

„AUSWIRKUNGEN DES JADE-WESER-PORTS AUF DIE LEBENS- UND WOHNQUALITÄT IN DER STADT OLDENBURG“

(Vortrag auf der Jahreshauptversammlung des Haus- und Grundeigentümer-Vereins Oldenburg e.V. am 25.11.2011 im Stadthotel Oldenburg)

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich darf mich zunächst einmal recht herzlich bei Ihnen und dem Vorstand für die Gelegenheit bedanken, über dieses für die Zukunft der Stadt Oldenburg so wichtige Thema auf Ihrer Jahreshauptversammlung referieren zu dürfen.

Zwar vergeht kaum ein Tag, an dem nicht in Oldenburg über die Auswirkungen des Jadeweserportes (JWP) berichtet oder diskutiert wird - z.B. heute in der NWZ über einen Aufruf zur achten Ofenerdieker Monatsdemo zum JWP. Dennoch hat man den Eindruck, dass viele Oldenburger Bürger noch gar nicht wahrgenommen haben, was nach der Eröffnung des JWP ab Mitte nächsten Jahres auf sie zukommt.

Zwar wird überregional immer wieder von der großen wirtschaftlichen Bedeutung des JWP für die Bundesrepublik Deutschland als Exportnation Nr. 1 gesprochen. Auch Wilhelmshaven nebst Umland sowie ganz Niedersachsen werden vom künftig vom größten Hochseehafen an der deutschen Nordseeküste sicherlich nachhaltig profitieren!

Deswegen wendet sich in Oldenburg auch niemand gegen den JWP!

Kritik wird vielmehr ausschließlich an der völlig unzureichenden Hinterlanderschließung des JWP geübt – zumal sie ausschließlich zu Lasten der dort wohnenden Bevölkerung erfolgt.

Dabei sollte lange Zeit hinsichtlich der Erreichbarkeit des JWP überhaupt nichts geschehen: Noch im Erörterungstermin im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zum JWP **im September 2004** wurde seitens der Planer und der zuständigen Behörden steif und fest behauptet, die vorhandene Verkehrsinfrastruktur auf Strasse und Schiene reiche vollkommen aus, um den JWP zu erschließen.

Spätestens seit der Rechtskraft des Planfeststellungsbeschlusses zum JWP im Jahre **2007** sieht jedoch alles anders aus bzw. wurde das ganze Ausmaß der benötigten verkehrlichen Infrastruktur deutlich. Dabei hat die Interessengemeinschaft der Bahnanlieger in Oldenburg (= IBO) bereits **seit 2003** vor den unübersehbaren Auswirkungen hinsichtlich der vom JWP zu erwartenden Verkehrs-, Lärm- und Transportgefährdungen gewarnt. So wurden im Jahre **2004** in Zusammenarbeit mit der IBO zwei gut besuchte öffentliche Veranstaltungen (in Etzhorn und in Osternburg) durchgeführt, in denen u.a. der

Oldenburger Bundestagsabgeordnete Thomas Kossendey den Bürgern Oldenburgs seine Unterstützung zugesagt hat. Voraussetzung dafür sei allerdings, so Kossendey damals, dass sich die Oldenburger in ihren Forderungen einig seien.

Wie schwierig es jedoch ist, sich in Oldenburg auf ein gemeinsames Vorgehen zu einigen, wird schon allein dadurch deutlich, dass es erst in diesem Jahr – also sieben Jahre nach der entsprechenden Empfehlung Kossendey's – erreicht worden ist, dass Bürger, Stadtrat und Stadtverwaltung im Rahmen einer gemeinsamen Klage gegen den Planfeststellungsbeschluss PFA 02 (Rastede-Jaderberg) endlich an einem Strang ziehen.

Worum geht es nun bei dieser Klage im Einzelnen?

Ausweislich der Prognoseberechnungen der Deutschen Bundesbahn wird sich der Zugverkehr auf der Eisenbahnstrecke Wilhelmshaven – Oldenburg infolge des Jadeweserports bis zum Jahre 2015 von heute **täglich 52 Zügen** auf dann **täglich 130 Züge** nahezu verdreifachen! Dabei handelt es sich bei der Zunahme des Schienenverkehrs insgesamt um **täglich zusätzlich 78 Güterzüge** mit einer Länge von mindestens 700 m, von denen künftig tagsüber **49** Güterzüge und nachts **29** Güterzüge zusätzlich verkehren sollen.

