



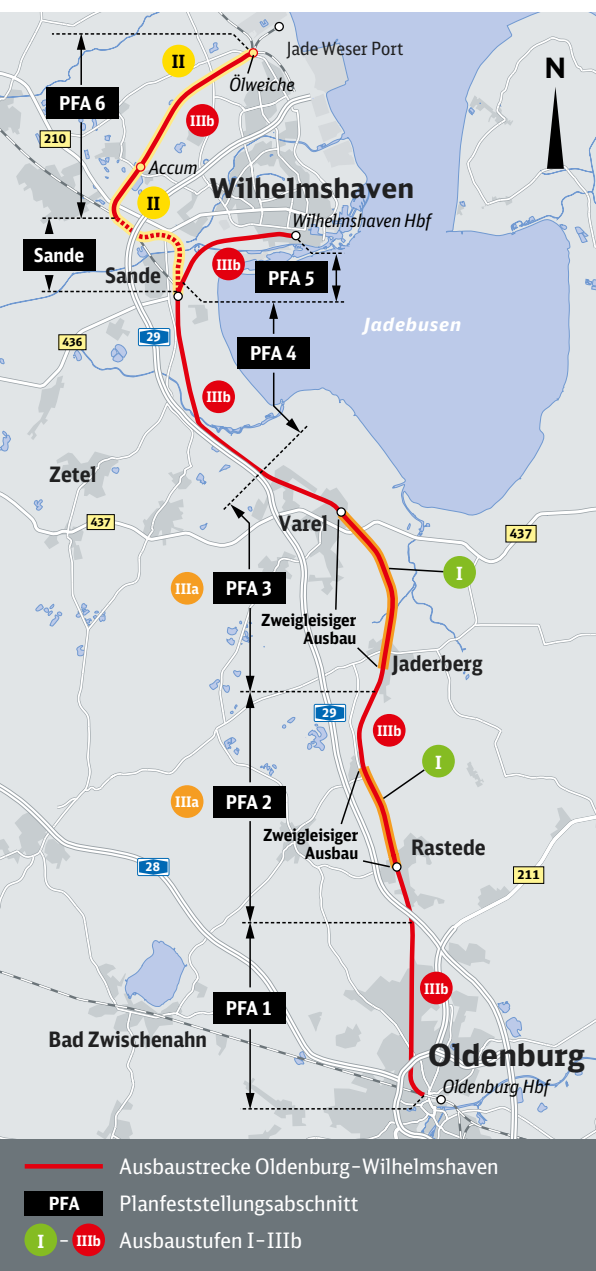
# Ausbaustrecke **Oldenburg–Wilhelmshaven**

## Planfeststellungsabschnitt 1 Oldenburg–Rastede-Neusüdende (PFA 1)

Erneuerung und zweigleisiger  
Ausbau der Strecke  
Oldenburg–Wilhelmshaven  
Planfeststellungsabschnitt 1:  
Oldenburg–Rastede-Neusüdende  
**Die Basis der Zukunft. DB Netze.**

# Erneuerung und zweigleisiger Ausbau der Strecke Oldenburg–Wilhelmshaven

Mit dem Ausbau der bestehenden Bahnstrecke zwischen Oldenburg und Wilhelmshaven soll eine leistungsfähige Anbindung des Containerhafens JadeWeserPort an das nationale und europäische Schienennetz geschaffen werden. Der im September 2012 in Betrieb genommene Tiefwasserhafen kann von den weltgrößten Containerschiffen angefahren werden. Für die Zukunft wird deshalb für die Strecke Oldenburg–Wilhelmshaven ein deutlich höheres Güterzugaufkommen prognostiziert. Der durchgehend zweigleisige Ausbau sowie die Erneuerung der Strecke Oldenburg–Sande–Wilhelmshaven sollen sicherstellen, dass die Eisenbahninfrastruktur auch künftigen Anforderungen gerecht wird.



Auf der Basis von Verkehrsgutachten zur Schienenhinterlandanbindung sowie Festlegungen im Bundesverkehrswegeplan wurde ein mehrstufiger Ausbauplan für die Strecke Oldenburg–Wilhelmshaven entwickelt. Im Rahmen der ersten beiden Ausbaustufen wurden vor allem die Langsamfahrstellen auf der Strecke beseitigt und der JadeWeserPort Wilhelmshaven an die Strecke angebunden. In der dritten Ausbaustufe ist unter anderem die Elektrifizierung der Strecken Oldenburg–Wilhelmshaven und Sande–JadeWeserPort vorgesehen. Weitere Maßnahmen sind die Errichtung von Schallschutzanlagen, die Erneuerung von Signal- und Gleisanlagen sowie die Anpassung des Schienenuntergrundes zur Erhöhung der zulässigen Achslast (Radsatzlasten) und zur Erhöhung der Geschwindigkeit auf 120 km/h. Die zum Teil sehr aufwändigen Untergrundertüchtigungsmaßnahmen vor allem in den nördlichen Streckenabschnitten in allen Baustufen bilden dabei den umfangreichsten Teil der Gesamtmaßnahme.

