

DR. ARMIN FRÜHAUF  
B 90/DIE GRUENEN

DISKUSSIONSPAPIER

für die Projektgruppe  
„zur Durchsetzung der Bahnumgehungsstrasse entlang der A 29“

Stand: 10. 3. 2013 (Vers 2)

## **I. Das Ziel**

Der Rat der Stadt Oldenburg hat am 17. 12. 12 beschlossen, eine Projektgruppe einzurichten, die Strategien und Aktivitäten entwickeln soll, um das im Ratsbeschluss vom 26. 11. 12 festgelegte Ziel einer Oldenburger Bahnumgehungstrasse bereits in dem 2013 anstehenden PFA 1 – Verfahren zu erreichen.

Es geht also nicht mehr um die Frage, *o b* wir eine Güterbahnumfahrung um Oldenburg wollen oder *w o* sie platziert werden soll, sondern allein darum, *w i e* wir das am 26.11. 12 festgelegte Ziel erreichen können. Der Beschluss selbst enthält das konkret beschriebene Ziel:

1. Streckenführung möglichst eng und parallel zur BAB A 29.
2. Nachhaltige Berücksichtigung der Belange der Anliegerinnen und Anlieger und des Naturschutzes.
  - a) Die Immissionsbelastung muss nach Bau der Bahnstrecke niedriger sein als ohne diese Strecke.
  - b) Das FFH – Gebiet darf nicht berührt werden.
3. Die Umfahrung soll im Rahmen des 2013 beginnenden PFA 1 – Verfahrens erreicht werden. Vorbild ist das Modell Sande. Zusätzlich soll zu aller Vorsicht die Strecke auch zum neuen Bundesverkehrswegeplan angemeldet werden.
4. Alle Ertüchtigungsmaßnahmen an der Bestandstrasse, die das Ziel gefährden können, müssen verhindert werden.

## **II. Die Ausgangslage**

### 1. Die Bedeutung des Hafens

Der Jade-Weser-Port ist ein Gemeinschaftsprojekt der Länder Niedersachsen und Bremen. Der im September 2012 eröffnete Hafen ist der einzige deutsche Tiefwasserhafen, zudem der nördlichste in Europa, prädestiniert für die größten Containerschiffen, um den Nord- und Osteuropäischen Raum zu bedienen. Er ist der einzige deutsche Hafen, in den auch die größten Schiffen problemlos einfahren können.

Er ist aber auch neu im Geschäft und muss sich daher erst seinen Platz in der Konkurrenz zu

anderen Häfen erarbeiten.

Auch vor diesem nun geschaffenen innerdeutschen „Konkurrenten-Hintergrund“ ist beschlossen worden, Elbe (mit einem geschätzte Kosten von min. 385 Mio. €) und Weser (geschätzte Kosten min. 100 Mio. €) um ca. 1 m zu vertiefen, damit auch die Häfen an diesen Flüssen mit Schiffen mit einem Tiefgang von bis zu 16 m (wie z.B. kürzlich mit einer halbleeren Fahrt der „Marco Polo“ fernsehwirksam in Szene gesetzt) angefahren werden können. Die entsprechenden Planfeststellungsbeschlüsse sind noch nicht rechtskräftig. Gegen sie ist vor dem Bundesverwaltungsgericht (7. Senat = derselbe Senat wie im OL-Bahnprozess) Klage von Naturschutzverbänden erhoben worden. Auf Bitten des Gerichts sind – zur Vermeidung eines gerichtlichen Verbotes – die Arbeiten zur Vertiefung der Flüsse gestoppt worden. Im Mai 2013 soll die mündlichen Verhandlung vor dem Gericht erfolgen.

Der neue J-W-P wurde anfänglich von 3 Schiffen/Woche angefahren, z.Zt. nur noch von 2. Er hat eine jährliche Kapazitätsgrenze von 2,7 Mio. Container (TEU). Auch wenn die Vertiefung von Elbe und Weser k o m m t und damit die Konkurrenz zu den eingeführten Häfen bestehen bleibt, wird bisher davon ausgegangen, dass der J-W-P gebraucht wird und zügig wachsen wird. Er soll seine Kapazitätsgrenze bereits innerhalb von 5 Jahren erreicht haben. Daher hatte die CDU/FDP-Regierung schon j e t z t den weiteren Ausbau des Ports (2. Ausbaustufe) geplant, der ab 2020 in Betrieb gehen sollte. Das Land hat dazu für 2 Mio. € eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben. Auch die neue SPD/GRÜNE-Landesregierung will diese Studie durchführen, wie sie ausdrücklich im Koalitionsvertrag vereinbart. Das Land Bremen hält sich insoweit aber zurück und „bremst“.  
([http://www.radiobremen.de/nordwestradio/sendungen/nordwestradio\\_journal/jwp-ausbau100.html](http://www.radiobremen.de/nordwestradio/sendungen/nordwestradio_journal/jwp-ausbau100.html) ).