Demgegenüber verkehren heute tagsüber nur **8** und nachts überhaupt keine Güterzüge auf der genannten Eisenbahnstrecke! Daraus folgt gleichzeitig eine Erhöhung der Lärmbelastigung von heute tags **65,6 dB(A)** bzw. nachts **54,8 dB(A)** auf künftig tags **73,7 dB(A)** bzw. nachts **73,8 dB(A)**!

Dabei hat die Weltgesundheitsorganisation (WHO) bereits im Jahre 2009 in einer detaillierten Bewertung des nächtlichen Verkehrslärms festgestellt, dass bei einer Überschreitung des Grenzwertes von **55 dB(A)** „die Situation zunehmend als gefährlich für die Gesundheit der Bevölkerung angesehen werden muss.“ Hält sich also die heutige nächtliche Lärmbelastigung noch unterhalb dieses Grenzwertes, so stellt die künftige Lärmbelastigung in der Nacht mit einer Zunahme von **mehr als 18,8 dB(A)** eine derart gravierende Überschreitung der noch zu tolerierenden Lärmbelastigung dar, dass daraus eine erhebliche Gesundheitsgefährdung der betroffenen Bevölkerung erwächst. Dabei ist zu betonen, dass bereits eine Steigerung der Lärmwerte um **10,0 dB(A)** einer Verdoppelung des Lärms entspricht.

Es liegt auf der Hand, dass angesichts einer solchen drohenden Lärm-entwicklung entlang der Schienstrecke mitten durch die Stadt Oldenburg die Lebens- und Wohnqualität von großen Teilen des Stadtgebietes erheblich verschlechtert wird. Zwar hat die Bahn angekündigt, dass im Rahmen des noch durchzuführenden Planfeststellungsverfahrens für den Bereich der Stadt Oldenburg (sog. PFA 01) auch Lärmschutzwände eingeplant werden sollen, die zumindest für den Streckenabschnitt von der Stadtgrenze im Norden bis zur Pferdemarktbrücke die Lärmvorsorgegrenzwerte nach dem Bundesimmissionschutzgesetz einhalten. Diese Lärmschutzwände sollen aber nach den eigenen

Einlassungen der Bundesbahn frühestens im Jahre 2016 (wahrscheinlich aber erst 2018!) fertig gestellt werden. Der Jadeweserport soll dagegen schon zum 01.08.2012 seinen Betrieb aufnehmen, so dass die Oldenburger Bevölkerung bis zum Jahre 2016 bzw. u. U. sogar bis zum Jahre 2018 dem zunehmenden Güterverkehrslärm schutzlos ausgeliefert ist.

Dass angesichts dieser für die Stadt Oldenburg völlig inakzeptablen Situation Klage geboten ist, bedarf sicherlich keiner weiteren Darlegungen. Das gilt umso mehr, als im Planfeststellungsbeschluss für den Jadeweserport ausdrücklich festgestellt worden ist, dass spätestens mit Aufnahme des Güterverkehrs seitens des JWP zumindest Lärmschutz auf der Grundlage der Lärmsanierungsgrenzwerte sichergestellt werden müsse. Auch dazu ist die Bahn jedoch nicht bereit.

Und das, obwohl auch gegenüber Vertretern der IBO seitens des Niedersächsischen Verkehrsministeriums bereits im Jahre 2007 entsprechende Zusagen gemacht worden sind. Seinerzeit hatte die IBO bereits ca. 30.000,- € gesammelt, um gegen den Planfeststellungsbeschluss zum JWP zu klagen. Angesichts der Zusagen hat sie dann von einer Klage Abstand genommen.

Die IBO hat allerdings von Anfang an die Auffassung vertreten, dass den besten Schutz vor dem Güterverkehr aus Wilhelmshaven, der bei dem bereits jetzt von der SPD geforderten 2. Bauabschnitt des JWP noch weiter zunehmen wird, eine **Güterverkehrstrasse** unmittelbar entlang der BAB A29 (sog. Ostumgehung) bietet. Denn dadurch wird nicht nur der gewaltig ansteigende Schienenlärm vermieden, sondern gleichzeitig auch verhindert, dass in Zukunft in uneingeschränktem Umfang Gefahrguttransporte mitten durch Oldenburg rollen. Was für eine Gefahr von solchen Transporten ausgeht mag ein einfaches Beispiel verdeutlichen: Schon heute rollen ca. 20.000 Tonnen Vinylchlorid pro Jahr in Kesselwagen durch die Stadt.