## Die Ausbaustufen in der Übersicht:

### Ausbaustufe I (seit 2003 in Betrieb):

- Beseitigung von Langsamfahrstellen

### Ausbaustufe II:

- Weißer Floh–Ölweiche (seit 2011 in Betrieb): Einrichtung Kreuzungsbahnhof Accum, Aufrüstung des Industriestammgleises mit Einbau neuer Leit- und Sicherungstechnik,

Einführung des Regelzugbetriebes (bisher nur Rangierbetrieb), Schallschutzmaßnahmen Accum

- Sande–Nord–Weißer Floh: Neubau 2. Gleis, Schallschutzmaßnahmen
- Bahnverlegung Sande: Neubau eines zweigleisigen Streckenabschnitts östlich der Ortschaft Sande und Rückbau des bisherigen eingleisigen Streckenabschnittes sowie der Bahnübergänge im Ort, Schallschutzmaßnahmen

### Ausbaustufe IIIa (2014 fertiggestellt):

- durchgehend zweigleisiger Ausbau zwischen Rastede und Varel
- Untergrundverbesserung zwischen Rastede und Varel
- Ertüchtigung der bereits vorhandenen zweigleisigen Abschnitte
- Schallschutzmaßnahmen in Rastede, Jaderberg und Varel

### Ausbaustufe IIIb

- Elektrifizierung der gesamten Ausbaustrecke
- Streckenertüchtigung und Untergrundverbesserung Oldenburg–Rastede und Varel–Sande
- Schallschutzmaßnahmen in den Planfeststellungsabschnitten 1, 4, 5 und 6
- Anhebung der Streckengeschwindigkeit von 100 auf 120 km/h
- Erhöhung der zulässigen Radsatzlast von 22,5 auf 23,5 Tonnen
- Neubau Elektronisches Stellwerk (ESTW)
- Einrichtung Kreuzungsbahnhof Ölweiche





Die Visualisierung zeigt die künftige Situation mit der Eisenbahnüberführung Alexanderstraße einschließlich eines Farbvorschlages für die Lärmschutzwände.

# Planfeststellungsabschnitt 1: Oldenburg–Rastede-Neusüdende

Der rund 8,9 Kilometer lange Planfeststellungsabschnitt 1 (PFA 1) der Ausbaustrecke (ABS) Oldenburg–Wilhelmshaven befindet sich im Bereich der Stadt Oldenburg und der Gemeinde Rastede, Landkreis Ammerland, zudem tangiert er mit dem Bahnübergang „Am Strehl“ das Gebiet der Gemeinde Wiefelstede. Die Baumaßnahme im PFA 1 beginnt westlich des Hauptbahnhofs Oldenburg hinter dem Pferdemarkt und verläuft Richtung Norden bis unmittelbar vor der Unterquerung der Autobahn A 29.

Die bestehende zweigleisige Strecke Oldenburg–Wilhelmshaven (Strecke 1522) ist in diesem Streckenabschnitt ausgelegt für eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h und nicht elektrifiziert. Sie verläuft auf den ersten rund 2,5 Kilometern auf einem bis circa vier Meter hohen Bahndamm. Vor der A 293 senkt sich die Strecke auf Geländeneiveau ab und unterquert hier die Autobahnbrücke. Bis zum Ende des Planfeststellungsabschnittes liegt die Strecke annähernd auf Geländeneiveau.

Im Rahmen des Ausbaus sind im PFA 1 Anpassungen vorgesehen, damit der Abschnitt den künftigen Verkehrsanforderungen gerecht wird. Zu den zentralen Maßnahmen zählen die Elektrifizierung, der Bau einer neuen Eisenbahnüberführung zur Aufhebung des Bahnübergangs Alexanderstraße sowie die Ertüchtigung der vorhan-

denen zweigleisigen Strecke (Untergrund, Unterbau, Oberbau, Böschungen, Stützwände, Entwässerung usw.). Zusätzlich sind Anpassungen an den sechs betroffenen Bahnübergängen, den vorhandenen Durchlässen sowie in kleinerem Umfang an den vorhandenen Eisenbahnüberführungen geplant.