Die Terminals des J-W-P werden von EUROGATE betrieben. Das ist ein Firmenzusammenschluss mit wesentlicher Beteiligung der ehemaligen BLG. EUROGATE betreibt in Bremerhaven , Hamburg und Wilhelmshaven Containerterminals, in Hamburg laufen darüber 20 – 30 % des Containerverkehrs. EUROGATE will den Standort Hamburg aufgeben und nach WHV verlegen (TAZ, 23. 2. 2013 „Sein Name ist BONZ“)

Die Notwendigkeit einer Bahnumfahrung von OL wird um so dringlicher, wenn der J-W-P läuft. In dem Zusammenhang spielt die Frage der weiteren Vertiefung von ELBE und WESER eine wesentliche Rolle. Wenn die Flüsse nicht ausgebaut werden, müssen die großen Schiffe zwangsläufig den J-W-P anlaufen, wenn sie in einen deutschen Hafen wollen.

Seit Beginn der planmäßigen Vertiefung der ELBE im Jahr 1818 ist diese von 4 m auf nunmehr 14

m vertieft worden. Derzeit steht die Frage an, ob sie auf ca. 16 m vertieft werden soll. Der ROT-GRUENE Koalitionsvertrag spricht sich gegen jede weitere Vertiefung aus.

Die CDU/FDP-Regierung hat zur Stützung des Hafens am 18. 12. 12 beim Bund eine Bahnumfahrung um Oldenburg zum neuen Bundesverkehrswegeplan angemeldet, diese aber unter den Vorbehalt des Baus der 2. Ausbaustufe des Hafens gestellt. Weiter hatte die CDU/FDP-Landesregierung (lt. NWZ) zur Bewältigung des Schienenverkehrs im Nordwesten, u. a. auch zur Bewältigung des J-W-P-Verkehrs, den Ausbau und die Elektrifizierung der Bahnstrecken OL - Osnabrück und OL - Leer zum neuen Bundesverkehrswegeplan angemeldet. Die Position der neuen SPD/GRÜNE-Landesregierung zu diesen Anmeldungen ist noch nicht festgelegt, die Anmeldungen sollen überprüft und korrigiert werden. Unser Ratsbeschluss vom 26. 11. 12 fordert die Anmeldung der U-Trasse ein (s.o.).

Alle bisher getroffenen Entscheidungen stehen den Zielen des Ratsbeschlusses nicht entgegen, sondern stützen sie tendenziell. In jedem Fall legen sie die Notwendigkeit einer nachhaltigen Lösung der Oldenburger Bahnproblematik i. S. des o. a. Ratsbeschlusses nahe, insbesondere, wenn der Hafen erweitert wird.

## 2. Die Hinterlandanbindung des Hafens

Damit sich der neue Hafen gegenüber den Konkurrenten Rotterdam, Hamburg und Bremerhaven und Bremen durchsetzen kann, bedarf er u. a. einer effektiven Hinterlandanbindung zu Wasser, auf der Straße und auf der Schiene. Während die Autobahnanbindung über die A 29 gesichert erscheint, ist die derzeitige Eisenbahnanbindung nicht hinreichend, eine Binnenwasserstraßenanbindung fehlt vollständig. Inwieweit neue Typen von GMS (Großmotorschiff) oder so genannte „Fluss-Seeschiffe“ dieses Problem lösen können, ist noch nicht geklärt. In jedem Fall erfordert das aber perspektivisch auch einen Ausbau der Binnenwasserstraßen. Das derzeitige Fehlen dieser Infrastruktur führt zu einer stärkeren Belastung von Straße und Schiene.

Die nicht hinreichende Schienenanbindung – vor allem aber die fehlende Elektrifizierung – ist – so auch Vertreter von EUROGATE und Industrie und Handel – ein psychologisches Manko für die Darstellung des Hafens und damit seine Akzeptanz bei den Reedern.

a) Der Schienenanschluss des Hafens an die großen Nord-Süd und Ost-West-Achsen hat derzeit folgende konkrete Schwachstellen: Einspurigkeit im Bereich SANDE, fehlende Elektrifizierung von WHV bis OL, fehlende Schienenkapazität durch Bremen, Langsamfahrstrecken durch die Bahnhöfe (vor allem Oldenburg und Bremen) und bautechnisch bedingte Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit (zumindest auf den 5 Brücken der Stadt Oldenburg auf 60 km/h) sowie eine

generelle Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit auf der gesamten übrigen Strecke WHV - HB auf 100 km/h.

b) Zur Behebung dieser Schwachstellen soll die Strecke OL-WHV auf 53 km ertüchtigt und elektrifiziert werden, in Bremen sollen 2 zusätzliche Gleise gelegt werden und um SANDE herum soll eine zweispurige Umfahrung gebaut werden. Zudem sollen Ausbaumaßnahmen eine Höchstgeschwindigkeit von durchgängig 120 km/h ermöglichen. Diese Hindernisse sollen nach der Planung der DB bis 2018 beseitigt sein. Daran anschließend wird der aktive Lärmschutz in Oldenburg (WÄNDE) ab frühestens 2018 gebaut.

