um das betonierte Flugfeld handelt, das für den Bau einer künftigen Straße sogar zurückgebaut werden muss. Es wird also Fläche eher entsiegelt als zusätzlich versiegelt.

Dem Umweltbericht ist zudem zu entnehmen, dass der Geltungsbereich des Bebauungsplanes eine Flächengröße von rd. 20,3 ha umfasst. Von der Gesamtfläche des Geltungsbereichs sind bereits 10,04 ha durch bestehende Gebäude und Straßen versiegelt. Durch die Festsetzungen des Bebauungsplanes N-777 G wird eine versiegelbare Fläche von rd. 8,57 ha planungsrechtlich zulässig. Insgesamt werden demnach im Zuge der Planung rd. 1,47 ha weniger versiegelt als im Bestand vorhanden. Darüber hinaus erfolgt die Festsetzung umfangreicher Vermeidungs-, Minimierungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, sodass keine erheblichen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft verbleiben. Darüber hinaus benennt

6. Stellungnahme des Einwenders

In der Planung für eine Durchgangsstraße wird auf ein 1990 erstelltes Hauptverkehrsstraßennetz Bezug genommen. In anderen Begründungen wird sogar in die 1960er Jahre zurückgegangen. Seitdem sind aber gravierende Änderungen eingetreten oder im Gang, wie z. B. der Klimawandel und der Mobilitätswandel. Die Planung einer Durchgangsstraße ignoriert den Wandel und die notwendige Anpassung und erweist sich als vergangenheitsorientiert.

das Niedersächsische Ministerium für Umwelt Energie, Bauen und Klimaschutz als Begründung für den Rückgang der Artenvielfalt nicht insbesondere die Flächenversiegelung, sondern diese nur unter anderem und auch hier nur als Begleitscheinung. Es heißt: „Die Gründe [für den Rückzug der Artenvielfalt] liegen vor allem in der Intensivierung der Landnutzung, insbesondere durch die Landwirtschaft, und die damit einhergehende starke Veränderung von spezifischen Lebensräumen: Trockenlegung und Überbauung, Zerschneidung, Verkleinerung sowie Stoffeinträge, aber auch Nutzungsänderungen oder Nutzungsaufgabe führen zunächst zur Verkleinerung beziehungsweise Zersplitterung oder sogar zur Auslöschung lokaler Populationen“. Daraus resultiert ein dringender Handlungsbedarf und das Erfordernis von Maßnahmen zum Insektenschutz. Gemäß Niedersächsischem Ministerium für Umwelt Energie, Bauen und Klimaschutz „wird es darauf ankommen, in der Agrarlandschaft und im Siedlungsraum Rückzugs- und Nahrungsräume für die Insektenfauna zu erhalten und wieder verstärkt zu entwickeln“. Diesem Anspruch wird im Rahmen des Bebauungsplans N-777 G z. B. durch umfangreiche Vermeidungs-, Minimierungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (z. B. Erhalt und Neuanpflanzung von Wald, Anlage eines naturnahen Regenrückhaltebeckens, Pflanzung von Alleebäumen etc.) Rechnung getragen.

Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich.

Das angesprochene Verfahren zur Erarbeitung des Masterplans in einem mehrstufigen, diskursiven Verfahren im Vorfeld der Bauleitplanung hat sich intensiv mit der Planung der Entlastungsstraße auseinandergesetzt. Allerdings war die Entlastungsstraße kein Ergebnis des Verfahrens, sondern ist ein Projekt der übergeordneten Verkehrs- und Stadtentwicklung. Die Entscheidung, dass eine Entlastungsstraße gebaut werden soll, ist an anderer Stelle getroffen worden und wurde mit dem Beschluss des Masterplans durch den Rat der Stadt Oldenburg bekräftigt.

Die Stadt Oldenburg ist seit dem 01.01.2014 Eigentümerin weiterer Flächen (ca. 110 ha) des Fliegerhorstes und somit der gesamten Fliegerhorstflächen innerhalb des Stadtgebietes. Im Frühjahr 2015 wurde ein umfassender Prozess der Öffentlichkeitsbeteiligung initiiert, der im Masterplan Zukunftsplan 2030+ Fliegerhorst Oldenburg seinen Abschluss fand. Der Prozess bestand aus einem mehrteiligen Verfahren, u. a. mit Veranstaltungen, den sog. Innovationscamps, bei denen die Öffentlichkeit sich aktiv in den Gestaltungsprozess des Masterplans einbringen konnte. Darauf folgend wurde im August 2016 der Masterplan für den ehemaligen Fliegerhorst mit dem Titel „Zukunftsplan 2020+“ vom Rat der Stadt Oldenburg beschlossen. Der Masterplan dient dabei als Grundlage für den vorliegenden Bebau-

ungsplan. Folglich ist das Planvorhaben der Entlastungsstraße mit samt dem Gewerbegebiet nicht „vergangenheitsorientiert“, sondern wird durch eine lange Historie und Konsistenz des Planungszieles gestützt (vgl. Begründung Kap. 1).

Über die Aufnahme der Entlastungsstraße Fliegerhorst in das Hauptverkehrsstraßennetz der Stadt Oldenburg hat der Rat in seiner Sitzung zudem am 27.08.2018 den entsprechenden Beschluss gefasst. Die vorgesehene Entlastungsstraße Fliegerhorst wurde dabei ohne Festlegung auf eine bestimmte Trassenführung in das Hauptverkehrsstraßennetz der Stadt Oldenburg aufgenommen. Der mögliche Trassenverlauf wird darin als projektierte Hauptverkehrsstraße von der Alexanderstraße im direkten Verlauf zur Ammerländer Heerstraße abgebildet. Folglich wurde das Hauptverkehrsstraßennetz der Stadt Oldenburg erst im Jahr 2018 um eine mögliche Trassenführung der Entlastungsstraße erweitert.

Mit dem Planungsziel wird zudem der aktuellen Strategie der Revitalisierung/Wiedernutzbarmachung von Flächen entsprochen, welches sowohl der Strategie des Klimaschutzes als auch der der Klimaanpassung entspricht. In den letzten zehn Jahren sind mehrere, auch konversionsrelevante Novellierungen des Baugesetzbuchs (BauGB) vorgenommen worden. So ist mit der BauGB-Novelle 2011 die Bedeutung des Klimaschutzes als Abwägungstatbestand in der Bauleitplanung deutlich gestiegen. Grundlegend wird auch einer städtebaulichen Nachverdichtung im Rahmen einer Konversion der brachgefallenen Fläche des ehemaligen Fliegerhorsts, im direkten Anschluss an einen vorgeprägten Siedlungsbereich entsprochen.

Zum einen wurde in den Bebauungsplan aufgenommen, dass „mindestens 50 % der technisch nutzbaren Dachfläche von neu errichteten Gebäuden müssen der Energiegewinnung aus erneuerbaren Energien (vorrangig Photovoltaik oder Solarthermie) dienen. Eine Ausnahme kann zugelassen werden, wenn ein Energiekonzept realisiert wird, bei dem eine mindestens gleich große regenerative Energiemenge, z. B. durch regenerative Kraft-Wärme-Kopplung oder im Verbund mit anderen Dachflächen, bereitgestellt wird. Sofern in einem gesamtheitlichen Energiekonzept auch die Speicherung oder Wandlung von erneuerbarer Energie vorgesehen wird, kann dies in Ergänzung auf den Dachflächen zulässig gemacht werden“ (vgl. § 5 des Satzungstextes und Kap. 6.1.5 der Begründung). Darüber hinaus wurden vegetations- und freiflächenbezogene Festsetzungen getroffen, um u.a. zahlreiche Baumanpflanzungen, versickerungsfähige Ausführung der Zufahrten und Stellplätze und Walflächen vorzugeben (vgl. § 7 des Satzungstextes und Kap. 6.1.6 der Begründung). Ebenfalls wurden diesbezüglich örtliche Bauvorschriften, bspw. zu Heckenanpflanzungen oder zu dauerhaft zu begrünenden Flächen aufgenommen (vgl. § 10 des Satzungstextes und Kap. 8 der Begründung).

Die Strategien der Klimaanpassung und des Klimaschutzes werden in der Stadt- und Siedlungsentwicklung der Stadt Oldenburg berücksichtigt.

Das integrierte Energie- und Klimaschutzkonzept für die Stadt Oldenburg (InEKK) (2011) wurde zudem in der Planung berücksichtigt. Dieses beinhaltet u.a. folgende Punkte für den Verkehr:

Einerseits soll das Angebot und die weitere Entwicklung von zentrumsnahen Wohnbauflächen ausgeweitet werden. Dabei spielt die Nachverdichtung (Wohnen, Versorgung, Arbeitsplätze) insbesondere im innenstadtnahen Bereich bzw. in der polyzentrischen Orientierung eine große Rolle, die mit dem gesamten Projekt des Fliegerhorstes umgesetzt wird. Durch die Nutzungsmischung von Gewerbe, Wohnen und gemischten Strukturen kann eine Reduzierung von Pendlerverkehren durch Verkehrsvermeidung durch fußläufig erreichbare Angebote des täglichen Bedarfs, Dienstleistungen und ärztlicher Versorgung sowie durch die Akzentuierung räumlicher Nähe von Wohnen und Arbeiten erzielt werden. Andererseits werden radverkehrsfördernde Maßnahmen zum Ausbau und Verbesserung des bestehenden Fahrradwegenetzes („Schnellwege“) betont (vgl. InEKK S. 48).

Um solch eine Nutzungsmischung und u.a. auch einen Ausbau von Radwegen zu gewährleisten, benötigt es jedoch ein dafür angemessenes Erschließungssystem. In diesem Erschließungssystem müssen dabei alle Verkehrsteilnehmer bedacht werden, was bei der Planung der Entlastungsstraße vorliegend der Fall ist. Denn mit dem Planvorhaben sollen die auf dem Fliegerhorstgelände entstehenden 950 Wohnungen eine bessere verkehrliche Anbindung, sowohl für den motorisierten (PKW) als auch für den nicht motorisierten Individualverkehr (Fußgänger und Radfahrer) und den ÖPNV erhalten. Somit dient die Entlastungsstraße nicht nur für den motorisierten Individualverkehr, sondern auch für Fußgänger, Radfahrer und den ÖPNV.

Der markant gelegene Fuß- und Radweg wird zunächst entlang der Gleistrasse fortgeführt, so wie es im Masterplan vorgesehen ist. Der bereits in der Örtlichkeit vorhandene Fuß- und Radweg am „Peerdebrok“ wird des Weiteren berücksichtigt und festgesetzt. Der südöstlich des Geltungsbereiches gelegene Teil des Peerdebroks wird dabei umgeleitet und über eine dortige Querungshilfe geführt, wobei in diesem Abschnitt ein Zweirichtungsradweg vorgesehen ist.

Ab der Querungshilfe im angebauten Bereich ist der Radweg beidseitig nur als Einrichtungsradschweg geplant. Demnach wird der Teilabschnitt des Peerdebroks wieder auf kürzestem Wege zur alten Trasse des Peerdebroks geführt, indem der Fuß- und Radweg (F+R) an den nördlich gelegenen F+R aus dem Bebauungsplan N-777 F anschließt. Folglich wird eine bislang fehlende Tangentialverbindung der

dortigen Wohngebiete mit der Ammerländer Heerstraße durch die Entlastungsstraße entwickelt und damit eine wichtige innerstädtische Radverkehrsachse erschlossen und kurze Wegeverbindungen für alltägliche Radverkehre geschaffen. Das Konzept samt des Regelprofils ist der Anlage 5 und 6, der Begründung zum Bebauungsplan, zu entnehmen. Dieses wurde vom Amt für Verkehr und Straßenbau der Stadt Oldenburg, unter Einbeziehung aller notwendigen Parameter und der örtlichen Gegebenheiten, erarbeitet.

Darüber hinaus werden verstärkt ÖPNV-Anbindungen berücksichtigt, damit das Angebot des öffentlichen Verkehrs ausgeweitet werden kann. Das Ziel einer Anhebung der ÖPNV-Nutzung kann allerdings nur durch ein attraktives Angebot erreicht werden, um so in großem Umfang neue Fahrgäste für den ÖPNV zu gewinnen und Fahrten vom PKW zu verlagern. Die Entlastungsstraße kann dazu beitragen dieses Ziel zu erreichen, da die Buslinien auf der Entlastungsstraße schneller ans Ziel kommen, als bspw. auf der überlasteten Alexanderstraße. Denn auch durch geringere Verkehrsbelastungen, bspw. an der Alexanderstraße und durch kürzere Wege steigt die Lebensqualität der dort umliegenden Wohngebiete. Kürzere Wege bedingen zudem einen geringeren Energieverbrauch.

Auch aufgrund der derzeitigen Energiewende ist es in den kommenden Jahren denkbar, dass Elektroautos oder auch Gas-Hybrid-Fahrzeuge, sowohl für den ÖPNV als auch für den Kommunalverkehr, führend auf den Markt kommen, die ebenfalls auf der Entlastungsstraße verkehren können.

Neben der Umsetzung der Entlastungsstraße sollte trotz dessen öffentlichkeitswirksam aufgezeigt werden, dass die Nutzung von Biomethan als Kraftstoff gleichermaßen eine nachhaltigkeitsorientierte Option zur CO₂-Reduktionen als auch zur Reichweitenverlängerung der fossilen Ressourcen ist. Ebenso sollte weiterhin die Förderung innovativer und klimafreundlicher Mobilitätskonzepte zur Verknüpfung von ÖPNV und Car-Sharing verfolgt werden.

Andererseits hebt das integrierte Energie- und Klimaschutzkonzept für die Stadt Oldenburg (InEKK) die Unterstützung von Unternehmen (Betriebliches Mobilitätsmanagement (BMM)) hervor. Somit liegt auch ein Teil im Verantwortungsbereich privater Unternehmen und öffentlicher Arbeitgeber zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs auf Arbeitswegen (An-/Abreise der Mitarbeiter), bei Dienstwegen u. Geschäftsreisen, Besucher- u. Kundenverkehr, Bioerdgas-Einsatz im öffentlichen Fuhrpark). Daneben sollen auch Car-Sharing-Programme bedacht werden (vgl. InEKK S. 48ff.). Das Thema Car-Sharing wurde bereits in dem Masterplan zum Fliegerhorst integriert und wird auch in der Begründung zum Bebauungsplan im Kapitel 4.5, Masterplan Nr. 4 hervorgehoben.

7. Stellungnahme des Einwenders

In der öffentlichen Diskussion über eine mögliche Durchgangsstraße und eine Flächenerschließung erfolgten Hinweise auf mögliche Interessenkonflikte von Entscheidungsträgern. Im Interesse der Transparenz hätten alle möglichen Interessenkonflikte von Entscheidungsträgern im Rahmen der Planung offengelegt werden sollen. Vor einer Entscheidung sollte dies nachgeholt werden.

Auch wenn das Thema Car-Sharing nicht Aufgabe der Bauleitplanung ist, kann dies im Rahmen der Ausführungsplanung ermöglicht werden.

Hierbei spielt jedoch auch immer die Bereitschaft jedes Einzelnen eine Rolle, sowohl von Automobilherstellern, von Unternehmen (bspw. der sich ansiedelnden Unternehmen, aber auch der Busunternehmen in Oldenburg) als auch von Bürgerinnen und Bürgern.

Die Verkehrswende kann somit nicht durch eine Bauleitplanung stattfinden, sondern muss von Seiten der Bevölkerung durch das Nutzerverhalten erfolgen.

Das vorliegende planerische Ziel der Entlastungsstraße schließt folglich eine nachhaltigere Verkehrsnutzung nicht aus.

Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich.

Die Beteiligung zum vorliegenden Bauleitplanverfahren entspricht den gesetzlichen Vorgaben und dem üblichen Umgang der Stadt Oldenburg für die Durchführung.

An dieser Stelle wird auf den Bekanntmachungstext der Stadt verwiesen. In diesem wurde auf alle Gutachten und Untersuchungen, Stellungnahmen von Fachbehörden/Träger öffentlicher Belange und Stellungnahmen, Hinweise, Äußerungen von Bürgerinnen und Bürgern sowie umweltbezogenen Untersuchungen verwiesen. Alle notwendigen Dokumente für das Planverfahren lagen somit öffentlich aus und wurden ausreichend im Bekanntmachungstext beschrieben.

Darüber hinaus wurden im Rahmen der vergleichenden Analyse der Trassenvarianten für die Entlastungsstraße Oldenburg samt Abwägungsentscheidung (vgl. Kap. 2 der Begründung) zum einen ausführlich die zu dem Zeitpunkt vorliegenden Stellungnahmen aus der frühzeitigen Beteiligung von Trägern öffentlicher Belange (TÖB), umliegenden Gemeinden und des Landkreises dargelegt (vgl. Kap. 2.2.15/2.3.1 Filterstufe III/2.4). Zum anderen aber auch die privaten Belange, die nach Lage der Dinge in die Abwägung eingestellt werden müssen und die mit hinreichender Wahrscheinlichkeit abzusehen waren (vgl. Kap. 2.2.14/2.3.1 Filterstufe III/2.4). Die Stadt Oldenburg hat alle bis zu dem Zeitpunkt der öffentlichen Auslegung alle ihr bekannten (vorgebrachte und aufgedrängte Belange) öffentlichen und privaten Belange einwandfrei in den Abwägungsprozess eingestellt und behandelt (vgl. Krautzberger, in: Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger, BauGB, Stand Februar 2019, § 3 Rn. 55 und 55a).

8. Stellungnahme des Einwenders

Die Straßenplanung widerspricht der Bürgerbeteiligung beim zweiten Bürger-Workshop. Entgegen der dort mehrheitlich artikulierten Meinung wurde nur eine Planungsvariante für die Konversion des Fliegerhorsts mit Durchgangsstraße in die Ausschüsse des Stadtrats eingebracht.

Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich.

Die Beteiligung zum vorliegenden Bauleitplanverfahren entspricht den gesetzlichen Vorgaben und dem üblichen Umgang der Stadt Oldenburg für die Durchführung.

Das angesprochene Verfahren zur Erarbeitung des Masterplans in einem mehrstufigen, diskursiven Verfahren im Vorfeld der Bauleitplanung hat sich intensiv mit der Planung der Entlastungsstraße auseinandergesetzt. Allerdings war die Entlastungsstraße kein Ergebnis des Verfahrens, sondern ist ein Projekt der übergeordneten Verkehrs- und Stadtentwicklung. Die Entscheidung, dass eine Entlastungsstraße gebaut werden soll, ist an anderer Stelle getroffen worden und wurde mit dem Beschluss des Masterplans durch den Rat der Stadt Oldenburg bekräftigt.

Grundlage für die vorliegende Planung sind die 10 Leitlinien als Ergebnis der Stadtwerkstatt (dokumentiert in der „Dokumentation des Beteiligungsprozesses zum Fliegerhorst Oldenburg“) und der Masterplan als Ergebnis des Innovationscamps I und des Innovationscamps II (dokumentiert in der „Dokumentation Masterplan Fliegerhorst vom 22.08.2016“). Dies wird ausreichend in der Begründung in den Kap. 1 und 4.5 beschrieben.

Der vorliegende Bebauungsplan N-777 G baut so weit wie möglich auf den Ergebnissen der Beteiligung auf, er hat jedoch nicht den Anspruch, alle Punkte berücksichtigen zu können.

Im Frühjahr 2015 wurde ein umfassender Prozess der Öffentlichkeitsbeteiligung initiiert, der im Masterplan Zukunftsplan 2030+ Fliegerhorst Oldenburg seinen Abschluss fand. Der Prozess bestand aus einem mehrteiligen Verfahren, u. a. mit Veranstaltungen, den sog. Innovationscamps, bei denen die Öffentlichkeit sich aktiv in den Gestaltungsprozess des Masterplans einbringen konnte.

Die Schaffung einer Verbindung zwischen Alexanderstraße und dem Raum Ammerländer Heerstraße war eine von zehn Rahmenbedingungen des Masterplans, die in der Auftaktveranstaltung zur Stadtwerkstatt im Sommer 2015 vorgestellt wurde. Dies wurde in der Stadtwerkstatt und auch im Innovationscamp I nicht weiter hinterfragt. Im Innovationscamp I wurden drei unterschiedliche Szenarien betrachtet, die sich unter anderem durch die Lage der zentralen Erschließungsstraße (Entlastungsstraße) unterschieden: In Szenario 1 wurde die Erschließungsstraße von der Kreuzung Am Alexanderhaus kommend weiter auf der vorhandenen Gleistrasse geführt. Szenario 2 nutzt die vorhandene Haupteerschließung an der Hauptwache vorbei und führt den Verkehr direkt durch das Gebiet. In Szenario 3, das dann auch für die verschiedenen Varianten und den Masterplan die Grundlage

bildete, wurde die Haupteinschließung an den Rand des Gebietes gelegt. Die genaue Weiterführung der Entlastungsstraße war nicht Gegenstand des Masterplanes, sondern sollte einem separaten Verfahren vorbehalten bleiben.

Darauffolgend wurde im August 2016 der Masterplan für den ehemaligen Fliegerhorst mit dem Titel „Zukunftsplan 2020+“ vom Rat der Stadt Oldenburg beschlossen. Zu dieser Zeit wurde jedoch noch keine feste Trassenführung der Entlastungsstraße von der Stadt Oldenburg beschlossen.

Der Verwaltungsausschuss hat diesbezüglich in seiner Sitzung am 06.12.2018 die Aufstellung des Bebauungsplans N 777 G beschlossen, allerdings auch wieder ohne eine Trassenfestlegung, da vorab eine Trassenvariantenuntersuchung durchzuführen ist, um eine ergebnisoffene und gerechte Abwägung aller öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gem. § 1 Abs. 7 Baugesetzbuch (BauGB) führen zu können.

Am 03.12.2019 fand eine Bürgerinformationsveranstaltung in der BBS Wechloy in der Zeit von 19.00 Uhr - 21.45 Uhr statt. Hierbei wurden allen Bürgerinnen und Bürgern, ohne jegliche Beschränkung auf einen bestimmten Personenkreis oder auf ausgewählte Personen, die Gelegenheit gegeben, ihre Hinweise und Anregungen geltend zu machen. Folglich ist die Stadt Oldenburg in den Dialog mit der Öffentlichkeit getreten. Auch wurde dies in der örtlichen Presse frühzeitig angekündigt. Eine Äußerung zur Bauleitplanung wurde demzufolge ermöglicht. Mittels eines Protokolls wurden alle Hinweise und Anregungen schriftlich festgehalten und diese in der nachfolgenden Planungsphase berücksichtigt. Ebenfalls wurden die während der Veranstaltung schriftlichen Stellungnahmen entgegengenommen und berücksichtigt.

Am Ende der Bürgerinformationsveranstaltung wurde zudem auf die nachfolgenden Sitzungen des Ausschusses für Planung und Bauen hingewiesen. Der Stadtbaurat hat die Bürger auch in diesem Zuge zur Teilnahme eingeladen und auf die dortige Möglichkeit zur Stellungnahme hingewiesen. Darüber hinaus konnte jede/r Bürgerin/Bürger zur Anhörung an die Stadt herantreten und eine Stellungnahme abgeben, was von einigen Personen in Anspruch genommen wurde. Auch diese Stellungnahmen wurden abgewogen und sind in den Abwägungsprozess eingeflossen.

Am Anfang des Bauleitplanverfahrens wurden verschiedene Trassenvarianten aus verkehrsplanerischer Sicht vorgesehen, die im Zuge des Abstimmungsverfahrens mit der Stadt um Untervarianten noch weiter ergänzt wurden. Diese zehn Varianten wurden auch in den Ausschüssen gezeigt.

Es standen somit alle zehn verschiedenen Trassenvarianten (1, 1a, 2, 3a, 3b, 3c, 4, 4a, 5 und 5a) zur Diskussion, welche mittels der durchgeführten Trassenvariantenanalyse (vgl. Kap. 2 der Begründung zum Bebauungsplan) ergebnisoffen und

gerecht unter Berücksichtigung von entscheidungsrelevanten, öffentlichen und privaten Belangen gegen- und untereinander gem. § 1 Abs. 7 BauGB abgewogen wurden.

Dabei wurden alle Trassenvarianten mit ihren Auswirkungen in Bezug auf die Schutzgüter des UVPG Mensch, Pflanzen und Tiere sowie biologische Vielfalt, Boden und Fläche, Wasser, Klima/Luft, Landschaft, Kultur- und sonstige Sachgüter, sowie weiteren Bewertungsfeldern wie Verkehr, Wirtschaftlichkeit, Berührung privater Belange und weiteren öffentlichen Belangen samt deren zugehörigen Wirkfaktoren dargestellt.

Diese umfassende Betrachtung sämtlicher, aufgeführter Kriterien dient zielführend dazu, dass die unter Berücksichtigung aller Belange objektiv am besten geeignete Variante herausgearbeitet werden konnte.

Im Ergebnis dieser beschriebenen Betrachtung ergibt sich eine Vorzugsvariante aus den zehn betrachteten Optionen, welche die unter Berücksichtigung der oben genannten Aspekte verträglichste Variante für die verkehrliche Anbindung darstellt. Im Kapitel 2.4 der Begründung wurde dann zusätzlich zur aufbereiteten Datenmatrix eine verbal-argumentative Abwägung vorgenommen, in der die Stadt Oldenburg nochmals gegeneinander und untereinander abgewogen hat und schlussendlich ausschlaggebende Abwägungskriterien des eigentlichen und übergeordneten Planungsziels zur Trassenfindung bestimmt hat.

Das Abwägungsergebnis hatte zur Folge, dass sich schlussendlich die Variante 5 in der Gesamtabwägung als die verträglichste Lösung herausstellt, da sie im Verhältnis die günstigsten Eigenschaften hat.

Dabei haben sich folgende Hauptabwägungskriterien ergeben:

1. Verbindungsfunktion der Entlastungsstraße für alle Verkehrsteilnehmer
2. Fahrstreckenlängen [km] der Trassenvarianten (Entfernung zw. Peerdebrok und Ammerländer Heerstraße)
3. geringstmögliche Zerschneidung von naturschutzfachlich wertvollen zusammenhängenden Flächen (vgl. Begründung zum Bebauungsplan S. 65)

Diese Kriterien bilden die Hauptabwägung der verbal-argumentative Abwägung, die über dem gesamten Bewertungsprozess steht.

Um zu diesem Ergebnis zu kommen, wurden im Planungsprozess zudem sämtliche Gutachten erstellt, um allen Belangen Rechnung zu tragen.

Zudem wird die Variante 5 den Grundsätzen des Vermeidungs- und Minderungsgebots in vollem Umfang, bei gleichzeitiger Erfüllung des Planungszieles - der Entlastung des Verkehrs auf der Alexanderstraße sowie der übergeordneten Verbindungsfunktion der Alexanderstraße auf Höhe des Fliegerhorstes und der Ammerländer Heerstraße - gerecht.

Diese Abwägungsschritte samt dem Ergebnis werden in der Begründung ausführlich erläutert.

9. Stellungnahme des Einwenders

Laut den Planungen für die Wohngebiete auf dem Gelände des ehemaligen Fliegerhorsts ist eine Durchgangsstraße nicht erforderlich. Die Rechtfertigung im Zusammenhang mit der Erschließung neuer Gewerbeflächen beruht auf einer unrealistischen des Netto-Bedarfs an Gewerbeflächen. Die Zunahme von Leerständen in der Innenstadt und in anderen Stadtteilen weist auf eine strukturelle Änderung hin, die durch die Corona-Krise nur verstärkt wird und in deren Folge viele Gewerbeflächen frei werden. Folglich gibt es für die Durchgangsstraße keine wirtschaftliche Begründung.

10. Stellungnahme des Einwenders

Die geplante Durchgangsstraße verstärkt die Umlenkung von Kaufkraft zugunsten des Einkaufszentrums Wechloy und damit die Verödung der Innenstadt, in der der Leerstand bereits signifikant auch in 1a-Lagen zugenommen hat.

11. Stellungnahme des Einwenders

Die geplante Durchgangsstraße führt zu Wettbewerbsverzerrungen zugunsten des Einkaufszentrums Wechloy und benachteiligt Stadtteile andere Unternehmen in anderen Stadtteilen wie Bürgerfelde, Ofenerdiek, Nadorst und in der Innenstadt.

12. Stellungnahme des Einwenders

Die geplante Durchgangsstraße führt zu Kaufkraftverlagerungen innerhalb Oldenburgs, die bei der Planung nicht untersucht worden sind und zu denen die Verwaltung keine Stellungnahme abgeben konnte.

Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich.

In der Begründung zum Bebauungsplan wird bereits folgendes angeführt: „Insgesamt soll das Gelände neben der Umnutzung für Wohnbauzwecke ebenso den Flächenbedarf von Unternehmen und Betrieben decken. Insbesondere aufgrund der günstigen infrastrukturellen Ausstattung und der dynamischen Wirtschaftsentwicklung Oldenburgs samt der universitären und außeruniversitären Bildungs- und Forschungseinrichtungen ist ein neuer Gewerbestandort notwendig. Diesen Bedarf hebt auch das Gewerbeflächenentwicklungskonzept für die Stadt Oldenburg, mit Stand vom 13.08.2018, hervor und betitelt das Areal als Potenzialfläche für die Standorttypen Gewerbe/Dienstleistung, Büro/ Verwaltung und Wissenschaft/Forschung in direkter Anbindung zur Entlastungsstraße. Daneben wird auch im Stadtentwicklungsprogramm der Stadt Oldenburg (step2025) der Fliegerhorst als Zukunftsort Nr. 15 abgebildet, in dem die Ziele der Konversion, der Mischnutzung aus Wohnen, Dienstleistung und Gewerbe sowie die Anbindung und verkehrliche Erschließung aufgeführt werden. Weiterführend wird das Gelände des Fliegerhorstes als Potenzialfläche für eine gewerbliche Neuentwicklung dargestellt“ (vgl. Kap. 1.1).

Besondere Bedeutung wird bei der Gewerbeflächenentwicklung dem Fliegerhorst zugeschrieben, der laut des Konzepts mit einer Fläche von 20 ha (in öffentlichem Besitz) mit Nachdruck realisiert werden sollte (vgl. Gewerbeflächenentwicklungskonzept, S. 92/108).

In der Gegenüberstellung der realistischen Flächenpotenziale der Innenentwicklung mit dem Flächenbedarf bis zum Zieljahr 2030 wird zudem eine negative Bilanz in Höhe von ca. 32,8 ha Nettobauland betitelt. „Dieses zu erwartende Defizit bezieht sich in erster Linie auf den Standorttyp „Gewerbe/Dienstleistung“, weil gerade dort ein sehr hoher Flächenbedarf auf ein vergleichsweise geringes, aktuell verfügbares und geeignetes Flächenpotenzial trifft“ (vgl. Gewerbeflächenentwicklungskonzept, S. 70). Diese Berechnung umfasst einen Prognosezeitraum von 10 Jahren. Im gesamten Gebiet der Stadt wird ein Bedarf von 64 ha an Gewerbeflächen ausgewiesen. Von diesem werden jedoch die vorhandenen Flächenpotenziale (31,2 ha) abgezogen. Dabei berücksichtigt das Konzept auch Veränderungsprozesse (vgl. Kap. 4.5).

Die Sicherung einer leistungsfähigen, ausgeglichenen Wirtschaftsstruktur zur Bereitstellung eines ausreichenden Arbeits- und Ausbildungsplatzangebotes ist ein übergeordnetes Ziel der kommunalen Entwicklungspolitik. Insbesondere vor dem Hintergrund des demographischen Wandels besteht eine zentrale Aufgabe darin, die Erhaltung und Weiterentwicklung von Gewerbestandorten zu sichern sowie weitere Arbeitsplätze über die Neuansiedlung von Unternehmen zu schaffen.

Grundvoraussetzung hierfür ist die Bereitstellung eines ausreichenden und attraktiven Gewerbeflächenangebotes, welche mit dem nördlichen Plangebiet vollzogen wird.

Im nördlichen Teilbereich des Bebauungsplanes werden entsprechend der eingangs dargelegten Ziele der Bauleitplanung eingeschränkte Gewerbegebiete (GEe) gem. § 8 Baunutzungsverordnung (BauNVO) festgesetzt. Diese Festsetzung erfolgt in Anlehnung an den Bebauungsplan N-777 F, wodurch das darin bestimmte eingeschränkte Gewerbegebiet fortgesetzt wird.

Im Hinblick auf die Bodenpreispolitik ist es für Neuansiedlungen von Gewerbebetrieben zudem wichtig, möglichst zeitnah und kostengünstig Flächen zu erhalten, die ggf. weitere räumliche Entwicklungsoptionen zulassen.

Folglich ist eine Sicherung von Gewerbegebieten für Handwerk und produzierendes Gewerbe in der Bauleitplanung notwendig.

„Daher sollte an denjenigen Standorten, an denen bisher keine oder nur in einem sehr geringen Umfang Einzelhandelsnutzungen vorhanden sind, das Planungsrecht insofern angepasst werden, dass dort zukünftig kein (weiterer) Einzelhandel zulässig ist. Generell sollten die Gewerbeflächen den eigentlich dort vorgesehenen gewerblichen Nutzungen (Handwerk und produzierendes Gewerbe) vorgehalten werden. Im Einzelfall und unter zu konkretisierenden Bedingungen kann die Zulässigkeit des Annexhandels, also Einzelhandel, der im Zusammenhang mit einem Produktions- oder Handwerksbetrieb stattfindet, zur Sicherung des gewerblichen Betriebs ermöglicht werden. Innerhalb von Industrie- und Gewerbeflächen kann atypischer Einzelhandel zulässig sein“ (vgl. Gutachten zur Fortschreibung des Einzelhandelsentwicklungskonzeptes der Stadt Oldenburg, 2015, Dr. rer.pol. D. Accocella, S. 45/85).

Der Ausschluss von Einzelhandel mit zentrenrelevanten Sortimenten außerhalb integrierter Lagen ist damit ein geeignetes und erforderliches Mittel, um die vorhandenen Versorgungsbereiche zu schützen beziehungsweise in ihrer Entwicklung zu stärken.

Um dem Einzelhandelsentwicklungskonzept Rechnung zu tragen und den atypischen Einzelhandel auszuschließen, werden „eingeschränkte“ Gewerbegebiete (GEe) festgesetzt. Gem. dem § 1 „Art der baulichen Nutzung“, der zum Bebauungsplan zugehörigen Satzung, sind innerhalb der eingeschränkten Gewerbegebiete 1 - 7 (GEe 1 - 7) nur Betriebe und Anlagen zulässig, die nicht wesentlich stören. Zulässig sind gem. § 8 BauNVO Gewerbebetriebe, öffentliche Betriebe, Lagerplätze und Lagerhäuser, Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude, Anlagen für sportliche Zwecke. Daneben können ausnahmsweise Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter, die

dem Gewerbebetrieb zugeordnet und ihm gegenüber in Grundfläche und Bau-
masse untergeordnet sind, und auch Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale und
gesundheitliche Zwecke zugelassen werden. Betriebe, die einer Wohn- oder Bü-
ronutzung aus Immissionssicht entgegenstehen, wie z. B. Tankstellen, sind nicht
zulässig. Zielführend sollen damit die angrenzenden urbanen Gebiete und Wohn-
gebiete aus dem Bebauungsplan N-777 F geschützt werden.

Zusätzlich wird auf diesem Weg die benachbarte gewerbliche Nutzung berücksich-
tigt. Der Einzelhandel (Annexhandel) wird innerhalb der eingeschränkten Gewer-
begebiete zudem lediglich untergeordnet zugelassen. Eine generelle Zulässigkeit
ist nicht gewollt und würde dem Einzelhandelsentwicklungskonzept (EEK) der
Stadt Oldenburg widersprechen, da sich die Notwendigkeit hinsichtlich einer Si-
cherung von Gewerbegebieten für das Handwerk und das produzierende Gewerbe
in der Bauleitplanung aus dem EEK der Stadt Oldenburg ergibt (vgl. Kap. 4.5 der
Begründung).

Der Einzelhandel konzentriert sich in der Nähe des Plangebietes am Posthalter-
weg (Einkaufszentrum Wechloy) (Bestandsgewerbeflächen an der Ammerländer
Heerstraße/ Einzelhandelsstandort Wechloy). Diese Zone soll nicht mit in die vor-
liegende Planung einbezogen werden.

Das vorangestellte, städtebauliche Ziel besteht vielmehr darin, die mit Hilfe des
Baurechtes geschaffenen eingeschränkten Gewerbegebiete der eigentlichen Ziel-
gruppe, nämlich dem Handwerk und dem produzierenden Gewerbe, vorzuhalten
und die gewerblichen Verkehre direkt auf die übergeordnete Straße, der Ammer-
länder Heerstraße (K 348), zu leiten.

Einzelhandel ist daher nicht als allgemein zulässiger Gewerbebetrieb aller Art zu-
lässig, sondern als einem Produktions- und/oder Handwerksbetrieb zugeordneter
Betrieb („Annexhandel“). Demzufolge sind Einzelhandelsbetriebe gem. § 1 Abs. 3
des Satzungstextes nicht zulässig (§ 1 Abs. 5 BauNVO).

Der Annexhandel bezeichnet dabei den Handel mit Artikeln, die mit handwerkli-
chen Dienstleistungen angeboten werden bzw. in einer Beziehung zu gewerbli-
chen Nutzungen stehen und der an Verkaufs- und Ausstellungsfläche dem Hand-
werks- oder produzierenden Betrieb deutlich untergeordnet ist (vgl. Ein wirkungs-
volles Instrument für lebendige Städte und Gemeinden in Niedersachsen - Ein Leit-
faden der niedersächsischen Industrie- und Handelskammern, 2014, IHK Hanno-
ver, S. 22).

Ausnahmevoraussetzung für Betriebe ist folglich, dass die Verkaufsfläche des An-
nexhandels in konzeptionell verträglicher Weise erheblich weniger Raum einneh-
men muss als die konkrete Bezugsgröße der Betriebsfläche der im Plangebiet an-
sässigen produzierenden Gewerbe- oder Handwerksbetrieben. Die im Wege des
Annexhandels angebotenen Waren müssen zudem einen Sachbezug zu der
Hauptgewerbetätigkeit auf dem Betriebsgrundstück vorweisen können.

13. Stellungnahme des Einwenders

Die geplante Durchgangsstraße führt zu einer autonomen Neuausrichtung von Verkehrsströmen mit unerwünschten Belastungen in anderen Stadtteilen, die mangels Gesamtbetrachtung nicht evaluiert wurden.

Das Erfordernis des funktionalen Zusammenhangs umfasst dabei Produkte, die in dem betreffenden Betrieb selbst hergestellt oder im Rahmen eines Handwerks selbst bearbeitet worden sind (vgl. OVG NRW, Urteil vom 27.04.2006 – 7 D 35/05.NE). Das Erfordernis des räumlichen Zusammenhangs stellt sicher, dass die Verkaufsstätte dem Betrieb auch äußerlich erkennbar angegliedert und als dessen Bestandteil erkennbar ist.

Folglich ist es nicht planerische Zielsetzung eine Anbindung an das Einkaufszentrum Wechloy umzusetzen, wodurch die Varianten 4 und 5a nicht in Betracht kommen.

Bei Varianten 4 und 5a sind zudem erhebliche Wechselwirkungen im Bauablauf mit dem Gewerbegebiet an der Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg zu erwarten. Gewerbliche Verkehre aus dem zukünftigen Gewerbegebiet auf dem Fliegerhorst werden bei Variante 4 und 5a zusätzlich zu dem bereits vorhandenen gewerblichen Verkehr auf dem Posthalterweg zugeleitet. Auch wird die Entlastungsstraße nicht zur Erschließung von Famila gebaut. Der Großteil der zusätzlichen Verkehre (von bzw. auf die Entlastungsstraße) hat nicht Ziel oder Quelle bei Einzelhandelsstandort Wechloy oder bei den Bestandsgewerbeflächen an der Ammerländer Heerstraße.

Der Trassenverlauf der Variante 5 kann, mit einer direkten Verbindung zweier klassifizierten Straßen (Alexanderstraße (L 824) und der Ammerländer Heerstraße (K 348)), somit zu einer Verbesserung der Verkehrserschließung der nördlichen Stadtgebiete und insbesondere zur Entlastung des stark beeinträchtigten Verkehrs auf der Alexanderstraße eine Verbindungsstraße zwischen Alexanderstraße (L 824) und der Ammerländer Heerstraße (K 348) beitragen. Folglich wird das Hauptstraßennetz der Stadt Oldenburg mit dieser Trassenführung ergänzt. Ebenso besitzt die Variante 5 die kürzeste Gesamtstreckenlänge und die geringstmögliche Zerschneidung von naturschutzfachlich wertvollen zusammenhängenden Flächen (vgl. Begründung Kap. 2.4).

Die vorliegende Planung führt somit weder zu einer Wettbewerbsverzerrung noch zu einer Kaufkraftverlagerung.

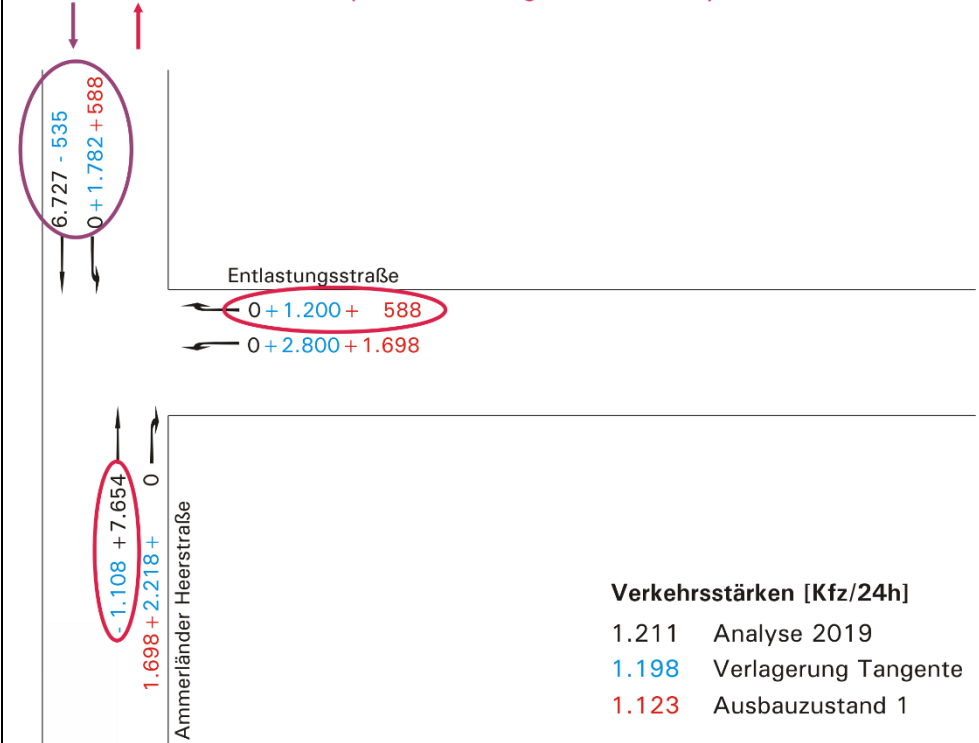
Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich.

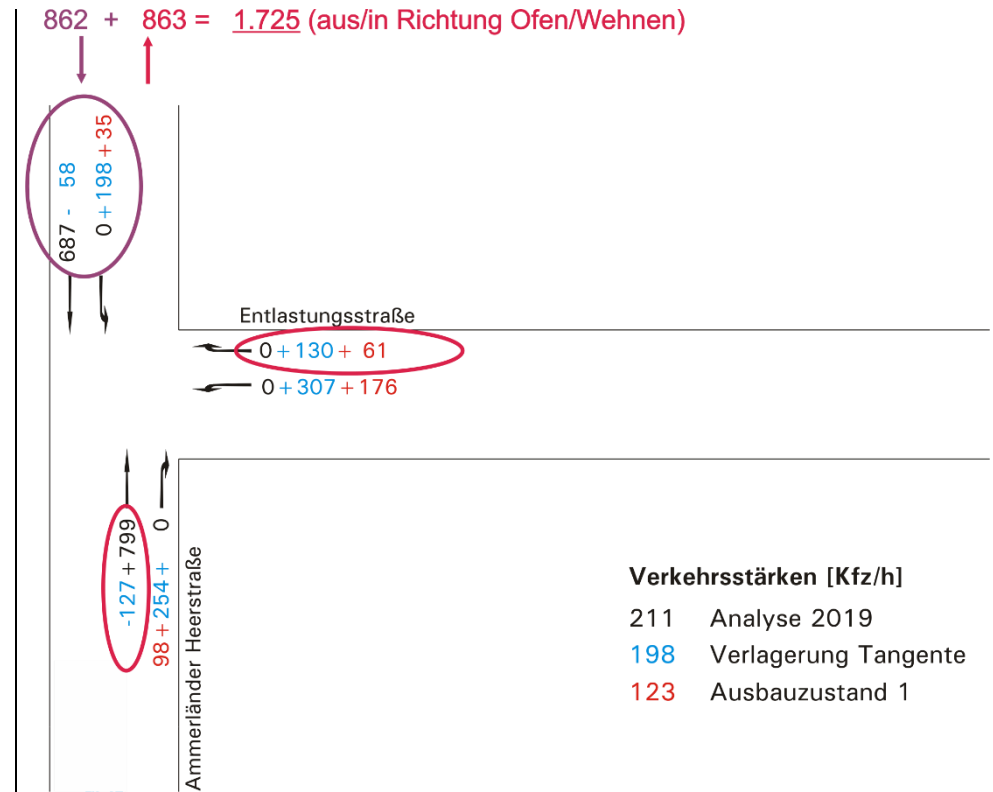
Im Zusammenhang mit der Projektentwicklung am Fliegerhorst und der Schaffung einer Entlastungsstraße zwischen der Alexanderstraße und der Ammerländer Heerstraße wird es zu einer zusätzlichen Mehrbelastung der Ammerländer Heerstraße kommen. Prognostiziert wurden für die Fahrtrichtung Norden

(Ofen/Wehnen) etwa 15 % mehr Verkehr am Tag (Querschnitt nördlich des Knotenpunktes Ammerländer Heerstraße/Entlastungsstraße: 14.381 Kfz/24 h im Bestand/Analyse + 2.465 Kfz/24 h zusätzlicher Verkehr = 16.896 Kfz/24 h). In der maßgebenden Spitzenstunde am Nachmittag ist mit 14 % mehr Verkehr zu rechnen (1.485 Kfz/h im Bestand + 240 Kfz/h zusätzlicher Verkehr = 1.725 Kfz/h).

Die Ammerländer Heerstraße ist jedoch eine Kreisstraße und damit dazu bestimmt regionale und ggf. überregionale Verkehre aufzunehmen. Die Netzwirkung durch die Entlastungsstraße und die Realisierung des Bebauungsplangebietes lassen erhebliche positive Wirkungen erwarten, die die verkehrlichen Nachteile im Zuge der Ammerländer Heerstraße deutlich überwiegen.

$$8.562 + 8.334 = \underline{16.896} \text{ (aus/in Richtung Ofen/Wehnen)}$$





14. Stellungnahme des Einwenders

Der Bau der Straße zum Einkaufszentrum Wechloy stellt einen Verstoß gegen EU-Beihilferecht dar.

Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich.

Bei der geplanten Entlastungsstraße handelt es sich um eine allgemeine Infrastrukturmaßnahme, die sowohl die Tangentialverbindung zwischen der Alexanderstraße und der Ammerländer Heerstraße herstellt als auch die Gewerbegebiete im Plangebiet erschließt.

Es handelt sich mithin um eine unentgeltlich für die öffentliche Nutzung bereitgestellte Straße, die gemäß Rn. 220 der Bekanntmachung der Europäischen Kommission zum Begriff der staatlichen Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (2016/C 262/01) als allgemeine Infrastruktur schon tatbestandlich nicht unter das Beihilferecht fällt.

Der Begriff der staatlichen Beihilfe ist in Art. 107 des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) definiert. Danach sind „staatliche oder aus staatlichen Mitteln gewährte Beihilfen gleich welcher Art, die durch die Begünstigung bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen, mit dem Binnenmarkt unvereinbar, soweit sie den Handel zwischen Mitgliedsstaaten beeinträchtigen“.

Der Bau der Entlastungsstraße und eine dadurch - allenfalls mittelbar - eintretende bessere Erreichbarkeit des Einkaufszentrums Wechloy würde schon zu keiner selektiven Begünstigung eines Unternehmens führen, weil das Einkaufszentrum Wechloy einerseits nicht „ein“ Unternehmen darstellt, sondern eine Vielzahl an Unternehmen umfasst, andererseits durch die Entlastungsstraße aber auch zahlreiche weitere Unternehmen außerhalb des Einkaufszentrums Wechloy besser erreichbar wären.

Darüber hinaus sind wegen des rein lokalen Charakters und der überwiegenden Nutzung durch die örtliche Bevölkerung aber auch weder Auswirkungen auf den Handel zwischen den Mitgliedstaaten noch eine Wettbewerbsverfälschung zu gewärtigen.

**78. ÄNDERUNG DES FLÄCHENNUTZUNGSPLANES
UND
BEBAUUNGSPLAN N-777 G
(FLIEGERHORST / HALLENSICHEL-OST / ENTLASTUNGSSTRAßE)**

Prüfung der Stellungnahmen

Öffentliche Auslegung vom 30.04.2020 bis zum 12.06.2020

Nr.:	Schreiben vom:		Lage der Fläche:
9	09.06.2020	Privater Einwender	Fliegerhorst/ Hallensichel-Ost/ Entlastungsstraße

Stellungnahmen

Die Originale der Stellungnahmen liegen in den Sitzungen des Ausschusses für Stadtplanung und Bauen/VA/Rates vor. Der Originaltext der Stellungnahmen ist im Folgenden wiedergegeben.

Bezüglich der Planung der Entlastungsstraße äußere ich folgende Bedenken:

1. Fehlende Nullvariante

Im STEP 2025 hat es sich die Stadt Oldenburg zum Ziel gesetzt, verkehrsvermeidende Siedlungs- und Nutzungsstrukturen zu sichern und zu schaffen: „Mit dem Ausbau der Stadtteilzentren zu urbanen Quartieren mit wohnungsnaher Versorgung und der Mischung von Wohnen, Ausbildung und Arbeitsplätzen entstehen trotz des konzentrischen Stadtaufbaus Siedlungsstrukturen der kurzen Wege. So kann einer Zunahme des motorisierten Individualverkehrs entgegengewirkt werden.“ (Leitziel 10: Oldenburg - Mobilität und kurze Wege) (S.83)

Eine Nullvariante auf Grundlage dieser Zielsetzung, die alle Möglichkeiten überprüft, durch Siedlungs-, Nutzungs- und Verkehrskonzepte, ... auf den Neubau der Straße zu verzichten, wurde nicht vorgelegt.

Prüfungsvorschläge

Zu 1:

Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Es wird ein entsprechender Absatz im Umweltbericht um die nachfolgenden Ausführungen reaktionell ergänzt:

„Bei Nichtdurchführung der Planung bleiben die bestehenden Nutzungen unverändert erhalten. Für Arten und Lebensgemeinschaften würde der bisherige Lebensraum im Bereich der Planstraße I unveränderte Lebensbedingungen bieten. Die Boden- und Grundwasserverhältnisse würden sich bei Nichtdurchführung weder temporär noch dauerhaft verändern. Für den Bereich des Fliegerhorstes gelten die Ausführungen in Umweltbericht und Begründung jedoch weiterhin und korrekterweise. Die nebenstehenden Ausführungen betreffen außerdem ausschließlich die geplante sogenannte Entlastungsstraße und die nicht die Planung in Gänze. Es

Die fehlende Nullvariante wurde bereits auf der Bürgerversammlung am 03.12.2019 angemerkt. Die Begründung "Die Nullvariante gibt es aufgrund der Herausforderungen der Gebieterschließung nicht mehr" greift m. E. zu kurz.

Die Abhandlung der Nullvariante im Umweltbericht greift m. E. noch kürzer. Hier wird die Nullvariante definiert als Verzicht auf die Planung im Sinne von "die Flächen der Sukzession zu überlassen." (Umweltbericht S.6)

Eine Nachbesserung der Planung durch Vorlage einer umfassenden Nullvariante ist daher erforderlich.

wird daher auf oben zitierte Kapitel der Begründung zum Bebauungsplan N-777 G verwiesen, das eine ausführliche Diskussion über die Nullvariante beinhaltet.“

In der Begründung wird im Kapitel 2.2.3 bereits folgendes zur Nullvariante ausgeführt: „Mit dem Planungsziel wird zudem der Strategie der Revitalisierung/Wiedernutzbarmachung von Flächen entsprochen. In den letzten zehn Jahren sind mehrere, auch konversionsrelevante Novellierungen des Baugesetzbuchs (BauGB) vorgenommen worden. So ist mit der BauGB-Novelle 2011 die Bedeutung des Klimaschutzes als Abwägungstatbestand in der Bauleitplanung deutlich gestiegen. Grundlegend wird auch einer städtebaulichen Nachverdichtung im Rahmen einer Konversion der brachgefallenen Fläche des ehemaligen Fliegerhorsts, im direkten Anschluss an einen vorgeprägten Siedlungsbereich entsprochen. Eine Nichtdurchführung des Planvorhabens würde folglich bedeuten, dass weiterhin der tangentielle Lückenschluss zwischen den Stadtteilen Ofenerdiek/Alexandersfeld im Norden und dem Stadtteil Wechloy im Westen im Straßennetz der Stadt Oldenburg fehlt, welcher bereits in das Hauptverkehrsstraßennetz der Stadt Oldenburg, sowie im Verkehrsentwicklungsplan (VEP) im Jahr 2000 und darauffolgend im Strategieplan Mobilität und Verkehr 2025 (SMV) (2014) aufgenommen wurde. Da das Ziel der Entlastungsstraße bereits seit mehreren Jahren für notwendig erachtet und die Realisierung erst jetzt durch den Flächenerwerb auf dem Fliegerhorst möglich wird, soll diese Möglichkeit nun auch genutzt werden. Damit hat der Rat der Stadt Oldenburg noch einmal deutlich gemacht, dass es zwischen der Alexanderstraße und der Ammerländer Heerstraße mit der Entlastungsstraße eine tangentielle Straßenverbindung im Hauptverkehrsstraßennetz geben soll.“

Ohne die Entlastungsstraße können die Verkehre aus dem geplanten Gewerbegebiet auf dem Fliegerhorstgelände nicht ausreichend abgeführt werden.

Die Notwendigkeit der Gewerbegebiete wird auch in der Begründung hervorgehoben:

„Insgesamt soll das Gelände neben der Umnutzung für Wohnbauzwecke ebenso den Flächenbedarf von Unternehmen und Betrieben decken. Insbesondere aufgrund der günstigen infrastrukturellen Ausstattung und der dynamischen Wirtschaftsentwicklung Oldenburgs samt der universitären und außeruniversitären Bildungs- und Forschungseinrichtungen ist ein neuer Gewerbebestandort notwendig. Diesen Bedarf hebt auch das Gewerbeflächenentwicklungskonzept für die Stadt Oldenburg, mit Stand vom 13.08.2018, hervor und betitelt das Areal als Potenzialfläche für die Standorttypen Gewerbe/Dienstleistung, Büro/ Verwaltung und Wissenschaft/Forschung in direkter Anbindung zur Entlastungsstraße. Daneben wird auch im Stadtentwicklungsprogramm der Stadt Oldenburg (step2025) der Fliegerhorst als Zukunftsort Nr. 15 abgebildet, in dem die Ziele der Konversion, der Mischnutzung aus Wohnen, Dienstleistung und Gewerbe sowie die Anbindung und

2. Mangelhafte Bedarfsermittlung

Die frühzeitige Manifestierung der Verbindungsstraße qua Definition als Rahmenbedingung für die Entwicklung des Masterplans, der wiederum als Begründung für die Notwendigkeit der Straße im weiteren Planungsprozeß benutzt wird, ist höchst fragwürdig.

Ebenso fragwürdig ist der Versuch, den Bedarf der Straße nachträglich zu manifestieren durch in Aussicht stellen als Entlastungsstraße für den Bereich Masurenstraße, Tannenbergsstraße und den Vahlenhorst, wie jüngst in der Verwaltungsvorlage für den Verkehrsausschusses am 18.05.2020.

verkehrliche Erschließung aufgeführt werden. Weiterführend wird das Gelände des Fliegerhorstes als Potenzialfläche für eine gewerbliche Neuentwicklung dargestellt“ (vgl. Kap. 1.1).

Besondere Bedeutung wird bei der Gewerbeflächenentwicklung dem Fliegerhorst zugeschrieben, der laut des Konzepts mit einer Fläche von 20 ha (in öffentlichem Besitz) mit Nachdruck realisiert werden sollte (vgl. Gewerbeflächenentwicklungskonzept, S. 92/108).

In der Gegenüberstellung der realistischen Flächenpotenziale der Innenentwicklung mit dem Flächenbedarf bis zum Zieljahr 2030 wird zudem eine negative Bilanz in Höhe von ca. 32,8 ha Nettobauland betitelt. „Dieses zu erwartende Defizit bezieht sich in erster Linie auf den Standorttyp „Gewerbe/Dienstleistung“, weil gerade dort ein sehr hoher Flächenbedarf auf ein vergleichsweise geringes, aktuell verfügbares und geeignetes Flächenpotenzial trifft“ (vgl. Gewerbeflächenentwicklungskonzept, S. 70). Diese Berechnung umfasst einen Prognosezeitraum von 10 Jahren. Im gesamten Gebiet der Stadt wird ein Bedarf von 64 ha an Gewerbeflächen ausgewiesen. Von diesem werden jedoch die vorhandenen Flächenpotenziale (31,2 ha) abgezogen.

Des Weiteren werden mit dem Planvorhaben auch die auf dem Fliegerhorstgelände entstehenden 950 Wohnungen eine bessere verkehrliche Anbindung, sowohl für den motorisierten (PKW) als auch für den nicht motorisierten Individualverkehr (Fußgänger und Radfahrer) und den ÖPNV erhalten.

Zu 2:

Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich.

Der Hinweis auf die Verwaltungsvorlage vom 18.05.2020 kann nicht nachvollzogen werden.

An dieser Stelle wird nochmals auf die drei Hauptargumente hingewiesen (vgl. Kap. 2.4 der Begründung).

Es ist nicht planerische Zielsetzung eine Anbindung an das Einkaufszentrum Wechloy umzusetzen, wodurch die Varianten 4 und 5a nicht in Betracht kommen. Schlussendlich wurde die Variante 5 in der Gesamtabwägung als die verträglichste Lösung herausgestellt, da sie im Verhältnis die günstigsten Eigenschaften hat. Zudem wird sie den Grundsätzen des Vermeidungs- und Minderungsgebots in vollem Umfang, bei gleichzeitiger Erfüllung des übergeordneten Planungszieles -der drei Hauptabwägungsargumente: Verbindungsfunktion der Entlastungsstraße für alle Verkehrsteilnehmer, Fahrstreckenlängen [km] der Trassenvarianten (Entfernung zw. Peerdebrok und Ammerländer Heerstraße), geringstmögliche Zerschneidung von naturschutzfachlich wertvollen zusammenhängenden Flächen- sowie der ergebnisoffenen und gerechten Abwägung aller öffentlichen und privaten Belange

gegeneinander und untereinander gem. § 1 Abs. 7 Baugesetzbuch (BauGB) gerecht.

Im Frühjahr 2015 wurde zudem ein umfassender Prozess der Öffentlichkeitsbeteiligung initiiert, der im Masterplan Zukunftsplan 2030+ Fliegerhorst Oldenburg seinen Abschluss fand. Der Prozess bestand aus einem mehrteiligen Verfahren, u. a. mit Veranstaltungen, den sog. Innovationscamps, bei denen die Öffentlichkeit sich aktiv in den Gestaltungsprozess des Masterplans einbringen konnte.

Die Schaffung einer Verbindung zwischen Alexanderstraße und dem Raum Ammerländer Heerstraße war eine von zehn Rahmenbedingungen des Masterplans, die in der Auftaktveranstaltung zur Stadtwerkstatt im Sommer 2015 vorgestellt wurde. Dies wurde in der Stadtwerkstatt und auch im Innovationscamp I nicht weiter hinterfragt. Im Innovationscamp I wurden drei unterschiedliche Szenarien betrachtet, die sich unter anderem durch die Lage der zentralen Erschließungsstraße (Entlastungsstraße) unterschieden: In Szenario 1 wurde die Erschließungsstraße von der Kreuzung Am Alexanderhaus kommend weiter auf der vorhandenen Gleistrasse geführt. Szenario 2 nutzt die vorhandene HAUPTerschließung an der Hauptwache vorbei und führt den Verkehr direkt durch das Gebiet. In Szenario 3, das dann auch für die verschiedenen Varianten und den Masterplan die Grundlage bildete, wurde die HAUPTerschließung an den Rand des Gebietes gelegt.

Darauffolgend wurde im August 2016 der Masterplan für den ehemaligen Fliegerhorst mit dem Titel „Zukunftsplan 2020+“ vom Rat der Stadt Oldenburg beschlossen. Zu dieser Zeit wurde jedoch noch keine feste Trassenführung der Entlastungsstraße von der Stadt Oldenburg beschlossen.

Der Verwaltungsausschuss hat diesbezüglich in seiner Sitzung am 06.12.2018 die Aufstellung des Bebauungsplans N 777 G beschlossen, allerdings auch wieder ohne eine Trassenfestlegung, da vorab eine Trassenvariantenuntersuchung durchzuführen ist, um eine ergebnisoffene und gerechte Abwägung aller öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gem. § 1 Abs. 7 Baugesetzbuch (BauGB) führen zu können.

Aufgrund der örtlichen Lage des ehemaligen Fliegerhorstes Oldenburg, der bislang verkehrlich eine nicht zu überwindende Barriere bildete, fehlt im Straßennetz der Stadt Oldenburg der tangential Lückenschluss zwischen den Stadtteilen Ofenerdiek/Alexandersfeld im Norden und dem Stadtteil Wechloy im Westen. Bereits in dem vom Rat im Jahr 2000 beschlossenen Verkehrsentwicklungsplan (VEP) ist eine „neue Querverbindung zwischen der Ammerländer Heerstraße und der Alexanderstraße vorgesehen. Auch im aktuellen Strategieplan Mobilität und Verkehr 2025 (SMV), mit Stand vom März 2014, wird der Neubau einer Verbindungs- und Erschließungsstraße sowie der damit einhergehenden Entlastung der Alexanderstraße als Maßnahme angeführt. Ebenfalls wird im Mobilitätskonzept des Masterplans auf die bisher fehlende Tagentialverbindung hingewiesen und verdeutlicht,

3. Fragwürdige Variantenanalyse

Die Entwicklung von 10 bunten Trassenvarianten, die viel diskutiert und in einer Variantenanalyse abgewogen wurden, ist fragwürdig, da sie ablenkte von der Frage des grundsätzlichen Bedarfs.

Die Analyse ist zudem fragwürdig, da eine der 10 Varianten bereits vorab nach nichtöffentlicher Vorauswahl von der Verwaltung bevorzugt wurde.

dass eine gewerbliche Entwicklung ohne Entlastungsstraße nicht durchführbar wäre (vgl. Masterplan, S. 93).

Wie zu 1 bereits angeführt, ergibt sich die Notwendigkeit der Entlastungsstraße aus dem vorhandenen Defizit an gewerblichen Flächen und dem damit benötigten Erschließungssystem.

Zu 3:

Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich.

Bereits in dem vom Rat im Jahr 2000 beschlossenen Verkehrsentwicklungsplan (VEP) ist eine neue Querverbindung zwischen der Ammerländer Heerstraße und der Alexanderstraße vorgesehen. Darüber hinaus wird im aktuellen Strategieplan Mobilität und Verkehr 2025 (SMV), mit Stand vom März 2014, eine Verbesserung im Hauptverkehrsstraßennetz in Form von Lückenschlüssen mit dem Ziel einer Reduzierung von Umwegfahrten hervorgehoben. Um diese Umwegfahrten zu vermeiden, ist eine direkte Anbindung des Fliegerhorstes an die Ammerländer Heerstraße zu verfolgen. Im vorliegenden Fall, also ohne einen zusätzlichen Knotenpunkt am Posthalterweg. Diesbezüglich wird der Neubau einer Verbindungs- und Erschließungsstraße zwischen Alexanderstraße und Ammerländer Heerstraße über das Gelände des ehemaligen Fliegerhorstes und der damit einhergehenden Entlastung der Alexanderstraße betitelt (vgl. SMV, S. 28).

Im Stadtentwicklungsprogramm (step2025), das der Rat der Stadt Oldenburg in seiner Sitzung am 31.03.2014 darüber hinaus beschlossen hat, wird weiterhin ausgeführt, dass zur Verbesserung der Verkehrserschließung der nördlichen Stadtgebiete und insbesondere zur Entlastung der stark verkehrlich beeinträchtigten Alexanderstraße *eine Verbindungsstraße zwischen Alexanderstraße auf Höhe des Fliegerhorstes und der Ammerländer Heerstraße* hergestellt werden soll (vgl. step2025, S. 84).

Nachdem die Entlastungsstraße als Tangente folglich mehrfach in der Vergangenheit Gegenstand verschiedener Fachplanungen war, wurde die Entlastungsstraße durch Änderung des Hauptverkehrsstraßennetz von 19.03.1990 zudem mit dem Ratsbeschluss vom 27.08.2018 formal in das Hauptverkehrsstraßennetz aufgenommen. Damit hat der Rat der Stadt Oldenburg noch einmal deutlich gemacht, dass es zwischen der Alexanderstraße und der Ammerländer Heerstraße mit der Entlastungsstraße eine tangentielle Straßenverbindung im Hauptverkehrsstraßennetz geben soll. Mit diesen Beschlüssen wird der Bedarf deutlich.

Der Verwaltungsausschuss hat diesbezüglich in seiner Sitzung am 06.12.2018 die Aufstellung des Bebauungsplans N 777 G beschlossen, allerdings ohne eine Tras-

senfestlegung. Es wurden im Rahmen der Trassenvariantenanalyse alle zehn Varianten untersucht und keine bevorzugt. Die ist aus den Planunterlagen, insbesondere dem Kapitel 2 der Begründung, zu entnehmen.

Denn mit den im Verfahren vorgelegten Gutachten und der durchgeführten Trassenvariantenanalyse, unter Berücksichtigung der heutigen Bedarfe und Entwicklungen, wurde die vorliegende Trassenführung fach- und sachgerecht, im Rahmen einer ergebnisoffenen und gerechten Abwägung aller öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gem. § 1 Abs. 7 Baugesetzbuch (BauGB), ermittelt.

Im Planverfahren ergab sich folgendes Vorgehen zur Trassenentscheidung:

1) *Vorliegende Datenmatrix - Anlage 2 der Begründung:* Die in der Trassenuntersuchung umfassende Betrachtung sämtlicher, aufgeführter Kriterien sollte dazu dienen, die unter Berücksichtigung aller Belange objektiv am besten geeignete Variante herauszuarbeiten. Die Darstellung in Form der umfangreichen Matrix ist als erste "Faktengrundlage" anzusehen. Innerhalb der Datenmatrix werden dabei lediglich die reinen ermittelten Fakten, d. h. die Sachverhalte wie z. B. Flächeninanspruchnahme, Verkehrswirksamkeit oder Immissionen ohne eine Bewertung abgebildet.

2) *Filterstufen I-III:*

Die Filterstufen I-III dienten dabei für eine erste Analyse der räumlichen Gegebenheiten im Untersuchungsraum. Die Ergebnisse der Filterstufen samt der Erstellung der Datenmatrix (vgl. Anlage 2) bauen ausschließlich auf vorhandene bzw. einfach zugängliche Daten in Zusammenschau mit den Ergebnissen der Gutachten auf und umfassen noch keine flächendeckende Raumbewertung. Mit diesem Teil der Variantenuntersuchung wurde das Ziel verfolgt, in der Gesamtschau die verträglichste Trassenvariante aus einem Variantenbündel auf Basis einer groben Wirkungsanalyse herauszuarbeiten.

Die zweite Filterstufe (Filterstufe II) wurde auf Basis der vorliegenden Verkehrsuntersuchungen, die vom Ingenieurbüro SHP Ingenieure durchgeführt wurde, angewendet (vgl. SHP Ingenieure: Stadt Oldenburg - Bebauungsplan N-777G, Trassenvarianten der Erschließung, Bewertung, Verkehrsuntersuchung zum B-Plan N-777 G, November 2019). Zusammenfassend wird in der Untersuchung ausgeführt, dass sich die Varianten aus verkehrlicher Sicht nur geringfügig unterscheiden:

„Bezüglich des Verkehrsanlaufs lassen sich alle Varianten leistungsfähig herstellen. Die Varianten 3a, 3b, 3c und 5 verbinden die beiden klassifizierten Straßen Alexanderstraße und Ammerländer Heerstraße direkt, was sich im Gesamtnetz-zusammenhang positiv auswirkt. In den Varianten 1, 1a, 4, 4a und 5a wird die

Entlastungsstraße über den Posthalterweg (Gemeindestraße) an die Ammerländer Heerstraße angebunden. Die Varianten 1, 1a, 4, 4a und 5a sind wiederum vorteilhafter bezüglich der Erreichbarkeit“ des Einzelhandelsstandort Wechloy am Posthalterweg.

Aus den dazugehörigen Steckbriefen der Varianten geht des Weiteren hervor, dass sowohl am neuen Knotenpunkt Ammerländer Heerstraße/Entlastungsstraße als auch am Knotenpunkt Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg insgesamt eine ausreichende Verkehrsqualität erreicht wird (QSV D), wodurch aus verkehrlicher Sicht kein Knotenpunkt zu favorisieren ist.

Wichtig ist hierbei allerdings, dass weder die Filterstufen noch die Quotientenbildung die Hauptargumentation/-abwägung für die endgültige Trassenentscheidung darstellt, diese bildet die verbal-argumentativen Abwägung (Punkt 4).

Die Filterstufen I-III dienen dabei als Bewertungsprozess vorab, wobei im Rahmen der Filterstufe III drei Varianten (4, 5 und 5a) ermittelt werden konnten.

Nach der Durchführung der Filterstufen lagen somit noch drei verträgliche Varianten hinsichtlich der naturschutzfachlichen, verkehrlichen und privaten Belange vor. Somit war eine weitere tiefergehende Betrachtung notwendig, um eine Trassenempfehlung für die verträglichste Variante auszusprechen zu können.

3) Vorliegende Datenmatrix - Anlage 3 der Begründung - "Bewertungsstufe: mathematisch-rechnerische Methode":

Als Grundlage für die Bewertung der verschiedenen Trassenvarianten wurde darauffolgend eine Gewichtung der einzelnen Schutzgüter bzw. Bewertungsfelder untereinander vorgenommen. Demnach wurden die Werte aus der Datenmatrix für jedes Schutzgut bzw. Bewertungsfeld dieser drei Varianten (4, 5 und 5a) mit einer gleichen Maßeinheit in ein Verhältnis gesetzt.

Wie der Anlage 3 der Begründung entnommen werden kann, ist die Variante 5 lediglich bei den Schutzgütern Pflanzen, Tiere/Klima und Luft/ und Kultur- und Sachgüter auf dem "zweiten Rang". V5 besitzt bei keinem Schutzgut den höchsten und somit „unverträglichsten Wert“.

Schlussendlich kommt bei der Anwendung des Vergleichs von Maßzahlen aller Schutzgüter gem. UVP (Quotientenbildung), die Variante 5 mit dem Wert 0,95 im Verhältnis zu den Varianten 4 (0,99) und 5a (1,00) als die Variante heraus, die bei der gleichgewichteten Betrachtung aller Schutzgüter, als die rechnerisch Verträglichste einzustufen ist. Auch diese Bewertungsstufe dient als Bewertungsprozess, wobei mittels der Bewertungsstufe jedoch keine eindeutige Vorzugsvariante herausgestellt werden konnte.

Nach Durchführung der Quotientenbildung wurde durch die Gesamtbewertung (vgl. Anlage 3, Gesamtbewertung) ersichtlich, dass durchgängig keine der drei

Varianten in jedem insofern untersuchten Schutzgut diejenige ist, die die geringsten Beeinträchtigungen bzw. Auswirkungen mit sich bringt. Des Weiteren unterscheiden sich die drei Varianten in den ermittelten kleinsten proportionalen Größen lediglich marginal.

Um der Unvollständigkeit der mit der mathematisch-rechnerischen Methode betrachteten abwägungserheblichen Belange und den mit ihr verbundenen Bewertungsschwächen Rechnung zu tragen, wurde in eine verbal-argumentative Abwägung eingestiegen, um so abschließend zu reflektieren, welche die wesentlichsten Argumente für den Trassenverlauf der Entlastungsstraße sind und schlussendlich eine Vorzugsvariante zu ermitteln.

4) Verbal-argumentative Abwägung

Mit der verbal-argumentativen Abwägung, die über dem gesamten Bewertungsprozess der Trassenanalyse steht, wurde letztendlich eine Trassenentscheidung getroffen. Dabei wurden von der Stadt Oldenburg nochmals alle Belange gegeneinander und untereinander gerecht abgewogen und schlussendlich ausschlaggebende Abwägungskriterien des eigentlichen und übergeordneten Planungsziels zur Trassenfindung bestimmt.

In der verbal-argumentativen Abwägung (vgl. Kap. 2.4 der Begründung) wurden für die drei verbliebenen Varianten 4, 5 und 5a -nach der Filterstufe III- nochmals die Belange des Verkehrs aufgegriffen: „Für die Variante 4 wird am dreiarmligen signalisierten Knotenpunkt Posthalterweg/Am Heidbrook die Verkehrsqualitätsstufe B (QSV B) erreicht. Diese resultiert unter anderem aus der Tatsache, dass der Posthalterweg (Nebenstraße) dreiarmlig ausgebildet ist, weil die Entlastungsstraße in Verlängerung der Straße Am Heidbrook umgesetzt wird. Schon im Bestand liegt im Bereich des Posthalterweges gegenüber der Ammerländer Heerstraße eine geringere Verkehrsbelastung vor. Darüber hinaus taucht ein Teil der Verkehre, die den Einzelhandelsstandort Wechloy als Ziel oder Quelle haben, nicht im Bereich der Ammerländer Heerstraße auf, sondern werden schon vorher dem Zielgebiet zugeführt. Ein Großteil der Verkehre der Entlastungsstraße erreicht den benachbarten Knotenpunkt Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg im Geradeausverkehr, was sich günstig auf die Signalisierung auswirkt und damit zu der Einstufung „B“ (QSV B) führt. Am vorhandenen signalisierten Knotenpunkt Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg wurde für die Variante 4 die Verkehrsqualitätsstufe D ermittelt.“

In der Variante 5a wird ein vierarmiger Knotenpunkt ausgebildet, an dem die Verkehrsqualitätsstufe D festgestellt wurde. Am vorhandenen signalisierten Knotenpunkt Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg wurde auch hier die Verkehrsqualitätsstufe D ermittelt. Die Variante 5 wird direkt an die Ammerländer Heerstraße angebunden - für den dann neu auszubildenden Knotenpunkt wird die Verkehrsqualitätsstufe D erreicht. Darüber hinaus ist die Verkehrsstärke im Bestand in der

Ammerländer Heerstraße (Hauptverkehrsstraße) höher als im Posthalterweg und der Querschnitt zwischen den beiden Knotenpunkten höher belastet, weil hier Quell- und Zielverkehre des Einkaufscenters auftauchen. Daher ergibt sich der Unterschied der Verkehrsqualitätsstufe B bzw. D der Varianten 4 und 5.

Für die Varianten 4 und 5 ist zudem von einer guten Orientierung und Begreifbarkeit auszugehen, da die Entlastungsstraße im Geradeausverkehr direkt (V 5) bzw. indirekt (V 4) über den Posthalterweg zur Ammerländer Heerstraße (klassifizierte Straße) geführt wird. In der Variante 5a könnte es zu einer Fehlorientierung geradeaus in Richtung Südwesten (Einkaufcenter) kommen.

Für die Variante 5a wurde die Fahrdynamik am besten bewertet, weil die Elementenfolge relativ stetig und die Radienfolge ausgewogen ist. Jedoch können auch die Varianten 4 und 5 hinsichtlich einer vorteilhafteren Fahrdynamik optimiert werden. Für die Varianten 4 und 5a sind darüber hinaus erhebliche Wechselwirkungen im Bauablauf mit dem Gewerbegebiet an der Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg zu erwarten, was negativ zu bewerten ist. Aus verkehrlicher Sicht unterscheiden sich die untersuchten und bewerteten Varianten insgesamt nur geringfügig, wodurch keine eindeutige Variantenentscheidung durch diesen Belang möglich ist.“

Aufgrund dieser Ergebnisse waren alle Varianten aus verkehrlicher Sicht unter Beachtung geeigneter Maßnahmen, wie bspw. einer Einrichtung einer Lichtsignalanlage oder Ergänzung einer Abbiegespur umsetzbar (vgl. Kap. 2.3.1/2.4 der Begründung).

Im nachfolgenden Schritt wurden daher Abwägungskriterien herauskristallisiert, da sich keine Variante als eindeutig vorteilhaft herausgestellt hat. Dadurch bedingt wurde reflektiert, welches die wichtigsten Gründe für den Bau einer solchen Straße sind. Diese Kriterien wurden bewusst durch die Reflektion des eigentlichen und übergeordneten Planungsziels bestimmt (vgl. Begründung Kap. 2.4).

Dabei haben sich folgende Kriterien ergeben:

1. Verbindungsfunktion der Entlastungsstraße für alle Verkehrsteilnehmer:

Der Rat der Stadt Oldenburg hat in seiner Sitzung am 31.03.2014 beschlossen, dass zur Verbesserung der Verkehrserschließung der nördlichen Stadtgebiete und insbesondere zur Entlastung des stark beeinträchtigten Verkehrs auf der Alexanderstraße eine Verbindungsstraße zwischen Alexanderstraße (L 824) und der Ammerländer Heerstraße (K 348) hergestellt werden soll.

Es soll somit eine Verbindung zwischen zwei klassifizierten Straße (Alexanderstraße und Ammerländer Heerstraße) hergestellt werden.

Der Einzelhandel konzentriert sich in der Nähe des Plangebietes am Posthalterweg (Einkaufszentrum Wechloy) (Bestandsgewerbeflächen an der Ammerländer Heerstraße/ Einzelhandelsstandort Wechloy).

Folglich ist es nicht planerische Zielsetzung eine neue unmittelbare Anbindung an das Einkaufszentrum Wechloy umzusetzen, wodurch die Varianten 4 und 5a nicht entsprechend zielwirksam sind.

Das vorangestellte, städtebauliche Ziel besteht vielmehr darin, die mit Hilfe des Baurechtes geschaffenen eingeschränkten Gewerbegebiete der eigentlichen Zielgruppe, nämlich dem Handwerk und dem produzierenden Gewerbe, vorzuhalten und die gewerblichen Verkehre direkt auf die übergeordnete Straße, der Ammerländer Heerstraße (K 348), zu leiten.

Bei Varianten 4 und 5a sind zudem erhebliche Wechselwirkungen im Bauablauf mit dem Gewerbegebiet an der Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg zu erwarten. Gewerbliche Verkehre aus dem zukünftigen Gewerbegebiet auf dem Fliegerhorst werden bei Variante 4 und 5a zusätzlich zu dem bereits vorhandenen gewerblichen Verkehr auf dem Posthalterweg zugeleitet. Auch wird die Entlastungsstraße nicht zur Erschließung von Famila gebaut. Der Großteil der zusätzlichen Verkehre (von bzw. auf die Entlastungsstraße) hat nicht Ziel oder Quelle bei Einzelhandelsstandort Wechloy oder bei den Bestandsgewerbeflächen an der Ammerländer Heerstraße.

Das Verkehrsaufkommen eines neuen, großen Stadtteils auf dem Fliegerhorstgeländes und dem neuentstehenden Gewerbegebiet soll und muss demzufolge verträglich abgewickelt werden.

Um die erzielte eine Nutzungsmischung auf dem Fliegerhorst und u.a. auch einen Ausbau von Radwegen zu gewährleisten, benötigt es jedoch ein dafür angemessenes Erschließungssystem. In diesem Erschließungssystem müssen dabei alle Verkehrsteilnehmer bedacht werden, was bei der Planung der Entlastungsstraße vorliegend der Fall ist.

Denn mit dem Planvorhaben sollen die auf dem Fliegerhorstgelände entstehenden 950 Wohnungen eine bessere verkehrliche Anbindung, sowohl für den motorisierten (PKW) als auch für den nicht motorisierten Individualverkehr (Fußgänger und Radfahrer) und den ÖPNV erhalten. Somit dient die Entlastungsstraße nicht nur für den motorisierten Individualverkehr, sondern auch für Fußgänger, Radfahrer und den ÖPNV.

Der markant gelegene Fuß- und Radweg wird zunächst entlang der Gleistrasse fortgeführt, so wie es im Masterplan vorgesehen ist. Der bereits in der Örtlichkeit vorhandene Fuß- und Radweg am „Peerdebrok“ wird des Weiteren berücksichtigt und festgesetzt. Der südöstlich des Geltungsbereiches gelegene Teil des Peerdebroks wird dabei umgeleitet und über eine dortige Querungshilfe geführt, wobei in diesem Abschnitt ein Zweirichtungsradweg vorgesehen ist.

Ab der Querungshilfe im angebauten Bereich ist der Radweg beidseitig nur als Einrichtungsradschulweg geplant. Demnach wird der Teilabschnitt des Peerdebroks wieder auf kürzestem Wege zur alten Trasse des Peerdebroks geführt, indem der Fuß- und Radweg (F+R) an den nördlich gelegenen F+R aus dem Bebauungsplan N-777 F anschließt. Folglich wird eine bislang fehlende Tangentialverbindung der dortigen Wohngebiete mit der Ammerländer Heerstraße durch die Entlastungsstraße entwickelt und damit eine wichtige innerstädtische Radverkehrsachse erschlossen und kurze Wegeverbindungen für alltägliche Radverkehre geschaffen. Das Konzept samt des Regelprofils ist der Anlage 5 und 6, der Begründung zum Bebauungsplan, zu entnehmen. Dieses wurde vom Amt für Verkehr und Straßenbau der Stadt Oldenburg, unter Einbeziehung aller notwendigen Parameter und der örtlichen Gegebenheiten, erarbeitet.

Ebenso werden verstärkt ÖPNV-Anbindungen berücksichtigt, damit das Angebot des öffentlichen Verkehrs ausgeweitet werden kann. Das Ziel einer Anhebung der ÖPNV-Nutzung kann allerdings nur durch ein attraktives Angebot erreicht werden, um so in großem Umfang neue Fahrgäste für den ÖPNV zu gewinnen und Fahrten vom PKW zu verlagern. Die Entlastungsstraße kann dazu beitragen das Ziel einer Anhebung der ÖPNV-Nutzung -bspw. durch schnellere Busverbindungen- zu erreichen und die Alexanderstraße dabei zeitgleich zu entlasten. Denn auch durch geringere Verkehrsbelastungen, bspw. an der Alexanderstraße und durch kürzere Wege steigt die Lebensqualität der dort umliegenden Wohngebiete. Kürzere Wege bedingen dann auch einen geringeren Energieverbrauch und das Umsteigen auf den ÖPNV und die Wahrnehmung des ausgebauten Radwegenetzes.

2. Fahrstreckenlängen [km] der Trassenvarianten (Entfernung zw. Peerdebrook und Ammerländer Heerstraße):

Die Trassenlängen wurden zudem unter gleichen Voraussetzungen für alle zehn Trassen ermittelt. Auch die gesamte Trassenuntersuchung baut auf den Längen der SHP-Varianten (Stand 2019) bzw. den gänzlich tangierten Flächen auf. Die der Bewertung zugrunde gelegten Trassenlängen beziehen sich bei allen zehn Varianten immer bis zum jeweiligen Anschluss an die Ammerländer Heerstraße (klassifizierte Straße), damit der notwendige Lückenschluss innerhalb des städtischen Hauptverkehrsstraßennetzes gegeben ist.

Dementsprechend ist auch bei den Varianten 1, 1a, 2, 4, 4a und 5a der entsprechende Abschnitt des Posthalterweges und auch der Straße Am Heidbrook mit in die Gesamtstrecke einzubeziehen.

Die Streckenlänge basiert demnach auf der gesamtbetrachteten Strecke vom Ausgangspunkt, hier Peerdebrook, und dem endgültigen Anschlusspunkt, hier Ammerländer Heerstraße. Also die gesamte Länge des jeweiligen Trassenkörpers, der

die vorhandenen Flächen überplant. Somit wurden in die Trassenuntersuchung auch die Flächen des Posthalterweges und des Heidbrooks einbezogen. Dadurch, dass alle Trassen somit vom Startpunkt und bis zum Anschlusspunkt an die Ammerländer Heerstraße betrachtet wurden, konnte eine Einheitlichkeit in der Bewertung erzielt werden. Denn auch der Heidbrook/Posthalterweg müsste bei Realisierung der Varianten 4 und 5a baulich umgestaltet werden. Im Falle des Heidbrooks käme dies nahezu einem Straßenneubau gleich. Somit liegt für die Variante 5 die kürzeste Gesamtstreckenlänge vor.