## Ingenieurbauwerke

### Neubau Eisenbahnüberführung Alexanderstraße

Der bestehende Bahnübergang (BÜ) Alexanderstraße (Landesstraße L 824) wird durch eine neue Eisenbahnüberführung (EÜ) ersetzt. Mit einer Verkehrsbelastung von rund 21.000 Kraftfahrzeugen und 3.300 Radfahrern pro Tag weist der BÜ Alexanderstraße die höchste Straßenbelastung der vorhandenen BÜs im Stadtgebiet auf. Der BÜ wird aufgehoben und eine höhenfreie Kreuzung geschaffen. Die Grundsätze der Planung, welche die verkehrlichen Anforderungen erfüllen und eine stadtverträgliche Integration in die vorhandene Bebauung zulässt, wurden mit Stadt Oldenburg abgestimmt.

Die nun geplante Eisenbahnüberführung hat sich im Rahmen einer Variantenuntersuchung als beste Lösung erwiesen: Dazu wird die Straße um circa 1,35 Meter abgesenkt und die Gradienten der Bahnstrecke um rund 5,3 Meter angehoben. Im Endzustand

beträgt die lichte Höhe für den Kraftfahrzeugverkehr 4,5 Meter, die beidseitig parallel zur Fahrbahn geführten Radwege verbleiben annähernd auf dem heutigen Geländeneiveau und erhalten eine lichte Durchfahrts Höhe von etwa 2,5 Metern. Im Kreuzungsbereich hat die Alexanderstraße künftig zwei Richtungsfahrspuren mit jeweils 3,25 Meter Breite sowie eine 3,0 Meter breite Linksabbiegerspur. Beidseitig schließen sich 0,75 m breite Sicherheitsstreifen an. Die beidseitigen Geh-/Radwege sind 3,85 beziehungsweise 4,75 Meter breit. Die heutigen Verkehrsbeziehungen zu den Seitenstraßen bleiben erhalten. Durch die Anhebung der Eisenbahnstrecke entstehen links und rechts der Alexanderstraße Rampen und Dammbauwerke.

Dem optischen Barriereeffekt wird durch eine möglichst großzügige Gestaltung der lichten Weite der Spannbetonbrücke über die Alexanderstraße begegnet: Das Bauwerk mit fünf Feldern hat eine lichte Weite von insgesamt 100 Metern. Die Brückenpfeiler werden parallel zur Alexanderstraße und die Widerlager der Brücke versetzt angeordnet, so erzielen sie eine schlanke Wirkung.

Gemäß dem Rettungswegekonzept sind auf den Dämmen Service- und Fluchttüren in der Lärmschutzwand erforderlich. Der Zugang erfolgt von außen über entsprechende Treppenzugänge, die parallel zu den Stützwänden angeordnet sind.



Die verkehrliche Bedeutung sowohl für den Straßen- als auch für den Schienenverkehr erfordert einen Neubau, bei dem während der gesamten Bauzeit sowohl ein eingleisiger Bahnbetrieb auf einem Umfahrgleis als auch der Straßen- und Buslinienverkehr aufrechterhalten werden kann.

### Vorhandene Eisenbahnüberführungen (EÜ)

- EÜ Ziegelhofstraße, EÜ Elsässer Straße, EÜ Melkbrink: Die Bauwerke bleiben erhalten und werden lediglich an die neuen Anforderungen angepasst. Auf den EÜ wird ein Entgleisungsschutz eingebaut.
- EÜ Fußweg Nedderend: Die Konstruktion der vorhandenen EÜ bleibt erhalten, das Bauwerk muss jedoch verbreitert werden, um das vorgegebene Streckenprofil zu erfüllen. Die vorhandene lichte Höhe von 2,40 Meter wird dabei beibehalten.

### Vorhandene Straßenüberführung (SÜ)

- SÜ Autobahn A 293: Im Rahmen der Streckenelektrifizierung werden die vorhandenen Schutzmaßnahmen hinsichtlich der Oberleitungsanlagen am Brückenbauwerk an die aktuellen Richtlinien angepasst. Die neuen Lärmschutzwände werden bis an das Brückenbauwerk herangeführt. Die Gleisanlagen werden unter dem Brückenbauwerk geringfügig angehoben. Aufgrund der notwendigen Sicherheitsabstände kann der schmale Fuß-/Radweg unter der Brücke auf

der Westseite der Bahn leider nicht mehr aufrechterhalten werden.