Mittelfristig sollen die Anmeldungen „Schiene“ der alten Nds. Landesregierung zum nächsten Bundesverkehrswegeplan dem zu erwartenden Verkehrsaufkommen gerecht werden (s.u. unter II 1).

c) Zur Planung und Realisierung der Ertüchtigung der Bahnstrecke WHV-OL ist diese in 6 Planfeststellungsabschnitte unterteilt worden, PFA 1 betrifft das Gebiet der Stadt Oldenburg, PFA 6 den letzten Abschnitt. Das Planfeststellungsverfahren SANDE ist im Dezember 2012 eingeleitet worden, die Planunterlagen sind im Januar 2013 öffentlich ausgelegt worden.

[http://www.strassenbau.niedersachsen.de/portal/live.php?navigation\\_id=21073&article\\_id=111369&\\_psmand=135](http://www.strassenbau.niedersachsen.de/portal/live.php?navigation_id=21073&article_id=111369&_psmand=135)

Entgegen den ursprünglichen Planungen ist im dortigen PF - Verfahren nun seitens der DB beantragt worden, die derzeit durch Sande führende einspurige Strecke zu verlegen und zweispurig um Sande herumzuführen.

Für Oldenburg ist der Ausbau der Bestandsstrecke bis zum Hbf beabsichtigt unter Einschluss einer neuen Straßenbrücke über die Alexanderstraße. Die Stadt Oldenburg hat die Beseitigung des höhengleichen Bahnüberganges Alexanderstraße beantragt. Die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens für Oldenburg ist mehrfach verschoben worden und zuletzt für das 2. Quartal 2013 angekündigt worden. Offenbar hat die DB die Nds. Landtagswahlen abgewartet und wartet nun auf ein Signal aus Hannover.

### 3. Weitere Umstände

Zu den weiteren maßgeblichen Umstände (u. a. Anzahl der Bahnübergänge in OL, Kosten- und Bauzeitschätzungen, stadtplanerische Gesichtspunkte) möchte ich auf die vom Verein LiVe am 11.

12. 12 herausgegebene 31-seitige Dokumentation und die dort genannten Quellen verweisen.

#### 4. Die maßgeblichen Entscheider

Antragsteller und Bauherr der Maßnahmen zur Verbesserung der Schienenanbindung des J-W-P ist die DB-Netze, eine privatrechtlich organisierte Aktiengesellschaft, deren Eigentümerin zu 100 % der Bund ist. Der Bund bezahlt auch zu 100 % neue Infrastrukturmaßnahmen der Bahn, u. U. ist eine Beteiligung von Land und Gemeinde vorgesehen, etwa wenn Straßenkreuzungen aufgehoben werden.

Die DB-Netze stellt sich auf den Standpunkt, das zu bauen, was der Bund will und wofür er das Geld bereit stellt. Auch wenn danach der Bund (Verkehrsminister und das Parlament als Haushaltsgesetzgeber) der maßgebliche Entscheider ist, wird es aber eine enge Abstimmung zwischen Bahn, Bund und vor allem auch dem Land Niedersachsen (als Nutznießer der Infrastrukturmaßnahme und Schnittstelle zur regionalen Wirtschaft) geben. Die CDU-FDP-Regierung von Nds. hatte mit ihren Anmeldungen zum nächsten BVerkWegeplan und der Verknüpfung mit der bereits für 2020 beabsichtigten Hafenerweiterung auf der Höhe der aktuellen Oldenburger Diskussion einiges getan, was unseren Zielen entgegen kommt, jedenfalls nichts, was ihnen entgegensteht. Daran muss festgehalten werden.

Neben den genannten Entscheidungsträgern sind aber auch die sie beeinflussenden Gruppen von Bedeutung, vor allem die Oldenburger Bevölkerung und die die Wirtschaftspolitik unmittelbar betreffende Wirtschaft (z. B. Hafenwirtschaft, Eurogate, Maersk, Transportwirtschaft, Logistik, VW, EON, Enercon usw.) und Verbände (IHK, Gewerkschaften, Landkreise usw..)

#### 5. Die Grundlagen der Planfeststellungsentscheidung

Die Entscheidung, ob und wie gebaut wird, ist letztlich eine p o l i t i s c h e Entscheidung. Sie dürfte aber vor allem ökonomischen Erwägungen folgen, wobei insbesondere die unterschiedlichen partiellen Interessen der Beteiligten ausschlaggebend sein dürften, nicht eine gesamtwirtschaftliche Betrachtung.