Was das bedeutet, ist schnell gesagt: Als im Juli 1968 in Bitterfeld in der damaligen DDR nur vier Tonnen des unter Druck flüssigen Vinylchlorids umgefüllt werden sollten, ist beim Öffnen des Behälterventils ein Teil des Stoffes sofort gasförmig geworden und hat sich an der Luft entzündet. Es gab, obwohl der Unfall nicht in dicht besiedeltem Gebiet stattfand, 42 Tote und 200 Verletzte. Noch in 6 km Entfernung gingen Fensterscheiben zu Bruch. Die Rettungsarbeiten mussten mit bloßen Händen, also ohne Einsatz von Maschinen erfolgen, um weitere Explosionen zu verhindern. Es ist nicht vorstellbar, welche verheerenden Auswirkungen etwa eine Entgleisung eines solchen Transportes mitten in der Stadt Oldenburg bewirken würde.

Solche Entgleisungen kommen in Oldenburg nicht vor? Das Gegenteil ist der Fall, wie erst vor kurzem im Stadtteil Osternburg geschehen! Dort hat sich nur durch glückliche Umstände ein entgleister Güterwagen auf einem nachfolgenden Bahnübergang wieder selbst eingeleist. In Gegenrichtung wäre dieser Güterwagen an einer Weiche unweigerlich umgekippt und mitten in ein angrenzendes Wohnhaus gestürzt. Der betreffende Hauseigentümer hat sich auf

Grund dieser Erfahrung entschieden, zusammen mit der Stadt Oldenburg gegen das Eisenbahnbundesamt zu klagen.

Ohnehin bieten Lärmschutzwände keinen umfassenden Schutz gegen den entstehenden Güterverkehrslärm, zumal viele Anwohner auch nur sog. passiven Lärmschutz erhalten werden, indem z.B. die Kosten für Lärmschutzfenster usw. erstattet werden.

Für eine solche **Güterverkehrs-Umgehungstrasse** entlang der A29 (siehe die beigefügte Planzeichnung!) sprechen folgende Argumente:

1.) Eine solche Umgehungstrasse ist kostengünstiger.

Die Kosten einer solchen vom Nds. Wirtschaftsministerium selbst einmal angedachten Trasse sind von der Bahn und dem Bundesminister für Verkehr auf **ca. 180 Mio. €** geschätzt worden.

Demgegenüber betragen die Kosten einer sog. Ertüchtigung der vorhandenen Strecke allein durch Oldenburg hindurch weit mehr als **250 Mio. €** die sich im Einzelnen wie folgt zusammensetzen:

Neue Huntebrücke am Stau (mit Querung der Stedinger Str. und der Schulstrasse)	150 Mio. €
Kreuzungsfreier Bahnübergang Ofernerdiek	ca. 20 Mio. €
Kreuzungsfreier Bahnübergang Alexandstr.	27 Mio. €
Lärmschutzwände für 15 km Durchfahrung OL (= 15 km a 3.000 €/m)	45 Mio. €

	= 242 Mio. €

Hinzu kommen weitere Kosten für passiven Lärmschutz, Entschädigung für sog. nicht gelöste Schutzfälle, Kosten der Elektrifizierung durch Oldenburg und für die Herstellung von Flucht- und Rettungswegen in einer geschätzten Höhe von weiteren 10 Mio. €.

2.) Eine solche Umgehungstrasse ist effizienter im Betrieb.

Sie entspricht modernen Planungserkenntnissen der Bündelung von Infrastrukturmaßnahmen. Sie nutzt erhebliche Synergieeffekte infolge der Nachbarschaft zur Autobahn und ist im Unglücksfall sicher, schnell und hindernisfrei zu erreichen. Die vorhandene Baubeschränkungszone entlang der BAB und das nahezu vollständig unbebaute Querungsgelände sind ideale Bedingungen für Rettungseinsätze. Geschwindigkeitsbegrenzungen sind nicht erforderlich. Die Durchfahrt durch das Stadtgebiet erfordert hingegen an mehreren Stellen (Pferdemarktbrücke, alte Huntebrücke, Durchfahrt durch den Hbf) Geschwindigkeitsbegrenzungen.

3.) Eine solche Umgehungstrasse ist umweltschonender.