3. geringstmögliche Zerschneidung von naturschutzfachlich wertvollen zusammenhängenden Flächen (vgl. Begründung Kap. 2.4):

Hinsichtlich der geringstmöglichen Zerschneidungseffekte, der nach der Filterstufe III übrig gebliebenen Varianten 4, 5 und 5a, tangieren die Variante 4 und 5a in der Grobtrassierung die Überplanung von Gemeinbedarfsflächen und Sonderbauflächen. Zwar kann der Trassenverlauf optimiert werden, sodass diese Flächen nicht mehr betroffen sind, allerdings wird durch die Verschiebung der Trasse in nördliche Richtung dann der dort befindliche Wald tangiert. Es müsste dabei auf einer Breite zw. 3 m-4,5 m in den Waldrand am Posthalterweg eingegriffen werden, zzgl. 2-5m temporären Arbeitsstreifen. Auch müsste auf einer Breite zw. 2 m-8 m in den Waldrand am Heidbrook eingegriffen werden, zzgl. 2-5m temporären Arbeitsstreifen.

Variante 5 hingegen muss weder großzügig private Flächen umgehen, noch werden durch ihre Optimierung weitere Waldflächen überplant. Nach Einschätzung der Unteren Naturschutzbehörde ist bei der Variante 5 eine eher randliche Durchschneidung gegenüber einer zentralen Durchschneidung möglich. Daneben bedingt die Variante 5 die geringstmögliche Zerschneidung von naturschutzfachlich wertvollen zusammenhängenden Flächen (Schutzgut Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt) aufgrund der Möglichkeit der Optimierung des Trassenverlaufs.

Dies wird durch fachgutachterliche Einschätzung sowie nach Einschätzung der Unteren Naturschutzbehörde bestätigt.

Die Variante 5 verläuft bereits in der Grobplanung randlich eines zusammenhängenden Flächenkomplexes, sodass dieser in weiten Teilen erhalten bleibt, während insbesondere die Variante 4 für eine Zerschneidung des Flächen- und Habitatkomplexes sorgt. Darüber hinaus sorgen die im Bebauungsplan festgesetzten Amphibienleiteinrichtungen für die Anbindung des zusammenhängenden Komplexes an die umliegenden Habitate, sodass auch diese räumlichen Beziehungen aufrechterhalten werden können.

Das Abwägungsergebnis hatte zur Folge, dass sich schlussendlich die Variante 5 in der Gesamtabwägung als die verträglichste Lösung herausstellt, da sie im Verhältnis die günstigsten Eigenschaften hat.

4. Mangelhafter Schutz des LWB 5 Heidbrook

Es handelt sich hier um ein Gebiet, das bereits im Landschaftsrahmenplan 1994 als "landschaftsschutzgebietwürdig" klassifiziert wurde. Als Schutzzweck für das "LWB 5 Heidbrook" wird ausgegeben:

"Sicherung, Erhalt und Entwicklung eines einst großflächigen nassen, sumpfigen, als Weide für das Vieh der Allende dienenden, heute von z. T. feuchten Grünländereien und Aufforstungsflächen eingenommenen Gebietes als kulturgeschichtlich bedeutender Bereich und als Lebensraum für gefährdete und schutzbedürftige Arten und Lebensgemeinschaften". Damals wie heute sind insbesondere die Amphibien als gefährdete, schutzbedürftige Arten gemeint. Deshalb ist das gleiche Gebiet auch in der Fortschreibung des Landschaftsrahmenplanes 2014 mindestens LSG würdig, einige Teile erfüllen sogar mittlerweile die Voraussetzungen zur Ausweisung als Naturschutzgebiet. Der Landschaftsrahmenplan der Stadt Oldenburg 2016 stellt für die Trasse der Entlastungsstraße besondere Anforderungen im Rahmen einer Bauleitplanung fest. (SHP Ingenieure Oldenburg - Trassenuntersuchung Entlastungsstraße, S.15)

Für die Umsetzung des Zielkonzeptes des Landschaftsrahmenplanes und der darin erarbeiteten Vorstellungen zur natur- und umweltverträglichen Entwicklung der Stadt Oldenburg werden im Landschaftsrahmenplan folgende Maßnahmen aufgeführt:

- In Bereichen mit sehr hoher Bedeutung für Arten und Biotope sowie für das Landschaftsbild sind neue Trassenführungen und Ausbaumaßnahmen zu vermeiden.
- Bereiche mit sehr hoher und potenziell sehr hoher Bedeutung für Arten und Biotope sowie für das Landschaftsbild sind grundsätzlich von Bebauung freizuhalten.

Zudem wird sie den Grundsätzen des Vermeidungs- und Minderungsgebots in vollem Umfang, bei gleichzeitiger Erfüllung des Planungszieles - der Entlastung des Verkehrs auf der Alexanderstraße sowie der übergeordneten Verbindungsfunktion der Alexanderstraße auf Höhe des Fliegerhorstes und der Ammerländer Heerstraße - gerecht.

Darüber hinaus wurde mit den im Verfahren vorgelegten Gutachten und der durchgeführten Trassenvariantenanalyse, unter Berücksichtigung der heutigen Bedarfe und Entwicklungen, die vorliegende Trassenführung fach- und sachgerecht, im Rahmen einer ergebnisoffenen und gerechten Abwägung aller öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gem. § 1 Abs. 7 Baugesetzbuch (BauGB), ermittelt.

Zu 4:

Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich.

Bereits in der Einleitung zum Landschaftsrahmenplan der Stadt Oldenburg (2016) wird der Stellenwert des Landschaftsrahmenplanes dargelegt. Dort heißt es: „Der hier vorliegenden Landschaftsrahmenplan ist ein Fachgutachten des Naturschutzes, das keine Verbindlichkeit - auch nicht gegenüber anderen Fachbehörden - erlangt. Sein Inhalt wird ausschließlich aus der Sicht des Naturschutzes und der Landschaftspflege bestimmt. Er hat nicht die Aufgabe, die fachlichen Erfordernisse und Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege mit anderen Fachbehörden abzustimmen. Dies bleibt dem jeweiligen Verfahren vorbehalten. Die vorgeschlagenen Schutz-, Pflege- und Entwicklungsmaßnahmen listen alle denkbaren Vorhaben in diesem Sinne auf. Sie berücksichtigen ausdrücklich nicht andere Rechtsgüter und Interessen oder andere öffentliche Belange.“ Ergänzend dazu heißt es auf der Homepage des Niedersächsischen Landesbetriebs für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz, dass die Darstellungen der Landschaftsplanung (und somit auch des Landschaftsrahmenplans) erst durch Integration in die räumliche Gesamtplanung, Planfeststellungs- und Genehmigungsverfahren nach den Fachgesetzen oder den Erlass von Verordnungen oder Satzungen verbindlich werden. Die Darstellungen des Landschaftsrahmenplanes sind daher als Empfehlungen aus Sicht von Natur und Landschaft zu betrachten und keinesfalls zwingend.

- Bereiche mit hoher und potenziell hoher Bedeutung für Arten und Biotope sind nur im unvermeidbar notwendigen Umfang und nach vorheriger frühzeitiger Prüfung und Nutzung umweltvertraglicher Alternativen für eine Bebauung vorzusehen. (Landschaftsrahmenplan 5.611 und 620)

Eine Nachbesserung der Planung durch Prüfung umweltvertraglicher Alternativen ist daher erforderlich.

Nicht nachvollziehbar ist die Feststellung im Umweltbericht, dass unter Berücksichtigung der Maßnahmen zur Vermeidung, Minimierung und Ersatz durch den Bebauungsplan N-777 G (und der darin geplanten Entlastungsstraße) keine erheblichen negativen Umweltauswirkungen im Geltungsbe- reich zurückbleiben. (Umweltbericht 5 .82)

Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich.

Die Prüfung von Planungsalternativen ist gem. Beschluss des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG, vom 28.08.1987 - 4 N 1.86 -, Deutsches Verwaltungsblatt (DVBl.) 1987, 1273; Beschluss vom 20.12.1988 - 4 B 211.88 -, Baurecht 1898, 507; Spannowsky, UPR 2005; Stürer, Handbuch des Bau- und Fachplanungsrechts, 5. Auflage 2015, Rn. 1776) ist essentieller Bestandteil des Abwägungsgebotes, wenn es sich um „sich aufdrängende oder naheliegende Alternativen“ handelt. Dem wurde mit der „Vergleichenden Analyse der Trassenvarianten für die Entlastungsstraße Oldenburg samt Abwägungsentscheidung“ Rechnung getragen. Zusammenfassend stellte sich heraus, dass sich die Variante 5 in der Gesamtabwägung als die Variante mit den günstigsten Eigenschaften herausstellte. Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich. Im Bundesnaturschutzgesetz regelt der § 15 die Verursacherpflichten und die Zulässigkeit bzw. Unzulässigkeit von Eingriffen. Gemäß § 15 (1) BNatSchG ist der Verursacher eines Eingriffs verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von und Landschaft zu unterlassen. Beeinträchtigungen sind vermeidbar, wenn zumutbare Alternativen, den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen zu erreichen, gegeben sind. Soweit Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden sind, ist dies zu begründen. Dies ist im o. g. Kapitel zur Trassenanalyse geschehen. In § 15 (2) BNatSchG wird darüber hinaus geregelt, dass der Verursacher von Beeinträchtigungen verpflichtet ist, unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen oder zu ersetzen. Ausgeglichen ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushaltes in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet ist. Ersetzt ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu gestaltet ist. Den vorstehend genannten Grundsätzen wurde mit den in enger Abstimmung mit dem Fachdienst Naturschutz und technischer Umweltschutz abgestimmten und festge-

Anmerken möchte ich an dieser Stelle meine Beobachtung, daß viele Menschen im Heidbrook Ruhe und Erholung suchen und die Natur erkunden; ob Familien mit Kindern, Jugendliche oder Einzelpersonen; ob beim Erlebnis am Ufer des Amphibienteichs oder beim Joggen und Wandern durch Wald und Wiesen; abgeschirmt durch Bäume vom pulsierenden Einkaufszentrum und der stark befahrenen Ammerländer-Heerstraße wirkt der Teich wie eine Oase und die natürliche Stadtgrenze ermöglicht es, die Stadt einmal hinter sich zu lassen.

Die Planung der Verbindungsstraße befindet sich trotz all der o.g. Mängel in der Endphase. Zwischen der Erwähnung der Straße im Verkehrsentwicklungsplan im Jahr 2000 bis- zum heutigen Tag liegen 20 Jahre. Bevor der Plan vom Rat beschlossen wird, sollte das Vorhaben noch einmal aus heutiger Perspektive betrachtet und bewertet werden.

setzten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen Rechnung getragen. Aus fachgutachter Sicht sind nach Durchführung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in Verbindung mit Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen keine verbleibenden erheblichen Beeinträchtigungen zu prognostizieren.

Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich. Es ist zu berücksichtigen, dass der Teich und die umliegenden Gehölze in weiten Teilen erhalten bleiben. Darüber hinaus erfährt insbesondere die Planstraße I des Bebauungsplanes N-777 G eine Eingrünung gegenüber der umliegenden Landschaft. Diese wird ergänzt durch Einzelbaumpflanzungen, sodass keine erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Landschaft im Bereich der Planstraße I verbleiben. Dies gilt ebenso für das nördlich gelegene geplante Gewerbegebiet, dass auf ehemals militärischen genutzten und damit vorgeprägten Flächen realisiert wird.

Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich.

Über die Aufnahme der Entlastungsstraße Fliegerhorst in das Hauptverkehrsstraßennetz der Stadt Oldenburg hat der Rat in seiner Sitzung am 27.08.2018 einen entsprechenden Beschluss gefasst. Die vorgesehene Entlastungsstraße Fliegerhorst wurde dabei ohne Festlegung auf eine bestimmte Trassenführung in das Hauptverkehrsstraßennetz der Stadt Oldenburg aufgenommen. Der mögliche Trassenverlauf wird darin als projektierte Hauptverkehrsstraße von der Alexanderstraße im direkten Verlauf zur Ammerländer Heerstraße abgebildet. Folglich wurde das Hauptverkehrsstraßennetz der Stadt Oldenburg erst im Jahr 2018 um eine mögliche Trassenführung der Entlastungsstraße erweitert.

Neben dem Hauptverkehrsstraßennetz wurde im Jahr 2000 der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) beschlossen, indem eine neue Querverbindung zwischen der Ammerländer Heerstraße und der Alexanderstraße vorgesehen ist. Darüber hinaus wird im aktuellen Strategieplan Mobilität und Verkehr 2025 (SMV), mit Stand vom März 2014, eine Verbesserung im Hauptverkehrsstraßennetz in Form von Lückenschlüssen mit dem Ziel einer Reduzierung von Umwegfahrten hervorgehoben. Um diese Umwegfahrten zu vermeiden, ist eine direkte Anbindung des Fliegerhorstes an die Ammerländer Heerstraße zu verfolgen. Im vorliegenden Fall, also ohne einen zusätzlichen Knotenpunkt am Posthalterweg. Diesbezüglich wird der Neubau einer Verbindungs- und Erschließungsstraße zwischen Alexanderstraße und Ammerländer Heerstraße über das Gelände des ehemaligen Fliegerhorstes und der damit einhergehenden Entlastung der Alexanderstraße betitelt (vgl. SMV, S. 28).

Die Dringlichkeit des Klimaschutzes und einer nachhaltigen Entwicklung ist gewachsen, aber auch die Einsicht in die Notwendigkeit sowie die Bereitschaft zu Verhaltensänderungen. Klimaschutz, Energiewende, Verkehrswende, Minimierung von Flächenverbrauch, Schutz der Naturräume, Nachhaltigkeit, Ressourcenschonung - das sind die Forderungen auch der FFF-Bewegung und Inhalt des Leitantrags, mit dem sich Rat, Verwaltung und die FFF-Bewegung derzeit auseinandersetzen. Wenn dieser Prozeß ernst gemeint ist, dann ist auch die Verbindungsstraße einer Prüfung der Klimarelevanz zu unterziehen.

Auch im Stadtentwicklungsprogramm (step2025) wird weiterhin ausgeführt, dass zur Verbesserung der Verkehrserschließung der nördlichen Stadtgebiete und insbesondere zur Entlastung der stark verkehrlich beeinträchtigten Alexanderstraße eine Verbindungsstraße zwischen Alexanderstraße auf Höhe des Fliegerhorstes und der Ammerländer Heerstraße hergestellt werden soll (vgl. step2025, S. 84). Somit wurden aktuelle Entwicklungskonzepte (Stadtentwicklungsprogramm (step2025) / Verkehrsentwicklungsplan (VEP) / Strategieplan Mobilität und Verkehr 2025 (SMV)) und sonstige städtebaulichen Planungen berücksichtigt.

Mit den im Verfahren vorgelegten Gutachten und der durchgeführten Trassenvariantenanalyse wurde unter Berücksichtigung der heutigen Bedarfe und Entwicklungen die vorliegende Trassenführung fach- und sachgerecht unter Einbeziehung aller Belange ermittelt.

Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich.

Mit dem Planungsziel wird der Strategie der Revitalisierung/Wiedernutzbarmachung von Flächen entsprochen, welches sowohl der Strategie des Klimaschutzes als auch der der Klimaanpassung entspricht. In den letzten zehn Jahren sind mehrere, auch konversionsrelevante Novellierungen des Baugesetzbuchs (BauGB) vorgenommen worden. So ist mit der BauGB-Novelle 2011 die Bedeutung des Klimaschutzes als Abwägungstatbestand in der Bauleitplanung deutlich gestiegen. Grundlegend wird auch einer städtebaulichen Nachverdichtung im Rahmen einer Konversion der brachgefallenen Fläche des ehemaligen Fliegerhorsts, im direkten Anschluss an einen vorgeprägten Siedlungsbereich entsprochen.

Zum einen wurde in den Bebauungsplan aufgenommen, dass „mindestens 50 % der technisch nutzbaren Dachfläche von neu errichteten Gebäuden müssen der Energiegewinnung aus erneuerbaren Energien (vorrangig Photovoltaik oder Solarthermie) dienen. Eine Ausnahme kann zugelassen werden, wenn ein Energiekonzept realisiert wird, bei dem eine mindestens gleich große regenerative Energiemenge, z. B. durch regenerative Kraft-Wärme-Kopplung oder im Verbund mit anderen Dachflächen, bereitgestellt wird. Sofern in einem gesamtheitlichen Energiekonzept auch die Speicherung oder Wandlung von erneuerbarer Energie vorgesehen wird, kann dies in Ergänzung auf den Dachflächen zulässig gemacht werden“ (vgl. § 5 des Satzungstextes und Kap. 6.1.5 der Begründung). Darüber hinaus wurden vegetations- und freiflächenbezogene Festsetzungen getroffen, um u.a. zahlreiche Baumanpflanzungen, versickerungsfähige Ausführung der Zufahrten und Stellplätze und Walflächen vorzugeben (vgl. § 7 des Satzungstextes und Kap. 6.1.6 der Begründung). Ebenfalls wurden diesbezüglich örtliche Bauvorschriften, bspw. zu Heckenanpflanzungen oder zu dauerhaft zu begrünenden Flächen aufgenommen (vgl. § 10 des Satzungstextes und Kap. 8 der Begründung).

Die Strategien der Klimaanpassung und des Klimaschutzes werden in der Stadt- und Siedlungsentwicklung der Stadt Oldenburg berücksichtigt.

Das integrierte Energie- und Klimaschutzkonzept für die Stadt Oldenburg (InEKK) (2011) wurde zudem in der Planung berücksichtigt. Dieses beinhaltet u.a. folgende Punkte für den Verkehr:

Einerseits soll das Angebot und die weitere Entwicklung von zentrumsnahen Wohnbauflächen ausgeweitet werden. Dabei spielt die Nachverdichtung (Wohnen, Versorgung, Arbeitsplätze) insbesondere im innenstadtnahen Bereich bzw. in der polyzentrischen Orientierung eine große Rolle, die mit dem gesamten Projekt des Fliegerhorstes umgesetzt wird. Durch die Nutzungsmischung von Gewerbe, Wohnen und gemischten Strukturen kann eine Reduzierung von Pendlerverkehren durch Verkehrsvermeidung durch fußläufig erreichbare Angebote des täglichen Bedarfs, Dienstleistungen und ärztlicher Versorgung sowie durch die Akzentuierung räumlicher Nähe von Wohnen und Arbeiten erzielt werden. Andererseits werden radverkehrsfördernde Maßnahmen zum Ausbau und Verbesserung des bestehenden Fahrradwegenetzes („Schnellwege“) betont (vgl. InEKK S. 48).

Um solch eine Nutzungsmischung und u.a. auch einen Ausbau von Radwegen zu gewährleisten, benötigt es jedoch ein dafür angemessenes Erschließungssystem. In diesem Erschließungssystem müssen dabei alle Verkehrsteilnehmer bedacht werden, was bei der Planung der Entlastungsstraße vorliegend der Fall ist. Denn mit dem Planvorhaben sollen die auf dem Fliegerhorstgelände entstehenden 950 Wohnungen eine bessere verkehrliche Anbindung, sowohl für den motorisierten (PKW) als auch für den nicht motorisierten Individualverkehr (Fußgänger und Radfahrer) und den ÖPNV erhalten. Somit dient die Entlastungsstraße nicht nur für den motorisierten Individualverkehr, sondern auch für Fußgänger, Radfahrer und den ÖPNV.

Der markant gelegene Fuß- und Radweg wird zunächst entlang der Gleistrasse fortgeführt, so wie es im Masterplan vorgesehen ist. Der bereits in der Örtlichkeit vorhandene Fuß- und Radweg am „Peerdebrok“ wird des Weiteren berücksichtigt und festgesetzt. Der südöstlich des Geltungsbereiches gelegene Teil des Peerdebroks wird dabei umgeleitet und über eine dortige Querungshilfe geführt, wobei in diesem Abschnitt ein Zweirichtungsradweg vorgesehen ist.

Ab der Querungshilfe im angebauten Bereich ist der Radweg beidseitig nur als Einrichtungsradschweg geplant. Demnach wird der Teilabschnitt des Peerdebroks wieder auf kürzestem Wege zur alten Trasse des Peerdebroks geführt, indem der Fuß- und Radweg (F+R) an den nördlich gelegenen F+R aus dem Bebauungsplan N-777 F anschließt. Folglich wird eine bislang fehlende Tangentialverbindung der

dortigen Wohngebiete mit der Ammerländer Heerstraße durch die Entlastungsstraße entwickelt und damit eine wichtige innerstädtische Radverkehrsachse erschlossen und kurze Wegeverbindungen für alltägliche Radverkehre geschaffen. Das Konzept samt des Regelprofils ist der Anlage 5 und 6, der Begründung zum Bebauungsplan, zu entnehmen. Dieses wurde vom Amt für Verkehr und Straßenbau der Stadt Oldenburg, unter Einbeziehung aller notwendigen Parameter und der örtlichen Gegebenheiten, erarbeitet.

Darüber hinaus werden verstärkt ÖPNV-Anbindungen berücksichtigt, damit das Angebot des öffentlichen Verkehrs ausgeweitet werden kann. Das Ziel einer Anhebung der ÖPNV-Nutzung kann allerdings nur durch ein attraktives Angebot erreicht werden, um so in großem Umfang neue Fahrgäste für den ÖPNV zu gewinnen und Fahrten vom PKW zu verlagern. Die Entlastungsstraße kann dazu beitragen das Ziel einer Anhebung der ÖPNV-Nutzung -bspw. durch schnellere Busverbindungen- zu erreichen und die Alexanderstraße dabei zeitgleich zu entlasten. Denn auch durch geringere Verkehrsbelastungen, bspw. an der Alexanderstraße und durch kürzere Wege steigt die Lebensqualität der dort umliegenden Wohngebiete. Kürzere Wege bedingen dann auch einen geringeren Energieverbrauch und das Umsteigen auf den ÖPNV und die Wahrnehmung des ausgebauten Radwegesetzes.

Auch aufgrund der derzeitigen Energiewende ist es in den kommenden Jahren denkbar, dass Elektroautos oder auch Gas-Hybrid-Fahrzeuge, sowohl für den ÖPNV als auch für den Kommunalverkehr, führend auf den Markt kommen, die ebenfalls auf der Entlastungsstraße verkehren können.

Neben der Umsetzung der Entlastungsstraße sollte trotz dessen öffentlichkeitswirksam aufgezeigt werden, dass die Nutzung von Biomethan als Kraftstoff gleichermaßen eine nachhaltigkeitsorientierte Option zur CO₂-Reduktionen als auch zur Reichweitenverlängerung der fossilen Ressourcen ist. Ebenso sollte weiterhin die Förderung innovativer und klimafreundlicher Mobilitätskonzepte zur Verknüpfung von ÖPNV und Car-Sharing verfolgt werden.

Andererseits hebt das integrierte Energie- und Klimaschutzkonzept für die Stadt Oldenburg (InEKK) die Unterstützung von Unternehmen (Betriebliches Mobilitätsmanagement (BMM)) hervor. Somit liegt auch ein Teil im Verantwortungsbereich privater Unternehmen und öffentlicher Arbeitgeber zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs auf Arbeitswegen (An-/Abreise der Mitarbeiter), bei Dienstwegen u. Geschäftsreisen, Besucher- u. Kundenverkehr, Bioerdgas-Einsatz im öffentlichen Fuhrpark). Daneben sollen auch Car-Sharing-Programme bedacht werden (vgl. InEKK S. 48ff.). Das Thema Car-Sharing wurde bereits in dem Masterplan zum Fliegerhorst integriert und wird auch in der Begründung zum Bebauungsplan im Kapitel 4.5, Masterplan Nr. 4 hervorgehoben.

Die Erarbeitung des Masterplanes Fliegerhorst erfolgte im Rahmen des Programms „Zukunftsstadt“, in dem Wissenschaft, Forschung und Zivilgesellschaft gemeinsam Konzepte einer nachhaltigen Stadtentwicklung erarbeiten und an kommunalen Entscheidungsprozessen partizipieren.

Der Planungsprozeß selbst wurde ebenfalls beleuchtet und Vorschläge entwickelt für eine prozessuale, sich selbst hinterfragende Planung und verwiesen auf den Ansatz des iterativen Planungsprozeß mit bottom-up und top down in wechselnder Folge, der den breiten Richtungskonsens über kollektiv entwickelte Leitbilder herstellt.

Wenn dieser partizipative Planungsansatz ernst gemeint war und nicht nur der Vermarktung der Grundstücke dienen sollte, dann ist es auch folgekonsequent, das Ergebnis der Planung mit Wissenschaft, Forschung und Zivilgesellschaft gemeinsam zu beleuchten.

Auch wenn diese beiden Punkte zwar nicht Aufgabe der Bauleitplanung sind, können diese im Rahmen der Ausführungsplanung ermöglicht werden.

Hierbei spielt jedoch auch immer die Bereitschaft jedes Einzelnen eine Rolle, sowohl von Automobilherstellern, von Unternehmen (bspw. der sich ansiedelnden Unternehmen, aber auch der Busunternehmen in Oldenburg) als auch von Bürgerinnen und Bürgern.

Die Verkehrswende kann somit nicht durch eine Bauleitplanung stattfinden, sondern muss von Seiten der Bevölkerung durch das Nutzerverhalten erfolgen.

Das vorliegende planerische Ziel der Entlastungsstraße schließt folglich eine nachhaltigere Verkehrsnutzung nicht aus.

Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich.

Anfang 2015 wurde zunächst eine Ideensammlung gestartet, in deren Rahmen alle Interessierten die Möglichkeit erhielten, ihre Vorschläge für die Nachnutzung des Fliegerhorsts einzureichen. Darauf aufbauend fand im Juni 2015 eine einwöchige Stadtwerkstatt auf dem Gelände des Fliegerhorsts statt, aus der 10 Leitsätze zur Entwicklung des Areals hervorging. Diese können, zusammen mit anderen Rahmenbedingungen wie Altlastenflächen, Vorgaben zur Wasserbewirtschaftung, der möglichst umfassenden Nachnutzung der baulichen Bestände und dem weitgehenden Erhalt des durchgrünten Charakters des Fliegerhorsts, als Grundlagen der folgenden Masterplanung unter partizipativer Begleitung durch die Oldenburgerinnen und Oldenburger angesehen werden. Dieser Prozess bestand aus einem mehrteiligen Verfahren, u. a. mit Veranstaltungen, den sog. Innovationscamps, bei denen die Öffentlichkeit sich aktiv in den Gestaltungsprozess des Masterplans einbringen konnte.

Darauffolgend wurde im August 2016 der Masterplan für den ehemaligen Fliegerhorst mit dem Titel „Zukunftsplan 2020+“ vom Rat der Stadt Oldenburg beschlossen. Der Masterplan dient dabei als Grundlage für den vorliegenden Bebauungsplan. Die Leitsätze wurden dabei am aktuellen Stand der Forschung/Wissenschaft in den Bereichen Nachhaltigkeitsstrategien, Smart Cities, Mobilität, Energie und Klimaschutz erstellt.

Mit den im Verfahren vorgelegten Gutachten und der durchgeführten Trassenvariantenanalyse wurde unter Berücksichtigung der heutigen Bedarfe und Entwicklungen die vorliegende Trassenführung fach- und sachgerecht unter Einbeziehung aller Belange ermittelt.

**78. ÄNDERUNG DES FLÄCHENNUTZUNGSPLANES
UND
BEBAUUNGSPLAN N-777 G
(FLIEGERHORST / HALLENSICHEL-OST / ENTLASTUNGSSTRAßE)**

Prüfung der Stellungnahmen

Öffentliche Auslegung vom 30.04.2020 bis zum 12.06.2020

Nr.:	Schreiben vom:		Lage der Fläche:
10	10.06.2020	Privater Einwender	Fliegerhorst/ Hallensichel-Ost/ Entlastungsstraße

Stellungnahmen

Die Originale der Stellungnahmen liegen in den Sitzungen des Ausschusses für Stadtplanung und Bauen/VA/Rates vor. Der Originaltext der Stellungnahmen ist im Folgenden wiedergegeben.

Wir als Gewerbebetrieb mit Betriebssitz in Bad Zwischenahn/ Bloh jedoch überwiegendem Aktionsfeld in der gesamten Stadt Oldenburg beobachten die Pressemeldungen zu der geplanten Entlastungsstraße mit großer Verwunderung.

Einfügen möchten wir an dieser Stelle, dass wir einer Verkehrsverbindung zwischen den Stadtteilen Wechloy und Alexanderfeld/ Fliegerhorst sehr begrüßen. Diese Verbindung wird uns die Anfahrten der Stadtteile Alexanderfeld, Bürgerfelde und den neuen Stadtteil Fliegerhorst deutlich erleichtern und Umwege über Wiefelstede/ Neuenkrug und Metjendorf zukünftig verringern.

Aktuell entnehmen wir der Presse eine Streckenfavorisierung mit unmittelbarer Anbindung der neuen Entlastungsstraße an die Ammerländer Heerstraße Höhe Ullmann die wir nicht nachvollziehen können.

Wir vermuten eine Überlastung der Verkehrssituation zwischen der neuen Anbindung bis an die Auffahrt auf die Bundesautobahn A28 und auch der

Prüfungsvorschläge

Die Stadt Oldenburg nimmt zur Kenntnis, dass seitens des Einwenders das grundsätzliche Planungsziel begrüßt wird.

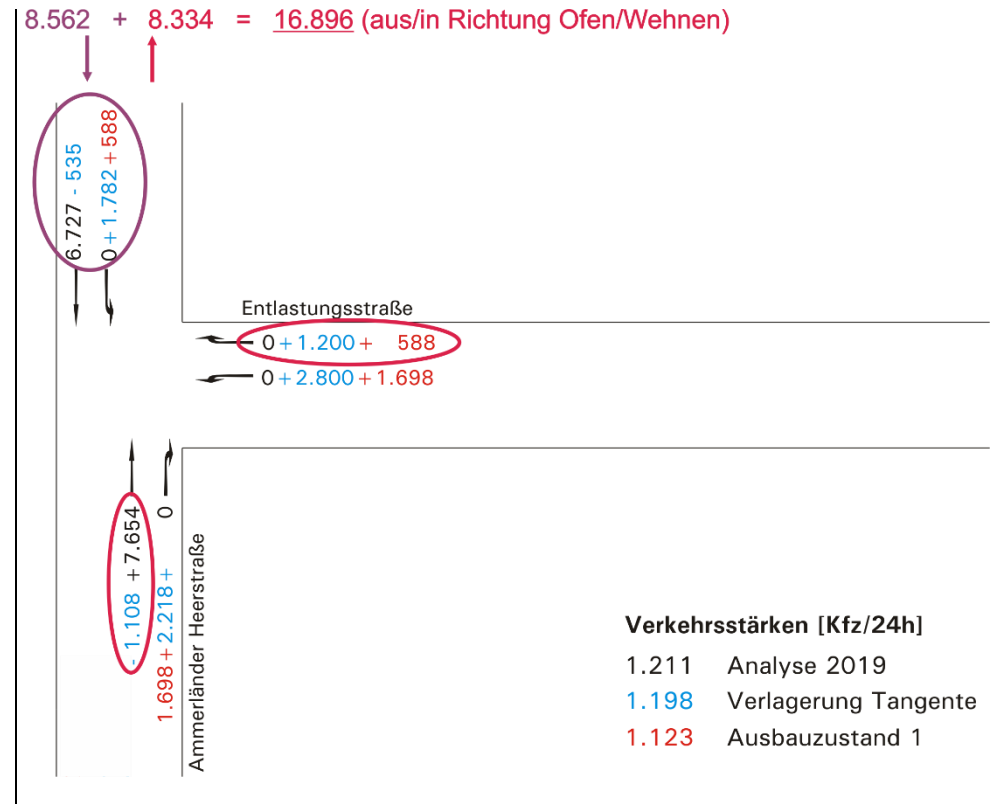
Der Stellungnahme wird zum Teil gefolgt. Die Begründung wird zum Teil redaktionell ergänzt.

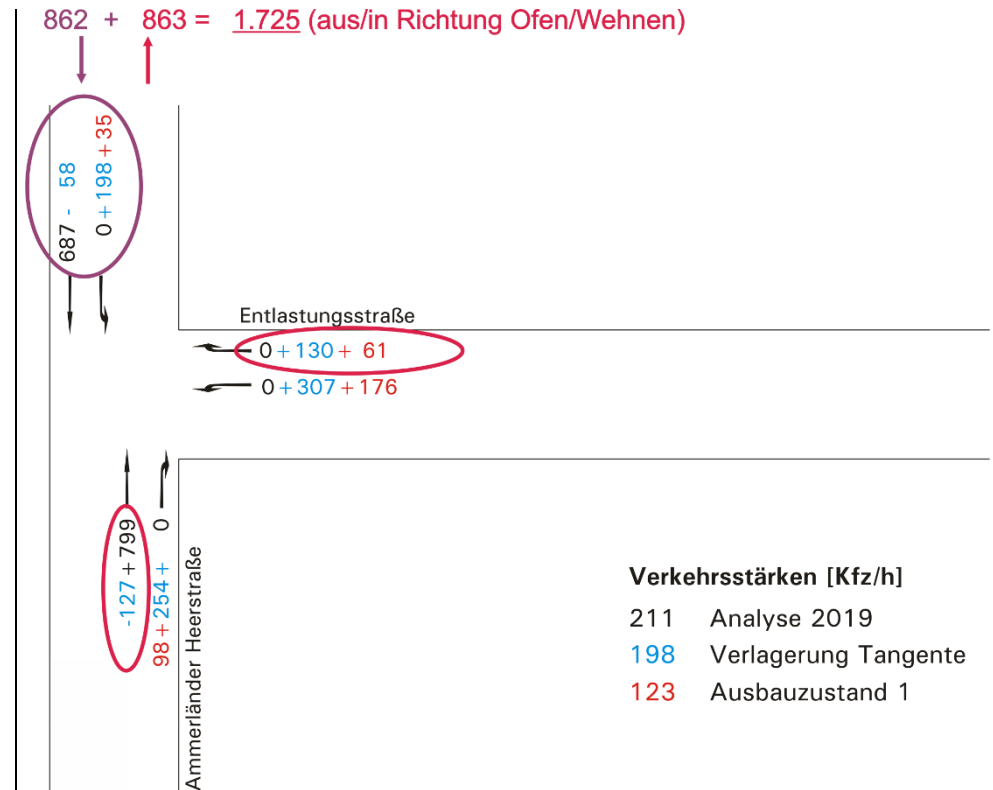
Ammerländer Heerstraße fortführend bis in die Innenstadt. Schon heute ist ein erhebliches Verkehrsaufkommen für den betroffenen Bereich zwischen Bad Zwischenahn und Oldenburg/ Wechloy wahrzunehmen was in den Morgenstunden sowie auch Nachmittags zum üblichen Feierabendverkehr zu erheblichen Rückstaus bis in die Ortschaften Ofen und oftmals sogar bis Wehnen führt Anbringen möchten wir auch, dass die Verkehrssituation gerade zur Weihnachtszeit und weiteren Feiertagen eine nicht zumutbare Situation für den gesamten Stadtteil Wechloy mit sich bringt. Wir als Handwerks- und Dienstleistungsbetrieb für Garten- und Landschaftsbau sowie dem Streu- und Räumdienst über die Wintermonate ist eine günstige Verkehrsanbindung zu unseren Kunden von sehr hoher Bedeutung. Im Einsatz befindliche Streufahrzeuge oder aber auch Fahrzeuge die sich lediglich in der Anfahrt zu den jeweiligen Streustrecken befinden und dabei im Stau stehen sind für uns und auch für unsere Kunden, wozu wir auch den Abfallwirtschaftsbetrieb der Stadt Oldenburg mit rund 80 Kilometer Winterdienststrecke zählen dürfen, eine nicht hinnehmbare Situation. Weiter zählen zu unseren "Schlüsselkunden" im Winterdienst, die einen erheblichen Beitrag zur Infrastruktur und Lebensqualität der Stadt Oldenburg beitragen, unter anderem das Evangelische Krankenhaus am Steinweg sowie die Verkehr und Wasser GmbH mit über 400 Bushaltestellen.

Im Zusammenhang mit der Projektentwicklung am Fliegerhorst und der Schaffung einer Entlastungsstraße zwischen der Alexanderstraße und der Ammerländer Heerstraße wird es zu einer zusätzlichen Mehrbelastung der Ammerländer Heerstraße kommen. Prognostiziert wurden für die Fahrtrichtung Norden (Ofen/Wehnen) etwa 15% mehr Verkehr am Tag (Querschnitt nördlich des Knotenpunktes Ammerländer Heerstraße/Entlastungsstraße: 14.381 Kfz/24 h im Bestand/Analyse + 2.465 Kfz/24 h zusätzlicher Verkehr = 16.896 Kfz/24 h). In der maßgebenden Spitzenstunde am Nachmittag ist mit 14 % mehr Verkehr zu rechnen (1.485 Kfz/h im Bestand + 240 Kfz/h zusätzlicher Verkehr = 1.725 Kfz/h).

Die Ammerländer Heerstraße ist jedoch eine Kreisstraße und damit dazu bestimmt regionale und ggf. überregionale Verkehre aufzunehmen. Die Netzwirkung durch die Entlastungsstraße und die Realisierung des Bebauungsplangebietes lassen erhebliche positive Wirkungen erwarten, die die verkehrlichen Nachteile im Zuge der Ammerländer Heerstraße deutlich überwiegen.

Die gewerblichen Verkehre werden zudem direkt und auf kürzestem Weg von der Entlastungsstraße auf die Autobahn A 28 fahren und die nebenstehend genannte Ortschaft Ofen nicht durchfahren. Auch ist die Hermann-Ehlers-Straße, ebenso wie die Ammerländer Heerstraße, eine Kreisstraße (K 348), die ebenso dazu bestimmt ist regionale und ggf. überregionale Verkehre aufzunehmen.





Die Verbindungsstraße zwischen Alexanderstraße und der Ammerländer Heerstraße soll somit die bisher fehlende Tangentialverbindung im Stadtnorden ermöglichen, so der Masterplan. Zudem soll mit der Entlastungsstraße die Möglichkeit geschaffen werden, die Verkehre der im Westen des Fliegerhorstes gelegenen potenziellen Gewerbe- und/oder Mischgebietsflächen abzuwickeln. Durch die Verbindungsstraße würden der Fliegerhorst und auch die östlich gelegenen Bestandsquartiere besser an die A 28 und damit an das Fernstraßennetz angebunden (vgl. Masterplan, S. 93).

Es standen am Anfang des Planungsprozesses zehn verschiedene Trassenvarianten (1, 1a, 2, 3a, 3b, 3c, 4, 4a, 5 und 5a) zur Diskussion, welche mittels der durchgeführten Trassenvariantenanalyse (vgl. Kap. 2 der Begründung zum Bebau-

ungsplan) ergebnisoffen und gerecht unter Berücksichtigung von entscheidungsrelevanten, öffentlichen und privaten Belangen gegen- und untereinander gem. § 1 Abs. 7 BauGB abgewogen wurden.

Dabei wurden die Trassenvarianten mit ihren Auswirkungen in Bezug auf die Schutzgüter des UVPG Mensch, Pflanzen und Tiere sowie biologische Vielfalt, Boden und Fläche, Wasser, Klima/Luft, Landschaft, Kultur- und sonstige Sachgüter, sowie weiteren Bewertungsfeldern wie Verkehr, Wirtschaftlichkeit, Berührung privater Belange und weiteren öffentlichen Belangen samt deren zugehörigen Wirkfaktoren dargestellt. Folglich wurden auch die naturschutzfachlichen Belange ausreichend berücksichtigt.

Diese umfassende Betrachtung sämtlicher, aufgeführter Kriterien dient zielführend dazu, dass die unter Berücksichtigung aller Belange objektiv am besten geeignete Variante herausgearbeitet werden konnte.

Im Folgenden wird noch einmal zusammenfassend das Vorgehen zur Trassenentscheidung erläutert:

1) *Vorliegende Datenmatrix - Anlage 2 der Begründung:* Die in der Trassenuntersuchung umfassende Betrachtung sämtlicher, aufgeführter Kriterien sollte dazu dienen, die unter Berücksichtigung aller Belange objektiv am besten geeignete Variante herauszuarbeiten. Die Darstellung in Form der umfangreichen Matrix ist als erste "Faktengrundlage" anzusehen. Innerhalb der Datenmatrix werden dabei lediglich die reinen ermittelten Fakten, d. h. die Sachverhalte wie z. B. Flächeninanspruchnahme, Verkehrswirksamkeit oder Immissionen ohne eine Bewertung abgebildet.

2) *Filterstufen I-III:*

Die Filterstufen I-III dienten dabei für eine erste Analyse der räumlichen Gegebenheiten im Untersuchungsraum. Die Ergebnisse der Filterstufen samt der Erstellung der Datenmatrix (vgl. Anlage 2) bauen ausschließlich auf vorhandene bzw. einfach zugängliche Daten in Zusammenschau mit den Ergebnissen der Gutachten auf und umfassen noch keine flächendeckende Raumbewertung. Mit diesem Teil der Variantenuntersuchung wurde das Ziel verfolgt, in der Gesamtschau die verträglichste Trassenvariante aus einem Variantenbündel auf Basis einer groben Wirkungsanalyse herauszuarbeiten.

Die zweite Filterstufe (Filterstufe II) wurde auf Basis der vorliegenden Verkehrsuntersuchungen, die vom Ingenieurbüro SHP Ingenieure durchgeführt wurde, angewendet (vgl. SHP Ingenieure: Stadt Oldenburg - Bebauungsplan N-777G, Trassenvarianten der Erschließung, Bewertung, Verkehrsuntersuchung zum B-Plan N-777 G, November 2019). Zusammenfassend wird in der Untersuchung

ausgeführt, dass sich die Varianten aus verkehrlicher Sicht nur geringfügig unterscheiden:

„Bezüglich des Verkehrsanlaufs lassen sich alle Varianten leistungsfähig herstellen. Die Varianten 3a, 3b, 3c und 5 verbinden die beiden klassifizierten Straßen Alexanderstraße und Ammerländer Heerstraße direkt, was sich im Gesamtnetz-zusammenhang positiv auswirkt. In den Varianten 1, 1a, 4, 4a und 5a wird die Entlastungsstraße über den Posthalterweg (Gemeindestraße) an die Ammerländer Heerstraße angebunden. Die Varianten 1, 1a, 4, 4a und 5a sind wiederum vorteilhafter bezüglich der Erreichbarkeit“ des Einzelhandelsstandort Wechloy am Posthalterweg.

Aus den dazugehörigen Steckbriefen der Varianten geht des Weiteren hervor, dass sowohl am neuen Knotenpunkt Ammerländer Heerstraße/Entlastungsstraße als auch am Knotenpunkt Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg insgesamt eine ausreichende Verkehrsqualität erreicht wird (QSV D), wodurch aus verkehrlicher Sicht kein Knotenpunkt zu favorisieren ist.

Wichtig ist hierbei allerdings, dass weder die Filterstufen noch die Quotientenbildung die Hauptargumentation/-abwägung für die endgültige Trassenentscheidung darstellt, diese bildet die verbal-argumentativen Abwägung (Punkt 4).

Die Filterstufen I-III dienen dabei als Bewertungsprozess vorab, wobei im Rahmen der Filterstufe III drei Varianten (4, 5 und 5a) ermittelt werden konnten.

Nach der Durchführung der Filterstufen lagen somit noch drei verträgliche Varianten hinsichtlich der naturschutzfachlichen, verkehrlichen und privaten Belange vor. Somit war eine weitere tiefergehende Betrachtung notwendig, um eine Trassenempfehlung für die verträglichste Variante auszusprechen zu können.

3) Vorliegende Datenmatrix - Anlage 3 der Begründung - "Bewertungsstufe: mathematisch-rechnerische Methode":

Als Grundlage für die Bewertung der verschiedenen Trassenvarianten wurde daraufgehend eine Gewichtung der einzelnen Schutzgüter bzw. Bewertungsfelder untereinander vorgenommen. Demnach wurden die Werte aus der Datenmatrix für jedes Schutzgut bzw. Bewertungsfeld dieser drei Varianten (4, 5 und 5a) mit einer gleichen Maßeinheit in ein Verhältnis gesetzt.

Wie der Anlage 3 der Begründung entnommen werden kann, ist die Variante 5 lediglich bei den Schutzgütern Pflanzen, Tiere/Klima und Luft/ und Kultur- und Sachgüter auf dem "zweiten Rang". V5 besitzt bei keinem Schutzgut den höchsten und somit „unverträglichsten Wert“.

Schlussendlich kommt bei der Anwendung des Vergleichs von Maßzahlen aller Schutzgüter gem. UVP (Quotientenbildung), die Variante 5 mit dem Wert 0,95 im Verhältnis zu den Varianten 4 (0,99) und 5a (1,00) als die Variante heraus, die bei

der gleichgewichteten Betrachtung aller Schutzgüter, als die rechnerisch Verträglichste einzustufen ist. Auch diese Bewertungsstufe dient als Bewertungsprozess, wobei mittels der Bewertungsstufe jedoch keine eindeutige Vorzugsvariante herausgestellt werden konnte.

Nach Durchführung der Quotientenbildung wurde durch die Gesamtbewertung (vgl. Anlage 3, Gesamtbewertung) ersichtlich, dass durchgängig keine der drei Varianten in jedem insofern untersuchten Schutzgut diejenige ist, die die geringsten Beeinträchtigungen bzw. Auswirkungen mit sich bringt. Des Weiteren unterscheiden sich die drei Varianten in den ermittelten kleinsten proportionalen Größen lediglich marginal.

Um der Unvollständigkeit der mit der mathematisch-rechnerischen Methode betrachteten abwägungserheblichen Belange und den mit ihr verbundenen Bewertungsschwächen Rechnung zu tragen, wurde in eine verbal-argumentative Abwägung eingestiegen, um so abschließend zu reflektieren, welche die wesentlichsten Argumente für den Trassenverlauf der Entlastungsstraße sind und schlussendlich eine Vorzugsvariante zu ermitteln.

4) Verbal-argumentative Abwägung

Mit der verbal-argumentativen Abwägung, die über dem gesamten Bewertungsprozess der Trassenanalyse steht, wurde letztendlich eine Trassenentscheidung getroffen. Dabei wurden von der Stadt Oldenburg nochmals alle Belange gegeneinander und untereinander gerecht abgewogen und schlussendlich ausschlaggebende Abwägungskriterien des eigentlichen und übergeordneten Planungsziels zur Trassenfindung bestimmt.

In der verbal-argumentativen Abwägung (vgl. Kap. 2.4 der Begründung) wurden für die drei verbliebenen Varianten 4, 5 und 5a -nach der Filterstufe III- nochmals die Belange des Verkehrs aufgegriffen: „Für die Variante 4 wird am dreiarmigen signalisierten Knotenpunkt Posthalterweg/Am Heidbrook die Verkehrsqualitätsstufe B (QSV B) erreicht. Diese resultiert unter anderem aus der Tatsache, dass der Posthalterweg (Nebenstraße) dreiarmig ausgebildet ist, weil die Entlastungsstraße in Verlängerung der Straße Am Heidbrook umgesetzt wird. Schon im Bestand liegt im Bereich des Posthalterweges gegenüber der Ammerländer Heerstraße eine geringere Verkehrsbelastung vor. Darüber hinaus taucht ein Teil der Verkehre, die den Einzelhandelsstandort Wechloy als Ziel oder Quelle haben, nicht im Bereich der Ammerländer Heerstraße auf, sondern werden schon vorher dem Zielgebiet zugeführt. Ein Großteil der Verkehre der Entlastungsstraße erreicht den benachbarten Knotenpunkt Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg im Geradeausverkehr, was sich günstig auf die Signalisierung auswirkt und damit zu der Einstufung „B“ (QSV B) führt. Am vorhandenen signalisierten Knotenpunkt Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg wurde für die Variante 4 die Verkehrsqualitätsstufe D ermittelt.“

In der Variante 5a wird ein vierarmiger Knotenpunkt ausgebildet, an dem die Verkehrsqualitätsstufe D festgestellt wurde. Am vorhandenen signalisierten Knotenpunkt Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg wurde auch hier die Verkehrsqualitätsstufe D ermittelt. Die Variante 5 wird direkt an die Ammerländer Heerstraße angebunden - für den dann neu auszubildenden Knotenpunkt wird die Verkehrsqualitätsstufe D erreicht. Darüber hinaus ist die Verkehrsstärke im Bestand in der Ammerländer Heerstraße (Hauptverkehrsstraße) höher als im Posthalterweg und der Querschnitt zwischen den beiden Knotenpunkten höher belastet, weil hier Quell- und Zielverkehre des Einkaufszentrums auftauchen. Daher ergibt sich der Unterschied der Verkehrsqualitätsstufe B bzw. D der Varianten 4 und 5.

Für die Varianten 4 und 5 ist zudem von einer guten Orientierung und Begreifbarkeit auszugehen, da die Entlastungsstraße im Geradeausverkehr direkt (V 5) bzw. indirekt (V 4) über den Posthalterweg zur Ammerländer Heerstraße (klassifizierte Straße) geführt wird. In der Variante 5a könnte es zu einer Fehlorientierung geradeaus in Richtung Südwesten (Einkaufszentrum) kommen.

Für die Variante 5a wurde die Fahrdynamik am besten bewertet, weil die Elementenfolge relativ stetig und die Radienfolge ausgewogen ist. Jedoch können auch die Varianten 4 und 5 hinsichtlich einer vorteilhafteren Fahrdynamik optimiert werden. Für die Varianten 4 und 5a sind darüber hinaus erhebliche Wechselwirkungen im Bauablauf mit dem Gewerbegebiet an der Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg zu erwarten, was negativ zu bewerten ist. Aus verkehrlicher Sicht unterscheiden sich die untersuchten und bewerteten Varianten insgesamt nur geringfügig, wodurch keine eindeutige Variantenentscheidung durch diesen Belang möglich ist.“

Aufgrund dieser Ergebnisse waren alle Varianten aus verkehrlicher Sicht unter Beachtung geeigneter Maßnahmen, wie bspw. einer Einrichtung einer Lichtsignalanlage oder Ergänzung einer Abbiegespur umsetzbar (vgl. Kap. 2.3.1/2.4 der Begründung).

Im nachfolgenden Schritt wurden daher Abwägungskriterien herauskristallisiert, da sich keine Variante als eindeutig vorteilhaft herausgestellt hat. Dadurch bedingt wurde reflektiert, welches die wichtigsten Gründe für den Bau einer solchen Straße sind. Diese Kriterien wurden bewusst durch die Reflektion des eigentlichen und übergeordneten Planungsziels bestimmt (vgl. Begründung Kap. 2.4). Dabei haben sich folgende Kriterien ergeben:

1. Verbindungsfunktion der Entlastungsstraße für alle Verkehrsteilnehmer:

Der Rat der Stadt Oldenburg hat in seiner Sitzung am 31.03.2014 beschlossen, dass zur Verbesserung der Verkehrserschließung der nördlichen Stadtgebiete und

insbesondere zur Entlastung des stark beeinträchtigten Verkehrs auf der Alexanderstraße eine Verbindungsstraße zwischen Alexanderstraße (L 824) und der Ammerländer Heerstraße (K 348) hergestellt werden soll.

Es soll somit eine Verbindung zwischen zwei klassifizierten Straße (Alexanderstraße und Ammerländer Heerstraße) hergestellt werden.

Der Einzelhandel konzentriert sich in der Nähe des Plangebietes am Posthalterweg (Einkaufszentrum Wechloy) (Bestandsgewerbeflächen an der Ammerländer Heerstraße/ Einzelhandelsstandort Wechloy).

Folglich ist es nicht planerische Zielsetzung eine neue unmittelbare Anbindung an das Einkaufszentrum Wechloy umzusetzen, wodurch die Varianten 4 und 5a nicht entsprechend zielwirksam sind.

Das vorangestellte, städtebauliche Ziel besteht vielmehr darin, die mit Hilfe des Baurechtes geschaffenen eingeschränkten Gewerbegebiete der eigentlichen Zielgruppe, nämlich dem Handwerk und dem produzierenden Gewerbe, vorzuhalten und die gewerblichen Verkehre direkt auf die übergeordnete Straße, der Ammerländer Heerstraße (K 348), zu leiten.

Bei Varianten 4 und 5a sind zudem erhebliche Wechselwirkungen im Bauablauf mit dem Gewerbegebiet an der Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg zu erwarten. Gewerbliche Verkehre aus dem zukünftigen Gewerbegebiet auf dem Fliegerhorst werden bei Variante 4 und 5a zusätzlich zu dem bereits vorhandenen gewerblichen Verkehr auf dem Posthalterweg zugeleitet. Auch wird die Entlastungsstraße nicht zur Erschließung von Famila gebaut. Der Großteil der zusätzlichen Verkehre (von bzw. auf die Entlastungsstraße) hat nicht Ziel oder Quelle bei Einzelhandelsstandort Wechloy oder bei den Bestandsgewerbeflächen an der Ammerländer Heerstraße.

Der Trassenverlauf der Variante 5 kann, mit einer direkten Verbindung zweier klassifizierten Straßen (Alexanderstraße (L 824) und der Ammerländer Heerstraße (K 348)), somit zu einer Verbesserung der Verkehrserschließung der nördlichen Stadtgebiete und insbesondere zur Entlastung des stark beeinträchtigten Verkehrs auf der Alexanderstraße eine Verbindungsstraße zwischen Alexanderstraße (L 824) und der Ammerländer Heerstraße (K 348) beitragen. Folglich wird das Hauptstraßennetz der Stadt Oldenburg mit dieser Trassenführung ergänzt. Ebenso besitzt die Variante 5 die kürzeste Gesamtstreckenlänge und die geringstmögliche Zerschneidung von naturschutzfachlich wertvollen zusammenhängenden Flächen (vgl. Begründung Kap. 2.4).

Das Verkehrsaufkommen eines neuen, großen Stadtteils auf dem Fliegerhorstgeländes und dem neuentstehenden Gewerbegebiet soll und muss demzufolge vertraglich abgewickelt werden.

Um die erzielte eine Nutzungsmischung auf dem Fliegerhorst und u.a. auch einen Ausbau von Radwegen zu gewährleisten, benötigt es jedoch ein dafür angemessenes Erschließungssystem. In diesem Erschließungssystem müssen dabei alle Verkehrsteilnehmer bedacht werden, was bei der Planung der Entlastungsstraße vorliegend der Fall ist.

Denn mit dem Planvorhaben sollen die auf dem Fliegerhorstgelände entstehenden 950 Wohnungen eine bessere verkehrliche Anbindung, sowohl für den motorisierten (PKW) als auch für den nicht motorisierten Individualverkehr (Fußgänger und Radfahrer) und den ÖPNV erhalten. Somit dient die Entlastungsstraße nicht nur für den motorisierten Individualverkehr, sondern auch für Fußgänger, Radfahrer und den ÖPNV.

Der markant gelegene Fuß- und Radweg wird zunächst entlang der Gleistrasse fortgeführt, so wie es im Masterplan vorgesehen ist. Der bereits in der Örtlichkeit vorhandene Fuß- und Radweg am „Peerdebrok“ wird des Weiteren berücksichtigt und festgesetzt. Der südöstlich des Geltungsbereiches gelegene Teil des Peerdebroks wird dabei umgeleitet und über eine dortige Querungshilfe geführt, wobei in diesem Abschnitt ein Zweirichtungsradweg vorgesehen ist.

Ab der Querungshilfe im angebauten Bereich ist der Radweg beidseitig nur als Einrichtungsradschulweg geplant. Demnach wird der Teilabschnitt des Peerdebroks wieder auf kürzestem Wege zur alten Trasse des Peerdebroks geführt, indem der Fuß- und Radweg (F+R) an den nördlich gelegenen F+R aus dem Bebauungsplan N-777 F anschließt. Folglich wird eine bislang fehlende Tangentialverbindung der dortigen Wohngebiete mit der Ammerländer Heerstraße durch die Entlastungsstraße entwickelt und damit eine wichtige innerstädtische Radverkehrsachse erschlossen und kurze Wegeverbindungen für alltägliche Radverkehre geschaffen. Das Konzept samt des Regelprofils ist der Anlage 5 und 6, der Begründung zum Bebauungsplan, zu entnehmen. Dieses wurde vom Amt für Verkehr und Straßenbau der Stadt Oldenburg, unter Einbeziehung aller notwendigen Parameter und der örtlichen Gegebenheiten, erarbeitet.

Ebenfalls werden verstärkt ÖPNV-Anbindungen berücksichtigt, damit das Angebot des öffentlichen Verkehrs ausgeweitet werden kann. Das Ziel einer Anhebung der ÖPNV-Nutzung kann allerdings nur durch ein attraktives Angebot erreicht werden, um so in großem Umfang neue Fahrgäste für den ÖPNV zu gewinnen und Fahrten vom PKW zu verlagern. Die Entlastungsstraße kann dazu beitragen das Ziel einer Anhebung der ÖPNV-Nutzung -bspw. durch schnellere Busverbindungen- zu erreichen und die Alexanderstraße dabei zeitgleich zu entlasten. Denn auch durch geringere Verkehrsbelastungen, bspw. an der Alexanderstraße und durch kürzere Wege steigt die Lebensqualität der dort umliegenden Wohngebiete. Kürzere Wege bedingen dann auch einen geringeren Energieverbrauch und das Umsteigen auf den ÖPNV und die Wahrnehmung des ausgebauten Radwegenetzes.

2. Fahrstreckenlängen [km] der Trassenvarianten (Entfernung zw. Peerdebrook und Ammerländer Heerstraße):

Die der Bewertung zugrunde gelegten Trassenlängen beziehen sich bei allen zehn Varianten immer bis zum jeweiligen Anschluss an die Ammerländer Heerstraße (klassifizierte Straße), damit der notwendige Lückenschluss innerhalb des städtischen Hauptverkehrsstraßennetzes gegeben ist.

Dementsprechend ist auch bei den Varianten 1, 1a, 2, 4, 4a und 5a der entsprechende Abschnitt des Posthalterweges und auch der Straße Am Heidbrook mit in die Gesamtstrecke einzubeziehen.

Die Streckenlänge basiert demnach auf der gesamtbetrachteten Strecke vom Ausgangspunkt, hier Peerdebrook, und dem endgültigen Anschlusspunkt, hier Ammerländer Heerstraße. Also die gesamte Länge des jeweiligen Trassenkörpers, der die vorhandenen Flächen überplant. Auch die gesamte Trassenuntersuchung baut auf den Längen der SHP-Varianten (Stand 2019) bzw. den gänzlich tangierten Flächen auf, somit wurden in die Trassenuntersuchung auch die Flächen des Posthalterweges und des Heidbrooks einbezogen.

Dadurch, dass alle Trassen somit vom Startpunkt und bis zum Anschlusspunkt an die Ammerländer Heerstraße betrachtet wurden, konnte eine Einheitlichkeit in der Bewertung erzielt werden. Denn auch der Heidbrook/Posthalterweg müsste bei Realisierung der Varianten 4 und 5a baulich umgestaltet werden. Im Falle des Heidbrooks käme dies nahezu einem Straßenneubau gleich. Somit liegt für die Variante 5 die kürzeste Gesamtstreckenlänge vor.

3. geringstmögliche Zerschneidung von naturschutzfachlich wertvollen zusammenhängenden Flächen (vgl. Begründung Kap. 2.4):

Lebensraumverluste für Pflanzen/Tiere können anlagebedingt im Bereich der Trasse und erforderlicher Nebenanlagen stattfinden. Erdbaubedingte Beeinträchtigungen und Bodenverdichtung können zu Lebensraumverlusten bzw. Veränderungen der Standortfaktoren für Pflanzen und Tiere führen. Infolge von Zerschneidungen aber auch randlichen Beeinträchtigungen können Räume verengt werden, was einen Funktionsverlust bedeuten kann. Durch Barrierewirkungen können Wechsel- und Wanderbeziehungen von Tieren vermindert bzw. ggf. vollständig unterbunden werden.

Hinsichtlich der geringstmöglichen Zerschneidungseffekte, der nach der Filterstufe III übrig gebliebenen Varianten 4, 5 und 5a, tangieren die Variante 4 und 5a in der Grobtrassierung die Überplanung von Gemeinbedarfsflächen und Sonderbauflächen. Zwar kann der Trassenverlauf optimiert werden, sodass diese Flächen nicht mehr betroffen sind, allerdings wird durch die Verschiebung der Trasse in nördliche Richtung dann der dort befindliche Wald tangiert. Es müsste dabei auf einer Breite zw. 3 m-4,5 m in den Waldrand am Posthalterweg eingegriffen werden, zzgl. 2-5m

Auch wenn es in der Tat nicht unser Fachgebiet ist, halten wir die Anbindung der neuen Verbindungsstraße an den Posthalterweg für deutlich effektiver. Wir schätzen ein, dass der überwiegende Verkehr sich auf die Einzelhandelsgeschäfte um das Famila Center richten wird. Somit würde dieser nicht über die Ammerländer Heerstraße geführt werden müssen und in unseren Augen die angestrebte Entlastung mit sich bringen.

temporären Arbeitsstreifen. Auch müsste auf einer Breite zw. 2 m-8 m in den Waldrand am Heidbrook eingegriffen werden, zzgl. 2-5m temporären Arbeitsstreifen. Variante 5 hingegen muss weder großzügig private Flächen umgehen, noch werden durch ihre Optimierung weitere Waldflächen überplant. Nach Einschätzung der Unteren Naturschutzbehörde ist bei der Variante 5 eine eher randliche Durchschneidung gegenüber einer zentralen Durchschneidung möglich. Daneben bedingt die Variante 5 die geringstmögliche Zerschneidung von naturschutzfachlich wertvollen zusammenhängenden Flächen (Schutzgut Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt) aufgrund der Möglichkeit der Optimierung des Trassenverlaufs. Dies wird durch fachgutachterliche Einschätzung sowie nach Einschätzung der Unteren Naturschutzbehörde bestätigt. Die Variante 5 verläuft bereits in der Grobplanung randlich eines zusammenhängenden Flächenkomplexes, sodass dieser in weiten Teilen erhalten bleibt, während insbesondere die Variante 4 für eine Zerschneidung des Flächen- und Habitatkomplexes sorgt. Darüber hinaus sorgen die im Bebauungsplan festgesetzten Amphibienleiteinrichtungen für die Anbindung des zusammenhängenden Komplexes an die umliegenden Habitate, sodass auch diese räumlichen Beziehungen aufrechterhalten werden können.

Das Abwägungsergebnis hatte zur Folge, dass sich schlussendlich die Variante 5 in der Gesamtabwägung als die verträglichste Lösung herausstellt, da sie im Verhältnis die günstigsten Eigenschaften hat.

Zudem wird sie den Grundsätzen des Vermeidungs- und Minderungsgebots in vollem Umfang, bei gleichzeitiger Erfüllung des Planungszieles - der Entlastung des Verkehrs auf der Alexanderstraße sowie der übergeordneten Verbindungsfunktion der Alexanderstraße auf Höhe des Fliegerhorstes und der Ammerländer Heerstraße - gerecht.

Darüber hinaus wurde mit den im Verfahren vorgelegten Gutachten und der durchgeführten Trassenvariantenanalyse, unter Berücksichtigung der heutigen Bedarfe und Entwicklungen, die vorliegende Trassenführung fach- und sachgerecht, im Rahmen einer ergebnisoffenen und gerechten Abwägung aller öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gem. § 1 Abs. 7 Baugesetzbuch (BauGB), ermittelt.

Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich, jedoch wird zur redaktionellen Klarstellung die „Ergänzende Untersuchung“ (mikroskopische Verkehrsflusssimulation) (vgl. ergänzende Verkehrsuntersuchung zum B-Plan N-777G – Knotenpunktuntersuchung Variante 5, Stand Februar 2020) den Planunterlagen beigelegt.

Wir würden uns freuen, wenn man unsere Bedenken teilt und die Streckenfavorisierung nochmals überdenkt.

Bei Rückfragen stehen wir Ihnen jederzeit zur Verfügung und verbleiben mit freundlichen Grüßen aus Bad Zwischenahn/ Bloh

Da sich durch die mikroskopische Verkehrsflusssimulation jedoch keine neuen Ergebnisse für die Planunterlagen - insbesondere nicht für das Abwägungsergebnis - ergeben, wird diese lediglich zur redaktionellen Klarstellung den Planunterlagen beigelegt. Nach Köster (a.a.O. Rnr. 9 zu § 4a; OVG Lüneburg, Beschluss vom 10. Mai 2016 – 1 MN 180/15 –, juris Rnr. 28) löst auch die Einholung eines Gutachtens, wenn damit keine Planänderung verbunden ist, sondern lediglich erhobenen Einwendungen nachgegangen wird, keine Pflicht zur neuen Beteiligung aus. Dies gilt erst recht, wenn das Gutachten schon vorhanden war, nur nicht mit ausgelegt wurde, wie im vorliegenden Fall.

Diese mikroskopische Verkehrsflusssimulation bestätigt dabei die Ergebnisse des SHP Gutachtens aus dem Jahr 2019 und dient folglich als Untermauerung der in der öffentlichen Auslegung bereits dargelegten Ergebnisse sowie der Trassenentscheidung des Abwägungsprozesses.

In dieser ergänzenden Verkehrsuntersuchung wurde für den dann entstehenden Knotenpunkt der Trassenvariante 5 (Ammerländer Heerstraße/Entlastungsstraße sowie die damit im Zusammenhang stehenden Knotenpunkte Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg/Am Tegelbusch sowie Posthalterweg/Am Heidbrook) eine vertiefte Untersuchung zu den zu erwartenden Verkehrsqualitäten durchgeführt. Es wurden vier verschiedenen Entwürfe untersucht, die sich bezüglich der Knotenpunktgestaltung bzw. der Gestaltung des Verkehrsraumes zwischen den Knotenpunkten unterscheiden. Die im Rahmen der Trassenuntersuchung getroffenen bzw. mit der Stadtverwaltung abgestimmten Annahmen zu Verkehrserzeugung und Verkehrsbelastung hatten darin weiterhin Bestand. Bezüglich der anzusetzenden Belastungen innerhalb der Verkehrssimulation sowie der zu berücksichtigenden Signaltechnik erfolgte eine ergänzende Abstimmung mit der Stadtverwaltung. Als Ergänzung bzw. zur Evaluation führte die Stadtverwaltung noch Zählungen durch, die zur Ableitung der Dimensionierungsbelastungen hinzugezogen wurden. Die ergänzende Untersuchung bildet damit eine Grundlage für die vorliegende Trassenführung der Variante 5 der Bauleitplanunterlagen. Das Konzept samt des Regelprofils ist der Anlage 5 und 6, der Begründung zum Bebauungsplan, zu entnehmen. Dieses wurde vom Amt für Verkehr und Straßenbau der Stadt Oldenburg, unter Einbeziehung aller notwendigen Parameter und der örtlichen Gegebenheiten, erarbeitet. Mit dieser ergänzenden Verkehrsuntersuchung wurden folglich die Verkehrsflüsse über beide Knoten in Kombination ausreichend ermittelt.

Die Trassenvariante 5 wurde für die maßgebende Spitzenstunde (nachmittags) simuliert (vgl. Ergänzende Verkehrsuntersuchung zum B-Plan N-777G – Knotenpunktuntersuchung Variante 5, Stand Februar 2020). Hier wurden verschiedene Ausbauzustände für die Trassenvariante 5 durchgearbeitet und bewertet. Die im

Steckbrief dargestellten Verkehrsqualitäten für die Variante 5 (gilt auch für 3a, 3b und 3c) beruhen auf den Ergebnissen der Verkehrsflusssimulation und zwar auf dem höchstmöglichen Ausbauzustand. Die Knotenpunkte wurden als voneinander abhängige Knotenpunkte behandelt und es wurde überprüft, ob sie sich gegenseitig überstauen. Im Ergebnis wird festgestellt, dass an beiden Knotenpunkten eine mindestens ausreichende Verkehrsqualität erreicht wird. Eine vergleichbare Verkehrsqualität wird auch in Variante 4 erreicht. Durch den Anschluss der Entlastungsstraße an den Posthalterweg erhöhen sich die Verkehrsstärken am Knotenpunkt Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg sehr deutlich, was auch zu einer gegenüber dem heutigen Zustand deutlichen Verschlechterung der verkehrlichen Situation führt.

Die beiden Knotenpunkte Ammerländer Heerstraße/Entlastungsstraße (neuer Knotenpunkt) und Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg liegen recht nah bei einander, wären in der Trassenvariante 5 beide zu signalisieren und die Signalisierung aufeinander abzustimmen. Gleiches gilt aber auch für die Trassenvarianten, die an den Posthalterweg anschließen, wie z.B. Trassenvariante 4: auch hier gäbe es zwei dicht aufeinander folgende signalisierte Knotenpunkte, da der heute vorfahrtsregelte Knotenpunkt Posthalterweg/Am Heidbrook signalisiert werden muss, um leistungsfähig zu sein. Eine Koordinierung beider Knotenpunkte wäre auch hier ggf. sinnvoll. Zu welchen Rückstauerereignissen es in der maßgebenden Spitzenstunde (nachmittags) im Posthalterweg und der Straße Am Heidbrook kommt ist der Darstellung der Verkehrsqualitäten im zugehörigen Steckbrief zu entnehmen.

**78. ÄNDERUNG DES FLÄCHENNUTZUNGSPLANES
UND
BEBAUUNGSPLAN N-777 G
(FLIEGERHORST / HALLENSICHEL-OST / ENTLASTUNGSSTRAßE)**

Prüfung der Stellungnahmen

Öffentliche Auslegung vom 30.04.2020 bis zum 12.06.2020

Nr.:	Schreiben vom:		Lage der Fläche:
11	08.06.2020	Privater Einwender	Fliegerhorst/ Hallensichel-Ost/ Entlastungsstraße

Stellungnahmen

Die Originale der Stellungnahmen liegen in den Sitzungen des Ausschusses für Stadtplanung und Bauen/VA/Rates vor. Der Originaltext der Stellungnahmen ist im Folgenden wiedergegeben.

Im Zuge der Nachfolgeentwicklung des ehemaligen Fliegerhorstes Oldenburg planen Sie eine Entlastungsstraße, die auf der einen Seite im Stadtteil Wechloy münden soll.

Als unmittelbar betroffenes Unternehmen haben wir die uns zugänglichen Unterlagen nun eingehend geprüft. Leider fehlt uns jegliches Verständnis, diese Verbindungsstraße direkt am Kontaktpunkt Ammerländer Heerstraße anzubinden.

Und zwar aus folgenden Gründen:

1. Aus unserer Sicht erhöht sich das schon heute beachtliche Verkehrsaufkommen auf der Ammerländer Heerstraße noch einmal signifikant.

Prüfungsvorschläge

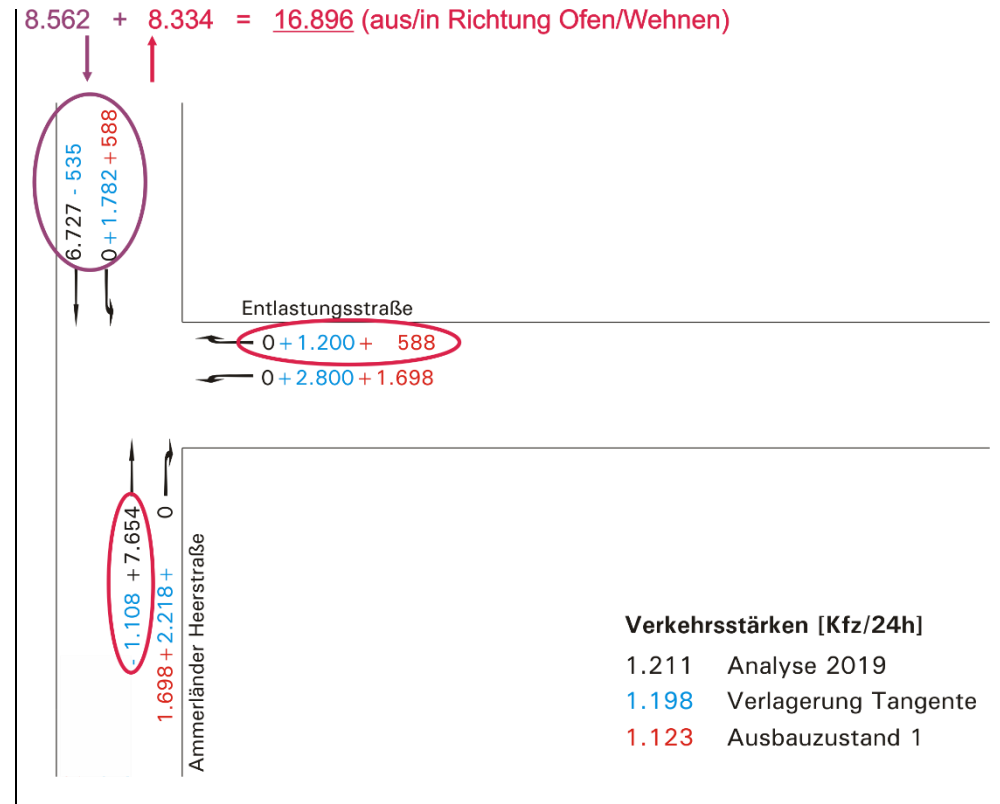
Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich.

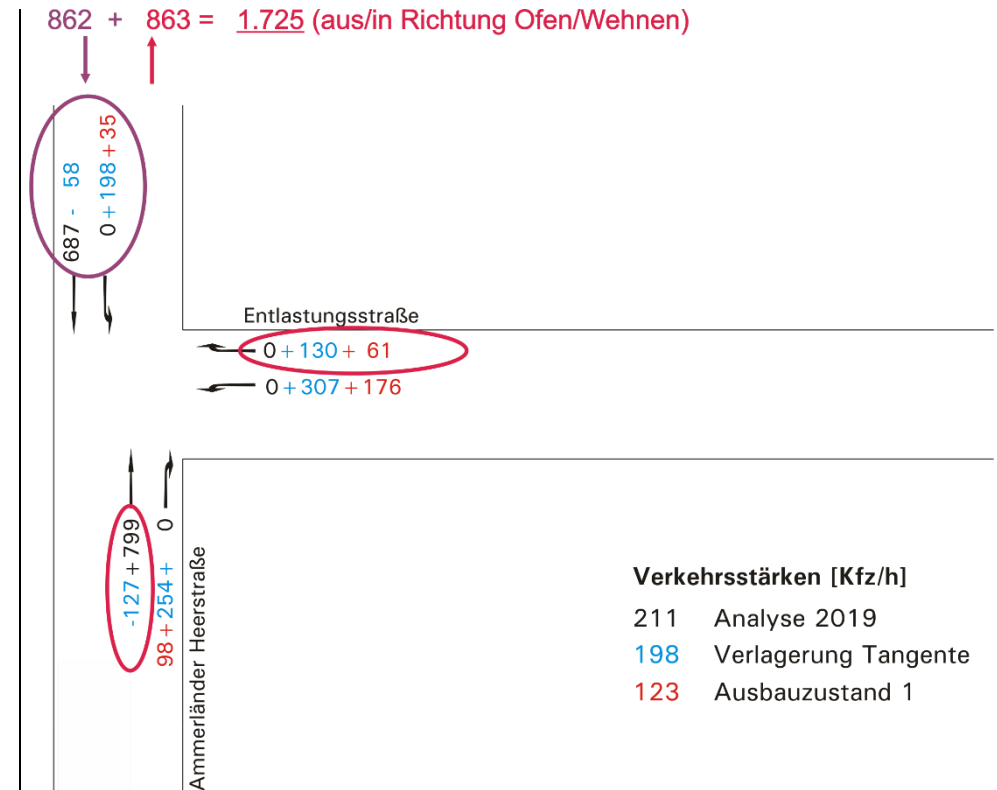
Im Zusammenhang mit der Projektentwicklung am Fliegerhorst und der Schaffung einer Entlastungsstraße zwischen der Alexanderstraße und der Ammerländer Heerstraße wird es zu einer zusätzlichen Mehrbelastung der Ammerländer Heerstraße kommen. Prognostiziert wurden für die Fahrtrichtung Norden

(Ofen/Wehnen) etwa 15 % mehr Verkehr am Tag (Querschnitt nördlich des Knotenpunktes Ammerländer Heerstraße/Entlastungsstraße: 14.381 Kfz/24 h im Bestand/Analyse + 2.465 Kfz/24 h zusätzlicher Verkehr = 16.896 Kfz/24 h). In der maßgebenden Spitzenstunde am Nachmittag ist mit 14 % mehr Verkehr zu rechnen (1.485 Kfz/h im Bestand + 240 Kfz/h zusätzlicher Verkehr = 1.725 Kfz/h).

Die Ammerländer Heerstraße ist jedoch eine Kreisstraße und damit dazu bestimmt regionale und ggf. überregionale Verkehre aufzunehmen. Die Netzwirkung durch die Entlastungsstraße und die Realisierung des Bebauungsplangebietes lassen erhebliche positive Wirkungen erwarten, die die verkehrlichen Nachteile im Zuge der Ammerländer Heerstraße deutlich überwiegen.

Die gewerblichen Verkehre werden zudem direkt und auf kürzestem Weg von der Entlastungsstraße auf die Autobahn A 28 fahren und bspw. die Ortschaft Ofen nicht durchfahren. Auch ist die Hermann-Ehlers-Straße, ebenso wie die Ammerländer Heerstraße, eine Kreisstraße (K 348), die ebenso dazu bestimmt ist regionale und ggf. überregionale Verkehre aufzunehmen.





2. Bei Unfällen bzw. Baustellen auf der BAB 29 im Teilstück zwischen den BAB Auf/Abfahrten Oldenburg Wechloy und der Neuenkrüge, dient die Ammerländer Heerstraße als nahezu einzige Umleitungsstrecke. Die Vergangenheit hat gezeigt, dass in diesem Falle der Verkehr zeitweise zusammenbrach. Unsere Kunden mussten extreme Zeitverluste hinnehmen. Hierdurch entstanden auch in der Folgezeit deutliche Umsatzverluste.

3. Zwischen der Ortseinfahrt Oldenburg/Ofen und der Kreuzung Ammerländer Heerstraße / Pophankenweg (Streckenlänge 1,4 km) regeln aktuell 5 Lichtzeichenanlagen den Verkehrsfluss. Eine eventuelle weitere Einmündung (170m vor der Ampelanlage Kreuzung Posthalterweg) auf die Ammerländer Heerstraße würde somit die 6. Ampelanlage bedeuten. Aus unserer Sicht bedeutet dieser Umstand eine zusätzliche, beträchtliche Belastung des

Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich. Umleitungsverkehr oder andere besonderen Ereignisse wie die Adventsamstage sind keine für die Knotenpunkte bemessungsrelevanten Ereignisse, da es hierzu zu erheblicher Überdimensionierung fast aller Verkehrsanlagen käme.

Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich, jedoch wird zur redaktionellen Klarstellung die „Ergänzende Untersuchung“ (mikroskopische Verkehrsflusssimulation) (vgl. ergänzende Verkehrsuntersuchung zum B-Plan N-777G – Knotenpunktuntersuchung Variante 5, Stand Februar 2020) den Planunterlagen beigelegt. Da sich durch die mikroskopische Verkehrsflusssimulation jedoch keine neuen Ergebnisse für die Planunterlagen - insbesondere nicht für das Abwägungsergebnis - ergeben, wird diese lediglich zur redaktionellen Klarstellung den Planunterlagen beigelegt.

Verkehrsflusses. Wir gehen davon aus, dass die zu erwartende erhöhte Verkehrsbelastung einen Teil unserer Kunden davon abhalten lässt, unser Großhandelsgeschäft weiterhin zu besuchen.

beigefügt. Nach Köster (a.a.O. Rnr. 9 zu § 4a; OVG Lüneburg, Beschluss vom 10. Mai 2016 – 1 MN 180/15 –, juris Rnr. 28) löst auch die Einholung eines Gutachtens, wenn damit keine Planänderung verbunden ist, sondern lediglich erhobenen Einwendungen nachgegangen wird, keine Pflicht zur neuen Beteiligung aus. Dies gilt erst recht, wenn das Gutachten schon vorhanden war, nur nicht mit ausgelegt wurde, wie im vorliegenden Fall.

Diese mikroskopische Verkehrsflusssimulation bestätigt dabei die Ergebnisse des SHP Gutachtens aus dem Jahr 2019 und dient folglich als Untermauerung der in der öffentlichen Auslegung bereits dargelegten Ergebnisse sowie der Trassenentscheidung des Abwägungsprozesses.

Die beiden Knotenpunkte Ammerländer Heerstraße/Entlastungsstraße (neuer Knotenpunkt) und Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg liegen recht nah bei einander, wären in der Trassenvariante 5 beide zu signalisieren und die Signalisierung aufeinander abzustimmen. Gleiches gilt aber auch für die Trassenvarianten, die an den Posthalterweg anschließen, wie z.B. Trassenvariante 4: auch hier gäbe es zwei dicht aufeinander folgende signalisierte Knotenpunkte, da der heute vorfahrtgeregelte Knotenpunkt Posthalterweg/Am Heidbrook signalisiert werden muss, um leistungsfähig zu sein. Eine Koordinierung beider Knotenpunkte wäre auch hier ggf. sinnvoll. Zu welchen Rückstauereignissen es in der maßgebenden Spitzenstunde (nachmittags) im Posthalterweg und der Straße Am Heidbrook kommt ist der Darstellung der Verkehrsqualitäten im zugehörigen Steckbrief zu entnehmen. Darüber hinaus sind die Ergebnisse für die Trassenvariante 5 in dem zusätzlichen Gutachten (vgl. Ergänzende Verkehrsuntersuchung zum B-Plan N-777G – Knotenpunktuntersuchung Variante 5, Stand Februar 2020) dokumentiert. In dieser ergänzenden Verkehrsuntersuchung wurde für den dann entstehenden Knotenpunkt der Trassenvariante 5 (Ammerländer Heerstraße/Entlastungsstraße sowie die damit im Zusammenhang stehenden Knotenpunkte Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg/Am Tegelbusch sowie Posthalterweg/Am Heidbrook) eine vertiefte Untersuchung zu den zu erwartenden Verkehrsqualitäten durchgeführt. Es wurden vier verschiedenen Entwürfe untersucht, die sich bezüglich der Knotenpunktgestaltung bzw. der Gestaltung des Verkehrsraumes zwischen den Knotenpunkten unterscheiden. Die im Rahmen der Trassenuntersuchung getroffenen bzw. mit der Stadtverwaltung abgestimmten Annahmen zu Verkehrserzeugung und Verkehrsbelastung hatten darin weiterhin Bestand. Bezüglich der anzusetzenden Belastungen innerhalb der Verkehrssimulation sowie der zu berücksichtigenden Signaltechnik erfolgte eine ergänzende Abstimmung mit der Stadtverwaltung. Als Ergänzung bzw. zur Evaluation führte die Stadtverwaltung noch Zählungen durch, die zur Ableitung der Dimensionierungsbelastungen hinzugezogen wurden. Die ergänzende Untersuchung bildet damit eine Grundlage für die vorliegende Trassenführung der Variante 5 der Bauleitplanunterlagen. Das

Konzept samt des Regelprofils ist der Anlage 5 und 6, der Begründung zum Bebauungsplan, zu entnehmen. Dieses wurde vom Amt für Verkehr und Straßenbau der Stadt Oldenburg, unter Einbeziehung aller notwendigen Parameter und der örtlichen Gegebenheiten, erarbeitet. Mit dieser ergänzenden Verkehrsuntersuchung wurden folglich die Verkehrsflüsse über beide Knoten in Kombination ausreichend ermittelt.

Die Trassenvariante 5 wurde für die maßgebende Spitzenstunde (nachmittags) simuliert (vgl. Ergänzende Verkehrsuntersuchung zum B-Plan N-777G – Knotenpunktuntersuchung Variante 5, Stand Februar 2020). Hier wurden verschiedene Ausbauzustände für die Trassenvariante 5 durchgearbeitet und bewertet. Die im Steckbrief dargestellten Verkehrsqualitäten für die Variante 5 (gilt auch für 3a, 3b und 3c) beruhen auf den Ergebnissen der Verkehrsflusssimulation und zwar auf dem höchstmöglichen Ausbauzustand. Die Knotenpunkte wurden als voneinander abhängige Knotenpunkte behandelt und es wurde überprüft, ob sie sich gegenseitig überstauen. Im Ergebnis wird festgestellt, dass an beiden Knotenpunkten eine mindestens ausreichende Verkehrsqualität erreicht wird. Eine vergleichbare Verkehrsqualität wird auch in Variante 4 erreicht. Durch den Anschluss der Entlastungsstraße an den Posthalterweg erhöhen sich die Verkehrsstärken am Knotenpunkt Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg sehr deutlich, was auch zu einer gegenüber dem heutigen Zustand deutlichen Verschlechterung der verkehrlichen Situation führt.