Ökologische Gesichtspunkte, wie auch gesamtwirtschaftliche Vor- und Nachteile von Planungsalternativen werden zwar regelmäßig „berücksichtigt“, sind aber i. d. R. – bisher – nicht als ausschlaggebend festzustellen, d.h. im Konkreten, dass man sich über geäußerte Bedenken hinwegsetzt. Das könnte jetzt anders sein, wenn man den Koalitionsvertrag der neuen Nds.-

Landesregierung ernst nimmt. Dort ist auf S 64 ausdrücklich unter Bezug auf Oldenburg eine neue Planungskultur unter besonderer Berücksichtigung von Alternativen vereinbart. ( Zur Bedeutung dieses Koalitionsvertrages für die Oldenburger Bahnproblematik siehe das Papier „Der Koalitionsvertrag“ vom 10.3.13).

Das Ergebnis einer erfolgten Planfeststellung ist nur in Ausnahmefällen durch gerichtliche Entscheidung angreifbar und zu verändern. Die für unsere Fallkonstellation maßgeblichen rechtlichen Angriffspunkte sind bekannt und in einem Rechtsgutachten des Prof. Stür für die Stadt Oldenburg vom 23. Juni 2011, in der Klagebegründung zu 7 A 22.11 BVerwG und dann auch noch zusammenfassend in einem Aufsatz (DVBl 2012 , 1102) unter Hinweis auf Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts im Oldenburger Bahnprozess (Beschluss vom 24. 1. 2012 7 VR 13.11) dargestellt und auch für einen Laien verständlich erläutert. Das nun von der Stadt Oldenburg beauftragte RA-Büro Dr. Dolde (Stuttgart) hat all dieses und ebenso die rechtliche Darstellungen in der Vorversion dieses Diskussionspapiers als vollkommen zutreffend bestätigt (Dr. Porsch in der Sitzung des Projektrates am 20. 2. 2013)

**Danach kann von Folgendem ausgegangen werden:**

1. Die eisenbahnrechtliche Planfeststellung hat sich zunächst an dem Bedarfsplan des Bundes (Bundesverkehrswegeplan) auszurichten. Bei der konkreten Umsetzung müssen aber auch Alternativen erwogen werden. Das gilt auch dann, wenn der Ausbau im Bedarfsplan als vordringlich bezeichnet ist. Dabei sind vor allem alternative Trassenführungen zu berücksichtigen, die noch als eine Konkretisierung des Bedarfsplans verstanden werden können.
2. Eine Umfahrung um Oldenburg entlang der A 29 ist eine solche Konkretisierung der Eintragungen im aktuellen Bundesverkehrswegeplans. Andere, weiträumigere Umfahrungen von Oldenburg, z. B. über Varel-Rodenkirchen oder durch die Wesermarsch sind es aber nicht mehr. Das hat das Bundesverwaltungsgericht in seinem Beschluss vom Jan 2012 (7 VR 13.11) ausdrücklich ausgeführt. Nur die Trasse entlang der A 29 m u s s erwogen werden.
3. Die Planfeststellung eines Ausbaus der Stadtstrecke in Oldenburg ist dann rechtswidrig, wenn die Umfahrung entlang der A 29 eine sich eindeutig aufdrängende bessere Alternative ist. Ob das der Fall ist, ist noch nicht entschieden worden. Diese Alternative muss konkret belegt werden.

-----

4. Unabhängig von dieser gesicherten Rechtsposition hat die Stadt Oldenburg aber auch – wie jede andere Kommune - nach Art. 28 Abs. 2 GG das verfassungsrechtlich garantierte Recht, in die eisenbahnrechtliche Planfeststellung jedwede **a n d e r e n** kommunalen Belange einzubringen. Dabei sind allerdings nur solche Belange zu berücksichtigen, die das eigene Stadt- bzw. Gemeindegebiet betreffen. Zu diesen Belangen gehören vor allem Gesichtspunkte der Stadtplanung und Stadtentwicklung, aber auch die der Verkehrsführung.
5. Eine Planfeststellung ist im Hinblick auf diese Belange rechtswidrig, wenn sie die vorgebrachten kommunalen Belange fehlerhaft als zu gering bewertet werden.
6. Je konkreter und tiefer die städtische Planung ist, umso größeres Gewicht hat sie.

### **III. Schlussfolgerungen**

Aus den unter II. genannten Tatsachen, möchte ich für unsere Diskussion folgende Schlüsse ziehen:

1. Das im Ratsbeschluss festgelegte Ziel einer Bahnumfahrung um Oldenburg ist in Übereinstimmung mit den derzeitigen Eintragungen im Bundesverkehrswegeplan machbar. Das Beispiel Sande belegt dieses zudem auch noch überzeugend.
2. Um das Ziel zu erreichen, ist in erster Linie der politische Wille des Bundes, der aber auch durch den Willen und die Vorstellungen des Landes und der DB mit geprägt wird, entscheidend. Mittelbar wirken daran auch die Vertreter der betroffenen Wirtschaftszweige und Regionen mit.
3. Ein Wunsch der Stadt Oldenburg zu einer Umgehungstrasse muss auch bei der Absicht eines Ausbaus der Bestandsstrecke in jedem Fall berücksichtigt (= „erwogen“) werden. Die Position der Stadt wird sich durchsetzen, wenn ihr Vorschlag gegenüber dem Streckenausbau eindeutig vorzugswürdig ist.
4. Die Vorzugswürdigkeit der U-Strecke muss konkret dargestellt und **b e l e g t** werden.
5. Unterstützend sollten aber auch die konkreten Belange der Stadtentwicklung und der Verkehrsführung eingebracht werden; auch sie können im übrigen auch eine Umfahrung als eindeutig vorzugswürdig belegen.



6. Der Bund hat sich bisher gegen eine Umfahrung und für einen Ausbau der Bestandsstrecke ausgesprochen. Er hatte aber auch bisher keinerlei Veranlassung, etwas anderes zu planen, weil die Stadt in der Vergangenheit mit diesen Planungen konform ging und es in der Vergangenheit keinen eindeutigen und festen Willen der Stadt gab, die Strecke anders zu führen. Das ist nun anders.

7. Das Ergebnis der Nds. Landtagswahlen machen eine Überprüfung und Änderung der bisherigen Absicht des Landes, die Bahnstrecke durch Oldenburg hindurch zu ertüchtigen, möglich. ROT/GRUEN ist sich nicht nur in dem Bemühen einig, den Schwerlastverkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern, sondern auch, die Akzeptanz eines solchen Vorhabens bei der Bevölkerung zu erhöhen und dazu eine neue Planungskultur einzuführen (vgl. Antrag der SPD BT-Fraktion vom 22. 11. 2011 „Für einen neuen Infrastrukturkonsens“ BT Drucks 17/5461). Der Koalitionsvertrag der neuen Niedersächsischen Landesregierung benennt ausdrücklich die Oldenburger Bahnproblematik und bietet seine Hilfe an. Ganz konkret wird in Bezug auf Oldenburg eine neue Planungskultur eingefordert, die auch in der vertieften Darstellung von Alternativen besteht (s.a. „Der Koalitionsvertrag“ 10.3.2013).

Der Nds. WM LIES aus Sande hat für sein Dorf eine Umfahrung erreicht, er müsste gleichen Intentionen der Stadt Oldenburg gegenüber aufgeschlossen sein.

Alle Oldenburger LT-Abgeordnete haben erklärt, sich aktiv für die Realisierung des Ratsbeschlusses vom 26. 11. 2012 einzusetzen.

8. Besser als der juristische Versuch, durch eine Klage das Ergebnis einer Planfeststellung zu verändern, ist der Ansatz, durch rechtzeitige und gezielte Einflussnahme auf die Entscheider und ihr Umfeld vor und während der Planfeststellung das gewünschte Ziel zu erreichen. Dazu muss man zunächst einmal ins Gespräch kommen und unsere Position argumentativ unter Einbeziehung der berechtigten wirtschaftlichen Interessen des Landes, der Hafentreiber und der dortigen Wirtschaft und Kommunen anbringen. Der Weg einer Klage ist im übrigen z. Zt. noch gar nicht geöffnet. Er ist erst nach Abschluss des PFB möglich. Allerdings muss die Stadt spätestens im PF-Verfahren ihre Position darstellen.

9. Allerdings kann jetzt schon eine dezente „Drohung mit einer Klage der Stadt und/oder von Anliegern“ mittelbar nützlich sein, weil sie nicht nur den festen Willen der Stadt belegt, ihre

Vorstellungen durchzusetzen, sondern auch das ökonomische Risiko bei dem Versuch einer Planverwirklichung gegen den Willen der Stadt und der Bevölkerung ins Kalkül bringt.

10. Bei der öffentlichen Auslegung der Pläne zum PFA 1 sind auch die Träger öffentlicher Belange über den Inhalt der beabsichtigten Pläne zu informieren und zu hören. Zu diesen Trägern öffentlicher Belange gehört auch die Stadt Oldenburg. Die Stadt kann und muss also den Ratsbeschluss massiv einfordern und zur Geltung bringen.

11. Um das verfolgte Ziel durch Verhandlungen mit Bund/Land/DB zu erreichen, erscheint es erforderlich,

a) dass die Stadt Oldenburg alle Entscheidungsträgern unverzüglich ihre Position zur Kenntnis bringt und den Inhalt des Ratsbeschlusses dazu mitteilt und erläutert,

b) dass die Stadt Oldenburg gegenüber den Entscheidungsträgern und den anderen Einflussnehmern eindeutig keine Zweifel daran lässt, diese Position auch durchzuhalten und - notfalls gerichtlich – durchzusetzen,

c) dass die Stadt Oldenburg eine konkrete Streckenplanung vorlegt, die die Vorzugswürdigkeit der Umfahrungsstrecke belegt. Dazu sind vor allem die wirtschaftlichen Vorteile des Baus und des Betriebs einer U-Strecke gegenüber der Stadtstrecke herauszustellen, aber auch die gesamten ökonomisch-ökologischen Vorteile.