Sie würde in ihrem unmittelbaren Einzugsbereich (150m Distanz) ca. 15 Wohnhäuser mit etwa 60 Menschen mit Emissionen des Bahnverkehrs treffen, die Durchquerung der Stadt Oldenburg hingegen etwa 20.000 bis 30.000 Menschen. Eine unverträgliche Kollision mit

NSG und LSG liegt nicht vor, da sich die ca. 28m benötigende Güterverkehrsstrasse unmittelbar am Fuße der vorhandenen BAB verwirklichen ließe.

- 4.) Eine solche Umgehungstrasse ist gefahrensicherer.
Die auf der Bahnstrecke WHV-HB in erheblichem Umfang transportierten Gefahrgüter können ungleich gefahrloser auf einer neuen, übersichtlichen, kreuzungsfreien und ohne nennenswerte Nachbarbesiedlung errichteten Umgehungstrasse befördert werden als mitten durch dicht besiedelte Wohngebiete einer Großstadt.
- 5.) Eine solche Umgehungstrasse ist entlastender für den Strassenverkehr.
Die vorgeschlagene Umgehungstrasse ist für den Schienenverkehr erheblich aufnahmefähiger als die vorhandene Trasse durch die Stadt, da sie weder auf den Personenverkehr noch auf den Querungsverkehr der in Oldenburg einmündenden Bahnstrecke Leer - OL Rücksicht nehmen muss. Die Durchleitung des Güterverkehrs mitten durch die Stadt führt zu langen Schrankenschließzeiten.
- 6.) Eine solche Umgehungstrasse kann schneller gebaut werden.
Da im Plangebiet des PFA 01 (=Stadtgebiet Oldenburg) erwogen wird, an 1 – 3 Stellen (Ofenerdiek, Alexanderstr., Stedinger Str./Schulstr.) auf der vorhandenen Trasse kreuzungsfreie Straßenunterführungen herzustellen, muss der Schienenverkehr über eigens herzurichtende Umfahungsstrecken geführt werden. Hier ist mit erheblichen und bereits angekündigten Widerständen nicht nur der betroffenen Grundstückseigentümer zu rechnen. Der PFA 01 soll nach Presseberichten ohnehin erst im Jahre 2018 gebaut werden.
Hingegen kann die Umgehungstrasse entlang der A 29 sofort geplant und umgesetzt werden. Diese Trasse benötigt keinerlei weiteres Gelände mit Ausnahme der Trasse selbst mit einer Breite von 28 Metern entlang der BAB noch innerhalb der Bauverbotszone, die sich z. T. bereits im Eigentum des Bundes befindet.
- 7.) Eine solche Umgehungstrasse ist nachhaltiger
Selbst eine ausgebaute Eisenbahnstrecke mitten durch Oldenburg wird schon in absehbarer Zeit den Erfordernissen des Schienenverkehrs nicht mehr gerecht werden können. Diese Strecke ist – anders als die Umgehungstrasse – nicht ausschließlich für den Güterverkehr benutzbar, sondern vor allem tagsüber durch den Personenverkehr weitgehend ausgelastet. Das Nds. Wirtschaftsministerium ist daher schon jetzt der Auffassung, dass im Zusammenhang mit der zweiten Ausbaustufe des JWP, mit der es sich bereits jetzt befasst, eine vollständig neue Strecke erforderlich wird.

Dementsprechend kommt u. U. auch die Wiederbelebung einer ganz anderen Umgehungstrasse in Betracht: Die Wiederherstellung der noch bis 1956

betriebenen Eisenbahnstrecke zwischen Varel und Rodenkirchen, die nach Informationen von Insidern sogar nur **80 Mio. €** kosten würde, zumal sich die Strecke noch fast vollständig im Besitz der Eisenbahnverwaltung befindet. Eine solche Umgehungsstrasse würde auch den Güterverkehr aus der Gemeinde Rastede vollständig herausnehmen, was viele Bürger Rastedes anlässlich der Erörterungstermine zum PFA 02 auch ausdrücklich gefordert haben – im Gegensatz zu ihrem Bürgermeister und dem Landrat des Landkreises Ammerland, denen offenbar die Wünsche ihrer eigenen Mitbürger gar nicht bekannt sind.

Da sich die Stadt Oldenburg und insbesondere auch die IBO aber nicht das sog. St.-Florians-Prinzip vorwerfen lassen möchte, haben sie frühzeitig nach Alternativen gesucht, die sich im Wesentlichen innerhalb der Gemeindegrenzen der Stadt Oldenburg realisieren lassen.