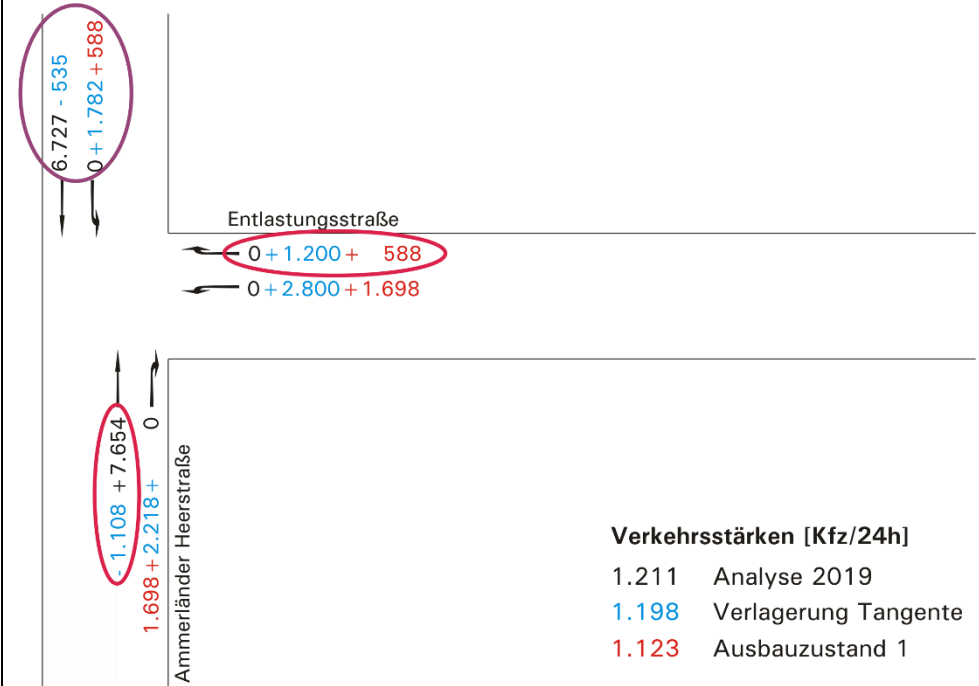
Im Zusammenhang mit der Projektentwicklung am Fliegerhorst und der Schaffung einer Entlastungsstraße zwischen der Alexanderstraße und der Ammerländer Heerstraße wird es zu einer zusätzlichen Mehrbelastung der Ammerländer Heerstraße kommen. Prognostiziert wurden für die Fahrtrichtung Norden (Ofen/Wehnen) etwa 15 % mehr Verkehr am Tag (Querschnitt nördlich des Knotenpunktes Ammerländer Heerstraße/Entlastungsstraße: 14.381 Kfz/24 h im Bestand/Analyse + 2.465 Kfz/24 h zusätzlicher Verkehr = 16.896 Kfz/24 h). In der maßgebenden Spitzenstunde am Nachmittag ist mit 14 % mehr Verkehr zu rechnen (1.485 Kfz/h im Bestand + 240 Kfz/h zusätzlicher Verkehr = 1.725 Kfz/h).

Die Ammerländer Heerstraße ist jedoch eine Kreisstraße und damit dazu bestimmt regionale und ggf. überregionale Verkehre aufzunehmen. Die Netzwirkung durch die Entlastungsstraße und die Realisierung des Bebauungsplangebietes lassen erhebliche positive Wirkungen erwarten, die die verkehrlichen Nachteile im Zuge der Ammerländer Heerstraße deutlich überwiegen.

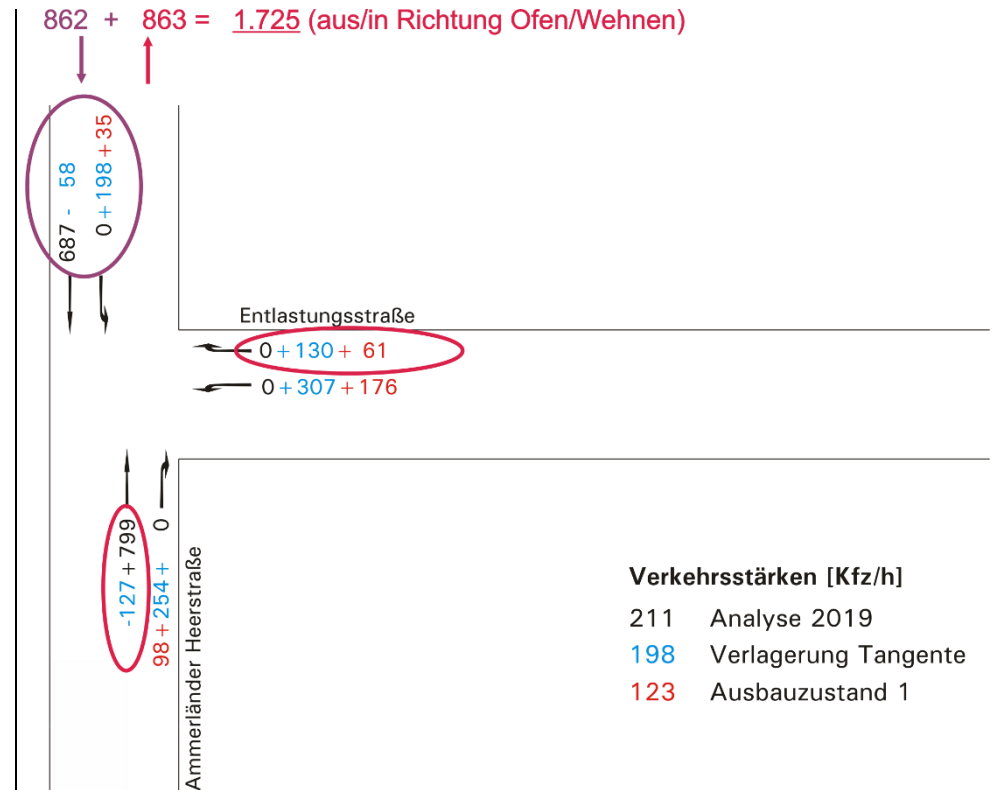
Die gewerblichen Verkehre werden zudem direkt und auf kürzestem Weg von der Entlastungsstraße auf die Autobahn A 28 fahren und bspw. die Ortschaft Ofen nicht durchfahren. Auch ist die Hermann-Ehlers-Straße, ebenso wie die Ammerländer

Heerstraße, eine Kreisstraße (K 348), die ebenso dazu bestimmt ist regionale und ggf. überregionale Verkehre aufzunehmen.

$$8.562 + 8.334 = \underline{16.896} \text{ (aus/in Richtung Ofen/Wehnen)}$$



4. Gemäß der Untersuchung des Büros HSHP Ingenieure" wird der neue Verkehrsweg zu ca. 40% als Zu-/Abfahrt zum Einkaufszentrum genutzt. Aus diesem Grunde ist es für uns nicht verständlich, den Verkehr mit Hilfe zweier Ampelanlagen erst auf die Ammerländer Heerstraße zu leiten und nach etwa 170 m wieder in den EKZ- Zubringer Pophankenweg zu führen.



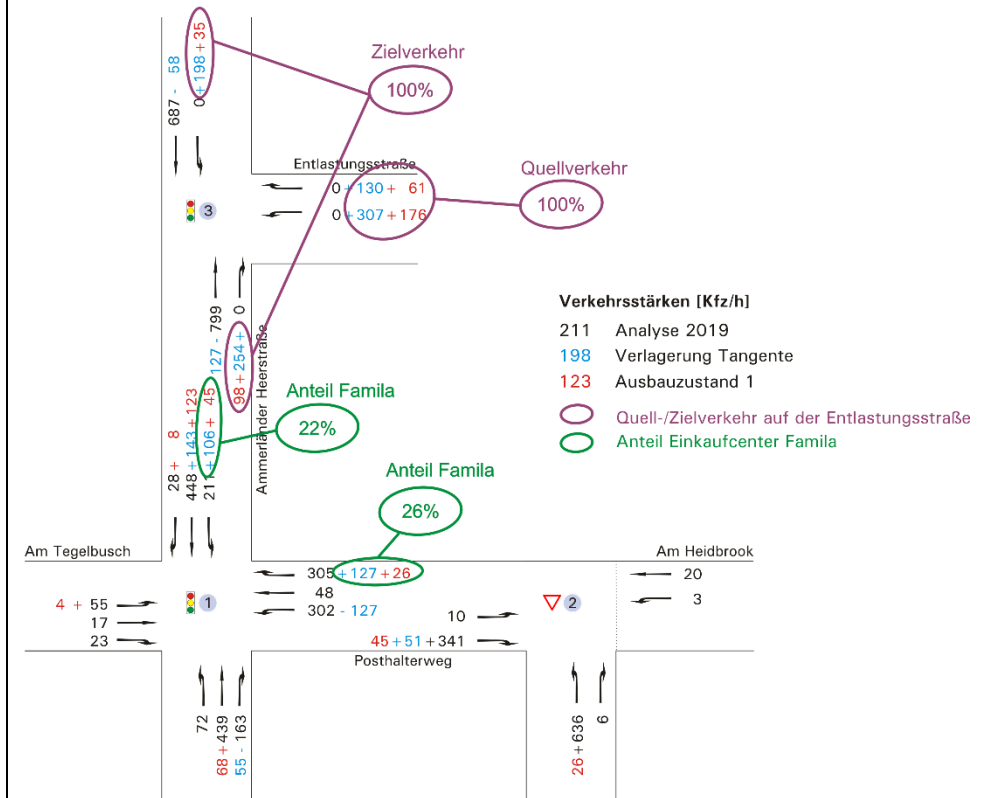
Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine re-daktionelle Änderung ist nicht erforderlich.

Die Angabe, dass ca. 40 Prozent des Verkehrs aus Richtung Fliegerhorst bzw. von der Entlastungsstraße zu Famila fahren, ist nicht richtig. Es sind in der Trassenvariante 5 insgesamt lediglich rund 22 Prozent im Zielverkehr und 26 Prozent im Quellverkehr, insgesamt sind es 24 Prozent und nicht ca. 40 Prozent:

Im Zielverkehr fahren 151 Kfz/h (106+45 Kfz/h) in den Posthalterweg. Bezogen auf den Gesamtverkehr der Entlastungsstraße Richtung Westen (130 + 61 + 307+176 Kfz/h = 674 Kfz/h) sind dies ca. 22 Prozent. Im Quellverkehr kommen von Famila 153 Kfz/h (127+26 Kfz/h). Bezogen auf den Gesamtverkehr der Entlastungsstraße Richtung Osten (98 + 254 + 198 + 35 Kfz/h = 585 Kfz/h) sind dies 26 %. Bezieht

man die Summe des Quell- und Zielverkehrs ($151 + 153 = 304 \text{ Kfz/h}$) auf die Querschnittsbelastung der Entlastungsstraße ($674 + 585 = 1.259 \text{ Kfz/h}$), so ergibt sich ein Anteil von ca. 24 %.

Etwa drei Viertel des Verkehrs, der über die Entlastungsstraße kommt bzw. dort hinfährt, hat damit nicht Quelle oder Ziel bei Familia etc.



5. Da wie bereits erwähnt, die Straße stark als Zufahrt zum Einkaufszentrum genutzt werden soll, bezweifeln wir auch die vom Ingenieurbüro errechneten Streckenlängen der Varianten 4, 4a, 5a, da diese bereits frühzeitig in die Hauptzielstraße führen. Der Endpunkt Ammerländer Heerstraße ist hierbei nicht anzuwenden.

Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich.

Die der Bewertung zugrunde gelegten Trassenlängen beziehen sich bei allen zehn Varianten immer bis zum jeweiligen Anschluss an die Ammerländer Heerstraße (klassifizierte Straße), damit der notwendige Lückenschluss innerhalb des städtischen Hauptverkehrsstraßennetzes gegeben ist.

Dementsprechend ist auch bei den Varianten 1, 1a, 2, 4, 4a und 5a der entsprechende Abschnitt des Posthalterweges und auch der Straße Am Heidbrook mit in die Gesamtstrecke einzubeziehen.

Die Streckenlänge basiert demnach auf der gesamtbetrachteten Strecke vom Ausgangspunkt, hier Peerdebrook, und dem endgültigen Anschlusspunkt, hier Ammerländer Heerstraße. Also die gesamte Länge des jeweiligen Trassenkörpers, der die vorhandenen Flächen überplant. Auch die gesamte Trassenuntersuchung baut auf den Längen der SHP-Varianten (Stand 2019) bzw. den gänzlich tangierten Flächen auf, somit wurden in die Trassenuntersuchung auch die Flächen des Posthalterweges und des Heidbrooks einbezogen.

Dadurch, dass alle Trassen somit vom Startpunkt und bis zum Anschlusspunkt an die Ammerländer Heerstraße betrachtet wurden, konnte eine Einheitlichkeit in der Bewertung erzielt werden. Denn auch der Heidbrook/Posthalterweg müsste bei Realisierung der Varianten 4 und 5a baulich umgestaltet werden. Im Falle des Heidbrooks käme dies nahezu einem Straßenneubau gleich. Somit liegt für die Variante 5 die kürzeste Streckenlänge vor.

Der Einzelhandel konzentriert sich in der Nähe des Plangebietes am Posthalterweg (Einkaufszentrum Wechloy) (Bestandsgewerbeflächen an der Ammerländer Heerstraße/ Einzelhandelsstandort Wechloy).

Folglich ist es nicht planerische Zielsetzung eine neue unmittelbare Anbindung an das Einkaufszentrum Wechloy umzusetzen, wodurch die Varianten 4 und 5a nicht entsprechend zielwirksam sind.

Das vorangestellte, städtebauliche Ziel besteht vielmehr darin, die mit Hilfe des Baurechtes geschaffenen eingeschränkten Gewerbegebiete der eigentlichen Zielgruppe, nämlich dem Handwerk und dem produzierenden Gewerbe, vorzuhalten und die gewerblichen Verkehre direkt auf die übergeordnete Straße, der Ammerländer Heerstraße (K 348), zu leiten.

Bei Varianten 4 und 5a sind zudem erhebliche Wechselwirkungen im Bauablauf mit dem Gewerbegebiet an der Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg zu erwarten. Gewerbliche Verkehre aus dem zukünftigen Gewerbegebiet auf dem Fliegerhorst werden bei Variante 4 und 5a zusätzlich zu dem bereits vorhandenen gewerblichen Verkehr auf dem Posthalterweg zugeleitet. Auch wird die Entlastungsstraße nicht zur Erschließung von Famila gebaut. Der Großteil der zusätzlichen Verkehre (von bzw. auf die Entlastungsstraße) hat nicht Ziel oder Quelle bei Einzelhandelsstandort Wechloy oder bei den Bestandsgewerbeflächen an der Ammerländer Heerstraße.

Nachfolgend wird nochmals der Abwägungsprozess zusammengefasst:

Die Verbindungsstraße zwischen Alexanderstraße und der Ammerländer Heerstraße soll die bisher fehlende Tangentialverbindung im Stadtnorden ermöglichen,

so der Masterplan. Zudem soll mit der Entlastungsstraße die Möglichkeit geschaffen werden, die Verkehre der im Westen des Fliegerhorstes gelegenen potenziellen Gewerbe- und/oder Mischgebietsflächen abzuwickeln. Durch die Verbindungsstraße würden der Fliegerhorst und auch die östlich gelegenen Bestandsquartiere besser an die A 28 und damit an das Fernstraßennetz angebunden (vgl. Masterplan, S. 93).

Es standen am Anfang des Planungsprozesses zehn verschiedene Trassenvarianten (1, 1a, 2, 3a, 3b, 3c, 4, 4a, 5 und 5a) zur Diskussion, welche mittels der durchgeführten Trassenvariantenanalyse (vgl. Kap. 2 der Begründung zum Bebauungsplan) ergebnisoffen und gerecht unter Berücksichtigung von entscheidungsrelevanten, öffentlichen und privaten Belangen gegen- und untereinander gem. § 1 Abs. 7 BauGB abgewogen wurden.

Dabei wurden die Trassenvarianten mit ihren Auswirkungen in Bezug auf die Schutzgüter des UVPG Mensch, Pflanzen und Tiere sowie biologische Vielfalt, Boden und Fläche, Wasser, Klima/Luft, Landschaft, Kultur- und sonstige Sachgüter, sowie weiteren Bewertungsfeldern wie Verkehr, Wirtschaftlichkeit, Berührung privater Belange und weiteren öffentlichen Belangen samt deren zugehörigen Wirkfaktoren dargestellt. Folglich wurden auch die naturschutzfachlichen Belange ausreichend berücksichtigt.

Diese umfassende Betrachtung sämtlicher, aufgeführter Kriterien dient zielführend dazu, dass die unter Berücksichtigung aller Belange objektiv am besten geeignete Variante herausgearbeitet werden konnte.

Im Folgenden wird noch einmal zusammenfassend das Vorgehen zur Trassenentscheidung erläutert:

1) *Vorliegende Datenmatrix - Anlage 2 der Begründung:* Die in der Trassenuntersuchung umfassende Betrachtung sämtlicher, aufgeführter Kriterien sollte dazu dienen, die unter Berücksichtigung aller Belange objektiv am besten geeignete Variante herauszuarbeiten. Die Darstellung in Form der umfangreichen Matrix ist als erste "Faktengrundlage" anzusehen. Innerhalb der Datenmatrix werden dabei lediglich die reinen ermittelten Fakten, d. h. die Sachverhalte wie z. B. Flächeninanspruchnahme, Verkehrswirksamkeit oder Immissionen ohne eine Bewertung abgebildet.

2) *Filterstufen I-III:*

Die Filterstufen I-III dienten dabei für eine erste Analyse der räumlichen Gegebenheiten im Untersuchungsraum. Die Ergebnisse der Filterstufen samt der Erstellung der Datenmatrix (vgl. Anlage 2) bauen ausschließlich auf vorhandene bzw. einfach zugängliche Daten in Zusammenschau mit den Ergebnissen der Gutachten auf und umfassen noch keine flächendeckende Raumbewertung. Mit diesem Teil der

Variantenuntersuchung wurde das Ziel verfolgt, in der Gesamtschau die verträglichste Trassenvariante aus einem Variantenbündel auf Basis einer groben Wirkungsanalyse herauszuarbeiten.

Die zweite Filterstufe (Filterstufe II) wurde auf Basis der vorliegenden Verkehrsuntersuchungen, die vom Ingenieurbüro SHP Ingenieure durchgeführt wurde, angewendet (vgl. SHP Ingenieure: Stadt Oldenburg - Bebauungsplan N-777G, Trassenvarianten der Erschließung, Bewertung, Verkehrsuntersuchung zum B-Plan N-777 G, November 2019). Zusammenfassend wird in der Untersuchung ausgeführt, dass sich die Varianten aus verkehrlicher Sicht nur geringfügig unterscheiden:

„Bezüglich des Verkehrsanlaufs lassen sich alle Varianten leistungsfähig herstellen. Die Varianten 3a, 3b, 3c und 5 verbinden die beiden klassifizierten Straßen Alexanderstraße und Ammerländer Heerstraße direkt, was sich im Gesamtnetz-zusammenhang positiv auswirkt. In den Varianten 1, 1a, 4, 4a und 5a wird die Entlastungsstraße über den Posthalterweg (Gemeindestraße) an die Ammerländer Heerstraße angebunden. Die Varianten 1, 1a, 4, 4a und 5a sind wiederum vorteilhafter bezüglich der Erreichbarkeit“ des Einzelhandelsstandort Wechloy am Posthalterweg.

Aus den dazugehörigen Steckbriefen der Varianten geht des Weiteren hervor, dass sowohl am neuen Knotenpunkt Ammerländer Heerstraße/Entlastungsstraße als auch am Knotenpunkt Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg insgesamt eine ausreichende Verkehrsqualität erreicht wird (QSV D), wodurch aus verkehrlicher Sicht kein Knotenpunkt zu favorisieren ist.

Wichtig ist hierbei allerdings, dass weder die Filterstufen noch die Quotientenbildung die Hauptargumentation/-abwägung für die endgültige Trassenentscheidung darstellt, diese bildet die verbal-argumentativen Abwägung (Punkt 4).

Die Filterstufen I-III dienen dabei als Bewertungsprozess vorab, wobei im Rahmen der Filterstufe III drei Varianten (4, 5 und 5a) ermittelt werden konnten.

Nach der Durchführung der Filterstufen lagen somit noch drei verträgliche Varianten hinsichtlich der naturschutzfachlichen, verkehrlichen und privaten Belange vor. Somit war eine weitere tiefergehende Betrachtung notwendig, um eine Trassenempfehlung für die verträglichste Variante auszusprechen zu können.

3) *Vorliegende Datenmatrix - Anlage 3 der Begründung - "Bewertungsstufe: mathematisch-rechnerische Methode"*:

Als Grundlage für die Bewertung der verschiedenen Trassenvarianten wurde darauffolgend eine Gewichtung der einzelnen Schutzgüter bzw. Bewertungsfelder untereinander vorgenommen. Demnach wurden die Werte aus der Datenmatrix für

jedes Schutzgut bzw. Bewertungsfeld dieser drei Varianten (4, 5 und 5a) mit einer gleichen Maßeinheit in ein Verhältnis gesetzt.

Wie der Anlage 3 der Begründung entnommen werden kann, ist die Variante 5 lediglich bei den Schutzgütern Pflanzen, Tiere/Klima und Luft/ und Kultur- und Sachgüter auf dem "zweiten Rang". V5 besitzt bei keinem Schutzgut den höchsten und somit „unverträglichsten Wert“.

Schlussendlich kommt bei der Anwendung des Vergleichs von Maßzahlen aller Schutzgüter gem. UVPG (Quotientenbildung), die Variante 5 mit dem Wert 0,95 im Verhältnis zu den Varianten 4 (0,99) und 5a (1,00) als die Variante heraus, die bei der gleichgewichteten Betrachtung aller Schutzgüter, als die rechnerisch Verträglichste einzustufen ist. Auch diese Bewertungsstufe dient als Bewertungsprozess, wobei mittels der Bewertungsstufe jedoch keine eindeutige Vorzugsvariante herausgestellt werden konnte.

Nach Durchführung der Quotientenbildung wurde durch die Gesamtbewertung (vgl. Anlage 3, Gesamtbewertung) ersichtlich, dass durchgängig keine der drei Varianten in jedem insofern untersuchten Schutzgut diejenige ist, die die geringsten Beeinträchtigungen bzw. Auswirkungen mit sich bringt. Des Weiteren unterscheiden sich die drei Varianten in den ermittelten kleinsten proportionalen Größen lediglich marginal.

Um der Unvollständigkeit der mit der mathematisch-rechnerischen Methode betrachteten abwägungserheblichen Belange und den mit ihr verbundenen Bewertungsschwächen Rechnung zu tragen, wurde in eine verbal-argumentative Abwägung eingestiegen, um so abschließend zu reflektieren, welche die wesentlichsten Argumente für den Trassenverlauf der Entlastungsstraße sind und schlussendlich eine Vorzugsvariante zu ermitteln.

4) Verbal-argumentative Abwägung

Mit der verbal-argumentativen Abwägung, die über dem gesamten Bewertungsprozess der Trassenanalyse steht, wurde letztendlich eine Trassenentscheidung getroffen. Dabei wurden von der Stadt Oldenburg nochmals alle Belange gegeneinander und untereinander gerecht abgewogen und schlussendlich ausschlaggebende Abwägungskriterien des eigentlichen und übergeordneten Planungsziels zur Trassenfindung bestimmt.

In der verbal-argumentativen Abwägung (vgl. Kap. 2.4 der Begründung) wurden für die drei verbliebenen Varianten 4, 5 und 5a -nach der Filterstufe III- nochmals die Belange des Verkehrs aufgegriffen: „Für die Variante 4 wird am dreiarmligen signalisierten Knotenpunkt Posthalterweg/Am Heidbrook die Verkehrsqualitätsstufe B (QSV B) erreicht. Diese resultiert unter anderem aus der Tatsache, dass der Posthalterweg (Nebenstraße) dreiarmlig ausgebildet ist, weil die Entlastungsstraße in Verlängerung der Straße Am Heidbrook umgesetzt wird. Schon im Be-

stand liegt im Bereich des Posthalterweges gegenüber der Ammerländer Heerstraße eine geringere Verkehrsbelastung vor. Darüber hinaus taucht ein Teil der Verkehre, die den Einzelhandelsstandort Wechloy als Ziel oder Quelle haben, nicht im Bereich der Ammerländer Heerstraße auf, sondern werden schon vorher dem Zielgebiet zugeführt. Ein Großteil der Verkehre der Entlastungsstraße erreicht den benachbarten Knotenpunkt Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg im Geradeausverkehr, was sich günstig auf die Signalisierung auswirkt und damit zu der Einstufung „B“ (QSV B) führt. Am vorhandenen signalisierten Knotenpunkt Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg wurde für die Variante 4 die Verkehrsqualitätsstufe D ermittelt.

In der Variante 5a wird ein vierarmiger Knotenpunkt ausgebildet, an dem die Verkehrsqualitätsstufe D festgestellt wurde. Am vorhandenen signalisierten Knotenpunkt Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg wurde auch hier die Verkehrsqualitätsstufe D ermittelt. Die Variante 5 wird direkt an die Ammerländer Heerstraße angebunden - für den dann neu auszubildenden Knotenpunkt wird die Verkehrsqualitätsstufe D erreicht. Darüber hinaus ist die Verkehrsstärke im Bestand in der Ammerländer Heerstraße (Hauptverkehrsstraße) höher als im Posthalterweg und der Querschnitt zwischen den beiden Knotenpunkten höher belastet, weil hier Quell- und Zielverkehre des Einkaufszentrums auftauchen. Daher ergibt sich der Unterschied der Verkehrsqualitätsstufe B bzw. D der Varianten 4 und 5.

Für die Varianten 4 und 5 ist zudem von einer guten Orientierung und Begreifbarkeit auszugehen, da die Entlastungsstraße im Geradeausverkehr direkt (V 5) bzw. indirekt (V 4) über den Posthalterweg zur Ammerländer Heerstraße (klassifizierte Straße) geführt wird. In der Variante 5a könnte es zu einer Fehlorientierung geradeaus in Richtung Südwesten (Einkaufszentrum) kommen.

Für die Variante 5a wurde die Fahrdynamik am besten bewertet, weil die Elementenfolge relativ stetig und die Radienfolge ausgewogen ist. Jedoch können auch die Varianten 4 und 5 hinsichtlich einer vorteilhafteren Fahrdynamik optimiert werden. Für die Varianten 4 und 5a sind darüber hinaus erhebliche Wechselwirkungen im Bauablauf mit dem Gewerbegebiet an der Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg zu erwarten, was negativ zu bewerten ist. Aus verkehrlicher Sicht unterscheiden sich die untersuchten und bewerteten Varianten insgesamt nur geringfügig, wodurch keine eindeutige Variantenentscheidung durch diesen Belang möglich ist.“

Aufgrund dieser Ergebnisse waren alle Varianten aus verkehrlicher Sicht unter Beachtung geeigneter Maßnahmen, wie bspw. einer Einrichtung einer Lichtsignalanlage oder Ergänzung einer Abbiegespur umsetzbar (vgl. Kap. 2.3.1/2.4 der Begründung).

Im nachfolgenden Schritt wurden daher Abwägungskriterien herauskristallisiert, da sich keine Variante als eindeutig vorteilhaft herausgestellt hat. Dadurch bedingt wurde reflektiert, welches die wichtigsten Gründe für den Bau einer solchen Straße sind. Diese Kriterien wurden bewusst durch die Reflektion des eigentlichen und übergeordneten Planungsziels bestimmt (vgl. Begründung Kap. 2.4).

Dabei haben sich folgende Kriterien ergeben:

1. Verbindungsfunktion der Entlastungsstraße für alle Verkehrsteilnehmer:

Der Rat der Stadt Oldenburg hat in seiner Sitzung am 31.03.2014 beschlossen, dass zur Verbesserung der Verkehrserschließung der nördlichen Stadtgebiete und insbesondere zur Entlastung des stark beeinträchtigten Verkehrs auf der Alexanderstraße eine Verbindungsstraße zwischen Alexanderstraße (L 824) und der Ammerländer Heerstraße (K 348) hergestellt werden soll.

Es soll somit eine Verbindung zwischen zwei klassifizierten Straße (Alexanderstraße und Ammerländer Heerstraße) hergestellt werden.

Der Einzelhandel konzentriert sich in der Nähe des Plangebietes am Posthalterweg (Einkaufszentrum Wechloy) (Bestandsgewerbeflächen an der Ammerländer Heerstraße/ Einzelhandelsstandort Wechloy).

Folglich ist es nicht planerische Zielsetzung eine neue unmittelbare Anbindung an das Einkaufszentrum Wechloy umzusetzen, wodurch die Varianten 4 und 5a nicht entsprechend zielwirksam sind.

Das vorangestellte, städtebauliche Ziel besteht vielmehr darin, die mit Hilfe des Baurechtes geschaffenen eingeschränkten Gewerbegebiete der eigentlichen Zielgruppe, nämlich dem Handwerk und dem produzierenden Gewerbe, vorzuhalten und die gewerblichen Verkehre direkt auf die übergeordnete Straße, der Ammerländer Heerstraße (K 348), zu leiten.

Bei Varianten 4 und 5a sind zudem erhebliche Wechselwirkungen im Bauablauf mit dem Gewerbegebiet an der Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg zu erwarten. Gewerbliche Verkehre aus dem zukünftigen Gewerbegebiet auf dem Fliegerhorst werden bei Variante 4 und 5a zusätzlich zu dem bereits vorhandenen gewerblichen Verkehr auf dem Posthalterweg zugeleitet. Auch wird die Entlastungsstraße nicht zur Erschließung von Famila gebaut. Der Großteil der zusätzlichen Verkehre (von bzw. auf die Entlastungsstraße) hat nicht Ziel oder Quelle bei Einzelhandelsstandort Wechloy oder bei den Bestandsgewerbeflächen an der Ammerländer Heerstraße.

Der Trassenverlauf der Variante 5 kann, mit einer direkten Verbindung zweier klassifizierten Straßen (Alexanderstraße (L 824) und der Ammerländer Heerstraße (K 348)), somit zu einer Verbesserung der Verkehrserschließung der nördlichen Stadtgebiete und insbesondere zur Entlastung des stark beeinträchtigten Verkehrs auf der Alexanderstraße eine Verbindungsstraße zwischen Alexanderstraße (L

824) und der Ammerländer Heerstraße (K 348) beitragen. Folglich wird das Hauptstraßennetz der Stadt Oldenburg mit dieser Trassenführung ergänzt. Ebenso besitzt die Variante 5 die kürzeste Gesamtstreckenlänge und die geringstmögliche Zerschneidung von naturschutzfachlich wertvollen zusammenhängenden Flächen (vgl. Begründung Kap. 2.4).

Das Verkehrsaufkommen eines neuen, großen Stadtteils auf dem Fliegerhorstgeländes und dem neuentstehenden Gewerbegebiet soll und muss demzufolge vertraglich abgewickelt werden.

Um die erzielte eine Nutzungsmischung auf dem Fliegerhorst und u.a. auch einen Ausbau von Radwegen zu gewährleisten, benötigt es jedoch ein dafür angemessenes Erschließungssystem. In diesem Erschließungssystem müssen dabei alle Verkehrsteilnehmer bedacht werden, was bei der Planung der Entlastungsstraße vorliegend der Fall ist.

Denn mit dem Planvorhaben sollen die auf dem Fliegerhorstgelände entstehenden 950 Wohnungen eine bessere verkehrliche Anbindung, sowohl für den motorisierten (PKW) als auch für den nicht motorisierten Individualverkehr (Fußgänger und Radfahrer) und den ÖPNV erhalten. Somit dient die Entlastungsstraße nicht nur für den motorisierten Individualverkehr, sondern auch für Fußgänger, Radfahrer und den ÖPNV.

Der markant gelegene Fuß- und Radweg wird zunächst entlang der Gleistrasse fortgeführt, so wie es im Masterplan vorgesehen ist. Der bereits in der Örtlichkeit vorhandene Fuß- und Radweg am „Peerdebrok“ wird des Weiteren berücksichtigt und festgesetzt. Der südöstlich des Geltungsbereiches gelegene Teil des Peerdebroks wird dabei umgeleitet und über eine dortige Querungshilfe geführt, wobei in diesem Abschnitt ein Zweirichtungsradweg vorgesehen ist.

Ab der Querungshilfe im angebauten Bereich ist der Radweg beidseitig nur als Einrichtungsradschulweg geplant. Demnach wird der Teilabschnitt des Peerdebroks wieder auf kürzestem Wege zur alten Trasse des Peerdebroks geführt, indem der Fuß- und Radweg (F+R) an den nördlich gelegenen F+R aus dem Bebauungsplan N-777 F anschließt. Folglich wird eine bislang fehlende Tangentialverbindung der dortigen Wohngebiete mit der Ammerländer Heerstraße durch die Entlastungsstraße entwickelt und damit eine wichtige innerstädtische Radverkehrsachse erschlossen und kurze Wegeverbindungen für alltägliche Radverkehre geschaffen.

Das Konzept samt des Regelprofils ist der Anlage 5 und 6, der Begründung zum Bebauungsplan, zu entnehmen. Dieses wurde vom Amt für Verkehr und Straßenbau der Stadt Oldenburg, unter Einbeziehung aller notwendigen Parameter und der örtlichen Gegebenheiten, erarbeitet.

Ebenfalls werden verstärkt ÖPNV-Anbindungen berücksichtigt, damit das Angebot des öffentlichen Verkehrs ausgeweitet werden kann. Das Ziel einer Anhebung der

ÖPNV-Nutzung kann allerdings nur durch ein attraktives Angebot erreicht werden, um so in großem Umfang neue Fahrgäste für den ÖPNV zu gewinnen und Fahrten vom PKW zu verlagern. Die Entlastungsstraße kann dazu beitragen das Ziel einer Anhebung der ÖPNV-Nutzung -bspw. durch schnellere Busverbindungen- zu erreichen und die Alexanderstraße dabei zeitgleich zu entlasten. Denn auch durch geringere Verkehrsbelastungen, bspw. an der Alexanderstraße und durch kürzere Wege steigt die Lebensqualität der dort umliegenden Wohngebiete. Kürzere Wege bedingen dann auch einen geringeren Energieverbrauch und das Umsteigen auf den ÖPNV und die Wahrnehmung des ausgebauten Radwegenetzes.

2. Fahrstreckenlängen [km] der Trassenvarianten (Entfernung zw. Peerdebrook und Ammerländer Heerstraße):

Die der Bewertung zugrunde gelegten Trassenlängen beziehen sich bei allen zehn Varianten immer bis zum jeweiligen Anschluss an die Ammerländer Heerstraße (klassifizierte Straße), damit der notwendige Lückenschluss innerhalb des städtischen Hauptverkehrsstraßennetzes gegeben ist.

Dementsprechend ist auch bei den Varianten 1, 1a, 2, 4, 4a und 5a der entsprechende Abschnitt des Posthalterweges und auch der Straße Am Heidbrook mit in die Gesamtstrecke einzubeziehen.

Die Streckenlänge basiert demnach auf der gesamt betrachteten Strecke vom Ausgangspunkt, hier Peerdebrook, und dem endgültigen Anschlusspunkt, hier Ammerländer Heerstraße. Also die gesamte Länge des jeweiligen Trassenkörpers, der die vorhandenen Flächen überplant. Auch die gesamte Trassenuntersuchung baut auf den Längen der SHP-Varianten (Stand 2019) bzw. den gänzlich tangierten Flächen auf, somit wurden in die Trassenuntersuchung auch die Flächen des Posthalterweges und des Heidbrooks einbezogen.

Dadurch, dass alle Trassen somit vom Startpunkt und bis zum Anschlusspunkt an die Ammerländer Heerstraße betrachtet wurden, konnte eine Einheitlichkeit in der Bewertung erzielt werden. Denn auch der Heidbrook/Posthalterweg müsste bei Realisierung der Varianten 4 und 5a baulich umgestaltet werden. Im Falle des Heidbrooks käme dies nahezu einem Straßenneubau gleich. Somit liegt für die Variante 5 die kürzeste Streckenlänge vor.

3. geringstmögliche Zerschneidung von naturschutzfachlich wertvollen zusammenhängenden Flächen (vgl. Begründung Kap. 2.4):

Lebensraumverluste für Pflanzen/Tiere können anlagebedingt im Bereich der Trasse und erforderlicher Nebenanlagen stattfinden. Erdbaubedingte Beeinträchtigungen und Bodenverdichtung können zu Lebensraumverlusten bzw. Veränderungen der Standortfaktoren für Pflanzen und Tiere führen. Infolge von Zerschneidungen aber auch randlichen Beeinträchtigungen können Räume verengt werden, was einen Funktionsverlust bedeuten kann. Durch Barrierewirkungen können

Wechsel- und Wanderbeziehungen von Tieren vermindert bzw. ggf. vollständig unterbunden werden.

Hinsichtlich der geringstmöglichen Zerschneidungseffekte, der nach der Filterstufe III übrig gebliebenen Varianten 4, 5 und 5a, tangieren die Variante 4 und 5a in der Grobtrassierung die Überplanung von Gemeinbedarfsflächen und Sonderbauflächen. Zwar kann der Trassenverlauf optimiert werden, sodass diese Flächen nicht mehr betroffen sind, allerdings wird durch die Verschiebung der Trasse in nördliche Richtung dann der dort befindliche Wald tangiert. Es müsste dabei auf einer Breite zw. 3 m-4,5 m in den Waldrand am Posthalterweg eingegriffen werden, zzgl. 2-5m temporären Arbeitsstreifen. Auch müsste auf einer Breite zw. 2 m-8 m in den Waldrand am Heidbrook eingegriffen werden, zzgl. 2-5m temporären Arbeitsstreifen.

Variante 5 hingegen muss weder großzügig private Flächen umgehen, noch werden durch ihre Optimierung weitere Waldflächen überplant. Nach Einschätzung der Unteren Naturschutzbehörde ist bei der Variante 5 eine eher randliche Durchschneidung gegenüber einer zentralen Durchschneidung möglich. Daneben bedingt die Variante 5 die geringstmögliche Zerschneidung von naturschutzfachlich wertvollen zusammenhängenden Flächen (Schutzgut Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt) aufgrund der Möglichkeit der Optimierung des Trassenverlaufs.

Dies wird durch fachgutachterliche Einschätzung sowie nach Einschätzung der Unteren Naturschutzbehörde bestätigt.

Die Variante 5 verläuft bereits in der Grobplanung randlich eines zusammenhängenden Flächenkomplexes, sodass dieser in weiten Teilen erhalten bleibt, während insbesondere die Variante 4 für eine Zerschneidung des Flächen- und Habitatkomplexes sorgt. Darüber hinaus sorgen die im Bebauungsplan festgesetzten Amphibienleiteinrichtungen für die Anbindung des zusammenhängenden Komplexes an die umliegenden Habitate, sodass auch diese räumlichen Beziehungen aufrechterhalten werden können.

Das Abwägungsergebnis hatte zur Folge, dass sich schlussendlich die Variante 5 in der Gesamtabwägung als die verträglichste Lösung herausstellt, da sie im Verhältnis die günstigsten Eigenschaften hat.

Zudem wird sie den Grundsätzen des Vermeidungs- und Minderungsgebots in vollem Umfang, bei gleichzeitiger Erfüllung des Planungszieles - der Entlastung des Verkehrs auf der Alexanderstraße sowie der übergeordneten Verbindungsfunktion der Alexanderstraße auf Höhe des Fliegerhorstes und der Ammerländer Heerstraße - gerecht.

Darüber hinaus wurde mit den im Verfahren vorgelegten Gutachten und der durchgeführten Trassenvariantenanalyse, unter Berücksichtigung der heutigen Bedarfe und Entwicklungen, die vorliegende Trassenführung fach- und sachgerecht unter Einbeziehung aller Belange ermittelt.

6. In diesem Falle stelle ich Ihre jeweils erstellten Grobkostenschätzungen je Straßenverlauf (siehe Länge m) in Frage. Abschließend wäre für uns sicherlich auch interessant zu erfahren, warum die Empfehlung des Ingenieurbüros SHP zur Trassenführung 4 (Seite 47, vorletzter Absatz) nicht Ihre Zustimmung findet.

Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich, jedoch wird, wie bereits vorangegangen beschrieben, zur redaktionellen Klarstellung die „Ergänzende Untersuchung“ (mikroskopische Verkehrsflusssimulation) (vgl. ergänzende Verkehrsuntersuchung zum B-Plan N-777G – Knotenpunktuntersuchung Variante 5, Stand Februar 2020) den Planunterlagen beigelegt.

In dieser ergänzenden Verkehrsuntersuchung wurde für den entstehenden Knotenpunkt der Trassenvariante 5 (Ammerländer Heerstraße/Entlastungsstraße sowie die damit im Zusammenhang stehenden Knotenpunkte Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg/Am Tegelbusch sowie Posthalterweg/Am Heidbrook) eine vertiefte Untersuchung zu den zu erwartenden Verkehrsqualitäten durchgeführt. Die Trassenvariante 5 wurde dabei für die maßgebende Spitzenstunde (nachmittags) simuliert. Es wurden verschiedene Ausbauzustände für die Trassenvariante 5 untersucht, die sich bezüglich der Knotenpunktgestaltung bzw. der Gestaltung des Verkehrsraumes zwischen den Knotenpunkten unterscheiden. Die im Rahmen der Trassenuntersuchung getroffenen bzw. mit der Stadtverwaltung abgestimmten Annahmen zu Verkehrserzeugung und Verkehrsbelastung hatten darin weiterhin Bestand. Bezüglich der anzusetzenden Belastungen innerhalb der Verkehrssimulation sowie der zu berücksichtigenden Signaltechnik erfolgte eine ergänzende Abstimmung mit der Stadtverwaltung. Als Ergänzung bzw. zur Evaluation führte die Stadtverwaltung noch Zählungen durch, die zur Ableitung der Dimensionierungsbelastungen hinzugezogen wurden.

Die im Steckbrief dargestellten Verkehrsqualitäten für die Variante 5 (gilt auch für 3a, 3b und 3c) beruhen auf den Ergebnissen der Verkehrsflusssimulation und zwar auf dem optimierten Ausbauzustand. Die Knotenpunkte wurden als voneinander funktional abhängige Knotenpunkte behandelt und es wurde überprüft, ob sie sich gegenseitig überstauen. Die Qualitätsstufe D ergibt sich demnach sowohl aus der ergänzenden Untersuchung (mikroskopische Verkehrsflusssimulation) also auch aus dem SHP-Gutachten von 2019. Das Regelprofil des endgültigen Trassenverlaufs der Variante 5 ist der Anlage 5, der Begründung zum Bebauungsplan, zu entnehmen. Dieses wurde vom Amt für Verkehr und Straßenbau der Stadt Oldenburg, unter Einbeziehung aller notwendigen Parameter und der örtlichen Gegebenheiten, erarbeitet. Mit dieser ergänzenden Verkehrsuntersuchung (mikroskopische Verkehrsflusssimulation) wurden folglich die Verkehrsflüsse über beide Knoten ausreichend ermittelt.

Dass die Trassenvariante 5 ausreichend leistungsfähig ist, kann somit auch der zusätzlichen mikroskopischen Verkehrsflusssimulation (vgl. Ergänzende Verkehrsuntersuchung zum B-Plan N-777G – Knotenpunktuntersuchung Variante 5, Stand Februar 2020) entnommen werden. Aus verkehrlicher Sicht unterscheiden

sich die untersuchten und bewerteten Varianten insgesamt nur geringfügig. Zu den „genügenden Hinweisen“ kann an dieser Stelle keine Aussage getroffen werden, da diese nicht explizit benannt werden.

Im Hinblick auf die Streckenlängen sowie die darauf aufbauenden Grobkostenschätzung wird auf die oben genannten Ausführungen sowie die Ausführungen in der Begründung (vgl. Kap. 2.2.13/2.4) sowie der Datenmatrix verwiesen, denen zu entnehmen ist, dass die Berechnungen zur Grobkostenschätzung des Baukörpers vom Ingenieurbüro SHP Ingenieure durchgeführt wurden. Es gilt, je länger eine Trasse ist, desto höher fallen die jeweiligen Kosten aus.

Das Gutachten von 2017 ist bezüglich der Verkehrsmengen sowie der Verkehrsqualitäten für die Trassenvarianten 5, 3a, 3b und 3c veraltet und darf, insbesondere zur Interpretation von Zahlen und Verkehrsqualitäten im Zusammenhang mit den Trassenvarianten 5, 3a, 3b und 3c deshalb nicht mehr für die vorliegende Planung herangezogen werden. Das Gutachten von 2019 ist für die vorliegende Bauleitplanung zu verwenden.

**78. ÄNDERUNG DES FLÄCHENNUTZUNGSPLANES
UND
BEBAUUNGSPLAN N-777 G
(FLIEGERHORST / HALLENSICHEL-OST / ENTLASTUNGSSTRAßE)**

Prüfung der Stellungnahmen

Öffentliche Auslegung vom 30.04.2020 bis zum 12.06.2020

Nr.:	Schreiben vom:		Lage der Fläche:
12	12.05.2020	Privater Einwender	Fliegerhorst/ Hallensichel-Ost/ Entlastungsstraße

Stellungnahmen

Die Originale der Stellungnahmen liegen in den Sitzungen des Ausschusses für Stadtplanung und Bauen/VA/Rates vor. Der Originaltext der Stellungnahmen ist im Folgenden wiedergegeben.

Wir möchten hiermit auch nach Ablauf der Einspruchsfrist unsere Bedenken bezüglich der geplanten Änderung Nr. 78 des Flächennutzungsplans und Bebauungsplan N777G äußern und auf folgendes hinweisen:

Als betroffener Anlieger vor allem mit unserer Liegenschaft, Ammerländer Heerstr. ■■■, sehen wir in der favorisierten Streckenplanung der Trasse 5 eine erhebliche zusätzliehe Belastung unserer Zu- und Abfahrtswege. Wir sind als Unternehmen mit 2 Standorten, einem Ladengeschäft und 270 Mitarbeitern an der Ammerländer Heerstraße ansässig und darauf angewiesen, dass sowohl der Kunden- als auch der Lieferverkehr flüssig an- und abfahren kann.

Prüfungsvorschläge

Die Stadt Oldenburg nimmt die Betroffenheit des privaten Einwenders zur Kenntnis.

Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich, jedoch wird zur redaktionellen Klarstellung die „Ergänzende Untersuchung“ (mikroskopische Verkehrsflusssimulation) (vgl. ergänzende Verkehrsuntersuchung zum B-Plan N-777G – Knotenpunktuntersuchung Variante 5, Stand Februar 2020) den Planunterlagen beigelegt. Da sich durch die mikroskopische Verkehrsflusssimulation jedoch keine neuen Ergebnisse für die Planunterlagen - insbesondere nicht für das Abwägungsergebnis- ergeben, wird diese lediglich zur redaktionellen Klarstellung den Planunterlagen beigelegt. Nach Köster (a.a.O. Rnr. 9 zu § 4a; OVG Lüneburg, Beschluss vom 10. Mai 2016 – 1 MN 180/15 –, juris Rnr. 28) löst auch die Einholung eines Gutachtens, wenn damit keine Planänderung verbunden ist, sondern lediglich erhobenen Einwendungen nachgegangen wird, keine Pflicht zur neuen Beteiligung

aus. Dies gilt erst recht, wenn das Gutachten schon vorhanden war, nur nicht mit ausgelegt wurde, wie im vorliegenden Fall.
Diese mikroskopische Verkehrsflusssimulation bestätigt dabei die Ergebnisse des SHP Gutachtens aus dem Jahr 2019 und dient folglich als Untermauerung der in der öffentlichen Auslegung bereits dargelegten Ergebnisse sowie der Trassenentscheidung des Abwägungsprozesses.

In dieser ergänzenden Verkehrsuntersuchung wurde für den entstehenden Knotenpunkt der Trassenvariante 5 (Ammerländer Heerstraße/Entlastungsstraße sowie die damit im Zusammenhang stehenden Knotenpunkte Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg/Am Tegelbusch sowie Posthalterweg/Am Heidbrook) eine vertiefte Untersuchung zu den zu erwartenden Verkehrsqualitäten durchgeführt. Die Trassenvariante 5 wurde dabei für die maßgebende Spitzenstunde (nachmittags) simuliert. Es wurden verschiedene Ausbauzustände für die Trassenvariante 5 untersucht, die sich bezüglich der Knotenpunktgestaltung bzw. der Gestaltung des Verkehrsraumes zwischen den Knotenpunkten unterscheiden. Die im Rahmen der Trassenuntersuchung getroffenen bzw. mit der Stadtverwaltung abgestimmten Annahmen zu Verkehrserzeugung und Verkehrsbelastung hatten darin weiterhin Bestand. Bezüglich der anzusetzenden Belastungen innerhalb der Verkehrssimulation sowie der zu berücksichtigenden Signaltechnik erfolgte eine ergänzende Abstimmung mit der Stadtverwaltung. Als Ergänzung bzw. zur Evaluation führte die Stadtverwaltung noch Zählungen durch, die zur Ableitung der Dimensionierungsbelastungen hinzugezogen wurden.

Die im Steckbrief dargestellten Verkehrsqualitäten für die Variante 5 (gilt auch für 3a, 3b und 3c) beruhen auf den Ergebnissen der Verkehrsflusssimulation und zwar auf dem optimierten Ausbauzustand. Die Knotenpunkte wurden als voneinander abhängige Knotenpunkte behandelt und es wurde überprüft, ob sie sich gegenseitig überstauen. Die Qualitätsstufe D ergibt sich demnach sowohl aus der ergänzenden Untersuchung (mikroskopische Verkehrsflusssimulation) also auch aus den SHP-Gutachten von 2019. Das Regelprofil des endgültigen Trassenverlaufs der Variante 5 ist der Anlage 5, der Begründung zum Bebauungsplan, zu entnehmen. Dieses wurde vom Amt für Verkehr und Straßenbau der Stadt Oldenburg, unter Einbeziehung aller notwendigen Parameter und der örtlichen Gegebenheiten, erarbeitet. Mit dieser ergänzenden Verkehrsuntersuchung (mikroskopische Verkehrsflusssimulation) wurden folglich die Verkehrsflüsse über beide Knoten ausreichend ermittelt.

Dass die Trassenvariante 5 ausreichend leistungsfähig ist, kann somit auch der zusätzlichen mikroskopische Verkehrsflusssimulation entnommen werden.

Das Grundstück Ammerländer Heerstraße ■■■ des Einwenders liegt zudem unmittelbar an der Stadtgrenze zur Ortschaft Ofen der Gemeinde Bad Zwischenahn und

Unserer Meinung nach wird dies mit der Trasse 5 nicht mehr gewährleistet, obwohl mit der Trasse 4 und 5a und der direkten Anbindung an den Posthalterweg, tragfähige Alternativen zur Verfügung stehen.

wird indirekt über eine Zufahrt zum Drögen Hasen Weg von der Ammerländer Heerstraße erschlossen. Da die Einmündung des Drögen Hasen Weg zur Ammerländer Heerstraße mit einem großen Abstand von rd. 700 m in nordwestlicher Richtung weit von der geplanten, neuen Einmündung der Entlastungsstraße entfernt liegt, kann davon ausgegangen werden, dass der unmittelbare Ab- und Zugangsverkehr zum Grundstück Ammerländer Heerstraße ■■■ über den Drögen Hasen Weg genauso wie bisher abgewickelt werden kann. Wenn überhaupt, dann erfolgt bereits jetzt schon ein maßgeblicher Einfluss auf die örtliche Zufahrtssituation unabhängig von der neuen geplanten Einmündung der Entlastungsstraße durch die bereits schon vor mehreren Jahren in einem Abstand von rd. 70 m in unmittelbarer Nähe im Ortsteil Ofen errichtete Fußgängerdruckkoppel.

Auch das andere Grundstück Ammerländer Heerstraße ■■■ des Einwenders liegt mit einem großen Abstand von rd. 750 m stadteinwärts weit entfernt von der neuen geplanten Einmündung der Entlastungsstraße. Die dortige Zufahrtssituation zu dem Eckgrundstück wird bereits heute schon erheblich durch die dortige Kreuzung Ammerländer Heerstraße/Pophankenweg sowie durch die in unmittelbarer Entfernung liegende Anschlussstelle Wechloy der BAB geprägt.

Der verkehrliche Einfluss der neuen Einmündung der Entlastungsstraße auf den benachbarten Knotenpunkt Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg wurde vom Planungsbüro SHP mithilfe einer mikroskopischen Verkehrssimulation näher untersucht. Dadurch konnte für die der Planung zugrunde gelegten Variante 5 in der maßgebenden Spitzenstunde (nachmittags) mit der Verkehrsqualitätsstufe D nach dem HBS eine ausreichende Leistungsfähigkeit nachgewiesen werden.

Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich, jedoch wird, wie bereits vorangegangen beschrieben, zur redaktionellen Klarstellung die „Ergänzende Untersuchung“ (mikroskopische Verkehrsflusssimulation) (vgl. ergänzende Verkehrsuntersuchung zum B-Plan N-777G – Knotenpunktuntersuchung Variante 5, Stand Februar 2020) den Planunterlagen beigelegt.

Hinsichtlich der verkehrlichen Belange ist auch von Bedeutung, dass nach den verkehrlichen Untersuchungen von SHP Ingenieure alle untersuchten Varianten – und somit auch die Variante 5 - aus verkehrsplanerischer Sicht trotz gewisser Unterschiede grundsätzlich machbar und umsetzbar sind. Bezüglich des Verkehrsablaufs lassen sich alle Varianten leistungsfähig herstellen und könnten vor diesem Hintergrund realisiert werden. In der Bürgerversammlung am 03.12.2019 wurde dies von der Stadt Oldenburg und SHP entsprechend kommuniziert.

Der Einzelhandel konzentriert sich zudem in der Nähe des Plangebietes am Posthalterweg (Einkaufszentrum Wechloy) (Bestandsgewerbeflächen an der Ammerländer Heerstraße/ Einzelhandelsstandort Wechloy).

Folglich ist es nicht planerische Zielsetzung eine neue unmittelbare Anbindung an das Einkaufszentrum Wechloy umzusetzen, wodurch die Varianten 4 und 5a nicht entsprechend zielwirksam sind.

Dies entspricht nicht den drei Hauptabwägungsargumenten (Verbindungsfunktion der Entlastungsstraße für alle Verkehrsteilnehmer, Fahrstreckenlängen [km] der Trassenvarianten (Entfernung zw. Peerdebrok und Ammerländer Heerstraße), geringstmögliche Zerschneidung von naturschutzfachlich wertvollen zusammenhängenden Flächen) der Stadt Oldenburg für die Trassenuntersuchung (vgl. Kap. 2.4 der Begründung).

Das vorangestellte, städtebauliche Ziel besteht vielmehr darin, die mit Hilfe des Baurechtes geschaffenen eingeschränkten Gewerbegebiete der eigentlichen Zielgruppe, nämlich dem Handwerk und dem produzierenden Gewerbe, vorzuhalten und die gewerblichen Verkehre direkt auf die übergeordnete Straße, der Ammerländer Heerstraße (K 348), zu leiten.

Bei Varianten 4 und 5a sind zudem erhebliche Wechselwirkungen im Bauablauf mit dem Gewerbegebiet an der Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg zu erwarten. Gewerbliche Verkehre aus dem zukünftigen Gewerbegebiet auf dem Fliegerhorst werden bei Variante 4 und 5a zusätzlich zu dem bereits vorhandenen gewerblichen Verkehr auf dem Posthalterweg zugeleitet. Auch wird die Entlastungsstraße nicht zur Erschließung von Famila gebaut. Der Großteil der zusätzlichen Verkehre (von bzw. auf die Entlastungsstraße) hat nicht Ziel oder Quelle bei Einzelhandelsstandort Wechloy oder bei den Bestandsgewerbeflächen an der Ammerländer Heerstraße.

Aus diesen genannten Gründen kommen die Trassenvarianten 4 und 5a nicht in Betracht.

Der Trassenverlauf der Variante 5 kann, mit einer direkten Verbindung zweier klassifizierten Straßen (Alexanderstraße (L 824) und der Ammerländer Heerstraße (K 348)), somit zu einer Verbesserung der Verkehrserschließung der nördlichen Stadtgebiete und insbesondere zur Entlastung des stark beeinträchtigten Verkehrs auf der Alexanderstraße eine Verbindungsstraße zwischen Alexanderstraße (L 824) und der Ammerländer Heerstraße (K 348) beitragen. Folglich wird das Hauptstraßennetz der Stadt Oldenburg mit dieser Trassenführung ergänzt. Ebenso besitzt die Variante 5 die kürzeste Gesamtstreckenlänge und die geringstmögliche Zerschneidung von naturschutzfachlich wertvollen zusammenhängenden Flächen (vgl. Begründung Kap. 2.4).

Zurzeit sind auf der Ammerländer Heerstraße bereits fast 15.000 Fahrzeuge unterwegs, die durch die geplante Trasse 5 um weitere 12.500 Fahrzeuge zusätzlich belastet würde. Dies wird den Verkehrsfluss, vor allem zu Stoßzeiten, teilweise zum Erliegen bringen und unsere Erreichbarkeit weit- hin einschränken.

Schlussendlich wurde die Variante 5 in der Gesamtabwägung als die verträglichste Lösung herausgestellt, da sie im Verhältnis die günstigsten Eigenschaften hat. Zudem wird sie den Grundsätzen des Vermeidungs- und Minderungsgebots in vollem Umfang, bei gleichzeitiger Erfüllung des übergeordneten Planungszieles -der drei Hauptabwägungsargumente- sowie der ergebnisoffenen und gerechten Abwägung aller öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gem. § 1 Abs. 7 Baugesetzbuch (BauGB) gerecht.

Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Die Ammerländer Heerstraße ist heute nördlich des Posthalterwegs bzw. der geplanten Entlastungsstraße mit ca. 14400 Kfz/24 h belastet. Durch die Entlastungsstraße ist mit ca. 2300 Kfz/24 h zu rechnen, die aufgrund der Netzwirkung zusätzlich die Ammerländer Heerstraße nutzen. Hinzu kommen ca. 1200 Kfz/24 h zusätzlich durch die Entwicklung des B-Plan-Gebiets, so dass von ca. 4500 Kfz/24 h auszugehen ist und nicht von 12500 Kfz/24 h.

Durch die direkte Anbindung der Entlastungsstraße an die Ammerländer Heerstraße entsteht ein neuer signalisierter Knotenpunkt in relativ geringer Entfernung zum Knotenpunkt Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg. Um zu vermeiden, dass sich die beiden Knotenpunkte gegenseitig überstauen, müssen die Signalsteuerungen beider Knotenpunkte aufeinander abgestimmt werden. Hierdurch wird erreicht, dass starke Ströme den jeweils zweiten Knotenpunkt ohne Halt passieren können, um den inneren Stauraum freizuhalten.

Durch die Koordinierung kommt es für den Großteil der Fahrzeuge im Zuge der Ammerländer Heerstraße nicht zu einem weiteren Halt durch die zusätzliche Lichtsignalanlage. Die Verkehrsuntersuchung von SHP Ingenieure von 2019 zeigt, dass die Geradeausfahrerströme am Knotenpunkt Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg die Qualitätsstufe C aufweisen und am neu entstehenden Knotenpunkt Ammerländer Heerstraße/Entlastungsstraße die Qualitätsstufe B. Diese sind im Hinblick auf die Mindestanforderung (Qualitätsstufe D) als vergleichsweise gut zu bewerten. Zudem sind die Rückstaulängen mit 122 m bzw. 95 m deutlich geringer als der vorhandene Stauraum, so dass – auch in den Hauptverkehrszeiten – nicht mit einer gegenseitigen Überstauung zu rechnen ist. Auch für die Ab- und Einbiegebeziehungen werden überall mindestens ausreichende Verkehrsqualitäten erreicht. Hierbei ist auch zu berücksichtigen, dass diese Aussagen für die Spitzenzeiten gelten und außerhalb dieser Zeiten noch spürbar bessere Verkehrsqualitäten zu erwarten sind.

Aus diesem Grund bitten wir Sie, bei der Planung der Entlastungsverbindung nicht an der Trasse 5 fest zu halten, sondern die Trasse 5 a zu favorisieren.

Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich.

Das Abwägungsergebnis hatte zur Folge, dass sich schlussendlich die Variante 5 in der Gesamtabwägung als die verträglichste Lösung herausstellt, da sie im Verhältnis die günstigsten Eigenschaften hat.

Zudem wird sie den Grundsätzen des Vermeidungs- und Minderungsgebots in vollem Umfang, bei gleichzeitiger Erfüllung des Planungszieles - der Entlastung des Verkehrs auf der Alexanderstraße sowie der übergeordneten Verbindungsfunktion der Alexanderstraße auf Höhe des Fliegerhorstes und der Ammerländer Heerstraße - gerecht.

Darüber hinaus wurde mit den im Verfahren vorgelegten Gutachten und der durchgeführten Trassenvariantenanalyse, unter Berücksichtigung der heutigen Bedarfe und Entwicklungen, die vorliegende Trassenführung fach- und sachgerecht, im Rahmen einer ergebnisoffenen und gerechten Abwägung aller öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gem. § 1 Abs. 7 Baugesetzbuch (BauGB), ermittelt.

**78. ÄNDERUNG DES FLÄCHENNUTZUNGSPLANES
UND
BEBAUUNGSPLAN N-777 G
(FLIEGERHORST / HALLENSICHEL-OST / ENTLASTUNGSSTRAßE)**

Prüfung der Stellungnahmen

Öffentliche Auslegung vom 30.04.2020 bis zum 12.06.2020

Nr.:	Schreiben vom:		Lage der Fläche:
13	09.06.2020	Privater Einwender	Fliegerhorst/ Hallensichel-Ost/ Entlastungsstraße

Stellungnahmen

Die Originale der Stellungnahmen liegen in den Sitzungen des Ausschusses für Stadtplanung und Bauen/VA/Rates vor. Der Originaltext der Stellungnahmen ist im Folgenden wiedergegeben.

Als langjährig an der Ammerländer Heerstr. 397 wirkendes erfolgreiches Unternehmen, sind wir auf eine gute Erreichbarkeit für einen regen Kundenstrom, wie auch Lieferanten und eigene Logistik sehr angewiesen. Über Jahre hat der Verkehr auf der Ammerländer Heerstr. kontinuierlich zugenommen und stößt an seine Grenzen der Leistungsfähigkeit. Eine Anbindung der Trasse 5 mit 2500 praktizierten Fahrten täglich. Besonders in seiner Korrespondenz zur existenten Ampel in den Posthalterweg hinein, muss zwangsläufig zu erheblichen Verkehrsstau führen. Wir möchten dringend bitten, die Ammerländer Heerstr. nicht in der beabsichtigten Form zusätzlich zu belasten und stattdessen die Trasse 4 oder 5 a mit der direkten Anbindung an den Posthalterweg zu favorisieren und zu beplanen.

Prüfungsvorschläge

Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich, jedoch wird zur redaktionellen Klarstellung die „Ergänzende Untersuchung“ (mikroskopische Verkehrsflusssimulation) (vgl. ergänzende Verkehrsuntersuchung zum B-Plan N-777G – Knotenpunktuntersuchung Variante 5, Stand Februar 2020) den Planunterlagen beigelegt. Da sich durch die mikroskopische Verkehrsflusssimulation jedoch keine neuen Ergebnisse für die Planunterlagen - insbesondere nicht für das Abwägungsergebnis - ergeben, wird diese lediglich zur redaktionellen Klarstellung den Planunterlagen beigelegt. Nach Köster (a.a.O. Rnr. 9 zu § 4a; OVG Lüneburg, Beschluss vom 10. Mai 2016 – 1 MN 180/15 –, juris Rnr. 28) löst auch die Einholung eines Gutachtens, wenn damit keine Planänderung verbunden ist, sondern lediglich erhobenen Einwendungen nachgegangen wird, keine Pflicht zur neuen Beteiligung aus. Dies gilt erst recht, wenn das Gutachten schon vorhanden war, nur nicht mit ausgelegt wurde, wie im vorliegenden Fall. Diese mikroskopische Verkehrsflusssimulation bestätigt dabei die Ergebnisse des SHP Gutachtens aus dem Jahr 2019 und dient folglich als Untermauerung der in

der öffentlichen Auslegung bereits dargelegten Ergebnisse sowie der Trassenentscheidung des Abwägungsprozesses.

In dieser ergänzenden Verkehrsuntersuchung wurde für den entstehenden Knotenpunkt der Trassenvariante 5 (Ammerländer Heerstraße/Entlastungsstraße sowie die damit im Zusammenhang stehenden Knotenpunkte Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg/Am Tegelbusch sowie Posthalterweg/Am Heidbrook) eine vertiefte Untersuchung zu den zu erwartenden Verkehrsqualitäten durchgeführt. Die Trassenvariante 5 wurde dabei für die maßgebende Spitzenstunde (nachmittags) simuliert. Es wurden verschiedene Ausbauzustände für die Trassenvariante 5 untersucht, die sich bezüglich der Knotenpunktgestaltung bzw. der Gestaltung des Verkehrsraumes zwischen den Knotenpunkten unterscheiden. Die im Rahmen der Trassenuntersuchung getroffenen bzw. mit der Stadtverwaltung abgestimmten Annahmen zu Verkehrserzeugung und Verkehrsbelastung hatten darin weiterhin Bestand. Bezüglich der anzusetzenden Belastungen innerhalb der Verkehrssimulation sowie der zu berücksichtigenden Signaltechnik erfolgte eine ergänzende Abstimmung mit der Stadtverwaltung. Als Ergänzung bzw. zur Evaluation führte die Stadtverwaltung noch Zählungen durch, die zur Ableitung der Dimensionierungsbelastungen hinzugezogen wurden.

Die im Steckbrief dargestellten Verkehrsqualitäten für die Variante 5 (gilt auch für 3a, 3b und 3c) beruhen auf den Ergebnissen der Verkehrsflusssimulation und zwar auf dem optimierten Ausbauzustand. Die Knotenpunkte wurden als voneinander abhängige Knotenpunkte behandelt und es wurde überprüft, ob sie sich gegenseitig überstauen. Die Qualitätsstufe D ergibt sich demnach sowohl aus der ergänzenden Untersuchung (mikroskopische Verkehrsflusssimulation) also auch aus den SHP-Gutachten von 2019. Das Regelprofil des endgültigen Trassenverlaufs der Variante 5 ist der Anlage 5, der Begründung zum Bebauungsplan, zu entnehmen. Dieses wurde vom Amt für Verkehr und Straßenbau der Stadt Oldenburg, unter Einbeziehung aller notwendigen Parameter und der örtlichen Gegebenheiten, erarbeitet. Mit dieser ergänzenden Verkehrsuntersuchung (mikroskopische Verkehrsflusssimulation) wurden folglich die Verkehrsflüsse über beide Knoten ausreichend ermittelt.

Dass die Trassenvariante 5 ausreichend leistungsfähig ist, kann somit auch der zusätzlichen mikroskopische Verkehrsflusssimulation entnommen werden. Aus verkehrlicher Sicht unterscheiden sich die untersuchten und bewerteten Varianten insgesamt nur geringfügig.

Hinsichtlich der verkehrlichen Belange ist auch von Bedeutung, dass nach den verkehrlichen Untersuchungen von SHP Ingenieure alle untersuchten Varianten – und somit auch die Variante 5 - aus verkehrsplanerischer Sicht trotz gewisser Unterschiede grundsätzlich machbar und umsetzbar sind. Bezüglich des Verkehrs-

ablaufs lassen sich alle Varianten leistungsfähig herstellen und könnten vor diesem Hintergrund realisiert werden. In der Bürgerversammlung am 03.12.2019 wurde dies von der Stadt Oldenburg und SHP entsprechend kommuniziert.

Die nebenstehende Aussage, dass 2.500 Fahrten/Tag auf der Anbindung der Trasse 5 praktiziert werden, ist nicht nachvollziehbar bzw. der Bezug zu einem Querschnitt, einer Zufahrt etc. fehlt. Die Entlastungsstraße ist in der östlichen Zufahrt des Knotenpunktes Ammerländer Heerstraße/Entlastungsstraße mit ca. 6.300 Kfz/24 h belastet. In der nördlichen Zufahrt dieses Knotenpunktes liegt eine zusätzliche Verkehrsstärke von ca. 1.800 Kfz/24 h. Die südliche Zufahrt dieses Knotenpunktes verzeichnet ca. 2.800 Kfz/24 h mehr. Im Querschnitt der Ammerländer Heerstraße werden zwischen den beiden signalisierten Knotenpunkten insgesamt ca. 6.800 Kfz/24 h verzeichnet (südliche Zufahrt oberer KP: 2.800 Kfz/24 h sowie nördliche Zufahrt unterer KP: 4.000 Kfz/24 h).

Für die Beurteilung der Verkehrsqualitäten bzw. des Verkehrsablaufs ist jedoch die maßgebend Spitzenstunde (nachmittags) entscheidend. Es sind in der Trassenvariante 5 (gilt auch für 3a, 3b und 3c) im Bereich zwischen den beiden signalisierten Knotenpunkten in Fahrtrichtung Norden 225 Kfz/h und in Fahrtrichtung Süden 425 Kfz/h zusätzlich. In Summe sind dies im Querschnitt der Ammerländer Heerstraße also 650 Kfz/h in der maßgebenden Spitzenstunde, die auf den Bestand draufkommen. Die Mehrbelastung des Posthalterwegs (Querschnitt östlich des Knotenpunktes Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg) liegt in der Zufahrt Richtung Westen bei lediglich 26 Kfz/h und in der Ausfahrt in Richtung Osten bei 96 Kfz/h mehr. In Summe im Querschnitt folglich 122 Kfz/h.

Dem gegenüber liegt die Mehrbelastung der Ammerländer Heerstraße nördlich des Knotenpunktes Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg in den Trassenvarianten, die an den Posthalterweg anschließen bei 175 Kfz/h in Richtung Norden und 191 Kfz/h in Fahrtrichtung Süden. In Summe folglich 366 Kfz/h. Allerdings liegt die Mehrbelastung des Posthalterwegs (Querschnitt östlich des Knotenpunktes Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg) in der Zufahrt Richtung Westen bei 235 Kfz/h und in der Ausfahrt bei 283 Kfz/h mehr. In Summe im Querschnitt folglich bei 518 Kfz/h mehr.

Die Zusammensetzung der Verkehrsmengen kann dem zusätzlichen Gutachten (vgl. Ergänzende Verkehrsuntersuchung zum B-Plan N-777G – Knotenpunktuntersuchung Variante 5, Stand Februar 2020, SHP, Stand Februar 2020) entnommen werden.

Nachfolgend wird nochmals der gesamte Abwägungsprozess zusammengefasst: Es standen am Anfang des Planungsprozesses zehn verschiedene Trassenvarianten (1, 1a, 2, 3a, 3b, 3c, 4, 4a, 5 und 5a) zur Diskussion, welche mittels der

durchgeführten Trassenvariantenanalyse (vgl. Kap. 2 der Begründung zum Bebauungsplan) ergebnisoffen und gerecht unter Berücksichtigung von entscheidungsrelevanten, öffentlichen und privaten Belangen gegen- und untereinander gem. § 1 Abs. 7 BauGB abgewogen wurden.

Dabei wurden die Trassenvarianten mit ihren Auswirkungen in Bezug auf die Schutzgüter des UVPG Mensch, Pflanzen und Tiere sowie biologische Vielfalt, Boden und Fläche, Wasser, Klima/Luft, Landschaft, Kultur- und sonstige Sachgüter, sowie weiteren Bewertungsfeldern wie Verkehr, Wirtschaftlichkeit, Berührung privater Belange und weiteren öffentlichen Belangen samt deren zugehörigen Wirkfaktoren dargestellt. Folglich wurden auch die naturschutzfachlichen Belange ausreichend berücksichtigt.

Diese umfassende Betrachtung sämtlicher, aufgeführter Kriterien dient zielführend dazu, dass die unter Berücksichtigung aller Belange objektiv am besten geeignete Variante herausgearbeitet werden konnte.

Im Planverfahren ergab sich folgendes Vorgehen zur Trassenentscheidung:

1) *Vorliegende Datenmatrix - Anlage 2 der Begründung:* Die in der Trassenuntersuchung umfassende Betrachtung sämtlicher, aufgeführter Kriterien sollte dazu dienen, die unter Berücksichtigung aller Belange objektiv am besten geeignete Variante herauszuarbeiten. Die Darstellung in Form der umfangreichen Matrix ist als erste "Faktengrundlage" anzusehen. Innerhalb der Datenmatrix werden dabei lediglich die reinen ermittelten Fakten, d. h. die Sachverhalte wie z. B. Flächeninanspruchnahme, Verkehrswirksamkeit oder Immissionen ohne eine Bewertung abgebildet.

2) *Filterstufen I-III:*

Die Filterstufen I-III dienten dabei für eine erste Analyse der räumlichen Gegebenheiten im Untersuchungsraum. Die Ergebnisse der Filterstufen samt der Erstellung der Datenmatrix (vgl. Anlage 2) bauen ausschließlich auf vorhandene bzw. einfach zugängliche Daten in Zusammenschau mit den Ergebnissen der Gutachten auf und umfassen noch keine flächendeckende Raumbewertung. Mit diesem Teil der Variantenuntersuchung wurde das Ziel verfolgt, in der Gesamtschau die verträglichste Trassenvariante aus einem Variantenbündel auf Basis einer groben Wirkungsanalyse herauszuarbeiten.

Die zweite Filterstufe (Filterstufe II) wurde auf Basis der vorliegenden Verkehrsuntersuchungen, die vom Ingenieurbüro SHP Ingenieure durchgeführt wurde, angewendet (vgl. SHP Ingenieure: Stadt Oldenburg - Bebauungsplan N-777G, Trassenvarianten der Erschließung, Bewertung, Verkehrsuntersuchung zum B-Plan N-777 G, November 2019). Zusammenfassend wird in der Untersuchung

ausgeführt, dass sich die Varianten aus verkehrlicher Sicht nur geringfügig unterscheiden:

„Bezüglich des Verkehrsanlaufs lassen sich alle Varianten leistungsfähig herstellen. Die Varianten 3a, 3b, 3c und 5 verbinden die beiden klassifizierten Straßen Alexanderstraße und Ammerländer Heerstraße direkt, was sich im Gesamtnetz-zusammenhang positiv auswirkt. In den Varianten 1, 1a, 4, 4a und 5a wird die Entlastungsstraße über den Posthalterweg (Gemeindestraße) an die Ammerländer Heerstraße angebunden. Die Varianten 1, 1a, 4, 4a und 5a sind wiederum vorteilhafter bezüglich der Erreichbarkeit“ des Einzelhandelsstandort Wechloy am Posthalterweg.

Aus den dazugehörigen Steckbriefen der Varianten geht des Weiteren hervor, dass sowohl am neuen Knotenpunkt Ammerländer Heerstraße/Entlastungsstraße als auch am Knotenpunkt Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg insgesamt eine ausreichende Verkehrsqualität erreicht wird (QSV D), wodurch aus verkehrlicher Sicht kein Knotenpunkt zu favorisieren ist.

Wichtig ist hierbei allerdings, dass weder die Filterstufen noch die Quotientenbildung die Hauptargumentation/-abwägung für die endgültige Trassenentscheidung darstellt, diese bildet die verbal-argumentativen Abwägung (Punkt 4).

Die Filterstufen I-III dienen dabei als Bewertungsprozess vorab, wobei im Rahmen der Filterstufe III drei Varianten (4, 5 und 5a) ermittelt werden konnten.

Nach der Durchführung der Filterstufen lagen somit noch drei verträgliche Varianten hinsichtlich der naturschutzfachlichen, verkehrlichen und privaten Belange vor. Somit war eine weitere tiefergehende Betrachtung notwendig, um eine Trassenempfehlung für die verträglichste Variante auszusprechen zu können.

3) Vorliegende Datenmatrix - Anlage 3 der Begründung - "Bewertungsstufe: mathematisch-rechnerische Methode":

Als Grundlage für die Bewertung der verschiedenen Trassenvarianten wurde darauffolgend eine Gewichtung der einzelnen Schutzgüter bzw. Bewertungsfelder untereinander vorgenommen. Demnach wurden die Werte aus der Datenmatrix für jedes Schutzgut bzw. Bewertungsfeld dieser drei Varianten (4, 5 und 5a) mit einer gleichen Maßeinheit in ein Verhältnis gesetzt.

Wie der Anlage 3 der Begründung entnommen werden kann, ist die Variante 5 lediglich bei den Schutzgütern Pflanzen, Tiere/Klima und Luft/ und Kultur- und Sachgüter auf dem "zweiten Rang". V5 besitzt bei keinem Schutzgut den höchsten und somit „unverträglichsten Wert“.

Schlussendlich kommt bei der Anwendung des Vergleichs von Maßzahlen aller Schutzgüter gem. UVP (Quotientenbildung), die Variante 5 mit dem Wert 0,95 im Verhältnis zu den Varianten 4 (0,99) und 5a (1,00) als die Variante heraus, die bei

der gleichgewichteten Betrachtung aller Schutzgüter, als die rechnerisch Verträglichste einzustufen ist. Auch diese Bewertungsstufe dient als Bewertungsprozess, wobei mittels der Bewertungsstufe jedoch keine eindeutige Vorzugsvariante herausgestellt werden konnte.

Nach Durchführung der Quotientenbildung wurde durch die Gesamtbewertung (vgl. Anlage 3, Gesamtbewertung) ersichtlich, dass durchgängig keine der drei Varianten in jedem insofern untersuchten Schutzgut diejenige ist, die die geringsten Beeinträchtigungen bzw. Auswirkungen mit sich bringt. Des Weiteren unterscheiden sich die drei Varianten in den ermittelten kleinsten proportionalen Größen lediglich marginal.

Um der Unvollständigkeit der mit der mathematisch-rechnerischen Methode betrachteten abwägungserheblichen Belange und den mit ihr verbundenen Bewertungsschwächen Rechnung zu tragen, wurde in eine verbal-argumentative Abwägung eingestiegen, um so abschließend zu reflektieren, welche die wesentlichsten Argumente für den Trassenverlauf der Entlastungsstraße sind und schlussendlich eine Vorzugsvariante zu ermitteln.

4) Verbal-argumentative Abwägung

Mit der verbal-argumentativen Abwägung, die über dem gesamten Bewertungsprozess der Trassenanalyse steht, wurde letztendlich eine Trassenentscheidung getroffen. Dabei wurden von der Stadt Oldenburg nochmals alle Belange gegeneinander und untereinander gerecht abgewogen und schlussendlich ausschlaggebende Abwägungskriterien des eigentlichen und übergeordneten Planungsziels zur Trassenfindung bestimmt.

In der verbal-argumentativen Abwägung (vgl. Kap. 2.4 der Begründung) wurden für die drei verbliebenen Varianten 4, 5 und 5a -nach der Filterstufe III- nochmals die Belange des Verkehrs aufgegriffen: „Für die Variante 4 wird am dreiarmigen signalisierten Knotenpunkt Posthalterweg/Am Heidbrook die Verkehrsqualitätsstufe B (QSV B) erreicht. Diese resultiert unter anderem aus der Tatsache, dass der Posthalterweg (Nebenstraße) dreiarmig ausgebildet ist, weil die Entlastungsstraße in Verlängerung der Straße Am Heidbrook umgesetzt wird. Schon im Bestand liegt im Bereich des Posthalterweges gegenüber der Ammerländer Heerstraße eine geringere Verkehrsbelastung vor. Darüber hinaus taucht ein Teil der Verkehre, die den Einzelhandelsstandort Wechloy als Ziel oder Quelle haben, nicht im Bereich der Ammerländer Heerstraße auf, sondern werden schon vorher dem Zielgebiet zugeführt. Ein Großteil der Verkehre der Entlastungsstraße erreicht den benachbarten Knotenpunkt Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg im Geradeausverkehr, was sich günstig auf die Signalisierung auswirkt und damit zu der Einstufung „B“ (QSV B) führt. Am vorhandenen signalisierten Knotenpunkt Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg wurde für die Variante 4 die Verkehrsqualitätsstufe D ermittelt.“

In der Variante 5a wird ein vierarmiger Knotenpunkt ausgebildet, an dem die Verkehrsqualitätsstufe D festgestellt wurde. Am vorhandenen signalisierten Knotenpunkt Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg wurde auch hier die Verkehrsqualitätsstufe D ermittelt. Die Variante 5 wird direkt an die Ammerländer Heerstraße angebunden - für den dann neu auszubildenden Knotenpunkt wird die Verkehrsqualitätsstufe D erreicht. Darüber hinaus ist die Verkehrsstärke im Bestand in der Ammerländer Heerstraße (Hauptverkehrsstraße) höher als im Posthalterweg und der Querschnitt zwischen den beiden Knotenpunkten höher belastet, weil hier Quell- und Zielverkehre des Einkaufszentrums auftauchen. Daher ergibt sich der Unterschied der Verkehrsqualitätsstufe B bzw. D der Varianten 4 und 5.

Für die Varianten 4 und 5 ist zudem von einer guten Orientierung und Begreifbarkeit auszugehen, da die Entlastungsstraße im Geradeausverkehr direkt (V 5) bzw. indirekt (V 4) über den Posthalterweg zur Ammerländer Heerstraße (klassifizierte Straße) geführt wird. In der Variante 5a könnte es zu einer Fehlorientierung geradeaus in Richtung Südwesten (Einkaufszentrum) kommen.

Für die Variante 5a wurde die Fahrdynamik am besten bewertet, weil die Elementenfolge relativ stetig und die Radienfolge ausgewogen ist. Jedoch können auch die Varianten 4 und 5 hinsichtlich einer vorteilhafteren Fahrdynamik optimiert werden. Für die Varianten 4 und 5a sind darüber hinaus erhebliche Wechselwirkungen im Bauablauf mit dem Gewerbegebiet an der Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg zu erwarten, was negativ zu bewerten ist. Aus verkehrlicher Sicht unterscheiden sich die untersuchten und bewerteten Varianten insgesamt nur geringfügig, wodurch keine eindeutige Variantenentscheidung durch diesen Belang möglich ist.“

Aufgrund dieser Ergebnisse waren alle Varianten aus verkehrlicher Sicht unter Beachtung geeigneter Maßnahmen, wie bspw. einer Einrichtung einer Lichtsignalanlage oder Ergänzung einer Abbiegespur umsetzbar (vgl. Kap. 2.3.1/2.4 der Begründung).

Im nachfolgenden Schritt wurden daher Abwägungskriterien herauskristallisiert, da sich keine Variante als eindeutig vorteilhaft herausgestellt hat. Dadurch bedingt wurde reflektiert, welches die wichtigsten Gründe für den Bau einer solchen Straße sind. Diese Kriterien wurden bewusst durch die Reflektion des eigentlichen und übergeordneten Planungsziels bestimmt (vgl. Begründung Kap. 2.4). Dabei haben sich folgende Kriterien ergeben:

1. Verbindungsfunktion der Entlastungsstraße für alle Verkehrsteilnehmer:

Der Rat der Stadt Oldenburg hat in seiner Sitzung am 31.03.2014 beschlossen, dass zur Verbesserung der Verkehrserschließung der nördlichen Stadtgebiete und

insbesondere zur Entlastung des stark beeinträchtigten Verkehrs auf der Alexanderstraße eine Verbindungsstraße zwischen Alexanderstraße (L 824) und der Ammerländer Heerstraße (K 348) hergestellt werden soll. Es soll somit eine Verbindung zwischen zwei klassifizierten Straße (Alexanderstraße und Ammerländer Heerstraße) hergestellt werden.

Der Einzelhandel konzentriert sich zudem in der Nähe des Plangebietes am Posthalterweg (Einkaufszentrum Wechloy) (Bestandsgewerbeflächen an der Ammerländer Heerstraße/ Einzelhandelsstandort Wechloy).

Es ist nicht planerische Zielsetzung eine neue unmittelbare Anbindung an das Einkaufszentrum Wechloy umzusetzen, wodurch die Varianten 4 und 5a nicht entsprechend zielwirksam sind.

Das vorangestellte, städtebauliche Ziel besteht vielmehr darin, die mit Hilfe des Baurechtes geschaffenen eingeschränkten Gewerbegebiete der eigentlichen Zielgruppe, nämlich dem Handwerk und dem produzierenden Gewerbe, vorzuhalten und die gewerblichen Verkehre direkt auf die übergeordnete Straße, der Ammerländer Heerstraße (K 348), zu leiten.

Bei Varianten 4 und 5a sind zudem erhebliche Wechselwirkungen im Bauablauf mit dem Gewerbegebiet an der Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg zu erwarten. Gewerbliche Verkehre aus dem zukünftigen Gewerbegebiet auf dem Fliegerhorst werden bei Variante 4 und 5a zusätzlich zu dem bereits vorhandenen gewerblichen Verkehr auf dem Posthalterweg zugeleitet. Auch wird die Entlastungsstraße nicht zur Erschließung von Famila gebaut. Der Großteil der zusätzlichen Verkehre (von bzw. auf die Entlastungsstraße) hat nicht Ziel oder Quelle bei Einzelhandelsstandort Wechloy oder bei den Bestandsgewerbeflächen an der Ammerländer Heerstraße.

Das Verkehrsaufkommen eines neuen, großen Stadtteils auf dem Fliegerhorstgeländes und dem neuentstehenden Gewerbegebiet soll und muss demzufolge verträglich abgewickelt werden.

Um die erzielte eine Nutzungsmischung auf dem Fliegerhorst und u.a. auch einen Ausbau von Radwegen zu gewährleisten, benötigt es jedoch ein dafür angemessenes Erschließungssystem. In diesem Erschließungssystem müssen dabei alle Verkehrsteilnehmer bedacht werden, was bei der Planung der Entlastungsstraße vorliegend der Fall ist.

Denn mit dem Planvorhaben sollen die auf dem Fliegerhorstgelände entstehenden 950 Wohnungen eine bessere verkehrliche Anbindung, sowohl für den motorisierten (PKW) als auch für den nicht motorisierten Individualverkehr (Fußgänger und Radfahrer) und den ÖPNV erhalten. Somit dient die Entlastungsstraße nicht nur für den motorisierten Individualverkehr, sondern auch für Fußgänger, Radfahrer und den ÖPNV.

Der markant gelegene Fuß- und Radweg wird zunächst entlang der Gleistrasse fortgeführt, so wie es im Masterplan vorgesehen ist. Der bereits in der Örtlichkeit vorhandene Fuß- und Radweg am „Peerdebrok“ wird des Weiteren berücksichtigt und festgesetzt. Der südöstlich des Geltungsbereiches gelegene Teil des Peerdebroks wird dabei umgeleitet und über eine dortige Querungshilfe geführt, wobei in diesem Abschnitt ein Zweirichtungsradweg vorgesehen ist.