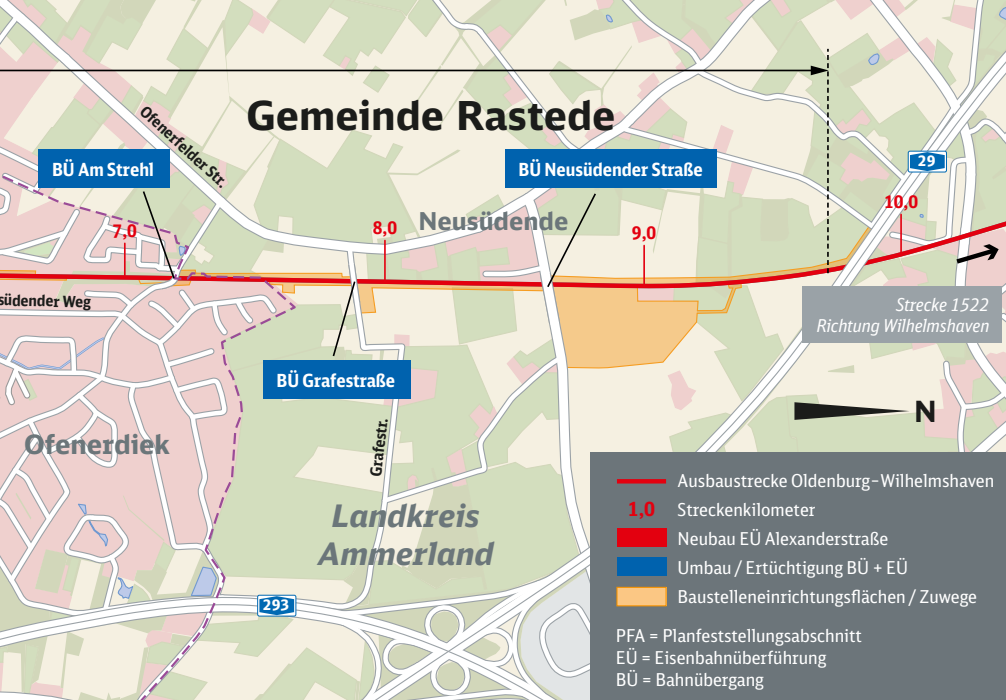
### Bahnübergänge (BÜ)

Die verbleibenden Bahnübergänge werden an den neuen Ausbauzustand und an die neue Leit- und Sicherungstechnik angepasst. Zudem sind ortsabhängig jeweils weitere Maßnahmen vorgesehen:

- BÜ Bürgerbuschweg: Der Ausbau des Überganges berücksichtigt die Planungen der Stadt Oldenburg, den Bürgerbuschweg mit einem neuen Straßenquerschnitt auszubauen. Die Lage des BÜ verschiebt sich dadurch geringfügig nach Norden. Ausgebaut wird der BÜ auf eine Straßenbreite von 6,0 Metern, der Geh- und Radweg wird 2,5 Meter breit angelegt. Die vorhandene Sicherungsanlage wird zurückgebaut und durch eine neue Lichtzeichenanlage mit Halbschranken ersetzt, der Geh- und Radweg wird mit eigenen Schranken und Lichtzeichen ausgerüstet.
- BÜ Am Stadtrand: Im Nahbereich östlich des BÜ befindet sich die mit einer Lichtsignalanlage ausgerüstete Kreuzung Weißenmoorstraße/Ofenerdieker Straße/Am Stadtrand und westlich die Kreuzung Am Stadtrand/Am Alexanderhaus. Der Verkehr dieser beiden Kreuzungsbereiche hat unmittelbaren Einfluss auf das Verkehrsaufkommen des BÜ, in der Nachmittagsspitzenstunde über-
- BÜ Karuschenweg: Die Geh- und Radwege werden im Bahnübergangsbereich auf 2,5 Meter verbreitert. Die vorhandene Sicherungsanlage wird durch eine neue Sicherungsanlage mit vier Schrankenbäumen mit Lichtzeichen und Gefahrraumüberwachung ersetzt.
- BÜ Am Strehl: Die Straße Am Strehl wird innerhalb der Räumstrecken im Kurvenbereich auf circa 8,2 Meter verbreitert, um den Begegnungsverkehr von zwei Lastzügen zu ermöglichen. Der Gehweg wird an den Fahrbahn-

queren diesen rund 700 Fahrzeuge. Die derzeitige von Hand ortsbediente Vollschrankenanlage wird künftig durch eine automatische und zuggesteuerte Lichtzeichenanlage mit Halbschranken und beidseitig abgesetzten Geh- und Radwegen mit Vollschranken ersetzt. Um den Verkehrsfluss bestmöglich zu gewährleisten und zugleich Rückstaus auf den BÜ-Bereich auszuschließen wird die Verkehrsanlage neu geordnet. Im Wesentlichen werden dazu die Fahrspuren in den betroffenen Straßen für Geradeausfahrer und Abbieger getrennt und teilweise verlängert. Beidseitig werden Fuß- und Radwege abgesetzt. Die Sicherungsanlage des BÜ wird mit der Lichtzeichenanlage signaltechnisch gekoppelt, sodass bei Ankündigung einer Zugfahrt die Einfahrten in die Straßenkreuzung und die Fußgängerumläufe beendet werden.