d) Zudem müssen die Entscheidungsträger dort „abgeholt“ werden, wo ihre Interessen sind, d.h. auf ökonomischen Gebiet: Die Umgehungstrasse muss daher als

aa) ohnehin notwendig (siehe Anmeldungen des Ld. Nds. zum neuen Verkehrswegeplan, siehe Pläne der WSD zur Erneuerung der Huntebrücke, siehe Erfordernis von neuen Eisenbahnbrücken)

bb) hindernisfreier als der Ausbau (kein Bau unter rollendem Rad, keine Streckenunterbrechungen während des Baus, kein Schienenersatzverkehr, keine Umleitungen),

cc) kostengünstiger im Bau,

dd) kostengünstiger im Betrieb,

ee) effizienter (schneller und hindernisfreier befahrbar),

ff) ungefährlicher im Betrieb

dargestellt und ggf. belegt werden.

e) Darüber hinaus muss die Stadt versuchen, Unterstützer ihrer Pläne zu gewinnen,

aa) die - neue - Nds. Landesregierung und die Mitglieder des Nds. Landtages, die BT-Kandidaten

bb) die Hafenwirtschaft und die regionalen Wirtschaftskräfte, die in erster Linie an einem möglichst reibungslosen Bahnverkehr mit schneller Elektrifizierung interessiert sind,

cc) die überregionale Wirtschaft, z. B. VW und Enercon, EON-Kraftwerk Lahde-Petershagen. VW investiert in Emden ca. 1 Milliarde in das VW-Werk, der Bahnverkehr über die Huntebrücke wird dramatisch zunehmen, d.h. im Zusammenhang mit der Produktion bei ENERCON. EON hat 2012 in sein Kraftwerk 30 Millionen investiert und bezieht seine Kohle aus China, die über den J-W-P angeliefert wird. VW erwägt zudem, Fahrzeuge über den J-W-P zu verschiffen, was zu einer weiteren Belastung der Strecke WHV-OL führt.

Alle genannten Unternehmen dürften Interesse daran haben, dass der Schienenverkehr reibungslos verläuft, was nur beim Bau einer U-Trasse garantiert werden kann.

dd) die Umweltschiene, z. B. Umweltminister, Umweltbundesamt, Naturschutzverbände im Hinblick auf den ökologischen Gewinn der U-Trasse (Entbehrlichkeit der Elbe-Weser-Vertiefung; Möglichkeit der Bündelung von Infrastrukturtrassen),

ee) die Gesundheits- und Sozialschiene, z. B. Gesundheits-/Sozialministerium, Ärzte, Krankenhäuser, Katastrophenschutz im Hinblick auf Vorteile der U-Trasse hinsichtlich Immissionsbelastungen und Katastrophenschutz ,

ff) die Energieschiene, z. B. Energieversorger, Netzbetreiber im Hinblick auf die Vorteile einer Bündelungstrasse zur Durchleitung von Windenergie,

gg) die Verkehrsschiene; Verkehrsclubs z. B. AVC als Promoter einer sinnvoll-nachhaltigen Lösung

hh) der wissenschaftliche Hintergrund, z. B. Uni Oldenburg (Hörzentrum) für Vorschläge zu einem optimalen Lärmschutz an der neuen Strecke, die Uni/FH im Hinblick auf die Infrastrukturplanung der Nordwestregion (Bündelungsprinzip),

ii) die Stadtplanungsschiene, z. B. FH, Uni, Stadtplaner, Architekten, Immobilienentwickler, im Hinblick auf das zu erschließende Potenzial zur Stadtentwicklung bei nachhaltiger Planung (win-win-situation)

ll) last but not least: immer wieder die Bevölkerung; dazu gehört auch die Aufklärung über die fehlerhaften Vorurteile (z. B. „Lärmschutz kann sofort kommen, U-Trasse dauert 20 Jahre“; das ist grob falsch).

f) Die Stadt (Stadtplanungsamt) selbst muss aber ebenso ihr Stadtentwicklungspotential bei Veränderung/Verlegung der Eisenbahnstrecke/n aktiv ermitteln und darstellen. Die kurz-, mittel- und langfristigen Vorteile liegen auf der Hand. Entscheidend dazu ist zunächst die Erkenntnis, dass im PFA1 ein entscheidender **Zwangspunkt** für die **zukünftige** Stadtentwicklung festgelegt wird, denn:

aa) wird die Stadtstrecke ausgebaut, so wird das bestehende Bahndrehkreuz Oldenburg mit Hochleistungsstrecken in alle 4 Himmelsrichtungen verfestigt und wird nicht mehr verändert werden können. Die Anmeldungen zum Bundesverkehrswegeplan belegen dies eindrücklich.

bb) wird eine U-Strecke entlang der A 29 begonnen, so eröffnen sich dadurch ganz neue Möglichkeiten der weiteren sinnvoll-nachhaltigen Stadtentwicklung. Die Planung der U-Trasse wird die Lage der ohnehin erforderlichen neuen Huntequerung vorgeben. Eine so begonnene U-Strecke (natürlich mit Anbindung an den Hbf) kann weiter entlang der A 29 bis zur Kreuzung mit der Bahnstrecke OL-OS fortgesetzt werden. Die südlichen Stadtteile können vollständig güterbahnfrei oder – falls gewünscht – vollständig bahnfrei werden.

Eine gleiche Entwicklung kann sich später im Westen ergeben, wenn die nun geäußerten Absichten zum Ausbau der Bahnstrecke OL-Leer konkretisiert werden. Eine Gütertrasse könnte, wenn die A 20 gebaut werden sollte, an diese angelegt sein und so den Güterverkehr von den NL nach Skandinavien aufnehmen, bei Verzicht auf die A 20 könnte dann als Alternative eine gesonderte Umfahrung eingefordert werden.

g) Die U-Trasse muss in das Stadtentwicklungsprogramm STEP 2025 eingearbeitet werden und zwar konkret auch unter Herausstellen der Möglichkeiten des Geländes zwischen Kanal, Hunte, Stedingerstraße (Peguform/Maco) und Amalienstraße. Sande hatte zur Unterstützung eine U-Trasse in einem FN-P ausgewiesen.

#### IV. Vordringliche Aktivitäten

Angesichts der sehr knappen Zeit bis zur Antragstellung der DB im PFA 1 erscheinen mir **zunächst** folgende Aktivitäten von besonderer Dringlichkeit zu sein:

1. Aktives Eintreten für die Ziele des Ratsbeschlusses vom 26. 11. 2012 und der weiteren

relevanten Beschlüsse und Aktivitäten durch alle Repräsentanten der Stadt Oldenburg, um die Ernsthaftigkeit der Oldenburger Absichten bei Bahn, Bundesregierung, Landesregierung, Nds. Ministerpräsidenten, Wirtschaftsminister, Fraktionsvorsitzenden u. a. wichtigen Personen und Institutionen zu belegen. Deutliches und energisches Einfordern der U-Trasse gegenüber Bahn, Bund und Land. Herausstellen des unbedingten Willens der Stadt unter Hinweis auf die Vorzugswürdigkeit der U-Trasse und der beabsichtigten städtebaulichen Entwicklung (Konkret „Wohnen am Wasser“ und Peguform/Maco).

2. Vergabe einer vertieften und konkreten Eisenbahnplanung entlang der A 29 an einen Fachmann. (soll am 13. 3. 2013 erfolgen). Rechtlich-taktische Beratung zur Durchsetzung der Umgehungs-Trasse, notfalls auch gerichtlich ( soll ebenfalls a, 13.3.2013 beschlossen werden). Es geht dabei ausschließlich um eine Beratung des w i e, nicht des o b. Bekanntgabe dieser Entscheidungen bei Bund, Bahn und Land mit der Aufforderung, den Wunsch der Stadt Oldenburg auf eine Alternativplanung zu respektieren und vor Beginn des Planfeststellungsverfahrens PFA 1 das Ergebnis der in Auftrag gegebenen Untersuchung abzuwarten. Dabei muss gegenüber dem Land Niedersachsen unter Hinweis auf den Koalitionsvertrag vom 18.2.13 eine aktive Unterstützung des Anliegens der Stadt und eine finanzielle Beteiligung des Landes eingefordert werden.

3. Vergabe eines Gutachtens zur Gefahrgutproblematik wie es von Prof. Kümmerer (Lüneburg) für Offenburg-Riegel erstellt worden ist.

4. Hinweis auf die Kostenproblematik an den Bundesrechnungshof. Nach derzeitigem Stand ist eine Umgehungsstrasse erheblich kostengünstiger als der vergleichbare Ausbau der Bestandsstrecke durch die Stadt hindurch; Anregung eines Gutachten zur Überprüfung der Kostenschätzungen bei Bund und Land. Nach Art 114 Abs. 2 GG ivm §§ 88,89 BHO kann der Bundesrechnungshof auf Anfrage der Bundesregierung ein Gutachten dazu erstatten. Die Stadt OL und das Land Niedersachsen sollten den Bund auffordern, ein solches Gutachten zu bestellen.

5. Nachhaken zur Abschaffung des Schienenbonus (liegt z. Zt. im Vermittlungsausschuss). Rot/Gruen steht zur sofortigen Abschaffung. Wir müssen Einfluss auf Schwarz-Gelb geltend machen, das ebenfalls so zu sehen. Der Bonus muss für alle noch nicht b e s t a n d s k r ä f t i g e n Verfahren abgeschafft werden. Mit einem solchen Ergebnis und der Möglichkeit eines Nachfahrverbotes (s. unser Ziel im anhängigen Prozess) könnten wir auch die nötige Zeit einfordern, die die Planung der U-Trasse beansprucht. Hier kommt erleichternd hinzu, dass der Port

zzT nicht ausgelastet ist und es eines gesundheitsschädigenden Nachtverkehrs bei optimaler Fahrplangestaltung und gutem Willen der DB nicht bedarf.

6. Stetige und nachhaltige Pressearbeit zu den Aktivitäten zur Realisierung der Ziele des Ratsbeschlusses vom 26. 11. 2012.

7. Was allerdings **n i c h t** geht, ist, zunächst die Bestandsstrecke auszubauen und dann anschließend eine Umfahrung von Oldenburg. Dieses würde gegen § 7 BHO verstoßen. Auch das hat der nun von der Stadt mandatierte Rechtsanwalt Dr. Porsch ebenso wie zuvor bereits Prof Stürer **e i n d e u t i g** erklärt.

## V. Einige Randfragen

1. Die Investitionsmittel „Kreuzung Alexanderstraße“ bleiben unter anderer Bezeichnung in der Finanzplanung. Diese Mittel könnten als Verhandlungsmasse zur Erreichung der U-Trasse dienen, etwa zur überpflichtmäßigen Verbesserung des Schallschutzes an der Umgehungsstrecke.

2. Konkrete Vereinbarungen mit der Bahn zur „Alexanderstraße“ müssen unterbleiben. Allerdings sollte die DB mit Nachdruck darauf hingewiesen werden, dass die Beseitigung dieser Kreuzung allein die absehbaren Probleme der Stadt mit dem Bahnverkehr nicht lösen kann. Oldenburg hat 20 Bahnübergänge, die auf eine Beseitigung warten. Nach meiner subjektiven Bewertung sind dabei am dringlichsten die Probleme bei „Stedinger Straße“, „Alexanderstraße“ und „Bremer Straße“ zu lösen. Es folgen dann „Schützenweg“, „Artillerieweg“ und „Am Stadtrand“.

3. Die durch den Teilvergleich in Aussicht gestellten Maßnahmen des passiven Lärmschutzes allein werden eine U-Trasse nicht gefährden können, reichen allerdings auch nicht aus, um den gebotenen Schutz der Anlieger zu erreichen. Die Stadt sollte sich in die aktiven Planungen **n i c h t** mit der Vorgabe von Höhenmaßen der „fiktiven“ Lärmschutzwände einmischen. Zum einen wäre das ohnehin nicht rechtlich verbindlich, zum anderen könnte dieses Signal falsch erstanden werden. Die Bahn soll das machen, wozu sie sich für verpflichtet hält, d. h. von „Standardwerten“ ausgehen, zumal es sich um eine reine rechnerische Größe handelt. Im übrigen enthält der so genannte Vergleich ohnehin keine einforderbare Rechtsposition sondern nur eine Absichtserklärung. Wir sollten diese objektiv schwache Position nicht auch noch optisch aufhübschen.

4. Der von IBO/LiVE unterstützte Bahnprozess ist vor dem Bundesverwaltungsgericht in Leipzig wieder aufgenommen worden. Es klagen 3 Klägerfamilien weiter, Prof. Stür bezahlt die gesamten Kosten des Prozesses. Die Kläger hatten 2012 das Mandatsverhältnis mit ihm wegen massiver Pflichtverletzung fristlos gekündigt und von ihm Schadensersatz, u.a. die Übernahme der Kosten der Fortführung des Prozesses, verlangt. Prof. Stür hat sich zur Vermeidung eines Prozesses gegen ihn zur Übernahme der Kosten bereit erklärt.

Mit einer Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts ist im Laufe des Jahres 2013 zu rechnen. Es geht darum, ob bis zur Herstellung einer Umfahrung oder dem Ausbau der Stadtstrecke Nachtfahrverbote verhängt werden müssen, da der aktive Lärmschutz (Lärmschutzwände) selbst nach Angaben der Bahn frühestens 2018 kommen soll. Die Aussichten der Kläger sind zwar durch den „Vergleich der Stadt und der GSG“ erheblich geschwächt worden, aber auch nicht vollkommen aussichtslos. Der im „Teilvergleich“ so genannte „passive Lärmschutz“ (Fenster) entspricht nicht dem, was die DB selbst nach Auffassung von Prof. Stür in der Klageschrift schuldete, weil ja nicht nur der Schutz gewährt werden muss, der unter Berücksichtigung von späteren Lärmschutzwänden noch **zusätzlich** erforderlich ist. Dies kann bei einer vernünftigen Betrachtung nicht ausreichend (zumutbar) sein, da ja in erster Linie aktiver Lärmschutz geschuldet ist und die Anlieger selbst bei Durchsetzung der DB-Planung bis 2018 insoweit schutzlos sind. Vollkommen unabhängig davon verbleiben auch bei Installation der Lärmschutzwände nach 2018 rd. 40 % ungelöste Schutzfälle. Ob die Kläger darunter fallen, muss man sehen.

Oldenburg, den 10. März 2013

(Dr. Armin Frühauf)