Ab der Querungshilfe im angebauten Bereich ist der Radweg beidseitig nur als Einrichtungsradschulweg geplant. Demnach wird der Teilabschnitt des Peerdebroks wieder auf kürzestem Wege zur alten Trasse des Peerdebroks geführt, indem der Fuß- und Radweg (F+R) an den nördlich gelegenen F+R aus dem Bebauungsplan N-777 F anschließt. Folglich wird eine bislang fehlende Tangentialverbindung der dortigen Wohngebiete mit der Ammerländer Heerstraße durch die Entlastungsstraße entwickelt und damit eine wichtige innerstädtische Radverkehrsachse erschlossen und kurze Wegeverbindungen für alltägliche Radverkehre geschaffen. Das Konzept samt des Regelprofils ist der Anlage 5 und 6, der Begründung zum Bebauungsplan, zu entnehmen. Dieses wurde vom Amt für Verkehr und Straßenbau der Stadt Oldenburg, unter Einbeziehung aller notwendigen Parameter und der örtlichen Gegebenheiten, erarbeitet.

Ebenso werden verstärkt ÖPNV-Anbindungen berücksichtigt, damit das Angebot des öffentlichen Verkehrs ausgeweitet werden kann. Das Ziel einer Anhebung der ÖPNV-Nutzung kann allerdings nur durch ein attraktives Angebot erreicht werden, um so in großem Umfang neue Fahrgäste für den ÖPNV zu gewinnen und Fahrten vom PKW zu verlagern. Die Entlastungsstraße kann dazu beitragen das Ziel einer Anhebung der ÖPNV-Nutzung -bspw. durch schnellere Busverbindungen- zu erreichen und die Alexanderstraße dabei zeitgleich zu entlasten. Denn auch durch geringere Verkehrsbelastungen, bspw. an der Alexanderstraße und durch kürzere Wege steigt die Lebensqualität der dort umliegenden Wohngebiete. Kürzere Wege bedingen dann auch einen geringeren Energieverbrauch und das Umsteigen auf den ÖPNV und die Wahrnehmung des ausgebauten Radwegenetzes.

2. Fahrstreckenlängen [km] der Trassenvarianten (Entfernung zw. Peerdebrok und Ammerländer Heerstraße):

Die Trassenlängen wurden zudem unter gleichen Voraussetzungen für alle zehn Trassen ermittelt. Auch die gesamte Trassenuntersuchung baut auf den Längen der SHP-Varianten (Stand 2019) bzw. den gänzlich tangierten Flächen auf. Die der Bewertung zugrunde gelegten Trassenlängen beziehen sich bei allen zehn Varianten immer bis zum jeweiligen Anschluss an die Ammerländer Heerstraße (klassifizierte Straße), damit der notwendige Lückenschluss innerhalb des städtischen Hauptverkehrsstraßennetzes gegeben ist.

Dementsprechend ist auch bei den Varianten 1, 1a, 2, 4, 4a und 5a der entsprechende Abschnitt des Posthalterweges und auch der Straße Am Heidbrook mit in die Gesamtstrecke einzubeziehen.

Die Streckenlänge basiert demnach auf der gesamtbetrachteten Strecke vom Ausgangspunkt, hier Peerdebrook, und dem endgültigen Anschlusspunkt, hier Ammerländer Heerstraße. Also die gesamte Länge des jeweiligen Trassenkörpers, der die vorhandenen Flächen überplant. Somit wurden in die Trassenuntersuchung auch die Flächen des Posthalterweges und des Heidbrooks einbezogen.

Dadurch, dass alle Trassen somit vom Startpunkt und bis zum Anschlusspunkt an die Ammerländer Heerstraße betrachtet wurden, konnte eine Einheitlichkeit in der Bewertung erzielt werden. Denn auch der Heidbrook/Posthalterweg müsste bei Realisierung der Varianten 4 und 5a baulich umgestaltet werden. Im Falle des Heidbrooks käme dies nahezu einem Straßenneubau gleich. Somit liegt für die Variante 5 die kürzeste Gesamtstreckenlänge vor.

3. geringstmögliche Zerschneidung von naturschutzfachlich wertvollen zusammenhängenden Flächen (vgl. Begründung Kap. 2.4):

Hinsichtlich der geringstmöglichen Zerschneidungseffekte, der nach der Filterstufe III übrig gebliebenen Varianten 4, 5 und 5a, tangieren die Variante 4 und 5a in der Grobtrassierung die Überplanung von Gemeinbedarfsflächen und Sonderbauflächen. Zwar kann der Trassenverlauf optimiert werden, sodass diese Flächen nicht mehr betroffen sind, allerdings wird durch die Verschiebung der Trasse in nördliche Richtung dann der dort befindliche Wald tangiert. Es müsste dabei auf einer Breite zw. 3 m-4,5 m in den Waldrand am Posthalterweg eingegriffen werden, zzgl. 2-5m temporären Arbeitsstreifen. Auch müsste auf einer Breite zw. 2 m-8 m in den Waldrand am Heidbrook eingegriffen werden, zzgl. 2-5m temporären Arbeitsstreifen.

Variante 5 hingegen muss weder großzügig private Flächen umgehen, noch werden durch ihre Optimierung weitere Waldflächen überplant. Nach Einschätzung der Unteren Naturschutzbehörde ist bei der Variante 5 eine eher randliche Durchschneidung gegenüber einer zentralen Durchschneidung möglich. Daneben bedingt die Variante 5 die geringstmögliche Zerschneidung von naturschutzfachlich wertvollen zusammenhängenden Flächen (Schutzgut Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt) aufgrund der Möglichkeit der Optimierung des Trassenverlaufs.

Dies wird durch fachgutachterliche Einschätzung sowie nach Einschätzung der Unteren Naturschutzbehörde bestätigt.

Die Variante 5 verläuft bereits in der Grobplanung randlich eines zusammenhängenden Flächenkomplexes, sodass dieser in weiten Teilen erhalten bleibt, während insbesondere die Variante 4 für eine Zerschneidung des Flächen- und Habitatkomplexes sorgt. Darüber hinaus sorgen die im Bebauungsplan festgesetzten

Amphibienleiteinrichtungen für die Anbindung des zusammenhängenden Komplexes an die umliegenden Habitate, sodass auch diese räumlichen Beziehungen aufrechterhalten werden können.

Das Abwägungsergebnis hatte zur Folge, dass sich schlussendlich die Variante 5 in der Gesamtabwägung als die verträglichste Lösung herausstellt, da sie im Verhältnis die günstigsten Eigenschaften hat.

Ebenso wird sie den Grundsätzen des Vermeidungs- und Minderungsgebots in vollem Umfang, bei gleichzeitiger Erfüllung des Planungszieles - der Entlastung des Verkehrs auf der Alexanderstraße sowie der übergeordneten Verbindungsfunktion der Alexanderstraße auf Höhe des Fliegerhorstes und der Ammerländer Heerstraße - gerecht.

Darüber hinaus wurde mit den im Verfahren vorgelegten Gutachten und der durchgeführten Trassenvariantenanalyse, unter Berücksichtigung der heutigen Bedarfe und Entwicklungen, die vorliegende Trassenführung fach- und sachgerecht, im Rahmen einer ergebnisoffenen und gerechten Abwägung aller öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gem. § 1 Abs. 7 Baugesetzbuch (BauGB), ermittelt.

**78. ÄNDERUNG DES FLÄCHENNUTZUNGSPLANES
UND
BEBAUUNGSPLAN N-777 G
(FLIEGERHORST / HALLENSICHEL-OST / ENTLASTUNGSSTRAÙE)**

Prüfung der Stellungnahmen

Öffentliche Auslegung vom 30.04.2020 bis zum 12.06.2020

Nr.:	Schreiben vom:		Lage der Fläche:
14	02.06.2020	Bürgerverein Haarentor-Wechloy Schützenweg 73 26129 Oldenburg	Fliegerhorst/ Hallensichel-Ost/ Entlastungsstraße

Stellungnahmen

Die Originale der Stellungnahmen liegen in den Sitzungen des Ausschusses für Stadtplanung und Bauen/VA/Rates vor. Der Originaltext der Stellungnahmen ist im Folgenden wiedergegeben.

Einspruch

Der Bürgerverein Haarentor-Wechloy erhebt Einspruch gegen die in den o.a. Unterlagen konzipierte direkte Anbindung der Entlastungsstr., an die Ammerländer Heerstr.

In unseren Schreiben vom 18.7.2018, 7.9.2018 und 23.10.2018 an das Stadtbauamt haben wir unsere Ablehnung bereits deutlich formuliert.

Persönlich habe ich Herrn Oberbürgermeister Krogmann auf einer öffentlichen Veranstaltung des SPD-Ortsvereins Bloherfelde am 26.9.2018 unseren Standpunkt vorgetragen.

Bereits am 7.9.2018 hatten wir alle Parteien im Oldenburger Stadtrat in diesem Sinne informiert.

Prüfungsvorschläge

Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich.

Die nebenstehend betitelten Schreiben und mündlichen Standpunkterörterungen wurden außerhalb der Frist der öffentlichen Auslegung abgegeben.

An dieser Stelle ist darauf hinzuweisen, dass die Stellungnahmen schriftlich oder zur Niederschrift der Gemeindeverwaltung in Rahmen der Auslegungsfrist erklärt werden können. Adressat ist die Stadt, als zur Prüfung befugtes Organ. Wird die Eingabe dagegen an eine Fraktion oder Gemeindevertretung oder an ein einzelnes Mitglied der Verwaltung gerichtet, muss diese Eingabe rechtlich nicht als Anregung behandelt werden (vgl. Krautzberger, in: Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger, BauGB, Stand Februar 2019, § 3 Rn. 57). Trotz dessen wurden die Eingaben von Seiten der Stadt zur Kenntnis genommen und im Planungsprozess einbezogen.

In der Örtlichkeit am 23.9.2018 haben wir bei einer Begehung auf Einladung der CDU unseren Willen formuliert "Keinen direkten Anschluss der Entlastungsstr. An die Ammerländer Heerstr.“.

Am 4.12.2019 haben unser Vereinsvorsitzender [REDACTED] und ich bei Herrn [REDACTED] im Stadtplanungsamt letztlich noch einmal deutlich gemacht "Grundsätzlich ist der Verein nicht gegen eine Entlastungsstr. Eine direkte Anbindung an die Ammerländer Heerstr. lehnen wir ab".

Wir sehen die Trassenführung 5a bzw. 2a als eine Lösung in unserem Sinne an.

Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich.

An dieser Stelle wird auch erneut auf die drei Hauptargumente hingewiesen (vgl. Kap. 2.4 der Begründung).

Es ist nicht planerische Zielsetzung eine Anbindung an das Einkaufszentrum Wechloy umzusetzen, wodurch die Varianten 2 und 5a nicht in Betracht kommen. Eine Variante 2a war zu keinem Zeitpunkt Gegenstand des Bauleitplanverfahrens und der zugehörigen Trassenvariantenanalyse.

Schlussendlich wurde die Variante 5 in der Gesamtabwägung als die verträglichste Lösung herausgestellt, da sie im Verhältnis die günstigsten Eigenschaften hat. Zudem wird sie den Grundsätzen des Vermeidungs- und Minderungsgebots in vollem Umfang, bei gleichzeitiger Erfüllung des übergeordneten Planungszieles -der drei Hauptabwägungsargumente: Verbindungsfunktion der Entlastungsstraße für alle Verkehrsteilnehmer, Fahrstreckenlängen [km] der Trassenvarianten (Entfernung zw. Peerdebrok und Ammerländer Heerstraße), geringstmögliche Zerschneidung von naturschutzfachlich wertvollen zusammenhängenden Flächen- sowie der ergebnisoffenen und gerechten Abwägung aller öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gem. § 1 Abs. 7 Baugesetzbuch (BauGB) gerecht.

Es standen am Anfang des Planungsprozesses zehn verschiedene Trassenvarianten (1, 1a, 2, 3a, 3b, 3c, 4, 4a, 5 und 5a) zur Diskussion, welche mittels der durchgeführten Trassenvariantenanalyse (vgl. Kap. 2 der Begründung zum Bebauungsplan) ergebnisoffen und gerecht unter Berücksichtigung von entscheidungsrelevanten, öffentlichen und privaten Belangen gegen- und untereinander gem. § 1 Abs. 7 BauGB abgewogen wurden.

Dabei wurden die Trassenvarianten mit ihren Auswirkungen in Bezug auf die Schutzgüter des UVPG Mensch, Pflanzen und Tiere sowie biologische Vielfalt, Boden und Fläche, Wasser, Klima/Luft, Landschaft, Kultur- und sonstige Sachgüter, sowie weiteren Bewertungsfeldern wie Verkehr, Wirtschaftlichkeit, Berührung privater Belange und weiteren öffentlichen Belangen samt deren zugehörigen Wirkfaktoren dargestellt. Folglich wurden auch die naturschutzfachlichen Belange ausreichend berücksichtigt.

Diese umfassende Betrachtung sämtlicher, aufgeführter Kriterien dient zielführend dazu, dass die unter Berücksichtigung aller Belange objektiv am besten geeignete Variante herausgearbeitet werden konnte.

Im Planverfahren ergab sich folgendes Vorgehen zur Trassenentscheidung:

1) *Vorliegende Datenmatrix - Anlage 2 der Begründung:* Die in der Trassenuntersuchung umfassende Betrachtung sämtlicher, aufgeführter Kriterien sollte dazu dienen, die unter Berücksichtigung aller Belange objektiv am besten geeignete Variante herauszuarbeiten. Die Darstellung in Form der umfangreichen Matrix ist als erste "Faktengrundlage" anzusehen. Innerhalb der Datenmatrix werden dabei lediglich die reinen ermittelten Fakten, d. h. die Sachverhalte wie z. B. Flächeninanspruchnahme, Verkehrswirksamkeit oder Immissionen ohne eine Bewertung abgebildet.

2) *Filterstufen I-III:*

Die Filterstufen I-III dienten dabei für eine erste Analyse der räumlichen Gegebenheiten im Untersuchungsraum. Die Ergebnisse der Filterstufen samt der Erstellung der Datenmatrix (vgl. Anlage 2) bauen ausschließlich auf vorhandene bzw. einfach zugängliche Daten in Zusammenschau mit den Ergebnissen der Gutachten auf und umfassen noch keine flächendeckende Raumbewertung. Mit diesem Teil der Variantenuntersuchung wurde das Ziel verfolgt, in der Gesamtschau die verträglichste Trassenvariante aus einem Variantenbündel auf Basis einer groben Wirkungsanalyse herauszuarbeiten.

Die zweite Filterstufe (Filterstufe II) wurde auf Basis der vorliegenden Verkehrsuntersuchungen, die vom Ingenieurbüro SHP Ingenieure durchgeführt wurde, angewendet (vgl. SHP Ingenieure: Stadt Oldenburg - Bebauungsplan N-777G, Trassenvarianten der Erschließung, Bewertung, Verkehrsuntersuchung zum B-Plan N-777 G, November 2019). Zusammenfassend wird in der Untersuchung ausgeführt, dass sich die Varianten aus verkehrlicher Sicht nur geringfügig unterscheiden:

„Bezüglich des Verkehrsanlaufs lassen sich alle Varianten leistungsfähig herstellen. Die Varianten 3a, 3b, 3c und 5 verbinden die beiden klassifizierten Straßen Alexanderstraße und Ammerländer Heerstraße direkt, was sich im Gesamtnetz-zusammenhang positiv auswirkt. In den Varianten 1, 1a, 4, 4a und 5a wird die Entlastungsstraße über den Posthalterweg (Gemeindestraße) an die Ammerländer Heerstraße angebunden. Die Varianten 1, 1a, 4, 4a und 5a sind wiederum vorteilhafter bezüglich der Erreichbarkeit“ des Einzelhandelsstandort Wechloy am Posthalterweg.

Aus den dazugehörigen Steckbriefen der Varianten geht des Weiteren hervor, dass sowohl am neuen Knotenpunkt Ammerländer Heerstraße/Entlastungsstraße als auch am Knotenpunkt Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg insgesamt eine ausreichende Verkehrsqualität erreicht wird (QSV D), wodurch aus verkehrlicher Sicht kein Knotenpunkt zu favorisieren ist.

Wichtig ist hierbei allerdings, dass weder die Filterstufen noch die Quotientenbildung die Hauptargumentation/-abwägung für die endgültige Trassenentscheidung darstellt, diese bildet die verbal-argumentativen Abwägung (Punkt 4).

Die Filterstufen I-III dienen dabei als Bewertungsprozess vorab, wobei im Rahmen der Filterstufe III drei Varianten (4, 5 und 5a) ermittelt werden konnten.

Nach der Durchführung der Filterstufen lagen somit noch drei verträgliche Varianten hinsichtlich der naturschutzfachlichen, verkehrlichen und privaten Belange vor. Somit war eine weitere tiefergehende Betrachtung notwendig, um eine Trassenempfehlung für die verträglichste Variante auszusprechen zu können.

3) *Vorliegende Datenmatrix - Anlage 3 der Begründung - "Bewertungsstufe: mathematisch-rechnerische Methode"*:

Als Grundlage für die Bewertung der verschiedenen Trassenvarianten wurde darauffolgend eine Gewichtung der einzelnen Schutzgüter bzw. Bewertungsfelder untereinander vorgenommen. Demnach wurden die Werte aus der Datenmatrix für jedes Schutzgut bzw. Bewertungsfeld dieser drei Varianten (4, 5 und 5a) mit einer gleichen Maßeinheit in ein Verhältnis gesetzt.

Wie der Anlage 3 der Begründung entnommen werden kann, ist die Variante 5 lediglich bei den Schutzgütern Pflanzen, Tiere/Klima und Luft/ und Kultur- und Sachgüter auf dem "zweiten Rang". V5 besitzt bei keinem Schutzgut den höchsten und somit „unverträglichsten Wert“.

Schlussendlich kommt bei der Anwendung des Vergleichs von Maßzahlen aller Schutzgüter gem. UVPG (Quotientenbildung), die Variante 5 mit dem Wert 0,95 im Verhältnis zu den Varianten 4 (0,99) und 5a (1,00) als die Variante heraus, die bei der gleichgewichteten Betrachtung aller Schutzgüter, als die rechnerisch Verträglichste einzustufen ist. Auch diese Bewertungsstufe dient als Bewertungsprozess, wobei mittels der Bewertungsstufe jedoch keine eindeutige Vorzugsvariante herausgestellt werden konnte.

Nach Durchführung der Quotientenbildung wurde durch die Gesamtbewertung (vgl. Anlage 3, Gesamtbewertung) ersichtlich, dass durchgängig keine der drei Varianten in jedem insofern untersuchten Schutzgut diejenige ist, die die geringsten Beeinträchtigungen bzw. Auswirkungen mit sich bringt. Des Weiteren unterscheiden sich die drei Varianten in den ermittelten kleinsten proportionalen Größen lediglich marginal.

Um der Unvollständigkeit der mit der mathematisch-rechnerischen Methode betrachteten abwägungserheblichen Belange und den mit ihr verbundenen Bewertungsschwächen Rechnung zu tragen, wurde in eine verbal-argumentative Abwägung eingestiegen, um so abschließend zu reflektieren, welche die wesentlichsten Argumente für den Trassenverlauf der Entlastungsstraße sind und schlussendlich eine Vorzugsvariante zu ermitteln.

4) Verbal-argumentative Abwägung

Mit der verbal-argumentativen Abwägung, die über dem gesamten Bewertungsprozess der Trassenanalyse steht, wurde letztendlich eine Trassenentscheidung getroffen. Dabei wurden von der Stadt Oldenburg nochmals alle Belange gegeneinander und untereinander gerecht abgewogen und schlussendlich ausschlaggebende Abwägungskriterien des eigentlichen und übergeordneten Planungsziels zur Trassenfindung bestimmt.

In der verbal-argumentativen Abwägung (vgl. Kap. 2.4 der Begründung) wurden für die drei verbliebenen Varianten 4, 5 und 5a -nach der Filterstufe III- nochmals die Belange des Verkehrs aufgegriffen: „Für die Variante 4 wird am dreiarmligen signalisierten Knotenpunkt Posthalterweg/Am Heidbrook die Verkehrsqualitätsstufe B (QSV B) erreicht. Diese resultiert unter anderem aus der Tatsache, dass der Posthalterweg (Nebenstraße) dreiarmlig ausgebildet ist, weil die Entlastungsstraße in Verlängerung der Straße Am Heidbrook umgesetzt wird. Schon im Bestand liegt im Bereich des Posthalterweges gegenüber der Ammerländer Heerstraße eine geringere Verkehrsbelastung vor. Darüber hinaus taucht ein Teil der Verkehre, die den Einzelhandelsstandort Wechloy als Ziel oder Quelle haben, nicht im Bereich der Ammerländer Heerstraße auf, sondern werden schon vorher dem Zielgebiet zugeführt. Ein Großteil der Verkehre der Entlastungsstraße erreicht den benachbarten Knotenpunkt Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg im Geradeausverkehr, was sich günstig auf die Signalisierung auswirkt und damit zu der Einstufung „B“ (QSV B) führt. Am vorhandenen signalisierten Knotenpunkt Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg wurde für die Variante 4 die Verkehrsqualitätsstufe D ermittelt.

In der Variante 5a wird ein vierarmiger Knotenpunkt ausgebildet, an dem die Verkehrsqualitätsstufe D festgestellt wurde. Am vorhandenen signalisierten Knotenpunkt Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg wurde auch hier die Verkehrsqualitätsstufe D ermittelt. Die Variante 5 wird direkt an die Ammerländer Heerstraße angebunden - für den dann neu auszubildenden Knotenpunkt wird die Verkehrsqualitätsstufe D erreicht. Darüber hinaus ist die Verkehrsstärke im Bestand in der Ammerländer Heerstraße (Hauptverkehrsstraße) höher als im Posthalterweg und der Querschnitt zwischen den beiden Knotenpunkten höher belastet, weil hier Quell- und Zielverkehre des Einkaufszentrums auftauchen. Daher ergibt sich der Unterschied der Verkehrsqualitätsstufe B bzw. D der Varianten 4 und 5.

Für die Varianten 4 und 5 ist zudem von einer guten Orientierung und Begreifbarkeit auszugehen, da die Entlastungsstraße im Geradeausverkehr direkt (V 5) bzw. indirekt (V 4) über den Posthalterweg zur Ammerländer Heerstraße (klassifizierte Straße) geführt wird. In der Variante 5a könnte es zu einer Fehlorientierung geradeaus in Richtung Südwesten (Einkaufszentrum) kommen.

Für die Variante 5a wurde die Fahrdynamik am besten bewertet, weil die Elementenfolge relativ stetig und die Radienfolge ausgewogen ist. Jedoch können auch

die Varianten 4 und 5 hinsichtlich einer vorteilhafteren Fahrdynamik optimiert werden. Für die Varianten 4 und 5a sind darüber hinaus erhebliche Wechselwirkungen im Bauablauf mit dem Gewerbegebiet an der Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg zu erwarten, was negativ zu bewerten ist. Aus verkehrlicher Sicht unterscheiden sich die untersuchten und bewerteten Varianten insgesamt nur geringfügig, wodurch keine eindeutige Variantenentscheidung durch diesen Belang möglich ist.“

Aufgrund dieser Ergebnisse waren alle Varianten aus verkehrlicher Sicht unter Beachtung geeigneter Maßnahmen, wie bspw. einer Einrichtung einer Lichtsignalanlage oder Ergänzung einer Abbiegespur umsetzbar (vgl. Kap. 2.3.1/2.4 der Begründung).

Im nachfolgenden Schritt wurden daher Abwägungskriterien herauskristallisiert, da sich keine Variante als eindeutig vorteilhaft herausgestellt hat. Dadurch bedingt wurde reflektiert, welches die wichtigsten Gründe für den Bau einer solchen Straße sind. Diese Kriterien wurden bewusst durch die Reflektion des eigentlichen und übergeordneten Planungsziels bestimmt (vgl. Begründung Kap. 2.4).

Dabei haben sich folgende Kriterien ergeben:

1. Verbindungsfunktion der Entlastungsstraße für alle Verkehrsteilnehmer:

Der Rat der Stadt Oldenburg hat in seiner Sitzung am 31.03.2014 beschlossen, dass zur Verbesserung der Verkehrserschließung der nördlichen Stadtgebiete und insbesondere zur Entlastung des stark beeinträchtigten Verkehrs auf der Alexanderstraße eine Verbindungsstraße zwischen Alexanderstraße (L 824) und der Ammerländer Heerstraße (K 348) hergestellt werden soll.

Es soll somit eine Verbindung zwischen zwei klassifizierten Straße (Alexanderstraße und Ammerländer Heerstraße) hergestellt werden.

Der Einzelhandel konzentriert sich zudem in der Nähe des Plangebietes am Posthalterweg (Einkaufszentrum Wechloy) (Bestandsgewerbeflächen an der Ammerländer Heerstraße/ Einzelhandelsstandort Wechloy).

Folglich ist es nicht planerische Zielsetzung eine neue unmittelbare Anbindung an das Einkaufszentrum Wechloy umzusetzen, wodurch die Varianten 4 und 5a nicht entsprechend zielwirksam sind.

Das vorangestellte, städtebauliche Ziel besteht vielmehr darin, die mit Hilfe des Baurechtes geschaffenen eingeschränkten Gewerbegebiete der eigentlichen Zielgruppe, nämlich dem Handwerk und dem produzierenden Gewerbe, vorzuhalten und die gewerblichen Verkehre direkt auf die übergeordnete Straße, der Ammerländer Heerstraße (K 348), zu leiten.

Bei Varianten 4 und 5a sind zudem erhebliche Wechselwirkungen im Bauablauf mit dem Gewerbegebiet an der Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg zu erwarten. Gewerbliche Verkehre aus dem zukünftigen Gewerbegebiet auf dem Fliegerhorst werden bei Variante 4 und 5a zusätzlich zu dem bereits vorhandenen gewerblichen Verkehr auf dem Posthalterweg zugeleitet. Auch wird die Entlastungsstraße nicht zur Erschließung von Famila gebaut. Der Großteil der zusätzlichen Verkehre (von bzw. auf die Entlastungsstraße) hat nicht Ziel oder Quelle bei Einzelhandelsstandort Wechloy oder bei den Bestandsgewerbeflächen an der Ammerländer Heerstraße.

Das Verkehrsaufkommen eines neuen, großen Stadtteils auf dem Fliegerhorstgeländes und dem neuentstehenden Gewerbegebiet soll und muss demzufolge verträglich abgewickelt werden.

Um die erzielte eine Nutzungsmischung auf dem Fliegerhorst und u.a. auch einen Ausbau von Radwegen zu gewährleisten, benötigt es jedoch ein dafür angemessenes Erschließungssystem. In diesem Erschließungssystem müssen dabei alle Verkehrsteilnehmer bedacht werden, was bei der Planung der Entlastungsstraße vorliegend der Fall ist.

Denn mit dem Planvorhaben sollen die auf dem Fliegerhorstgelände entstehenden 950 Wohnungen eine bessere verkehrliche Anbindung, sowohl für den motorisierten (PKW) als auch für den nicht motorisierten Individualverkehr (Fußgänger und Radfahrer) und den ÖPNV erhalten. Somit dient die Entlastungsstraße nicht nur für den motorisierten Individualverkehr, sondern auch für Fußgänger, Radfahrer und den ÖPNV.

Der markant gelegene Fuß- und Radweg wird zunächst entlang der Gleistrasse fortgeführt, so wie es im Masterplan vorgesehen ist. Der bereits in der Örtlichkeit vorhandene Fuß- und Radweg am „Peerdebrok“ wird des Weiteren berücksichtigt und festgesetzt. Der südöstlich des Geltungsbereiches gelegene Teil des Peerdebroks wird dabei umgeleitet und über eine dortige Querungshilfe geführt, wobei in diesem Abschnitt ein Zweirichtungsradweg vorgesehen ist.

Ab der Querungshilfe im angebauten Bereich ist der Radweg beidseitig nur als Einrichtungsradweg geplant. Demnach wird der Teilabschnitt des Peerdebroks wieder auf kürzestem Wege zur alten Trasse des Peerdebroks geführt, indem der Fuß- und Radweg (F+R) an den nördlich gelegenen F+R aus dem Bebauungsplan N-777 F anschließt. Folglich wird eine bislang fehlende Tangentialverbindung der dortigen Wohngebiete mit der Ammerländer Heerstraße durch die Entlastungsstraße entwickelt und damit eine wichtige innerstädtische Radverkehrsachse erschlossen und kurze Wegeverbindungen für alltägliche Radverkehre geschaffen.

Das Konzept samt des Regelprofils ist der Anlage 5 und 6, der Begründung zum Bebauungsplan, zu entnehmen. Dieses wurde vom Amt für Verkehr und Straßenbau der Stadt Oldenburg, unter Einbeziehung aller notwendigen Parameter und der örtlichen Gegebenheiten, erarbeitet.

Ebenso werden verstärkt ÖPNV-Anbindungen berücksichtigt, damit das Angebot des öffentlichen Verkehrs ausgeweitet werden kann. Das Ziel einer Anhebung der ÖPNV-Nutzung kann allerdings nur durch ein attraktives Angebot erreicht werden, um so in großem Umfang neue Fahrgäste für den ÖPNV zu gewinnen und Fahrten vom PKW zu verlagern. Die Entlastungsstraße kann dazu beitragen das Ziel einer Anhebung der ÖPNV-Nutzung -bspw. durch schnellere Busverbindungen- zu erreichen und die Alexanderstraße dabei zeitgleich zu entlasten. Denn auch durch geringere Verkehrsbelastungen, bspw. an der Alexanderstraße und durch kürzere Wege steigt die Lebensqualität der dort umliegenden Wohngebiete. Kürzere Wege bedingen dann auch einen geringeren Energieverbrauch und das Umsteigen auf den ÖPNV und die Wahrnehmung des ausgebauten Radwegenetzes.

2. Fahrstreckenlängen [km] der Trassenvarianten (Entfernung zw. Peerdebrook und Ammerländer Heerstraße):

Die Trassenlängen wurden zudem unter gleichen Voraussetzungen für alle zehn Trassen ermittelt. Auch die gesamte Trassenuntersuchung baut auf den Längen der SHP-Varianten (Stand 2019) bzw. den gänzlich tangierten Flächen auf. Die der Bewertung zugrunde gelegten Trassenlängen beziehen sich bei allen zehn Varianten immer bis zum jeweiligen Anschluss an die Ammerländer Heerstraße (klassifizierte Straße), damit der notwendige Lückenschluss innerhalb des städtischen Hauptverkehrsstraßennetzes gegeben ist.

Dementsprechend ist auch bei den Varianten 1, 1a, 2, 4, 4a und 5a der entsprechende Abschnitt des Posthalterweges und auch der Straße Am Heidbrook mit in die Gesamtstrecke einzubeziehen.

Die Streckenlänge basiert demnach auf der gesamtbetrachteten Strecke vom Ausgangspunkt, hier Peerdebrook, und dem endgültigen Anschlusspunkt, hier Ammerländer Heerstraße. Also die gesamte Länge des jeweiligen Trassenkörpers, der die vorhandenen Flächen überplant. Somit wurden in die Trassenuntersuchung auch die Flächen des Posthalterweges und des Heidbrooks einbezogen.

Dadurch, dass alle Trassen somit vom Startpunkt und bis zum Anschlusspunkt an die Ammerländer Heerstraße betrachtet wurden, konnte eine Einheitlichkeit in der Bewertung erzielt werden. Denn auch der Heidbrook/Posthalterweg müsste bei Realisierung der Varianten 4 und 5a baulich umgestaltet werden. Im Falle des Heidbrooks käme dies nahezu einem Straßenneubau gleich. Somit liegt für die Variante 5 die kürzeste Gesamtstreckenlänge vor.

3. geringstmögliche Zerschneidung von naturschutzfachlich wertvollen zusammenhängenden Flächen (vgl. Begründung Kap. 2.4):

Hinsichtlich der geringstmöglichen Zerschneidungseffekte, der nach der Filterstufe III übrig gebliebenen Varianten 4, 5 und 5a, tangieren die Variante 4 und 5a in der Grobtrassierung die Überplanung von Gemeinbedarfsflächen und Sonderbauflächen. Zwar kann der Trassenverlauf optimiert werden, sodass diese Flächen nicht mehr betroffen sind, allerdings wird durch die Verschiebung der Trasse in nördliche Richtung dann der dort befindliche Wald tangiert. Es müsste dabei auf einer Breite zw. 3 m-4,5 m in den Waldrand am Posthalterweg eingegriffen werden, zzgl. 2-5m temporären Arbeitsstreifen. Auch müsste auf einer Breite zw. 2 m-8 m in den Waldrand am Heidbrook eingegriffen werden, zzgl. 2-5m temporären Arbeitsstreifen.

Variante 5 hingegen muss weder großzügig private Flächen umgehen, noch werden durch ihre Optimierung weitere Waldflächen überplant. Nach Einschätzung der Unteren Naturschutzbehörde ist bei der Variante 5 eine eher randliche Durchschneidung gegenüber einer zentralen Durchschneidung möglich. Daneben bedingt die Variante 5 die geringstmögliche Zerschneidung von naturschutzfachlich wertvollen zusammenhängenden Flächen (Schutzgut Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt) aufgrund der Möglichkeit der Optimierung des Trassenverlaufs.

Dies wird durch fachgutachterliche Einschätzung sowie nach Einschätzung der Unteren Naturschutzbehörde bestätigt.

Die Variante 5 verläuft bereits in der Grobplanung randlich eines zusammenhängenden Flächenkomplexes, sodass dieser in weiten Teilen erhalten bleibt, während insbesondere die Variante 4 für eine Zerschneidung des Flächen- und Habitatkomplexes sorgt. Darüber hinaus sorgen die im Bebauungsplan festgesetzten Amphibienleiteinrichtungen für die Anbindung des zusammenhängenden Komplexes an die umliegenden Habitate, sodass auch diese räumlichen Beziehungen aufrechterhalten werden können.

Das Abwägungsergebnis hatte zur Folge, dass sich schlussendlich die Variante 5 in der Gesamtabwägung als die verträglichste Lösung herausstellt, da sie im Verhältnis die günstigsten Eigenschaften hat.

Zudem wird sie den Grundsätzen des Vermeidungs- und Minderungsgebots in vollem Umfang, bei gleichzeitiger Erfüllung des Planungszieles - der Entlastung des Verkehrs auf der Alexanderstraße sowie der übergeordneten Verbindungsfunktion der Alexanderstraße auf Höhe des Fliegerhorstes und der Ammerländer Heerstraße - gerecht.

Darüber hinaus wurde mit den im Verfahren vorgelegten Gutachten und der durchgeführten Trassenvariantenanalyse, unter Berücksichtigung der heutigen Bedarfe und Entwicklungen, die vorliegende Trassenführung fach- und sachgerecht, im

In unserer Einschätzung werden wir bestätigt:

1. Durch die Mehrheit des Bürgerwillens auf der Bürgerbeteiligung am 3.12.2019.

2. Durch die Einlassung der Gemeinde Bad Zwischenahn.

Rahmen einer ergebnisoffenen und gerechten Abwägung aller öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gem. § 1 Abs. 7 Baugesetzbuch (BauGB), ermittelt.

Aus diesen genannten Gründen kommt die Trassenvariante 5a nicht in Betracht. Eine Variante 2a war zu keinem Zeitpunkt Gegenstand des Bauleitplanverfahrens und der zugehörigen Trassenvariantenanalyse.

Zu 1:

Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich.

Es kann an dieser Stelle nicht nachvollzogen werden, woher die Annahmen der Mehrheit kommt. In der am 03.12.2019 durchgeführten Bürgerinformationsveranstaltung, in der BBS Wechloy in der Zeit von 19.00 Uhr - 21.45 Uhr, wurde keine Abstimmung zu den Varianten durchgeführt.

In dieser wurde jedoch allen interessierten Bürgerinnen und Bürgern, ohne jegliche Beschränkung auf einen bestimmten Personenkreis oder auf ausgewählte Personen, die Gelegenheit gegeben, ihre Hinweise und Anregungen geltend zu machen. Folglich ist die Stadt Oldenburg in den Dialog mit der Öffentlichkeit getreten. Auch wurde dies in der örtlichen Presse frühzeitig angekündigt. Eine Äußerung zur Bauleitplanung wurde demzufolge ermöglicht. Mittels eines Protokolls wurde alle Hinweise und Anregungen schriftlich festgehalten und diese in der nachfolgenden Planungsphase berücksichtigt. Ebenfalls wurden die während der Veranstaltung schriftlichen Stellungnahmen entgegengenommen und berücksichtigt.

Am Ende der Bürgerinformationsveranstaltung wurde zudem auf die nachfolgenden Sitzungen des Ausschusses für Planung und Bauen hingewiesen. Der Stadtbaurat hat die Bürger auch in diesem Zuge zur Teilnahme eingeladen und auf die dortige Möglichkeit zur Stellungnahme hingewiesen. Darüber hinaus konnte jede/r Bürgerin/Bürger zur Anhörung an die Stadt herantreten und eine Stellungnahme abgeben, was von einigen Personen in Anspruch genommen wurde. Auch diese Stellungnahmen wurden abgewogen und sind in den Abwägungsprozess eingeflossen.

Zu 2:

Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich.

Die Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange (TÖB), den umliegenden Gemeinden und des Landkreises im Zuge des Bauleitplanverfahrens (frühzeitige Beteiligung) wurden berücksichtigt und in die Planung einbezogen.

Die zum damaligen Zeitpunkt eingegangenen Anregungen der TÖB konnten aufgrund des fortgeschrittenen Planverfahrens sachgerecht abgewogen werden (vgl.

3. Im ökologischen Gutachten des Büros Diekmann und Mosebach wird ausdrücklich empfohlen, die Trassenvariante 5 nicht weiter zu verfolgen.

4. Zahlreiche Leserbriefe in der NWZ sprachen sich gegen die Trasse 5 aus.

Kapitel 2.2.15 der Begründung). Zum einen ist dies damit zu begründen, dass die benötigten Fachgutachten, wie bspw. Biotoptypenkartierung, Verkehrs- und Schallgutachten, zum Zeitpunkt der frühzeitigen Beteiligung noch nicht vorlagen und somit auch noch nicht von den TÖB berücksichtigt werden konnten. Zum anderen lag die vergleichende Analyse der Trassenvarianten den TÖB ebenfalls noch nicht vor. Erst jetzt, zur öffentlichen Auslegung, zu welcher alle Unterlagen vollständig vorlagen, kann das Abwägungsergebnis der Trassenvariante vollumfänglich beurteilt werden.

Folglich wurden somit alle eingegangenen Anregungen und Stellungnahmen, in jeglicher Form, sowohl von der Öffentlichkeit als auch von den TÖB, berücksichtigt und in die Abwägungsentscheidung einbezogen.

Zu 3:

Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich. Bei dem nebenstehenden erwähnten Gutachten handelt es sich um den faunistischen Fachbeitrag zur Fauna südlich des Fliegerhorstes im Raum Heidbrook / Brokhausen (Stadt Oldenburg), Teil II: Hinweise zur Straßenplanung. Dieses Dokument war nicht Gegenstand der im Rahmen der öffentlichen Auslegung zur Einsicht- und Stellungnahme zu Verfügung gestellten Unterlagen, da es sich ausschließlich um eine vergleichende Betrachtung der Varianten 4 und 5 handelt. Im Ergebnis war eine Entscheidung zwischen beiden Varianten aufgrund ihrer vergleichbaren Wertigkeiten nicht möglich. Es ist bei der Lektüre jedoch zu beachten, dass es sich bei dem o. g. Dokument ausschließlich um eine Betrachtung auf Grundlage des faunistischen Gutachtens Teil I handelt. Im Rahmen der Erarbeitung der Unterlagen zur öffentlichen Auslegung wurden weitere faunistische Untersuchungen vorgenommen und die Daten aus dem Jahr 2017 ergänzt. Ferner sind in die Trassenanalyse, wie sie Kapitel 2 der Begründung entnommen werden kann, neben dem Schutzgut Tiere auch noch weitere Bewertungsfelder eingeflossen, die im Ergebnis der Gesamtabwägung gezeigt haben, dass die Variante 5 über die günstigsten Eigenschaften verfügt.

Zu 4:

Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich.

Die nebenstehend betitelten Leserbriefe wurden bei der NWZ abgegeben. An dieser Stelle ist darauf hinzuweisen, dass Stellungnahmen schriftlich oder zur Niederschrift der Gemeindeverwaltung in Rahmen der Auslegungsfrist erklärt werden können. Adressat ist die Stadt, als zur Prüfung befugtes Organ (vgl. Krautzberger, in: Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger, BauGB, Stand Februar 2019, § 3 Rn. 57). Folglich sind die Leserbriefe abwägungsrechtlich nicht als Stellungnahmen im Rahmen der öffentlichen Auslegung anzusehen.

5. Die Arbeitsgemeinschaft Oldenburger Bürgervereine favorisiert die Trasse 2a.

Es ist mehr als sonderbar, dass unter diesen Gesichtspunkten die Trasse 5 zur Auslegung gekommen ist.

Das Argument der Bauverwaltung, dass sich die größte Fläche des benötigten Areals für die Trasse 5 im Besitz der Stadt befindet, kann nicht als maßgebend angesehen werden.

Zu 5:

Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich.

Die Aussage, dass das Argument des Flächeneigentums maßgebend für die Trassenwahl war, entspricht nicht den Planunterlagen.

An dieser Stelle wird, wie bereits vorangegangen beschrieben, auf die drei Hauptargumente hingewiesen (vgl. auch Kap. 2.4 der Begründung).

Die drei Hauptabwägungsargumente der Stadt Oldenburg für die Trassenuntersuchung sind dabei folgende: 1. Verbindungsfunktion der Entlastungsstraße für alle Verkehrsteilnehmer, 2. Fahrstreckenlängen [km] der Trassenvarianten (Entfernung zw. Peerdebrok und Ammerländer Heerstraße), 3. geringstmögliche Zerschneidung von naturschutzfachlich wertvollen zusammenhängenden Flächen (vgl. Kap. 2.4 der Begründung).

Ebenso ist es nicht planerische Zielsetzung eine neue unmittelbare Anbindung an das Einkaufszentrum Wechloy umzusetzen, wodurch die Varianten 4 und 5a nicht weiter in Betracht kommen. Das vorangestellte, städtebauliche Ziel besteht vielmehr darin, die mit Hilfe des Baurechtes geschaffenen eingeschränkten Gewerbegebiete der eigentlichen Zielgruppe, nämlich dem Handwerk und dem produzierenden Gewerbe, vorzuhalten und die gewerblichen Verkehre direkt auf die übergeordnete Straße, der Ammerländer Heerstraße (K 348), zu leiten.

Schlussendlich wurde die Variante 5 in der Gesamtabwägung als die verträglichste Lösung herausgestellt, da sie im Verhältnis die günstigsten Eigenschaften hat. Zudem wird sie den Grundsätzen des Vermeidungs- und Minderungsgebots in vollem Umfang, bei gleichzeitiger Erfüllung des übergeordneten Planungszieles -der drei Hauptabwägungsargumente- sowie der ergebnisoffenen und gerechten Abwägung aller öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gem. § 1 Abs. 7 Baugesetzbuch (BauGB) gerecht.

**78. ÄNDERUNG DES FLÄCHENNUTZUNGSPLANES
UND
BEBAUUNGSPLAN N-777 G
(FLIEGERHORST / HALLENSICHEL-OST / ENTLASTUNGSSTRAßE)**

Prüfung der Stellungnahmen

Öffentliche Auslegung vom 30.04.2020 bis zum 12.06.2020

Nr.:	Schreiben vom:		Lage der Fläche:
15	10.06.2020	Privater Einwender	Fliegerhorst/ Hallensichel-Ost/ Entlastungsstraße

Stellungnahmen

Die Originale der Stellungnahmen liegen in den Sitzungen des Ausschusses für Stadtplanung und Bauen/VA/Rates vor. Der Originaltext der Stellungnahmen ist im Folgenden wiedergegeben.

Generell begrüßen wir den Bau der oben genannten Entlastungsstraße, können jedoch der direkten Anbindung an die Ammerländer Heerstraße nicht zustimmen. Dies teilten wir Ihnen bereits im November 2018 mit.

Bereits jetzt ist für die Ofener Bürger der Weg Richtung Oldenburg immer wieder mit langen Wartezeiten vor der Kreuzung Posthalterweg verbunden. Hinzu kommen Ereignisse wie unfallbedingte Sperrungen der A28 oder die Weihnachtszeit in der ein besonders hohes Verkehrsaufkommen vorliegt. Das Einkaufszentrum Wechloy zieht unzählige Fahrzeuge über die Ammerländer Heerstraße auf den Posthalterweg. Durch Ofen fahren heute schon 13.900 Fahrzeuge am Tag. Jeder der sich die Trassenführung der Entlastungsstraße Fliegerhorst ansieht sollte erkennen dass nur eine Anbindung an den Posthalterweg einen sinnvollen Verkehrsfluss ermöglicht. So kann der Verkehr der neuen Bau- und Gewerbegebiete als auch ein Großteil des jetzigen Verbraucherverkehrs für das Einzelhandelsgebiet Wechloy direkt fahren ohne die Ammerländer Heerstraße zu nutzen.

Prüfungsvorschläge

Die Stadt Oldenburg nimmt zur Kenntnis, dass seitens des Einwenders das grundsätzliche Planungsziel begrüßt wird.

Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich. Umleitungsverkehre oder andere besonderen Ereignisse wie die Adventsamtage sind keine für die Knotenpunkte bemessungsrelevanten Ereignisse, da es hierzu zu erheblicher Überdimensionierung fast aller Verkehrsanlagen käme.

Durch die direkte Anbindung der Entlastungsstraße an die Ammerländer Heerstraße entsteht ein neuer signalisierter Knotenpunkt in relativ geringer Entfernung zum Knotenpunkt Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg. Um zu vermeiden, dass sich die beiden Knotenpunkte gegenseitig überstauen, müssen die Signalsteuerungen beider Knotenpunkte aufeinander abgestimmt werden. Hierdurch

Auch im Interesse Ihrer Innenstadtkaufleute sollte ein zügiger Verkehrsfluss aus dem Ammerland Richtung Oldenburg gewährleistet sein. Wir Ofener Bürger bitten und fordern Sie auf die Trassenführung direkt auf den Posthalterweg zu führen.

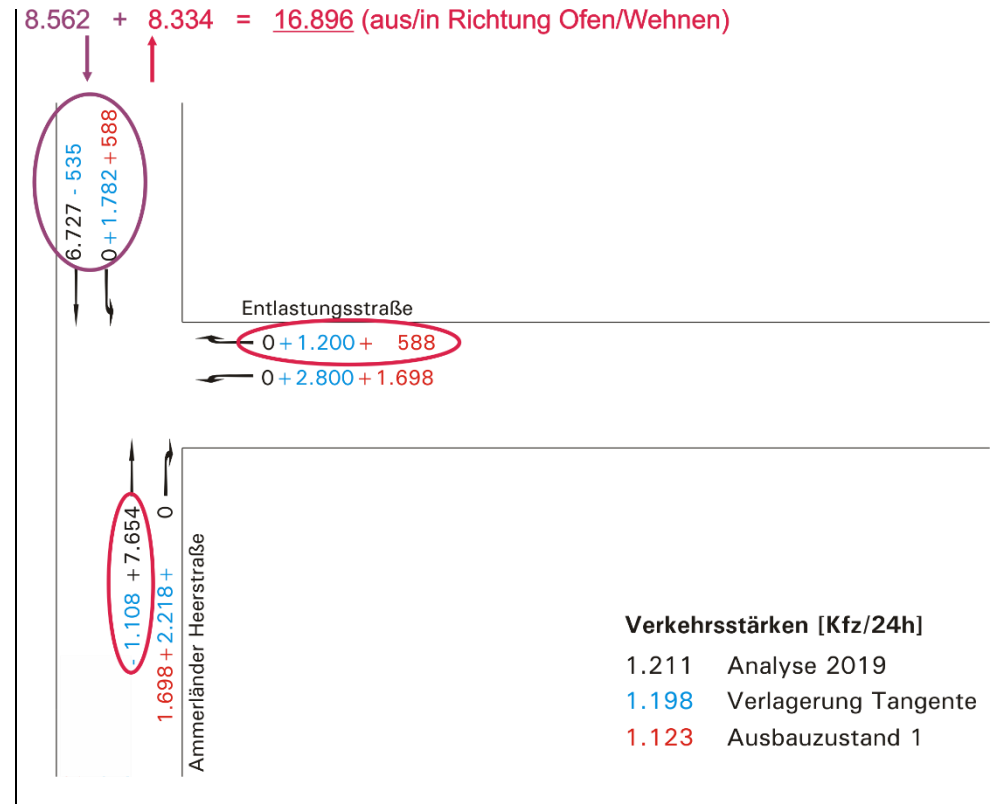
wird erreicht, dass starke Ströme den jeweils zweiten Knotenpunkt ohne Halt passieren können, um den inneren Stauraum freizuhalten.

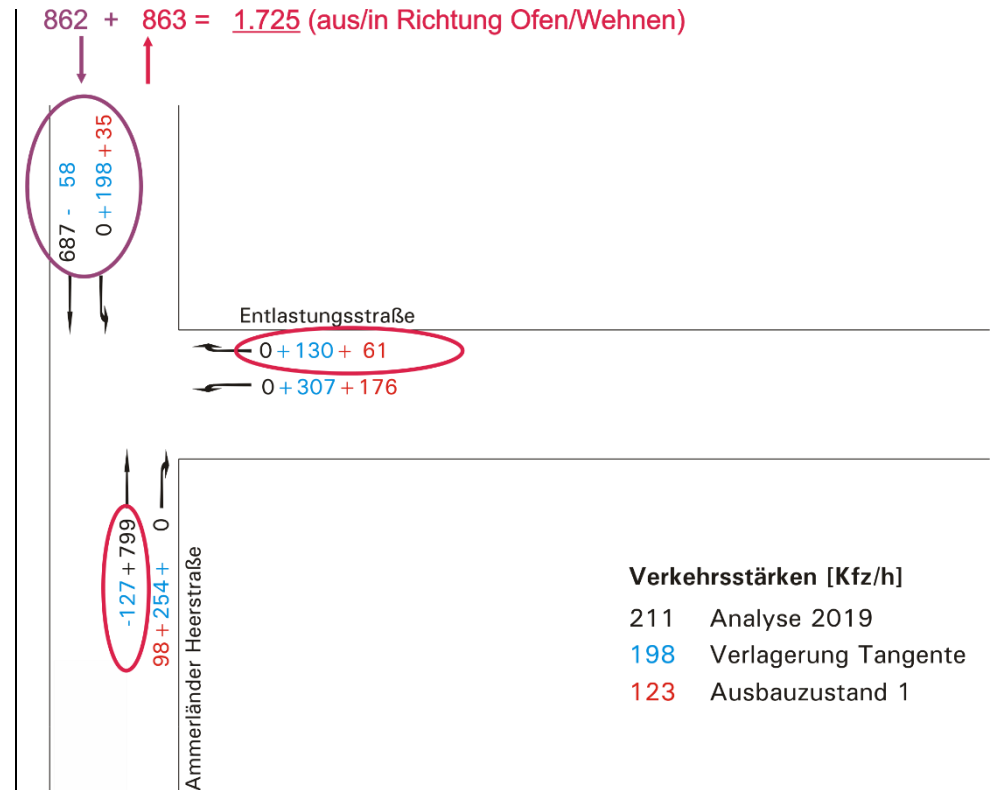
Durch die Koordinierung kommt es für den Großteil der Fahrzeuge im Zuge der Ammerländer Heerstraße nicht zu einem weiteren Halt durch die zusätzliche Lichtsignalanlage. Die Verkehrsuntersuchung von SHP Ingenieure von 2019 zeigt, dass die Geradeausfahrerströme am Knotenpunkt Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg die Qualitätsstufe C aufweisen und am neu entstehenden Knotenpunkt Ammerländer Heerstraße/Entlastungsstraße die Qualitätsstufe B. Diese sind im Hinblick auf die Mindestanforderung (Qualitätsstufe D) als vergleichsweise gut zu bewerten. Zudem sind die Rückstaulängen mit 122 m bzw. 95 m deutlich geringer als der vorhandene Stauraum, so dass – auch in den Hauptverkehrszeiten – nicht mit einer gegenseitigen Überstauung zu rechnen ist. Auch für die Ab- und Einbiegebeziehungen werden überall mindestens ausreichende Verkehrsqualitäten erreicht. Hierbei ist auch zu berücksichtigen, dass diese Aussagen für die Spitzenzeiten gelten und außerhalb dieser Zeiten noch spürbar bessere Verkehrsqualitäten zu erwarten sind.

Im Zusammenhang mit der Projektentwicklung am Fliegerhorst und der Schaffung einer Entlastungsstraße zwischen der Alexanderstraße und der Ammerländer Heerstraße wird es zu einer zusätzlichen Mehrbelastung der Ammerländer Heerstraße kommen. Prognostiziert wurden für die Fahrtrichtung Norden (Ofen/Wehnen) etwa 15% mehr Verkehr am Tag (Querschnitt nördlich des Knotenpunktes Ammerländer Heerstraße/Entlastungsstraße: 14.381 Kfz/24 h im Bestand/Analyse + 2.465 Kfz/24 h zusätzlicher Verkehr = 16.896 Kfz/24 h). In der maßgebenden Spitzenstunde am Nachmittag ist mit 14 % mehr Verkehr zu rechnen (1.485 Kfz/h im Bestand + 240 Kfz/h zusätzlicher Verkehr = 1.725 Kfz/h).

Die Ammerländer Heerstraße ist jedoch eine Kreisstraße und damit dazu bestimmt regionale und ggf. überregionale Verkehre aufzunehmen. Die Netzwirkung durch die Entlastungsstraße und die Realisierung des Bebauungsplangebietes lassen erhebliche positive Wirkungen erwarten, die die verkehrlichen Nachteile im Zuge der Ammerländer Heerstraße deutlich überwiegen.

Die gewerblichen Verkehre werden zudem direkt und auf kürzestem Weg von der Entlastungsstraße auf die Autobahn A 28 fahren und die nebenstehend genannte Ortschaft Ofen nicht durchfahren. Auch ist die Hermann-Ehlers-Straße, ebenso wie die Ammerländer Heerstraße, eine Kreisstraße (K 348), die ebenso dazu bestimmt ist regionale und ggf. überregionale Verkehre aufzunehmen.





An dieser Stelle wird erneut auf die drei Hauptargumente hingewiesen (vgl. auch Kap. 2.4 der Begründung).

Die drei Hauptabwägungsargumente der Stadt Oldenburg für die Trassenuntersuchung sind dabei folgende: 1. Verbindungsfunktion der Entlastungsstraße für alle Verkehrsteilnehmer, 2. Fahrstreckenlängen [km] der Trassenvarianten (Entfernung zw. Peerdebrok und Ammerländer Heerstraße), 3. geringstmögliche Zerschneidung von naturschutzfachlich wertvollen zusammenhängenden Flächen (vgl. Kap. 2.4 der Begründung).

Ebenso ist es nicht planerische Zielsetzung eine neue unmittelbare Anbindung an das Einkaufszentrum Wechloy umzusetzen, wodurch die Varianten 4 und 5a nicht weiter in Betracht kommen. Das vorangestellte, städtebauliche Ziel besteht vielmehr darin, die mit Hilfe des Baurechtes geschaffenen eingeschränkten Gewerbe-

gebiete der eigentlichen Zielgruppe, nämlich dem Handwerk und dem produzierenden Gewerbe, vorzuhalten und die gewerblichen Verkehre direkt auf die übergeordnete Straße, der Ammerländer Heerstraße (K 348), zu leiten.

Schlussendlich wurde die Variante 5 in der Gesamtabwägung als die verträglichste Lösung herausgestellt, da sie im Verhältnis die günstigsten Eigenschaften hat. Zudem wird sie den Grundsätzen des Vermeidungs- und Minderungsgebots in vollem Umfang, bei gleichzeitiger Erfüllung des übergeordneten Planungszieles -der drei Hauptabwägungsargumente- sowie der ergebnisoffenen und gerechten Abwägung aller öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gem. § 1 Abs. 7 Baugesetzbuch (BauGB) gerecht.

**78. ÄNDERUNG DES FLÄCHENNUTZUNGSPLANES
UND
BEBAUUNGSPLAN N-777 G
(FLIEGERHORST / HALLENSICHEL-OST / ENTLASTUNGSSTRAßE)
Prüfung der Stellungnahmen**

	Schreiben vom:		Lage der Fläche:
Nr.16	09.06.2020	Privater Einwender	Fliegerhorst/ Hallensichel-Ost/ Entlastungsstraße

Stellungnahmen	Prüfungsvorschläge
Die Originale der Stellungnahmen liegen in den Sitzungen des Ausschusses für Stadtplanung und Bauen/VA/Rates vor. Der Originaltext der Stellungnahmen ist im Folgenden wiedergegeben. <u>Stellungnahme zum Auslegungsbeschluss</u> Als maßgeblich betroffener Anlieger der Ammerländer Heerstraße begrüßen wir grundsätzlich die Planungen einer neuen Entlastungsverbindung zwischen Alexanderstraße und Ammerländer Heerstraße, da nur so unnötiger Umfahrvverkehr über Wehnen/Metjendorf oder die Stadt Oldenburg vermieden wird und die bereits jetzt zu stark belastete Ammerländer Heerstraße in Höhe unseres Betriebsgrundstücks entlastet werden kann. Als Unternehmensgruppe mit mehr als 300 täglich an- und abfahrenden Mitarbeitern hier in Oldenburg, ständigem Lieferverkehr und auch zukünftig zunehmenden Klein- und Schwertransporten ist für uns die verkehrliche Erschließung von existenzieller Bedeutung. Dies hatten wir bereits im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung am 03.12.2019 vorgetragen und insbesondere unsere Bedenken gegen die geplante Trasse 5 und unsere Befürwortung der Trasse 5a zu Protokoll gegeben. Da unsere Bedenken bislang keine Berücksichtigung finden konnten, möchten wir zu folgenden Punkten erneut Stellung nehmen:	Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine re-daktionelle Änderung ist nicht erforderlich. Die Stadt Oldenburg nimmt zur Kenntnis, dass seitens des Einwenders das grundsätzliche Planungsziel, nämlich eine neue Entlastungsverbindung, begrüßt wird. In der am 03.12.2019 durchgeführten Bürgerinformationsveranstaltung, in der BBS Wechloy in der Zeit von 19.00 Uhr - 21.45 Uhr, wurde allen interessierten Bürgerinnen und Bürgern die Gelegenheit gegeben, ihre Hinweise und Anregungen geltend zu machen. Eine Äußerung zur Planung wurde ermöglicht. Mittels eines Protokolls wurde alle Hinweise und Anregungen schriftlich festgehalten und diese in der nachfolgenden Planungsphase berücksichtigt, auch die des Einwenders. Ebenfalls wurden die während der Veranstaltung schriftlichen Stellungnahmen entgegengenommen und berücksichtigt. Auch die in diesem Rahmen vorge-tragenen Anregungen vom nebenstehenden Einwender, wurden somit aufge-

- In der Bewertungsmatrix der verschiedenen Trassen ist die Länge der Trasse 5 mit 1,25 km ohne den ca. 200 m langen 6-spurigen Ausbau der Ammerländer Heerstraße zwischen Kreuzung und Firma Ullmann berechnet worden. Dagegen wurde für die Trasse 5a bei einer Länge von 1,44 km der notwendige Ausbau des Posthalter Wegs mit einbezogen. Nach unserer Einschätzung als baufachkundigem Unternehmen ist die Trasse 5a daher als wirtschaftlicher einzustufen.

nommen und beachtet.

Am Ende der Bürgerinformationsveranstaltung wurde zudem auf die nachfolgenden Sitzungen des Ausschusses für Planung und Bauen hingewiesen. Der Stadtbaurat hat die Bürger auch in diesem Zuge zur Teilnahme eingeladen und auf die dortige Möglichkeit zur Stellungnahme hingewiesen. Darüber hinaus konnte jede/r Bürgerin/Bürger zur Anhörung an die Stadt herantreten und eine Stellungnahme abgeben, was von einigen Personen in Anspruch genommen wurde. Auch diese Stellungnahmen wurden abgewogen und sind in den Abwägungsprozess eingeflossen.

Folglich wurde eine ergebnisoffene und gerechte Abwägung aller öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gem. § 1 Abs. 7 Baugesetzbuch (BauGB), mittels des Bauleitplanverfahrens und der darin enthaltenen vergleichenden Variantenanalyse (vgl. Kap. 2.4 der Begründung), durchgeführt.

Das Abwägungsergebnis hatte zur Folge, dass sich schlussendlich die Variante 5 in der Gesamtabwägung als die verträglichste Lösung herausstellt, da sie im Verhältnis die günstigsten Eigenschaften hat.

Zudem wird sie den Grundsätzen des Vermeidungs- und Minderungsgebots in vollem Umfang, bei gleichzeitiger Erfüllung des Planungszieles - der Entlastung des Verkehrs auf der Alexanderstraße sowie der übergeordneten Verbindungsfunktion der Alexanderstraße auf Höhe des Fliegerhorstes und der Ammerländer Heerstraße - gerecht. Darüber hinaus wurde mit den im Verfahren vorgelegten Gutachten und der durchgeführten Trassenvariantenanalyse, unter Berücksichtigung der heutigen Bedarfe und Entwicklungen, die vorliegende Trassenführung fach- und sachgerecht ermittelt.

Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich.

Es kann an dieser Stelle nicht nachvollzogen werden, aus welchen Gründen die Variante 5a wirtschaftlicher sein soll als die Variante 5, da die Variante 5 - wie der Datenmatrix, Anlage 2 der Begründung, entnommen werden kann - die geringeren Kosten - im Vergleich zur Variante 5a - im Bewertungsfeld Wirtschaftlichkeit aufweist. Im Hinblick auf das Bewertungsfeld Wirtschaftlichkeit wird auf das Kapitel 2.1 der Begründung zum Bebauungsplan N-777 G verwiesen. Demnach stellt das Bewertungsfeld „Wirtschaftlichkeit“ kein Ausschlusskriterium dar. Dies ist damit zu begründen, dass es sich bei der Umsetzung der geplanten Trasse um eine übergeordnete Planung im öffentlichen Interesse handelt und die Umsetzung bevorzugt nicht an finanziellen Aufwendungen zu messen ist.

Hinsichtlich der vom Einwender angeführten Trassenlänge ist Folgendes darzulegen. Die der Bewertung zugrunde gelegten Trassenlängen beziehen sich bei allen zehn Varianten, innerhalb der Datenmatrix, immer bis zum jeweiligen An-

schluss an die Ammerländer Heerstraße (klassifizierte Straße), damit der notwendige Lückenschluss innerhalb des städtischen Hauptverkehrsstraßennetzes gegeben ist.

Dementsprechend ist auch bei den Varianten 1, 1a, 2, 4, 4a und 5a der entsprechende Abschnitt des Posthalterweges und auch der Straße Am Heidbrook mit in die Gesamtstrecke einzubeziehen.

Die Streckenlänge basiert demnach auf der gesamtbetrachteten Strecke vom Ausgangspunkt, hier Peerdebrook, und dem endgültigen Anschlusspunkt, hier Ammerländer Heerstraße. Also die gesamte Länge des jeweiligen Trassenkörpers, der die vorhandenen Flächen überplant. Auch die gesamte Trassenuntersuchung baut auf den Längen der SHP-Varianten (Stand 2019) bzw. den gänzlich tangierten Flächen auf, somit wurden in die Trassenuntersuchung auch die Flächen des Posthalterweges und des Heidbrooks einbezogen.

Dadurch, dass alle Trassen somit vom Startpunkt und bis zum Anschlusspunkt an die Ammerländer Heerstraße betrachtet wurden, konnte eine Einheitlichkeit in der Bewertung erzielt werden. Denn auch der Heidbrook/Posthalterweg müsste bei Realisierung der Varianten 4 und 5a baulich umgestaltet werden. Im Falle des Heidbrooks käme dies nahezu einem Straßenneubau gleich. Somit liegt für die Variante 5 die kürzeste Streckenlänge vor.

Zum Zeitpunkt der vergleichenden Analyse lag der optimierte Verlauf der Variante 5, welcher vom Einwender angeführt wird und in der öffentlichen Auslegung abgebildet war, zudem noch nicht vor. Dieser hat sich erst nach Abschluss der durchgeführten vergleichenden Analyse ergeben.

Folglich konnte, aufgrund der im Vorfeld durchgeführten „vergleichenden Analyse der Trassenvarianten für die Entlastungsstraße Oldenburg“ (vgl. Kap. 2.4 der Begründung), unter Berücksichtigung aller entscheidungsrelevanten öffentlichen und privaten Belange gem. § 1 Abs. 7 BauGB, ein endgültiger Trassenverlauf (Variante 5) ermittelt werden. Hieraus sowie aus dem derzeit auf den Flächen befindlichen Planungsrecht hat sich der vorliegende Geltungsbereich der Variante 5 ergeben.

Somit erfolgte erst nach Abschluss der vergleichenden Analyse die Detailplanung mit der Aufnahme eines Teilbereiches der Ammerländer Heerstraße in den Geltungsbereich des Bebauungsplanes N-777 G.

Im Rahmen dieser Detailplanungen wurde der grobe Trassenverlauf vom Büro SHP Ingenieure (s. Anlage 5 der Begründung) seitens der Stadt Oldenburg weiter konkretisiert. Im Zuge der Detailplanung wurde der Trassenverlauf insbesondere auch auf die Beeinträchtigung von Siedlungsstrukturen durch Lärmimmissionen, die Inanspruchnahme von besonders wertvollen Flächen (Waldränder, Biotope etc.) sowie die Begrenzung der Trassendimensionierung auf das Notwendigste angepasst bzw. optimiert. Somit ist zum einen ein geringerer Flächenanspruch möglich, zum anderen konnte die Trassenvariante so dimensioniert werden, dass

- In der Vergleichsbewertung bleibt unberücksichtigt, dass die Trasse 5a den bereits als Schneise vorhandenen Waldweg verfolgt. Damit ist etwa die Hälfte des notwendigen Waldeinschlags nicht notwendig, was sowohl bei der Wirtschaftlichkeit wie auch des Ausmaßes der Naturbeeinträchtigung Berücksichtigung finden muss.

die Trasse die vorhandenen privaten Flächen nicht tangiert.

Da vom Einwender der Vergleich der Varianten 5 und 5a angeführt wird, wird nochmals darauf verwiesen (vgl. Kap. 2.4 der Begründung), dass es nicht planerische Zielsetzung ist, eine neue unmittelbare Anbindung an das Einkaufszentrum Wechloy umzusetzen, wodurch die Varianten 5a und folglich auch 4 nicht entsprechend zielwirksam sind. Zudem stellt die ausgebaut Variante 5 die kürzeste Fahrstrecke zwischen Ammerländer Heerstraße und Alexanderstraße dar.

Das vorangestellte, städtebauliche Ziel besteht vielmehr darin, die mit Hilfe des Baurechtes geschaffenen eingeschränkten Gewerbegebiete der eigentlichen Zielgruppe, nämlich dem Handwerk und dem produzierenden Gewerbe, vorzuhalten und die gewerblichen Verkehre direkt auf die übergeordnete Straße, der Ammerländer Heerstraße (K 348), zu leiten.

Bei Varianten 4 und 5a sind zudem erhebliche Wechselwirkungen im Bauablauf mit dem Gewerbegebiet an der Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg zu erwarten. Gewerbliche Verkehre aus dem zukünftigen Gewerbegebiet auf dem Fliegerhorst werden bei Variante 4 und 5a zusätzlich zu dem bereits vorhandenen gewerblichen Verkehr auf dem Posthalterweg zugeleitet. Auch wird die Entlastungsstraße nicht zur Erschließung des Einzelhandelsstandortes Wechloy gebaut. Der Großteil der zusätzlichen Verkehre (von bzw. auf die Entlastungsstraße) hat nicht Ziel oder Quelle den Einzelhandelsstandort Wechloy oder die Bestandsgewerbeflächen an der Ammerländer Heerstraße.

Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich.

Die im Untersuchungsraum erfassten Biotoptypen sind in Plan Nr. 1 „Bestand Biotoptypen / gefährdete und besonders geschützte Pflanzenart“ dargestellt. In diesem Rahmen wurden die vorhandenen Waldflächen als Komplex erfasst. Aufgrund dieser Erfassung erfolgte die Ermittlung des Eingriffs und damit auch die Berechnung des erforderlichen Ausgleichs- und Ersatzes. Der vorhandene schmale Waldweg fällt dabei nicht ins Gewicht.

Im Hinblick auf das Bewertungsfeld Wirtschaftlichkeit wird auf das Kapitel 2.1 der Begründung zum Bebauungsplan N-777 G verwiesen. Demnach stellt das Bewertungsfeld „Wirtschaftlichkeit“ kein Ausschlusskriterium dar. Dies ist damit zu begründen, dass es sich bei der Umsetzung der geplanten Trasse um eine übergeordnete Planung im öffentlichen Interesse handelt und die Umsetzung bevorzugt nicht an finanziellen Aufwendungen zu messen ist.

Ein Hauptabwägungsargument der Trassenvariantenanalyse (vgl. Kap. 2.4) ist zudem die geringstmögliche Zerschneidung von naturschutzfachlich wertvollen zusammenhängenden Flächen. Durch den optimierten Trassenverlauf der vorliegenden Variante 5, können Großteile des Waldes zusammenhängend erhalten

- Die Trasse 5a führt größtenteils durch weniger wertvolle Nadelholzmonokultur, die sowieso zukünftig im Rahmen einer Kompensationsmaßnahme der Straßenbauverwaltung sukzessive durch wertvolleren Mischwald und Wallhecken ersetzt werden soll. Der Eingriff in die Natur ist daher bei Verfolgung der Trasse 5a als am geringsten einzustufen.

bleiben, da die Trasse am Rand des Gebietes verläuft. Die Variante 5 verlief bereits in der Grobplanung von SHP randlich eines zusammenhängenden Flächenkomplexes, sodass dieser in weiten Teilen erhalten bleibt, während die Variante 5a für eine Zerschneidung des Flächen- und Habitatkomplexes sorgt. Zudem muss mit der Variante 5 nicht in den Waldrand am Posthalterweg eingegriffen werden.

Nach Einschätzung der Unteren Naturschutzbehörde ist bei der Variante 5 eine eher randliche Durchschneidung gegenüber einer zentralen Durchschneidung möglich. Folglich bedingt die Variante 5 die geringstmögliche Zerschneidung von naturschutzfachlich wertvollen zusammenhängenden Flächen (Schutzgut Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt) aufgrund der Möglichkeit der Optimierung des Trassenverlaufs.

Darüber hinaus werden die überplanten Waldbereiche, die nicht über die Festsetzung von Flächen für Wald mit überlagernder Festsetzung von Flächen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft gesichert werden und in Abstimmung mit der zuständigen unteren Naturschutzbehörde kompensiert. Demnach werden Flächen mit forstlicher Nutzung sowie Flächen, die mit eingeführten Arten bestockt sind, im Verhältnis 1:1 kompensiert. Junge Pionierwälder werden im Verhältnis 1:1,5 und ältere Laubwälder im Verhältnis 1:2 kompensiert. Der Ausgleich erfolgt innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans N-777 G, die Festsetzung von Ersatzmaßnahmen ortsnahe in unmittelbarer Nähe zum Geltungsbereich. Erhebliche Beeinträchtigungen verbleiben demnach nicht.

Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich.

Auch die Trasse 5 quert zum überwiegenden Teil ausschließlich Nadelholzbestände (Fichtenforst, Lärchenforst) sowie Roteichenforst und damit Laubforst, der nicht der potenziell natürlichen Vegetation entspricht. Gleichzeitig werden durch den Verlauf der Trasse 5a ebenfalls Eichenmischwälder trockener Standorte sowie Laubwald-Jungbestände gequert. Wie bereits vorangegangen beschrieben, werden die überplanten Waldbereiche, die nicht über die Festsetzung von Flächen für Wald mit überlagernder Festsetzung von Flächen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft gesichert werden, in Abstimmung mit der zuständigen unteren Naturschutzbehörde kompensiert. Demnach werden Flächen mit forstlicher Nutzung sowie Flächen, die mit eingeführten Arten bestockt sind, im Verhältnis 1:1 kompensiert. Junge Pionierwälder werden im Verhältnis 1:1,5 und ältere Laubwälder im Verhältnis 1:2 kompensiert. Der Ausgleich erfolgt innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans N-777 G, die Festsetzung von Ersatzmaßnahmen ortsnahe in unmittelbarer Nähe zum Geltungsbereich.

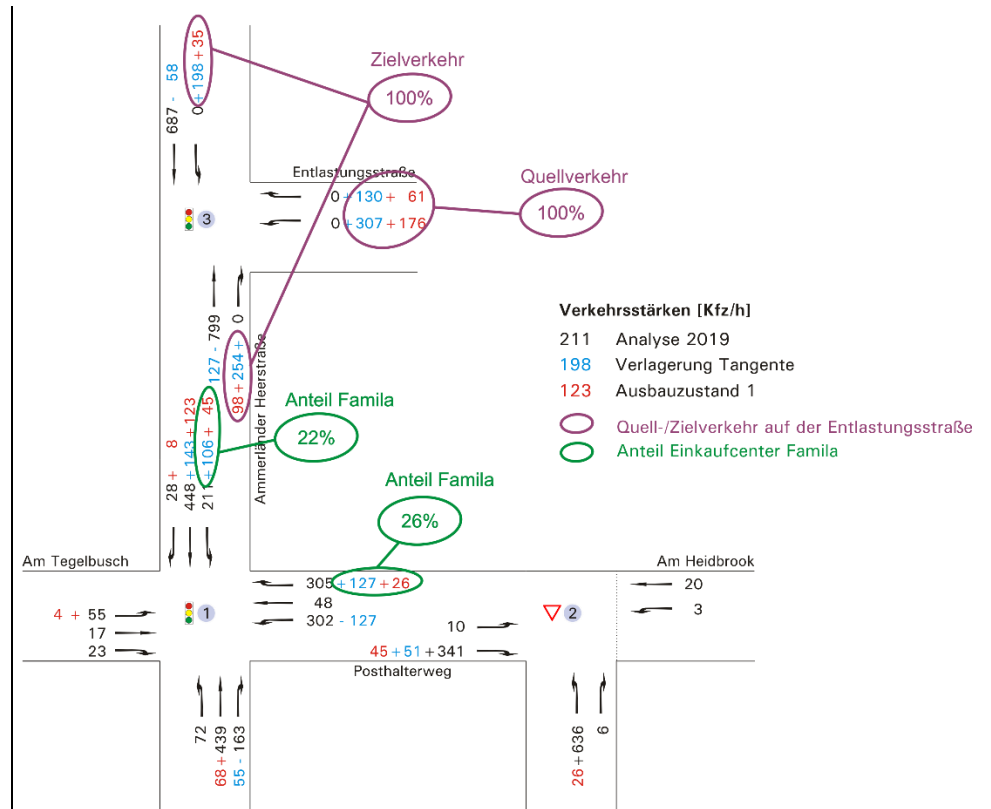
- Bei Realisierung der Trasse 5 sind im Gegensatz zu 5a zusätzliche Aufwendungen durch Aufforstung neu entstandener Waldränder auf privatem Grund durchzuführen, was ebenfalls im Wirtschaftlichkeitsvergleich zu berücksichtigen ist.	Im Rahmen des Abwägungsprozesses der Trassenvariantenanalyse ist die geringstmögliche Zerschneidung von naturschutzfachlich wertvollen zusammenhängenden Flächen ein Hauptargument. Durch den optimierten Trassenverlauf der vorliegenden Variante 5, können Großteile des Waldes sowie auch der darüber hinausgehenden Flächen zusammenhängend erhalten bleiben, da die Trasse am Rand des Gebietes verläuft, während die Trassen 5a die vorhandenen Waldflächen in zwei Flächenfragmente teilt.
- Auch bei Realisierung der Trasse 5a sind keine bzw. nur lösbare Inanspruchnahmen von privatem Grund und Boden erforderlich. Aufwändige juristische Verfahren durch betroffene Anlieger könnten unseres Erachtens vermieden werden.	Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich. Es wird an dieser Stelle erneut auf das Kapitel 2.1 der Begründung zum Bebauungsplan N-777 G verwiesen. Demnach stellt das Bewertungsfeld „Wirtschaftlichkeit“ kein Ausschlusskriterium dar. Dies ist damit zu begründen, dass es sich bei der Umsetzung der geplanten Trasse um eine übergeordnete Planung im öffentlichen Interesse handelt und die Umsetzung bevorzugt nicht an finanziellen Aufwendungen zu messen ist. Im Rahmen der Trassenvariantenanalyse wird dem Waldabschnitt eines Privateigentümer bei der Berücksichtigung des Bewertungsfeldes „Berührung privater Belange“ Rechnung getragen. Demnach wird das Waldstück des privaten Eigentümers bei der Wahl der Variante 5 zwar nicht überplant, allerdings besteht trotz entsprechend vorzusehender Schutzmaßnahmen durch die Beseitigung angrenzender Waldflächen die Möglichkeit, dass die Gehölze auf dem Privatgrund windanfälliger werden. Die Stadt Oldenburg wird dem privaten Flächeneigentümer das Angebot unterbreiten, die notwendigen Maßnahmen zu ergreifen und die resultierenden Kosten zu tragen, die durch die Neuanlage eines naturnahen Waldrandes auf dem Grundstück des privaten Eigentümers entstehen. Ob dieses Angebot tatsächlich angenommen wird, steht nach derzeitigem Kenntnisstand noch nicht fest.
- Die Quell- und Ziehverkehre des EKZ familia machen 30 bis 40 % des gesamten Verkehrsaufkommens der neuen Entlastungsstraße aus und werden im Zuge der Trasse 5 unnötigerweise über 2 Knotenpunkte über die Ammerländer Heerstraße zwangsumgeleitet. Die Trasse 5 führt daher für unser Unternehmen nicht zu der	Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich. Die Feststellung ist korrekt. Alle drei Varianten 4, 5 und 5a ließen sich durch Detailplanungen auf ausschließlich öffentlichen Flächen realisieren. Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich, jedoch wird zur redaktionellen Klarstellung die „Ergänzende Untersuchung“ (mikroskopische Verkehrsflusssimulation) (vgl. ergänzende Verkehrsuntersuchung zum B-Plan N-777G – Knotenpunktuntersuchung Variante 5, Stand Februar 2020) den Planunterlagen beigelegt. Es kann an dieser Stelle nicht nachvollzogen werden, mit welchen Argumenten

erhofften Entlastung, sondern zu einer zusätzlichen Belastung mit Verkehr. Durch die zu befürchtenden zukünftig noch verstärkt auftretenden Rückstaus von der Kreuzung bis zu unserem Betriebsgelände ist dies für uns in keiner Weise zu akzeptieren. Diese besonders gravierenden Nachteile bestehen bei Realisierung der Trasse 5a nicht.

und/oder Berechnungen die Behauptung einer zusätzlichen Belastung der Ammerländer Heerstraße durch die Variante 5 und einer geringeren Belastung durch die Variante 5a gestützt wird.

Die Angabe, dass 30-40 Prozent des Verkehrs aus Richtung Fliegerhorst bzw. von der Entlastungsstraße zu Famila fahren, entspricht nicht den Ergebnissen des SHP-Gutachtens von 2019. Es sind in der Trassenvariante 5 insgesamt lediglich rund 22 Prozent im Zielverkehr und 26 Prozent im Quellverkehr, insgesamt sind es 24 Prozent und nicht 39 Prozent: Etwa drei Viertel des Verkehrs, der über die Entlastungsstraße kommt bzw. dort hinfährt, hat damit nicht Quelle oder Ziel bei Famila.

Die mikroskopische Verkehrsflusssimulation bestätigt dabei die Ergebnisse des SHP Gutachtens aus dem Jahr 2019 und dient als Untermauerung der in der öffentlichen Auslegung bereits dargelegten Ergebnisse sowie der Trassenentscheidung des Abwägungsprozesses. Sie zeigt, dass kein Rückstau bis zum Betriebsgelände des Einwenders sehr unwahrscheinlich sind und der Knotenpunkt leistungsfähig ist.



Die zusätzlichen Verkehrsstärken wirken sich in der Trassenvariante 5 bzw. 3a, 3b und 3c auf den Knotenpunkt Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg aus. In diesen Trassenvarianten liegt die Verkehrsbelastung bei 2.579 Kfz/h (Summe aller Zufahrt). In den Trassenvarianten, die auf den Posthalterweg geführt werden, liegt eine Verkehrsmenge von 2.310 Kfz/h. Es ist richtig, dass in der Trassenvariante 5 bzw. 3a, 3b und 3c dieser Knotenpunkt um rund 12 % höher belastet ist als in den Trassenvarianten, die im Posthalterweg münden. Allerdings wird hier außer Acht gelassen, dass der Knotenpunkt Posthalterweg/Im Heidbrook in den Trassenvarianten, die im Posthalterweg münden, mit rund 70 Prozent mehr Verkehr belastet wird, als in der Trassenvariante 5 bzw. 3a, 3b sowie 3c (1.893 Kfz/h in den Trassenvarianten, die im Posthalterweg münden gegenüber 1.112 Kfz/h in den Trassenvarianten 5 bzw. 3a, 3b und 3c).

In der ergänzenden Verkehrsuntersuchung wurde für den entstehenden Knoten-

punkt der Trassenvariante 5 (Ammerländer Heerstraße/Entlastungsstraße sowie die damit im Zusammenhang stehenden Knotenpunkte Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg/Am Tegelbusch sowie Posthalterweg/Am Heidbrook) eine vertiefte Untersuchung zu den zu erwartenden Verkehrsqualitäten durchgeführt, was die vorliegenden Ergebnisse bestätigt. Die Trassenvariante 5 wurde dabei für die maßgebende Spitzenstunde (nachmittags) simuliert. Es wurden verschiedene Ausbauzustände für die Trassenvariante 5 untersucht, die sich bezüglich der Knotenpunktgestaltung bzw. der Gestaltung des Verkehrsraumes zwischen den Knotenpunkten unterscheiden. Die im Rahmen der Trassenuntersuchung getroffenen bzw. mit der Stadtverwaltung abgestimmten Annahmen zu Verkehrserzeugung und Verkehrsbelastung hatten darin weiterhin Bestand. Bezüglich der anzusetzenden Belastungen innerhalb der Verkehrssimulation sowie der zu berücksichtigenden Signaltechnik erfolgte eine ergänzende Abstimmung mit der Stadtverwaltung. Als Ergänzung bzw. zur Evaluation führte die Stadtverwaltung noch Zählungen durch, die zur Ableitung der Dimensionierungsbelastungen hinzugezogen wurden.

Die im Steckbrief dargestellten Verkehrsqualitäten für die Variante 5 (gilt auch für 3a, 3b und 3c) beruhen auf den Ergebnissen der Verkehrsflusssimulation und zwar auf dem optimierten Ausbauzustand. Die Knotenpunkte wurden als voneinander funktional abhängige Knotenpunkte behandelt und es wurde überprüft, ob sie sich gegenseitig überstauen. Die Qualitätsstufe D ergibt sich demnach sowohl aus der ergänzenden Untersuchung (Simulation) also auch aus dem SHP-Gutachten von 2019. Das Regelprofil des endgültigen Trassenverlaufs der Variante 5 ist der Anlage 5, der Begründung zum Bebauungsplan, zu entnehmen. Dieses wurde vom Amt für Verkehr und Straßenbau der Stadt Oldenburg, unter Einbeziehung aller notwendigen Parameter und der örtlichen Gegebenheiten, erarbeitet. Mit dieser ergänzenden Verkehrsuntersuchung (Simulation) wurden folglich die Verkehrsflüsse über beide Knoten ausreichend ermittelt.

Dass die Trassenvariante 5 ausreichend leistungsfähig ist, kann somit auch der zusätzlichen „Ergänzende Untersuchung“ (Simulation) (Ergänzende Verkehrsuntersuchung zum B-Plan N-777G – Knotenpunktuntersuchung Variante 5, Stand Februar 2020) entnommen werden.