## Geplante Maßnahmen im PFA 1

- Elektrifizierung der Strecke
- Anhebung der Streckengeschwindigkeit auf 120 km/h
- Erhöhung der zulässigen Radsatzlast auf 23,5 t
- Neubau Eisenbahnüberführung Alexanderstraße
- Anpassungen an sechs Bahnübergängen
- Errichtung von insgesamt 15.800 m Schallschutzwänden
- passiver Schallschutz an circa 1.550 Gebäuden

rand verlegt und auf 1,8 Meter Breite ausgebaut.

- BÜ Grafestraße: Die Grafestraße wird innerhalb der Räumstrecken auf 6 Meter aufgeweitet
- BÜ Neusüdender Straße (Kreisstraße K 135): Der kombinierte Geh- und Radweg wird im Bahnübergangsbereich auf 2,5 Meter, der Trennstreifen zwischen Fahrbahn und Geh- und Radweg auf 2,6 Meter verbreitert. Die vorhandenen Einmündungen der Wirtschaftswege/Grundstückzufahrt befinden sich innerhalb der 25 Meter-Räumstrecke. Da ein Begegnungsverkehr von Lastzügen hier nicht gewährleistet ist, werden die beiden Einmündungen verlegt. Die vorhandene Sicherungsanlage wird zurückgebaut und durch eine neue Lichtzeichenanlage mit Halbschranken

ersetzt. Der Geh- und Radweg wird mit eigenen Schrankenantrieben und Lichtzeichen ausgerüstet.

### Durchlässe für Gewässer

Die Durchlässe, mit denen die Verbandsgewässer die Bahnstrecke queren, werden neu hergestellt, da sie den neuen Streckenanforderungen nicht mehr genügen. Teilweise werden diese aus Naturschutzgründen vergrößert und als Eisenbahnüberführungen (EÜ) ausgeführt.

- EÜ Südbäke, EÜ Nordbäke, EÜ Ofenerdieker Bäke, EÜ Graben: Die vorhandenen Bauwerke werden zurückgebaut und durch neue Rahmenbauwerke ersetzt, die den aktuellen Vorschriften entsprechen.
- Der Gewölberohrdurchlass Ofener Bäke ist hinsichtlich der neuen Anfor-

derungen nicht ausreichend dimensioniert und wird verfüllt, seine Stirnwände zurückgebaut. Als Ersatzbauwerk wird rund sieben Meter südlich ein neuer Stahlrohrdurchlass erstellt.

### Technische Ausrüstung

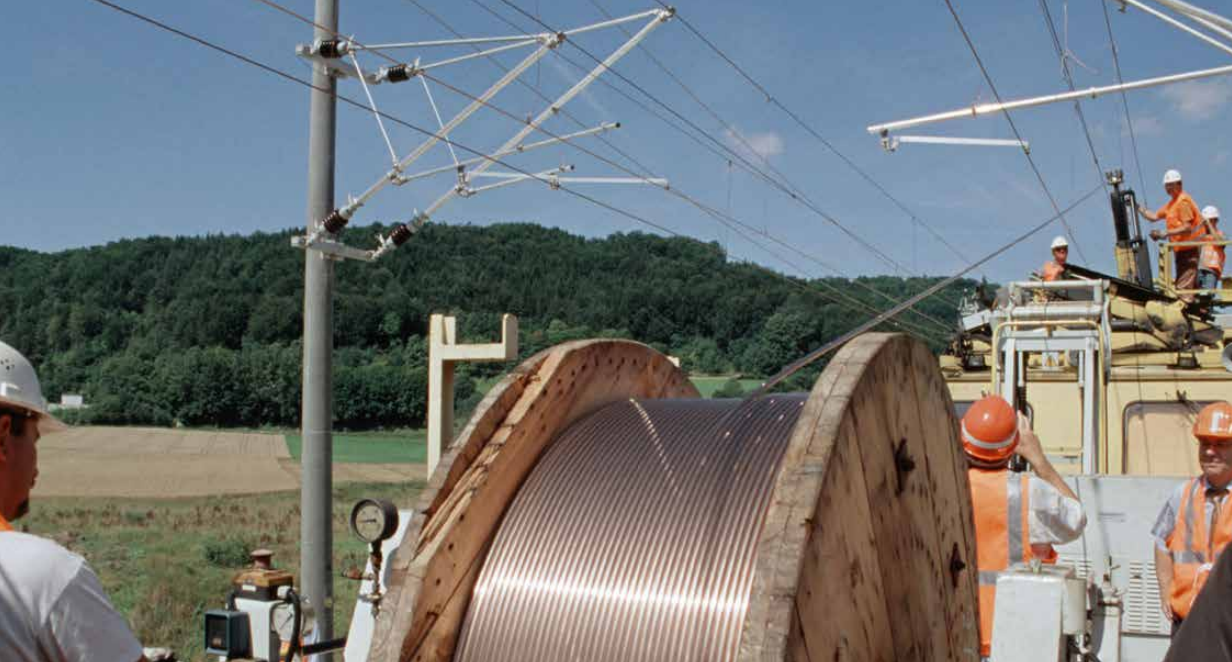
#### Leit- und Sicherungstechnik

Für den künftigen Ausbaustandard wird eine neue Leit- und Sicherungstechnik (LST) installiert und in das bereits vorhandene elektronische Stellwerk (ESTW) der Strecke integriert. Es werden Signale und die dazugehörigen technischen Anlagen errichtet und miteinander verkabelt. Die Sicherungstechnik der Bahnübergänge wird dabei ebenfalls an den neuen Ausbaustandard angepasst und das derzeit noch vorhandene mechanische Stellwerk in Ofenerdiek zurückgebaut.



Heutiger Zustand im Bereich des Bahnübergangs Alexanderstraße.

Aufgrund der künftigen umfangreichen Baumaßnahmen muss zu Beginn im Bereich des Bahnhof Ofenerdiek eine Überleitstelle errichtet werden. Damit wird bauzeitlich der Gleiswechselbetrieb zwischen Rastede und Oldenburg eingerichtet und ein flexibler Zugbetrieb während der Baumaßnahme sichergestellt. Für den Bau der EÜ Alexanderstraße ist ebenfalls eine Üst. erforderlich. Mit dem Abschluss der gesamten Baumaßnahmen im PFA 1 werden die bauzeitlichen Überleitstellen wieder komplett zurückgebaut.



Die gesamte Strecke Oldenburg-Wilhelmshaven wird im Rahmen des Ausbaus elektrifiziert. (Beispielfoto)

### Oberleitungsanlagen

Der Streckenabschnitt des vorliegenden PFA 1 soll im Zuge des Streckenausbaus elektrifiziert werden. Die Oberleitungsmasten werden mit einem maximalen Abstand von rund 60 Metern errichtet. In Gleisbögen, auf Brückenbauwerke, Weichen usw. werden die Mastabstände an die jeweilige Situation angepasst. In der Regel werden Betonmasten verwendet, in Ausnahmefällen für besondere technische Gegebenheiten kommen Stahlmaste zum Einsatz. Im Bereich des PFA 1 betragen die Masthöhen rund 8,5 Meter über Schienenoberkante. Der eigentliche Fahrdrabt liegt in einer Höhe von circa 5,10 bis 5,75 Meter über der Schienenoberkante.

### Lärmschutzwände

Bei Ausbau- und Neubaustrecken tritt die Lärmvorsorge in Kraft, die auf den gesetzlichen Bestimmungen des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) basiert. Paragraph 41 des Gesetzes sieht vor, dass beim Neubau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgläusche hervorgerufen werden dürfen, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Nur wenn die Kosten der Schutzmaßnahmen in keinem angemessenen Verhältnis zum Schutzzweck stehen, kann von diesem Grundsatz abgewichen werden.

In einem Schallgutachten – von einem unabhängigen Gutachter im Auftrag der Bahn erstellt – werden die Schallimmissionswerte und die Veränderung durch die Baumaßnahme errechnet. Die Berechnungen basieren auf den aktuellen Verkehrsprognosen für das Jahr 2025. Für die Bemessung der Schallschutzmaßnahmen sind die Schallimmissionsgrenzwerte der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) verbindlich.

Ohne Lärmschutzwände würden im Jahr 2025 an circa 4.500 Gebäuden die Immissionsgrenzwerte für den Nachtzeitraum überschritten werden. Durch die geplanten Lärmschutzwände mit Höhen von meist 4,0 Metern über Schienenoberkante und einer Gesamtlänge der von circa 15.800 Metern werden zwei Drittel dieser betroffenen Gebäude vollständig geschützt, das heißt die Immissionsgrenzwerte werden dort eingehalten. Für Wohngebäude in der ersten Reihe zur Bahntrasse werden in einzelnen Fällen Pegelreduzierungen von bis zu 20 dB(A) erreicht. Die geplanten Lärmschutzwände bestehen in der Regel aus Aluminiumelementen, die auf der Gleisseite hochabsorbierend ausgeführt sind, um möglichst wenig Schall zu reflektieren. Die Farbgebung der Stahlträger und der Elemente sowie weitere Gestaltungsmaßnahmen (z. B. Begrünung) werden im weiteren Planungsverlauf mit der Stadt Oldenburg beziehungsweise mit der Gemeinde Rastede abgestimmt.

Ergänzende passive Schallschutzmaßnahmen sind an rund 1.550 Gebäuden erforderlich. In diesem Zusammenhang wurde bereits im Januar 2013 entsprechend dem vor dem Bundesverwaltungsgericht abgeschlossenen Vergleich und nach einer Finanzierungszusage des Bundes mit der Umsetzung passiver Schallschutzmaßnahmen begonnen.

Ergänzend dazu wird der sogenannte „Interimsschallschutz“ durchgeführt. Dessen Notwendigkeit ergibt sich aus den Vorgaben des Bundesverwaltungsgerichtsurteils vom 21.11.2013 (BVerwG 7 A 28.12) und des Planergänzungsbeschlusses zu den Planfeststellungsbeschlüssen PFA 2 und 3, den das Eisenbahn-Bundesamt am 31.10.2014 erlassen hat. Mit diesem „Interimsschallschutz“ wird den Fernwirkungen aus den nördlichen Planfeststellungsabschnitten auf den PFA 1 Rechnung getragen.

Mit der Durchführung wurde Anfang 2015 begonnen. Dieser „Übergangsschallschutz“ soll gewährleisten, dass bis zur Fertigstellung der Lärmschutzwände keine Gesundheitsgefährdung der Anwohner durch den Schienenverkehrslärm hervorgerufen wird. Der Umfang der Schutzmaßnahmen liegt insbesondere bei den dicht an der Bahntrasse stehenden Gebäuden deutlich über dem passiven Schallschutz, der im Normalfall hinter den Lärmschutzwänden gewährt wird.





Im Planfeststellungsabschnitt 1 werden rund 15.800 Meter Schallschutzwände gebaut. Das Bild zeigt eine umgesetzte Maßnahme im Bereich Bereich Rastede.

### Verringerung des Brückendröhns

Die Überfahrt eines Zuges kann seitlich und unterhalb von Brücken ein Geräusch verursachen, das als Brückendröhnen bezeichnet wird. Im PFA 1 existieren zwei stählerne Trogbrücken mit Schotteroberbau: die EÜs Ziegelhofstraße und Elsässer Straße. Hier werden akustisch wirksame Unterschottermatten eingesetzt, die die Geräuschentwicklung deutlich reduzieren. Bei der EÜ Melkbrink und auch bei der geplanten EÜ Alexanderstraße wird der Effekt konstruktionsbedingt nicht auftreten, da es sich um Spannbetonbauwerke handelt.

### Erschütterungen

Beim Betrieb von Schienenverkehrswegen lassen sich Erschütterungen nicht vollständig vermeiden. Diese werden vom Fahrweg in den Baugrund eingeleitet und mit zunehmendem Abstand vom Fahrweg gedämpft. Im Planfeststellungsabschnitt 1 erfolgt der Einbau einer Tragschicht als Planumsschutzschicht (PSS) zur Erhöhung der Tragfähigkeit des Untergrundes. Frühere umfangreiche erschütterungstechnische Untersuchungen haben gezeigt, dass es durch den Einbau eines stabilen Tragschichtsystems zu einer Verringerung der Erschütterungswirkungen kommen kann.

### Baustellenlärm

Im gesamten PFA 1 werden die ausführenden Firmen dahingehend ver-

pflichtet, lärmarme Bauverfahren und Baumaschinen einzusetzen. Zukünftig werden die Wohngebiete hinter den geplanten bis zu 4,0 Meter hohen Lärmschutzwänden von der Lärmreduzierung profitieren. Jedoch sind im Zuge der Streckenertüchtigung und bei der Errichtung der Lärmschutzwände Geräuscherzeugungen durch die Baumaschinen nicht vermeidbar. Bei der Beurteilung der zu erwartenden bauzeitlichen Lärmbelastungen wurde davon ausgegangen, dass die Arbeiten tags und nachts ohne zeitliche Einschränkung vorgenommen werden. Durch Optimierungen des Bauablaufes sollen jedoch Nacharbeiten möglichst vermieden werden. Je nach Art und Umfang der Baumaßnahmen und des Beurteilungszeitraumes können während der Bauphasen Schallimmissionen von mehr als 80 dB (A) auftreten. Da es sich in den meisten Abschnitten – bis auf den Bereich Alexanderstraße – um eine Wanderbaustelle handelt, treten diese Belastungen in kürzeren Zeiträumen auf und nicht durchgängig während der Gesamtbauphase.

Bei der Aufhebung der BÜ Alexanderstraße wird für die Dauer der Baumaßnahme auf der Westseite ein Umfahrgleis errichtet. Da die Emissionsquelle hierdurch näher an die Wohnbebauung heranrückt, wurde für die westlich angrenzenden Gebäude eine schalltechnische Überprüfung durchgeführt. Aufgrund der temporären Verschlechterung der Immissionssituation wurde für ausgewiesene Wohngebäude ein Anspruch auf pas-

sive Schallschutzmaßnahmen ermittelt. Dieser Anspruch wird bei der seit Anfang 2013 laufenden vorgezogenen Umsetzung der allgemeinen passiven Schallschutzmaßnahmen bereits berücksichtigt.

Die Anwohner werden vor Baubeginn vom Vorhabenträger über den Ablauf der Bauarbeiten und die möglichen Lärmschutzmaßnahmen umfassend informiert, außerdem sind während der Bautätigkeiten Ansprechpartner der örtlichen Bauüberwachung und der Baufirma ständig erreichbar: Mit der frühzeitigen Information betroffener Anlieger soll versucht werden, bauzeitliche Konflikte durch Lärmbelastigungen zu vermeiden oder zu minimieren.

### Baustellenverkehr

Im gesamten Streckenabschnitt wird eine bauzeitliche Beeinträchtigung des öffentlichen Straßenverkehrs nicht zu vermeiden sein. Schwerpunkt der Maßnahme wird u.a. der Bereich um die Alexanderstraße sein. Ein Großteil der Massentransporte soll über die Gleise, ein geringerer Teil über die öffentlichen Straßen erfolgen. Darüber hinaus wird in Abstimmung mit der Stadt ein Baustraßenkonzept erstellt, indem schon frühzeitig der Zustand und die Eignung der betroffenen Straßen und möglicher Alternativstrecken geprüft werden. Die Ziegelhofstraße wird für die Errichtung der vorgeschlagenen Konstruktion für die Lärmschutzwände für den Fahrzeugverkehr für mehrere Wochen gesperrt.

Der Fußgänger- und Radfahrerverkehr sowie der Zugang zu den Grundstücken werden aufrechterhalten. Für die Arbeiten zur Aufhebung des Bahnübergangs Alexanderstraße sowie die Erneuerung der vorhandenen Bahnübergänge wird in Abstimmung mit der Stadt Oldenburg ein gesondertes Baustellenlogistikkonzept erstellt. Ziel wird sein, nebeneinander liegende BÜs nicht zeitgleich umzubauen. So soll z.B. während des umfangreichen Umbaus des BÜ Am Stadtrand der benachbarte BÜ Karuschenweg in jedem Fall aufrecht erhalten bleiben.

### Landschaftspflegerischer Begleitplan

Durch das Vorhaben ABS Oldenburg–Wilhelmshaven werden Beeinträchtigungen von Boden, Grundwasser/Oberflächenwasser, Klima/Luft, Pflanzen/Tiere sowie Landschaftsbild/Erholungseignung verursacht. Durch entsprechende Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen werden zahlreiche Beeinträchtigungen vermieden beziehungsweise auf ein unerhebliches Maß gemindert. Die verbleibenden erheblichen Beeinträchtigungen werden durch geeignete Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kompensiert. Insgesamt verbleiben nach Umsetzung der Maßnahmen keine erheblichen Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes sowie der Erholungseignung.



Sanierungsbedürftige Wallhecke im Landkreis Ammerland.

### Übersicht: Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

#### Gestaltungsmaßnahmen in Oldenburg und Rastede

- Begrünung von Schallschutzwänden auf rund 5,5 km Länge

#### Ausgleichsmaßnahmen in Oldenburg und Rastede (ca. 10 Hektar)

- Ansaat von Böschungen und Bahnseitengräben
- Entwicklung von Laubgebüsch und Hecken
- trassennahe Pflanzung von Bäumen und Sträuchern
- Entsiegelung von Flächen
- Anbringen von Fledermaus- und Nistkästen

#### Ersatzmaßnahmen im Landkreis Ammerland (ca. 7,1 Hektar)

- Entwicklung von Hecken
- Maßnahmenkomplex Horstbüsche

#### Ersatzmaßnahmen in Oldenburg (ca. 3 Hektar)

- Maßnahmenkomplex Krusenbusch

## Impressum

### Herausgeber:

DB Netz AG  
Großprojekte Nord (I.NG-N-O)  
Ausbaustrecke Oldenburg–Wilhelmshaven  
Joachimstraße 8  
30159 Hannover  
Telefon: 0511-2863153  
E-Mail: abs-ol-whv@deutschebahn.com

### Fotonachweis:

Bartłomiej Banaszak (Titel)  
AnyMotion GmbH (Vis. S. 3)  
Detlev Knauer (S. 5, 7, 8)  
Claus Weber (S. 6)

Änderungen vorbehalten  
Stand: September 2015