Ziel der Klage und des entsprechenden Eilantrages ist es daher, im Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht nachzuweisen, dass die Eisenbahnverwaltung, hier die zuständige DB Netz AG, dem gesetzlichen Abwägungsgebot nach alternativen Lösungen in keiner Weise nachgekommen ist, zumal sich diese hier aus den vorstehend näher geschilderten Gründen nachdrücklich aufdrängen. Ziel ist also insbesondere die Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses zum PFA 02 (Rastede – Jaderberg), wobei mit dem Eilantrag hilfsweise u. a. der Erlass eines **Nachtfahrverbotes** beantragt worden ist.

Sollte ein derartiges Nachtfahrverbot ausgesprochen werden, so wird die Bundeseisenbahnverwaltung, insbesondere aber auch die Träger des JWP's, zu denen u. a. das Land Niedersachsen gehört, sehr schnell über eine alternative Trasse für den Güterverkehr nachdenken müssen; **denn der JWP steht und fällt mit dem Nachtverkehr**. Dementsprechend heißt im Verkehrsgutachten zur Hinterlandanbindung des JWP vom Mai 2003 (sog. Anlage G5, S.11, zum Planfeststellungsbeschluss) wörtlich: „... muß der Tiefwasserhafen Jade Weser Port **24 Stunden am Tag erreichbar sein**. Erreichbar heißt, dass die Züge zu jeder Zeit in die Gleise des JWP einfahren und ebenso jederzeit den Hafen wieder verlassen können. Am Tage stehen die Hauptstrecken dem schnell fahrenden Personenverkehr zur Verfügung. Vor allem in Ballungszentren kommen in den Tagesrandzeiten die Pendlerverkehre dazu. Am Tage fahren die Züge des Nahverkehrs ebenfalls überwiegend in festen Takten. **Güterzüge können nach Trassenverfügbarkeit eingelegt werden. In der Nacht wiederum hat der Güterverkehr seine Hauptverkehrszeit.**“

Auf Seite 74 des oben genannten Gutachtens heißt es dann unter der Überschrift „**Tagesgang der Abfahrten und Ankünfte (Musterfahrplan)**“ weiter:

„**Angestrebt wird ein möglichst später Verladeschluss am Abend und ein frühes Eintreffen der Ladeeinheiten am Morgen. Die Züge fahren idealerweise im sogenannten Nachtsprung**, d.h. am Abend des Tages A wird

der Umschlagbahnhof verlassen und am frühen Morgen des Tages B wird das Ziel erreicht.“

Im Klartext heißt das für die im Lärmbereich belegenen Grundstücke der Bahnanlieger, dass während der Nachtzeit **mindestens alle 15 Minuten** ein Güterzug von ca. 700 m Länge mitten durch die Stadt Oldenburg rollen wird.

Wenn wir diese für die Gesundheit der betroffenen Bürger hochgradige Gefährdung verhindern wollen, bleibt leider nur die Klage; denn insbesondere die Bundesbahn bleibt gegenüber all diesen Argumenten uneinsichtig.

Obwohl sie es besser wissen müsste! Denn im Rahmen der Auseinandersetzungen um die sog. Rheintalbahn hat die Universitätsklinik Freiburg in einem detaillierten Gutachten vom April 2010 mit dem Titel „Macht Schienenlärm krank?“ nachgewiesen, dass gerade der ständige Wechsel zwischen Ruhepause und extremer Lärmbelastung (= bis zu **81 dB(A)** durch einen vorbeifahrenden Güterzug! - nach eigener Einlassung der Bundesbahn) für die Gesundheit besonders schädlich ist. Es liegt auf der Hand, dass solche extremen Störungen in unserer ohnehin schon von Reizen aus allen Bereichen überfluteten Lebenswelt insbesondere für Schulkinder nicht ohne Folgen für ihre künftige gesundheitliche Entwicklung bleiben.

Dabei wird dem Schienenverkehr groteskerweise gegenüber dem Straßenverkehr bisher noch ein sog. **Schienenbonus** in Höhe von **5 dB(A)** eingeräumt, weil man bisher die Auffassung vertrat, dass eine Lärmbelastung durch ständigen KFZ-Verkehr gesundheitsbelastender sei als der Intervallverkehr auf der Schiene. Dieser Irrglaube ist durch das Freiburger Gutachten endgültig widerlegt worden. Dementsprechend überbieten sich die Bundestagsfraktionen jetzt mit Gesetzesvorlagen, die eine Aufhebung des Schienenbonus zum Gegenstand haben – allerdings soll ein solches Gesetz nach dem gegenwärtigen Stand der Überlegungen erst im **Jahre 2016** in Kraft treten!? Trotz Kenntnis der überaus schädlichen Auswirkungen des Schienenverkehrs soll dieser unerträgliche Zustand also noch weitere 4 Jahre toleriert werden! Sehr zur Freude der Bundesbahn, die bis zu diesem Zeitpunkt noch an vielen Eisenbahnstrecken Lärmschutzwände unter Berücksichtigung des Schienenbonus errichten will.