Die beiden Knotenpunkte Ammerländer Heerstraße/Entlastungsstraße (neuer Knotenpunkt) und Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg liegen recht nah bei einander, also sind in der Trassenvariante 5 beide zu signalisieren und die Signalisierung aufeinander abzustimmen. Gleiches gilt aber auch für die Trassenvarianten, die an den Posthalterweg anschließen, wie Trassenvariante 4 und 5a. Auch hier gäbe es zwei dicht aufeinander folgende signalisierte Knotenpunkte, da der heute vorfahrtgeregelte Knotenpunkt Posthalterweg/Am Heidbrook signalisiert werden muss, um leistungsfähig zu sein. Eine Koordinierung beider Knotenpunkte wäre auch hier ggf. sinnvoll. Zu welchen Rückstauerereignissen es in der

	maßgebenden Spitzenstunde (nachmittags) im Posthalterweg und der Straße Am Heidbrook kommt ist der Darstellung der Verkehrsqualitäten im zugehörigen Steckbrief zu entnehmen. Darüber hinaus sind die Ergebnisse für die Trassenvariante 5 in der zusätzlichen Simulation (vgl. Ergänzende Verkehrsuntersuchung zum B-Plan N-777G – Knotenpunktuntersuchung Variante 5, Stand Februar 2020) dokumentiert. Hinsichtlich der verkehrlichen Belange ist auch von Bedeutung, dass nach den verkehrlichen Untersuchungen von SHP Ingenieure alle untersuchten Varianten – und somit auch die Variante 5 - aus verkehrsplanerischer Sicht trotz gewisser Unterschiede grundsätzlich machbar und umsetzbar sind. Bezüglich des Verkehrsablaufs lassen sich alle Varianten leistungsfähig herstellen und könnten vor diesem Hintergrund realisiert werden. In der Bürgerversammlung am 03.12.2019 wurde dies von der Stadt Oldenburg und SHP entsprechend kommuniziert.
- Auch laut SHP Gutachten (s. 9) ist die Trasse 5a verkehrstechnisch am besten, Trasse 5 hingegen als am schlechtesten zu bewerten.	Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich. In der vorliegenden und für die Bauleitplanung heranzuziehenden Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2019, wird keine Aussage bezüglich einer Vorzugsvariante aus verkehrlicher Sicht getroffen. Das Fazit aus dem Gutachten lautet wie folgt: „Aus verkehrlicher Sicht unterscheiden sich die untersuchten und bewerteten Varianten insgesamt nur geringfügig. Bezüglich des Verkehrsanlaufs lassen sich alle Varianten leistungsfähig herstellen und könnten vor diesem Hintergrund realisiert werden. Die Varianten 3a, 3b, 3c und 5 verbinden die beiden klassifizierten Straßen Alexanderstraße und Ammerländer Heerstraße direkt, was sich im Gesamtnetzzusammenhang positiv auswirkt und somit auch gesamtstädtisch positiv zu bewerten ist. In den Varianten 1, 1a, 4, 4a und 5a wird die Entlastungsstraße indirekt über den Posthalterweg (Gemeindestraße) an die Ammerländer Heerstraße angebunden. Die Varianten 1, 1a, 4, 4a und 5a sind wiederum vorteilhafter bezüglich der Erreichbarkeit des Einkaufszentrums Famila im Posthalterweg.“ Die verkehrlichen Aspekte bringen folglich nicht die Entscheidung für oder gegen eine Trassenvariante, da die Unterschiede in der Bewertung sehr gering sind. Dies wird auch durch die Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2019 sowie der Trassenuntersuchung der Begrünung (vgl. Kap. 2 der Begründung) deutlich.
- Die Ausweisung des gesamten städtischen Restgrundstücks als Kompensationsfläche lehnen wir an dieser Stelle ab und halten sie auch aus Sicht der Stadt Oldenburg für falsch, da sie in stadtnäher	Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich. Die Stadt Oldenburg sieht derzeit keinen planerischen Bedarf, die nebenstehend

Randlage zukünftig wichtige Entwicklungen von Gewerbe-, Wohn- oder landwirtschaftlichen Flächen verhindert.

Fazit: Aus wirtschaftlicher, ökologischer und verkehrstechnischer Sicht stellt sich für uns daher die Trasse 5a als bester Kompromiss heraus – auch die Trasse 4 ist akzeptabel.

Wir bitten um Aufklärung, wenn es andere uns bislang nicht bekannte Gründe für ein Festhalten an der Trasse 5 gibt.

Ansonsten bitten wir um Korrektur der unsererseits angemarkten Punkte und Berücksichtigung der Trasse 5a im weiteren Verfahren.

genannte Fläche zu überplanen, wobei an dieser Stelle davon ausgegangen wird, dass es sich um das Flurstück 143/21, Flur 15 der Gemarkung Eversten handelt. Der Rat der Stadt Oldenburg hat in seiner Sitzung am 25.03.2019 beschlossen, dass die Flächen in diesem Bereich aus dem Gewerbeflächenentwicklungskonzept gestrichen werden. Die ehemals perspektivisch enthaltenen Gewerbeflächen entlang der Entlastungsstraße sind damit nicht mehr Teil des Gewerbeflächenentwicklungskonzeptes. Sehr wohl aber ließen sich die vorhandenen Gewerbegebiete rückwärtig an die Entlastungsstraße anschließen und böten damit eine verbesserte Anbindung an die Alexanderstraße.

Das Flurstück wird lediglich anteilig und nicht vollständig zur Deckung des Kompensationsbedarfs durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in Anspruch genommen.

Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich.

Bei dem Erstellen der Planunterlagen hat sich in einer methodisch mehrstufigen Alternativprüfung von zehn untersuchten Varianten am Ende die Variante 5 als die vorzugswürdigste Variante (siehe Begründung zum Bebauungsplan, Kap. 2) herauskristallisiert.

Wie vorangegangen bereits dargelegt, ist es nicht planerische Zielsetzung eine neue unmittelbare Anbindung an das Einkaufszentrum Wechloy umzusetzen, wodurch die Varianten 4 und 5a nicht entsprechend zielwirksam sind.

Dies entspricht nicht den drei Hauptabwägungsargumenten (Verbindungsfunktion der Entlastungsstraße für alle Verkehrsteilnehmer, Fahrstreckenlängen [km] der Trassenvarianten (Entfernung zw. Peerdebrok und Ammerländer Heerstraße), geringstmögliche Zerschneidung von naturschutzfachlich wertvollen zusammenhängenden Flächen) der Stadt Oldenburg für die Trassenuntersuchung (vgl. Kap. 2.4 der Begründung).

Das vorangestellte, städtebauliche Ziel besteht vielmehr darin, die mit Hilfe des Baurechtes geschaffenen eingeschränkten Gewerbegebiete der eigentlichen Zielgruppe, unter anderem dem Handwerk und dem produzierenden Gewerbe, vorzuhalten und die gewerblichen Verkehre direkt auf die übergeordnete Straße, der Ammerländer Heerstraße (K 348), zu leiten.

Bei Varianten 4 und 5a sind zudem erhebliche Wechselwirkungen im Bauablauf mit dem Gewerbegebiet an der Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg zu erwarten. Gewerbliche Verkehre aus dem zukünftigen Gewerbegebiet auf dem Fliegerhorst werden bei Variante 4 und 5a zusätzlich zu dem bereits vorhandenen gewerblichen Verkehr auf dem Posthalterweg zugeleitet. Auch wird die Entlastungsstraße nicht zur Erschließung von Famila gebaut. Der Großteil der zusätzlichen Verkehre (von bzw. auf die Entlastungsstraße) hat nicht Ziel oder Quelle bei Einzelhandelsstandort Wechloy oder bei den Bestandsgewerbeflächen

an der Ammerländer Heerstraße.

Der Trassenverlauf der Variante 5 kann, mit einer direkten Verbindung zweier klassifizierten Straßen (Alexanderstraße (L 824) und der Ammerländer Heerstraße (K 348)), somit zu einer Verbesserung der Verkehrserschließung der nördlichen Stadtgebiete und insbesondere zur Entlastung des stark beeinträchtigten Verkehrs auf der Alexanderstraße eine Verbindungsstraße zwischen Alexanderstraße (L 824) und der Ammerländer Heerstraße (K 348) beitragen. Folglich wird das Hauptstraßennetz der Stadt Oldenburg mit dieser Trassenführung ergänzt. Ebenso besitzt die Variante 5 die kürzeste Gesamtstreckenlänge und die geringstmögliche Zerschneidung von naturschutzfachlich wertvollen zusammenhängenden Flächen (vgl. Begründung Kap. 2.4).

Der gesamte Abwägungsprozess kann der Begründung entnommen werden. Zusammengefasst sprechen drei Hauptargumente für die Variante 5:

1. Die Variante 5 verbindet zwei klassifizierte Straßen **direkt** miteinander. Sie hat im Hauptverkehrsstraßennetz der Stadt eine direkte Verbindungsfunktion für alle Verkehrsteilnehmer.
2. Die Variante 5 bildet die **kürzeste** Fahrstrecke zwischen Alexanderstraße und Ammerländer Heerstraße.
3. Die Variante 5 **zerschneidet** den **Naturraum am wenigsten**, nämlich nur am Rand.

Die Varianten 5a und 4 erfüllen diese Kriterien nicht.

Mit den im Verfahren vorgelegten Gutachten und der durchgeführten Trassenvariantenanalyse, unter Berücksichtigung der heutigen Bedarfe und Entwicklungen, wurde die vorliegende Trassenführung fach- und sachgerecht, im Rahmen einer ergebnisoffenen und gerechten Abwägung aller öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gem. § 1 Abs. 7 Baugesetzbuch (BauGB), ermittelt.

**78. ÄNDERUNG DES FLÄCHENNUTZUNGSPLANES
UND
BEBAUUNGSPLAN N-777 G
(FLIEGERHORST / HALLENSICHEL-OST / ENTLASTUNGSSTRAßE)**

Prüfung der Stellungnahmen

Öffentliche Auslegung vom 30.04.2020 bis zum 12.06.2020

Nr.:	Schreiben vom:		Lage der Fläche:
1	03.06.2020	Landkreis Ammerland Ammerlandallee 12 26655 Westerstede	Fliegerhorst/ Hallensichel-Ost/ Entlastungsstraße

Stellungnahmen

Die Originale der Stellungnahmen liegen in den Sitzungen des Ausschusses für Stadtplanung und Bauen/VA/Rates vor. Der Originaltext der Stellungnahmen ist im Folgenden wiedergegeben.

Bereits im Rahmen eines Informationsgespräches am 05.12.2018 zur geplanten Erschließung des ehemaligen Fliegerhorstes hat der Landkreis Ammerland darauf hingewiesen, dass er alle Varianten der Verbindungsstraße, die direkt auf die Ammerländer Heerstraße münden, als kritisch ansehe.

Die nun vorliegende, seitens der Stadt Oldenburg favorisierte Planung sieht die verkehrliche Erschließung des ehemaligen Fliegerhorstes unmittelbar an die Ammerländer Heerstraße vor. Die geplante Erschließungsstraße befindet sich nur wenige Meter vom Posthalterweg entfernt. Somit wird bei Umsetzung der Planung in unmittelbarer Nähe des vorhandenen, lichtsignalgesteuerten und stark belasteten Knotenpunktes ein weiterer Knotenpunkt entstehen, der sich negativ auf den Verkehrsfluss und damit auf die Leichtigkeit des Verkehrs auswirken wird.

Es ist insbesondere während des Berufsverkehrs damit zu rechnen, dass der Rückstau an dem vorhandenen Knotenpunkt sich bis in den neuen Knotenpunkt hinein aufbauen wird. Bei einem entsprechenden Verkehrsdruck,

Prüfungsvorschläge

Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich.

Durch die direkte Anbindung der Entlastungsstraße an die Ammerländer Heerstraße entsteht ein neuer signalisierter Knotenpunkt in etwa 170 m Entfernung zum Knotenpunkt Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg. Um zu vermeiden, dass sich die beiden Knotenpunkte gegenseitig überstauen, müssen die Signalsteuerungen beider Knotenpunkte aufeinander abgestimmt werden. Hierdurch wird erreicht, dass starke Ströme den jeweils zweiten Knotenpunkt ohne Halt passieren können, um den inneren Stauraum freizuhalten.

Durch die Koordinierung kommt es für den Großteil der Fahrzeuge im Zuge der Ammerländer Heerstraße nicht zu einem weiteren Halt durch die zusätzliche Lichtsignalanlage. Die Verkehrsuntersuchung von SHP von 2019 zeigt, dass die Gerausfahrströme am Knotenpunkt Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg die Qualitätsstufe C aufweisen und am neu entstehenden Knotenpunkt Ammerländer Heerstraße/Entlastungsstraße die Qualitätsstufe B. Zudem sind die Rückstaulängen mit 122 m bzw. 95 m deutlich geringer als der vorhandene Stauraum, so dass

der an diesem Knotenpunkt unterstellt werden kann, muss außerdem in Betracht gezogen werden, dass durch das Fehlverhalten von Verkehrsteilnehmern nicht nur die Leichtigkeit des Verkehrs, sondern in der Folge auch die Verkehrssicherheit beeinträchtigt werden wird.

Das bereits vorliegende Verkehrsgutachten, das sich im Wesentlichen mit dem Vergleich der in Betracht gezogenen Varianten befasst, favorisiert aus verkehrlicher Sicht die Variante 4, bei der die Erschließungsstraße auf den Posthalterweg mündet. Die Stadt Oldenburg plant nun abweichend davon den direkten Anschluss an die Ammerländer Heerstraße.

– auch in den Hauptverkehrszeiten – nicht mit einer gegenseitigen Überstauung zu rechnen ist. Entsprechend sind auch keine negativen Auswirkungen im Hinblick auf die Verkehrssicherheit zu erwarten.

Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich, jedoch wird zur redaktionellen Klarstellung die „Ergänzende Untersuchung“ (mikroskopische Verkehrsflusssimulation) (vgl. ergänzende Verkehrsuntersuchung zum B-Plan N-777G – Knotenpunktuntersuchung Variante 5, Stand Februar 2020) den Planunterlagen beigelegt. Da sich durch die mikroskopische Verkehrsflusssimulation jedoch keine neuen Ergebnisse für die Planunterlagen - insbesondere nicht für das Abwägungsergebnis - ergeben, wird diese lediglich zur redaktionellen Klarstellung den Planunterlagen beigelegt. Nach Köster (a.a.O. Rnr. 9 zu § 4a; OVG Lüneburg, Beschluss vom 10. Mai 2016 – 1 MN 180/15 –, juris Rnr. 28) löst auch die Einholung eines Gutachtens, wenn damit keine Planänderung verbunden ist, sondern lediglich erhobenen Einwendungen nachgegangen wird, keine Pflicht zur neuen Beteiligung aus. Dies gilt erst recht, wenn das Gutachten schon vorhanden war, nur nicht mit ausgelegt wurde, wie im vorliegenden Fall.

Diese mikroskopische Verkehrsflusssimulation bestätigt dabei die Ergebnisse des SHP Gutachtens aus dem Jahr 2019 und dient folglich als Untermauerung der in der öffentlichen Auslegung bereits dargelegten Ergebnisse sowie der Trassenentscheidung des Abwägungsprozesses.

In dieser ergänzenden Verkehrsuntersuchung wurde für den entstehenden Knotenpunkt der Trassenvariante 5 (Ammerländer Heerstraße/Entlastungsstraße sowie die damit im Zusammenhang stehenden Knotenpunkte Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg/Am Tegelbusch sowie Posthalterweg/Am Heidbrook) eine vertiefte Untersuchung zu den zu erwartenden Verkehrsqualitäten durchgeführt. Die Trassenvariante 5 wurde dabei für die maßgebende Spitzenstunde (nachmittags) simuliert. Es wurden verschiedene Ausbauzustände für die Trassenvariante 5 untersucht, die sich bezüglich der Knotenpunktgestaltung bzw. der Gestaltung des Verkehrsraumes zwischen den Knotenpunkten unterscheiden. Die im Rahmen der Trassenuntersuchung getroffenen bzw. mit der Stadtverwaltung abgestimmten Annahmen zu Verkehrserzeugung und Verkehrsbelastung hatten darin weiterhin Bestand. Bezüglich der anzusetzenden Belastungen innerhalb der Verkehrssimulation sowie der zu berücksichtigenden Signaltechnik erfolgte eine ergänzende Abstimmung mit der Stadtverwaltung. Als Ergänzung bzw. zur Evaluation führte die Stadtverwaltung noch Zählungen durch, die zur Ableitung der Dimensionierungsbelastungen hinzugezogen wurden.

Die im Steckbrief dargestellten Verkehrsqualitäten für die Variante 5 (gilt auch für 3a, 3b und 3c) beruhen auf den Ergebnissen der Verkehrsflusssimulation und

Die verkehrliche Situation auf diesem Streckenabschnitt der Ammerländer Heerstraße mit Auswirkungen in den Landkreis Ammerland hinein wurde bereits in der Vergangenheit von den betroffenen Ortsbürgervereinen bemängelt, da negative Auswirkungen für die Ortschaft Ofen zu befürchten sind. Seitens des Landkreises Ammerland wird erneut die Bitte an die Stadt Oldenburg gerichtet, hinsichtlich der nun favorisierten Variante die Ziel- und Quellverkehre differenziert darzustellen, um eine Prognose zum zukünftigen Verkehrsfluss abgeben zu können.

zwar auf dem optimierten Ausbauzustand. Die Knotenpunkte wurden als voneinander abhängige Knotenpunkte behandelt und es wurde überprüft, ob sie sich gegenseitig überstauen. Dies ist nicht der Fall. Eine Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, die durch eine Simulation abgebildet werden kann, ist damit gegeben.

Die Qualitätsstufe D ergibt sich demnach sowohl aus der ergänzenden Untersuchung (mikroskopische Verkehrsflusssimulation) also auch aus den SHP-Gutachten von 2019. Das Regelprofil des endgültigen Trassenverlaufs der Variante 5 ist der Anlage 5, der Begründung zum Bebauungsplan, zu entnehmen. Dieses wurde vom Amt für Verkehr und Straßenbau der Stadt Oldenburg, unter Einbeziehung aller notwendigen Parameter und der örtlichen Gegebenheiten, erarbeitet. Mit dieser ergänzenden Verkehrsuntersuchung (mikroskopische Verkehrsflusssimulation) wurden folglich die Verkehrsflüsse über beide Knoten ausreichend ermittelt.

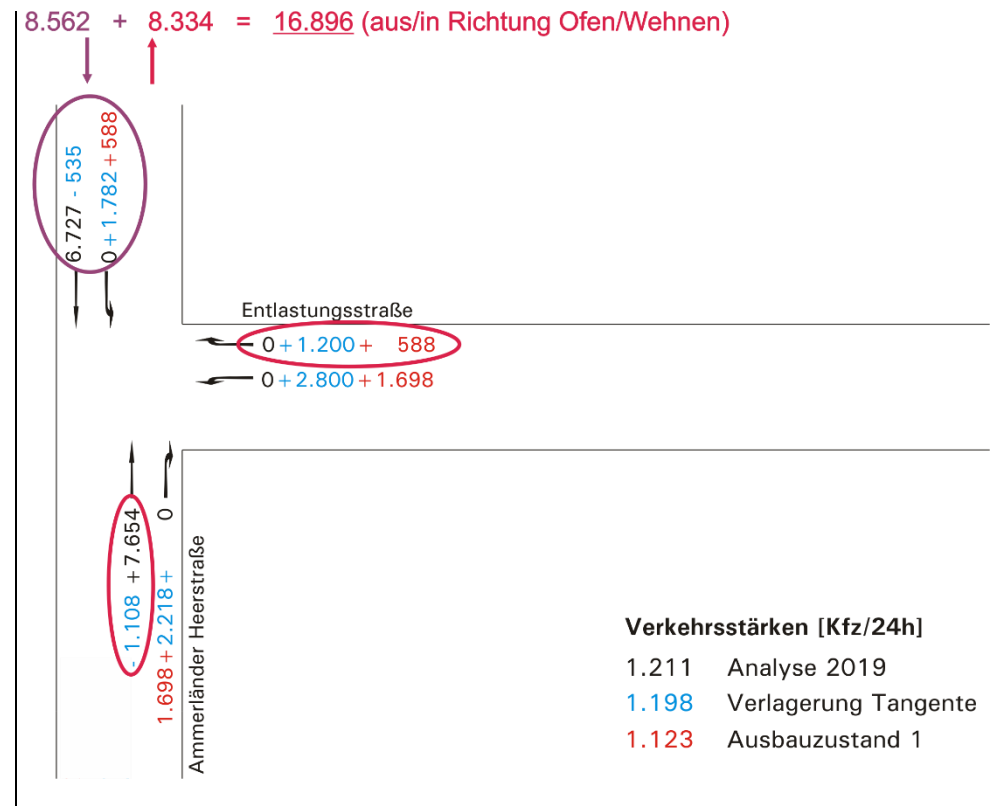
Die Analyseverkehrsstärken für die Knotenpunkte Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg und Posthalterweg/Am Heidbrook wurden SHP von der Stadt Oldenburg zur Verfügung gestellt. Die Prognosezahlen sind im Gutachten von 2019 zur Trassenwahl (vgl. Bebauungsplan N-777G, Trassenvarianten der Erschließung, Bewertung; Stand November 2019) dokumentiert. In der ergänzenden Verkehrsuntersuchung (mikroskopische Verkehrsflusssimulation) zum B-Plan N-777G ist dazu die Zusammensetzung der Analyse- und Prognosezahlen dargestellt.

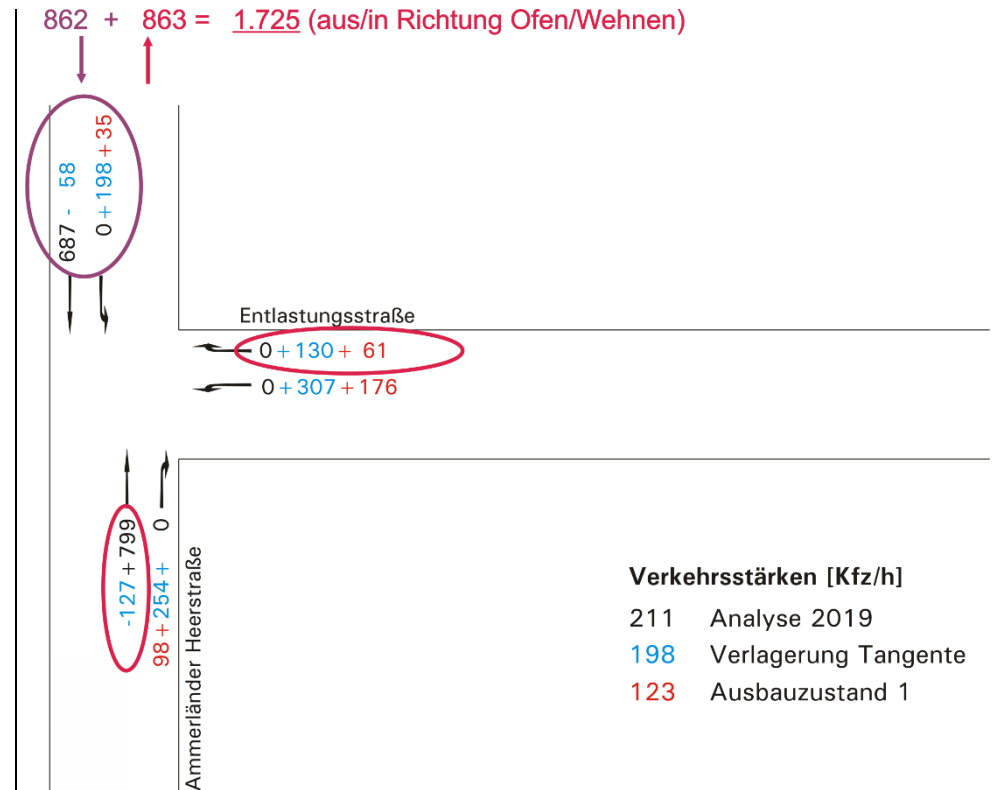
Die Trassenvariante 5 wurde dazu für die maßgebende nachmittägliche Spitzenstunde simuliert (vgl. mikroskopische Verkehrsflusssimulation). Hier wurden verschiedene Ausbauzustände für die Trassenvariante 5 durchgearbeitet und bewertet.

Dass die Trassenvariante 5 ausreichend leistungsfähig ist, kann somit auch der zusätzlichen mikroskopische Verkehrsflusssimulation entnommen werden.

Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich.

Im Zusammenhang mit der Projektentwicklung am Fliegerhorst und der Schaffung einer Entlastungsstraße zwischen der Alexanderstraße und der Ammerländer Heerstraße wird es zu einer zusätzlichen Mehrbelastung der Ammerländer Heerstraße kommen. Prognostiziert wurden für die Fahrtrichtung Norden (Ofen/Wehnen) etwa 15% mehr Verkehr am Tag (Querschnitt nördlich des Knotenpunktes Ammerländer Heerstraße/Entlastungsstraße: 14.381 Kfz/24 h im Bestand/Analyse + 2.465 Kfz/24 h zusätzlicher Verkehr = 16.896 Kfz/24 h). In der maßgebenden Spitzenstunde am Nachmittag ist mit 14 % mehr Verkehr zu rechnen (1.485 Kfz/h im Bestand + 240 Kfz/h zusätzlicher Verkehr = 1.725 Kfz/h).





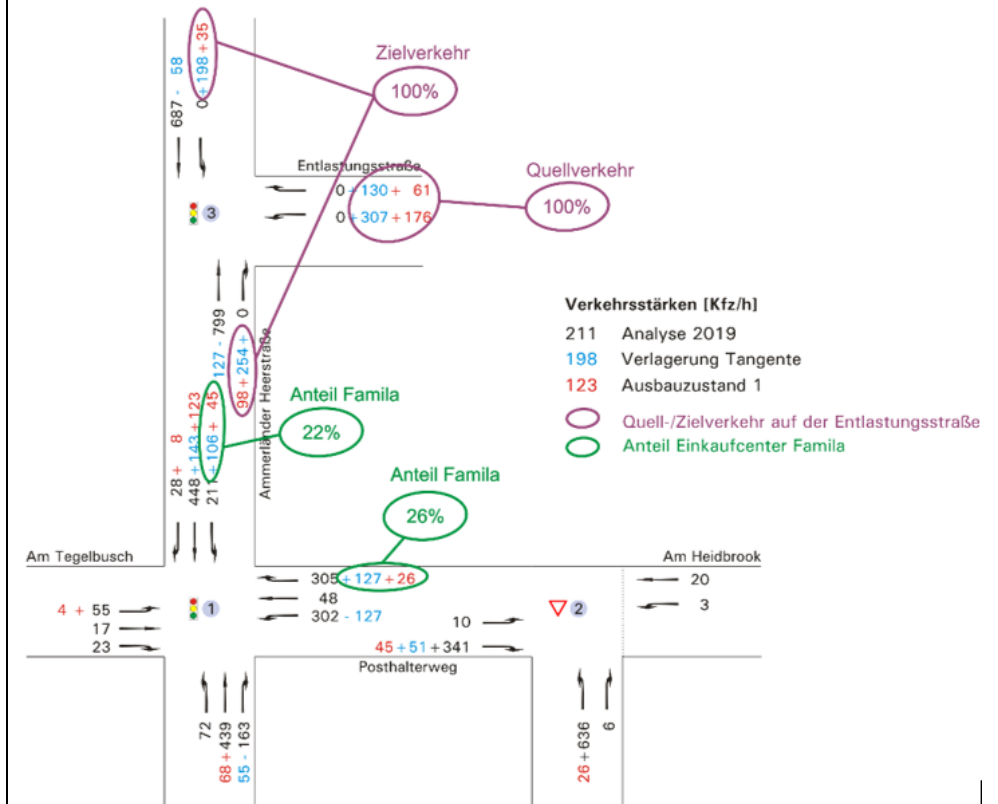
Die Ammerländer Heerstraße ist jedoch eine Kreisstraße und damit dazu bestimmt regionale und ggf. überregionale Verkehre aufzunehmen. Die Netzwirkung durch die Entlastungsstraße und die Realisierung des Bebauungsplangebietes lassen erhebliche positive Wirkungen erwarten, die die verkehrlichen Nachteile im Zuge der Ammerländer Heerstraße deutlich überwiegen.

Die gewerblichen Verkehre werden zudem direkt und auf kürzestem Weg von der Entlastungsstraße auf die Autobahn A 28 fahren und die nebenstehend genannte Ortschaft Ofen nicht durchfahren. Auch ist die Hermann-Ehlers-Straße, ebenso wie die Ammerländer Heerstraße, eine Kreisstraße (K 348), die ebenso dazu bestimmt ist regionale und ggf. überregionale Verkehre aufzunehmen.

Bei der Trassenvariante 5 fahren darüber hinaus im Zielverkehr 151 Kfz/h ($106+45$ Kfz/h) in den Posthalterweg. Bezogen auf den Gesamtverkehr der Entlastungsstraße Richtung Westen ($130 + 61 + 307+176$ Kfz/h = 674 Kfz/h) sind dies ca. 22 Prozent. Im Quellverkehr kommen von Famila 153 Kfz/h ($127+26$ Kfz/h) (ca. 26

Prozent). Bezogen auf den Gesamtverkehr der Entlastungsstraße Richtung Osten (98 + 254 + 198 + 35 Kfz/h = 585 Kfz/h) sind dies 26 %. Wird die Summe des Quell- und Zielverkehrs (151 + 153 = 304 Kfz/h) auf die Querschnittsbelastung der Entlastungsstraße (674 + 585 = 1.259 Kfz/h) bezogen, so ergibt sich ein Anteil von ca. 24 %.

Etwa drei Viertel des Verkehrs, der über die Entlastungsstraße kommt bzw. dort hinfährt, hat damit nicht Quelle oder Ziel bei Familia, s. nachstehende Abbildung.



Dass die Trassenvariante 5 ausreichend leistungsfähig ist, kann auch der zusätzlichen „ergänzende Untersuchung“ (Simulation) entnommen werden.

Der Landkreis Ammerland gibt ausdrücklich zu bedenken, dass die Erschließung über den Posthalterweg zwar eine stärkere Belastung dieses Streckenabschnittes mit sich bringt, für den übergeordneten Verkehr der Ammerländer Heerstraße aber bei Anpassung der Phasen der vorhandenen Lichtsignalanlage die im Interesse der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs bessere Alternative darstellt.

Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich.

Die Verkehrsuntersuchung von SHP Ingenieure zeigt, dass es bei den verschiedenen Varianten zur Anbindung der Entlastungsstraße an die Ammerländer Heerstraße zwar zu unterschiedlichen Verkehrsqualitäten für unterschiedliche Ströme kommt, diese sich aber nur geringfügig unterscheiden. Zudem wurde gezeigt, dass alle Varianten eine ausreichende Verkehrsqualität und Sicherheit aufweisen.

**78. ÄNDERUNG DES FLÄCHENNUTZUNGSPLANES
UND
BEBAUUNGSPLAN N-777 G
(FLIEGERHORST / HALLENSICHEL-OST / ENTLASTUNGSSTRAßE)**

Prüfung der Stellungnahmen

Öffentliche Auslegung vom 30.04.2020 bis zum 12.06.2020

Nr.:	Schreiben vom:		Lage der Fläche:
2	10.06.2020	Gemeinde Bad Zwischenahn Am Brink 9 26160 Bad Zwischenahn	Fliegerhorst/ Hallensichel-Ost/ Entlastungsstraße

Stellungnahmen

Die Originale der Stellungnahmen liegen in den Sitzungen des Ausschusses für Stadtplanung und Bauen/VA/Rates vor. Der Originaltext der Stellungnahmen ist im Folgenden wiedergegeben.

Die Gemeinde Bad Zwischenahn hat in dieser Angelegenheit bereits am 18.09.2019 eine Stellungnahme abgegeben, die inhaltlich aufrechterhalten wird. Die Gemeinde befürwortet danach eine Trasse, die über den Posthalterweg an die Ammerländer Heerstraße anbindet. Diese treffen im Einmündungsbereich zur Ammerländer Heerstraße auf eine gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur mit Lichtsignalanlage.

Prüfungsvorschläge

Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich, jedoch wird zur redaktionellen Klarstellung die „Ergänzende Untersuchung“ (mikroskopische Verkehrsflusssimulation) (vgl. ergänzende Verkehrsuntersuchung zum B-Plan N-777G – Knotenpunktuntersuchung Variante 5, Stand Februar 2020) den Planunterlagen beigelegt.

Da sich durch die mikroskopische Verkehrsflusssimulation jedoch keine neuen Ergebnisse für die Planunterlagen - insbesondere nicht für das Abwägungsergebnis - ergeben, wird diese lediglich zur redaktionellen Klarstellung den Planunterlagen beigelegt. Nach Köster (a.a.O. Rnr. 9 zu § 4a; OVG Lüneburg, Beschluss vom 10. Mai 2016 – 1 MN 180/15 –, juris Rnr. 28) löst auch die Einholung eines Gutachtens, wenn damit keine Planänderung verbunden ist, sondern lediglich erhobenen Einwendungen nachgegangen wird, keine Pflicht zur neuen Beteiligung aus. Dies gilt erst recht, wenn das Gutachten schon vorhanden war, nur nicht mit ausgelegt wurde, wie im vorliegenden Fall.

Diese mikroskopische Verkehrsflusssimulation bestätigt dabei die Ergebnisse des SHP Gutachtens aus dem Jahr 2019 und dient folglich als Untermauerung der in

der öffentlichen Auslegung bereits dargelegten Ergebnisse sowie der Trassenentscheidung des Abwägungsprozesses.

In dieser ergänzenden Verkehrsuntersuchung wurde für den entstehenden Knotenpunkt der Trassenvariante 5 (Ammerländer Heerstraße/Entlastungsstraße sowie die damit im Zusammenhang stehenden Knotenpunkte Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg/Am Tegelbusch sowie Posthalterweg/Am Heidbrook) eine vertiefte Untersuchung zu den zu erwartenden Verkehrsqualitäten durchgeführt. Die Trassenvariante 5 wurde dabei für die maßgebende Spitzenstunde (nachmittags) simuliert. Es wurden verschiedene Ausbauzustände für die Trassenvariante 5 untersucht, die sich bezüglich der Knotenpunktgestaltung bzw. der Gestaltung des Verkehrsraumes zwischen den Knotenpunkten unterscheiden. Die im Rahmen der Trassenuntersuchung getroffenen bzw. mit der Stadtverwaltung abgestimmten Annahmen zu Verkehrserzeugung und Verkehrsbelastung hatten darin weiterhin Bestand. Bezüglich der anzusetzenden Belastungen innerhalb der Verkehrssimulation sowie der zu berücksichtigenden Signaltechnik erfolgte eine ergänzende Abstimmung mit der Stadtverwaltung. Als Ergänzung bzw. zur Evaluation führte die Stadtverwaltung noch Zählungen durch, die zur Ableitung der Dimensionierungsbelastungen hinzugezogen wurden.

Die im Steckbrief dargestellten Verkehrsqualitäten für die Variante 5 (gilt auch für 3a, 3b und 3c) beruhen auf den Ergebnissen der Verkehrsflusssimulation und zwar auf dem optimierten Ausbauzustand. Die Knotenpunkte wurden als voneinander abhängige Knotenpunkte behandelt und es wurde überprüft, ob sie sich gegenseitig überstauen. Dies ist nicht der Fall. Eine Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, die durch eine Simulation abgebildet werden kann, ist damit gegeben. Mit dieser ergänzenden Verkehrsuntersuchung (mikroskopische Verkehrsflusssimulation) wurden folglich die Verkehrsflüsse über beide Knoten ausreichend ermittelt.

Die beiden Knotenpunkte Ammerländer Heerstraße/Entlastungsstraße (neuer Knotenpunkt) und Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg liegen recht nah bei einander, wären in der Trassenvariante 5 beide zu signalisieren und die Signalisierung aufeinander abzustimmen. Gleiches gilt aber auch für die Trassenvarianten, die an den Posthalterweg anschließen, wie z.B. Trassenvariante 4: auch hier gäbe es zwei dicht aufeinander folgende signalisierte Knotenpunkte, da der heute vorfahrtgeregelte Knotenpunkt Posthalterweg/Am Heidbrook signalisiert werden muss, um leistungsfähig zu sein. Eine Koordinierung beider Knotenpunkte wäre auch hier ggf. sinnvoll. Zu welchen Rückstauerreignissen es in der maßgebenden Spitzenstunde (nachmittags) im Posthalterweg und der Straße Am Heidbrook kommt ist der Darstellung der Verkehrsqualitäten im zugehörigen Steckbrief zu entnehmen.

Bei den anderen Varianten befürchten wir, dass Autofahrer auf dem Weg zur Autobahn oder auch nach Bad Zwischenahn die stark belastete Hermann-Ehlers-Straße durch die Bauerschaften Ofen und Wehnen befahren werden. Dieses würde zu einer weiteren Verkehrsbelastung in den genannten Bauerschaften führen.

Das Ziel sollte stattdessen sein, möglichst viel Verkehr auf kurzem Wege auf die dafür verkehrstechnisch ausgelegte Autobahn zu führen und die genannte Kreisstraße nicht zusätzlich zu belasten.

Dass die Trassenvariante 5 ausreichend leistungsfähig ist, kann somit auch der zusätzlichen mikroskopische Verkehrsflusssimulation entnommen werden.

An dieser Stelle wird erneut auf die drei Hauptargumente hingewiesen (vgl. auch Kap. 2.4 der Begründung).

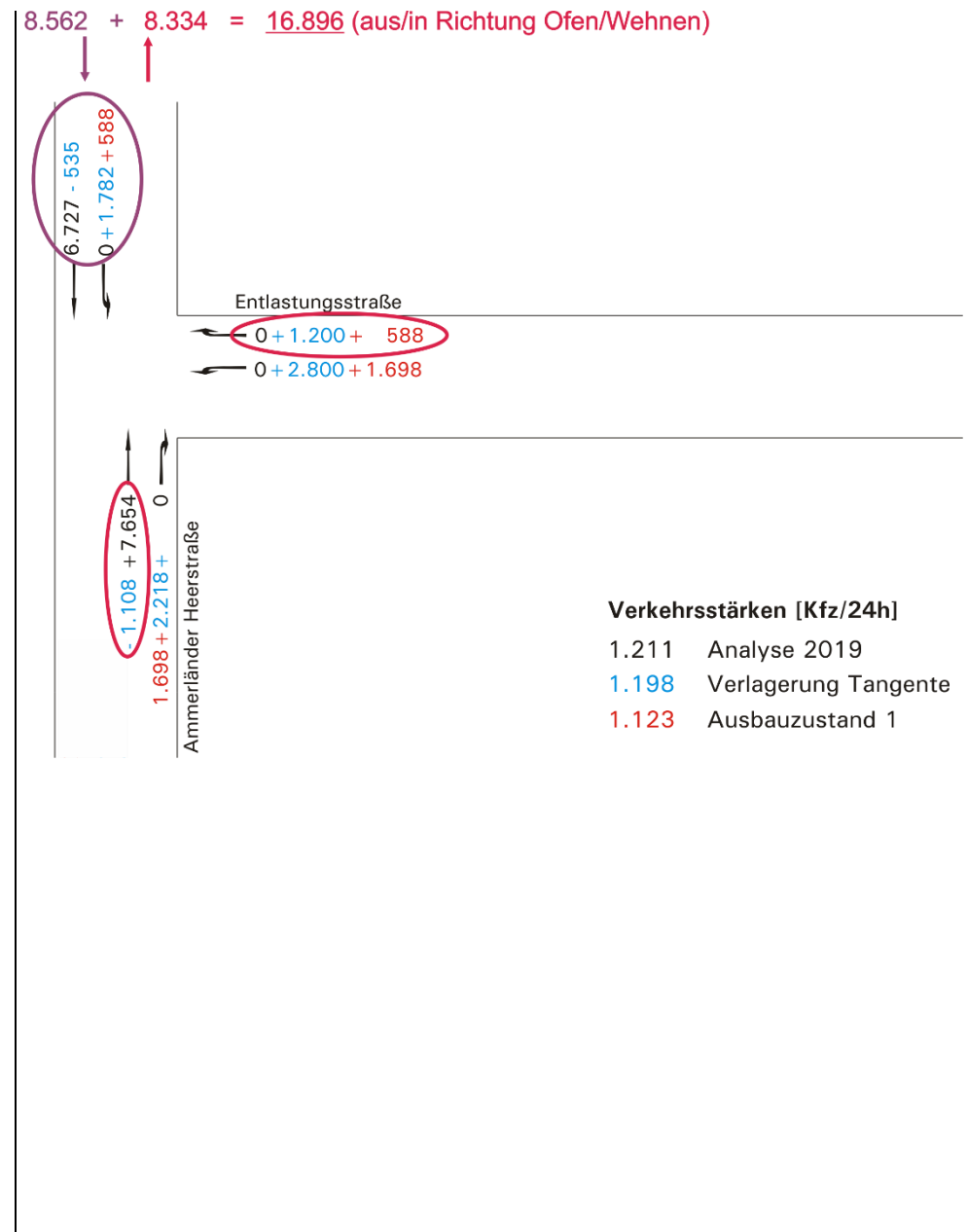
Die drei Hauptabwägungsargumente der Stadt Oldenburg für die Trassenuntersuchung sind dabei folgende: 1. Verbindungsfunktion der Entlastungsstraße für alle Verkehrsteilnehmer, 2. Fahrstreckenlängen [km] der Trassenvarianten (Entfernung zw. Peerdebrok und Ammerländer Heerstraße), 3. geringstmögliche Zerschneidung von naturschutzfachlich wertvollen zusammenhängenden Flächen (vgl. Kap. 2.4 der Begründung).

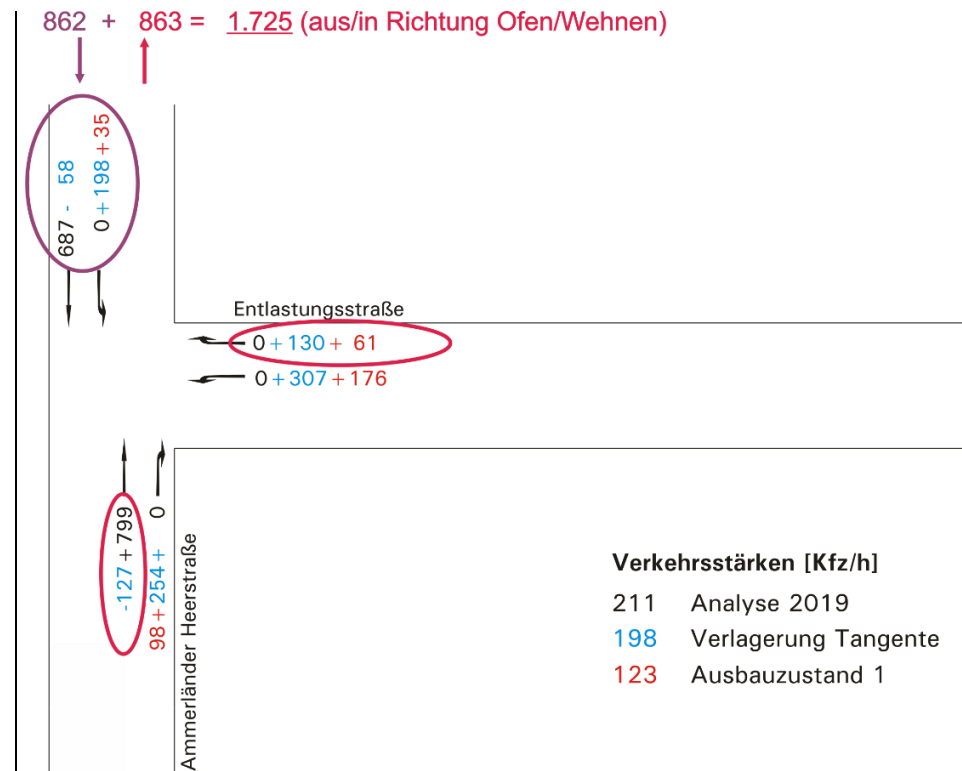
Ebenso ist es nicht planerische Zielsetzung eine neue unmittelbare Anbindung an das Einkaufszentrum Wechloy umzusetzen, wodurch die Varianten 4 und 5a nicht weiter in Betracht kommen. Das vorangestellte, städtebauliche Ziel besteht vielmehr darin, die mit Hilfe des Baurechtes geschaffenen eingeschränkten Gewerbegebiete der eigentlichen Zielgruppe, nämlich dem Handwerk und dem produzierenden Gewerbe, vorzuhalten und die gewerblichen Verkehre direkt auf die übergeordnete Straße, der Ammerländer Heerstraße (K 348), zu leiten.

Schlussendlich wurde die Variante 5 in der Gesamtabwägung als die verträglichste Lösung herausgestellt, da sie im Verhältnis die günstigsten Eigenschaften hat. Zudem wird sie den Grundsätzen des Vermeidungs- und Minderungsgebots in vollem Umfang, bei gleichzeitiger Erfüllung des übergeordneten Planungszieles -der drei Hauptabwägungsargumente- sowie der ergebnisoffenen und gerechten Abwägung aller öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gem. § 1 Abs. 7 Baugesetzbuch (BauGB) gerecht.

Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich.

Im Zusammenhang mit der Projektentwicklung am Fliegerhorst und der Schaffung einer Entlastungsstraße zwischen der Alexanderstraße und der Ammerländer Heerstraße wird es zu einer zusätzlichen Mehrbelastung der Ammerländer Heerstraße kommen. Prognostiziert wurden für die Fahrtrichtung Norden (Ofen/Wehnen) etwa 15 % mehr Verkehr am Tag (Querschnitt nördlich des Knotenpunktes Ammerländer Heerstraße/Entlastungsstraße: 14.381 Kfz/24 h im Bestand/Analyse + 2.465 Kfz/24 h zusätzlicher Verkehr = 16.896 Kfz/24 h). In der maßgebenden Spitzenstunde am Nachmittag ist mit 14 % mehr Verkehr zu rechnen (1.485 Kfz/h im Bestand + 240 Kfz/h zusätzlicher Verkehr = 1.725 Kfz/h).





Die Ammerländer Heerstraße ist jedoch eine Kreisstraße und damit dazu bestimmt regionale und ggf. überregionale Verkehre aufzunehmen. Die Netzwirkung durch die Entlastungsstraße und die Realisierung des Bebauungsplangebietes lassen erhebliche positive Wirkungen erwarten, die die verkehrlichen Nachteile im Zuge der Ammerländer Heerstraße deutlich überwiegen. Die gewerblichen Verkehre werden zudem direkt und auf kürzestem Weg von der Entlastungsstraße auf die Autobahn A 28 fahren und die nebenstehend genannten Bauernschaften nicht durchfahren. Auch ist die Hermann-Ehlers-Straße, ebenso wie die Ammerländer Heerstraße, eine Kreisstraße (K 348), die ebenso dazu bestimmt ist regionale und ggf. überregionale Verkehre aufzunehmen.

Die Variante 5 führt außerdem durch ein Waldgebiet, welches nach Möglichkeit erhalten bleiben sollte.

Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich.

Es standen am Anfang des Planungsprozesses zehn verschiedene Trassenvarianten (1, 1a, 2, 3a, 3b, 3c, 4, 4a, 5 und 5a) zur Diskussion, welche mittels der durchgeführten Trassenvariantenanalyse (vgl. Kap. 2 der Begründung zum Bebauungsplan) ergebnisoffen und gerecht unter Berücksichtigung von entscheidungsrelevanten, öffentlichen und privaten Belangen gegen- und untereinander gem. § 1 Abs. 7 BauGB abgewogen wurden.

Dabei wurden die Trassenvarianten mit ihren Auswirkungen in Bezug auf die Schutzgüter des UVPG Mensch, Pflanzen und Tiere sowie biologische Vielfalt, Boden und Fläche, Wasser, Klima/Luft, Landschaft, Kultur- und sonstige Sachgüter, sowie weiteren Bewertungsfeldern wie Verkehr, Wirtschaftlichkeit, Berührung privater Belange und weiteren öffentlichen Belangen samt deren zugehörigen Wirkfaktoren dargestellt. Folglich wurden auch die naturschutzfachlichen Belange ausreichend berücksichtigt.

Diese umfassende Betrachtung sämtlicher, aufgeführter Kriterien dient zielführend dazu, dass die unter Berücksichtigung aller Belange objektiv am besten geeignete Variante herausgearbeitet werden konnte.

Mit der verbal-argumentativen Abwägung, die über dem gesamten Bewertungsprozess der Trassenanalyse steht, wurde letztendlich eine Trassenentscheidung getroffen. Dabei wurden von der Stadt Oldenburg nochmals alle Belange gegeneinander und untereinander gerecht abgewogen und schlussendlich ausschlaggebende Abwägungskriterien des eigentlichen und übergeordneten Planungsziels zur Trassenfindung bestimmt.

Hinsichtlich der Trassenlänge ist anzuführen, dass alle Trassen vom Startpunkt bis zum Anschlusspunkt an die Ammerländer Heerstraße betrachtet wurden, wodurch eine Einheitlichkeit in der Bewertung erzielt werden konnte. Die Variante 5 besitzt dabei die kürzeste Gesamtstreckenlänge.

Daneben wurde auch die geringstmögliche Zerschneidung von naturschutzfachlich wertvollen zusammenhängenden Flächen als ein Hauptabwägungsargument bestimmt (vgl. Begründung Kap. 2.4):

Hinsichtlich der geringstmöglichen Zerschneidungseffekte, der nach der Filterstufe III übrig gebliebenen Varianten 4, 5 und 5a, tangieren die Variante 4 und 5a in der Grobtrassierung die Überplanung von Gemeinbedarfsflächen und Sonderbauflächen. Zwar kann der Trassenverlauf optimiert werden, sodass diese Flächen nicht mehr betroffen sind, allerdings wird durch die Verschiebung der Trasse in nördliche Richtung dann der dort befindliche Wald tangiert. Es müsste dabei auf einer Breite zw. 3 m-4,5 m in den Waldrand am Posthalterweg eingegriffen werden, zzgl. 2-5m temporären Arbeitsstreifen. Auch müsste auf einer Breite zw. 2 m-8 m in den Waldrand am Heidbrook eingegriffen werden, zzgl. 2-5m temporären Arbeitsstreifen.

Aus der Sicht der Gemeinde kommt zudem eine indirekte verkehrliche Anbindung an den Brokhauser Weg nicht in Betracht. Eine solche Anbindung ist ggf. nur als fuß- und radläufige Anbindung denkbar.

Variante 5 hingegen muss weder großzügig private Flächen umgehen, noch werden durch ihre Optimierung weitere Waldflächen überplant. Nach Einschätzung der Unteren Naturschutzbehörde ist bei der Variante 5 eine eher randliche Durchschneidung gegenüber einer zentralen Durchschneidung möglich. Daneben bedingt die Variante 5 die geringstmögliche Zerschneidung von naturschutzfachlich wertvollen zusammenhängenden Flächen (Schutzgut Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt) aufgrund der Möglichkeit der Optimierung des Trassenverlaufs.

Dies wird durch fachgutachterliche Einschätzung sowie nach Einschätzung der Unteren Naturschutzbehörde bestätigt.

Die Variante 5 verläuft bereits in der Grobplanung randlich eines zusammenhängenden Flächenkomplexes, sodass dieser in weiten Teilen erhalten bleibt, während insbesondere die Variante 4 für eine Zerschneidung des Flächen- und Habitatkomplexes sorgt. Darüber hinaus sorgen die im Bebauungsplan festgesetzten Amphibienleiteinrichtungen für die Anbindung des zusammenhängenden Komplexes an die umliegenden Habitate, sodass auch diese räumlichen Beziehungen aufrechterhalten werden können.

Das Abwägungsergebnis hatte zur Folge, dass sich schlussendlich die Variante 5 in der Gesamtabwägung als die verträglichste Lösung herausstellt, da sie im Verhältnis die günstigsten Eigenschaften hat.

Zudem wird sie den Grundsätzen des Vermeidungs- und Minderungsgebots in vollem Umfang, bei gleichzeitiger Erfüllung des Planungszieles - der Entlastung des Verkehrs auf der Alexanderstraße sowie der übergeordneten Verbindungsfunktion der Alexanderstraße auf Höhe des Fliegerhorstes und der Ammerländer Heerstraße - gerecht.

Darüber hinaus wurde mit den im Verfahren vorgelegten Gutachten und der durchgeführten Trassenvariantenanalyse, unter Berücksichtigung der heutigen Bedarfe und Entwicklungen, die vorliegende Trassenführung fach- und sachgerecht unter Einbeziehung aller Belange ermittelt.

Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich.

Wie den Planunterlagen (Planzeichnung, Begründung, insbesondere der Anlage 5 - Fliegerhorst B-Plan N-777 G, Konzept Straßenplanung der Variante 5, Stadt Oldenburg - Amt für Verkehr und Straßenbau) zu entnehmen ist, ist keine Anbindung an den Brokhauser Weg geplant.

Abschließend wird mitgeteilt, dass die Gemeinde eine Eingabe eines Anliegers der Straße Buschweide aus Ofen erreicht hat. Von dort werden für die Bauerschaft Ofen Verbesserungen eingefordert. Danach sollen verkehrliche Maßnahmen geprüft werden (Geschwindigkeitsreduzierung, Straßenbelag, aktiver Lärmschutz, Lage der Entlastungsstraße), die eine Belastung der Ofener Bevölkerung reduzieren.

Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich.

Eine abschließende Entscheidung ist zudem im Rahmen der Straßenplanung zu treffen und liegt somit im Zuständigkeitsbereich des Amts für Verkehr und Straßenbau. Die aufgezählten verkehrlichen Maßnahmen sind somit nicht Aufgabe der vorliegenden Bauleitplanung.

**78. ÄNDERUNG DES FLÄCHENNUTZUNGSPLANES
UND
BEBAUUNGSPLAN N-777 G
(FLIEGERHORST / HALLENSICHEL-OST / ENTLASTUNGSSTRAßE)**

Prüfung der Stellungnahmen

Öffentliche Auslegung vom 30.04.2020 bis zum 12.06.2020

Nr.:	Schreiben vom:		Lage der Fläche:
3	10.06.2020	Haaren-Wasseracht Sandweg 2 26160 Bad Zwischenahn	Fliegerhorst/ Hallensichel-Ost/ Entlastungsstraße

Stellungnahmen

Die Originale der Stellungnahmen liegen in den Sitzungen des Ausschusses für Stadtplanung und Bauen/VA/Rates vor. Der Originaltext der Stellungnahmen ist im Folgenden wiedergegeben.

Das Plangebiet befindet sich im Einzugsgebiet der Ofenerdieker Bäche. Die Entwässerung erfolgt jedoch entgegen der Begründung nicht direkt in die Ofenerdieker Bäche, sondern in die Flugplatzbäche und von dort in die Ofenerdieker Bäche. Die Einleitstelle in die Ofenerdieker Bäche befindet sich am Kreuzungspunkt der Bäche mit der A28 (s. Anlage).

Da das Gewässersystem der Haaren-Wasseracht im Bereich des ehemaligen Fliegerhorstes schon jetzt stark ausgelastet bzw. überlastet ist, muss die Erstellung der geplanten Regenrückhaltebecken vor der Erschließung der Gewerbeflächen erfolgen.

Bei dem Variantenvergleich für die Entlastungsstraße wurde nicht näher auf die Kreuzung vorhandener Gewässer eingegangen. So wird bei einer direkten Anbindung an die Ammerländer Heerstraße der Brokhauser Wasserzug (Wzg. 4.04) gekreuzt. Es müssen durch die Anbindung ca. 90 m des Gewässers verrohrt werden.

Der Verrohrung wird seitens der Haaren-Wasseracht nur zugestimmt, wenn sie diesen Bereich nicht zu unterhalten und erhalten hat.

Prüfungsvorschläge

Der Stellungnahme wird zum Teil gefolgt. Die Begründung wird zum Teil redaktionell wie folgt ergänzt:

„Derzeit entwässern alle versiegelten Flächen über ein unstrukturiert verlegtes Regenwasserkanalnetz in die Flugplatzbäche und von dort in die Ofenerdieker Bäche. Die Einleitstelle in die Ofenerdieker Bäche befindet sich am Kreuzungspunkt der Bäche mit der A28. Dies erfolgt derzeit ohne Retention. Das Verbandsgewässer wird hier-durch hydraulisch extrem belastet. Auch die vorhandenen Kanalanlagen sind baulich soweit bekannt abgängig bzw. hydraulisch überlastet.

Da das Gewässersystem der Haaren-Wasseracht im Bereich des ehemaligen Fliegerhorstes schon jetzt stark ausgelastet bzw. überlastet ist, muss die Erstellung der geplanten Regenrückhaltebecken vor der Erschließung der Gewerbeflächen erfolgen. [...] Darüber hinaus quert der südliche Geltungsbereich, im Anschlussbereich zur Ammerländer Heerstraße, das Verbandsgewässer „Brokhauser Wasserzug“ der Haaren-Wasseracht. Dieser Teilbereich wird im Zuge der Ausbauplanung entlang der Ammerländer Heerstraße verrohrt. Der verrohrte Bereich wird

**78. ÄNDERUNG DES FLÄCHENNUTZUNGSPLANES
UND
BEBAUUNGSPLAN N-777 G
(FLIEGERHORST / HALLENSICHEL-OST / ENTLASTUNGSSTRAßE)**

Prüfung der Stellungnahmen

Öffentliche Auslegung vom 30.04.2020 bis zum 12.06.2020

Nr.:	Schreiben vom:		Lage der Fläche:
4	02.06.2020	Niedersächsisches Landesamt für Denkmalpflege Abteilung Archäologie Stützpunkt Oldenburg Ofener Straße 15 26121 Oldenburg	Fliegerhorst/ Hallensichel-Ost/ Entlastungsstraße

Stellungnahmen

Die Originale der Stellungnahmen liegen in den Sitzungen des Ausschusses für Stadtplanung und Bauen/VA/Rates vor. Der Originaltext der Stellungnahmen ist im Folgenden wiedergegeben.

Seitens der Archäologischen Denkmalpflege werden zu o. g. Planungen keine Bedenken oder Anregungen vorgetragen.
Aus dem Plangebiet sind nach unserem derzeitigen Kenntnisstand keine archäologischen Fundstellen bekannt. Da die Mehrzahl archäologischer Funde und Befunde jedoch obertägig nicht sichtbar sind, können sie auch nie ausgeschlossen werden.

Der Hinweis auf die Meldepflicht von Bodenfunden ist bereits in den Planungsunterlagen enthalten und sollte unbedingt beachtet werden.

Prüfungsvorschläge

Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich, da die Hinweise bereits in den Planunterlagen enthalten sind.

**78. ÄNDERUNG DES FLÄCHENNUTZUNGSPLANES
UND
BEBAUUNGSPLAN N-777 G
(FLIEGERHORST / HALLENSICHEL-OST / ENTLASTUNGSSTRAßE)**

Prüfung der Stellungnahmen

Öffentliche Auslegung vom 30.04.2020 bis zum 12.06.2020

Nr.:	Schreiben vom:		Lage der Fläche:
5	04.06.2020	Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr Geschäftsbereich Oldenburg Kaiserstraße 27 26122 Oldenburg	Fliegerhorst/ Hallensichel-Ost/ Entlastungsstraße

Stellungnahmen

Die Originale der Stellungnahmen liegen in den Sitzungen des Ausschusses für Stadtplanung und Bauen/VA/Rates vor. Der Originaltext der Stellungnahmen ist im Folgenden wiedergegeben.

Das Plangebiet des Bebauungsplanentwurfes N-777G grenzt unmittelbar nördlich an die Kreisstraße 348, Ammerländer Heerstraße an und bezieht die K 348 sowie den Einmündungsbereich der geplanten Entlastungsstraße in den Geltungsbereich mit ein. Die Belange des Landkreises Ammerland, vertreten durch die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr – Geschäftsbereich Oldenburg (NLStBV - OL) im Rahmen der Auftragsverwaltung, sind berührt.

Folgendes ist zu beachten:

Innerhalb der Ortsdurchfahrt ist die Stadt Oldenburg gemäß § 43 (2) NStrG Trägerin der Straßenbaulast der K 348 und hat somit in eigener Zuständigkeit und Verantwortung dafür Sorge zu tragen, dass sich die aus dem Niedersächsischen Straßengesetz (NStrG) und den zugehörigen Rechtsvorschriften ergebenden Belange der K 348 ausreichend berücksichtigt werden.

Prüfungsvorschläge

Der Stellungnahme wird gefolgt. Die Stadt Oldenburg wird dafür Sorge tragen, dass die sich aus dem Niedersächsischen Straßengesetz (NStrG) und den zugehörigen Rechtsvorschriften ergebenden Belange der K 348 ausreichend berücksichtigt werden. Nach Abschluss des Planverfahrens wird der Bitte um Übersendung zweier Ablichtungen gefolgt.

Nach Abschluss des Verfahrens bitte ich unter Bezug auf Ziffer 38.2 der Verwaltungsvorschriften zum BauGB um Übersendung von zwei Ablichtungen der gültigen Bauleitplanungen.

**78. ÄNDERUNG DES FLÄCHENNUTZUNGSPLANES
UND
BEBAUUNGSPLAN N-777 G
(FLIEGERHORST / HALLENSICHEL-OST / ENTLASTUNGSSTRAßE)**

Prüfung der Stellungnahmen

Öffentliche Auslegung vom 30.04.2020 bis zum 12.06.2020

Nr.:	Schreiben vom:		Lage der Fläche:
6	08.06.2020	Oldenburgische IHK Moslestraße 6 26122 Oldenburg	Fliegerhorst/ Hallensichel-Ost/ Entlastungsstraße

Stellungnahmen

Die Originale der Stellungnahmen liegen in den Sitzungen des Ausschusses für Stadtplanung und Bauen/VA/Rates vor. Der Originaltext der Stellungnahmen ist im Folgenden wiedergegeben.

Unter Bezugnahme auf unsere Stellungnahme vom 25. September 2019 möchten wir noch einmal unsere Bedenken hinsichtlich der in der aktuellen Planung favorisierten Trasse Nr. 5 mitteilen. Diese Trasse würde unmittelbar in die Ammerländer Heerstraße einmünden. Dies würde dort eine weitere Ampelkreuzung erforderlich machen, die dann in unmittelbarer Nähe der schon existierenden Ampelkreuzung Posthalterweg läge.

Prüfungsvorschläge

Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich, jedoch wird zur redaktionellen Klarstellung die „Ergänzende Untersuchung“ (mikroskopische Verkehrsflusssimulation) (vgl. ergänzende Verkehrsuntersuchung zum B-Plan N-777G – Knotenpunktuntersuchung Variante 5, Stand Februar 2020) den Planunterlagen beigelegt. Da sich durch die mikroskopische Verkehrsflusssimulation jedoch keine neuen Ergebnisse für die Planunterlagen - insbesondere nicht für das Abwägungsergebnis - ergeben, wird diese lediglich zur redaktionellen Klarstellung den Planunterlagen beigelegt. Nach Köster (a.a.O. Rnr. 9 zu § 4a; OVG Lüneburg, Beschluss vom 10. Mai 2016 – 1 MN 180/15 –, juris Rnr. 28) löst auch die Einholung eines Gutachtens, wenn damit keine Planänderung verbunden ist, sondern lediglich erhobenen Einwendungen nachgegangen wird, keine Pflicht zur neuen Beteiligung aus. Dies gilt erst recht, wenn das Gutachten schon vorhanden war, nur nicht mit ausgelegt wurde, wie im vorliegenden Fall. Diese mikroskopische Verkehrsflusssimulation bestätigt dabei die Ergebnisse des SHP Gutachtens aus dem Jahr 2019 und dient folglich als Untermauerung der in

der öffentlichen Auslegung bereits dargelegten Ergebnisse sowie der Trassenentscheidung des Abwägungsprozesses.

In dieser ergänzenden Verkehrsuntersuchung wurde für den entstehenden Knotenpunkt der Trassenvariante 5 (Ammerländer Heerstraße/Entlastungsstraße sowie die damit im Zusammenhang stehenden Knotenpunkte Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg/Am Tegelbusch sowie Posthalterweg/Am Heidbrook) eine vertiefte Untersuchung zu den zu erwartenden Verkehrsqualitäten durchgeführt. Die Trassenvariante 5 wurde dabei für die maßgebende Spitzenstunde (nachmittags) simuliert. Es wurden verschiedene Ausbauzustände für die Trassenvariante 5 untersucht, die sich bezüglich der Knotenpunktgestaltung bzw. der Gestaltung des Verkehrsraumes zwischen den Knotenpunkten unterscheiden. Die im Rahmen der Trassenuntersuchung getroffenen bzw. mit der Stadtverwaltung abgestimmten Annahmen zu Verkehrserzeugung und Verkehrsbelastung hatten darin weiterhin Bestand. Bezüglich der anzusetzenden Belastungen innerhalb der Verkehrssimulation sowie der zu berücksichtigenden Signaltechnik erfolgte eine ergänzende Abstimmung mit der Stadtverwaltung. Als Ergänzung bzw. zur Evaluation führte die Stadtverwaltung noch Zählungen durch, die zur Ableitung der Dimensionierungsbelastungen hinzugezogen wurden.

Die im Steckbrief dargestellten Verkehrsqualitäten für die Variante 5 (gilt auch für 3a, 3b und 3c) beruhen auf den Ergebnissen der Verkehrsflusssimulation und zwar auf dem optimierten Ausbauzustand. Die Knotenpunkte wurden als voneinander abhängige Knotenpunkte behandelt und es wurde überprüft, ob sie sich gegenseitig überstauen. Dies ist nicht der Fall. Eine Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, die durch eine Simulation abgebildet werden kann, ist damit gegeben.

Die Qualitätsstufe D ergibt sich demnach sowohl aus der ergänzenden Untersuchung (mikroskopische Verkehrsflusssimulation) also auch aus den SHP-Gutachten von 2019. Das Regelprofil des endgültigen Trassenverlaufs der Variante 5 ist der Anlage 5, der Begründung zum Bebauungsplan, zu entnehmen. Dieses wurde vom Amt für Verkehr und Straßenbau der Stadt Oldenburg, unter Einbeziehung aller notwendigen Parameter und der örtlichen Gegebenheiten, erarbeitet. Mit dieser ergänzenden Verkehrsuntersuchung (mikroskopische Verkehrsflusssimulation) wurden folglich die Verkehrsflüsse über beide Knoten ausreichend ermittelt.

Die Analyseverkehrsstärken für die Knotenpunkte Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg und Posthalterweg/Am Heidbrook wurden SHP von der Stadt Oldenburg zur Verfügung gestellt. Die Prognosezahlen sind im Gutachten von 2019 zur Trassenwahl (vgl. Bebauungsplan N-777G, Trassenvarianten der Erschließung, Be-

wertung; Stand November 2019) dokumentiert. In der ergänzenden Verkehrsuntersuchung (mikroskopische Verkehrsflusssimulation) zum B-Plan N-777G ist dazu die Zusammensetzung der Analyse- und Prognosezahlen dargestellt.

Die Trassenvariante 5 wurde dazu für die maßgebende nachmittägliche Spitzenstunde simuliert (vgl. mikroskopische Verkehrsflusssimulation). Hier wurden verschiedene Ausbauzustände für die Trassenvariante 5 durchgearbeitet und bewertet.

Dass die Trassenvariante 5 ausreichend leistungsfähig ist, kann somit auch der zusätzlichen mikroskopische Verkehrsflusssimulation entnommen werden.

Der Einzelhandel konzentriert sich in der Nähe des Plangebietes am Posthalterweg (Einkaufszentrum Wechloy) (Bestandsgewerbeflächen an der Ammerländer Heerstraße/ Einzelhandelsstandort Wechloy).

Folglich ist es nicht planerische Zielsetzung eine neue unmittelbare Anbindung an das Einkaufszentrum Wechloy umzusetzen, wodurch die Varianten 4 und 5a nicht entsprechend zielwirksam sind.

Denn dies entspricht nicht den drei Hauptabwägungsargumenten (Verbindungsfunktion der Entlastungsstraße für alle Verkehrsteilnehmer, Fahrstreckenlängen [km] der Trassenvarianten (Entfernung zw. Peerdebrok und Ammerländer Heerstraße), geringstmögliche Zerschneidung von naturschutzfachlich wertvollen zusammenhängenden Flächen) der Stadt Oldenburg für die Trassenuntersuchung (vgl. Kap. 2.4 der Begründung).

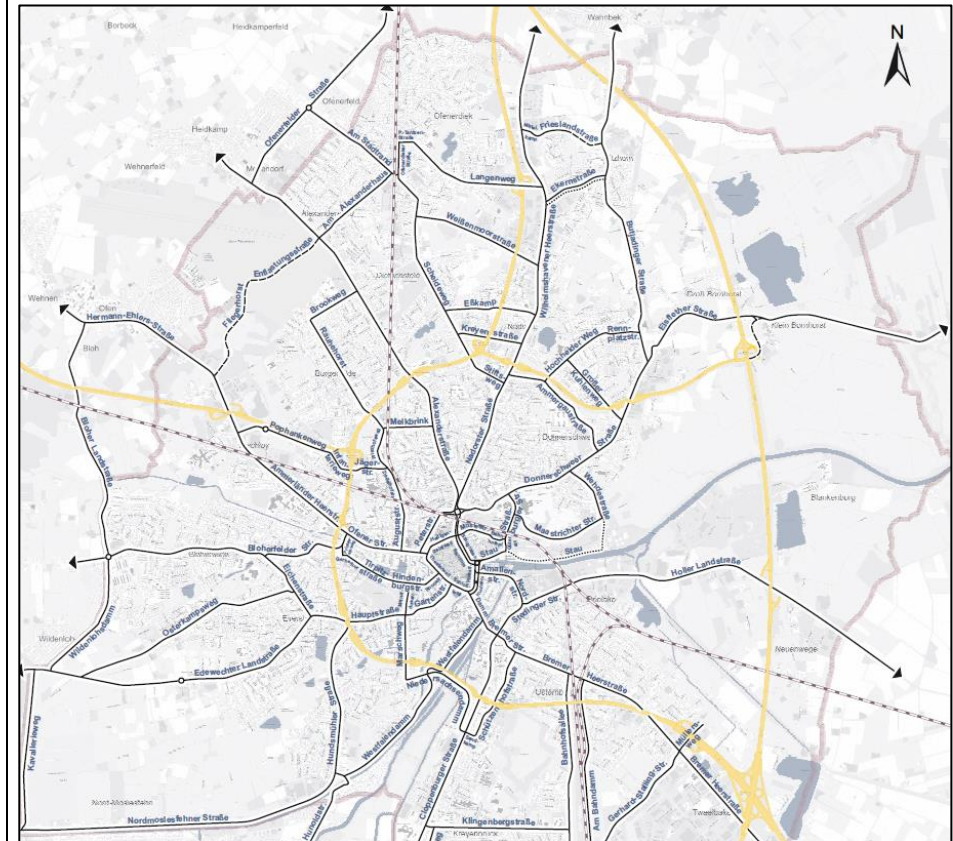
Das vorangestellte, städtebauliche Ziel besteht vielmehr darin, die mit Hilfe des Baurechtes geschaffenen eingeschränkten Gewerbegebiete der eigentlichen Zielgruppe, nämlich dem Handwerk und dem produzierenden Gewerbe, vorzuhalten und die gewerblichen Verkehre direkt auf die übergeordnete Straße, der Ammerländer Heerstraße (K 348), zu leiten.

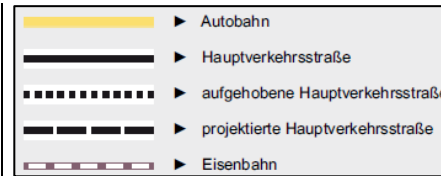
Bei Varianten 4 und 5a sind zudem erhebliche Wechselwirkungen im Bauablauf mit dem Gewerbegebiet an der Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg zu erwarten. Gewerbliche Verkehre aus dem zukünftigen Gewerbegebiet auf dem Fliegerhorst werden bei Variante 4 und 5a zusätzlich zu dem bereits vorhandenen gewerblichen Verkehr auf dem Posthalterweg zugeleitet. Auch wird die Entlastungsstraße nicht zur Erschließung von Famila gebaut. Der Großteil der zusätzlichen Verkehre (von bzw. auf die Entlastungsstraße) hat nicht Ziel oder Quelle bei Einzelhandelsstandort Wechloy oder bei den Bestandsgewerbeflächen an der Ammerländer Heerstraße.

Der Trassenverlauf der Variante 5 kann, mit einer direkten Verbindung zweier klassifizierten Straßen (Alexanderstraße (L 824) und der Ammerländer Heerstraße (K 348)), somit zu einer Verbesserung der Verkehrserschließung der nördlichen Stadtgebiete und insbesondere zur Entlastung des stark beeinträchtigten

Verkehrs auf der Alexanderstraße eine Verbindungsstraße zwischen Alexanderstraße (L 824) und der Ammerländer Heerstraße (K 348) beitragen. Folglich wird das Hauptstraßennetz der Stadt Oldenburg mit dieser Trassenführung ergänzt. Ebenso besitzt die Variante 5 die kürzeste Gesamtstreckenlänge und die geringstmögliche Zerschneidung von naturschutzfachlich wertvollen zusammenhängenden Flächen (vgl. Begründung Kap. 2.4).

Die vorgesehene Entlastungsstraße Fliegerhorst wurde ohne Festlegung auf eine bestimmte Trassenführung ebenso in das Hauptverkehrsstraßennetz der Stadt Oldenburg aufgenommen. Der mögliche Trassenverlauf wird darin als projektierte Hauptverkehrsstraße von der Alexanderstraße im direkten Verlauf zur Ammerländer Heerstraße abgebildet. Eine Übersicht des Straßennetzes (2018) ist der nachstehenden Abbildung zu entnehmen.





Nachfolgend wird nochmals der gesamte Abwägungsprozess zusammengefasst: Es standen am Anfang des Planungsprozesses zehn verschiedene Trassenvarianten (1, 1a, 2, 3a, 3b, 3c, 4, 4a, 5 und 5a) zur Diskussion, welche mittels der durchgeführten Trassenvariantenanalyse (vgl. Kap. 2 der Begründung zum Bebauungsplan) ergebnisoffen und gerecht unter Berücksichtigung von entscheidungsrelevanten, öffentlichen und privaten Belangen gegen- und untereinander gem. § 1 Abs. 7 BauGB abgewogen wurden.

Dabei wurden die Trassenvarianten mit ihren Auswirkungen in Bezug auf die Schutzgüter des UVPG Mensch, Pflanzen und Tiere sowie biologische Vielfalt, Boden und Fläche, Wasser, Klima/Luft, Landschaft, Kultur- und sonstige Sachgüter, sowie weiteren Bewertungsfeldern wie Verkehr, Wirtschaftlichkeit, Berührung privater Belange und weiteren öffentlichen Belangen samt deren zugehörigen Wirkfaktoren dargestellt. Folglich wurden auch die naturschutzfachlichen Belange ausreichend berücksichtigt.

Diese umfassende Betrachtung sämtlicher, aufgeführter Kriterien dient zielführend dazu, dass die unter Berücksichtigung aller Belange objektiv am besten geeignete Variante herausgearbeitet werden konnte.

Im Planverfahren ergab sich folgendes Vorgehen zur Trassenentscheidung:

1) *Vorliegende Datenmatrix - Anlage 2 der Begründung:* Die in der Trassenuntersuchung umfassende Betrachtung sämtlicher, aufgeführter Kriterien sollte dazu dienen, die unter Berücksichtigung aller Belange objektiv am besten geeignete Variante herauszuarbeiten. Die Darstellung in Form der umfangreichen Matrix ist als erste "Faktengrundlage" anzusehen. Innerhalb der Datenmatrix werden dabei lediglich die reinen ermittelten Fakten, d. h. die Sachverhalte wie z. B. Flächeninanspruchnahme, Verkehrswirksamkeit oder Immissionen ohne eine Bewertung abgebildet.

2) *Filterstufen I-III:*

Die Filterstufen I-III dienten dabei für eine erste Analyse der räumlichen Gegebenheiten im Untersuchungsraum. Die Ergebnisse der Filterstufen samt der Erstellung der Datenmatrix (vgl. Anlage 2) bauen ausschließlich auf vorhandene bzw. einfach zugängliche Daten in Zusammenschau mit den Ergebnissen der Gutachten auf und umfassen noch keine flächendeckende Raumbewertung. Mit diesem Teil der

Variantenuntersuchung wurde das Ziel verfolgt, in der Gesamtschau die verträglichste Trassenvariante aus einem Variantenbündel auf Basis einer groben Wirkungsanalyse herauszuarbeiten.

Die zweite Filterstufe (Filterstufe II) wurde auf Basis der vorliegenden Verkehrsuntersuchungen, die vom Ingenieurbüro SHP Ingenieure durchgeführt wurde, angewendet (vgl. SHP Ingenieure: Stadt Oldenburg - Bebauungsplan N-777G, Trassenvarianten der Erschließung, Bewertung, Verkehrsuntersuchung zum B-Plan N-777 G, November 2019). Zusammenfassend wird in der Untersuchung ausgeführt, dass sich die Varianten aus verkehrlicher Sicht nur geringfügig unterscheiden:

„Bezüglich des Verkehrsanlaufs lassen sich alle Varianten leistungsfähig herstellen. Die Varianten 3a, 3b, 3c und 5 verbinden die beiden klassifizierten Straßen Alexanderstraße und Ammerländer Heerstraße direkt, was sich im Gesamtnetz-zusammenhang positiv auswirkt. In den Varianten 1, 1a, 4, 4a und 5a wird die Entlastungsstraße über den Posthalterweg (Gemeindestraße) an die Ammerländer Heerstraße angebunden. Die Varianten 1, 1a, 4, 4a und 5a sind wiederum vorteilhafter bezüglich der Erreichbarkeit“ des Einzelhandelsstandort Wechloy am Posthalterweg.

Aus den dazugehörigen Steckbriefen der Varianten geht des Weiteren hervor, dass sowohl am neuen Knotenpunkt Ammerländer Heerstraße/Entlastungsstraße als auch am Knotenpunkt Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg insgesamt eine ausreichende Verkehrsqualität erreicht wird (QSV D), wodurch aus verkehrlicher Sicht kein Knotenpunkt zu favorisieren ist.

Wichtig ist hierbei allerdings, dass weder die Filterstufen noch die Quotientenbildung die Hauptargumentation/-abwägung für die endgültige Trassenentscheidung darstellt, diese bildet die verbal-argumentativen Abwägung (Punkt 4).

Die Filterstufen I-III dienen dabei als Bewertungsprozess vorab, wobei im Rahmen der Filterstufe III drei Varianten (4, 5 und 5a) ermittelt werden konnten.

Nach der Durchführung der Filterstufen lagen somit noch drei verträgliche Varianten hinsichtlich der naturschutzfachlichen, verkehrlichen und privaten Belange vor. Somit war eine weitere tiefergehende Betrachtung notwendig, um eine Trassenempfehlung für die verträglichste Variante auszusprechen zu können.

3) *Vorliegende Datenmatrix - Anlage 3 der Begründung - "Bewertungsstufe: mathematisch-rechnerische Methode"*:

Als Grundlage für die Bewertung der verschiedenen Trassenvarianten wurde darauffolgend eine Gewichtung der einzelnen Schutzgüter bzw. Bewertungsfelder untereinander vorgenommen. Demnach wurden die Werte aus der Datenmatrix für

jedes Schutzgut bzw. Bewertungsfeld dieser drei Varianten (4, 5 und 5a) mit einer gleichen Maßeinheit in ein Verhältnis gesetzt.

Wie der Anlage 3 der Begründung entnommen werden kann, ist die Variante 5 lediglich bei den Schutzgütern Pflanzen, Tiere/Klima und Luft/ und Kultur- und Sachgüter auf dem "zweiten Rang". V5 besitzt bei keinem Schutzgut den höchsten und somit „unverträglichsten Wert“.

Schlussendlich kommt bei der Anwendung des Vergleichs von Maßzahlen aller Schutzgüter gem. UVPG (Quotientenbildung), die Variante 5 mit dem Wert 0,95 im Verhältnis zu den Varianten 4 (0,99) und 5a (1,00) als die Variante heraus, die bei der gleichgewichteten Betrachtung aller Schutzgüter, als die rechnerisch Verträglichste einzustufen ist. Auch diese Bewertungsstufe dient als Bewertungsprozess, wobei mittels der Bewertungsstufe jedoch keine eindeutige Vorzugsvariante herausgestellt werden konnte.

Nach Durchführung der Quotientenbildung wurde durch die Gesamtbewertung (vgl. Anlage 3, Gesamtbewertung) ersichtlich, dass durchgängig keine der drei Varianten in jedem insofern untersuchten Schutzgut diejenige ist, die die geringsten Beeinträchtigungen bzw. Auswirkungen mit sich bringt. Des Weiteren unterscheiden sich die drei Varianten in den ermittelten kleinsten proportionalen Größen lediglich marginal.

Um der Unvollständigkeit der mit der mathematisch-rechnerischen Methode betrachteten abwägungserheblichen Belange und den mit ihr verbundenen Bewertungsschwächen Rechnung zu tragen, wurde in eine verbal-argumentative Abwägung eingestiegen, um so abschließend zu reflektieren, welche die wesentlichsten Argumente für den Trassenverlauf der Entlastungsstraße sind und schlussendlich eine Vorzugsvariante zu ermitteln.

4) Verbal-argumentative Abwägung

Mit der verbal-argumentativen Abwägung, die über dem gesamten Bewertungsprozess der Trassenanalyse steht, wurde letztendlich eine Trassenentscheidung getroffen. Dabei wurden von der Stadt Oldenburg nochmals alle Belange gegeneinander und untereinander gerecht abgewogen und schlussendlich ausschlaggebende Abwägungskriterien des eigentlichen und übergeordneten Planungsziels zur Trassenfindung bestimmt.

In der verbal-argumentativen Abwägung (vgl. Kap. 2.4 der Begründung) wurden für die drei verbliebenen Varianten 4, 5 und 5a -nach der Filterstufe III- nochmals die Belange des Verkehrs aufgegriffen: „Für die Variante 4 wird am dreiarmligen signalisierten Knotenpunkt Posthalterweg/Am Heidbrook die Verkehrsqualitätsstufe B (QSV B) erreicht. Diese resultiert unter anderem aus der Tatsache, dass der Posthalterweg (Nebenstraße) dreiarmlig ausgebildet ist, weil die Entlastungsstraße in Verlängerung der Straße Am Heidbrook umgesetzt wird. Schon im Be-

stand liegt im Bereich des Posthalterweges gegenüber der Ammerländer Heerstraße eine geringere Verkehrsbelastung vor. Darüber hinaus taucht ein Teil der Verkehre, die den Einzelhandelsstandort Wechloy als Ziel oder Quelle haben, nicht im Bereich der Ammerländer Heerstraße auf, sondern werden schon vorher dem Zielgebiet zugeführt. Ein Großteil der Verkehre der Entlastungsstraße erreicht den benachbarten Knotenpunkt Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg im Geradeausverkehr, was sich günstig auf die Signalisierung auswirkt und damit zu der Einstufung „B“ (QSV B) führt. Am vorhandenen signalisierten Knotenpunkt Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg wurde für die Variante 4 die Verkehrsqualitätsstufe D ermittelt.

In der Variante 5a wird ein vierarmiger Knotenpunkt ausgebildet, an dem die Verkehrsqualitätsstufe D festgestellt wurde. Am vorhandenen signalisierten Knotenpunkt Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg wurde auch hier die Verkehrsqualitätsstufe D ermittelt. Die Variante 5 wird direkt an die Ammerländer Heerstraße angebunden - für den dann neu auszubildenden Knotenpunkt wird die Verkehrsqualitätsstufe D erreicht. Darüber hinaus ist die Verkehrsstärke im Bestand in der Ammerländer Heerstraße (Hauptverkehrsstraße) höher als im Posthalterweg und der Querschnitt zwischen den beiden Knotenpunkten höher belastet, weil hier Quell- und Zielverkehre des Einkaufszentrums auftauchen. Daher ergibt sich der Unterschied der Verkehrsqualitätsstufe B bzw. D der Varianten 4 und 5.

Für die Varianten 4 und 5 ist zudem von einer guten Orientierung und Begreifbarkeit auszugehen, da die Entlastungsstraße im Geradeausverkehr direkt (V 5) bzw. indirekt (V 4) über den Posthalterweg zur Ammerländer Heerstraße (klassifizierte Straße) geführt wird. In der Variante 5a könnte es zu einer Fehlorientierung geradeaus in Richtung Südwesten (Einkaufszentrum) kommen.

Für die Variante 5a wurde die Fahrdynamik am besten bewertet, weil die Elementenfolge relativ stetig und die Radienfolge ausgewogen ist. Jedoch können auch die Varianten 4 und 5 hinsichtlich einer vorteilhafteren Fahrdynamik optimiert werden. Für die Varianten 4 und 5a sind darüber hinaus erhebliche Wechselwirkungen im Bauablauf mit dem Gewerbegebiet an der Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg zu erwarten, was negativ zu bewerten ist. Aus verkehrlicher Sicht unterscheiden sich die untersuchten und bewerteten Varianten insgesamt nur geringfügig, wodurch keine eindeutige Variantenentscheidung durch diesen Belang möglich ist.“

Aufgrund dieser Ergebnisse waren alle Varianten aus verkehrlicher Sicht unter Beachtung geeigneter Maßnahmen, wie bspw. einer Einrichtung einer Lichtsignalanlage oder Ergänzung einer Abbiegespur umsetzbar (vgl. Kap. 2.3.1/2.4 der Begründung).

Im nachfolgenden Schritt wurden daher Abwägungskriterien herauskristallisiert, da sich keine Variante als eindeutig vorteilhaft herausgestellt hat. Dadurch bedingt wurde reflektiert, welches die wichtigsten Gründe für den Bau einer solchen Straße sind. Diese Kriterien wurden bewusst durch die Reflektion des eigentlichen und übergeordneten Planungsziels bestimmt (vgl. Begründung Kap. 2.4). Dabei haben sich folgende Kriterien ergeben:

1. Verbindungsfunktion der Entlastungsstraße für alle Verkehrsteilnehmer:

Der Rat der Stadt Oldenburg hat in seiner Sitzung am 31.03.2014 beschlossen, dass zur Verbesserung der Verkehrserschließung der nördlichen Stadtgebiete und insbesondere zur Entlastung des stark beeinträchtigten Verkehrs auf der Alexanderstraße eine Verbindungsstraße zwischen Alexanderstraße (L 824) und der Ammerländer Heerstraße (K 348) hergestellt werden soll.

Es soll somit eine Verbindung zwischen zwei klassifizierten Straße (Alexanderstraße und Ammerländer Heerstraße) hergestellt werden.

Der Einzelhandel konzentriert sich in der Nähe des Plangebietes am Posthalterweg (Einkaufszentrum Wechloy) (Bestandsgewerbeflächen an der Ammerländer Heerstraße/ Einzelhandelsstandort Wechloy).

Es ist nicht planerische Zielsetzung eine neue unmittelbare Anbindung an das Einkaufszentrum Wechloy umzusetzen, wodurch die Varianten 4 und 5a nicht entsprechend zielwirksam sind.

Das vorangestellte, städtebauliche Ziel besteht vielmehr darin, die mit Hilfe des Baurechtes geschaffenen eingeschränkten Gewerbegebiete der eigentlichen Zielgruppe, nämlich dem Handwerk und dem produzierenden Gewerbe, vorzuhalten und die gewerblichen Verkehre direkt auf die übergeordnete Straße, der Ammerländer Heerstraße (K 348), zu leiten.

Bei Varianten 4 und 5a sind zudem erhebliche Wechselwirkungen im Bauablauf mit dem Gewerbegebiet an der Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg zu erwarten. Gewerbliche Verkehre aus dem zukünftigen Gewerbegebiet auf dem Fliegerhorst werden bei Variante 4 und 5a zusätzlich zu dem bereits vorhandenen gewerblichen Verkehr auf dem Posthalterweg zugeleitet.

Das Verkehrsaufkommen eines neuen, großen Stadtteils auf dem Fliegerhorstgeländes und dem neu entstehenden Gewerbegebiet soll und muss demzufolge verträglich abgewickelt werden.

Um die erzielte eine Nutzungsmischung auf dem Fliegerhorst und u.a. auch einen Ausbau von Radwegen zu gewährleisten, benötigt es jedoch ein dafür angemessenes Erschließungssystem. In diesem Erschließungssystem müssen dabei alle Verkehrsteilnehmer bedacht werden, was bei der Planung der Entlastungsstraße vorliegend der Fall ist.

Denn mit dem Planvorhaben sollen die auf dem Fliegerhorstgelände entstehenden 950 Wohnungen eine bessere verkehrliche Anbindung, sowohl für den motorisierten (PKW) als auch für den nicht motorisierten Individualverkehr (Fußgänger und Radfahrer) und den ÖPNV erhalten. Somit dient die Entlastungsstraße nicht nur für den motorisierten Individualverkehr, sondern auch für Fußgänger, Radfahrer und den ÖPNV.

Der markant gelegene Fuß- und Radweg wird zunächst entlang der Gleistrasse fortgeführt, so wie es im Masterplan vorgesehen ist. Der bereits in der Örtlichkeit vorhandene Fuß- und Radweg am „Peerdebrok“ wird des Weiteren berücksichtigt und festgesetzt. Der südöstlich des Geltungsbereiches gelegene Teil des Peerdebroks wird dabei umgeleitet und über eine dortige Querungshilfe geführt, wobei in diesem Abschnitt ein Zweirichtungsradweg vorgesehen ist.

Ab der Querungshilfe im angebauten Bereich ist der Radweg beidseitig nur als Einrichtungsradweg geplant. Demnach wird der Teilabschnitt des Peerdebroks wieder auf kürzestem Wege zur alten Trasse des Peerdebroks geführt, indem der Fuß- und Radweg (F+R) an den nördlich gelegenen F+R aus dem Bebauungsplan N-777 F anschließt. Folglich wird eine bislang fehlende Tangentialverbindung der dortigen Wohngebiete mit der Ammerländer Heerstraße durch die Entlastungsstraße entwickelt und damit eine wichtige innerstädtische Radverkehrsachse erschlossen und kurze Wegeverbindungen für alltägliche Radverkehre geschaffen. Das Konzept samt des Regelprofils ist der Anlage 5 und 6, der Begründung zum Bebauungsplan, zu entnehmen. Dieses wurde vom Amt für Verkehr und Straßenbau der Stadt Oldenburg, unter Einbeziehung aller notwendigen Parameter und der örtlichen Gegebenheiten, erarbeitet.

Darüber hinaus werden verstärkt ÖPNV-Anbindungen berücksichtigt, damit das Angebot des öffentlichen Verkehrs ausgeweitet werden kann. Das Ziel einer Anhebung der ÖPNV-Nutzung kann allerdings nur durch ein attraktives Angebot erreicht werden, um so in großem Umfang neue Fahrgäste für den ÖPNV zu gewinnen und Fahrten vom PKW zu verlagern. Die Entlastungsstraße kann dazu beitragen das Ziel einer Anhebung der ÖPNV-Nutzung -bspw. durch schnellere Busverbindungen- zu erreichen und die Alexanderstraße dabei zeitgleich zu entlasten. Denn auch durch geringere Verkehrsbelastungen, bspw. an der Alexanderstraße und durch kürzere Wege steigt die Lebensqualität der dort umliegenden Wohngebiete. Kürzere Wege bedingen dann auch einen geringeren Energieverbrauch und das Umsteigen auf den ÖPNV und die Wahrnehmung des ausgebauten Radwegnetzes.

2. Fahrstreckenlängen [km] der Trassenvarianten (Entfernung zw. Peerdebrook und Ammerländer Heerstraße):

Die der Bewertung zugrunde gelegten Trassenlängen beziehen sich bei allen zehn Varianten immer bis zum jeweiligen Anschluss an die Ammerländer Heerstraße (klassifizierte Straße), damit der notwendige Lückenschluss innerhalb des städtischen Hauptverkehrsstraßennetzes gegeben ist.

Dementsprechend ist auch bei den Varianten 1, 1a, 2, 4, 4a und 5a der entsprechende Abschnitt des Posthalterweges und auch der Straße Am Heidbrook mit in die Gesamtstrecke einzubeziehen.

Die Streckenlänge basiert demnach auf der gesamtbetrachteten Strecke vom Ausgangspunkt, hier Peerdebrook, und dem endgültigen Anschlusspunkt, hier Ammerländer Heerstraße. Also die gesamte Länge des jeweiligen Trassenkörpers, der die vorhandenen Flächen überplant. Auch die gesamte Trassenuntersuchung baut auf den Längen der SHP-Varianten (Stand 2019) bzw. den gänzlich tangierten Flächen auf, somit wurden in die Trassenuntersuchung auch die Flächen des Posthalterweges und des Heidbrooks einbezogen.

Dadurch, dass alle Trassen somit vom Startpunkt und bis zum Anschlusspunkt an die Ammerländer Heerstraße betrachtet wurden, konnte eine Einheitlichkeit in der Bewertung erzielt werden. Denn auch der Heidbrook/Posthalterweg müsste bei Realisierung der Varianten 4 und 5a baulich umgestaltet werden. Im Falle des Heidbrooks käme dies nahezu einem Straßenneubau gleich. Somit liegt für die Variante 5 die kürzeste Streckenlänge vor.

3. geringstmögliche Zerschneidung von naturschutzfachlich wertvollen zusammenhängenden Flächen (vgl. Begründung Kap. 2.4):

Lebensraumverluste für Pflanzen/Tiere können anlagebedingt im Bereich der Trasse und erforderlicher Nebenanlagen stattfinden. Erdbaubedingte Beeinträchtigungen und Bodenverdichtung können zu Lebensraumverlusten bzw. Veränderungen der Standortfaktoren für Pflanzen und Tiere führen. Infolge von Zerschneidungen aber auch randlichen Beeinträchtigungen können Räume verengt werden, was einen Funktionsverlust bedeuten kann. Durch Barrierewirkungen können Wechsel- und Wanderbeziehungen von Tieren vermindert bzw. ggf. vollständig unterbunden werden.

Hinsichtlich der geringstmöglichen Zerschneidungseffekte, der nach der Filterstufe III übrig gebliebenen Varianten 4, 5 und 5a, tangieren die Variante 4 und 5a in der Grobtrassierung die Überplanung von Gemeinbedarfsflächen und Sonderbauflächen. Zwar kann der Trassenverlauf optimiert werden, sodass diese Flächen nicht mehr betroffen sind, allerdings wird durch die Verschiebung der Trasse in nördliche Richtung dann der dort befindliche Wald tangiert. Es müsste dabei auf einer Breite zw. 3 m-4,5 m in den Waldrand am Posthalterweg eingegriffen werden, zzgl. 2-5m

Nach unserer Einschätzung könnte dies zu erheblichen Einschränkungen der zügigen Erreichbarkeit mehrerer an der Ammerländer Heerstraße gelegener Unternehmensgrundstücke sowie ggf. auch des gesamten Areals des EKZ Wechloy führen. Diese Bedenken sind auch durch den überarbeiteten Entwurf des Flächennutzungsplans nicht ausgeräumt worden. Wir lehnen diese Trassenvariante daher auch weiterhin ab.

temporären Arbeitsstreifen. Auch müsste auf einer Breite zw. 2 m-8 m in den Waldrand am Heidbrook eingegriffen werden, zzgl. 2-5m temporären Arbeitsstreifen. Variante 5 hingegen muss weder großzügig private Flächen umgehen, noch werden durch ihre Optimierung weitere Waldflächen überplant. Nach Einschätzung der Unteren Naturschutzbehörde ist bei der Variante 5 eine eher randliche Durchschneidung gegenüber einer zentralen Durchschneidung möglich. Daneben bedingt die Variante 5 die geringstmögliche Zerschneidung von naturschutzfachlich wertvollen zusammenhängenden Flächen (Schutzgut Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt) aufgrund der Möglichkeit der Optimierung des Trassenverlaufs. Dies wird durch fachgutachterliche Einschätzung sowie nach Einschätzung der Unteren Naturschutzbehörde bestätigt. Die Variante 5 verläuft bereits in der Grobplanung randlich eines zusammenhängenden Flächenkomplexes, sodass dieser in weiten Teilen erhalten bleibt, während insbesondere die Variante 4 für eine Zerschneidung des Flächen- und Habitatkomplexes sorgt. Darüber hinaus sorgen die im Bebauungsplan festgesetzten Amphibienleiteinrichtungen für die Anbindung des zusammenhängenden Komplexes an die umliegenden Habitate, sodass auch diese räumlichen Beziehungen aufrechterhalten werden können.

Das Abwägungsergebnis hatte zur Folge, dass sich schlussendlich die Variante 5 in der Gesamtabwägung als die verträglichste Lösung herausstellt, da sie im Verhältnis die günstigsten Eigenschaften hat.

Zudem wird sie den Grundsätzen des Vermeidungs- und Minderungsgebots in vollem Umfang, bei gleichzeitiger Erfüllung des Planungszieles - der Entlastung des Verkehrs auf der Alexanderstraße sowie der übergeordneten Verbindungsfunktion der Alexanderstraße auf Höhe des Fliegerhorstes und der Ammerländer Heerstraße - gerecht.

Darüber hinaus wurde mit den im Verfahren vorgelegten Gutachten und der durchgeführten Trassenvariantenanalyse, unter Berücksichtigung der heutigen Bedarfe und Entwicklungen, die vorliegende Trassenführung fach- und sachgerecht, im Rahmen einer ergebnisoffenen und gerechten Abwägung aller öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gem. § 1 Abs. 7 Baugesetzbuch (BauGB), ermittelt.

Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich, jedoch wird, wie bereits vorangegangen beschrieben, zur redaktionellen Klarstellung die „Ergänzende Untersuchung“ (mikroskopische Verkehrsflusssimulation) (vgl. ergänzende Verkehrsuntersuchung zum B-Plan N-777G – Knotenpunktuntersuchung Variante 5, Stand Februar 2020) den Planunterlagen beigelegt.

Durch die direkte Anbindung der Entlastungsstraße an die Ammerländer Heerstraße entsteht ein neuer signalisierter Knotenpunkt in relativ geringer Entfernung zum Knotenpunkt Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg. Um zu vermeiden, dass sich die beiden Knotenpunkte gegenseitig überstauen, müssen die Signalsteuerungen beider Knotenpunkte aufeinander abgestimmt werden. Hierdurch wird erreicht, dass starke Ströme den jeweils zweiten Knotenpunkt ohne Halt passieren können, um den inneren Stauraum freizuhalten.

Durch die Koordinierung kommt es für den Großteil der Fahrzeuge im Zuge der Ammerländer Heerstraße nicht zu einem weiteren Halt durch die zusätzliche Lichtsignalanlage. Die Verkehrsuntersuchung von SHP Ingenieure von 2019 zeigt, dass die Geradeausfahrerströme am Knotenpunkt Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg die Qualitätsstufe C aufweisen und am neu entstehenden Knotenpunkt Ammerländer Heerstraße/Entlastungsstraße die Qualitätsstufe B. Diese sind im Hinblick auf die Mindestanforderung (Qualitätsstufe D) als vergleichsweise gut zu bewerten. Zudem sind die Rückstaulängen mit 122 m bzw. 95 m deutlich geringer als der vorhandene Stauraum, so dass – auch in den Hauptverkehrszeiten – nicht mit einer gegenseitigen Überstauung zu rechnen ist. Auch für die Ab- und Einbiegebeziehungen werden überall mindestens ausreichende Verkehrsqualitäten erreicht. Hierbei ist auch zu berücksichtigen, dass diese Aussagen für die Spitzenzeiten gelten und außerhalb dieser Zeiten noch spürbar bessere Verkehrsqualitäten zu erwarten sind.

Der Einzelhandel konzentriert sich in der Nähe des Plangebietes am Posthalterweg (Einkaufszentrum Wechloy) (Bestandsgewerbeflächen an der Ammerländer Heerstraße/ Einzelhandelsstandort Wechloy).

Es ist nicht planerische Zielsetzung eine neue unmittelbare Anbindung an das Einkaufszentrum Wechloy umzusetzen, wodurch die Varianten 4 und 5a nicht entsprechend zielwirksam sind.

Dies entspricht nicht den drei Hauptabwägungsargumenten (Verbindungsfunktion der Entlastungsstraße für alle Verkehrsteilnehmer, Fahrstreckenlängen [km] der Trassenvarianten (Entfernung zw. Peerdebrok und Ammerländer Heerstraße), geringstmögliche Zerschneidung von naturschutzfachlich wertvollen zusammenhängenden Flächen) der Stadt Oldenburg für die Trassenuntersuchung (vgl. Kap. 2.4 der Begründung).

Das vorangestellte, städtebauliche Ziel besteht vielmehr darin, die mit Hilfe des Baurechtes geschaffenen eingeschränkten Gewerbegebiete der eigentlichen Zielgruppe, nämlich dem Handwerk und dem produzierenden Gewerbe, vorzuhalten und die gewerblichen Verkehre direkt auf die übergeordnete Straße, der Ammerländer Heerstraße (K 348), zu leiten.

Bei Varianten 4 und 5a sind zudem erhebliche Wechselwirkungen im Bauablauf mit dem Gewerbegebiet an der Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg zu erwarten. Gewerbliche Verkehre aus dem zukünftigen Gewerbegebiet auf dem Fliegerhorst werden bei Variante 4 und 5a zusätzlich zu dem bereits vorhandenen gewerblichen Verkehr auf dem Posthalterweg zugeleitet. Auch wird die Entlastungsstraße nicht zur Erschließung von Famila gebaut. Der Großteil der zusätzlichen Verkehre (von bzw. auf die Entlastungsstraße) hat nicht Ziel oder Quelle bei Einzelhandelsstandort Wechloy oder bei den Bestandsgewerbeflächen an der Ammerländer Heerstraße.

Der Trassenverlauf der Variante 5 kann, mit einer direkten Verbindung zweier klassifizierten Straßen (Alexanderstraße (L 824) und der Ammerländer Heerstraße (K 348)), somit zu einer Verbesserung der Verkehrserschließung der nördlichen Stadtgebiete und insbesondere zur Entlastung des stark beeinträchtigten Verkehrs auf der Alexanderstraße eine Verbindungsstraße zwischen Alexanderstraße (L 824) und der Ammerländer Heerstraße (K 348) beitragen. Folglich wird das Hauptstraßennetz der Stadt Oldenburg mit dieser Trassenführung ergänzt. Ebenso besitzt die Variante 5 die kürzeste Gesamtstreckenlänge und die geringstmögliche Zerschneidung von naturschutzfachlich wertvollen zusammenhängenden Flächen (vgl. Begründung Kap. 2.4).

**78. ÄNDERUNG DES FLÄCHENNUTZUNGSPLANES
UND
BEBAUUNGSPLAN N-777 G
(FLIEGERHORST / HALLENSICHEL-OST / ENTLASTUNGSSTRAßE)**

Prüfung der Stellungnahmen

Öffentliche Auslegung vom 30.04.2020 bis zum 12.06.2020

Nr.:	Schreiben vom:		Lage der Fläche:
7	16.06.2020	Verkehr und Wasser GmbH Felix-Wankel-Str. 9 26125 Oldenburg	Fliegerhorst/ Hallensichel-Ost/ Entlastungsstraße

Stellungnahmen

Die Originale der Stellungnahmen liegen in den Sitzungen des Ausschusses für Stadtplanung und Bauen/VA/Rates vor. Der Originaltext der Stellungnahmen ist im Folgenden wiedergegeben.

Aus Sicht des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) begrüßen wir die Aufstellung des Bebauungsplanentwurf N777-G als Voraussetzung, kurzfristig eine Entlastungsstraße zwischen Alexanderstraße und Ammerländer Heerstraße herzustellen.

Allerdings raten wir dringend an, erneut den Anschluss dieser Entlastungsstraße an den Pophankenweg zu prüfen, gerade weil dadurch für den ÖPNV deutliche Vorteile in der direkten Verknüpfung der verschiedenen Angebote am Famila-Einkaufscenter ermöglicht werden. Mit Blick hierauf und aus Sicht eines für Kunden attraktiven und in den Produktionskosten möglichst günstigen Nahverkehrssystems favorisieren wir eindeutig die Trassenvariante 2, zumal dadurch die Ziele des ÖPNV aus verschiedenen Programmen (GCP, Strategieplan Mobilität etc.) am ehesten erreicht werden können.

Prüfungsvorschläge

Die Stadt Oldenburg nimmt zur Kenntnis, dass seitens des Einwenders das grundsätzliche Planungsziel begrüßt wird.

Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich.

Aus der Trassenvariantenanalyse (vgl. Begründung Kap. 2) ergaben sich für die Variante 2 u.a. folgende negative Aspekte:

Im Bereich der geplante Variante 2 befinden sich in der jeweiligen relevanten Effektdistanz/Fluchtdistanz insgesamt 18 Reviere/Bruttpaare, welches im Vergleich zu den anderen neun Trassen den höchsten Lebensraumverlust für die Vögel bedeuten würde. Darüber hinaus befindet sich im Bereich der Variante 2 ein Gewässer, das bei Realisierung der Trasse überplant wird. Hier konnten die höchsten Häufigkeitsklassen festgestellt werden (vgl. Begründung Kap. 2.2.5).

Wie der Anlage 2 der Begründung, der Datenmatrix zur Variantenuntersuchung, zu entnehmen ist, weist die Variante 2 zudem die längste Trassenlänge und die größte Anzahl der Überschreitungen nach der 16. BImSchV und der DIN 18005 auf. Überdies verläuft die Trasse überwiegend auf privaten Flächen mit mehreren Flächeneigentümern.

Auch stimmt Variante 2 nicht mit den getroffenen Hauptabwägungsargumenten, die im Rahmen der verbal-argumentativen Abwägung (vgl. Kap. 2.4 der Begründung) erarbeitet worden sind überein.

Diese sind folgende:

- Verbindungsfunktion der Entlastungsstraße für alle Verkehrsteilnehmer
- Fahrstreckenlängen [km] der Trassenvarianten (Entfernung zw. Peerdebrok und Ammerländer Heerstraße)
- geringstmögliche Zerschneidung von naturschutzfachlich wertvollen zusammenhängenden Flächen

Darüber hinaus ist es nicht planerisches Ziel, eine neue unmittelbare Anbindung an das Einkaufszentrum Wechloy umzusetzen, was mit der Trassenführung der Variante 2 jedoch eintreten würde. Der Einzelhandel konzentriert sich in der Nähe des Plangebietes am Posthalterweg (Einkaufszentrum Wechloy) (Bestandsgewerbeflächen an der Ammerländer Heerstraße/ Einzelhandelsstandort Wechloy). Es ist nicht planerische Zielsetzung, eine neue unmittelbare Anbindung an das Einkaufszentrum Wechloy umzusetzen, wodurch die Varianten 4 und 5a nicht entsprechend zielwirksam sind.

Das vorangestellte, städtebauliche Ziel besteht vielmehr darin, die mit Hilfe des Baurechtes geschaffenen eingeschränkten Gewerbegebiete der eigentlichen Zielgruppe, nämlich dem Handwerk und dem produzierenden Gewerbe, vorzuhalten und die gewerblichen Verkehre direkt auf die übergeordnete Straße, der Ammerländer Heerstraße (K 348), zu leiten.

Bei der Variante 2 sind zudem erhebliche Wechselwirkungen im Bauablauf mit dem Gewerbegebiet an der Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg zu erwarten. Gewerbliche Verkehre aus dem zukünftigen Gewerbegebiet auf dem Fliegerhorst werden bei Variante 2 zusätzlich zu dem bereits vorhandenen gewerblichen Verkehr auf dem Posthalterweg zugeleitet. Auch wird die Entlastungsstraße nicht zur Erschließung von Famila gebaut. Der Großteil der zusätzlichen Verkehre (von bzw. auf die Entlastungsstraße) hat nicht Ziel oder Quelle bei Einzelhandelsstandort Wechloy oder bei den Bestandsgewerbeflächen an der Ammerländer Heerstraße. Der Trassenverlauf der Variante 5 kann, mit einer direkten Verbindung zweier klassifizierten Straßen (Alexanderstraße (L 824) und der Ammerländer Heerstraße (K 348)), somit zu einer Verbesserung der Verkehrserschließung der nördlichen Stadtgebiete und insbesondere zur Entlastung des stark beeinträchtigten Verkehrs auf der Alexanderstraße eine Verbindungsstraße zwischen Alexanderstraße (L

824) und der Ammerländer Heerstraße (K 348) beitragen. Folglich wird das Hauptstraßennetz der Stadt Oldenburg mit dieser Trassenführung ergänzt. Ebenso besitzt die Variante 5 die kürzeste Gesamtstreckenlänge und die geringstmögliche Zerschneidung von naturschutzfachlich wertvollen zusammenhängenden Flächen (vgl. Begründung Kap. 2.4).

Nachfolgend wird nochmals der gesamte Abwägungsprozess zusammengefasst: Es standen am Anfang des Planungsprozesses zehn verschiedene Trassenvarianten (1, 1a, 2, 3a, 3b, 3c, 4, 4a, 5 und 5a) zur Diskussion, welche mittels der durchgeführten Trassenvariantenanalyse (vgl. Kap. 2 der Begründung zum Bebauungsplan) ergebnisoffen und gerecht unter Berücksichtigung von entscheidungsrelevanten, öffentlichen und privaten Belangen gegen- und untereinander gem. § 1 Abs. 7 BauGB abgewogen wurden.

Dabei wurden die Trassenvarianten mit ihren Auswirkungen in Bezug auf die Schutzgüter des UVPG Mensch, Pflanzen und Tiere sowie biologische Vielfalt, Boden und Fläche, Wasser, Klima/Luft, Landschaft, Kultur- und sonstige Sachgüter, sowie weiteren Bewertungsfeldern wie Verkehr, Wirtschaftlichkeit, Berührung privater Belange und weiteren öffentlichen Belangen samt deren zugehörigen Wirkfaktoren dargestellt. Folglich wurden auch die naturschutzfachlichen Belange ausreichend berücksichtigt.

Diese umfassende Betrachtung sämtlicher, aufgeführter Kriterien dient zielführend dazu, dass die unter Berücksichtigung aller Belange objektiv am besten geeignete Variante herausgearbeitet werden konnte.

Im Folgenden wird noch einmal zusammenfassend das Vorgehen zur Trassenentscheidung erläutert:

1) *Vorliegende Datenmatrix - Anlage 2 der Begründung:* Die in der Trassenuntersuchung umfassende Betrachtung sämtlicher, aufgeführter Kriterien sollte dazu dienen, die unter Berücksichtigung aller Belange objektiv am besten geeignete Variante herauszuarbeiten. Die Darstellung in Form der umfangreichen Matrix ist als erste "Faktengrundlage" anzusehen. Innerhalb der Datenmatrix werden dabei lediglich die reinen ermittelten Fakten, d. h. die Sachverhalte wie z. B. Flächeninanspruchnahme, Verkehrswirksamkeit oder Immissionen ohne eine Bewertung abgebildet.

2) *Filterstufen I-III:*

Die Filterstufen I-III dienten dabei für eine erste Analyse der räumlichen Gegebenheiten im Untersuchungsraum. Die Ergebnisse der Filterstufen samt der Erstellung der Datenmatrix (vgl. Anlage 2) bauen ausschließlich auf vorhandene bzw. einfach zugängliche Daten in Zusammenschau mit den Ergebnissen der Gutachten auf und umfassen noch keine flächendeckende Raumbewertung. Mit diesem Teil der

Variantenuntersuchung wurde das Ziel verfolgt, in der Gesamtschau die verträglichste Trassenvariante aus einem Variantenbündel auf Basis einer groben Wirkungsanalyse herauszuarbeiten.

Die zweite Filterstufe (Filterstufe II) wurde auf Basis der vorliegenden Verkehrsuntersuchungen, die vom Ingenieurbüro SHP Ingenieure durchgeführt wurde, angewendet (vgl. SHP Ingenieure: Stadt Oldenburg - Bebauungsplan N-777G, Trassenvarianten der Erschließung, Bewertung, Verkehrsuntersuchung zum B-Plan N-777 G, November 2019). Zusammenfassend wird in der Untersuchung ausgeführt, dass sich die Varianten aus verkehrlicher Sicht nur geringfügig unterscheiden:

„Bezüglich des Verkehrsanlaufs lassen sich alle Varianten leistungsfähig herstellen. Die Varianten 3a, 3b, 3c und 5 verbinden die beiden klassifizierten Straßen Alexanderstraße und Ammerländer Heerstraße direkt, was sich im Gesamtnetz-zusammenhang positiv auswirkt. In den Varianten 1, 1a, 4, 4a und 5a wird die Entlastungsstraße über den Posthalterweg (Gemeindestraße) an die Ammerländer Heerstraße angebunden. Die Varianten 1, 1a, 4, 4a und 5a sind wiederum vorteilhafter bezüglich der Erreichbarkeit“ des Einzelhandelsstandort Wechloy am Posthalterweg.

Aus den dazugehörigen Steckbriefen der Varianten geht des Weiteren hervor, dass sowohl am neuen Knotenpunkt Ammerländer Heerstraße/Entlastungsstraße als auch am Knotenpunkt Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg insgesamt eine ausreichende Verkehrsqualität erreicht wird (QSV D), wodurch aus verkehrlicher Sicht kein Knotenpunkt zu favorisieren ist.

Wichtig ist hierbei allerdings, dass weder die Filterstufen noch die Quotientenbildung die Hauptargumentation/-abwägung für die endgültige Trassenentscheidung darstellt, diese bildet die verbal-argumentativen Abwägung (Punkt 4).

Die Filterstufen I-III dienen dabei als Bewertungsprozess vorab, wobei im Rahmen der Filterstufe III drei Varianten (4, 5 und 5a) ermittelt werden konnten.

Nach der Durchführung der Filterstufen lagen somit noch drei verträgliche Varianten hinsichtlich der naturschutzfachlichen, verkehrlichen und privaten Belange vor. Somit war eine weitere tiefergehende Betrachtung notwendig, um eine Trassenempfehlung für die verträglichste Variante auszusprechen zu können.

3) *Vorliegende Datenmatrix - Anlage 3 der Begründung - "Bewertungsstufe: mathematisch-rechnerische Methode"*:

Als Grundlage für die Bewertung der verschiedenen Trassenvarianten wurde darauffolgend eine Gewichtung der einzelnen Schutzgüter bzw. Bewertungsfelder untereinander vorgenommen. Demnach wurden die Werte aus der Datenmatrix für

jedes Schutzgut bzw. Bewertungsfeld dieser drei Varianten (4, 5 und 5a) mit einer gleichen Maßeinheit in ein Verhältnis gesetzt.

Wie der Anlage 3 der Begründung entnommen werden kann, ist die Variante 5 lediglich bei den Schutzgütern Pflanzen, Tiere/Klima und Luft/ und Kultur- und Sachgüter auf dem "zweiten Rang". V5 besitzt bei keinem Schutzgut den höchsten und somit „unverträglichsten Wert“.

Schlussendlich kommt bei der Anwendung des Vergleichs von Maßzahlen aller Schutzgüter gem. UVPG (Quotientenbildung), die Variante 5 mit dem Wert 0,95 im Verhältnis zu den Varianten 4 (0,99) und 5a (1,00) als die Variante heraus, die bei der gleichgewichteten Betrachtung aller Schutzgüter, als die rechnerisch Verträglichste einzustufen ist. Auch diese Bewertungsstufe dient als Bewertungsprozess, wobei mittels der Bewertungsstufe jedoch keine eindeutige Vorzugsvariante herausgestellt werden konnte.

Nach Durchführung der Quotientenbildung wurde durch die Gesamtbewertung (vgl. Anlage 3, Gesamtbewertung) ersichtlich, dass durchgängig keine der drei Varianten in jedem insofern untersuchten Schutzgut diejenige ist, die die geringsten Beeinträchtigungen bzw. Auswirkungen mit sich bringt. Des Weiteren unterscheiden sich die drei Varianten in den ermittelten kleinsten proportionalen Größen lediglich marginal.

Um der Unvollständigkeit der mit der mathematisch-rechnerischen Methode betrachteten abwägungserheblichen Belange und den mit ihr verbundenen Bewertungsschwächen Rechnung zu tragen, wurde in eine verbal-argumentative Abwägung eingestiegen, um so abschließend zu reflektieren, welche die wesentlichsten Argumente für den Trassenverlauf der Entlastungsstraße sind und schlussendlich eine Vorzugsvariante zu ermitteln.

4) Verbal-argumentative Abwägung

Mit der verbal-argumentativen Abwägung, die über dem gesamten Bewertungsprozess der Trassenanalyse steht, wurde letztendlich eine Trassenentscheidung getroffen. Dabei wurden von der Stadt Oldenburg nochmals alle Belange gegeneinander und untereinander gerecht abgewogen und schlussendlich ausschlaggebende Abwägungskriterien des eigentlichen und übergeordneten Planungsziels zur Trassenfindung bestimmt.

In der verbal-argumentativen Abwägung (vgl. Kap. 2.4 der Begründung) wurden für die drei verbliebenen Varianten 4, 5 und 5a -nach der Filterstufe III- nochmals die Belange des Verkehrs aufgegriffen: „Für die Variante 4 wird am dreiarmligen signalisierten Knotenpunkt Posthalterweg/Am Heidbrook die Verkehrsqualitätsstufe B (QSV B) erreicht. Diese resultiert unter anderem aus der Tatsache, dass der Posthalterweg (Nebenstraße) dreiarmlig ausgebildet ist, weil die Entlastungsstraße in Verlängerung der Straße Am Heidbrook umgesetzt wird. Schon im Be-

stand liegt im Bereich des Posthalterweges gegenüber der Ammerländer Heerstraße eine geringere Verkehrsbelastung vor. Darüber hinaus taucht ein Teil der Verkehre, die den Einzelhandelsstandort Wechloy als Ziel oder Quelle haben, nicht im Bereich der Ammerländer Heerstraße auf, sondern werden schon vorher dem Zielgebiet zugeführt. Ein Großteil der Verkehre der Entlastungsstraße erreicht den benachbarten Knotenpunkt Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg im Geradeausverkehr, was sich günstig auf die Signalisierung auswirkt und damit zu der Einstufung „B“ (QSV B) führt. Am vorhandenen signalisierten Knotenpunkt Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg wurde für die Variante 4 die Verkehrsqualitätsstufe D ermittelt.

In der Variante 5a wird ein vierarmiger Knotenpunkt ausgebildet, an dem die Verkehrsqualitätsstufe D festgestellt wurde. Am vorhandenen signalisierten Knotenpunkt Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg wurde auch hier die Verkehrsqualitätsstufe D ermittelt. Die Variante 5 wird direkt an die Ammerländer Heerstraße angebunden - für den dann neu auszubildenden Knotenpunkt wird die Verkehrsqualitätsstufe D erreicht. Darüber hinaus ist die Verkehrsstärke im Bestand in der Ammerländer Heerstraße (Hauptverkehrsstraße) höher als im Posthalterweg und der Querschnitt zwischen den beiden Knotenpunkten höher belastet, weil hier Quell- und Zielverkehre des Einkaufszentrums auftauchen. Daher ergibt sich der Unterschied der Verkehrsqualitätsstufe B bzw. D der Varianten 4 und 5.

Für die Varianten 4 und 5 ist zudem von einer guten Orientierung und Begreifbarkeit auszugehen, da die Entlastungsstraße im Geradeausverkehr direkt (V 5) bzw. indirekt (V 4) über den Posthalterweg zur Ammerländer Heerstraße (klassifizierte Straße) geführt wird. In der Variante 5a könnte es zu einer Fehlorientierung geradeaus in Richtung Südwesten (Einkaufszentrum) kommen.

Für die Variante 5a wurde die Fahrdynamik am besten bewertet, weil die Elementenfolge relativ stetig und die Radienfolge ausgewogen ist. Jedoch können auch die Varianten 4 und 5 hinsichtlich einer vorteilhafteren Fahrdynamik optimiert werden. Für die Varianten 4 und 5a sind darüber hinaus erhebliche Wechselwirkungen im Bauablauf mit dem Gewerbegebiet an der Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg zu erwarten, was negativ zu bewerten ist. Aus verkehrlicher Sicht unterscheiden sich die untersuchten und bewerteten Varianten insgesamt nur geringfügig, wodurch keine eindeutige Variantenentscheidung durch diesen Belang möglich ist.“

Aufgrund dieser Ergebnisse waren alle Varianten aus verkehrlicher Sicht unter Beachtung geeigneter Maßnahmen, wie bspw. einer Einrichtung einer Lichtsignalanlage oder Ergänzung einer Abbiegespur umsetzbar (vgl. Kap. 2.3.1/2.4 der Begründung).

Im nachfolgenden Schritt wurden daher Abwägungskriterien herauskristallisiert, da sich keine Variante als eindeutig vorteilhaft herausgestellt hat. Dadurch bedingt wurde reflektiert, welches die wichtigsten Gründe für den Bau einer solchen Straße sind. Diese Kriterien wurden bewusst durch die Reflektion des eigentlichen und übergeordneten Planungsziels bestimmt (vgl. Begründung Kap. 2.4). Dabei haben sich folgende Kriterien ergeben:

1. Verbindungsfunktion der Entlastungsstraße für alle Verkehrsteilnehmer:

Der Rat der Stadt Oldenburg hat in seiner Sitzung am 31.03.2014 beschlossen, dass zur Verbesserung der Verkehrserschließung der nördlichen Stadtgebiete und insbesondere zur Entlastung des stark beeinträchtigten Verkehrs auf der Alexanderstraße eine Verbindungsstraße zwischen Alexanderstraße (L 824) und der Ammerländer Heerstraße (K 348) hergestellt werden soll.

Es soll somit eine Verbindung zwischen zwei klassifizierten Straße (Alexanderstraße und Ammerländer Heerstraße) hergestellt werden.

Der Einzelhandel konzentriert sich in der Nähe des Plangebietes am Posthalterweg (Einkaufszentrum Wechloy) (Bestandsgewerbeflächen an der Ammerländer Heerstraße/ Einzelhandelsstandort Wechloy).

Es ist nicht planerische Zielsetzung, eine neue unmittelbare Anbindung an das Einkaufszentrum Wechloy umzusetzen, wodurch die Varianten 4 und 5a nicht entsprechend zielwirksam sind.

Das vorangestellte, städtebauliche Ziel besteht vielmehr darin, die mit Hilfe des Baurechtes geschaffenen eingeschränkten Gewerbegebiete der eigentlichen Zielgruppe, nämlich dem Handwerk und dem produzierenden Gewerbe, vorzuhalten und die gewerblichen Verkehre direkt auf die übergeordnete Straße, der Ammerländer Heerstraße (K 348), zu leiten.

Bei Varianten 4 und 5a sind zudem erhebliche Wechselwirkungen im Bauablauf mit dem Gewerbegebiet an der Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg zu erwarten. Gewerbliche Verkehre aus dem zukünftigen Gewerbegebiet auf dem Fliegerhorst werden bei Variante 4 und 5a zusätzlich zu dem bereits vorhandenen gewerblichen Verkehr auf dem Posthalterweg zugeleitet.

Das Verkehrsaufkommen eines neuen, großen Stadtteils auf dem Fliegerhorstgeländes und dem neu entstehenden Gewerbegebiet soll und muss demzufolge verträglich abgewickelt werden.

Um die erzielte eine Nutzungsmischung auf dem Fliegerhorst und u.a. auch einen Ausbau von Radwegen zu gewährleisten, benötigt es jedoch ein dafür angemessenes Erschließungssystem. In diesem Erschließungssystem müssen dabei alle Verkehrsteilnehmer bedacht werden, was bei der Planung der Entlastungsstraße vorliegend der Fall ist.

Denn mit dem Planvorhaben sollen die auf dem Fliegerhorstgelände entstehenden 950 Wohnungen eine bessere verkehrliche Anbindung, sowohl für den motorisierten (PKW) als auch für den nicht motorisierten Individualverkehr (Fußgänger und Radfahrer) und den ÖPNV erhalten. Somit dient die Entlastungsstraße nicht nur für den motorisierten Individualverkehr, sondern auch für Fußgänger, Radfahrer und den ÖPNV.

Der markant gelegene Fuß- und Radweg wird zunächst entlang der Gleistrasse fortgeführt, so wie es im Masterplan vorgesehen ist. Der bereits in der Örtlichkeit vorhandene Fuß- und Radweg am „Peerdebrok“ wird des Weiteren berücksichtigt und festgesetzt. Der südöstlich des Geltungsbereiches gelegene Teil des Peerdebroks wird dabei umgeleitet und über eine dortige Querungshilfe geführt, wobei in diesem Abschnitt ein Zweirichtungsradweg vorgesehen ist.

Ab der Querungshilfe im angebauten Bereich ist der Radweg beidseitig nur als Einrichtungsradweg geplant. Demnach wird der Teilabschnitt des Peerdebroks wieder auf kürzestem Wege zur alten Trasse des Peerdebroks geführt, indem der Fuß- und Radweg (F+R) an den nördlich gelegenen F+R aus dem Bebauungsplan N-777 F anschließt. Folglich wird eine bislang fehlende Tangentialverbindung der dortigen Wohngebiete mit der Ammerländer Heerstraße durch die Entlastungsstraße entwickelt und damit eine wichtige innerstädtische Radverkehrsachse erschlossen und kurze Wegeverbindungen für alltägliche Radverkehre geschaffen. Das Konzept samt des Regelprofils ist der Anlage 5 und 6, der Begründung zum Bebauungsplan, zu entnehmen. Dieses wurde vom Amt für Verkehr und Straßenbau der Stadt Oldenburg, unter Einbeziehung aller notwendigen Parameter und der örtlichen Gegebenheiten, erarbeitet.

Darüber hinaus werden verstärkt ÖPNV-Anbindungen berücksichtigt, damit das Angebot des öffentlichen Verkehrs ausgeweitet werden kann. Das Ziel einer Anhebung der ÖPNV-Nutzung kann allerdings nur durch ein attraktives Angebot erreicht werden, um so in großem Umfang neue Fahrgäste für den ÖPNV zu gewinnen und Fahrten vom PKW zu verlagern. Die Entlastungsstraße kann dazu beitragen das Ziel einer Anhebung der ÖPNV-Nutzung -bspw. durch schnellere Busverbindungen- zu erreichen und die Alexanderstraße dabei zeitgleich zu entlasten. Denn auch durch geringere Verkehrsbelastungen, bspw. an der Alexanderstraße und durch kürzere Wege steigt die Lebensqualität der dort umliegenden Wohngebiete. Kürzere Wege bedingen dann auch einen geringeren Energieverbrauch und das Umsteigen auf den ÖPNV und die Wahrnehmung des ausgebauten Radweges.

2. Fahrstreckenlängen [km] der Trassenvarianten (Entfernung zw. Peerdebrook und Ammerländer Heerstraße):

Die der Bewertung zugrunde gelegten Trassenlängen beziehen sich bei allen zehn Varianten immer bis zum jeweiligen Anschluss an die Ammerländer Heerstraße (klassifizierte Straße), damit der notwendige Lückenschluss innerhalb des städtischen Hauptverkehrsstraßennetzes gegeben ist.

Dementsprechend ist auch bei den Varianten 1, 1a, 2, 4, 4a und 5a der entsprechende Abschnitt des Posthalterweges und auch der Straße Am Heidbrook mit in die Gesamtstrecke einzubeziehen.

Die Streckenlänge basiert demnach auf der gesamtbetrachteten Strecke vom Ausgangspunkt, hier Peerdebrook, und dem endgültigen Anschlusspunkt, hier Ammerländer Heerstraße. Also die gesamte Länge des jeweiligen Trassenkörpers, der die vorhandenen Flächen überplant. Auch die gesamte Trassenuntersuchung baut auf den Längen der SHP-Varianten (Stand 2019) bzw. den gänzlich tangierten Flächen auf, somit wurden in die Trassenuntersuchung auch die Flächen des Posthalterweges und des Heidbrooks einbezogen.

Dadurch, dass alle Trassen somit vom Startpunkt und bis zum Anschlusspunkt an die Ammerländer Heerstraße betrachtet wurden, konnte eine Einheitlichkeit in der Bewertung erzielt werden. Denn auch der Heidbrook/Posthalterweg müsste bei Realisierung der Varianten 4 und 5a baulich umgestaltet werden. Im Falle des Heidbrooks käme dies nahezu einem Straßenneubau gleich. Somit liegt für die Variante 5 die kürzeste Gesamtstreckenlänge vor.

3. geringstmögliche Zerschneidung von naturschutzfachlich wertvollen zusammenhängenden Flächen (vgl. Begründung Kap. 2.4):

Lebensraumverluste für Pflanzen/Tiere können anlagebedingt im Bereich der Trasse und erforderlicher Nebenanlagen stattfinden. Erdbaubedingte Beeinträchtigungen und Bodenverdichtung können zu Lebensraumverlusten bzw. Veränderungen der Standortfaktoren für Pflanzen und Tiere führen. Infolge von Zerschneidungen aber auch randlichen Beeinträchtigungen können Räume verengt werden, was einen Funktionsverlust bedeuten kann. Durch Barrierewirkungen können Wechsel- und Wanderbeziehungen von Tieren vermindert bzw. ggf. vollständig unterbunden werden.

Hinsichtlich der geringstmöglichen Zerschneidungseffekte, der nach der Filterstufe III übrig gebliebenen Varianten 4, 5 und 5a, tangieren die Variante 4 und 5a in der Grobtrassierung die Überplanung von Gemeinbedarfsflächen und Sonderbauflächen. Zwar kann der Trassenverlauf optimiert werden, sodass diese Flächen nicht mehr betroffen sind, allerdings wird durch die Verschiebung der Trasse in nördliche Richtung dann der dort befindliche Wald tangiert. Es müsste dabei auf einer Breite zw. 3 m-4,5 m in den Waldrand am Posthalterweg eingegriffen werden, zzgl. 2-5m

Die Wohn- und Gewerbegebiete auf dem Fliegerhorst-Gelände verlangen eine qualitativ hochwertige und schnelle Anbindung mit dem öffentlichen Nahverkehr als Baustein einer modernen und umweltfreundlichen Mobilität. Diese ÖPNV-Erschließung muss eine umsteigefreie Anbindung an die Oldenburger Innenstadt/den Hauptbahnhof ermöglichen. Ein Umlegen von Linien und damit ein Verzicht auf heute im Stadtnorden vorhandene Bedienung ist nicht möglich. Eine Einführung neuer Linien über die Alexanderstraße wäre allerdings nur zu erheblichen Kosten von dauerhaft über einer

temporären Arbeitsstreifen. Auch müsste auf einer Breite zw. 2 m-8 m in den Waldrand am Heidbrook eingegriffen werden, zzgl. 2-5m temporären Arbeitsstreifen. Variante 5 hingegen muss weder großzügig private Flächen umgehen, noch werden durch ihre Optimierung weitere Waldflächen überplant. Nach Einschätzung der Unteren Naturschutzbehörde ist bei der Variante 5 eine eher randliche Durchschneidung gegenüber einer zentralen Durchschneidung möglich. Daneben bedingt die Variante 5 die geringstmögliche Zerschneidung von naturschutzfachlich wertvollen zusammenhängenden Flächen (Schutzgut Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt) aufgrund der Möglichkeit der Optimierung des Trassenverlaufs. Dies wird durch fachgutachterliche Einschätzung sowie nach Einschätzung der Unteren Naturschutzbehörde bestätigt. Die Variante 5 verläuft bereits in der Grobplanung randlich eines zusammenhängenden Flächenkomplexes, sodass dieser in weiten Teilen erhalten bleibt, während insbesondere die Variante 4 für eine Zerschneidung des Flächen- und Habitatkomplexes sorgt. Darüber hinaus sorgen die im Bebauungsplan festgesetzten Amphibienleiteinrichtungen für die Anbindung des zusammenhängenden Komplexes an die umliegenden Habitate, sodass auch diese räumlichen Beziehungen aufrechterhalten werden können.

Das Abwägungsergebnis hatte zur Folge, dass sich schlussendlich die Variante 5 in der Gesamtabwägung als die verträglichste Lösung herausstellt, da sie im Verhältnis die günstigsten Eigenschaften hat.

Zudem wird sie den Grundsätzen des Vermeidungs- und Minderungsgebots in vollem Umfang, bei gleichzeitiger Erfüllung des Planungszieles - der Entlastung des Verkehrs auf der Alexanderstraße sowie der übergeordneten Verbindungsfunktion der Alexanderstraße auf Höhe des Fliegerhorstes und der Ammerländer Heerstraße - gerecht.

Darüber hinaus wurde mit den im Verfahren vorgelegten Gutachten und der durchgeführten Trassenvariantenanalyse, unter Berücksichtigung der heutigen Bedarfe und Entwicklungen, die vorliegende Trassenführung fach- und sachgerecht unter Einbeziehung aller Belange ermittelt.

Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich. Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich. Darüber hinaus ist es planerisches Ziel der Stadt die ÖPNV-Anbindungen für die Trasse 5 zu berücksichtigen, damit das Angebot des öffentlichen Verkehrs ausgeweitet werden kann. Die Entlastungsstraße kann dazu beitragen das Ziel einer Anhebung der ÖPNV-Nutzung zu erreichen und die Alexanderstraße dabei zu entlas-

Mio. € p.a. möglich und wäre auf weiten Teilen der Alexanderstraße verkehrlich eigentlich nicht erforderlich. Denkbare Zubringerlinien mit Umsteigehaltestellen in Richtung Innenstadt werden von Kunden nicht akzeptiert.

Die Erschließung des Fliegerhorst von der Ammerländer Heerstraße hingen kann aus vorhandenen Linien entwickelt werden und ist damit erheblich kostengünstiger zu realisieren.

Eine Nutzung der Erschließungsstraße zur Ammerländer Heerstraße bis zur Oldenburger Innenstadt wäre für die Bewohnerinnen und Bewohner am Fliegerhorst gegenüber der Wegführung über die Alexanderstraße zeitlich äquivalent.

Gleichzeitig ergäbe sich eine direkte Anbindung aus dem Stadtnorden zu den Universitätsstandorten. Hierdurch wiederum werden die heute schon überlasteten Verkehre aus der Innenstadt heraus in Richtung der Universitätsstandorte entlastet.

Die Verbindung zwischen Alexanderstraße und Ammerländer Heerstraße kann zusätzlich perspektivisch zu einer Querverbindung zwischen den Stadtteilen entwickelt werden. Damit wären dann nicht mehr alle Reisewünsche im Stadtgebiet zwingend über die Innenstadt durchzuführen.

Der Anschluss dieser Entlastungsstraße an den Pophankenweg über Trassenvariante 2 ermöglichte zusätzlich zu den genannten Erschließungsvorteilen auf dem Fliegerhorst-Gelände selbst eine Erschließungsfunktion für die Wohngebiete nördlich Brookweg. Außerdem wären von Linienbusverkehr statt drei komplexer und nur ausreichend leistungsfähiger Ampelanlagen (Entlastungsstraße/Ammerländer Heerstraße (1), Ammerländer Heerstraße/Posthalter Weg (2), Pophankenweg/Ammerländer Heerstraße (3) nur eine dieser Anlagen (3) zu durchfahren, was sich günstig auf die Attraktivität der Busverbindung und die Produktionskosten dieser Linie auswirken würde.

ten. Denn auch durch geringere Verkehrsbelastungen, bspw. an der Alexanderstraße und durch kürzere Wege steigt die Lebensqualität der dort umliegenden Wohngebiete. Kürzere Wege bedingen dann auch einen geringeren Energieverbrauch.

Die Hinweise zu den entsprechenden Buslinien und Fahrstrecken betreffen nicht die Ebene der Bauleitplanung. Sie werden im Rahmen der Ausbauplanung in Absprache mit der VWG berücksichtigt.

**78. ÄNDERUNG DES FLÄCHENNUTZUNGSPLANES
UND
BEBAUUNGSPLAN N-777 G
(FLIEGERHORST / HALLENSICHEL-OST / ENTLASTUNGSSTRAßE)**

Prüfung der Stellungnahmen

Öffentliche Auslegung vom 30.04.2020 bis zum 12.06.2020

Nr.:	Schreiben vom:		Lage der Fläche:
8	29.05.2020	Carl von Ossietzky Universität Oldenburg Ammerländer Heerstraße 114-118 26129 Oldenburg	Fliegerhorst/ Hallensichel-Ost/ Entlastungsstraße

Stellungnahmen

Die Originale der Stellungnahmen liegen in den Sitzungen des Ausschusses für Stadtplanung und Bauen/VA/Rates vor. Der Originaltext der Stellungnahmen ist im Folgenden wiedergegeben.

Die an der neuen Verbindungsstraße entstehenden Bauflächen für gewerbliche Nutzung sind auf Grund der günstigen Lage zur Universität interessant als künftige Entwicklungsflächen für die Universität bzw. wissenschaftsnahe Institutionen, die in Kooperation mit der Universität stehen. Die Änderung des FPlanes Nr. 78 bzw. der BPlan-Entwurf N-777 G wird daher begrüßt. Bei der Vergabe von Bauflächen, die sich in städtischem Eigentum befinden, sollten o.g. Entwicklungsmöglichkeiten besondere Berücksichtigung finden.

Prüfungsvorschläge

Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich. Die positive Stellungnahme der Universität wird von Seiten der Stadt begrüßt. Das Gewerbegebiet lässt diese Nutzungen, die sich gut in den Fliegerhorst als innovativen Stadtteil einfügen, zu - als Neubau oder als Umnutzung der vorhandenen Hallen der Hallensichel.

**78. ÄNDERUNG DES FLÄCHENNUTZUNGSPLANES
UND
BEBAUUNGSPLAN N-777 G
(FLIEGERHORST / HALLENSICHEL-OST / ENTLASTUNGSSTRAßE)**

Prüfung der Stellungnahmen

Öffentliche Auslegung vom 30.04.2020 bis zum 12.06.2020

Nr.:	Schreiben vom:		Lage der Fläche:
9	11.05.2020	Avacon Netz GmbH Lindenstraße 45 21335 Lüneburg	Fliegerhorst/ Hallensichel-Ost/ Entlastungsstraße

Stellungnahmen

Die Originale der Stellungnahmen liegen in den Sitzungen des Ausschusses für Stadtplanung und Bauen/VA/Rates vor. Der Originaltext der Stellungnahmen ist im Folgenden wiedergegeben.

Auskunftsfall 0017455-AVA

Anbei übersenden wir Ihnen die gewünschte Spartenauskunft.

WICHTIG: Leerauskunft. Im Bereich Ihrer Leitungsauskunft wurden keine Einbauten unseres Unternehmens gefunden!

Wenn trotz aller Vorsicht eine Kabel- oder Rohrleitung beschädigt worden ist, sind unbedingt folgende Punkte zu beachten:

Schadenstelle sofort räumen und absperren!

Unverzüglich unsere zuständige Störstelle benachrichtigen!

Störstellen-Nr. Gas 0800 / 4 28 22 66

Strom / Wasser / Wärme 0800 / 0 28 22 66

Dies gilt auch für geringfügige Beschädigungen des äußeren Kabelmantels bzw. der Rohrumhüllung, da hieraus bei Nichtbeachtung schwerwiegende Folgeschäden mit hohen Kosten für den Schadensverursacher entstehen können.

Prüfungsvorschläge

Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich. Die übrigen Hinweise werden außerhalb dieses Bauleitplanverfahrens im Rahmen der Tiefbau- bzw. Ausbauplanungen berücksichtigt.

Zusätzliche Hinweise sind dem <Merkheft für Baufachleute>, herausgegeben von der VDEW-Landesgruppe Niedersachsen/Bremen, zu entnehmen. Weiterhin ist zu beachten, dass diese Auskunft maximal vier Wochen ab 11.05.2020 gültig ist.

**78. ÄNDERUNG DES FLÄCHENNUTZUNGSPLANES
UND
BEBAUUNGSPLAN N-777 G
(FLIEGERHORST / HALLENSICHEL-OST / ENTLASTUNGSSTRAßE)**

Prüfung der Stellungnahmen

Öffentliche Auslegung vom 30.04.2020 bis zum 12.06.2020

Nr.:	Schreiben vom:		Lage der Fläche:
10	09.06.2020	Deutsche Telekom Technik GmbH TINL Nord Rs PT112 Hannoversche Straße 6 - 8 49084 Osnabrück	Fliegerhorst/ Hallensichel-Ost/ Entlastungsstraße

Stellungnahmen

Die Originale der Stellungnahmen liegen in den Sitzungen des Ausschusses für Stadtplanung und Bauen/VA/Rates vor. Der Originaltext der Stellungnahmen ist im Folgenden wiedergegeben.

Die Telekom Deutschland GmbH (nachfolgend Telekom genannt) - als Netzeigentümerin und Nutzungsberechtigte i. S. v. § 66 Abs. 1 TKG - hat die Deutsche Telekom Technik GmbH beauftragt und bevollmächtigt, alle Rechte und Pflichten der Wegesicherung wahrzunehmen sowie alle Planverfahren Dritter entgegenzunehmen und dementsprechend die erforderlichen Stellungnahmen abzugeben. Zu der o. g. Planung nehmen wir wie folgt Stellung:

Die Telekom wird die Voraussetzungen zur Errichtung eigener TK-Linien im Baugebiet prüfen. Je nach Ausgang dieser Prüfung wird die Telekom eine Ausbauentscheidung treffen. Vor diesem Hintergrund behält sich die Telekom vor, bei einem bereits bestehenden oder geplanten Ausbau einer TK-Infrastruktur durch einen anderen Anbieter auf die Errichtung eines eigenen Netzes zu verzichten. Wir bitten Sie, in den Hinweisen des Bebauungsplanes folgende Forderung entsprechend § 77k Abs. 4 Telekommunikationsgesetz aufzunehmen:

Prüfungsvorschläge

Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich.
Die übrigen Hinweise werden außerhalb dieses Bauleitplanverfahrens im Rahmen der Tiefbau- bzw. Ausbauplanungen berücksichtigt.

Neu errichtete Gebäude, die über Anschlüsse für Endnutzer von Telekommunikationsdienstleistungen verfügen sollen, sind gebäudeintern bis zu den Netzabschlusspunkten mit hochgeschwindigkeitsfähigen passiven Netzinfrastrukturen (Leerrohre, §3 Abs. 17b TKG) sowie einem Zugangspunkt zu diesen passiven gebäudeinternen Netzkomponenten auszustatten."

Wir bitten Sie, Beginn und Ablauf der Erschließungsmaßnahmen im Bebauungsplangebiet der Deutschen Telekom Technik GmbH so früh wie möglich, mindestens drei Monate vor Baubeginn, schriftlich anzuzeigen und bitten Sie, uns zu der Baubesprechung mit den Versorgungsbetrieben einzuladen. Wir sind dann gerne bereit einen Mitarbeiter zu der Besprechung zu entsenden. Bei Planungsänderungen bitten wir uns erneut zu beteiligen.

mailto: T-N L-N-PTI-12 -Planungsanzeigen@telekom.de

**78. ÄNDERUNG DES FLÄCHENNUTZUNGSPLANES
UND
BEBAUUNGSPLAN N-777 G
(FLIEGERHORST / HALLENSICHEL-OST / ENTLASTUNGSSTRAßE)**

Prüfung der Stellungnahmen

Öffentliche Auslegung vom 30.04.2020 bis zum 12.06.2020

Nr.:	Schreiben vom:		Lage der Fläche:
11	10.06.2020	EWE NETZ GmbH Cloppenburger Str. 302 26133 Oldenburg	Fliegerhorst/ Hallensichel-Ost/ Entlastungsstraße

Stellungnahmen

Die Originale der Stellungnahmen liegen in den Sitzungen des Ausschusses für Stadtplanung und Bauen/VA/Rates vor. Der Originaltext der Stellungnahmen ist im Folgenden wiedergegeben.

Vielen Dank für die Beteiligung unseres Hauses als Träger öffentlicher Belange.

Diese Stellungnahme gliedert sich in zwei Abschnitte. In Abschnitt 1 werden geplante Umbauten im Erdgasnetz konkretisiert, die im nordwestlichen Stadtgebiet unter Beachtung des Bebauungsplans N-777 G sowie der städtebaulichen Entwicklung des Fliegerhorstes bzw. der angrenzenden Stadtteile stattfinden sollen. Weitere Planungen der übrigen Sparten sind in Vorbereitung. In Abschnitt 2 wird auf alle bestehenden Versorgungsleitungen (Strom, Erdgas, Telekommunikation und Trinkwasser) im Plangebiet hingewiesen. Ebenfalls finden Sie in Abschnitt 2 allgemeine Hinweise, u.a. zur Berücksichtigung von Versorgungsstrassen im Plangebiet.

Prüfungsvorschläge

Der Stellungnahme wird zum Teil gefolgt. Die Begründung (Kap. 6.1.11) wird redaktionell um die Abbildung der EWE ergänzt.
Die übrigen Hinweise werden außerhalb dieses Bauleitplanverfahrens im Rahmen der Tiefbau- bzw. Ausbauplanungen berücksichtigt.

Abschnitt 1

In der beigegefügt Anlage 1 ist für die Sparte Gas dargestellt, welche Umbaumaßnahmen unter Beachtung der städtebaulichen Entwicklung beabsichtigt sind. Das Erdgasnetz im nordwestlichen Stadtgebiet ist maßgeblich in den 1960er Jahren entstanden. Durch die Entwicklung des Fliegerhorstes ergeben sich aktuell Chancen, dieses Versorgungssystem an heutige Bedürfnisse anzupassen und zu optimieren. Hierzu ist das in Anlage 1 aufgezeigte Konzept entstanden.

Für das Plangebiet N-777 E bzw. die Versorgung des ENaQ-Quartiers haben bereits im Jahr 2019 konstruktive Gespräche mit den Fachdiensten Tiefbau und Projekt Fliegerhorst stattgefunden um frühzeitig terminliche und bauliche Abhängigkeiten abzustimmen (u.a. Kampfmittelräumung, Stilllegung und Neubau von Versorgungsleitungen).

Die Fortführung dieses Dialogs für das Plangebiet N-777 G würden wir begrüßen, damit die skizzierten Maßnahmen im Erdgasnetz sowie die Bedarfe der weiteren Sparten abgestimmt werden können.

Abschnitt 2

Im Plangebiet bzw. in unmittelbarer Nähe zum Plangebiet befinden sich Versorgungsleitungen und/oder Anlagen der EWE NETZ GmbH.

Diese Leitungen und Anlagen sind in ihren Trassen (Lage) und Standorten (Bestand) grundsätzlich zu erhalten und dürfen weder beschädigt, überbaut, überpflanzt oder anderweitig gefährdet werden. Bitte stellen Sie sicher, dass diese Leitungen und Anlagen durch Ihr Vorhaben weder technisch noch rechtlich beeinträchtigt werden.

Das Erdgashochdrucknetz wird durch Näherung Ihrer Baumaßnahme beeinflusst werden (siehe schematische Darstellung in Anlage 1). In Abschnitt 1 dieses Schreibens sind geplante Umbaumaßnahmen skizziert worden. Hierfür setzen Sie sich bitte per E-Mail mit unserer zuständigen Fachabteilung „Entwicklung Energienetze“ Herrn Sebastian Roos {sebastian.roos@ewe-netz.de} in Verbindung.

Sollte sich durch Ihr Vorhaben die Notwendigkeit einer Anpassung unserer Anlagen, wie z.B. Änderungen, Beseitigung, Neuherstellung der Anlagen an anderem Ort (Versetzung) oder anderer Betriebsarbeiten ergeben, sollen dafür die gesetzlichen Vorgaben und die anerkannten Regeln der Technik gelten. Gleiches gilt auch für die gegebenenfalls notwendige Erschließung

des Plangebietes mit Versorgungsleitungen und Anlagen durch EWE NETZ. Bitte planen Sie in diesem Fall Versorgungstreifen bzw. -korridore gemäß DIN 1998 (von min. 2,2 m für die Erschließung mit Telekommunikationslinien, Elektrizitäts- und Gasversorgungsleitungen) sowie die Bereitstellung notwendiger Stationsstellplätze mit ein.

Die Kosten der Anpassungen bzw. Betriebsarbeiten sind von dem Vorhabenträger vollständig zu tragen und der EWE NETZ GmbH zu erstatten, es sei denn der Vorhabenträger und die EWE NETZ GmbH haben eine anderslautende Kostentragung vertraglich geregelt.

Die EWE NETZ GmbH hat keine weiteren Bedenken oder Anregungen vorzubringen.

Wir bitten Sie, uns auch in die weiteren Planungen einzubeziehen und uns frühzeitig zu beteiligen. Dies gilt auch für den Fall der Erschließung des Plangebietes mit Versorgungsleitungen durch EWE NETZ, denn hierfür sind beispielsweise Lage und Nutzung der Versorgungsleitung und die sich daraus ableitenden wirtschaftlichen Bedingungen wesentliche Faktoren.

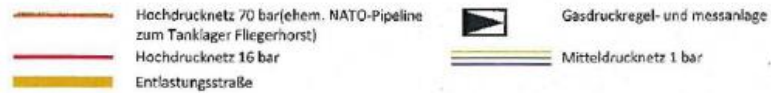
Unsere Netze werden täglich weiterentwickelt und verändern sich dabei. Dies kann im betreffenden Planbereich über die Laufzeit Ihres Verfahrens/Vorhabens zu Veränderungen im zu berücksichtigenden Leitungs- und Anlagenbestand führen. Wir freuen uns Ihnen eine stets aktuelle Anlagen Auskunft über unser modernes Verfahren der Planauskunft zur Verfügung stellen zu können - damit es nicht zu Entscheidungen auf Grundlage veralteten Planwerkes kommt Bitte informieren Sie sich deshalb gern jederzeit über die genaue Art und Lage unserer zu berücksichtigenden Anlagen über unsere Internetseite:
<https://www.ewe-netz.de/geschaeftskundeniservice/leitungsplaene-abrufen>.

Zur effizienten Bearbeitung von Anfragen und Stellungnahmen bauen wir unsere elektronischen Schnittstellen kontinuierlich aus. Bitte schicken Sie uns Ihre Anfragen und Mitteilungen zukünftig an unser Postfach info@ewe-netz.de.

Haben Sie weitere Fragen? Sie erreichen Ihren Ansprechpartner Claudia Vahl unter der folgenden Rufnummer: 0441 4808-2308.

Oldenburg – nordwestliches Stadtgebiet – Konzept für den Umbau des Erdgashochdrucknetzes

Dieser schematische Plan für das Fliegerhorst-Areal inkl. der angrenzenden Stadt-/Ortsteile zeigt zunächst die bestehende Erdgasinfrastruktur auf. Die Sparten Strom, Telekommunikation und Trinkwasser sind nicht dargestellt.



Diese Infrastruktur ist im Wesentlichen in den 1960er Jahren aufgebaut worden. Aufgrund der zukünftig erforderlichen Reinvestitionen sind die im Plan markierten Veränderungen vorgesehen, damit die Anzahl der Betriebsmittel reduziert werden kann unter Beachtung aller Aspekte der Versorgungszuverlässigkeit und -sicherheit.



Abbildung 1: Übersicht Erdgasnetz im Bereich des Fliegerhorstes sowie der angrenzenden Stadtteile

**78. ÄNDERUNG DES FLÄCHENNUTZUNGSPLANES
UND
BEBAUUNGSPLAN N-777 G
(FLIEGERHORST / HALLENSICHEL-OST / ENTLASTUNGSSTRAßE)**

Prüfung der Stellungnahmen

Öffentliche Auslegung vom 30.04.2020 bis zum 12.06.2020

Nr.:	Schreiben vom:		Lage der Fläche:
12	10.06.2020	FD Naturschutz / Technischer Umweltschutz	Fliegerhorst/ Hallensichel-Ost/ Entlastungsstraße

Stellungnahmen

Die Originale der Stellungnahmen liegen in den Sitzungen des Ausschusses für Stadtplanung und Bauen/VA/Rates vor. Der Originaltext der Stellungnahmen ist im Folgenden wiedergegeben.

Naturschutz

(zust. Sachbearbeiterin : ■■■■■ Tel: 2842)

Keine weiteren Anregungen oder Bedenken.

Der Umweltbericht einschließlich der Eingriffsregelung, sowie weitere naturschutzfachlich relevante Untersuchungen (wie die spezielle artenschutzrechtliche Prüfung) wurden in enger Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde erstellt.

Gewässerschutz

(zust. Sachbearbeiter: ■■■■■ Tel: 228612575)

Auf Seite 116 der Begründung ist der Absatz 3 unter dem Punkt "Niederschlagswasserbeseitigung durch Versickerung" widersprüchlich und nicht richtig. Erlaubnisfreie Versickerung für Gewerbebetriebe gibt es nicht. Der Absatz muss entfallen.

Prüfungsvorschläge

Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich.

Der Stellungnahme wird gefolgt. Die Begründung wird redaktionell ergänzt.

Auf Seite 101 heißt es im Kapitel 6.1 .6, Vegetations- und freiflächenbezogene Festsetzungen, unter dem Punkt Stellplätze unter anderem:

"Zur nachhaltigen sowie klimavertraglichen Entwicklung des Plangebietes ist gem. § 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB eine versickerungsfähige Ausführung der Zufahrten und Stellplätze, zum Beispiel mit Pflasterrasen oder sickertfähiges Pflaster, einzubauen, sofern wasserrechtliche Belange dem nicht entgegenstehen."

Vor einer solchen Forderung ist aus wassertechnischer Sicht zu bemerken, dass zunächst die Versickerungsfähigkeit des Bodens hinreichend geprüft sein muss. Ansonsten besteht die Gefahr, dass die dortige Festsetzung zur Befestigung von Zufahrten und Stellplatzflächen mit einem wasserdurchlässigen Material überhaupt nicht umsetzbar ist. Der Satz sollte daher entfallen.

Bodenschutz

(zust. Sachbearbeiterin: [REDACTED] Tel: 3726)

Keine Ergänzungen oder Änderungen erforderlich.

Kampfmittel

(zust. Sachbearbeiter [REDACTED] Tel: 2668)

Keine Ergänzungen oder Änderungen erforderlich.

Immissionsschutz

(zust. Sachbearbeiter: [REDACTED] Tel: 3276)

Keine Ergänzungen oder Änderungen erforderlich.

Der Stellungnahme wird zum Teil gefolgt. Die Begründung wird zum Teil redaktionell um folgenden Satz ergänzt:

„Bevor eine Anlage mit versickerungsfähigem Material umgesetzt wird, ist die Versickerungsfähigkeit des Bodens hinreichend zu prüfen“.

Die nebenstehenden Stellungnahmen werden ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich.

**78. ÄNDERUNG DES FLÄCHENNUTZUNGSPLANS
(FLIEGERHORST / HALLENSICHEL-OST / ENTLASTUNGSSTRAßE)**

Prüfung der Stellungnahmen

Öffentliche Auslegung vom 30.04.2020 bis zum 12.06.2020

Nr.:	Schreiben vom:		Lage der Fläche:
13	11.05.2020	Stadt Oldenburg Stadtplanungsamt Fachdienst für Stadtentwicklung und Bauleitplanung Industriestraße 1a 26121 Oldenburg	Fliegerhorst/ Hallensichel-Ost/ Entlastungsstraße

Stellungnahmen	Prüfungsvorschläge
Die Originale der Stellungnahmen liegen in den Sitzungen des Ausschusses für Stadtplanung und Bauen/VA/Rates vor. Der Originaltext der Stellungnahmen ist im Folgenden wiedergegeben. Die Stadt Oldenburg ist, wie auch in der Begründung zur 78. Änderung des <u>Flächennutzungsplans</u> gesagt, eine kreisfreie Stadt. Kreisfreie Städte sind jedoch Träger der Regionalplanung, können zwar auf die Aufstellung eines RROP verzichten, müssen aber dennoch die Vorgaben des LROP beachten. Der Flächennutzungsplan bzw. die Änderung des rechtswirksamen Flächennutzungsplans ist den Zielen des LROP anzupassen. Abweichungen von den Grundsätzen des LROP sind zu erläutern. Sind Ziele der Landesplanung betroffen muss auch eine kreisfreie Stadt ggfls. ein Ziel abweichungsverfahren einleiten.	Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich. Der Flächennutzungsplan ist keine Satzung, sondern wird als „hoheitliche Maßnahme eigener Art“ bezeichnet. Er tritt nicht in Kraft wie der Bebauungsplan (B-Plan), sondern wird mit Bekanntmachung wirksam und somit nicht rechtswirksam. Er hat im Innenbereich keine unmittelbare Rechtswirkung gegenüber dem Bürger. Des Weiteren wurde ein Regionales Raumordnungsprogramm (RROP) der Raumordnungsplan, der für einen regionalen Teilraum des Landes Niedersachsen (§ 13 Abs. 1 Nr. 2 Raumordnungsgesetz - ROG, § 1 Abs. 2 Nr. 4 Niedersächsisches Raumordnungsgesetz - NROG) aufgestellt. Der Begriff „Teilraum“ bezeichnet in diesem Zusammenhang das gesamte Planungsgebiet eines Trägers der Regionalplanung. Träger der Regionalplanung sind in Niedersachsen die Landkreise sowie die Region Hannover und der Regionalverband Großraum Braunschweig (Regionalverband). Die kreisfreien Städte des Landes außerhalb der Region Hannover und des Regionalverbands (Emden, Wilhelmshaven, Osnabrück, Oldenburg, Delmenhorst), sowie die Stadt Göttingen sind ebenfalls Träger der Regionalplanung. <u>Die kreisfreien Städte können von der Aufstellung eines RROP absehen (§ 5 Abs. 2 NROG) und</u>

Daher ist die Aussage 4 Abschnitt Seite 73 zu korrigieren. Die Punkte müssen näher ausgeführt werden.

Auf Seite 73 der Begründung oben werden drei Grundsätze aus dem LROP (1.1 02 Satz 2) aufgeführt. Es sollte auch im Kapitel Raumordnung dargelegt werden, wie diese Grundsätze umgesetzt werden. Zudem muss erläutert werden, warum der Grundsatz 1.1 02 Satz 3 5 Spiegelstrich nicht umgesetzt werden kann.

auf eine regionalplanerische Steuerung neben dem Flächennutzungsplan verzichten.

Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich.

Die Ausführungen in der Begründung zum Landschaftsrahmenplan sind ausreichend berücksichtigt. Eine Auswertung aller vorliegenden Textkarten aus dem Landschaftsrahmenplan wurde in der Begründung berücksichtigt. Darüber hinaus werden im zugehörigen Umweltbericht, im Kap. 1, vertiefend die Inhalte des Landschaftsrahmenplans dargelegt. Die Umweltschutzziele der Fachgesetze und Fachplanungen für die vorliegende Planung wurden somit ausreichend dargestellt.

Der Stellungnahme wird zum Teil gefolgt. Die Begründung wird im Kapitel Landes- und Regionalplanung um die unten genannten wesentlichen Aspekte redaktionell ergänzt:

„Die Grundsätze in 1.1 02 Satz 3 LROP betiteln zudem folgendes:

[...]: „Dabei sollen

- die natürlichen Lebensgrundlagen gesichert und die Umweltbedingungen verbessert werden,
- belastende Auswirkungen auf die Lebensbedingungen von Menschen, Tieren und Pflanzen vermieden oder vermindert werden,
- die Folgen für das Klima berücksichtigt und die Möglichkeiten zur Eindämmung des Treibhauseffektes genutzt werden,
- die Möglichkeiten zur Anpassung von Raum- und Siedlungsstrukturen an die Folgen von Klimaänderungen berücksichtigt werden,
- die Möglichkeiten der Reduzierung der Neuinanspruchnahme und Neuversiegelung von Freiflächen ausgeschöpft werden.

Im Rahmen der Trassenvariantenuntersuchung (vgl. Kapitel 2.4 der Begründung) wurden die Trassenvarianten mit ihren Auswirkungen in Bezug auf die Schutzgüter des UVPG Mensch, Pflanzen und Tiere sowie biologische Vielfalt, Boden und Fläche, Wasser, Klima/Luft, Landschaft, Kultur- und sonstige Sachgüter, sowie weiteren Bewertungsfeldern wie Verkehr, Wirtschaftlichkeit, Berührung privater Belange und weiteren öffentlichen Belangen samt deren zugehörigen Wirkfaktoren dargestellt. Folglich wurden auch die naturschutzfachlichen Belange ausreichend berücksichtigt. Weiterführend werden diese im Umweltbericht aufgegriffen und entsprechend behandelt. Der sich daraus ergebende Kompensationsbedarf ist verbindlich in den Planunterlagen festgesetzt.

Ebenso wird mit der Planung der Strategie der Revitalisierung/Wiedernutzbarmachung von Flächen entsprochen, welches sowohl der Strategie des Klimaschutzes

Weiterhin ist zu begründen, wie mit dem Grundzug 3.2.1 03 LROP "Wald soll durch Verkehrs- und Versorgungstrassen nicht zerschnitten werden" umgegangen wird.

als auch der der Klimaanpassung entspricht. In den letzten zehn Jahren sind mehrere, auch konversionsrelevante Novellierungen des Baugesetzbuchs (BauGB) vorgenommen worden. So ist mit der BauGB-Novelle 2011 die Bedeutung des Klimaschutzes als Abwägungstatbestand in der Bauleitplanung deutlich gestiegen. Grundlegend wird auch einer städtebaulichen Nachverdichtung im Rahmen einer Konversion der brachgefallenen Fläche des ehemaligen Fliegerhorsts, im direkten Anschluss an einen vorgeprägten Siedlungsbereich entsprochen.

Zum einen wurde in den Bebauungsplan aufgenommen, dass „mindestens 50 % der technisch nutzbaren Dachfläche von neu errichteten Gebäuden müssen der Energiegewinnung aus erneuerbaren Energien (vorrangig Photovoltaik oder Solarthermie) dienen. Eine Ausnahme kann zugelassen werden, wenn ein Energiekonzept realisiert wird, bei dem eine mindestens gleich große regenerative Energiemenge, z. B. durch regenerative Kraft-Wärme-Kopplung oder im Verbund mit anderen Dachflächen, bereitgestellt wird. Sofern in einem gesamtheitlichen Energiekonzept auch die Speicherung oder Wandlung von erneuerbarer Energie vorgesehen wird, kann dies in Ergänzung auf den Dachflächen zulässig gemacht werden“ (vgl. § 5 des Satzungstextes und Kap. 6.1.5 der Begründung). Darüber hinaus wurden vegetations- und freiflächenbezogene Festsetzungen getroffen, um u.a. zahlreiche Baumanpflanzungen, versickerungsfähige Ausführung der Zufahrten und Stellplätze und Walflächen vorzugeben (vgl. § 7 des Satzungstextes und Kap. 6.1.6 der Begründung). Ebenfalls wurden diesbezüglich örtliche Bauvorschriften, bspw. zu Heckenanpflanzungen oder zu dauerhaft zu begrünenden Flächen aufgenommen (vgl. § 10 des Satzungstextes und Kap. 8 der Begründung).

Die Strategien der Klimaanpassung und des Klimaschutzes werden in der Stadt- und Siedlungsentwicklung der Stadt Oldenburg somit berücksichtigt.

Wie der Begründung im Kapitel 4.1 zu entnehmen ist, entspricht das Planungsziel einer städtebaulichen Nachverdichtung im Rahmen einer Konversion der brachgefallenen Fläche des ehemaligen Fliegerhorstes, im direkten Anschluss an einen vorgeprägten Siedlungsbereich, in Kombination mit der Entwicklung neuer Gewerbeflächen, damit den Zielen der Landes- und Regionalplanung. Den Grundsätzen in 1.1 02 Satz 3 LROP wird somit Rechnung getragen.“

Der Stellungnahme wird zum Teil gefolgt. Die Begründung wird im Kapitel Landes- und Regionalplanung um die unten genannten wesentlichen Aspekte redaktionell ergänzt:

„Zudem wird im LROP hervorgehoben, dass Wald nicht durch Verkehrs- und Versorgungstrassen nicht zerschnitten werden soll und Waldränder von störenden Nutzungen und von Bebauung freigehalten werden sollen (LROP 2017 3.2.1 03).

Ein Hauptabwägungsargument der Trassenvariantenanalyse (vgl. Kap. 2.4) ist die geringstmögliche Zerschneidung von naturschutzfachlich wertvollen zusammenhängenden Flächen. Durch den optimierten Trassenverlauf der vorliegenden Variante 5, können Großteile des Waldes zusammenhängend erhalten bleiben, da die Trasse am Rand des Gebietes verläuft. Die Variante 5 verlief bereits in der Grobplanung von SHP randlich eines zusammenhängenden Flächenkomplexes, sodass dieser in weiten Teilen erhalten bleibt, während insbesondere die Variante 4 für eine Zerschneidung des Flächen- und Habitatkomplexes sorgt.

Zudem muss mit der Variante 5 nicht in den Waldrand am Posthalterweg eingegriffen werden.

Darüber hinaus sorgen die im Bebauungsplan festgesetzten Amphibienleiteinrichtungen für die Anbindung des zusammenhängenden Komplexes an die umliegenden Habitats, sodass auch diese räumlichen Beziehungen aufrechterhalten werden können.

Nach Einschätzung der Unteren Naturschutzbehörde ist bei der Variante 5 eine eher randliche Durchschneidung gegenüber einer zentralen Durchschneidung möglich. Folglich bedingt die Variante 5 die geringstmögliche Zerschneidung von naturschutzfachlich wertvollen zusammenhängenden Flächen (Schutzgut Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt) aufgrund der Möglichkeit der Optimierung des Trassenverlaufs. Dies wird durch fachgutachterliche Einschätzung sowie nach Einschätzung der Unteren Naturschutzbehörde bestätigt.

Demnach wird den Grundsätzen in 3.2.1 03 LROP Rechnung getragen.“

**78. ÄNDERUNG DES FLÄCHENNUTZUNGSPLANES
UND
BEBAUUNGSPLAN N-777 G
(FLIEGERHORST / HALLENSICHEL-OST / ENTLASTUNGSSTRAßE)**

Prüfung der Stellungnahmen

Öffentliche Auslegung vom 30.04.2020 bis zum 12.06.2020

Nr.:	Schreiben vom:		Lage der Fläche:
1	06.06.2020	NABU Stadtgruppe Oldenburg Schloßwall 15 26122 Oldenburg	Fliegerhorst/ Hallensichel-Ost/ Entlastungsstraße

Stellungnahmen

Die Originale der Stellungnahmen liegen in den Sitzungen des Ausschusses für Stadtplanung und Bauen/VA/Rates vor. Der Originaltext der Stellungnahmen ist im Folgenden wiedergegeben.

Schon bei der Vorstellung der geplanten Straße am Freitag, den 23.2.2018 haben wir darauf hingewiesen, dass wir die geplante Verbindung zwischen dem Fliegerhorst und der Ammerländer Heerstraße nicht für notwendig erachteten.

Dies ist auch noch nach 2 Jahren intensiver Diskussionen auch noch unsere heutige Einschätzung.

Die "Notwendigkeit" dieser Straße geht u. E. von einem überholten Verkehrsmodell aus, indem immer mehr Straßenverkehr quasi als Naturgesetz gesehen wird.

Angesichts der aktuellen Klimadiskussionen erscheint diese Planung besonders antiquiert und nicht mehr zeitgemäß.

Ausgerechnet die Begründung für diese Straße werden Stellungnahmen zur Verkehrspolitik aus dem vorigen Jahrhundert angeführt, als Automobilität oberste Priorität hatte und Klimaschutz kaum eine Rolle spielte.

Aufgabe einer in die Zukunft gerichteten Stadtpolitik sollte es daher sein, sich an Modellen einer anderen umweltgerechten Mobilität zu orientieren.

Prüfungsvorschläge

Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich.

Das angesprochene Verfahren zur Erarbeitung des Masterplans in einem mehrstufigen, diskursiven Verfahren im Vorfeld der Bauleitplanung hat sich intensiv mit der Planung der Entlastungsstraße auseinandergesetzt. Allerdings war die Entlastungsstraße kein Ergebnis des Verfahrens, sondern ist ein Projekt der übergeordneten Verkehrs- und Stadtentwicklung. Die Entscheidung, dass eine Entlastungsstraße gebaut werden soll, ist an anderer Stelle getroffen worden und wurde mit dem Beschluss des Masterplans durch den Rat der Stadt Oldenburg bekräftigt.

Die Stadt Oldenburg ist seit dem 01.01.2014 Eigentümerin weiterer Flächen (ca. 110 ha) des Fliegerhorstes und somit der gesamten Fliegerhorstflächen innerhalb des Stadtgebietes. Im Frühjahr 2015 wurde ein umfassender Prozess der Öffentlichkeitsbeteiligung initiiert, der im Masterplan Zukunftsplan 2030+ Fliegerhorst Oldenburg seinen Abschluss fand. Der Prozess bestand aus einem mehrteiligen

Wer neue Straßen baut wird mehr Individualverkehr produzieren; wir halten den Begriff "Entlastungsstrasse" für eine Verschleierung der tatsächlichen Auswirkungen. Richtiger sollte es schon sein dies "Belastungsstrasse" zu nennen.

Verfahren, u. a. mit Veranstaltungen, den sog. Innovationscamps, bei denen die Öffentlichkeit sich aktiv in den Gestaltungsprozess des Masterplans einbringen konnte. Darauf folgend wurde im August 2016 der Masterplan für den ehemaligen Fliegerhorst mit dem Titel „Zukunftsplan 2020+“ vom Rat der Stadt Oldenburg beschlossen. Der Masterplan dient dabei als Grundlage für den vorliegenden Bebauungsplan. Folglich ist das Planvorhaben der Entlastungsstraße mit samt dem Gewerbegebiet nicht „vergangenheitsorientiert“, sondern wird durch eine lange Historie und Konsistenz des Planungszieles gestützt (vgl. Begründung Kap. 1).

Über die Aufnahme der Entlastungsstraße Fliegerhorst in das Hauptverkehrsstraßennetz der Stadt Oldenburg hat der Rat in seiner Sitzung am 27.08.2018 einen entsprechenden Beschluss gefasst. Die vorgesehene Entlastungsstraße Fliegerhorst wurde dabei ohne Festlegung auf eine bestimmte Trassenführung in das Hauptverkehrsstraßennetz der Stadt Oldenburg aufgenommen. Der mögliche Trassenverlauf wird darin als projektierte Hauptverkehrsstraße von der Alexanderstraße im direkten Verlauf zur Ammerländer Heerstraße abgebildet. Folglich wurde das Hauptverkehrsstraßennetz der Stadt Oldenburg erst im Jahr 2018 um eine mögliche Trassenführung der Entlastungsstraße erweitert, wobei es sich folglich nicht um Modell „aus dem vorherigen Jahrhundert“ handelt.

Mit dem Planungsziel wird der Strategie der Revitalisierung/Wiedernutzbarmachung von Flächen entsprochen, welches sowohl der Strategie des Klimaschutzes als auch der der Klimaanpassung entspricht. In den letzten zehn Jahren sind mehrere, auch konversionsrelevante Novellierungen des Baugesetzbuchs (BauGB) vorgenommen worden. So ist mit der BauGB-Novelle 2011 die Bedeutung des Klimaschutzes als Abwägungstatbestand in der Bauleitplanung deutlich gestiegen. Grundlegend wird auch einer städtebaulichen Nachverdichtung im Rahmen einer Konversion der brachgefallenen Fläche des ehemaligen Fliegerhorsts, im direkten Anschluss an einen vorgeprägten Siedlungsbereich entsprochen.

Zum einen wurde in den Bebauungsplan aufgenommen, dass „mindestens 50 % der technisch nutzbaren Dachfläche von neu errichteten Gebäuden müssen der Energiegewinnung aus erneuerbaren Energien (vorrangig Photovoltaik oder Solarthermie) dienen. Eine Ausnahme kann zugelassen werden, wenn ein Energiekonzept realisiert wird, bei dem eine mindestens gleich große regenerative Energiemenge, z. B. durch regenerative Kraft-Wärme-Kopplung oder im Verbund mit anderen Dachflächen, bereitgestellt wird. Sofern in einem gesamtheitlichen Energiekonzept auch die Speicherung oder Wandlung von erneuerbarer Energie vorgesehen wird, kann dies in Ergänzung auf den Dachflächen zulässig gemacht werden“ (vgl. § 5 des Satzungstextes und Kap. 6.1.5 der Begründung). Darüber hinaus wurden vegetations- und freiflächenbezogene Festsetzungen getroffen, um u.a. zahlreiche Baumanpflanzungen, versickerungsfähige Ausführung der Zufahrten und

Stellplätze und Walflächen vorzugeben (vgl. § 7 des Satzungstextes und Kap. 6.1.6 der Begründung). Ebenfalls wurden diesbezüglich örtliche Bauvorschriften, bspw. zu Heckenanpflanzungen oder zu dauerhaft zu begrünenden Flächen aufgenommen (vgl. § 10 des Satzungstextes und Kap. 8 der Begründung). Die Strategien der Klimaanpassung und des Klimaschutzes werden in der Stadt- und Siedlungsentwicklung der Stadt Oldenburg berücksichtigt.

Das integrierte Energie- und Klimaschutzkonzept für die Stadt Oldenburg (InEKK) (2011) wurde zudem in der Planung berücksichtigt. Dieses beinhaltet u.a. folgende Punkte für den Verkehr:

Einerseits soll das Angebot und die weitere Entwicklung von zentrumsnahen Wohnbauflächen ausgeweitet werden. Dabei spielt die Nachverdichtung (Wohnen, Versorgung, Arbeitsplätze) insbesondere im innenstadtnahen Bereich bzw. in der polyzentrischen Orientierung eine große Rolle, die mit dem gesamten Projekt des Fliegerhorstes umgesetzt wird. Durch die Nutzungsmischung von Gewerbe, Wohnen und gemischten Strukturen kann eine Reduzierung von Pendlerverkehren durch Verkehrsvermeidung durch fußläufig erreichbare Angebote des täglichen Bedarfs, Dienstleistungen und ärztlicher Versorgung sowie durch die Akzentuierung räumlicher Nähe von Wohnen und Arbeiten erzielt werden. Andererseits werden radverkehrsfördernde Maßnahmen zum Ausbau und Verbesserung des bestehenden Fahrradwegenetzes („Schnellwege“) betont (vgl. InEKK S. 48).

Um solch eine Nutzungsmischung und u.a. auch einen Ausbau von Radwegen zu gewährleisten, benötigt es jedoch ein dafür angemessenes Erschließungssystem. In diesem Erschließungssystem müssen dabei alle Verkehrsteilnehmer bedacht werden, was bei der Planung der Entlastungsstraße vorliegend der Fall ist. Denn mit dem Planvorhaben sollen die auf dem Fliegerhorstgelände entstehenden 950 Wohnungen eine bessere verkehrliche Anbindung, sowohl für den motorisierten (PKW) als auch für den nicht motorisierten Individualverkehr (Fußgänger und Radfahrer) und den ÖPNV erhalten. Somit dient die Entlastungsstraße nicht nur für den motorisierten Individualverkehr, sondern auch für Fußgänger, Radfahrer und den ÖPNV.

Der markant gelegene Fuß- und Radweg wird zunächst entlang der Gleistrasse fortgeführt, so wie es im Masterplan vorgesehen ist. Der bereits in der Örtlichkeit vorhandene Fuß- und Radweg am „Peerdebrok“ wird des Weiteren berücksichtigt und festgesetzt. Der südöstlich des Geltungsbereiches gelegene Teil des Peerdebroks wird dabei umgeleitet und über eine dortige Querungshilfe geführt, wobei in diesem Abschnitt ein Zweirichtungsradweg vorgesehen ist.

Ab der Querungshilfe im angebauten Bereich ist der Radweg beidseitig nur als Einrichtungsradweg geplant. Demnach wird der Teilabschnitt des Peerdebroks

wieder auf kürzestem Wege zur alten Trasse des Peerdebroks geführt, indem der Fuß- und Radweg (F+R) an den nördlich gelegenen F+R aus dem Bebauungsplan N-777 F anschließt. Folglich wird eine bislang fehlende Tangentialverbindung der dortigen Wohngebiete mit der Ammerländer Heerstraße durch die Entlastungsstraße entwickelt und damit eine wichtige innerstädtische Radverkehrsachse erschlossen und kurze Wegeverbindungen für alltägliche Radverkehre geschaffen. Das Konzept samt des Regelprofils ist der Anlage 5 und 6, der Begründung zum Bebauungsplan, zu entnehmen. Dieses wurde vom Amt für Verkehr und Straßenbau der Stadt Oldenburg, unter Einbeziehung aller notwendigen Parameter und der örtlichen Gegebenheiten, erarbeitet.

Darüber hinaus werden verstärkt ÖPNV-Anbindungen berücksichtigt, damit das Angebot des öffentlichen Verkehrs ausgeweitet werden kann. Das Ziel einer Anhebung der ÖPNV-Nutzung kann allerdings nur durch ein attraktives Angebot erreicht werden, um so in großem Umfang neue Fahrgäste für den ÖPNV zu gewinnen und Fahrten vom PKW zu verlagern. Die Entlastungsstraße kann dazu beitragen dieses Ziel zu erreichen, da die Buslinien auf der Entlastungsstraße schneller ans Ziel kommen, als bspw. auf der überlasteten Alexanderstraße.

Denn auch durch geringere Verkehrsbelastungen, bspw. an der Alexanderstraße und durch kürzere Wege steigt die Lebensqualität der dort umliegenden Wohngebiete. Kürzere Wege bedingen zudem einen geringeren Energieverbrauch.

Auch aufgrund der derzeitigen Energiewende ist es in den kommenden Jahren denkbar, dass Elektroautos oder auch Gas-Hybrid-Fahrzeuge, sowohl für den ÖPNV als auch für den Kommunalverkehr, führend auf den Markt kommen, die ebenfalls auf der Entlastungsstraße verkehren können.

Neben der Umsetzung der Entlastungsstraße sollte trotz dessen öffentlichkeitswirksam aufgezeigt werden, dass die Nutzung von Biomethan als Kraftstoff gleichermaßen eine nachhaltigkeitsorientierte Option zur CO₂-Reduktionen als auch zur Reichweitenverlängerung der fossilen Ressourcen ist. Ebenso sollte weiterhin die Förderung innovativer und klimafreundlicher Mobilitätskonzepte zur Verknüpfung von ÖPNV und Car-Sharing verfolgt werden.

Andererseits hebt das integrierte Energie- und Klimaschutzkonzept für die Stadt Oldenburg (InEKK) die Unterstützung von Unternehmen (Betriebliches Mobilitätsmanagement (BMM)) hervor. Somit liegt auch ein Teil im Verantwortungsbereich privater Unternehmen und öffentlicher Arbeitgeber zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs auf Arbeitswegen (An-/Abreise der Mitarbeiter), bei Dienstwegen u. Geschäftsreisen, Besucher- u. Kundenverkehr, Bioerdgas-Einsatz im öffentlichen Fuhrpark). Daneben sollen auch Car-Sharing-Programme bedacht

Neben diesen verkehrlichen Aspekten richtet sich unsere Ablehnung der Planung besonders an der Zerschneidung/Zerstörung eines wichtigen Grüngebietes im Stadtnorden.

Die umfangreichen Stellungnahmen im Umweltbericht belegen dies. In den Stellungnahmen der Gutachter des Büros Diekmann und Mosebach wird deutlich, dass mit dem Bau dieser Straße erhebliche Eingriffe in Natur und Landschaft verbunden sind und dass diese Straße eine sehr hohe Anforderung an den Naturschutz stellt und ebenso, dass dies sehr schwer wäre, vor Ort auszugleichen.

Angesichts der Gutachten insbesondere der Hinweis auf die für Nordwestdeutschland einzigartige Amphibienpopulation (11. Planungsbüro ein Vorkommen von landesweiter Bedeutung) hätte dies für viele andere Kommunen einen Planungsstopp nach sich gezogen.

Nicht aber in der Stadt Oldenburg wo die derzeitigen Ratsmehrheiten offensichtlich überholten Wachstumszielen die restlichen rar den Natur- und Landschaftsschutz wertvollen Flächen opfern und diese nur unter dem Gesichtspunkt einer raschen Bebauung und Betonierung betrachten.

Im Umweltbericht der Bestandteil dieser Auslegung ist sind im faunistischen Beitrag (Fauna südlich des Fliegerhorstes im Raum Heidbrock/Brockhausen eigentlich alle Argumente aufgeführt, die gegen diese geplante Trasse sprechen.

werden (vgl. InEKK S. 48ff.). Das Thema Car-Sharing wurde bereits in dem Masterplan zum Fliegerhorst integriert und wird auch in der Begründung zum Bebauungsplan im Kapitel 4.5, Masterplan Nr. 4 hervorgehoben.

Auch wenn das Thema Car-Sharing nicht Aufgabe der Bauleitplanung ist, kann dies im Rahmen der Ausführungsplanung ermöglicht werden.

Hierbei spielt jedoch auch immer die Bereitschaft jedes Einzelnen eine Rolle, sowohl von Automobilherstellern, von Unternehmen (bspw. der sich ansiedelnden Unternehmen, aber auch der Busunternehmen in Oldenburg) als auch von Bürgerinnen und Bürgern.

Die Verkehrswende kann somit nicht durch eine Bauleitplanung stattfinden, sondern muss von Seiten der Bevölkerung durch das Nutzerverhalten erfolgen.

Das vorliegende planerische Ziel der Entlastungsstraße schließt folglich eine nachhaltigere Verkehrsnutzung nicht aus.

Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich.

Zunächst ist festzuhalten, dass politische Entscheidungsfindungen und Bestrebungen zwar der Bauleitplanung vorangestellt sind, diese jedoch nicht Gegenstand der Bauleitplanung sind.

Im Umweltbericht zum Bebauungsplan N-777 G werden der Bestand von Natur und Landschaft dargelegt und bewertet und die Erheblichkeit von Beeinträchtigungen bei Durchführung des geplanten Vorhabens prognostiziert. In § 15 (2) BNatSchG wird geregelt, dass der Verursacher von Beeinträchtigungen verpflichtet ist, unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen oder zu ersetzen. Ausgeglichen ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushaltes in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet ist. Ersetzt ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu gestaltet ist. Den vorstehend genannten Grundsätzen wurde mit den in enger Abstimmung mit dem Fachdienst Naturschutz und technischer Umweltschutz abgestimmten und festgesetzten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen Rechnung getragen. Aus fachgutachter Sicht sind nach Durchführung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in Verbindung mit Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen keine verbleibenden erheblichen Beeinträchtigungen zu prognostizieren.

So wird etwa beim Bereich Fledermausschutz für einige Arten das Kollisionsrisiko durch den Bau der Straße als hoch bzw. sehr hoch eingeschätzt (Braunes Langohr, Fransenfledermaus, Langohr spec., Bartfledermaus, kleine Bartfledermaus und Wasserfledermaus). Alles geschützte Arten I
Aus den vorher genannten Gründen lehnen wir diese Planung ab und beteiligen uns auch nicht an Spekulationen über Trassenvarianten, da es keine naturverträgliche Variante gibt.

Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich.

Die Untersuchungen zum Vorkommen von Fledermäusen im Gebiet des Bebauungsplanes N-777 G zeigen neben den Herausforderungen, die die Untersuchungsergebnisse mit sich bringen auch Hinweise zu Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung von Beeinträchtigungen für Fledermäuse an Straßen auf. Diesen wird im Wesentlichen gefolgt. Darüber hinaus erfolgt eine fachgutachterliche Stellungnahme die beinhaltet, dass aufgrund des Flugverhaltens der strukturgebundenen oder niedrigfliegenden Arten bei einer Geschwindigkeit des Fahrzeugverkehrs von ≤ 50 km/h i. d. R. nicht mit einer artenschutzrechtlich relevanten Erhöhung des Kollisionsrisikos zu rechnen, das über das allgemeine Lebensrisiko hinaus geht, sofern Individuen über der Straße jagen oder diese queren. Da für die Entlastungsstraße eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h vorgesehen ist, ist nicht von einem über das normale Lebensrisiko hinausgehenden Kollisionsrisiko auszugehen.

**78. ÄNDERUNG DES FLÄCHENNUTZUNGSPLANES
UND
BEBAUUNGSPLAN N-777 G
(FLIEGERHORST / HALLENSICHEL-OST / ENTLASTUNGSSTRAßE)**

Prüfung der Stellungnahmen

Öffentliche Auslegung vom 30.04.2020 bis zum 12.06.2020

Nr.:	Schreiben vom:		Lage der Fläche:
2	09.06.2020	BUND Stadt Oldenburg Peterstr. 3a 26121 Oldenburg	Fliegerhorst/ Hallensichel-Ost/ Entlastungsstraße

Stellungnahmen

Die Originale der Stellungnahmen liegen in den Sitzungen des Ausschusses für Stadtplanung und Bauen/VA/Rates vor. Der Originaltext der Stellungnahmen ist im Folgenden wiedergegeben.

Einwendung gegen die Verbindungsstraße

1. Geplantes Prinzip der Verkehrsvermeidung wird durch die neue Trasse gefährdet

Leben und arbeiten in einem Stadtteil, "Smart City, Resilienz und Nachhaltigkeit" sind Schlagwörter, die den neuen Stadtteil charakterisieren. Dazu gehört selbstverständlich auch Verkehrsvermeidung. Laut Begründung der Verwaltung soll die Trasse die „fehlende Tangential-Verbindung zwischen Alexanderstraße und Ammerländer Heerstraße ermöglichen". Diesen Mangel teilt das zukünftige Gewerbegebiet Fliegerhorst mit den Gewerbegebieten anderer Stadtteile. Durch die strahlenförmige Anordnung der Hauptverkehrsstraßen in Oldenburg sind die Stadtteile sehr gut über den Autobahnring mit seinen zahlreichen Anschlussstellen miteinander verbunden. Der BUND kann nicht nachvollziehen, dass in dem neuen Stadtteil nun zusätzlich eine Verbindungsstrasse notwendig sein soll.

Prüfungsvorschläge

Zu 1:

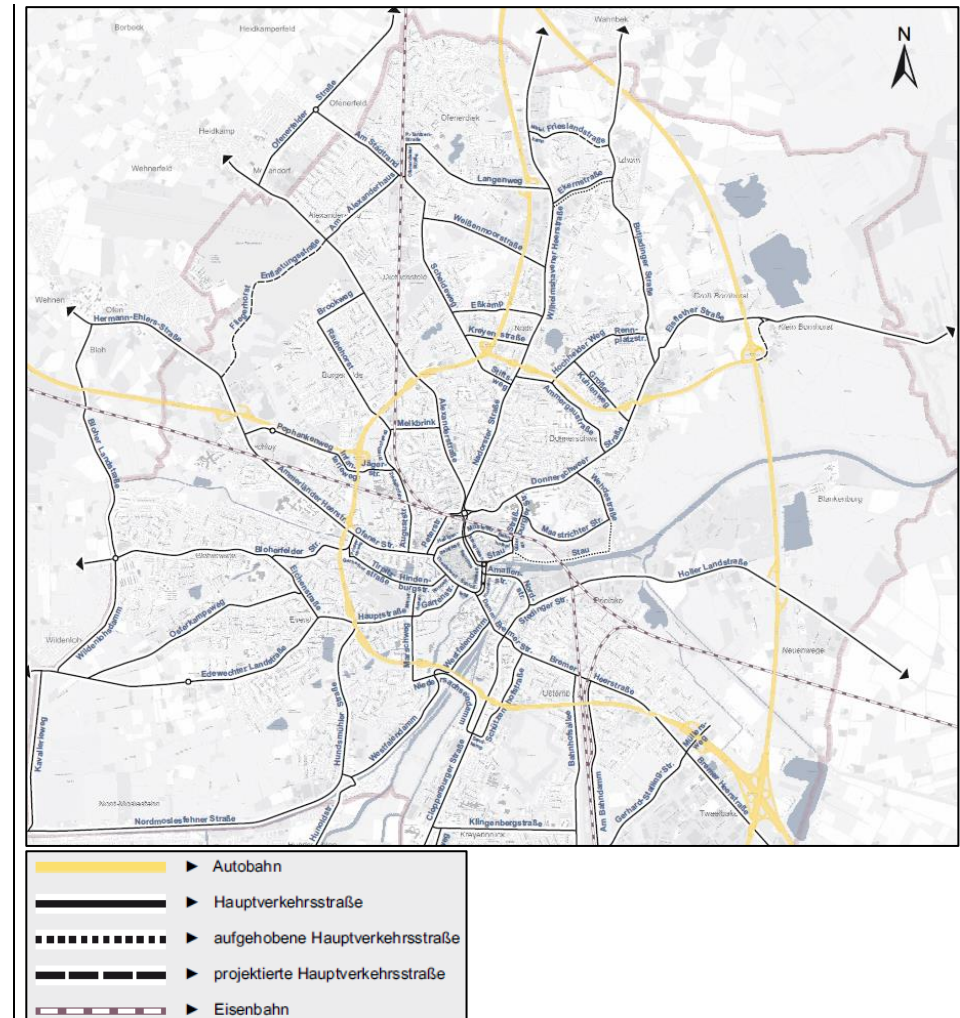
Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich. Bereits in dem vom Rat im Jahr 2000 beschlossenen Verkehrsentwicklungsplan (VEP) ist eine neue Querverbindung zwischen der Ammerländer Heerstraße und der Alexanderstraße vorgesehen. Darüber hinaus wird im aktuellen Strategieplan Mobilität und Verkehr 2025 (SMV), mit Stand vom März 2014, eine Verbesserung im Hauptverkehrsstraßennetz in Form von Lückenschlüssen mit dem Ziel einer Reduzierung von Umwegfahrten hervorgehoben. Um diese Umwegfahrten zu vermeiden, ist eine direkte Anbindung des Fliegerhorstes an die Ammerländer Heerstraße zu verfolgen. Im vorliegenden Fall, also ohne einen zusätzlichen Knotenpunkt am Posthalterweg. Diesbezüglich wird der Neubau einer Verbindungs- und Erschließungsstraße zwischen Alexanderstraße und Ammerländer Heerstraße

über das Gelände des ehemaligen Fliegerhorstes und der damit einhergehenden Entlastung der Alexanderstraße betitelt (vgl. SMV, S. 28).

Im Stadtentwicklungsprogramm (step2025), das der Rat der Stadt Oldenburg in seiner Sitzung am 31.03.2014 darüber hinaus beschlossen hat, wird weiterhin ausgeführt, dass zur Verbesserung der Verkehrserschließung der nördlichen Stadtgebiete und insbesondere zur Entlastung der stark verkehrlich beeinträchtigten Alexanderstraße eine Verbindungsstraße zwischen Alexanderstraße auf Höhe des Fliegerhorstes und der Ammerländer Heerstraße hergestellt werden soll (vgl. step2025, S. 84).

Die Verbindungsstraße zwischen Alexanderstraße und der Ammerländer Heerstraße soll somit die bisher fehlende Tangentialverbindung im Stadtnorden ermöglichen, so der Masterplan. Zudem soll mit der Entlastungsstraße die Möglichkeit geschaffen werden, die Verkehre der im Westen des Fliegerhorstes gelegenen potenziellen Gewerbe- und/oder Mischgebietsflächen abzuwickeln. Durch die Verbindungsstraße würden der Fliegerhorst und auch die östlich gelegenen Bestandsquartiere besser an die A 28 und damit an das Fernstraßennetz angebunden (vgl. Masterplan, S. 93).

Die vorgesehene Entlastungsstraße Fliegerhorst wurde ohne Festlegung auf eine bestimmte Trassenführung ebenso in das Hauptverkehrsstraßennetz der Stadt Oldenburg aufgenommen. Der mögliche Trassenverlauf wird darin als projektierte Hauptverkehrsstraße von der Alexanderstraße im direkten Verlauf zur Ammerländer Heerstraße abgebildet. Eine Übersicht des Straßennetzes (2018) ist der nachstehenden Abbildung zu entnehmen.



Darüber hinaus wird mit dem Planungsziel der Strategie der Revitalisierung/Wiedernutzbarmachung von Flächen entsprochen, welches sowohl der Strategie des Klimaschutzes als auch der der Klimaanpassung und demnach auch einer Resilienz und Nachhaltigkeit entspricht. In den letzten zehn Jahren sind mehrere, auch konversionsrelevante Novellierungen des Baugesetzbuchs (BauGB) vorgenom-

men worden. So ist mit der BauGB-Novelle 2011 die Bedeutung des Klimaschutzes als Abwägungstatbestand in der Bauleitplanung deutlich gestiegen. Grundsätzlich wird auch einer städtebaulichen Nachverdichtung im Rahmen einer Konversion der brachgefallenen Fläche des ehemaligen Fliegerhorsts, im direkten Anschluss an einen vorgeprägten Siedlungsbereich entsprochen.

Zum einen wurde in den Bebauungsplan aufgenommen, dass „mindestens 50 % der technisch nutzbaren Dachfläche von neu errichteten Gebäuden müssen der Energiegewinnung aus erneuerbaren Energien (vorrangig Photovoltaik oder Solarthermie) dienen. Eine Ausnahme kann zugelassen werden, wenn ein Energiekonzept realisiert wird, bei dem eine mindestens gleich große regenerative Energiemenge, z. B. durch regenerative Kraft-Wärme-Kopplung oder im Verbund mit anderen Dachflächen, bereitgestellt wird. Sofern in einem gesamtheitlichen Energiekonzept auch die Speicherung oder Wandlung von erneuerbarer Energie vorgesehen wird, kann dies in Ergänzung auf den Dachflächen zulässig gemacht werden“ (vgl. § 5 des Satzungstextes und Kap. 6.1.5 der Begründung). Darüber hinaus wurden vegetations- und freiflächenbezogene Festsetzungen getroffen, um u.a. zahlreiche Baumanpflanzungen, versickerungsfähige Ausführung der Zufahrten und Stellplätze und Walfächen vorzugeben (vgl. § 7 des Satzungstextes und Kap. 6.1.6 der Begründung). Ebenfalls wurden diesbezüglich örtliche Bauvorschriften, bspw. zu Heckenanpflanzungen oder zu dauerhaft zu begrünenden Flächen aufgenommen (vgl. § 10 des Satzungstextes und Kap. 8 der Begründung).

Die Strategien der Klimaanpassung und des Klimaschutzes werden in der Stadt- und Siedlungsentwicklung der Stadt Oldenburg berücksichtigt.

Das integrierte Energie- und Klimaschutzkonzept für die Stadt Oldenburg (InEKK) (2011) wurde zudem in der Planung berücksichtigt. Dieses beinhaltet u.a. folgende Punkte für den Verkehr:

Einerseits soll das Angebot und die weitere Entwicklung von zentrumsnahen Wohnbauflächen ausgeweitet werden. Dabei spielt die Nachverdichtung (Wohnen, Versorgung, Arbeitsplätze) insbesondere im innenstadtnahen Bereich bzw. in der polyzentrischen Orientierung eine große Rolle, die mit dem gesamten Projekt des Fliegerhorstes umgesetzt wird. Durch die Nutzungsmischung von Gewerbe, Wohnen und gemischten Strukturen kann eine Reduzierung von Pendlerverkehren durch Verkehrsvermeidung durch fußläufig erreichbare Angebote des täglichen Bedarfs, Dienstleistungen und ärztlicher Versorgung sowie durch die Akzentuierung räumlicher Nähe von Wohnen und Arbeiten erzielt werden. Andererseits werden radverkehrsfördernde Maßnahmen zum Ausbau und Verbesserung des bestehenden Fahrradwegenetzes („Schnellwege“) betont (vgl. InEKK S. 48).

Um solch eine Nutzungsmischung und u.a. auch einen Ausbau von Radwegen zu gewährleisten, benötigt es jedoch ein dafür angemessenes Erschließungssystem.

In diesem Erschließungssystem müssen dabei alle Verkehrsteilnehmer bedacht werden, was bei der Planung der Entlastungsstraße vorliegend der Fall ist. Denn mit dem Planvorhaben sollen die auf dem Fliegerhorstgelände entstehenden 950 Wohnungen eine bessere verkehrliche Anbindung, sowohl für den motorisierten (PKW) als auch für den nicht motorisierten Individualverkehr (Fußgänger und Radfahrer) und den ÖPNV erhalten. Somit dient die Entlastungsstraße nicht nur für den motorisierten Individualverkehr, sondern auch für Fußgänger, Radfahrer und den ÖPNV.

Darüber hinaus werden verstärkt ÖPNV-Anbindungen berücksichtigt, damit das Angebot des öffentlichen Verkehrs ausgeweitet werden kann. Das Ziel einer Anhebung der ÖPNV-Nutzung kann allerdings nur durch ein attraktives Angebot erreicht werden, um so in großem Umfang neue Fahrgäste für den ÖPNV zu gewinnen und Fahrten vom PKW zu verlagern. Die Entlastungsstraße kann dazu beitragen das Ziel einer Anhebung der ÖPNV-Nutzung zu erreichen und die Alexanderstraße dabei zu entlasten.

Denn auch durch geringere Verkehrsbelastungen, bspw. an der Alexanderstraße und durch kürzere Wege steigt die Lebensqualität der dort umliegenden Wohngebiete. Kürzere Wege bedingen zudem einen geringeren Energieverbrauch.

Auch aufgrund der derzeitigen Energiewende ist es in den kommenden Jahren denkbar, dass Elektroautos oder auch Gas-Hybrid-Fahrzeuge, sowohl für den ÖPNV als auch für den Kommunalverkehr, führend auf den Markt kommen, die ebenfalls auf der Entlastungsstraße verkehren können.

Neben der Umsetzung der Entlastungsstraße sollte trotz dessen öffentlichkeitswirksam aufgezeigt werden, dass die Nutzung von Biomethan als Kraftstoff gleichermaßen eine nachhaltigkeitsorientierte Option zur CO₂-Reduktionen als auch zur Reichweitenverlängerung der fossilen Ressourcen ist. Ebenso sollte weiterhin die Förderung innovativer und klimafreundlicher Mobilitätskonzepte zur Verknüpfung von ÖPNV und Car-Sharing verfolgt werden.

Andererseits hebt das integrierte Energie- und Klimaschutzkonzept für die Stadt Oldenburg (InEKK) die Unterstützung von Unternehmen (Betriebliches Mobilitätsmanagement (BMM)) hervor. Somit liegt auch ein Teil im Verantwortungsbereich privater Unternehmen und öffentlicher Arbeitgeber zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs auf Arbeitswegen (An-/Abreise der Mitarbeiter), bei Dienstwegen u. Geschäftsreisen, Besucher- u. Kundenverkehr, Bioerdgas-Einsatz im öffentlichen Fuhrpark). Daneben sollen auch Car-Sharing-Programme bedacht werden (vgl. InEKK S. 48ff.). Das Thema Car-Sharing wurde bereits in dem Masterplan zum Fliegerhorst integriert und wird auch in der Begründung zum Bebauungsplan im Kapitel 4.5, Masterplan Nr. 4 hervorgehoben.

Allerdings sind diese Punkte nicht Aufgabe der Bauleitplanung.

2. Entwicklungsziele für das neue Wohnquartier sollten nachhaltig und zukunftsfähig sein

Die 'Begründung der Verwaltung, dass die „950 Wohnungen auf dem 'Fliegerhorst eine bessere verkehrliche Anbindung, sowohl für den motorisierten erhalten" überzeugt nicht.

Wir sehen hier einen Widerspruch zwischen der Begründung für die Trasse und den Entwicklungszielen für das Wohnquartier, das auf diversen öffentlichen Veranstaltungen als ökologisch, verkehrsarm mit Schwerpunkt auf Nahversorgung vorgestellt wurde. Der nicht motorisierte Individualverkehr benötigt die Trasse ebenfalls nicht, er kann über den Brookweg an das Gewerbegebiet Wechloy angeschlossen werden.

Hierbei spielt jedoch auch immer die Bereitschaft jedes Einzelnen eine Rolle, sowohl von Automobilherstellern, von Unternehmen (bspw. der sich ansiedelnden Unternehmen, aber auch der Busunternehmen in Oldenburg) als auch von Bürgerinnen und Bürgern.

Die Verkehrswende kann somit nicht durch eine Bauleitplanung stattfinden, sondern muss von Seiten der Bevölkerung durch das Nutzerverhalten erfolgen.

Das vorliegende planerische Ziel der Entlastungsstraße schließt folglich eine nachhaltigere Verkehrsnutzung nicht aus.

Zu 2:

Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich.

Das Verkehrsaufkommen eines neuen, großen Stadtteils auf dem Fliegerhorstgeländes und dem neuentstehenden Gewerbegebiet soll und muss verträglich abgewickelt werden.

Um die erzielte eine Nutzungsmischung auf dem Fliegerhorst und u.a. auch einen Ausbau von Radwegen zu gewährleisten, benötigt es jedoch ein dafür angemessenes Erschließungssystem. In diesem Erschließungssystem müssen dabei alle Verkehrsteilnehmer bedacht werden, was bei der Planung der Entlastungsstraße vorliegend der Fall ist.

Das Wohngebiet auf dem Fliegerhorst soll zudem „autoarm“ entwickelt werden, dies geschieht durch zahlreiche Fuß- und Radwegeverbindungen, wobei der PKW-Verkehr dann in zentralen Quartiersgaragen gebündelt werden soll. Um das Gewerbegebiet dennoch ausreichend an das übergeordnete Verkehrsnetz anzubinden, wird die Entlastungsstraße benötigt, um die Alexanderstraße zu entlasten und den Gewerbeverkehr aufzunehmen.

Wie bereits zu 1. erläutert, wird die Entlastungsstraße auch nicht nur für den motorisierten (PKW) sondern auch für den nicht motorisierten Individualverkehr (Fußgänger und Radfahrer) und den ÖPNV geplant.

Der markant gelegene Fuß- und Radweg wird zunächst entlang der Gleistrasse fortgeführt, so wie es im Masterplan vorgesehen ist. Der bereits in der Örtlichkeit vorhandene Fuß- und Radweg am „Peerdebrok“ wird des Weiteren berücksichtigt und festgesetzt. Der südöstlich des Geltungsbereiches gelegene Teil des Peerdebroks wird dabei umgeleitet und über eine dortige Querungshilfe geführt, wobei in diesem Abschnitt ein Zweirichtungsradweg vorgesehen ist.

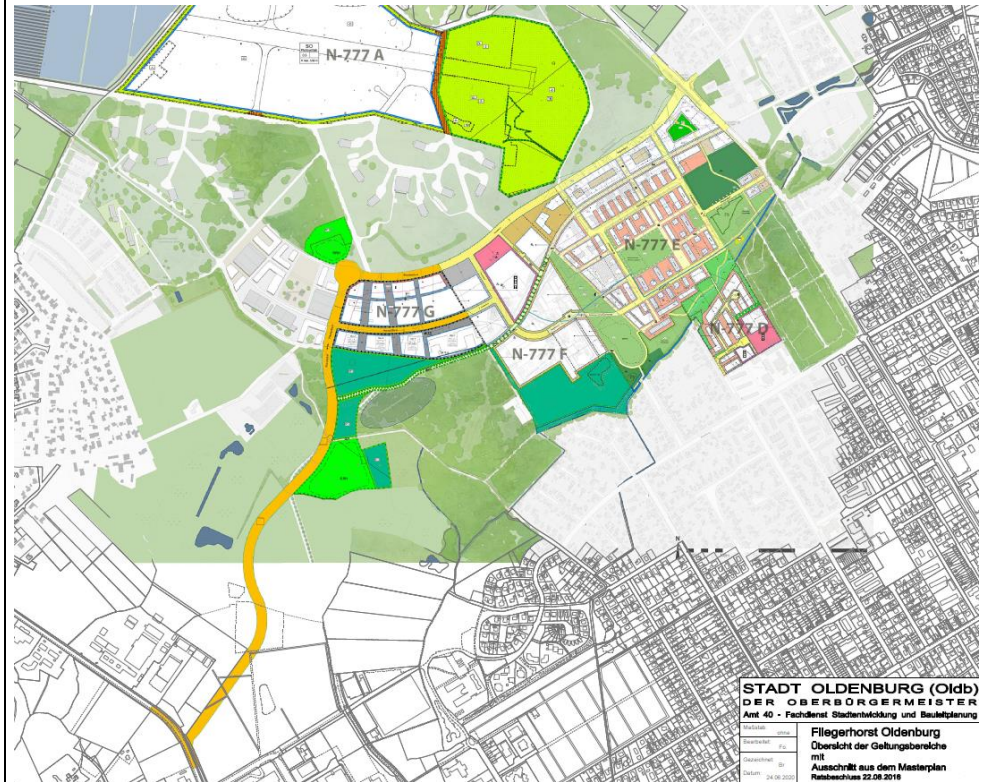
Ab der Querungshilfe im angebauten Bereich ist der Radweg beidseitig nur als Einrichtungsradschulter geplant. Demnach wird der Teilabschnitt des Peerdebroks wieder auf kürzestem Wege zur alten Trasse des Peerdebroks geführt, indem der Fuß- und Radweg (F+R) an den nördlich gelegenen F+R aus dem Bebauungsplan N-777 F anschließt. Folglich wird eine bislang fehlende Tangentialverbindung der

dortigen Wohngebiete mit der Ammerländer Heerstraße durch die Entlastungsstraße entwickelt und damit eine wichtige innerstädtische Radverkehrsachse erschlossen und kurze Wegeverbindungen für alltägliche Radverkehre geschaffen. Das Konzept samt des Regelprofils ist der Anlage 5 und 6, der Begründung zum Bebauungsplan, zu entnehmen. Dieses wurde vom Amt für Verkehr und Straßenbau der Stadt Oldenburg, unter Einbeziehung aller notwendigen Parameter und der örtlichen Gegebenheiten, erarbeitet.

Darüber hinaus werden verstärkt ÖPNV-Anbindungen berücksichtigt, damit das Angebot des öffentlichen Verkehrs ausgeweitet werden kann. Das Ziel einer Anhebung der ÖPNV-Nutzung kann allerdings nur durch ein attraktives Angebot erreicht werden, um so in großem Umfang neue Fahrgäste für den ÖPNV zu gewinnen und Fahrten vom PKW zu verlagern. Die Entlastungsstraße kann dazu beitragen das Ziel einer Anhebung der ÖPNV-Nutzung zu erreichen und die Alexanderstraße dabei zu entlasten.

Denn auch durch geringere Verkehrsbelastungen, bspw. an der Alexanderstraße und durch kürzere Wege steigt die Lebensqualität der dort umliegenden Wohngebiete. Kürzere Wege bedingen dann auch einen geringeren Energieverbrauch.

Zudem ist eine Anbindung über den Brookweg an das Gewerbegebiet Wechloy für den nicht motorisierten Individualverkehr in den vorliegenden Bebauungsplan nicht möglich, wie der nachfolgenden Abbildung entnommen werden kann. Dies ist nicht Ziel der vorliegenden Planung.



Zudem war die vorliegende Fortführung der Verbindung des F+R sowie der Planstraße A im Bebauungsplan N-777 G bereits im Bebauungsplan N-777 F sowie im Masterplan deutlich erkennbar und war somit für jedermann ersichtlich. Diese Verbindung wird nun planerisch entwickelt.

3. Mangelhafte Prüfung der Möglichkeiten der "Trasse Null"

Die Begründung geht ferner davon aus, dass die Entwicklung des Fliegerhorst-Geländes für Gewerbe und Dienstleistungen ohne die Verbindungsstraße nicht möglich sei. Gebäude und Verkehrsflächen würden in natürliche Sukzession übergehen, sozusagen "wüst fallen". Der BUND teilt diese Einschätzung nicht, vermisst die Prüfung von Alternativen sowohl zur Trasse als auch zur Nulllösung.

Zu 3.:

Der Stellungnahme wird zum Teil gefolgt. Eine redaktionelle Änderung des Umweltberichts ist in geringem Umfang erforderlich.

Es wird ein entsprechender Absatz im Umweltbericht um die nachfolgenden Ausführungen redaktionell ergänzt: „Bei Nichtdurchführung der Planung bleiben die bestehenden Nutzungen unverändert erhalten. Für Arten und Lebensgemeinschaften würde der bisherige Lebensraum im Bereich der Planstraße I unverän-

derte Lebensbedingungen bieten. Die Boden- und Grundwasserverhältnisse würden sich bei Nichtdurchführung weder temporär noch dauerhaft verändern. Für den Bereich des Fliegerhorstes gelten die Ausführungen in Umweltbericht und Begründung jedoch weiterhin und korrekterweise. Die nebenstehenden Ausführungen betreffen außerdem ausschließlich die geplante sogenannte Entlastungsstraße und die nicht die Planung in Gänze. Es wird daher auf oben zitierte Kapitel der Begründung zum Bebauungsplan N-777 G verwiesen, das eine ausführliche Diskussion über die Nullvariante beinhaltet.“

Im Rahmen der Trassenanalyse standen insgesamt zehn unterschiedliche Trassenvarianten zur Diskussion, die allesamt umfassend auf ihre Eignung geprüft wurden. Es erfolgte eine Abwägung der Vor- und Nachteile aller Trassenvarianten, sodass eine umfangreiche Alternativenprüfung für den Trassenverlauf vorliegt (vgl. Kap. 2 der Begründung). In Kapitel 2.2.3 der Begründung werden ferner folgende Aussagen zur Nullvariante getroffen: „Mit dem Planungsziel wird zudem der Strategie der Revitalisierung/Wiedernutzbarmachung von Flächen entsprochen. In den letzten zehn Jahren sind mehrere, auch konversionsrelevante Novellierungen des Baugesetzbuchs (BauGB) vorgenommen worden. So ist mit der BauGB-Novelle 2011 die Bedeutung des Klimaschutzes als Abwägungstatbestand in der Bauleitplanung deutlich gestiegen. Grundlegend wird auch einer städtebaulichen Nachverdichtung im Rahmen einer Konversion der brachgefallenen Fläche des ehemaligen Fliegerhorsts, im direkten Anschluss an einen vorgeprägten Siedlungsbereich entsprochen.

Eine Nichtdurchführung des Planvorhabens würde folglich bedeuten, dass weiterhin der tangentielle Lückenschluss zwischen den Stadtteilen Ofenerdiek/Alexandersfeld im Norden und dem Stadtteil Wechloy im Westen im Straßennetz der Stadt Oldenburg fehlt, welcher bereits in das Hauptverkehrsstraßennetz der Stadt Oldenburg, sowie im Verkehrsentwicklungsplan (VEP) im Jahr 2000 und darauffolgend im Strategieplan Mobilität und Verkehr 2025 (SMV) (2014) aufgenommen wurde. Da das Ziel der Entlastungsstraße bereits seit mehreren Jahren für notwendig erachtet und die Realisierung erst jetzt durch den Flächenerwerb auf dem Fliegerhorst möglich wird, soll diese Möglichkeit nun auch genutzt werden. Damit hat der Rat der Stadt Oldenburg noch einmal deutlich gemacht, dass es zwischen der Alexanderstraße und der Ammerländer Heerstraße mit der Entlastungsstraße eine tangentielle Straßenverbindung im Hauptverkehrsstraßennetz geben soll.“

Ohne die Entlastungsstraße können die Verkehre aus dem geplanten Gewerbegebiet auf dem Fliegerhorstgelände nicht ausreichend abgeführt werden. Die Notwendigkeit der Gewerbegebiete wird auch in der Begründung hervorgehoben:

„Insgesamt soll das Gelände neben der Umnutzung für Wohnbauzwecke ebenso den Flächenbedarf von Unternehmen und Betrieben decken. Insbesondere aufgrund der günstigen infrastrukturellen Ausstattung und der dynamischen Wirtschaftsentwicklung Oldenburgs samt der universitären und außeruniversitären Bildungs- und Forschungseinrichtungen ist ein neuer Gewerbestandort notwendig. Diesen Bedarf hebt auch das Gewerbeflächenentwicklungskonzept für die Stadt Oldenburg, mit Stand vom 13.08.2018, hervor und betitelt das Areal als Potenzialfläche für die Standorttypen Gewerbe/Dienstleistung, Büro/ Verwaltung und Wissenschaft/Forschung in direkter Anbindung zur Entlastungsstraße. Daneben wird auch im Stadtentwicklungsprogramm der Stadt Oldenburg (step2025) der Fliegerhorst als Zukunftsort Nr. 15 abgebildet, in dem die Ziele der Konversion, der Mischnutzung aus Wohnen, Dienstleistung und Gewerbe sowie die Anbindung und verkehrliche Erschließung aufgeführt werden. Weiterführend wird das Gelände des Fliegerhorstes als Potenzialfläche für eine gewerbliche Neuentwicklung dargestellt“ (vgl. Kap. 1.1).

Besondere Bedeutung wird bei der Gewerbeflächenentwicklung dem Fliegerhorst zugeschrieben, der laut des Konzepts mit einer Fläche von 20 ha (in öffentlichem Besitz) mit Nachdruck realisiert werden sollte (vgl. Gewerbeflächenentwicklungskonzept, S. 92/108).

In der Gegenüberstellung der realistischen Flächenpotenziale der Innenentwicklung mit dem Flächenbedarf bis zum Zieljahr 2030 wird zudem eine negative Bilanz in Höhe von ca. 32,8 ha Nettobauland betitelt. „Dieses zu erwartende Defizit bezieht sich in erster Linie auf den Standorttyp „Gewerbe/Dienstleistung“, weil gerade dort ein sehr hoher Flächenbedarf auf ein vergleichsweise geringes, aktuell verfügbares und geeignetes Flächenpotenzial trifft“ (vgl. Gewerbeflächenentwicklungskonzept, S. 70). Diese Berechnung umfasst einen Prognosezeitraum von 10 Jahren. Im gesamten Gebiet der Stadt wird ein Bedarf von 64 ha an Gewerbeflächen ausgewiesen. Von diesem werden jedoch die vorhandenen Flächenpotenziale (31,2 ha) abgezogen.

Des Weiteren werden mit dem Planvorhaben auch die auf dem Fliegerhorstgelände entstehenden 950 Wohnungen eine bessere verkehrliche Anbindung, sowohl für den motorisierten (PKW) als auch für den nicht motorisierten Individualverkehr (Fußgänger und Radfahrer) und den ÖPNV erhalten.

Unserer Meinung nach könnte die starkfrequentierte Alexanderstraße entlastet werden durch Umsetzung vorhandener, nicht ausgeschöpfter Möglichkeiten:

- Anlage von P& -R-Plätzen auf dem Fliegerhorst, evtl. auch Parkhäuser. Ziel: Einpendler und Stadtteilbewohner an der Stadtgrenze auf

Die nebenstehenden Hinweise werden außerhalb dieses Bauleitplanverfahrens berücksichtigt.

umweltschonende Fortbewegungsmittel umzuleiten. - In der Veröffentlichung "Green-City-Plan Oldenburg" wird der Nordwesten Oldenburgs nicht berücksichtigt.

- Attraktivitätssteigerung des ÖPNV: Preis, Taktung, Sauberkeit, Bequemlichkeit, Fahrplan-Zuverlässigkeit entscheiden über die Wahl des Verkehrsmittels. Solange ein Parkplatz im Zentrum billiger ist als ein Busfahrtschein und die Hauptlinie auf der Alexanderstraße nur im 30 Minutentakt fährt, gibt es keinen Anreiz für Autofahrer, umzusteigen.
- Rad- und Gehwege ausbauen. Die meisten Radwege in Oldenburg sind in einem schlechten Zustand. An der Alexanderstraße sind sie am schlechtesten. Auf die rasante Zunahme der Pedelegs ist die Stadt nicht vorbereitet. Trotz guter Einzelmaßnahmen: ein Radverkehrskonzept ist nicht erkennbar.

Bei der Berechnung zukünftigen Verkehrsaufkommens sind demografische Entwicklungen zu berücksichtigen, die in der Begründung der Verwaltung fehlen:

4. Mangelhafte Berücksichtigung der zukünftigen städtischen Entwicklung

Auch Oldenburgs Bevölkerung altert. Ab etwa 2030 nimmt die Zahl der Berufstätigen ab und die der Rentner zu. Die Verkehrsdichte wird eher gleichmäßig über den Tag verteilt, die jetzigen Belastungsspitzen in den Morgen- und Abendstunden werden flacher.

Zu 4:

Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich.

Die statistischen Daten der Bertelsmann Stiftung verzeichneten im Jahr 2017 78,5 Zuzüge je 1.000 Einwohnern in Oldenburg. Im Vergleich waren es in Bremen lediglich 58,7 Zuzüge. Auch die Wohnungs- und Standortprognose 2030 für Niedersachsen im Auftrag der NBank, aus dem Jahr 2012 der CIMA, prognostiziert einen Bevölkerungszuwachs von 7 %, einen Anstieg an Haushalten von 13,4 % sowie einen Bedarf an neuen Wohnungen von 17.099 in dem Zeitraum von 2011 bis 2030 für die Stadt Oldenburg. In der wachsenden Region Oldenburg sind sowohl die natürlichen Entwicklungen als auch Wanderungssalden jeweils positiv, so dass sich die Bevölkerungszuwächse aus beiden Quellen addieren. Zusätzlich beeinflussen die Lebensumstände die Haushaltsgrößen in Oldenburg. Aufgrund des Universitäts- und Ausbildungsstandortes sind beispielsweise die 1-Personenhaushalte besonders stark vertreten, die in diesen Fällen häufig von jungen Erwachsenen gestellt werden. Diese jungen Erwachsenen zählen ebenfalls zu den Erwerbstätigen.

Überdies sind die Wohnquartiere auf den Fliegerhorst durch eine gute Infrastruktur verkehrsarm geplant:
Einkaufen, Dienstleistungen, Kita, Schule ... Erholung, Freizeit. Die Anlässe, das Auto zu benutzen, werden geringer sein, als in manchen anderen Stadtteilen.

Hinzu kommt, dass die Corona-Epidemie zu einem digitalen Innovations-schub führen und den Arbeitsalltag verändern wird. Viele Fahrten werden durch Home-office, Video-Konferenzen u.a. entfallen.

Die Erwerbstätigenprojektion für Deutschland setzt darüber hinaus an dem äußerst dynamischen Wachstum der Jahre 2005 bis 2011 an, das sich auch in der Wirtschaftskrise 2009 nur kurzfristig etwas abschwächte. Dabei ist zu berücksichtigen, dass es sich um längerfristige Trends ohne Berücksichtigung konjunktureller Schwankungen handelt. Die tatsächliche Entwicklung kann somit in einer gewissen Breite um diese vorgezeichneten Trends schwanken (vgl. Wohnungs- und Standortprognose 2030). Für die Stadt Oldenburg wird bis 2030 sogar eine Erwerbstätigenentwicklung von 6% erwartet. Auch der gesamte Landkreis Oldenburg liegt ca. 5,8 % deutlich über dem Bundesdurchschnitt.

Da für den Zeitraum nach 2030 keine auswertbaren statistischen Daten vorliegen, bleibt diese Entwicklung abzuwarten. Eine Bauleitplanung kann lediglich für einen gewissen Zeitraum planen, für den dann jedoch auch valide Daten vorliegen müssen. Zumal in die Berufstätigenanzahl auch mehrere Parameter, wie Wanderungsdaten, Fort- und Zuzüge berücksichtigen muss. Als Hochschulstandort und der wachsenden, lokalen Wirtschafts- und Arbeitsmarktstruktur in Oldenburg, wird der Bedarf für die vorliegende Planung gesehen.

Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich.

Wie bereits zu 1. und 2. erläutert, wird die Entlastungsstraße nicht nur für den motorisierten (PKW) sondern auch für den nicht motorisierten Individualverkehr (Fußgänger und Radfahrer) und den ÖPNV geplant.

Es ist richtig, dass durch das angestrebte, autoarme Quartier tatsächlich weniger quartiersinterner PKW-Verkehr, aufgrund des reduzierten Stellplatzschlüssels von 0,6, zu erwarten ist. Dies ist auch in die Berechnungen des Verkehrsplanungsbüros eingeflossen. Übergeordnete Notwendigkeit besteht dennoch darin, die Bestandsverkehre zu verteilen und die gewerblichen Verkehre abfließen zu lassen, um somit die Alexanderstraße zu entlasten. Ohne die Entlastungsstraße ist die Entwicklung des Gewerbegebietes nicht möglich.

Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich.

Die nebenstehende Anmerkung beruht auf Annahmen. Sicherlich kann die Pandemiesituation zu verändertem Verkehrsverhalten führen. Wie sich diese Situation in den nächsten Jahren oder Jahrzehnten entwickelt, kann derzeit allerdings nicht abgeschätzt werden. Auch besteht die Möglichkeit, dass sich wieder eine „Normalität“ ergibt und somit der Verkehrsanteil des PKW wieder zunimmt. Die Bauleitplanung kann allerdings nicht auf Annahmen oder Spekulationen aufgebaut werden und kann nur die derzeit vorliegenden Statistiken mit einbeziehen und sich auf die vorliegende Verkehrsuntersuchung von SHP aus dem Jahr 2019 stützen.

5. Gewerblicher Verkehr ist gut angebunden mit der A 28

Zum gewerblichen Verkehr: Der Begründungstext geht davon aus, dass der größere Teil des gewerblichen Verkehrs über die Trasse abgewickelt wird; Die bevorzugte Trasse 5 mündet auf die Ammerländer Heerstraße, einer verkehrsreichen Ausfallstraße. Um auf die Autobahn zu gelangen, führt der Weg entweder in Richtung 'Westerstede -durch Ortschaften mit Tempobegrenzung und mehreren Ampeln zur Auffahrt Neuenkrüge oder zur Auffahrt Wechloy über die vorhandene Ampelkreuzung in Richtung Westkreuz. Im letzteren Fall werden die Verkehrsströme von der Alexanderstraße innerhalb der Stadtgrenzen über die Verbindungsstraße auf die Ammerländer Heerstraße und die A 28 bis Westkreuz umgeleitet. Die Staus werden zunehmen. Wir sehen in der Trassenlösung keinen entscheidenden Vorteil gegenüber der jetzigen Möglichkeit, an der Auffahrt Bürgerfelde auf die A 28 zu gelangen.

6. Berücksichtigung der Stadtteilbahnhöfe für zukunftsfähige Verkehrskonzepte

Wir vom BUND lehnen aus diesen Gründen jede Variante einer Verbindungsstraße ab und fordern zukunftsfähige Verkehrskonzepte für eine nachhaltige Stadtentwicklung.

Statt neue Straßen zu bauen, die noch mehr umwelt- und klimaschädlichen Verkehr erzeugen, sollte Oldenburg ein zukunftsfähiges Verkehrskonzept entwickeln, das auch die stillgelegten ehemaligen Stadtteilbahnhöfe einschließt.

Darüber hinaus wurde der Planungsprozess zur Entlastungsstraße und des Fliegerhorstes bereits zum Frühjahr 2015 mit einem umfassenden Prozess der Öffentlichkeitsbeteiligung gestartet, der im Masterplan Zukunftsplan 2030+ Fliegerhorst Oldenburg seinen Abschluss fand. Der Verwaltungsausschuss hat darauf folgend in seiner Sitzung am 06.12.2018 die Aufstellung des Bebauungsplans N-777 G beschlossen.

In dieser Zeit war die COVID-19-Pandemie von niemandem absehbar. Anlass und Ziel der Planung (vgl. Begründung, Kap. 1) haben sich trotz dessen nicht verändert.

Die angeführten Punkte, wie Home-office oder Video-Konferenzen sind nicht Aufgabe der vorliegenden Bauleitplanung.

Auch deutet die weitere Durchführung der Bauleitplanung zur Entlastungsstraße nicht, dass nicht auch anderweitige Planungen oder politische Beschlüsse der Stadt Oldenburg parallel dazu durchgeführt werden können.

Zu 5:

Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich.

Werden die Alternativen Richtung Nordwesten auf die A 28 zu fahren betrachtet (über die Ammerländer Heerstraße durch Ofen zur Anschlussstelle Neuenkrüge oder über die Ammerländer Heerstraße zur Anschlussstelle Oldenburg-Wechloy), so stellt sich die Route über die Anschlussstelle Oldenburg-Wechloy als die attraktivere dar. Auch im Vergleich zur Route über die Alexanderstraße und die Anschlussstelle Oldenburg-Bürgerfelde ist sie attraktiv. Sie bietet darüber hinaus den verkehrlichen Vorteil von weniger verkehrlichen Widerständen (weniger Lichtsignalanlagen, kein Bahnübergang) und verläuft zudem deutlich weniger durch besiedeltes Gebiet. Die Ammerländer Heerstraße wird zwar südlich der Entlastungsstraße bis zur Autobahn stärker belastet. Bei der Route über die Anschlussstelle Bürgerfelde stünde dem jedoch eine entsprechende Belastung der in diesem Bereich deutlich sensibleren Alexanderstraße gegenüber.

Zu 6:

Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich.

Wie bereits zu 1. und 2. erläutert, wird die Entlastungsstraße nicht nur für den motorisierten (PKW) sondern auch für den nicht motorisierten Individualverkehr (Fußgänger und Radfahrer) und den ÖPNV geplant.

Die übrigen Hinweise werden außerhalb dieses Bauleitplanverfahrens berücksichtigt.

Einwendungen zum Umweltbericht

1. Zuschnitt des B-Plans N 777G nicht sachgerecht

Beim B-Plan N 777G fällt auf, dass er zwei ganz unterschiedliche Funktionsräume in einem B-Plan zusammenfasst. Sachlich naheliegend wäre es aus Sicht des BUND, die Gewerbefläche (Hallensichel) zwischen den benachbarten B-Plänen N 777H und N 777F als N 777G zu behandeln und den Bereich der Verbindungsstraße, beginnend am Peerdebrook und mündend in die Ammerländer Heerstraße als eigenständigen B-Plan zu erstellen.

2. Eingriffe werden nicht am Eingriffsort ausgeglichen

Die Zusammenlegung von Grünland und Wald auf der einen Seite mit dem zivilisatorisch überformten Fliegerhorst andererseits im B-Plan N 777G hat im vorliegenden Umweltbericht zur Folge, dass bis auf eine Ausnahme alle Eingriffe im Heidbrook und im Grünland nicht am Eingriffsort, sondern auf dem Fliegerhorst angesiedelt sind. Nach unserer Kenntnis ist es jedoch die Regel, dass bei erheblichen Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes die verlorenen Wert- und Funktionselemente weitgehend gleichartig und im räumlichen funktionalen Zusammenhang mit dem betroffenen Funktionsraum wiederhergestellt werden ("der unmittelbare räumliche Bezug zum Eingriffsort": *BNatSchG* §13 Abs.2. Unmittelbar, dh. "durch keinen oder kaum einen räumlichen ... Abstand getrennt": *Duden*). Obwohl das bei allen Schutzgütern möglich wäre, ist das unserer Ansicht nach beim B-Plan N 777G überwiegend nicht der Fall.

Einige Beispiele:

Schutzgut Fläche

Eingriff: Versiegelung durch die Trasse im Heidbrook und im Grünland

Kompensation: Verzicht auf Neuversiegelung im Gewerbegebiet

Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich.

Es wird darauf hingewiesen, dass § 13 dem Kapitel „Allgemeiner Schutz von Natur und Landschaft“ im BNatSchG untersteht. Hierin wird ausschließlich die Aussage getroffen, dass erhebliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft vom Verursacher vorrangig zu vermeiden sind. Nicht vermeidbare erhebliche Beeinträchtigungen sind durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen oder, soweit dies nicht möglich ist, durch einen Ersatz in Geld zu kompensieren. Aussagen zur Verortung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen werden in § 13 BNatSchG nicht getroffen. Der § 15 BNatSchG differenziert den in § 13 BNatSchG getroffenen Grundsatz. Gemäß § 15 (2) BNatSchG ist eine Beeinträchtigung ausgeglichen, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushaltes in gleichartiger Weise wieder hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet ist. Ersetzt ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushaltes in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu gestaltet ist. Der Geltungsbereich befindet sich in der naturräumlichen Region der Ostfriesisch-Oldenburgischen Geest, sodass Ersatzmaßnahmen ebenfalls hier durchzuführen sind. Dies ist im vorliegenden Fall zutreffend. Die Festsetzung von Ausgleichsmaßnahmen erfolgt innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans N-777 G, erforderliche Ersatzmaßnahmen werden ebenso Gebiet der Stadt Oldenburg festgesetzt und befinden teilweise unmittelbar angrenzend an den Geltungsbereich des Bebauungsplanes N-777 G. So erfolgt die Ersatzaufforstung für die Kompensation des Waldes auf dem Flurstück 143/21, Flur 15, Gemarkung Eversten. Es handelt es sich dabei um ein Flurstück, dass von der Trasse gekreuzt wird. Die Ersatzaufforstung wird demnach in direkter Nähe des Geltungsbereichs durchgeführt (vgl. Abb. 8 des Umweltberichts). Dies gilt ebenso für die Ersatzmaßnahmen für das Schutzgut Tiere - Amphibien, die die Anlage von Amphibienlaichgewässern in unmittelbarer Nähe zum Eingriffsort vorsehen.

Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich. Es wird darauf hingewiesen, dass von der Gesamtfläche des Geltungsbereichs des Bebauungsplans N-777 G, der sich auf 20,3 ha beläuft, bereits 10,04 ha durch Bestandsgebäude und Straßen versiegelt sind. Durch die Festsetzungen des vorliegenden Bebauungsplanes wird eine Versiegelung von rd. 8,57 ha planungsrechtlich ermöglicht. Insgesamt wird die Versie-

Schutzgut Boden

Eingriff: Schädigung alter Wald- und Grünlandböden

Kompensation: Kampfmittelräumung und Bodensanierung auf dem Fliegerhorst

Schutzgut Pflanzen und Tiere

Eingriff: Waldverlust im Heidbrook

Kompensation: Sukzessionswald auf dem Fliegerhorst

An dieser Stelle ein grundsätzlicher Einwand. Solange nicht bekannt ist, ob und an welcher Stelle sich Kampfmittel und bodenschädigende Stoffe befinden und die Entsorgungskosten nicht beziffert werden können, sollten Kampfmittel- und Bodensanierung nicht in Kompensationsberechnungen einfließen.

gelung durch die Planung demnach um 1,47 ha reduziert. Ein Eingriff, der erhebliche Beeinträchtigungen mit sich bringt, ist demnach nicht ersichtlich. Es besteht demnach auch kein Kompensationserfordernis für das Schutzgut Fläche.

Die o. g. Ausführungen zum Schutzgut Fläche gelten ebenso für das Schutzgut Boden. Wie in Kap. 6.1.13 der Begründung ausgeführt, zeigen die bisherigen Erfahrungen und Sondierungsergebnisse und die Öffnung von Verdachtspunkten, dass Kampfmittel im Boden des Geltungsbereichs zum vorliegenden Bebauungsplan vorhanden sind. Um eine gefahrlose Nutzung zu gewährleisten, ist das Gelände sorgfältig zu untersuchen und zu bearbeiten, was auch mit dem Verlust von Vegetation einhergehen kann. Es werden außerdem Flächen als Waldflächen nachrichtlich übernommen bzw. als naturnahe Grünfläche festgesetzt und eingezäunt. Diese werden keiner Kampfmittelräumung unterzogen (vgl. auch Umweltbericht Kap. 2c) und werden demnach auch nicht für die Öffentlichkeit freigegeben.

Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich. Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes N-777 G wurden Waldbereiche unterschiedlicher Ausprägung erfasst. Diese verfügen über eine Gesamtgröße von rd. 3,15 ha. Davon werden rd. 2,14 ha über Festsetzungen von Flächen für Wald mit überlagernder Festsetzung von Flächen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft sowie als Kompensationsfläche für den Bebauungsplan N-777 E gesichert. Die Berechnung des Kompensationsverhältnisses erfolgt in Anlehnung an vorangegangene Bebauungspläne im Bereich des Fliegerhorstes und damit in Abstimmung mit dem Fachdienst Naturschutz und technischer Umweltschutz. Die Kompensation wird im Verhältnis 1:1 bis 1:2, sodass rechnerisch nach Durchführung der Ersatzaufforstungen mehr Waldfläche vorhanden ist. Die Kompensation des Waldverlustes erfolgt zum einen durch Ausgleichsmaßnahmen innerhalb des Geltungsbereichs durch Aufforstung einer Fläche für Wald mit überlagernder Festsetzung einer Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft (MF 3). Darüber hinaus wird eine Ersatzaufforstung auf dem Flurstück 143/21, Flur 15, Gemarkung Eversten vorgenommen. Das Kompensationsdefizit für die Überplanung von Waldflächen ist damit gedeckt.

Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich. Es wird auf die obenstehenden Ausführungen verwiesen. Die Ermittlung von Kosten für die Kampfmittelräumung ist nicht Gegenstand der Eingriffsermittlung.

3. Kompensationsdefizite am Beispiel Tiere(hier: Amphibien) und Pflanzen (hier: Wald und Grünland))

Amphibien

Durch den Trassenbau gehen 10% der Landlebensräume verloren, zuzüglich der Schäden, die Baustofflagerplätze und Baustraßen verursachen, könnten es mehr als 12% sein. Der artspezifische Radius der Landlebensräume liegt für Molche bei etwa 500 Metern bei Fröschen und Kröten bei etwa 1000 Metern um das Laichgewässer.

Erdkröten überwinden zwar oft größere Entfernungen, doch das Gros der Tiere bevorzugt die Nähe zum Laichgewässer. Soll die Population stabil bleiben, ist es bei Arten mit kleinem Aktionsradius essentiell, dass die Ausgleichsmaßnahme eingriffsnah durchgeführt wird. Das Amphibienvorkommen im Heidbrook ist von "landesweiter Bedeutung", nimmt also die zweithöchste Wertstufe nach "Nationaler Bedeutung" ein.

Adäquate Kompensationen wären Flächenkauf oder, falls nicht möglich, Aufwertung der Landlebensräume. Leiteinrichtungen und Krötentunnel sind nicht ausreichend.

Wald und Grünland

Während für Grünlandverluste in relativ kurzer Zeit durch Extensivierung anderer Flächen neue C02-Speicherentwickelt werden können, ist das für den Wald nicht möglich. Der BUND hält es aus Gründen des Klimaschutzes nicht mehr für verantwortbar, Wald oder Teile des Waldes zu überbauen. Uns ist klar, dass die zukünftige Bewohnbarkeit unseres Planeten eher von den Amazonasurwäldern als vom Heidbrook abhängt, doch viele kleine Waldverluste summieren sich zu einem großen Eingriff. Zwar begrüßen wir die Anlage des Sukzessionswaldes auf dem Fliegerhorst, aber nicht als Kompensation für die Fällung von Altbäumen im Heidbrook, - wie vorgesehen - sondern als Ergänzung der vorhandenen Wälder Bis der Sukzessionswald seine klimastabilisierende Wirkung entfalten kann, ist der Kipp-Punkt für das Erdklima vielleicht schon erreicht.

Der BUND lehnt die Verbindungsstraße zwischen Fliegerhorst und Ammerländer Heerstraße ab.

Sie ist unzeitgemäß, klima- und naturschädigend, die Kompensationsmaßnahmen sind unzureichend bis fehlend.

Wir halten die hier angewendete Methode, Eingriffe in Natur und Landschaft auf formalarithmetischer Ebene "auszugleichen" für unvereinbar mit den Aufgaben und Zielen des Naturschutzes, wie sie in §1 des BNatSchG formuliert worden sind.

Die "Rechnung stimmt - die Natur zahlt."

Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich. Der nebenstehenden Forderung, dass Ausgleichsmaßnahmen aufgrund der Aktionsradien von Amphibien in der Nähe zum Eingriffsort durchgeführt werden, wird im Rahmen der vorliegenden Planung bereits nachgekommen. Zusätzlich zu den festgesetzten Amphibienleiteinrichtungen und einer Bauzeitenregelung ist die Anlage eines neuen Laichgewässers unmittelbar westlich der Planstraße I des Bebauungsplanes N-777 G als Ersatzmaßnahme für erhebliche Beeinträchtigungen des Schutzgutes Tiere - Amphibien festgesetzt worden. Zusammenfassend ist festzuhalten, dass keine erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Tiere - Amphibien nach Durchführung Vermeidungs- sowie Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zurückbleiben.

Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich.

Richtigstellend ist darauf hinzuweisen, dass lediglich die Fläche für Wald mit überlagernder Festsetzung von Flächen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft (MF 2) der natürlichen Sukzession zu überlassen ist. Dieser Bereich wird bereits überwiegend von Gehölzstrukturen eingenommen und die getroffene Festsetzung dient ausschließlich der Eingriffsvermeidung. Zum Ausgleich der Waldflächen, die im Rahmen des Bebauungsplanes N-777 G überplant werden, erfolgt die Festsetzung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen. Diese beinhalten die Aufforstung von Flächen im Geltungsbereich und unmittelbar daran angrenzend. Wie den obigen Ausführungen zu entnehmen, sind aufgrund des Kompensationsverhältnisses von 1:1 bis 1:2 Waldflächen anzulegen, die in ihrer Größe die der überplanten Flächen übersteigen. Negative Beeinträchtigungen des Schutzgutes Klima sind daher durch die Überplanung eines verhältnismäßig geringen Waldanteils nicht zu erwarten.

Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich. Es wird auf die o. g. Ausführungen zur Gesetzmäßigkeit der Eingriffe in Natur und Landschaft und ihre Vermeidung und Minimierung sowie der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen verwiesen.

**78. ÄNDERUNG DES FLÄCHENNUTZUNGSPLANES
UND
BEBAUUNGSPLAN N-777 G
(FLIEGERHORST / HALLENSICHEL-OST / ENTLASTUNGSSTRAßE)**

Prüfung der Stellungnahmen

Öffentliche Auslegung vom 30.04.2020 bis zum 12.06.2020

Nr.:	Schreiben vom:		Lage der Fläche:
3	09.03.2020	Privater Einwender	Fliegerhorst/ Hallensichel-Ost/ Entlastungsstraße

Stellungnahmen

Die Originale der Stellungnahmen liegen in den Sitzungen des Ausschusses für Stadtplanung und Bauen/VA/Rates vor. Der Originaltext der Stellungnahmen ist im Folgenden wiedergegeben.

Brief des privaten Einwenders:

Bisher war es leider noch nicht möglich, Sie auch einmal persönlich kennenlernen zu dürfen. Hiermit möchte ich unabhängig von allen weiteren Diskussionen grundsätzlich eine herzliche Einladung auch zu uns ins Haus Ammerländer Heerstraße 364 aussprechen.

Bitte haben Sie Verständnis, dass wir uns als Vertreter mehrerer Firmen auf dem 50.000 qm großen Grundstück Ammerländer Heerstraße 364 / 366 gegen die existenzgefährdende Anbindung der Trasse 5 an die Ammerländer Heerstraße wenden müssen. Diese Trasse würde nur ca. 20 m entfernt auf die Ammerländer Heerstraße treffen und nach Aussage von SHP-Unterlagen einen vierspurigen Ausbau nach sich ziehen. Dieses bedeutet, dass das Betriebsgelände nicht mehr stadteinwärts verlassen werden kann. Sachlich fundierte Einbringungen von Dr. Schwerdhelm wie auch Herrn Schatke und anderen entsprechend der Anlage vom 04.03.2020 haben nachgewiesen, dass die Abwägungsparameter, wie von der Stadtverwaltung aufgezeigt, vielschichtig falsch sind. Es ist eindeutig erkennbar, dass z.B. die

Prüfungsvorschläge

Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich.

Der Antwortbrief der Stadt Oldenburg enthielt folgende Inhalte:

„Trotz der unsicheren Situation und der Entwicklung der Corona-Krise wird die Diskussion u die Entlastungsstraße uns in den nächsten Monaten beschäftigen.“

Wie Sie der Presse entnehmen konnten, wird zurzeit geprüft, wie die politischen Gremien sich organisieren, so dass rechtskräftige Beschlüsse gefasst werden können. Das betrifft auch die Beschlüsse über die Öffentliche Auslegung der Pläne zur Entlastungsstraße bzw. dem damit verbundenen Gewerbegebiet auf dem Fliegerhorst.

Die öffentliche Auslegung wird unter diesen besonderen Bedingungen in der Zeit vom 30.04. bis zum 12.06.2020 stattfinden, also länger als vom Gesetzgeber vorgesehen. Die Unterlagen sind im Technischen Rathaus und wie immer auch im Internet einsehbar. Wir werden Ihr Schreiben als Stellungnahme zur öffentlichen Auslegung werten und dort jeden einzelnen Punkt dezidiert behandeln und abwägen.

Haben Sie bitte Verständnis dafür, dass ich jetzt noch nicht auf die Punkte ihrer

Trasse 4 kürzer, wirtschaftlicher und ressourcenschonender dargestellt werden kann. Ob die für Fördermittelprüfung seitens des Landes bei Kenntnis dieser Sachlage die Fördermitteltzusage für die Trasse 5 in Frage stellen müsste, scheint mehr als wahrscheinlich.

Selbst eine Trasse 5a, die die Anbindung an die Ammerländer Heerstraße vermeidet, erscheint aus heutiger Sicht der Dinge verkehrlich sinnvoll und technisch machbar.

Anlage zur Stellungnahme des privaten Einwenders:

Zum Variantenvergleich: „Entlastungsstraße Fliegerhorst und Wechloy“

Anlass und Zielsetzung

Seitens der IHK Oldenburg, den Orts- und Bürgervereinen, den Firmen Ullmann und Ludwig Freytag, dem Ortsverein Ofen, und vielen Bürgern, wie auf der Bürgerbeteiligung zum Bebauungsplanverfahren am 03.12.2019 ersichtlich, wird dringend gebeten, von der Trassenvariante 5 mit direkter Anbindung an die Ammerländer Heerstraße abzusehen.

Das Ingenieurbüro Roelcke und Schwerdtelm wurde darum von Fa. Ullmann beauftragt, die Grundlagen der Abwägungsentscheidung des Stadtplanungsamtes der Stadt Oldenburg zu sichten und zu bewerten.

Auszug aus dem Ergebnis

Der Bewertung der Abwägungsentscheidung des Stadtplanungsamtes liegen die Unterlagen der Stadt Oldenburg zur Auslegungsbeschlussvorlage der Sitzung des Ausschusses für Stadtplanung und Bauen am 20.02.2020 zugrunde.

Im Detail ergeben sich Widersprüche innerhalb der verschiedenen Ausarbeitungsteile, bei deren Korrektur sich eine Verschiebung der Abwägungsentscheidung zugunsten der Variante 4 ergeben würde. Es wird daher dringend empfohlen, die Abwägungsentscheidung für die Trassenvarianten 4 und 5 noch einmal zu überprüfen und nachprüfbar dokumentiert niederzulegen.

Falls sich die Vermutung von Fehlern in der Planung bewahrheitet, sollte das Anlass sein, die bisherige Trassenwahl zu überdenken.

Auf wesentliche Widersprüche in den Unterlagen der Stadtverwaltung wird im Folgenden hingewiesen:

1

Stellungnahme eingehe und Ihre Stellungnahme im Rahmen einer Gesamtabwägung behandeln möchte.

Was ihren eigentlichen Brief betrifft, so beziehen Sie sich auf eine Aussage des Büros SHP, das einen vierspurigen Ausbau der Ammerländer Heerstraße vorsehe. Dies ist nur eine Empfehlung. Den Unterlagen des Ratsinformationssystems können sie entnehmen, dass es mittlerweile eine Detailplanung meines Verkehrsamtes gibt, die ohne vierspurigen Ausbau auskommt.

Eine Abwägung unterliegt immer unterschiedlichen Parametern, sie kann nicht richtig oder falsch sein. Diese zu gewichten und darzulegen ist Aufgabe der Stadtverwaltung und Politik. Die Entscheidung liegt le endlich immer bei den politischen Gremien.

Wir haben über die Presse und auf unserer Homepage über den Zeitpunkt der öffentlichen Auslegung informiert. In diesem Zeitraum können Sie auch weitere Stellungnahmen abgeben. Unabhängig davon wird Herr Prof. Müller, Amtsleiter für Verkehr und Straßenbau, bezgl. der Straßenplanung auf Sie zukommen und kurzfristig einen vor Ort Termin mit Ihnen vereinbaren.“

Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich.

Die Abwägungsentscheidung wurde mit den vorliegenden Dokumenten nachvollziehbar dargelegt. Gemäß der verbal-argumentative Abwägung (vgl. Begr. S. 57-69, ins. S. 65), die über dem gesamten Bewertungsprozess der Trassenanalyse steht, wurde letztendlich eine Trassenentscheidung getroffen.

Im Folgenden wird noch einmal zusammenfassend das Vorgehen zur Trassenentscheidung erläutert:

Die Verbindungsstraße zwischen Alexanderstraße und der Ammerländer Heerstraße soll somit die bisher fehlende Tangentialverbindung im Stadtnorden ermöglichen, so der Masterplan. Zudem soll mit der Entlastungsstraße die Möglichkeit geschaffen werden, die Verkehre der im Westen des Fliegerhorstes gelegenen potenziellen Gewerbe- und/oder Mischgebietsflächen abzuwickeln. Durch die Verbindungsstraße würden der Fliegerhorst und auch die östlich gelegenen Bestandsquartiere besser an die A 28 und damit an das Fernstraßennetz angebunden (vgl. Masterplan, S. 93).

Es standen am Anfang des Planungsprozesses zehn verschiedene Trassenvarianten (1, 1a, 2, 3a, 3b, 3c, 4, 4a, 5 und 5a) zur Diskussion, welche mittels der durchgeführten Trassenvariantenanalyse (vgl. Kap. 2 der Begründung zum Bebauungsplan) ergebnisoffen und gerecht unter Berücksichtigung von entscheidungsrelevanten, öffentlichen und privaten Belangen gegen- und untereinander gem. § 1 Abs. 7 BauGB abgewogen wurden.

Dabei wurden die Trassenvarianten mit ihren Auswirkungen in Bezug auf die Schutzgüter des UVPG Mensch, Pflanzen und Tiere sowie biologische Vielfalt, Boden und Fläche, Wasser, Klima/Luft, Landschaft, Kultur- und sonstige Sachgüter, sowie weiteren Bewertungsfeldern wie Verkehr, Wirtschaftlichkeit, Berührung privater Belange und weiteren öffentlichen Belangen samt deren zugehörigen Wirkfaktoren dargestellt. Folglich wurden auch die naturschutzfachlichen Belange ausreichend berücksichtigt.

Diese umfassende Betrachtung sämtlicher, aufgeführter Kriterien dient zielführend dazu, dass die unter Berücksichtigung aller Belange objektiv am besten geeignete Variante herausgearbeitet werden konnte.

1) *Vorliegende Datenmatrix - Anlage 2 der Begründung:* Die in der Trassenuntersuchung umfassende Betrachtung sämtlicher, aufgeführter Kriterien sollte dazu dienen, die unter Berücksichtigung aller Belange objektiv am besten geeignete Variante herauszuarbeiten. Die Darstellung in Form der umfangreichen Matrix ist als erste "Faktengrundlage" anzusehen. Innerhalb der Datenmatrix werden dabei lediglich die reinen ermittelten Fakten, d. h. die Sachverhalte wie z. B. Flächeninanspruchnahme, Verkehrswirksamkeit oder Immissionen ohne eine Bewertung abgebildet.

2) *Filterstufen I-III:*

Die Filterstufen I-III dienten dabei für eine erste Analyse der räumlichen Gegebenheiten im Untersuchungsraum. Die Ergebnisse der Filterstufen samt der Erstellung der Datenmatrix (vgl. Anlage 2) bauen ausschließlich auf vorhandene bzw. einfach zugängliche Daten in Zusammenschau mit den Ergebnissen der Gutachten auf und umfassen noch keine flächendeckende Raumbewertung. Mit diesem Teil der Variantenuntersuchung wurde das Ziel verfolgt, in der Gesamtschau die verträglichste Trassenvariante aus einem Variantenbündel auf Basis einer groben Wirkungsanalyse herauszuarbeiten.

Die zweite Filterstufe (Filterstufe II) wurde auf Basis der vorliegenden Verkehrsuntersuchungen, die vom Ingenieurbüro SHP Ingenieure durchgeführt wurde, angewendet (vgl. SHP Ingenieure: Stadt Oldenburg - Bebauungsplan N-777G, Trassenvarianten der Erschließung, Bewertung, Verkehrsuntersuchung zum B-Plan N-777 G, November 2019). Zusammenfassend wird in der Untersuchung ausgeführt, dass sich die Varianten aus verkehrlicher Sicht nur geringfügig unterscheiden:

„Bezüglich des Verkehrsanlaufs lassen sich alle Varianten leistungsfähig herstellen. Die Varianten 3a, 3b, 3c und 5 verbinden die beiden klassifizierten Straßen Alexanderstraße und Ammerländer Heerstraße direkt, was sich im Gesamtnetz-zusammenhang positiv auswirkt. In den Varianten 1, 1a, 4, 4a und 5a wird die

Entlastungsstraße über den Posthalterweg (Gemeindestraße) an die Ammerländer Heerstraße angebunden. Die Varianten 1, 1a, 4, 4a und 5a sind wiederum vorteilhafter bezüglich der Erreichbarkeit“ des Einzelhandelsstandort Wechloy am Posthalterweg.

Aus den dazugehörigen Steckbriefen der Varianten geht des Weiteren hervor, dass sowohl am neuen Knotenpunkt Ammerländer Heerstraße/Entlastungsstraße als auch am Knotenpunkt Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg insgesamt eine ausreichende Verkehrsqualität erreicht wird (QSV D), wodurch aus verkehrlicher Sicht kein Knotenpunkt zu favorisieren ist.

Wichtig ist hierbei allerdings, dass weder die Filterstufen noch die Quotientenbildung die Hauptargumentation/-abwägung für die endgültige Trassenentscheidung darstellt, diese bildet die verbal-argumentativen Abwägung (Punkt 4).

Die Filterstufen I-III dienen dabei als Bewertungsprozess vorab, wobei im Rahmen der Filterstufe III drei Varianten (4, 5 und 5a) ermittelt werden konnten. Nach der Durchführung der Filterstufen lagen somit noch drei verträgliche Varianten hinsichtlich der naturschutzfachlichen, verkehrlichen und privaten Belange vor. Somit war eine weitere tiefergehende Betrachtung notwendig, um eine Trassenempfehlung für die verträglichste Variante auszusprechen zu können.

3) Vorliegende Datenmatrix - Anlage 3 der Begründung - "Bewertungsstufe: mathematisch-rechnerische Methode":

Als Grundlage für die Bewertung der verschiedenen Trassenvarianten wurde darauffolgend eine Gewichtung der einzelnen Schutzgüter bzw. Bewertungsfelder untereinander vorgenommen. Demnach wurden die Werte aus der Datenmatrix für jedes Schutzgut bzw. Bewertungsfeld dieser drei Varianten (4, 5 und 5a) mit einer gleichen Maßeinheit in ein Verhältnis gesetzt.

Wie der Anlage 3 der Begründung entnommen werden kann, ist die Variante 5 lediglich bei den Schutzgütern Pflanzen, Tiere/Klima und Luft/ und Kultur- und Sachgüter auf dem "zweiten Rang". V5 besitzt bei keinem Schutzgut den höchsten und somit „unerträglichsten Wert“. Zur Verdeutlichung wurden im Folgenden nochmal die Werte in der Gesamtbewertung nach einem „Ampelsystem“ hervorgehoben (bestes Ergebnis=grün, etc.).

	Variante 4	Variante 5	Variante 5a
Mensch	1,00	0,58	0,63
Pflanzen, Tiere u. biologische Vielfalt*	0,734	0,998	1,001
Boden und Fläche	0,96	0,91	1,00
Wasser	0,97	0,90	1,00
Klima und Luft	0,92	0,95	1,00
Kultur- und Sachgüter	0,97	0,98	1,00
Zwischensumme	5,55	5,32	5,63
Gesamtbewertung	0,99	0,95	1,00

Bildung der Summe:
Alle Werte wurden dabei aus den zugehörigen 6 Zeilen der Anzahlen addiert...
(Bsp. für Variante 5:
 $0,58 + 0,998 + 0,91 + 0,90 + 0,95 + 0,98 = 5,32$, wobei alle Werte aus den Schutzgütern der Variante 5 (6 Zeilen) addiert wurden)

Miteinander ins Verhältnis setzen:
(Bsp. für Variante 5: $5,32 / 5,63 = 0,95$, wobei durch die höchste Zwischensumme geteilt wurde)

Variante 5 ist bei dem Vergleich von Maßzahlen aller Schutzgüter gem. UVP/G zu bevorzugen, da bei dieser Variante die kleinste proportionale Größe ermittelt wurde

*Die Werte werden mit drei Stellen nach dem Komma angegeben, um die Genauigkeit zu erhöhen, da die Werte der Varianten 5 und 5a sehr nahe beieinander liegen.

Schlussendlich kommt bei der Anwendung des Vergleichs von Maßzahlen aller Schutzgüter gem. UVP/G (Quotientenbildung), die Variante 5 mit dem Wert 0,95 im Verhältnis zu den Varianten 4 (0,99) und 5a (1,00) als die Variante heraus, die bei der gleichgewichteten Betrachtung aller Schutzgüter, als die rechnerisch Verträglichste einzustufen ist.

Auch diese Bewertungsstufe dient als Bewertungsprozess, wobei mittels der Bewertungsstufe jedoch keine eindeutige Vorzugsvariante herausgestellt werden konnte.

Wichtig ist hierbei allerdings, dass die Quotientenbildung nicht die Hauptargumentation/-abwägung für die endgültige Trassenentscheidung darstellt!

Nach Durchführung der Quotientenbildung wurde durch die Gesamtbewertung (vgl. Anlage 3, Gesamtbewertung) ersichtlich, dass durchgängig keine der drei Varianten in jedem insofern untersuchten Schutzgut diejenige ist, die die geringsten Beeinträchtigungen bzw. Auswirkungen mit sich bringt. Des Weiteren unterscheiden sich die drei Varianten in den ermittelten kleinsten proportionalen Größen lediglich marginal.

Um der Unvollständigkeit der mit der mathematisch-rechnerischen Methode be-

trachteten abwägungserheblichen Belange und den mit ihr verbundenen Bewertungsschwächen Rechnung zu tragen, wurde in eine verbal-argumentative Abwägung eingestiegen, um so abschließend zu reflektieren, welche die wesentlichsten Argumente für den Trassenverlauf der Entlastungsstraße sind und schlussendlich eine Vorzugsvariante zu ermitteln (vgl. Begr. S. 57).

4) Verbal-argumentative Abwägung

Mit der verbal-argumentativen Abwägung, die über dem gesamten Bewertungsprozess der Trassenanalyse steht, wurde letztendlich eine Trassenentscheidung getroffen. Dabei wurden von der Stadt Oldenburg nochmals alle Belange gegeneinander und untereinander gerecht abgewogen und schlussendlich ausschlaggebende Abwägungskriterien des eigentlichen und übergeordneten Planungsziels zur Trassenfindung bestimmt.

In der verbal-argumentativen Abwägung (vgl. Kap. 2.4 der Begründung) wurden für die drei verbliebenen Varianten 4, 5 und 5a -nach der Filterstufe III- nochmals die Belange des Verkehrs aufgegriffen: „Für die Variante 4 wird am dreiarmligen signalisierten Knotenpunkt Posthalterweg/Am Heidbrook die Verkehrsqualitätsstufe B (QSV B) erreicht. Diese resultiert unter anderem aus der Tatsache, dass der Posthalterweg (Nebenstraße) dreiarmlig ausgebildet ist, weil die Entlastungsstraße in Verlängerung der Straße Am Heidbrook umgesetzt wird. Schon im Bestand liegt im Bereich des Posthalterweges gegenüber der Ammerländer Heerstraße eine geringere Verkehrsbelastung vor. Darüber hinaus taucht ein Teil der Verkehre, die den Einzelhandelsstandort Wechloy als Ziel oder Quelle haben, nicht im Bereich der Ammerländer Heerstraße auf, sondern werden schon vorher dem Zielgebiet zugeführt. Ein Großteil der Verkehre der Entlastungsstraße erreicht den benachbarten Knotenpunkt Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg im Geradeausverkehr, was sich günstig auf die Signalisierung auswirkt und damit zu der Einstufung „B“ (QSV B) führt. Am vorhandenen signalisierten Knotenpunkt Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg wurde für die Variante 4 die Verkehrsqualitätsstufe D ermittelt.

In der Variante 5a wird ein vierarmiger Knotenpunkt ausgebildet, an dem die Verkehrsqualitätsstufe D festgestellt wurde. Am vorhandenen signalisierten Knotenpunkt Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg wurde auch hier die Verkehrsqualitätsstufe D ermittelt. Die Variante 5 wird direkt an die Ammerländer Heerstraße angebunden - für den dann neu auszubildenden Knotenpunkt wird die Verkehrsqualitätsstufe D erreicht. Darüber hinaus ist die Verkehrsstärke im Bestand in der Ammerländer Heerstraße (Hauptverkehrsstraße) höher als im Posthalterweg und der Querschnitt zwischen den beiden Knotenpunkten höher belastet, weil hier Quell- und Zielverkehre des Einkaufszentrums auftauchen. Daher ergibt sich der Unterschied der Verkehrsqualitätsstufe B bzw. D der Varianten 4 und 5.

Für die Varianten 4 und 5 ist zudem von einer guten Orientierung und Begreifbarkeit auszugehen, da die Entlastungsstraße im Geradeausverkehr direkt (V 5) bzw. indirekt (V 4) über den Posthalterweg zur Ammerländer Heerstraße (klassifizierte Straße) geführt wird. In der Variante 5a könnte es zu einer Fehlorientierung geradeaus in Richtung Südwesten (Einkaufcenter) kommen.

Für die Variante 5a wurde die Fahrdynamik am besten bewertet, weil die Elementenfolge relativ stetig und die Radienfolge ausgewogen ist. Jedoch können auch die Varianten 4 und 5 hinsichtlich einer vorteilhafteren Fahrdynamik optimiert werden. Für die Varianten 4 und 5a sind darüber hinaus erhebliche Wechselwirkungen im Bauablauf mit dem Gewerbegebiet an der Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg zu erwarten, was negativ zu bewerten ist. Aus verkehrlicher Sicht unterscheiden sich die untersuchten und bewerteten Varianten insgesamt nur geringfügig, wodurch keine eindeutige Variantenentscheidung durch diesen Belang möglich ist.“

Aufgrund dieser Ergebnisse waren alle Varianten aus verkehrlicher Sicht unter Beachtung geeigneter Maßnahmen, wie bspw. einer Einrichtung einer Lichtsignalanlage oder Ergänzung einer Abbiegespur umsetzbar (vgl. Kap. 2.3.1/2.4 der Begründung).

Im nachfolgenden Schritt wurden daher Abwägungskriterien herauskristallisiert, da sich keine Variante als eindeutig vorteilhaft herausgestellt hat. Dadurch bedingt wurde reflektiert, welches die wichtigsten Gründe für den Bau einer solchen Straße sind. Diese Kriterien wurden bewusst durch die Reflektion des eigentlichen und übergeordneten Planungsziels bestimmt (vgl. Begründung Kap. 2.4). Dabei haben sich folgende Kriterien ergeben:

1. Verbindungsfunktion der Entlastungsstraße für alle Verkehrsteilnehmer:

Der Rat der Stadt Oldenburg hat in seiner Sitzung am 31.03.2014 beschlossen, dass zur Verbesserung der Verkehrserschließung der nördlichen Stadtgebiete und insbesondere zur Entlastung des stark beeinträchtigten Verkehrs auf der Alexanderstraße eine Verbindungsstraße zwischen Alexanderstraße (L 824) und der Ammerländer Heerstraße (K 348) hergestellt werden soll.

Es soll somit eine Verbindung zwischen zwei klassifizierten Straße (Alexanderstraße und Ammerländer Heerstraße) hergestellt werden.

Zudem ist es nicht planerisches Ziel, das Einkaufsland Wechloy anzubinden.

Der Einzelhandel konzentriert sich in der Nähe des Plangebietes am Posthalterweg (Einkaufszentrum Wechloy) (Bestandsgewerbeflächen an der Ammerländer Heerstraße/ Einzelhandelsstandort Wechloy).

Folglich ist es nicht planerische Zielsetzung eine neue unmittelbare Anbindung an das Einkaufszentrum Wechloy umzusetzen, wodurch die Varianten 4 und 5a nicht entsprechend zielwirksam sind.

Das vorangestellte, städtebauliche Ziel besteht vielmehr darin, die mit Hilfe des Baurechtes geschaffenen eingeschränkten Gewerbegebiete der eigentlichen Zielgruppe, nämlich dem Handwerk und dem produzierenden Gewerbe, vorzuhalten und die gewerblichen Verkehre direkt auf die übergeordnete Straße, der Ammerländer Heerstraße (K 348), zu leiten.

Bei Varianten 4 und 5a sind zudem erhebliche Wechselwirkungen im Bauablauf mit dem Gewerbegebiet an der Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg zu erwarten. Gewerbliche Verkehre aus dem zukünftigen Gewerbegebiet auf dem Fliegerhorst werden bei Variante 4 und 5a zusätzlich zu dem bereits vorhandenen gewerblichen Verkehr auf dem Posthalterweg zugeleitet.

Das Verkehrsaufkommen eines neuen, großen Stadtteils auf dem Fliegerhorstgeländes und dem neuentstehenden Gewerbegebiet soll und muss demzufolge verträglich abgewickelt werden.

Um die erzielte eine Nutzungsmischung auf dem Fliegerhorst und u.a. auch einen Ausbau von Radwegen zu gewährleisten, benötigt es jedoch ein dafür angemessenes Erschließungssystem. In diesem Erschließungssystem müssen dabei alle Verkehrsteilnehmer bedacht werden, was bei der Planung der Entlastungsstraße vorliegend der Fall ist.

Denn mit dem Planvorhaben sollen die auf dem Fliegerhorstgelände entstehenden 950 Wohnungen eine bessere verkehrliche Anbindung, sowohl für den motorisierten (PKW) als auch für den nicht motorisierten Individualverkehr (Fußgänger und Radfahrer) und den ÖPNV erhalten. Somit dient die Entlastungsstraße nicht nur für den motorisierten Individualverkehr, sondern auch für Fußgänger, Radfahrer und den ÖPNV.

Der markant gelegene Fuß- und Radweg wird zunächst entlang der Gleistrasse fortgeführt, so wie es im Masterplan vorgesehen ist. Der bereits in der Örtlichkeit vorhandene Fuß- und Radweg am „Peerdebrok“ wird des Weiteren berücksichtigt und festgesetzt. Der südöstlich des Geltungsbereiches gelegene Teil des Peerdebroks wird dabei umgeleitet und über eine dortige Querungshilfe geführt, wobei in diesem Abschnitt ein Zweirichtungsradweg vorgesehen ist.

Ab der Querungshilfe im angebauten Bereich ist der Radweg beidseitig nur als Einrichtungsradschwergewicht geplant. Demnach wird der Teilabschnitt des Peerdebroks wieder auf kürzestem Wege zur alten Trasse des Peerdebroks geführt, indem der Fuß- und Radweg (F+R) an den nördlich gelegenen F+R aus dem Bebauungsplan N-777 F anschließt. Folglich wird eine bislang fehlende Tangentialverbindung der

dortigen Wohngebiete mit der Ammerländer Heerstraße durch die Entlastungsstraße entwickelt und damit eine wichtige innerstädtische Radverkehrsachse erschlossen und kurze Wegeverbindungen für alltägliche Radverkehre geschaffen. Das Konzept samt des Regelprofils ist der Anlage 5 und 6, der Begründung zum Bebauungsplan, zu entnehmen. Dieses wurde vom Amt für Verkehr und Straßenbau der Stadt Oldenburg, unter Einbeziehung aller notwendigen Parameter und der örtlichen Gegebenheiten, erarbeitet.

Darüber hinaus werden verstärkt ÖPNV-Anbindungen berücksichtigt, damit das Angebot des öffentlichen Verkehrs ausgeweitet werden kann. Das Ziel einer Anhebung der ÖPNV-Nutzung kann allerdings nur durch ein attraktives Angebot erreicht werden, um so in großem Umfang neue Fahrgäste für den ÖPNV zu gewinnen und Fahrten vom PKW zu verlagern. Die Entlastungsstraße kann dazu beitragen das Ziel einer Anhebung der ÖPNV-Nutzung zu erreichen und die Alexanderstraße dabei zu entlasten. Denn auch durch geringere Verkehrsbelastungen, bspw. an der Alexanderstraße und durch kürzere Wege steigt die Lebensqualität der dort umliegenden Wohngebiete. Kürzere Wege bedingen dann auch einen geringeren Energieverbrauch.

2. Fahrstreckenlängen [km] der Trassenvarianten (Entfernung zw. Peerdebrook und Ammerländer Heerstraße):

Die der Bewertung zugrunde gelegten Trassenlängen beziehen sich bei allen zehn Varianten immer bis zum jeweiligen Anschluss an die Ammerländer Heerstraße (klassifizierte Straße), damit der notwendige Lückenschluss innerhalb des städtischen Hauptverkehrsstraßennetzes gegeben ist.

Dementsprechend ist auch bei den Varianten 1, 1a, 2, 4, 4a und 5a der entsprechende Abschnitt des Posthalterweges und auch der Straße Am Heidbrook mit in die Gesamtstrecke einzubeziehen.

Die Streckenlänge basiert demnach auf der gesamt betrachteten Strecke vom Ausgangspunkt, hier Peerdebrook, und dem endgültigen Anschlusspunkt, hier Ammerländer Heerstraße. Also die gesamte Länge des jeweiligen Trassenkörpers, der die vorhandenen Flächen überplant. Auch die gesamte Trassenuntersuchung baut auf den Längen der SHP-Varianten (Stand 2019) bzw. den gänzlich tangierten Flächen auf, somit wurden in die Trassenuntersuchung auch die Flächen des Posthalterweges und des Heidbrooks einbezogen.

Dadurch, dass alle Trassen somit vom Startpunkt und bis zum Anschlusspunkt an die Ammerländer Heerstraße betrachtet wurden, konnte eine Einheitlichkeit in der Bewertung erzielt werden. Denn auch der Heidbrook/Posthalterweg müsste bei Realisierung der Varianten 4 und 5a baulich umgestaltet werden. Im Falle des Heidbrooks käme dies nahezu einem Straßenneubau gleich. Somit liegt für die Variante 5 die kürzeste Streckenlänge vor.

3. geringstmögliche Zerschneidung von naturschutzfachlich wertvollen zusammenhängenden Flächen (vgl. Begründung Kap. 2.4):

Lebensraumverluste für Pflanzen/Tiere können anlagebedingt im Bereich der Trasse und erforderlicher Nebenanlagen stattfinden. Erdbaubedingte Beeinträchtigungen und Bodenverdichtung können zu Lebensraumverlusten bzw. Veränderungen der Standortfaktoren für Pflanzen und Tiere führen. Infolge von Zerschneidungen aber auch randlichen Beeinträchtigungen können Räume verengt werden, was einen Funktionsverlust bedeuten kann. Durch Barrierewirkungen können Wechsel- und Wanderbeziehungen von Tieren vermindert bzw. ggf. vollständig unterbunden werden.

Hinsichtlich der geringstmöglichen Zerschneidungseffekte, der nach der Filterstufe III übrig gebliebenen Varianten 4, 5 und 5a, tangieren die Variante 4 und 5a in der Grobtrassierung die Überplanung von Gemeinbedarfsflächen und Sonderbauflächen. Zwar kann der Trassenverlauf optimiert werden, sodass diese Flächen nicht mehr betroffen sind, allerdings wird durch die Verschiebung der Trasse in nördliche Richtung dann der dort befindliche Wald tangiert. Es müsste dabei auf einer Breite zw. 3 m-4,5 m in den Waldrand am Posthalterweg eingegriffen werden, zzgl. 2-5m temporären Arbeitsstreifen. Auch müsste auf einer Breite zw. 2 m-8 m in den Waldrand am Heidbrook eingegriffen werden, zzgl. 2-5m temporären Arbeitsstreifen.

Variante 5 hingegen muss weder großzügig private Flächen umgehen, noch werden durch ihre Optimierung weitere Waldflächen überplant. Nach Einschätzung der Unteren Naturschutzbehörde ist bei der Variante 5 eine eher randliche Durchschneidung gegenüber einer zentralen Durchschneidung möglich. Daneben bedingt die Variante 5 die geringstmögliche Zerschneidung von naturschutzfachlich wertvollen zusammenhängenden Flächen (Schutzgut Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt) aufgrund der Möglichkeit der Optimierung des Trassenverlaufs.

Dies wird durch fachgutachterliche Einschätzung sowie nach Einschätzung der Unteren Naturschutzbehörde bestätigt.

Die Variante 5 verläuft bereits in der Grobplanung randlich eines zusammenhängenden Flächenkomplexes, sodass dieser in weiten Teilen erhalten bleibt, während insbesondere die Variante 4 für eine Zerschneidung des Flächen- und Habitatkomplexes sorgt. Darüber hinaus sorgen die im Bebauungsplan festgesetzten Amphibienleiteinrichtungen für die Anbindung des zusammenhängenden Komplexes an die umliegenden Habitate, sodass auch diese räumlichen Beziehungen aufrechterhalten werden können.

Das Abwägungsergebnis hatte zur Folge, dass sich schlussendlich die Variante 5 in der Gesamtabwägung als die verträglichste Lösung herausstellt, da sie im Verhältnis die günstigsten Eigenschaften hat.

Zudem wird sie den Grundsätzen des Vermeidungs- und Minderungsgebots in vollem Umfang, bei gleichzeitiger Erfüllung des Planungszieles - der Entlastung des

Zum Variantenvergleich: „Entlastungsstraße Fliegerhorst und Wechloy“

Trassen-Länge:

Für die Variante 4 wurde in der Bewertungsmatrix die Trassenlänge offensichtlich einschließlich des auszubauenden Teilstücks des Posthalterweges angegeben (1,44 km), die Variante 5 (1,25 km) aber ohne die entsprechend auszubauende Länge der Ammerländer Heerstraße (Verbreiterung um 2 Fahrspuren auf ca. 200 m Länge). Dies passt nicht zusammen.

Das heißt: Variante 4 ist nur 1,07 km lang, Variante 5 dagegen 1,25 km. Ein Vorteil für Variante 4.

Da die Bewertung der Varianten auch von der Trassenlänge abhängig gemacht wurde, muss dies korrigiert werden.

Durch die Trasse beanspruchte Fläche:

Trasse 4 beansprucht vom Fliegerhorst/Peerdebrook bis Posthalterweg 22.791 m², Trasse 5 dagegen 27.750 m². Die Variante 4 beansprucht ca. 5.000 m² Fläche weniger an unberührtem Gelände als die Variante 5.

Die überbaute Fläche des vorhandenen, unberührten Geländes ist bei Trasse 4 deutlich kleiner als bei Trasse 5, weil die Trasse 4 kürzer ist. In der Abwägungsentscheidung der Stadtverwaltung ist es fälschlicherweise genau umgekehrt.

Da die Bewertung der Varianten auch von der beanspruchten Fläche abhängig gemacht wurde, muss dies korrigiert werden.



Länge Trasse 5 = 1,25 km
Fläche Trasse 5 = 27.750 m²

Länge Trasse 4 = 1,07 km
Fläche Trasse 4 = 22.791 m²

Verkehrs auf der Alexanderstraße sowie der übergeordneten Verbindungsfunktion der Alexanderstraße auf Höhe des Fliegerhorstes und der Ammerländer Heerstraße - gerecht.

Darüber hinaus wurde mit den im Verfahren vorgelegten Gutachten und der durchgeführten Trassenvariantenanalyse, unter Berücksichtigung der heutigen Bedarfe und Entwicklungen, die vorliegende Trassenführung fach- und sachgerecht unter Einbeziehung aller Belange ermittelt.

Zu „Trassen-Länge“

Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich.

Die angegebenen Trassenlängen können nicht nachvollzogen werden.

Die in der Trassenvariantenanalyse ermittelten Streckenlängen meinen nicht nur die zu bauende Straße, sondern gerade die Fahrstrecke, die eines Tages zwischen der Alexanderstraße und der Ammerländer Heerstraße zurückgelegt werden muss.

Die der Bewertung zugrunde gelegten Trassenlängen beziehen sich bei allen Varianten immer bis zum jeweiligen Anschluss an die Ammerländer Heerstraße (klassifizierte Straße), damit der notwendige Lückenschluss innerhalb des städtischen Hauptverkehrsstraßennetzes gegeben ist.

Dementsprechend ist auch bei der Variante 4 der entsprechende Abschnitt des Posthalterweges und auch der Straße Am Heidbrook mit in die Gesamtstrecke einzubeziehen.

Die Aussage von IRS zur Streckenlänge der Variante 4 ist demnach nicht korrekt, da laut beigefügter Skizze der Stadtverwaltung die Trasse bereits in der Kurve hinter dem Internat der LUFA endet.

Die Trassenlängen der Untersuchung, wurden im August 2019 durch das Büro SHP Ingenieure zur Verfügung gestellt. Diese beziehen - in der gesamten Trassenuntersuchung - die schon bebauten Abschnitte des Posthalterweges/Heidbrooks mit ein.

Die Streckenlänge basiert demnach auf der gesamtbetrachteten Strecke vom Ausgangspunkt, hier Peerdebrook, und dem endgültigen Anschlusspunkt, hier Ammerländer Heerstraße. Also die gesamte Länge des jeweiligen Trassenkörpers, der die vorhandenen Flächen überplant. Auch die gesamte Trassenuntersuchung baut

auf den Längen der SHP-Varianten (Stand 2019) bzw. den gänzlich tangierten Flächen auf, somit wurden in die Trassenuntersuchung auch die Flächen des Posthalterweges und des Heidbrooks einbezogen.

Dadurch, dass alle Trassen somit vom Startpunkt und bis zum Anschlusspunkt an die Ammerländer Heerstraße betrachtet wurden, konnte eine Einheitlichkeit in der Bewertung erzielt werden. Denn auch der Heidbrook/Posthalterweg müsste bei Realisierung der Varianten 4 und 5a baulich umgestaltet werden. Im Falle des Heidbrooks käme dies nahezu einem Straßenneubau gleich.

Zu „Durch die Trasse beanspruchte Fläche“

Die angegebenen Zahlen können nicht nachvollzogen werden. Die Bewertung der Varianten wurde nicht von der beanspruchten Fläche abhängig gemacht.

In der Matrix besteht ein Unterschied zw. überbauter und neuversiegelter Fläche (s. Schutzgut Boden und Fläche).

Zunächst ist diesbezüglich festzuhalten, dass der Datenmatrix die Grobtrassierung zugrunde liegt, die durch das Büro SHP Ingenieure entwickelt wurde. Der Datenmatrix bzw. dem Datenblatt "Schutzgut Boden und Fläche" sind im Hinblick auf den Flächenverbrauch im Wesentlichen zwei unterschiedliche Punkte zu entnehmen: Die Neuversiegelung und die Überbauung.

Die Grundlage zur Bestimmung der Neuversiegelung stellt neben der Grobtrassierung auch die Biotoptypenkartierung dar. Diese beinhaltet auch Flächen, bereits versiegelt sind. Unter Neuversiegelung fallen demnach nur Flächen, die zum Zeitpunkt der Biotoptypenkartierung nicht versiegelt waren, unter Berücksichtigung der Grobtrassierung und des Querschnitts von SHP jedoch zukünftig versiegelt werden müssten. Neben der Neuversiegelung kommt es durch Überbauung zu weiteren Flächenverlusten. Hierbei handelt es sich um die unversiegelten Bereiche des Querschnitts von SHP (Böschung, Bankette, Mulde, Anpassungstreifen).

Die Flächenversiegelung ergibt jedoch, unter dem Vergleich Alt- und Neuversiegelung, kein Vorzug einer Variante. Hinsichtlich der Kosten und Flächenberechnungen ist dabei zu berücksichtigen, dass die Straße Am Heidbrook komplett in der benötigten Länge zurück zubauen und neu herzustellen wäre. Der Posthalterweg müsste z.T. auch verbreitert und ausgebaut werden. Mögliche Kosteneinsparungen aufgrund z.T. bereits bestehenden Unterbaus und bestehender Fahrbahnen würden durch erhöhte Baukosten unter Verkehr und zusätzliche Beschilderung während der Bauphase relativiert werden.

Wichtig ist zudem, dass in allen Filterstufen die grobgefassten Dimensionierungen der Varianten von SHP betrachtet wurden! Im Zuge dieser Detailplanung können die Trassenverläufe insbesondere auf die Inanspruchnahme von besonders wertvollen Flächen (Waldrändern, Biotopen etc.) oder Eigentumsverhältnissen in einem gewissen Rahmen angepasst bzw. optimiert werden.

In der Fußnote zur Tabelle „Bewertungsfeld Berührung privater Belange“ heißt es: *Die Analyse basiert auf der Voruntersuchung vom Büro SHP Ingenieure, Hannover (Stand 06/2019) mit **großzügig gefassten Trassendimensionierungen**, die nicht parzellenscharf in der Darstellung sind. Es besteht die Möglichkeit die Trassenverläufe im Rahmen einer Detailplanung anzupassen. Somit wäre zum einen ein geringerer Flächenanspruch möglich. Zum anderen können die Trassenvarianten 4, 5 und 5a so dimensioniert werden, dass die Trassen die dort vorhandenen privaten Flächen nicht tangieren. Lediglich für die anderen Varianten ist dies aufgrund des direkten Verlaufs innerhalb (z.T. mehrerer) privater Flächen nicht umsetzbar.*

An verschiedenen weiteren Textpassagen der Begründung wird immer wieder darauf hingewiesen, dass die „SHP Trassen“ noch sehr grob und nicht parzellenscharf dimensioniert sind und in ihrem Verlauf optimiert werden können – genannt werden explizit gleichrangig die Varianten 4, 5 und 5a (vgl. Begründung, S. 45 unten, S. 45 oben, S. 54 Mitte, S. 52 unten, S. 53 oben).

Die Argumente der versiegelten oder überbauten Fläche sind keine Hauptabwägungsargumente. Sie führen nicht zum Ausschluss einer Variante. Nach der Filterstufe 1 sind alle 10 Varianten geeignet (Siehe Ausführungen oben und die drei Haupt – Abwägungskriterien)

Zum Variantenvergleich: „Entlastungsstraße Fliegerhorst und Wechloy“

Verkehrsmengen:

Für die Variante 4 wurden im SHP Gutachten vom 16.11.2017, Prognoseszenario 2, „Eckfahrten“, welche in Richtung Gewerbegebiet fahren oder dorthin kommen in Höhe von 523Kfz/h in der Hauptverkehrszeit angenommen (rote Pfeile). Das sind ca. 40% des Gesamtverkehrs auf der Entlastungsstraße in der Spitzenstunde.

In der Variante 5 sind es aber nur 282Kfz/h (blaue Pfeile), welche am Knotenpunkt mit der Ammerländer Heerstraße in Richtung Süden einbiegen oder aus Richtung Süden in die Entlastungsstraße abbiegen. Ein Teil davon wird ins Gewerbegebiet Famila fahren wollen (gestrichelte blaue Pfeile).

In der Variante 5 sind es aber nur 282 Kfz/h, welche an der Einmündung der Entlastungsstraße vom Fliegerhorst kommend in die Ammerländer Heerstraße in Richtung Süden und zurück ein- bzw. abbiegen.

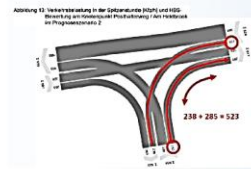
Diese Zahlen passen nicht zusammen, da die Verkehre vom und zum Gewerbegebiet Famila ähnlich sein müssen. Auch die Querschnittbelastungen in der Hauptverkehrszeit sind zu unterschiedlich um korrekt zu sein.

Wenn mit diesen (falschen) Zahlen die Leistungsfähigkeiten der Kreuzungen errechnet worden ist, können diese auch nicht stimmen.

Offenbar hat SHP den Fehler erkannt und im Gutachten vom November 2019 ohne nachvollziehbare Begründung durch SHP von 282 Kfz/h auf 523 Kfz/h verändert.

Weiterhin ist in Variante 5 zu beachten, dass die gezeigten Verkehre zwei Knotenpunkte mehr passieren müssen als in Variante 4 (siehe gestrichelte blaue Pfeile).

Zur Wahrung der Glaubwürdigkeit des Gutachtens und der Abwägungsentscheidung des Stadtplanungsamtes muss die Bewertung der Variante 5 korrigiert werden.

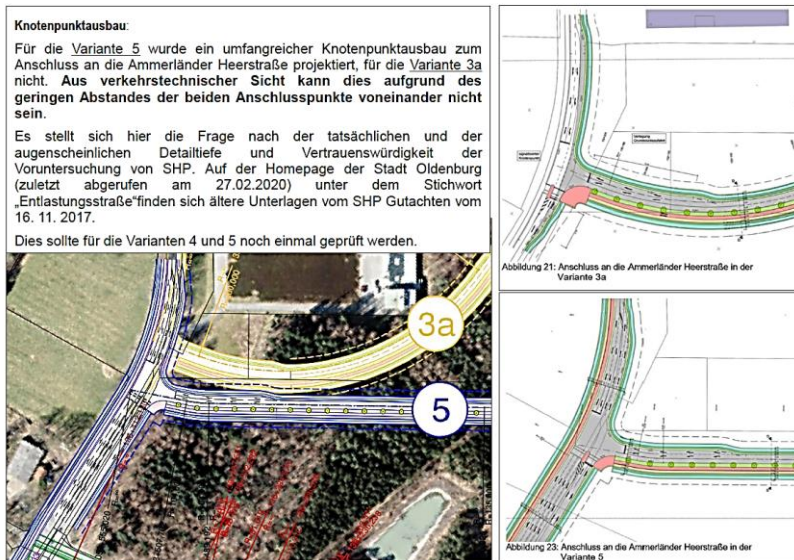


3

Zu „Verkehrsmengen“

Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich.

Die im Rahmen der Folien diskutierten Zahlen sind nicht aktuell und beziehen sich auf einen früheren Stand, der nicht fehlerfrei war. Wie der Gutachter selber bestätigt sind diese Zahlen inzwischen überarbeitet worden. Bei allen Abwägungen zum laufenden B-Plan Verfahren müssen daher die aktuellen Zahlen zugrunde gelegt werden. Diese sind in den Steckbriefen zu allen Varianten enthalten. Dabei ist bei allen Varianten die gleiche Verkehrsmenge auf der Entlastungsstraße angesetzt worden.



4

Zusammenfassung

Hinsichtlich der folgenden Punkte ergeben sich Fragen, welche vor der endgültigen Trassenfestlegung geprüft werden sollten:

1. Detailschärfe des prognostizierten Knotenpunktausbau.
2. Trassenlänge und Flächenverbrauch.
3. Zugrunde liegende Verkehrsmengen für die lärmtechnische Berechnung.

Es wird empfohlen, vor diesem Hintergrund die Abwägung für die Varianten 4 und 5 noch einmal nachprüfbar niederzulegen. Falls sich die Vermutung von Fehlern in der Planung bewahrheitet, sollte das Anlass sein, die Trassenwahl zu Gunsten der Trasse 4 zu überdenken.

Anmerkung: Zwischen den älteren Unterlagen vom November 2017 und den neueren Unterlagen für den Ausschuss am 20.02.2020 gibt es hinsichtlich der Knotenstromverteilungen teilweise deutliche Unterschiede, welche darauf hindeuten, dass die damaligen Unterlagen bezüglich der Verkehrsmengen fehlerhaft waren und nun korrigiert wurden. Unter dem Stichwort „Entlastungsstraße“ sollten besser die aktuellen Unterlagen abgelegt werden.

Fazit und Ausblick

Dadurch dass bei Trasse 4, die auf den Heidbrook/Posthalterweg stößt, ein großer Teil des Verkehrs, der in das Gewerbegebiet Familia fahren will, an der heutigen Familakreuzung Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg gar nicht mehr auftaucht, werden Staus und Überlastungen des Straßennetzes z.B. bei Unfallumleitungen des Verkehrs auf der BAB A 28 verringert.

Durch eine rechtwinkelige Einmündung der Trassenführung der Trasse 4 in den Heidbrook kann der überwiegende Teil der Eichen am Heidbrook erhalten werden. Eine zweispurige Weiterführung der Straßenbreite der Trasse 4 im ersten ca. 100 m langen Teilabschnitt Heidbrook reicht aus.

Lediglich vor der anknickenden Familazufahrt Posthalterweg ist eine ca. 70 m lange Linksabbiegespur erforderlich. Der vorhandene Rad-/Fußweg auf der Familaseite kann entsprechend verschwenkt werden.



Rechtwinkelige Einmündung der Trasse 4 / Heidbrook



5

Zu „Knotenpunktausbau“

Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich.

Das Argument auf Folie 3, dass bei Variante 5 zwei Knotenpunkte mehr passiert werden müssen, trifft nur auf den Verkehr zwischen Familia und Fliegerhorst sowie Umfeld zu.

Bezüglich der Folie 4 wird vom Gutachter die mangelnde Differenzierung bzgl. Variante 3 reklamiert, obwohl sein eigener Auftraggeber erklärtermaßen alle Dreiervarianten verhindern wird. Bei der Vielzahl der zu untersuchenden Varianten mussten zunächst grobe Annahmen getroffen werden, die dann schrittweise verfeinert werden. Da die Varianten 3 alle unter anderem wegen nicht möglichem Grunderwerb nicht umsetzbar sein werden, ist es nicht zielführend hier vertiefende Untersuchungen vorzunehmen.

Die auf Folie 4 und 5 zur Debatte gestellte rechtwinkelige Anbindung an die Straße Am Heidbrook erweckt den Anschein, als wolle man eine direkte neue Familia Anbindung bauen. Das ist jedoch nicht der Fall. Vielmehr soll eine Verbindung zwischen zwei klassifizierten Straße (Alexanderstraße und Ammerländer Heerstraße) hergestellt werden. Das Verkehrsaufkommen eines neuen, großen Stadtteils soll verträglich abgewickelt werden.

Die Vorteile einer rechtwinkligen Einmündung der Trasse 4 in den Heidbrook bestehen im Wesentlichen:

- Es wird viel weniger Wald in Anspruch genommen
- Die VWG kann eine direkte Verknüpfung der Busse vom Fliegerhorst mit vorhandenen VWG-Linien (Busschleuse / BBS Wechloy) schaffen
- Die Radfahrer können auf kurzem Wege vom Fliegerhorst in Richtung Stadt (Johann Justusweg usw.) und umgekehrt fahren und können besser mit dem vorhandenen Radwegenetz verknüpft werden.
- Die Querung der Ammerländer Heerstraße für Radfahrer und Fußgänger wie bei Trasse 5 entfällt.
- In ferner Zukunft ist eine Weiterführung der „Entlastungsstraße“ in Richtung Famila/BAB-Kreisel möglich, so wie Fa. Famila das im Jahre 2005 als sogenannten Ausbaustufe B schon einmal geplant hatte, um die zum Teil heute noch brach liegenden Familaflächen zu erschließen (siehe Auszug aus der Powerpoint Präsentation)



6

Zu „Beanspruchung Wald“

Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich.

Auf Grundlage der zusammengetragenen Daten kann festgehalten werden, dass im Hinblick auf die Belange von Natur und Landschaft kein Kriterium vorhanden ist, das als Ausschlusskriterium für die Varianten fungieren könnte. Nichtsdestotrotz gehen mit den Varianten, und damit auch mit den Varianten 4 und 5, erhebliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft einher. Diesen Beeinträchtigungen ist auf Grundlage der gesetzlichen Regelungen zu begegnen, um ein Vorhaben in die Zulässigkeit zu bringen und letztendlich verwirklichen zu können. Es sind daher Vermeidungs- und Minimierungs- sowie Ausgleich- und Ersatzmaßnahmen gem. BNatSchG zu ergreifen. Diese werden textlich festgesetzt.

Hinsichtlich der Beeinträchtigung der Erholungsfunktion Wald überplanen die drei Varianten 4, 5 und 5a in einem ähnlichen Umfang die im Flächennutzungsplan dargestellte Fläche, wobei die Variante 4 am wenigsten Waldfläche tangiert (s. Datenmatrix - Anlage 2, Schutzgut Mensch). Die Varianten 4 und 5a überlagern zudem eine dargestellte Sonderbaufläche „Großflächiger Einzelhandel“, wobei Variante 5 diese nicht tangiert. Um die Varianten 4 und 5a auf gänzlich öffentlichen Flächen verlaufen zu lassen, können die Trassenverläufe der Varianten 4 und 5a zwar so optimiert werden, dass diese privaten, gewerblichen Flächen nicht betroffen werden, allerdings wird dann der dort vorhandene Wald samt Waldrand (Posthalterweg) deutlich überplant werden müssen. Dies bedeutet dann für die beiden Varianten 4 und 5a, dass die ermittelte, tangierte Waldfläche in der Datenmatrix deutlich zunehmen würde. Folglich ist die Variante 5 in dem Wirkbereich „Verlust von Siedlungs- und Freiflächen“ als die geeignetste anzusehen, da sie weder großzügig private Flächen umgehen muss, noch durch eine Optimierung des Trassenverlaufs weitere Waldflächen in Anspruch nimmt.

Auch die geringen Unterschiede in der flächenhaften Beeinträchtigung für historische Waldstandorte sind als marginal einzustufen.

Folglich liegt für die drei Varianten eine Durchschneidung von Waldflächen vor. Nach Einschätzung der Unteren Naturschutzbehörde ist jedoch eine eher randliche Durchschneidung gegenüber einer zentralen zu befürworten. Insgesamt ist für die Variante 5 daher von der geringstmöglichen Zerschneidung zusammenhängender Flächen auszugehen.

Das Argument der Beanspruchung von Waldflächen ist zudem kein Hauptabwägungsargument. An dieser Stelle wird auf Punkt a.) und die Abwägungskriterien verwiesen.

Zu VWG

Die VWG ist in die Planungsüberlegungen von Anfang an einbezogen. In Abhängigkeit des zukünftigen Straßennetzes wird sie ein angemessenes Verkehrsangebot sicherstellen. Die Verbindung vom Fliegerhorst zum Famila-Gelände wird dabei nur eine von vielen möglichen Verkehrsbeziehungen sein.

Zu Radverkehr

Bei allen Varianten können Radfahrer bereits vorher in den Peerdebrok in südöstlicher Richtung abbiegen und über den Brookweg zu Famila oder weiter in Richtung Innenstadt fahren. Insofern gibt es hinsichtlich des Radverkehrs keine Vorteile bei der Variante 4.

Zu Famila-Planungen

Die angesprochenen früheren Planungsüberlegungen von Famila sind nicht mehr aktuell. Aus dem Konzept sind wichtige Maßnahmen realisiert worden. Es handelt sich nun aber um einen überholten Plan. Famila hat bekundet, dass an der weiteren Umsetzung der alten Planung kein Interesse mehr besteht.

Stattdessen ist in der Zwischenzeit ein neuer zentraler Kreisverkehrsplatz realisiert worden, der in dem anliegenden Plan noch gar nicht dargestellt ist.

Nach den verkehrlichen Untersuchungen des Ingenieurbüros SHP Ingenieure unterscheiden sich die betrachteten Varianten in verkehrlicher Hinsicht nur geringfügig. Aus den einzelnen Unterscheidungsmerkmalen der verschiedenen Trassenvarianten ergeben sich keine verkehrlichen Belange, die allein oder auch zusammen einen Ausschluss einer bestimmten Variante rechtfertigen können. Danach sind alle Varianten trotz unterschiedlicher Trassenführung unter Einhaltung der entsprechenden verkehrlichen Anforderungen im Hinblick auf die Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit grundsätzlich machbar.

Die in der Untersuchung des Ingenieurbüros Roelcke und Schwerdhelm (**IRS**) teilweise sehr verkürzt oder verzerrt angesprochenen Gesichtspunkte beziehen sich lediglich auf die verkehrlichen Belange der Variantenabwägung und ändern nichts daran, dass sämtliche Varianten verkehrlich machbar sind.

Die planerischen Hauptargumente für die Variante 5,

- Verbindungsfunktion der Entlastungsstraße für alle Verkehrsteilnehmer
- dass die Trasse im Gegensatz zur Variante 4 am Rand der Gewerbeflächen verläuft und das Kernareal der landschaftlich geprägten Grünflächen nicht zerschneidet (geringstmögliche Zerschneidung von naturschutzfachlich wertvollen zusammenhängenden Flächen)
- und auch nicht entlang der Wohnbebauung im Bereich Brookweg geführt wird (Lärmschutz)

bleiben unberührt und wurden in der Stellungnahme nicht angesprochen.

**78. ÄNDERUNG DES FLÄCHENNUTZUNGSPLANES
UND
BEBAUUNGSPLAN N-777 G
(FLIEGERHORST / HALLENSICHEL-OST / ENTLASTUNGSSTRAßE)**

Prüfung der Stellungnahmen

Öffentliche Auslegung vom 30.04.2020 bis zum 12.06.2020

Nr.:	Schreiben vom:		Lage der Fläche:
4	15.01.2020	Privater Einwender	Fliegerhorst/ Hallensichel-Ost/ Entlastungsstraße

Stellungnahmen

Die Originale der Stellungnahmen liegen in den Sitzungen des Ausschusses für Stadtplanung und Bauen/VA/Rates vor. Der Originaltext der Stellungnahmen ist im Folgenden wiedergegeben.

Durch die Verwaltung wurde im Ausschuss für Stadtplanung und Bauen am 16.11.2017 der Fachbeitrag des Ingenieurbüros SHP (Hannover) zur "Trassenuntersuchung Entlastungsstraße" vorgestellt.

Bei einer genaueren Auswertung des Fachbeitrages von SHP wurden folgende Ungereimtheiten bzw. Widersprüche festgestellt:

SHP hat im Fachgutachten die durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung auf der Entlastungsstraße infolge des zukünftig zu erwartenden Verkehrsaufkommens im Fliegerhorstgebiet errechnet.

Laut SHP-Gutachten wird eine durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung von 12.350 Kfz/24 h auf der Entlastungsstraße vorhanden sein.

Einschließlich der zusätzlichen Fahrten aus der Verkehrserzeugung Solarfeld/Landebahn sollen es sogar 13.100 Kfz/24 h werden. Falls eines Tages entlang der Entlastungsstraße noch Gewerbe-/Wohngebiete hinzukommen würden, würde sich die Verkehrsbelastung auf der Entlastungsstraße noch weiter erhöhen.

Prüfungsvorschläge

Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich, jedoch wird zur redaktionellen Klarstellung die „Ergänzende Untersuchung“ (mikroskopische Verkehrsflusssimulation) (vgl. ergänzende Verkehrsuntersuchung zum B-Plan N-777G – Knotenpunktuntersuchung Variante 5, Stand Februar 2020) den Planunterlagen beigelegt. Da sich durch die mikroskopische Verkehrsflusssimulation jedoch keine neuen Ergebnisse für die Planunterlagen - insbesondere nicht für das Abwägungsergebnis - ergeben, wird diese lediglich zur redaktionellen Klarstellung den Planunterlagen beigelegt. Nach Köster (a.a.O. Rnr. 9 zu § 4a; OVG Lüneburg, Beschluss vom 10. Mai 2016 – 1 MN 180/15 –, juris Rnr. 28) löst auch die Einholung eines Gutachtens, wenn damit keine Planänderung verbunden ist, sondern lediglich erhobenen Einwendungen nachgegangen wird, keine Pflicht zur neuen Beteiligung aus. Dies gilt erst recht, wenn das Gutachten schon vorhanden war, nur nicht mit ausgelegt wurde, wie im vorliegenden Fall.

Nach Aussage des Fachgutachtens von SHP muss die Entlastungsstraße einschließlich ihrer Kreuzungspunkte also in der Lage sein, eine durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge von 12.350 Kfz/24 h (schon für die Ausbaustufen 1 und 2) zu bewältigen.

Dies werden aber alle Trassenvarianten 3a/b/c und 5, die in die Ammerländer Heerstraße einmünden, nicht können, weil die Hauptverkehrsströme umwegig und unattraktiv geführt und die Kreuzungen nicht leistungsfähig genug sind. Dies ergibt sich aus der Verkehrsumlegung des Ziel- und Quellverkehrs.

Da SHP für alle Trassenvarianten die Knotenpunktströme an den Kreuzungen/Einmündungen Posthalterweg bzw. Ammerländer Heerstraße mit der Entlastungsstraße und daraus nach einem standardisierten Verfahren die Verkehrsqualität angegeben hat, lassen sich daraus die durchschnittlichen täglichen Verkehrsmengen auf jeder Trassenvariante ablesen.

Nach Angabe von SHP sind die Knotenpunktströme für alle Trassenvarianten 3a/3b/3c und 5, die in die Ammerländer Heerstraße einmünden, nur etwa halb so groß sind wie bei den Trassenvarianten 1,2,4, die ohne den Umweg über die Ammerländer Heerstraße direkt in den Posthalterweg einmünden.

Im Zahlenvergleich und in der graphischen Darstellung stellt sich diese Feststellung wie folgt dar:

Trassenvariante 3a/3b/3c und 5) Knotenpunkt: "Ammerländer Heerstraße /Entlastungsstraße" (Anmerkung: Die Strombelastung der Variante 3a, die auf Seite 23 des SHP Gutachtens abgebildet ist, kann für die Trassenvariante 5 unmittelbar übernommen werden, da die beiden Knotenpunkte direkt nebeneinander liegen, siehe Seiten 23 und 26 des SHP Gutachtens)

Diese mikroskopische Verkehrsflusssimulation bestätigt dabei die Ergebnisse des SHP Gutachtens aus dem Jahr 2019 und dient folglich als Untermauerung der in der öffentlichen Auslegung bereits dargelegten Ergebnisse sowie der Trassenentscheidung des Abwägungsprozesses.

In dieser ergänzenden Verkehrsuntersuchung wurde für den entstehenden Knotenpunkt der Trassenvariante 5 (Ammerländer Heerstraße/Entlastungsstraße sowie die damit im Zusammenhang stehenden Knotenpunkte Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg/Am Tegelbusch sowie Posthalterweg/Am Heidbrook) eine vertiefte Untersuchung zu den zu erwartenden Verkehrsqualitäten durchgeführt. Die Trassenvariante 5 wurde dabei für die maßgebende Spitzenstunde (nachmittags) simuliert. Es wurden verschiedene Ausbauzustände für die Trassenvariante 5 untersucht, die sich bezüglich der Knotenpunktgestaltung bzw. der Gestaltung des Verkehrsraumes zwischen den Knotenpunkten unterscheiden. Die im Rahmen der Trassenuntersuchung getroffenen bzw. mit der Stadtverwaltung abgestimmten Annahmen zu Verkehrserzeugung und Verkehrsbelastung hatten darin weiterhin Bestand. Bezüglich der anzusetzenden Belastungen innerhalb der Verkehrssimulation sowie der zu berücksichtigenden Signaltechnik erfolgte eine ergänzende Abstimmung mit der Stadtverwaltung. Als Ergänzung bzw. zur Evaluation führte die Stadtverwaltung noch Zählungen durch, die zur Ableitung der Dimensionierungsbelastungen hinzugezogen wurden.

Die im Steckbrief dargestellten Verkehrsqualitäten für die Variante 5 (gilt auch für 3a, 3b und 3c) beruhen auf den Ergebnissen der Verkehrsflusssimulation und zwar auf dem optimierten Ausbauzustand. Die Knotenpunkte wurden als voneinander abhängige Knotenpunkte behandelt und es wurde überprüft, ob sie sich gegenseitig überstauen. Die Qualitätsstufe D ergibt sich demnach sowohl aus der ergänzenden Untersuchung (mikroskopische Verkehrsflusssimulation) also auch aus den SHP-Gutachten von 2019. Das Regelprofil des endgültigen Trassenverlaufs der Variante 5 ist der Anlage 5, der Begründung zum Bebauungsplan, zu entnehmen. Dieses wurde vom Amt für Verkehr und Straßenbau der Stadt Oldenburg, unter Einbeziehung aller notwendigen Parameter und der örtlichen Gegebenheiten, erarbeitet. Mit dieser ergänzenden Verkehrsuntersuchung (Simulation) wurden folglich die Verkehrsflüsse über beide Knoten ausreichend ermittelt. Dass die Trassenvariante 5 ausreichend leistungsfähig ist, kann somit der mikroskopischen Verkehrsflusssimulation entnommen werden.

Die verwendeten Verkehrszahlen sind nicht mehr aktuell und entsprechen nicht den Ergebnissen des Gutachtens von 2019.

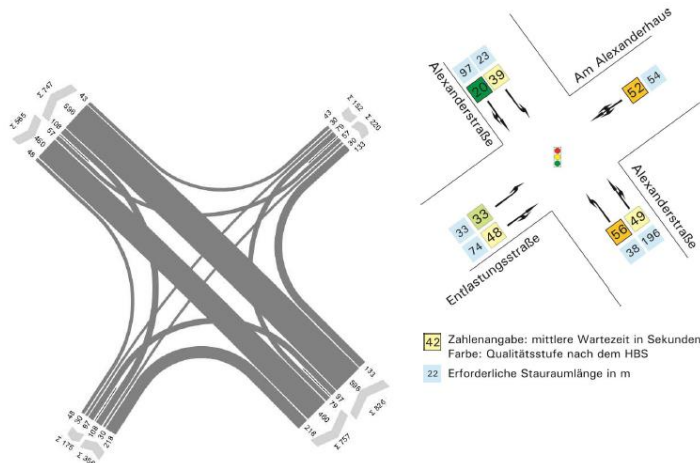


Abbildung auf Seite 23 des SHP Gutachtens

Die maßgebende Knotenpunktstrombelastung am Knotenpunkt: "Ammerländer Heerstraße /Entlastungsstraße (Trassenvariante 5) aus- und in Richtung Fliegerhorst je Stunde beträgt $314 + 301 = 615$ Kfz/h (siehe Abbildung Seite 23 SHP Gutachten). Dies entspricht einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsbelastung (DTV) von 6.150 Kfz/24 h (Spitzenstunde = ca. 1/10 des DTV).

Am Knotenpunkt "Posthalterweg/Am Heidbrook" (Trassenvariante 1,2,4) dagegen ist der von SHP errechnete Knotenpunktstrom doppelt so hoch, nämlich: $674 + 585 = 1.259$ Kfz/h. Dies entspricht einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsbelastung (DTV) von 12.590 Kfz/24 h (Spitzenstd. = ca. 1/10 des DTV).

Bei der von SHP prognostizierten, zu bewältigenden Gesamtverkehrsmenge auf der Entlastungsstraße von 12.350 Kfz/24 h (siehe Seite 2 des SHP Gutachtens "Verkehrserzeugung und Prognose") wären damit nur die (Trassenvariante 1,2,4) in der Lage, den Verkehr vom und zum Fliegerhorst abzuwickeln.

Die mit Hilfe des Verkehrsumlegungsmodells ermittelten Verkehrsmengen auf den verschiedenen Trassenvarianten zeigen deutlich, dass alle Varianten, die vor der heutigen Familakreuzung auf die ohnehin schon hoch belastete Ammerländer Heerstraße einmünden (3a/b/c und 5), so umwegig für die

Das Gutachten von 2017 ist bezüglich der Verkehrsmengen sowie der Verkehrsqualitäten für die Trassenvarianten 5, 3a, 3b und 3c veraltet und darf, insbesondere zur Interpretation von Zahlen und Verkehrsqualitäten im Zusammenhang mit den Trassenvarianten 5, 3a, 3b und 3c deshalb nicht mehr für die vorliegende Planung herangezogen werden. Das Gutachten von 2019 ist für die vorliegende Bauleitplanung zu verwenden.

In den aktuellen Steckbriefen (Gutachten von November 2019) sind die Verkehrsanahmen auf der Entlastungsstraße bei allen Varianten gleich. Die Verkehrsstärke beträgt 1.259 Kfz/h. Bezogen auf den Tag liegt die Verkehrsmenge bei etwa 12.350 Kfz/24 h. Wobei etwa 8.000 Kfz/24 h eine Grundbelastung der Entlastungsstraße darstellen und etwa 4.350 Kfz/24 h der für die Abwägung maßgeblichen Ausbaustufe 1 des Fliegerhorstgeländes (entspricht 50% der Ausbaustufe 1, da jeweils etwa 50% von/nach Ammerländer Heerstraße und Alexanderstraße verkehren).

Im Zusammenhang mit dem Auslegungsbeschluss und der damit verbundenen Offenlegung besteht erneut die Möglichkeit sich zu der vorliegenden Planung zu äußern. In der Zwischenzeit ist die nun favorisierte Variante 5 überarbeitet worden, um die negativen Auswirkungen für betroffene Anlieger zu vermeiden bzw. zu minimieren. Um eine erforderliche Leistungsfähigkeit im Vorfeld zu überprüfen ist die mikroskopische Simulation des Verkehrsablaufes durchgeführt worden. Demnach ist es möglich, die Variante 5 ausreichend leistungsfähig auszubilden.

Im Zusammenhang mit der Projektentwicklung am Fliegerhorst und der Schaffung einer Entlastungsstraße zwischen der Alexanderstraße und der Ammerländer Heerstraße wird es zu einer zusätzlichen Mehrbelastung der Ammerländer Heerstraße kommen. Prognostiziert wurden für die Fahrtrichtung Norden (Ofen/Wehnen) etwa 15% mehr Verkehr am Tag (Querschnitt nördlich des Knotenpunktes Ammerländer Heerstraße/Entlastungsstraße: 14.381 Kfz/24 h im Bestand/Analyse + 2.465 Kfz/24 h zusätzlicher Verkehr = 16.896 Kfz/24 h). In der maßgebenden Spitzenstunde am Nachmittag ist mit 14 % mehr Verkehr zu rechnen (1.485 Kfz/h im Bestand + 240 Kfz/h zusätzlicher Verkehr = 1.725 Kfz/h). Die Ammerländer Heerstraße ist jedoch eine Kreisstraße und damit dazu bestimmt regionale und ggf. überregionale Verkehre aufzunehmen. Die Netzwirkung durch die Entlastungsstraße und die Realisierung des Bebauungsplangebietes lassen erhebliche positive Wirkungen erwarten, die die verkehrlichen Nachteile im Zuge der Ammerländer Heerstraße deutlich überwiegen.

Hauptverkehrsströme und so unattraktiv sind, dass sie von den Verkehrsteilnehmern nicht angenommen werden.

Dazu kommen noch ein seltsamer Widerspruch bzw. eine unerklärliche Unstimmigkeit im SHP Gutachten, die die Berechnung der Leistungsfähigkeit der Kreuzung Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg fragwürdig machen:

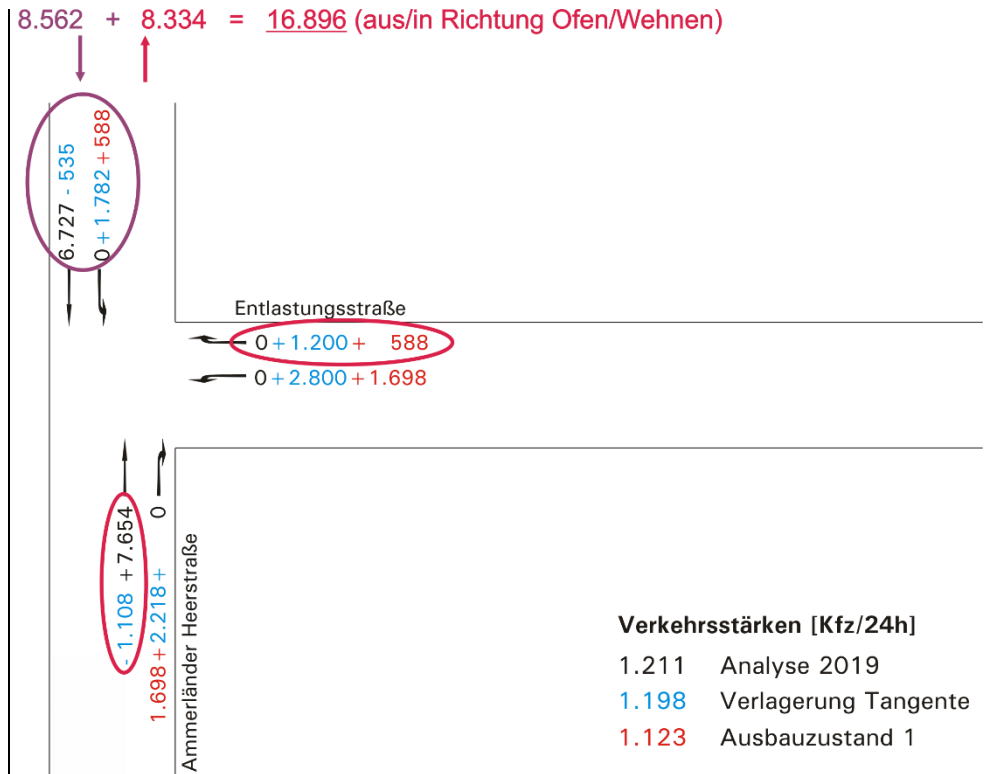
Nach Prognose von SHP (siehe Abbildung auf Seite 23 des SHP Gutachtens) sollen 61 % der Verkehrsmenge der Entlastungsstraße vom Fliegerhorst kommend in Richtung Ofen abfließen und nur 39% in Richtung der heutigen Familakreuzung (Stadtmitte/BAB/Famila) (siehe roter bzw. grüner Pfeil in der obigen Graphik).

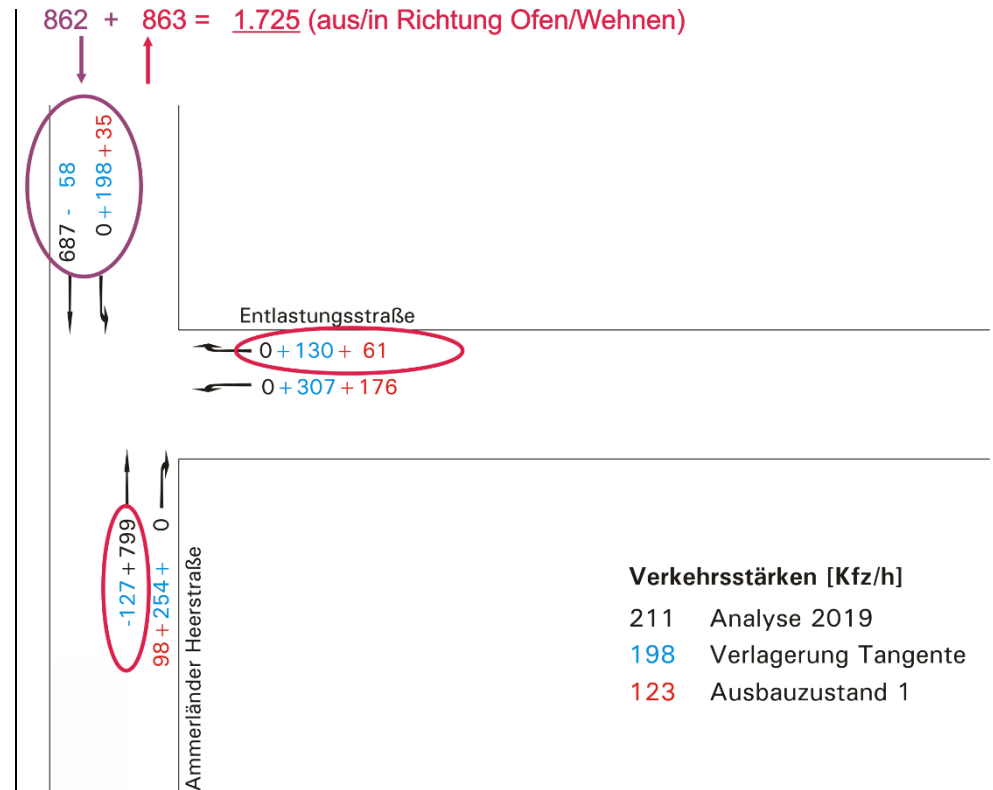
Umgekehrt in Richtung Fliegerhorst sollen sogar 77,4% des Verkehrs aus Richtung Ofen kommen und nur 22,6% aus Richtung Famila/Stadtmitte kommen und zum Fliegerhorstentwicklungsgebiet gerichtet sein.

Diese Prognosezahlen von SHP lassen nur einen Schluss zu:

Da nach der SHP Prognose der überwiegende Anteil (4.240 Kfz/24 h) der durchschnittlichen täglichen Verkehrsmenge (6.150 Kfz/24 h) auf der Trassenvariante 5 angeblich nach Ofen abfließen soll und nicht in Richtung Stadtmittel Famila/BAB fließt, kann die Trassenvariante 5 keine Entlastung für das Fliegerhorstgebiet sein. Es würden nur 1.910 Kfz/24 h vom Fliegerhorst in Richtung Famila/StadtlBAB fließen. Dies wären nur ca. 15,4 % des prognostizierten Verkehrs aus dem Fliegerhorstgebiet. Die Entlastungsstraße müsste nämlich mindestens 12.350 Kfz/24 h transportieren, wenn sie eine echte Entlastungsstraße sein sollte.

Im Übrigen fragt man sich, warum im Falle der Trassenwahl Variante 5 ca. 15.000 m² Wald beseitigt und intakte Natur zerstört werden soll, wohingegen im Zuge der Klimadiskussion zur CO₂-Bindung weltweit Aufforstungsprogramme von Wald gefordert werden. Keine Neupflanzung junger Bäume ist in der Lage als Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahme das Kronenvolumen des vorhandenen Hochwaldes zu ersetzen.





An dieser Stelle wird nochmals auf die drei Hauptargumente hingewiesen (vgl. auch Kap. 2.4 der Begründung).

Die drei Hauptabwägungsargumente der Stadt Oldenburg für die Trassenuntersuchung sind dabei folgende: 1. Verbindungsfunktion der Entlastungsstraße für alle Verkehrsteilnehmer, 2. Fahrstreckenlängen [km] der Trassenvarianten (Entfernung zw. Peerdebrok und Ammerländer Heerstraße), 3. geringstmögliche Zerschneidung von naturschutzfachlich wertvollen zusammenhängenden Flächen (vgl. Kap. 2.4 der Begründung).

Folglich ist es nicht planerische Zielsetzung eine neue unmittelbare Anbindung an das Einkaufszentrum Wechloy umzusetzen, wodurch die Varianten 4 und 5a nicht entsprechend zielwirksam sind

Bei Varianten 4 und 5a sind zudem erhebliche Wechselwirkungen im Bauablauf mit dem Gewerbegebiet an der Ammerländer Heerstraße/Posthalterweg zu erwarten. Gewerbliche Verkehre aus dem zukünftigen Gewerbegebiet auf dem Fliegerhorst werden bei Variante 4 und 5a zusätzlich zu dem bereits vorhandenen gewerblichen Verkehr auf dem Posthalterweg zugeleitet. Auch wird die Entlastungsstraße nicht zur Erschließung von Famila gebaut. Der Großteil der zusätzlichen Verkehre (von bzw. auf die Entlastungsstraße) hat nicht Ziel oder Quelle bei Einzelhandelsstandort Wechloy oder bei den Bestandsgewerbeflächen an der Ammerländer Heerstraße.

Das vorangestellte, städtebauliche Ziel besteht vielmehr darin, die mit Hilfe des Baurechtes geschaffenen eingeschränkten Gewerbegebiete der eigentlichen Zielgruppe, nämlich dem Handwerk und dem produzierenden Gewerbe, vorzuhalten und die gewerblichen Verkehre direkt auf die übergeordnete Straße, der Ammerländer Heerstraße (K 348), zu leiten.

Schlussendlich wurde die Variante 5 in der Gesamtabwägung als die verträglichste Lösung herausgestellt, da sie im Verhältnis die günstigsten Eigenschaften hat. Zudem wird sie den Grundsätzen des Vermeidungs- und Minderungsgebots in vollem Umfang, bei gleichzeitiger Erfüllung des übergeordneten Planungszieles -der drei Hauptabwägungsargumente- sowie der ergebnisoffenen und gerechten Abwägung aller öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gem. § 1 Abs. 7 Baugesetzbuch (BauGB) gerecht.

**78. ÄNDERUNG DES FLÄCHENNUTZUNGSPLANES
UND
BEBAUUNGSPLAN N-777 G
(FLIEGERHORST / HALLENSICHEL-OST / ENTLASTUNGSSTRAßE)**

Prüfung der Stellungnahmen

Öffentliche Auslegung vom 30.04.2020 bis zum 12.06.2020

Nr.:	Schreiben vom:		Lage der Fläche:
5	07.05.2020	Privater Einwender	Fliegerhorst/ Hallensichel-Ost/ Entlastungsstraße

Stellungnahmen

Die Originale der Stellungnahmen liegen in den Sitzungen des Ausschusses für Stadtplanung und Bauen/VA/Rates vor. Der Originaltext der Stellungnahmen ist im Folgenden wiedergegeben.

In dieser Zeit der „Corona-Krise“ stellen sich bezüglich der Entlastungs-
trasse Fliegerhorst neue Fragen, welche meiner Ansicht nach auf die Tages-
ordnung des 14.05.2020 gehören, zumal unklar ist, wann eine weitere öf-
fentliche ASUK-Sitzung möglich ist.

Ich stelle folgenden Eilantrag:

Eilantrag:

Sachstandsbericht der Verwaltung zu den Auswirkungen der „Corona-Krise“ bezüglich des Großprojektes „Entlastungstrasse Fliegerhorst“ und nachhaltige langfristige Finanzierung.

1. Verlängerung der Auslegungszeit des Bebauungsplans N-777 G, bis dieser öffentlich in den Ausschüssen diskutiert wurde.

Am 20.02.2020 wurde im Bauausschuss das Thema „Bebauungsplan N-777 G“ vertagt und aufgrund der „Corona-Krise“ leider nicht nachgeholt. Die Bürgerinnen und Bürger haben jedoch bei der Bürgerinformation am 3.12.2019

Prüfungsvorschläge

Zu 1:

Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich.

zahlreiche Fragen gestellt, die öffentlich und allgemeinverständlich erörtert werden müssen.

Nun können die Bebauungspläne zu N 777 G zwar eingesehen werden, aber ohne die vorherige bürgernahe Diskussion in den Ausschüssen, welche sonst in Oldenburg praktiziert wird. Diese Unterlagen sind sehr umfassend und für Fachleute gut verständlich präsentiert, Bürgerfragen der Informationsveranstaltung vom 3.12.2019 sind jedoch weiterhin offen. Es fehlt die erklärende Vorbereitung durch die Ausschüsse, welche im Zuge der allgemeinen Teilhabe demokratische Notwendigkeit ist und in Oldenburg der gelebten demokratischen Praxis entspricht.

Am 20.02.2020 gab es eine Vorberatung im Ausschuss für Stadtplanung und Bauen, in der die Planunterlagen zum Bebauungsplan N-777 G sowie zur 78. Änderung des Flächennutzungsplanes beraten wurden.

Der Bauausschuss gibt dabei grundsätzlich eine Beschlussempfehlung zu den Planungen. Auch wenn der Verwaltungsausschuss für den Beschluss zuständig ist, gibt der Bauausschuss im Vorfeld -hinsichtlich eines reibungslosen Verwaltungsablaufes- die Empfehlung. Jedoch war dies aufgrund der COVID-19-Pandemiesituation nicht mehr möglich, ohne die zu beachtenden Abstandsregelungen zu missachten. Ausnahmsweise wurde die Empfehlung daher ausgesetzt, was nicht bedeutet, dass dem Bauausschuss die Planunterlagen nicht vorlagen. Rechtlich hängt die Wirksamkeit eines Beschlusses des Verwaltungsausschusses zudem nicht einmal von der Vorbereitung durch einen Ausschuss der Vertretung ab. Ein Verzicht darauf lässt die Wirksamkeit des Beschlusses unberührt, da die notwendige Beratung der Angelegenheit in einem solchen Fall vielmehr unmittelbar im Verwaltungsausschuss erfolgt (vgl. Thiele, NKomVG, 2. Auflage, Rnr. 4 zu § 71). Um im Planungsprozess somit einen qualitativen Schritt voranzukommen, sollte trotz der Pandemiesituation die Öffentlichkeit so früh wie möglich beteiligt werden, um zeitnah eine ergebnisoffene und gerechte Abwägung aller öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gem. § 1 Abs. 7 Baugesetzbuch (BauGB) führen zu können.

Die Einstellung des Flugbetriebes auf dem Fliegerhorst, das Ende der militärischen Nutzung und letztendlich der Grundstücksübergang an die Stadt Oldenburg im Jahr 2014 sowie die bereits im Jahr 2008 erworbenen Flächen zwischen ehemaligem Fliegerhorst und Ammerländer Heerstraße ermöglichten es, im vorliegenden Bauleitplanverfahren konkrete Planungen zum Bau dieser noch fehlenden Querverbindung einzuleiten.

Im Frühjahr 2015 wurde ein umfassender Prozess der Öffentlichkeitsbeteiligung initiiert, der im Masterplan Zukunftsplan 2030+ Fliegerhorst Oldenburg seinen Abschluss fand. Der Verwaltungsausschuss hat darauffolgend in seiner Sitzung am 06.12.2018 die Aufstellung des Bebauungsplans N-777 G beschlossen.

In dieser Zeit war die COVID-19-Pandemie von niemandem absehbar. Auch deutet die weitere Durchführung der Bauleitplanung zur Entlastungsstraße nicht, dass nicht auch anderweitige Planungen oder politische Beschlüsse der Stadt Oldenburg parallel dazu durchgeführt werden können.

Der Prozess bestand aus einem mehrteiligen Verfahren, u. a. mit Veranstaltungen, den sog. Innovationscamps, bei denen die Öffentlichkeit sich aktiv in den Gestaltungsprozess des Masterplans einbringen konnte.

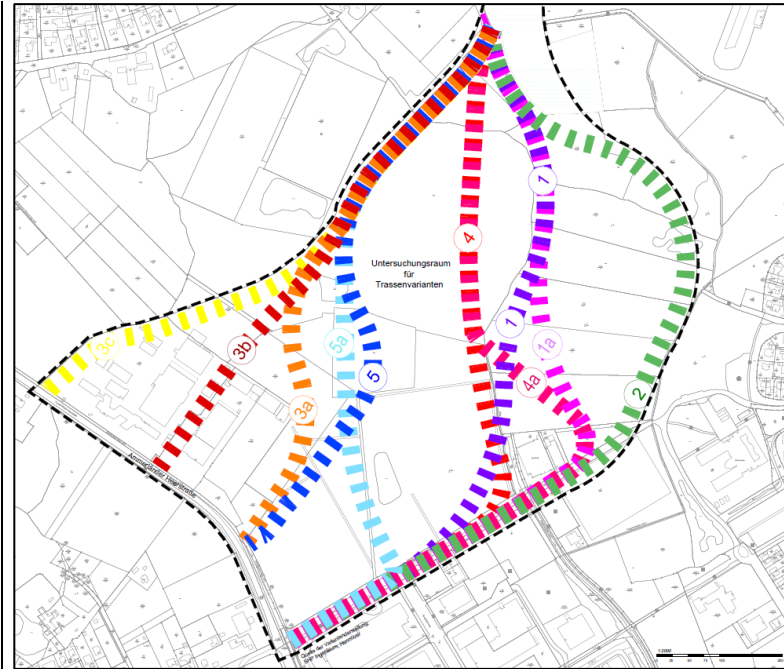
Die Schaffung einer Verbindung zwischen Alexanderstraße und dem Raum Ammerländer Heerstraße war eine von zehn Rahmenbedingungen des Masterplans,

die in der Auftaktveranstaltung zur Stadtwerkstatt im Sommer 2015 vorgestellt wurde. Dies wurde in der Stadtwerkstatt und auch im Innovationscamp I nicht weiter hinterfragt. Im Innovationscamp I wurden drei unterschiedliche Szenarien betrachtet, die sich unter anderem durch die Lage der zentralen Erschließungsstraße (Entlastungsstraße) unterschieden: In Szenario 1 wurde die Erschließungsstraße von der Kreuzung Am Alexanderhaus kommend weiter auf der vorhandenen Gleistrasse geführt. Szenario 2 nutzt die vorhandene Haupteerschließung an der Hauptwache vorbei und führt den Verkehr direkt durch das Gebiet. In Szenario 3, das dann auch für die verschiedenen Varianten und den Masterplan die Grundlage bildete, wurde die Haupteerschließung an den Rand des Gebietes gelegt.

Darauffolgend wurde im August 2016 der Masterplan für den ehemaligen Fliegerhorst mit dem Titel „Zukunftsplan 2020+“ vom Rat der Stadt Oldenburg beschlossen. Zu dieser Zeit wurde jedoch noch keine feste Trassenführung der Entlastungsstraße von der Stadt Oldenburg beschlossen.

Der Verwaltungsausschuss hat diesbezüglich in seiner Sitzung am 06.12.2018 die Aufstellung des Bebauungsplans N 777 G beschlossen, allerdings auch wieder ohne eine Trassenfestlegung.

Durch das Ingenieurbüro SHP Ingenieure wurden im Planungsprozess verschiedene Trassenvarianten aus verkehrsplanerischer Sicht vorgesehen, die im Zuge des Abstimmungsverfahrens mit der Stadt um Untervarianten noch weiter ergänzt wurden (s. nachfolgende Abbildung).



Es standen somit zehn verschiedene Trassenvarianten (1, 1a, 2, 3a, 3b, 3c, 4, 4a, 5 und 5a) zur Diskussion, welche mittels der durchgeführten Trassenvariantenanalyse (vgl. Kap. 2 der Begründung zum Bebauungsplan) ergebnisoffen und gerecht unter Berücksichtigung von entscheidungsrelevanten, öffentlichen und privaten Belangen gegen- und untereinander gem. § 1 Abs. 7 BauGB abgewogen wurden.

Dabei wurden die Trassenvarianten mit ihren Auswirkungen in Bezug auf die Schutzgüter des UVPG Mensch, Pflanzen und Tiere sowie biologische Vielfalt, Boden und Fläche, Wasser, Klima/Luft, Landschaft, Kultur- und sonstige Sachgüter, sowie weiteren Bewertungsfeldern wie Verkehr, Wirtschaftlichkeit, Berührung privater Belange und weiteren öffentlichen Belangen samt deren zugehörigen Wirkfaktoren dargestellt. Folglich wurden auch die naturschutzfachlichen Belange ausreichend berücksichtigt.

Diese umfassende Betrachtung sämtlicher, aufgeführter Kriterien dient zielführend dazu, dass die unter Berücksichtigung aller Belange objektiv am besten geeignete Variante herausgearbeitet werden konnte.

Im Ergebnis dieser beschriebenen Betrachtung ergibt sich eine Vorzugsvariante aus den zehn betrachteten Optionen, welche die unter Berücksichtigung der oben

genannten Aspekte verträglichste Variante für die verkehrliche Anbindung darstellt.

Im Kapitel 2.4 der Begründung wurde dann zusätzlich zur aufbereiteten Datenmatrix eine verbal-argumentative Abwägung vorgenommen, in der die Stadt Oldenburg nochmals gegeneinander und untereinander abgewogen hat und schlussendlich ausschlaggebende Abwägungskriterien des eigentlichen und übergeordneten Planungsziels zur Trassenfindung bestimmt hat.

Das Abwägungsergebnis hatte zur Folge, dass sich schlussendlich die Variante 5 in der Gesamtabwägung als die verträglichste Lösung herausstellt, da sie im Verhältnis die günstigsten Eigenschaften hat. Zudem wird sie den Grundsätzen des Vermeidungs- und Minderungsgebots in vollem Umfang, bei gleichzeitiger Erfüllung des Planungszieles - der Entlastung des Verkehrs auf der Alexanderstraße sowie der übergeordneten Verbindungsfunktion der Alexanderstraße auf Höhe des Fliegerhorstes und der Ammerländer Heerstraße - gerecht.

Am 03.12.2019 fand eine Bürgerinformationsveranstaltung in der BBS Wechloy in der Zeit von 19.00 Uhr - 21.45 Uhr statt. Hierbei wurden allen Bürgerinnen und Bürgern, ohne jegliche Beschränkung auf einen bestimmten Personenkreis oder auf ausgewählte Personen, die Gelegenheit gegeben, ihre Hinweise und Anregungen geltend zu machen. Folglich ist die Stadt Oldenburg in den Dialog mit der Öffentlichkeit getreten. Auch wurde dies in der örtlichen Presse frühzeitig angekündigt. Eine Äußerung zur Bauleitplanung wurde demzufolge ermöglicht. Mittels eines Protokolls wurden alle Hinweise und Anregungen schriftlich festgehalten und diese in der nachfolgenden Planungsphase berücksichtigt. Ebenfalls wurden die während der Veranstaltung schriftlichen Stellungnahmen entgegengenommen und berücksichtigt.

Am Ende der Bürgerinformationsveranstaltung wurde zudem auf die nachfolgenden Sitzungen des Ausschusses für Planung und Bauen hingewiesen. Der Stadtbaurat hat die Bürger auch in diesem Zuge zur Teilnahme eingeladen und auf die dortige Möglichkeit zur Stellungnahme hingewiesen. Darüber hinaus konnte jede/r Bürgerin/Bürger zur Anhörung an die Stadt herantreten und eine Stellungnahme abgeben, was von einigen Personen in Anspruch genommen wurde. Auch diese Stellungnahmen wurden abgewogen und sind in den Abwägungsprozess eingeflossen.

Darüber hinaus wurden die Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange (TÖB), den umliegenden Gemeinden und des Landkreises im Zuge des Bauleitplanverfahrens (frühzeitige Beteiligung) berücksichtigt und in die Planung einbezogen.

Die zum damaligen Zeitpunkt eingegangenen Anregungen der TÖB konnten aufgrund des fortgeschrittenen Planverfahrens sachgerecht abgewogen werden (vgl.

2. Finanzsicherheit der Trassenplanung

Wie in der Ratssitzung bereits von Herrn Oberbürgermeister Krogmann bekannt gegeben sind durch die „Corona-Krise“ jetzt schon große finanzielle Schäden entstanden, die Auswirkungen auf die Bevölkerung haben werden. Einsparungen großer Summen werden notwendig werden.

Es stellt sich die Frage, ob der Eigenanteil, den die Stadt für die Entlastungsstrasse aufbringen muss, langfristig noch gewährleistet werden kann, ohne dafür den Etat für die notwendigen Klimaschutz-Projekte, Bildungsausgaben und Sozialeinrichtungen sowie Hilfen für Kleingewerbetreibende und andere dringende Verpflichtungen zu kürzen.

3. Finanzsicherheit der Folgekosten einer Trasse – auch für folgende Generationen

Die Entlastungsstrasse wird langfristig Folgekosten verursachen, die nicht minimiert werden können. Artenschutzmaßnahmen für die Amphibien, Fledermäuse uvm. sind langfristig vom Gesetzgeber vorgeschrieben und dürfen nicht vernachlässigt werden. Finanzielle Kosten sind aus heutiger Sicht nicht abzuschätzen und werden – wenn die Trasse von unserer Generation realisiert wird - auch in den Folgegenerationen finanziert werden müssen. Es werden auch Folgekosten entstehen, die heute nicht vorhersehbar sind: Ein Beispiel ist die Finanzierung von Reparaturmaßnahmen beim „Absacken“ der Trasse Straßenbau auf ungeeignetem Bodengrund ist in vielen Fällen langfristig nicht nachhaltig: Die kurzfristigen und langfristigen Folgekosten für immer wieder notwendige Reparaturarbeiten sind immens. Ein Beispiel ist der Kavallerieweg in Oldenburg. Dort ist sehr häufig durch Baumaßnahmen die Fahrgeschwindigkeit auf 20 km/h begrenzt, weil die Straßenqualität nicht aufrechtzuerhalten ist. Es gilt zu verhindern, dass die Entlastungsstrasse ein zweiter „Kavallerieweg“ wird, der nicht nur teuer wird sondern auch kaum seinen Zweck erfüllt, ohne dass der intakte Teil des

Kapitel 2.2.15 der Begründung). Zum einen ist dies damit zu begründen, dass die benötigten Fachgutachten, wie bspw. Biotoptypenkartierung, Verkehrs- und Schallgutachten, zum Zeitpunkt der frühzeitigen Beteiligung noch nicht vorlagen und somit auch noch nicht von den TÖB berücksichtigt werden konnten. Zum anderen lag die vergleichende Analyse der Trassenvarianten den TÖB ebenfalls noch nicht vor. Erst jetzt, zur öffentlichen Auslegung, zu welcher alle Unterlagen vollständig vorlagen, kann das Abwägungsergebnis der Trassenvariante vollumfänglich beurteilt werden.

Folglich wurden somit alle eingegangenen Anregungen und Stellungnahmen, in jeglicher Form, sowohl von der Öffentlichkeit als auch von den TÖB, berücksichtigt und in die Abwägungsentscheidung einbezogen.

Zu 2 und 3:

Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich.

Die Verbindungsstraße zwischen Alexanderstraße und der Ammerländer Heerstraße soll die bisher fehlende Tangentialverbindung im Stadtnorden ermöglichen, so der Masterplan. Zudem soll mit der Entlastungsstraße die Möglichkeit geschaffen werden, die Verkehre der im Westen des Fliegerhorstes gelegenen potenziellen Gewerbe- und/oder Mischgebietsflächen abzuwickeln. Durch die Verbindungsstraße würden der Fliegerhorst und auch die östlich gelegenen Bestandsquartiere besser an die A 28 und damit an das Fernstraßennetz angebunden (vgl. Masterplan, S. 93).

Die Einstellung des Flugbetriebes auf dem Fliegerhorst, das Ende der militärischen Nutzung und letztendlich der Grundstücksübergang an die Stadt Oldenburg im Jahr 2014 sowie die bereits im Jahr 2008 erworbenen Flächen zwischen ehemaligem Fliegerhorst und Ammerländer Heerstraße ermöglichten es, im vorliegenden Bauleitplanverfahren konkrete Planungen zum Bau dieser noch fehlenden Querverbindung einzuleiten.

Im Frühjahr 2015 wurde ein umfassender Prozess der Öffentlichkeitsbeteiligung initiiert, der im Masterplan Zukunftsplan 2030+ Fliegerhorst Oldenburg seinen Abschluss fand. Der Verwaltungsausschuss hat darauffolgend in seiner Sitzung am 06.12.2018 die Aufstellung des Bebauungsplans N-777 G beschlossen.

In dieser gesamten Planungsphase war die COVID-19-Pandemie von niemandem absehbar. Auch deutet die weitere Durchführung der Bauleitplanung zur Entlastungsstraße nicht, dass nicht auch anderweitige Planungen oder politische Beschlüsse der Stadt Oldenburg parallel dazu durchgeführt werden können.

Folgekosten werden auch bei der Entlastungsstraße wie bei jedem Bauwerk entstehen und werden in der langfristigen Haushaltsplanung berücksichtigt.

naturschutzwürdigen Gebietes durch Austrocknung geschädigt wird. Gibt es zu diesem Problem bereits Lösungsansätze in der Verwaltung?

4. Vorschlag für den nachhaltigen Einsatz der Finanzmittel für den Kompensationsbedarf vor Ort: Klimaschutzprojekt „Waldentwicklung vom Heidbrook über die Feldwische bis zum südlichen Fliegerhorst“ mit Naturschutz-Status.

Auch in der „Corona-Krise“ ist vorhersehbar, dass für den Klimaschutz sehr viel Geld bereitgestellt werden muss. In den nächsten Jahren und auch in zukünftigen Generationen werden Klimaschutzgebiete – besonders die Waldentwicklung – einen sehr großen Stellenwert in der Stadtplanung einnehmen. Auch hierfür muss die Stadt über finanzielle Reserven verfügen. Wenn die Entlastungsstrasse als Trasse 5 realisiert wird, dann sind umfangreiche Kompensationsmaßnahmen vor Ort zu finanzieren. Diese Kompensationsmaßnahmen sollten von der Verwaltung derart geplant werden, dass sie direkt vor Ort zur Biotopvernetzung beitragen.

Der Landschaftsrahmenplan sowie alle Folgeuntersuchungen untermauern: Das Gebiet vom Heidbrook über die Feldwische und bis zum Fliegerhorst ist würdig, den Schutzstatus eines Naturschutzgebietes zu erhalten.

Die Stadt Oldenburg hat hier eine sehr gute Möglichkeit, relativ kostengünstig die Gegebenheiten für den Klimaschutz zu erfüllen: anstatt teure Neuanlagen muss lediglich der Schutzstatus offiziell beschlossen werden und es können Maßnahmen zur Biotopvernetzung erfolgen. Nicht nur für die Amphibien, Fledermäuse und andere Lebewesen auch für nachhaltige Erholungsaktivitäten wäre dieses Gebiet wertvoll.

Wenn das Gebiet vom Heidbrook über die Feldwische bis hin zum Fliegerhorst zur nachhaltigen Waldentwicklung genutzt wird und einen dauerhaften Status als Naturschutzgebiet erhält, kann es noch effektiver als jetzt schon zur Hochwasservermeidung dienen. Schon jetzt sind die einzelnen Waldstücke ein wertvoller Beitrag für eine positive Klimabilanz (CO₂-Bilanz), dieses könnte durch Biotopvernetzung optimiert werden: für die jetzige und für die folgenden Generationen ein wichtiger und wertvoller Beitrag zur Verbesserung der CO₂-Bilanz!

Eine abschließende Entscheidung über die Finanzsicherheit bzw. die Finanzmittel liegt nicht im Regelungsbereich des Bebauungsplanverfahrens. Die aufgezählten Maßnahmen sind somit nicht Aufgabe der vorliegenden Bauleitplanung.

Zu 4:

Die Stellungnahme wird ohne Planänderung zur Kenntnis genommen. Eine redaktionelle Änderung ist nicht erforderlich.

Am Anfang des Bauleitplanverfahrens wurden verschiedene Trassenvarianten aus verkehrsplanerischer Sicht vorgesehen, die im Zuge des Abstimmungsverfahrens mit der Stadt um Untervarianten noch weiter ergänzt wurden. Diese zehn Varianten wurden auch in den Ausschüssen gezeigt.

Es standen somit alle zehn verschiedenen Trassenvarianten (1, 1a, 2, 3a, 3b, 3c, 4, 4a, 5 und 5a) zur Diskussion, welche mittels der durchgeführten Trassenvariantenanalyse (vgl. Kap. 2 der Begründung zum Bebauungsplan) ergebnisoffen und gerecht unter Berücksichtigung von entscheidungsrelevanten, öffentlichen und privaten Belangen gegen- und untereinander gem. § 1 Abs. 7 BauGB abgewogen wurden.

Dabei wurden alle Trassenvarianten mit ihren Auswirkungen in Bezug auf die Schutzgüter des UVPG Mensch, Pflanzen und Tiere sowie biologische Vielfalt, Boden und Fläche, Wasser, Klima/Luft, Landschaft, Kultur- und sonstige Sachgüter, sowie weiteren Bewertungsfeldern wie Verkehr, Wirtschaftlichkeit, Berührung privater Belange und weiteren öffentlichen Belangen samt deren zugehörigen Wirkfaktoren dargestellt.

Diese umfassende Betrachtung sämtlicher, aufgeführter Kriterien dient zielführend dazu, dass die unter Berücksichtigung aller Belange objektiv am besten geeignete Variante herausgearbeitet werden konnte.

Ein Hauptabwägungsargument ist die geringstmögliche Zerschneidung von naturschutzfachlich wertvollen zusammenhängenden Flächen (vgl. Begründung Kap. 2.4).

Lebensraumverluste für Pflanzen/Tiere können anlagebedingt im Bereich der Trasse und erforderlicher Nebenanlagen stattfinden. Erdbaubedingte Beeinträchtigungen und Bodenverdichtung können zu Lebensraumverlusten bzw. Veränderungen der Standortfaktoren für Pflanzen und Tiere führen. Infolge von Zerschneidungen aber auch randlichen Beeinträchtigungen können Räume verengt werden, was einen Funktionsverlust bedeuten kann. Durch Barrierewirkungen können

Wechsel- und Wanderbeziehungen von Tieren vermindert bzw. ggf. vollständig unterbunden werden.

Hinsichtlich der geringstmöglichen Zerschneidungseffekte, der nach der Filterstufe III übrig gebliebenen Varianten 4, 5 und 5a, tangieren die Variante 4 und 5a in der Grobtrassierung die Überplanung von Gemeinbedarfsflächen und Sonderbauflächen. Zwar kann der Trassenverlauf optimiert werden, sodass diese Flächen nicht mehr betroffen sind, allerdings wird durch die Verschiebung der Trasse in nördliche Richtung dann der dort befindliche Wald tangiert. Es müsste dabei auf einer Breite zw. 3 m-4,5 m in den Waldrand am Posthalterweg eingegriffen werden, zzgl. 2-5m temporären Arbeitsstreifen. Auch müsste auf einer Breite zw. 2 m-8 m in den Waldrand am Heidbrook eingegriffen werden, zzgl. 2-5m temporären Arbeitsstreifen.

Variante 5 hingegen muss weder großzügig private Flächen umgehen, noch werden durch ihre Optimierung weitere Waldflächen überplant. Nach Einschätzung der Unteren Naturschutzbehörde ist bei der Variante 5 eine eher randliche Durchschneidung gegenüber einer zentralen Durchschneidung möglich. Daneben bedingt die Variante 5 die geringstmögliche Zerschneidung von naturschutzfachlich wertvollen zusammenhängenden Flächen (Schutzgut Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt) aufgrund der Möglichkeit der Optimierung des Trassenverlaufs.

Dies wird durch fachgutachterliche Einschätzung sowie nach Einschätzung der Unteren Naturschutzbehörde bestätigt.

Die Variante 5 verläuft bereits in der Grobplanung randlich eines zusammenhängenden Flächenkomplexes, sodass dieser in weiten Teilen erhalten bleibt, während insbesondere die Variante 4 für eine Zerschneidung des Flächen- und Habitatkomplexes sorgt. Darüber hinaus sorgen die im Bebauungsplan festgesetzten Amphibienleiteinrichtungen für die Anbindung des zusammenhängenden Komplexes an die umliegenden Habitate, sodass auch diese räumlichen Beziehungen aufrechterhalten werden können.

Das Abwägungsergebnis hatte zur Folge, dass sich schlussendlich die Variante 5 in der Gesamtabwägung als die verträglichste Lösung herausstellt, da sie im Verhältnis die günstigsten Eigenschaften hat.

Zudem wird sie den Grundsätzen des Vermeidungs- und Minderungsgebots in vollem Umfang, bei gleichzeitiger Erfüllung des Planungszieles - der Entlastung des Verkehrs auf der Alexanderstraße sowie der übergeordneten Verbindungsfunktion der Alexanderstraße auf Höhe des Fliegerhorstes und der Ammerländer Heerstraße - gerecht.

Die vorhandene biologische Vielfalt soll dabei gesichert und entwickelt werden. Da wo möglich, soll neuer Wald entstehen, reine Nadelwaldbereiche schonend zu einem Laubmischwald umgebaut werden. Es entstehen neue Gehölzreihen, etwa parallel der Entlastungsstraße.

Der Mix von Wald, Gehölzreihen und Grünland soll aber erhalten bleiben und nicht zugunsten einer großräumigen Waldentwicklung, verschwinden. Denn gerade der o.g. Mix sorgt für die hohe Biodiversität.

Für das Fliegerhorst -Gelände gibt es ein übergreifendes Entwässerungskonzept, das auch den Stadtteil Alexandersfeld entlasten wird. Die z.T. verrohrte Ofenerdieker Bäke ist bereits freigelegt worden, es sind zahlreiche Regenrückhaltebecken entstanden oder in Planung. Es wird ein Umleiter gebaut, der im Hochwasserfall Wasser von der Ofenerdieker Bäke in die Flugplatzbäke abschlägt. Außerdem kann mit dem Umleiter Wasser in einen unmittelbar benachbarten Bruchwald auf dem Fliegerhorstgelände abgeleitet werden. Dort kann es versickern.

Darüber hinaus wurde mit den im Verfahren vorgelegten Gutachten und der durchgeführten Trassenvariantenanalyse, unter Berücksichtigung der heutigen Bedarfe und Entwicklungen, die vorliegende Trassenführung fach- und sachgerecht unter Einbeziehung aller Belange ermittelt.

Eine abschließende Entscheidung über Finanzmittel liegt nicht im Regelungs-
bereich des Bebauungsplanverfahrens.