Klage ist daher geboten!

Nun werden Sie sich sicherlich fragen, weshalb Klage gegen den Planfeststellungsbeschluss PFA 02 erhoben wird, der sich lediglich mit dem Streckenabschnitt zwischen Rastede und Jaderberg befasst. Fakt ist jedoch, dass bereits durch den in diesem Streckenabschnitt vorgesehenen zweispurigen Ausbau die Voraussetzungen dafür geschaffen werden, die künftigen vom JWP ausgehenden Güterverkehrsmengen zu bewältigen.

Außerdem ist derzeit nicht abzusehen, wann für den PFA 01 (Oldenburg – Rastede) das Planfeststellungsverfahren eingeleitet wird. Im übrigen ist aus den

zuvor geschilderten Gründen mit einer großen Anzahl von Einwendungen zu rechnen, die das Verfahren weiter in die Länge ziehen werden – insbesondere wenn die Entscheidung über eine Tunnellösung in Ofenerdiek zunächst zurückgestellt werden sollte.

Es bleibt daher nicht anderes übrig, als bereits jetzt gegen den Planfeststellungsbeschluß für den Abschnitt Rastede – Jaderberg vorzugehen, wenn wir verhindern wollen, dass uns ab Mitte nächsten Jahres nachts mindestens alle 15 Minuten 700m-lange Güterzüge um den Schlaf bringen. Denn dass bereits ab der Eröffnung des JWP's die Güterzüge vorrangig die für sie günstigere Nachtzeit nutzen werden, liegt angesichts der geschilderten Aussagen des Verkehrsgutachtens zum sog. „Nachtsprung“ als idealem Güterverkehrszeitraum auf der Hand.

Dennoch birgt eine solche Klage auch die Gefahr in sich, dass das zuständige Bundesverwaltungsgericht deren Zulässigkeit mit der Begründung in Frage stellt, dass die Stadt Oldenburg und ihre Bürger ihre Rechte doch unmittelbar im Rahmen des PF-Verfahrens für den Streckenabschnitt Oldenburg – Rastede verfolgen könnten – für uns allerdings mit der m. E. nicht hinnehmbaren Folge, über Jahre ungeschützt dem Schienenverkehrslärm ausgesetzt zu sein.

Die IBO bereitet deshalb für diesen Fall eine weitere Klage vor, die sich unmittelbar an das Eisenbahnbundesamt wenden wird mit der Aufforderung, keinen Güterverkehr seitens des JWP auf die Eisenbahnstrecke WHV – OL zu lassen, so lange nicht die Zusicherung aus dem PF-Beschluß zum JWP vom 15.03.2007 erfüllt ist, wonach zum Zeitpunkt der Eröffnung des JWP zumindest Lärmschutz nach den Lärmsanierungsrichtlinien sichergestellt sein muss.

Zwar hat die IBO inzwischen mehr als 20.000,- € an Spenden einwerben können. Es werden für die Finanzierung der Klage gegen das EBA aber mindestens weitere 20.000,- € benötigt.

Ich darf mich daher am Ende meines Vortrags an Sie alle mit der herzlichen Bitte wenden, die Klagen mit entsprechenden Spenden zu unterstützen, zumal Sie als Haus- und Grundeigentümer besonders betroffen sind – und zwar nicht nur als Bahnanlieger, die Grundstückswertminderungen zwischen 30 und 50% hinnehmen müssen. Vielmehr wird für alle Bürger Oldenburgs die Lebens- und Wohnqualität in der Stadt Oldenburg durch unendliche KFZ-Staus vor ständig geschlossenen Schranken, durch hässliche, das Stadtbild verschandelnde Lärmschutzwände, aber auch durch gefährliche Gefahrguttransporte mitten durch die Stadt Oldenburg erheblich verschlechtert werden.

Unterstützen Sie also die IBO und die von ihr vertretenen, klagebereiten Bürger mit Ihrer Spende, denn nur gemeinsam sind wir stark und nur gemeinsam können wir Unheil von allen Bürgern unserer Stadt abwenden.

Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit!