

**FAQ**  
 zur Oldenburger Bahnproblematik

Stand: 01.04.2015

**A. LÄRMSCHUTZ**

	<p>Hängt der Lärmschutz an der Bahnstrecke WHV - Ol davon ab, dass die Strecke mitten durch die Stadt ausgebaut (elektrifiziert) wird ?</p>	<p>Nein.          Die DB ist zum Lärmschutz (Schutz der Nachtruhe der Oldenburger) schon <b>alleine</b> deshalb verpflichtet, weil durch den Ausbau der Strecke nördlich von Oldenburg (PFA 2-6) wesentlich mehr Züge auch durch Oldenburg fahren können. Denn bisher war die Strecke zT einspurig, nun wird sie durchgängig zweispurig.</p> <p>Die DB ist rechtlich verpflichtet, den Lärmschutz <b>sofort</b> zu garantieren, und zwar entweder durch Maßnahmen des aktiven und/oder des passiven Lärmschutzes oder durch Verringerung, Verlangsamung oder Verbot nächtlichen Güterzugverkehrs auf ein solches Maß, dass die Bahnanlieger ungestört schlafen können.</p>
	<p>Kann man diese Aussage überprüfen?</p>	<p>Ja,          1) Die Fa AIT hat im <b>Februar 2015</b> begonnen im Auftrag der DB, für ca. 1.200 Oldenburger die gesetzlich gebotenen Lärmschutzmaßnahmen zu planen und auch schon vereinzelt entsprechende konkrete Regulierungsangebote gemacht.          2) Das Eisenbahnbundesamt (EBA) hat die nun begonnenen Maßnahmen der DB/AIT im Oktober 2014 angeordnet.          3) Zuvor hatte das Bundesverwaltungsgerichts auf die Klage von 3 Bürgern durch Urteil vom 21.11.2013 (AZ 7 A 28.12) das EBA verpflichtet über Lärmschutz auch <b>unabhängig vom Ausbau</b> der Strecke in Oldenburg zu entscheiden.</p>
	<p>Warum musste aber der Lärmschutz an der Bestandsstrecke erst eingeklagt werden ?</p>	<p>Darüber kann man trefflich spekulieren !</p> <p>Vielleicht meinte die DB, damit durchzukommen,</p>

		<p>erst bei Ausbau der Strecke Lärmschutz anzu- bringen.</p> <p>Jedenfalls steht fest, dass die Politik in Bund und Land als auch DB und EBA zumindest bis zum Urteil des Bundesverwaltungsgerichts am 21.11.2013 jede Verpflichtung der DB zum Lärmschutz entgegen den o.a. eindeutigen Aussagen vehement wahrheitswidrig bestritten haben.</p>
	<p>Was bedeutet denn Lärmschutz ?</p> <p>Was bedeutet denn „aktiver“ bzw. „passiver“ Lärmschutz ?</p>	<p>Es geht darum, die gesundheitsschädigenden Wirkungen des Lärms, vor allem der Störung des Nachtschlafes, zu vermeiden oder zu vermindern.</p> <p>Man geht davon aus, dass der schlafende Mensch bei einer Lärmbelastung &gt; 27 dbA (am Ohr) aufwacht. Dieser Wert soll im Inneren eines Gebäudes eingehalten werden können, wenn an der Außenwand keine höhere Lärmbelastung als 60 dbA aufprallt.</p> <p>Der „aktive“ Lärmschutz besteht in der Unterlassung des Lärms (Nichtfahren oder Fahrverbote), Verminderung an der Lärmquelle (Langsamfahrgebote, geräuscharme Fahrzeuge und Waggons u.ä. ) oder Ver- bzw. Behinderung der Lärmausbreitung (Lärmschutzwände).</p> <p>Der „passive“ Lärmschutz besteht in der Abwehr des einmal freigesetzten Lärms ( Schallschutzfenster, Rolläden, Wand-und Dachdämmung am Hause u.a.).</p>
	Was bedeuten 60 dbA/außen/nachts ?	Das ist kein gemessener Spitzenwert, sondern ein kompliziert ermittelter, rein rechnerischer, Wert. Die Lärmentwicklung einzelner Züge ist deutlich höher.
	Es wird immer von einem „Bahnbonus“ geredet. Was bedeutet das ?	Der „Bahnbonus“ ist ein exklusiver Vorteil, der nur der DB und keinen anderen Verkehrsträgern gewährt wird. Es ist ein rechnerischer Wert von 5 dbA, um den die DB mehr Lärm machen darf als andere Lärmverursacher, zB Autos, Industrieanlagen, Diskolärm oder auch Flugzeuge.
	Warum gibt es den Bahnbonus denn immer noch. Soll er nicht abgeschafft werden?	Im Prinzip ja. ABER erst für Planfeststellungsverfahren, die ab dem 1.1.2015 beginnen.
	Wirkt sich der „Bahnbonus“ für Oldenburg überhaupt aus ?	Ja, und zwar gravierend. Beim Ausbau der Stadtstrecke kann die DB den Bahnbonus noch abziehen, beim Bau einer Bah-

		<p>numfahrung aber nicht mehr.  Alle möglichen Betroffenen einer Umfahungsstrecke haben gegenüber den Anliegern der Stadtstrecke einen um 5 dbA besseren Lärm-schutzanspruch, da das Planfeststellungsverfahren zum Ausbau der Strecke durch Oldenburg erst nach 2015 beginnt.</p>
	Was bedeuten des 5 dbA praktisch ?	<p>Man geht davon aus, dass eine Veränderung um +/- 10 dbA als Verdoppelung bzw. Halbierung des Lärms empfunden wird.</p>
	Vorsorgeschutz, Sanierungsschutz, Grundrechtsschutz. Was bedeuten diese Begriffe für den Oldenburger Bahnkonflikt.	<p>Grundrechtsschutz- und Sanierungsschutzwerte sind identisch (60 dbA ohne Bahnbonus/nachts gemessen an der Außenwand des Gebäudes).</p> <p>Der Unterschied zwischen Grundrechts- und Sanierungswerten liegt allein in der Rechtsposition des Betroffenen.  Beim Grundrechtsschutz hat der Anlieger einen gesetzlichen Anspruch Schutz , beim Sanierungsschutz jedoch nicht:</p> <p>1) Der Grundrechtsschutz kann eingeklagt werden, notfalls beim Bundesverfassungsgericht. Er setzt voraus, dass <b>b e w i e s e n</b> ist, dass durch <b>Veränderungen</b> an der (Gesamt-) Strecke die Grundrechtsschwelle von 60 dbA/Nachts überschritten wird. Das hat das Bundesverwaltungsgericht am 21.11.2013 für Oldenburg noch einmal ausdrücklich festgestellt.</p> <p>2)Der Sanierungsschutz kann nicht eingeklagt werden. Es ist ein freiwilliges Finanzierungsprogramm des Bundes, solange Geld dafür da ist. Für Osternburg ist das – unverbindlich - in Aussicht gestellt, an der weiteren Strecke wird er, zB in DEL , jetzt gerade umgesetzt.</p> <p>3)Vorsorgeschutz ist ein noch besserer Schutz (49 dbA). Den gibt es, wenn eie Strecke tatsächlich ausgebaut wird.</p>
	Warum ist der Lärmschutz in Oldenburg noch nicht an der Strecke eingerichtet worden ?	<p>Das liegt an dem von der Stadt – gegen die Stimmen von B 90/Die Grünen – 2012 abgeschlossenen Vergleich. Der hatte den Weg zu einem Urteil des BVerwG erheblich verzögert.</p>
	verhindert ?	
	Was kann Oldenburg tun, um den im BVerwG-Urteil angeordneten Lärmschutz zu beschleunigen ?	<p>Druck gegenüber der DB. Am besten durch nachhaltige Verfolgung der Einwendungen im PFA 4. Weil das 700 Oldenburger so tun, hat die DB –</p>

		überpflichtmäßig sich bereit erklärt, nun den Lärmschutz zügig anzubringen.
	Wie viele Züge können denn auf der Stadtstrecke überhaupt fahren ?	Die Strecke WHV-OL soll als EU-Hochleistungsstrecke (TEN-Strecke) ausgebaut werden. Auf solchen Strecken können, wenn sie auch noch mit Personenverkehr befahren werden, bis zu 300 Züge in 24 Stunden pro Richtung fahren. Wie viele Züge nun konkret fahren werden, wird vom Betrieb des JWP abhängen. Da die Strecke tagsüber weitgehend durch Personenverkehr besetzt ist, müssen zusätzliche Züge aber nachts fahren.
<b>B. UMFÄHRUNGSTRASSE</b>		
	Hat die <b>Forderung</b> nach einer Umfahungsstrecke den Lärmschutz in Oldenburg verhindert oder verzögert ?	NEIN, das eine hat mit dem anderen gar nichts zu tun.  Allerdings wurde über Jahre von den Gegnern einer Bahnumfahrung behauptet: „Wer Umgehungstrasse fordert, verliert den Lärmschutz an der Stadtstrecke“. Das ist aber blanker Unsinn, auch wenn der Nds Verkehrsminister LIES selbst auch heute (nach dem Urteil vom 23.11.2013) noch sogar einen Zusammenhang herstellen will.
	Haben die von der Stadt eingeholten <b>Gutachten</b> den Ausbau der Stadtstrecke verzögert ?	NEIN, im Gegenteil. Die von der Stadt eingeholten Gutachten haben das Verfahren zum Ausbau der Stadtstrecke sogar <b>beschleunigt</b> . Denn die DB ist gesetzlich verpflichtet, auch Alternativen ernsthaft zu untersuchen.  Das hat das Bundesverwaltungsgericht schon in seiner Entscheidung zur Oldenburger Bahnproblematik im Jan 2012 entschieden und dann noch einmal am 21.11.2013 erneut bestätigt
	Warum hat die DB nicht in Oldenburg mit dem Ausbau der Strecke begonnen ?	Das kann nur die DB beantworten.  Vermutlich ist aber die DB in erster Linie daran interessiert, die Kapazität der Strecke zu erhöhen. Lärmschutz trägt zur Kapazitätserhöhung nichts bei, ist vielmehr nur eine gesetzlich angeordnete Folge des Ausbaus. Zur Kapazitätserhöhung auf

		der Strecke WHV – Ol war es notwendig, die einspurigen Engstellen in Rastede, Jaderberg und Sande zu beseitigen.
	Warum bekommt SANDE eine Umfahrung und Oldenburg nicht ?	<p>In SANDE hat man aufgepasst und sich mit Hartnäckigkeit erfolgreich gegen die Absichten der DB gewehrt, die auch dort zunächst zweispurig mitten durch SANDE fahren wollte. Die Gemeinde Sande hat das nicht zugelassen.</p> <p>Und Art 28 GG(=Grundgesetz) gibt den Gemeinden das Recht, sich gegen solche Planungen der DB mit Erfolg zu wehren !</p> <p>Vielleicht hat es auch eine Rolle gespielt, dass der jetzige Nds. Verkehrsminister LIES in Sande wohnt.</p> <p>In OLDENBURG hat man sich zunächst nicht gegen die Absichten der DB gewehrt. Im Gegenteil, die Politik hat bis 2010 das Ansinnen der DB sogar tatkräftig unterstützt.</p>
	Brauchen wir die Zustimmung des Landkreises Ammerland für eine Umfahrung entlang der A 29 ?	NEIN, eine andere Frage ist aber die des guten Miteinanders. Deshalb muss auch das Ammerland in die Überlegungen mit eingebunden werden. Nachdem nun das neue Bahnprojekt „Wunderlinie“ zum 2spurigen Ausbau der Bahnstrecke Leer-Oldenburg angegangen wird, ist auch das Ammerland in seinen Interessen vital berührt (insbesondere der Kurort Bad Zwischenahn)
	Brauchen wir für eine Umfahrung erst ein Raumordnungsverfahren ?	NEIN, ein ROV ist ein behördeninternes Abstimmungsverfahren, ohne jede Außenwirkung. Es macht bei raumbedeutsamen Planungen Sinn. Hier ist es entbehrlich ( so ausdrücklich auch unsere Rechtsberater Dr. Porsch und Prof Stür).
	Die Oldenburger SPD will eine „Doppelstrategie“ anwenden. Sie möchte erst den Ausbau der Stadtstrecke beschließen und dann eine Umfahrung angehen. Ist diese Strategie nicht viel Erfolg versprechender ?	NEIN,  So wie die SPD sich das vorstellt, geht das überhaupt nicht. Nach § 7 BHO darf das Geld für die Oldenburger Strecke nicht zweimal ausgegeben werden.
	Aber VM LIES sagt doch auch, dass er zunächst die Strecke durch Oldenburg ausbauen will und dann anschließend eine Umfahrung entlang der A 29 bauen	Nein, Was solche unverbindlichen Aussagen von Politikern im wirklichen Leben wert sind, haben wir ja im Zusammenhang mit den ZUSAGEN des damali-

	<p>will. Kann man dem denn nicht vertrauen?</p>	<p>gen Verkehrsministers Tiefensee gesehen.</p> <p>Im übrigen:</p> <p>1) Lies beim Wort genommen, wäre ein schreckliches Oldenburg „déjà – vu – Erlebnis“: Wie beim Bau der Oldenburger Autobahnen würde dann zum zweiten Mal eine Verkehrsachse mitten durch Oldenburg als Hochleistungsstrasse ausgebaut um dann, wenn dies nicht ausreicht, anschließend eine Bahnstrecke noch zusätzlich um Oldenburg herumzubauen.</p> <p>2) Eine <b>zusätzliche</b> Bahnstrecke in Oldenburg wird nur dann gebaut werden dürfen, wenn die Stadtstrecke mit 300 Zügen in 24 Std pro Richtung ausgelastet ist (d.h. wenn durch die Stadt Tag und Nacht alle 5 Minuten Züge fahren und kein Zug mehr auf die Strecke passt).</p> <p>3) Auch SANDE hat sich nicht darauf eingelassen, erst durch die Gemeinde zu fahren und dann später noch um Sande herum. VM LIES wird seine Gründe haben, das verhindert zu haben.</p>
	<p>Muss die U-Strecke nicht erst in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen werden ?</p>	<p>NEIN. Der derzeit gültige Bundesverkehrswegeplan sieht den AUSBAU der Strecke WHV-OL vor. Damit ist auch eine Umfahrung von Oldenburg möglich, wenn insgesamt weniger als 50 % der Strecken auf der alten Trasse bleiben ( „Ausbau durch Umfahrung“, so alle unsere Rechtsgutachten und nun auch das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts). Auch in SANDE erfolgt der Ausbau durch Umfahrung der Gemeinde.</p>
	<p>Fällt die Stadtstrecke weg, wenn wir eine Umfahrungsstrecke bekommen ?</p>	<p>Nicht unbedingt.</p> <p>Auch hier gilt das Beispiel SANDE .</p> <p>Zunächst einmal gibt es keinen automatischen Wegfall der alten Strecke bei Planfeststellung einer neuen Strecke (Umfahrung) . Vielmehr bedarf es dazu eines eigenen Verwaltungsverfahrens (Entwidmung).</p> <p>Ob die Strecke tatsächlich entwidmet wird, hängt von den Umständen im Zeitpunkt der Fertigstellung der U-Trasse ab (also in ca 10 Jahren).</p> <p>Im Übrigen ist die DB ist sehr zurückhaltend mit einer Entwidmung. Gleichwohl muss zunächst die</p>

		U-Trasse als „Ersatz“ der Stadttrasse geplant werden. Das hat aber haushalterische Gründe
	Das kann doch nicht wahr sein?	<p>Doch, das ist alles belegbar.</p> <p>Der gleichwohl bestehende Widerstand gegen ein Umgehungstrasse könnte auch darin begründet sein, dass man nicht zugeben will, dass die Verantwortlichen in Oldenburg nicht so geschickt verhalten hat wie die in Sande.</p>
	Warum ist die SPD so vehement gegen die Umgehungstrasse?	<p>Dafür gibt es keine überzeugende Begründung.</p> <p>Auf den ersten Blick mögen die Interessen der Speditionswirtschaft und Güterverkehrs besser mit einem Ausbau der Strecke bedient sein und Geld und Arbeitsplätze in die Region bringen. Aber schon auf den zweiten Blick wird deutlich, dass eine Umfahrung gerade für den anlaufenden Hafen die bessere Lösung ist. Denn die Strecke ist – anders als der Ausbau „unter dem rollenden Rad“ – ohne jede Behinderung oder Sperrung der Bahnstrecke möglich und bringt eine nachhaltige Lösung der Verkehrsprobleme.</p> <p>Manchmal dauert es auch etwas länger, bis sich bessere Erkenntnisse herumgesprochen haben. Gerade in Oldenburg haben wir dazu zahlreiche Beispiele zur Stadtentwicklung. So gab es noch in den 80er Jahren den „Milde-Plan“ zum Abriss zahlreicher Bürgerhäuser in der Lindenallee und zur Überbauung der Dobbenteiche für mehrstöckige Bürohochhausbauten für die damalige Bezirksregierung. Ebenso unvorstellbar sind aus heutiger Sicht die damaligen Pläne einer vierspurigen Straße über die verrohrte Haaren und durch den Oldenburger Schlosspark. Aus heutiger Sicht sind das alles „Horrorvisionen“.</p>

	<p>Welche absehbaren Folgen wird der Ausbau der Stadtstrecke für die Entwicklung der Stadt Oldenburg haben ?</p>	<p>Dazu gibt es fundierte Gutachten, die über die Homepage der Stadt Oldenburg einzusehen sind. Dazu soll nur e i n einziger Punkt hinzugefügt werden:          Wenn die Stadtstrecke ausgebaut wird, so wird die Stadtmitte Oldenburgs unvermeidbar zum bedeutendsten Bahndrehkreuz im Nordwesten Deutschlands.          Für den Bundesverkehrswegeplan 2015 haben die Bundesländer Niedersachsen und Bremen zusätzlich den Ausbau der Strecken OL – OS und OL – Leer angemeldet, um den Bedürfnissen des Güterverkehrs zu entsprechen.</p>
	<p>Aber der beabsichtigte Ausbau der Strecke Oldenburg- Osnabrück ist doch auf die Kritik von Bürgervereine in Oldenburg gestoßen.</p>	<p>Ja und ?          Kritik alleine wird diese Pläne nicht verhindern. Nur dann, wenn man auch die Bedürfnisse der Speditionswirtschaft berücksichtigt, kann ein konstruktiver Gegenvorschlag – wie etwa eine vernünftige U-Trassen-Planung – etwas ändern. Kritik und Widerstand allein sind eher ohne nachhaltige Wirkung.</p>
	<p>Können wir denn gegen den Widerstand des Nds. VM, des BMVI der SPD und der DB überhaupt eine Umgehungstrasse realistisch durchsetzen.</p>	<p>JA,          wenn wir auf die noch kommende ökonomische und ökologische Vernunft der Verantwortlichen bauen und eine TRASSE vorweisen können, die gegenüber dem Ausbau der Stadttrasse „vorzugswürdig“ ist.           Wenn alles nichts nutzt, so wird , wenn wir eine „vorzugswürdige Trasse“ haben, der AUSBAU der Stadtstrecke durch ein Gerichtsurteil verhindert werden können.           Da die wirtschaftliche Vernunft dafür spricht, dem JADE-WESER-PORT eine zukunftsfähige Eisenbahnanbindung zu geben, wird sich eines Tages die Einsicht durchsetzen, dass das nur durch eine Umfahrung zu erreichen ist.           Die STRECKE WHV –OLDENBURG ist eine von 9 europäischen Hochleistungsbahnlinien, die die EU mit 26 Milliarden subventioniert.</p>



	<p>Ist der Ausbau der Strecke mit 100 Mio € gegenüber der Umfahrung mit 550 Mio € nicht konkurrenzlos billig. Ist dieses Kostenargument denn nicht ein Totschlagargument ?</p>	<p>NEIN,  1) Wir haben keine gesicherten Zahlen über die Kosten des Ausbaus und der Umfahrung.  2) Die Gutachter der Stadt gehen davon aus, dass dann, wenn jeweils eine neue Huntebrücke eingerechnet wird, das Verhältnis ca 550 (U-Trasse) zu 300 (Stadttrasse) ist.  3) Gleichwohl sind auch die Beträge 300 – 550 nicht in ihren Leistungen vergleichbar:  a) die Stadt hat 17 unbeschränkte Bahnübergänge, dabei allein 8 auf der Strecke WHV – HB.  b) Eine U-Trasse beseitigt alle höhengleichen Bahnübergänge, die Stadttrasse aber nicht.  c) In den Vergleichskosten zur Stadtstrecke (300 Mio) sind nur die Kosten der Beseitigung der Bahnübergänge „Alexanderstraße“ und Stedinggerstraße enthalten. Sollten die weiteren 6 höhengleichen Bahnübergänge beseitigt werden müssen, so dürften weitere ca 150 Mio erforderlich sein.  d) Bei Verzicht auf die Hemmelsberger Kurve verringern sich die 550 Mio um etwa 30 Mio verringern .  e) FAZIT 520 Mio (Ausbau ) zu 450 Mio (Stadtstrecke)</p> <p>Und das BESTE zuletzt:</p> <p>An den Kosten der Umfahrung muss sich die Stadt mit 0 (=NULL) Cent beteiligen, an den Kosten der Beseitigung der Bahnübergänge mit jeweils 1/3 der Kosten</p>
	<p>Dauert die Realisierung U Trasse nicht 30 Jahre und mehr?</p>	<p>NEIN,  es gibt Beispiele, dass solche Planungen in 6-10 Jahren möglich sind. WENN man sich einig ist.  ABER:  In der Zwischenzeit haben wir einen Lärmschutz, der zumindest so gut ist, wie er den Osternburgern nach den Plänen der DB im besten Fall zu Gute kommt.</p>

Abkürzungen:

AZ = Aktenzeichen

BHP= Bundeshaushaltsordnung (Gesetz das die Art und Weise der Ausgaben des Bundes und die Überwachung durch den Bundesrechnungshof regelt)

BLENK = Oldenburger Architekt, der auf der Grundlage früherer Planungen einen Planungsvorschlag zur Verbindung der Bahnstrecke Ol-OS mit der Strecke OL-HB gemacht hat.

BMVBS = Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

DB=Deutsche Bahn AG

db(A) = Schalldruckpegel (=Maßeinheit für Lärm)

EBA=Eisenbahnbundesamt (=Genehmigungsbehörde für Bau und Ausbau von Eisenbahnstrecken)

DEL = Delmenhorst

Entwidmung=Aufgabe der Zweckbestimmung durch einen Verwaltungsakt (Gegensatz zu Widmung)

FAQ = Frequently Ask Questions ( häufige Fragen )

FNP= Flächennutzungsplan ( Planung der Gemeinde aus dem dann konkrete Bebauungspläne abgeleitet werden)

Hemmelsberger Kurve= Bahnquerverbindung in Ol-Osternburg zwischen den Bahnstrecken Ol- HB und Ol – OS

GG= Grundgesetz der Bundesrepublik Deutschland

Milde-Plan= Die Bebauungspläne 390 A und 164 der Stadt Oldenburg sahen eine grundlegende Veränderung des Dobbenviertels vor, um ca 35.000 qm Büroraum für den Verwaltungspräsidenten und seine Behörde zu schaffen

Nds. VM = Niedersächsischer Verkehrsminister

OL – HB = Oldenburg - Bremen

OL-OS= Oldenburg – Osnabrück

PFA=Planfeststellungsabschnitt ( die DB hat die Gesamtstrecke WHV-OL in 6 Abschnitte (6 PFAs) unterteilt, wobei Oldenburg zwar die Nr PFA 1 trägt aber zuletzt ausgebaut wird.

PFB= Planfeststellungsbeschluss

ROV=Raumordnungsverfahren (behördeninternes Abstimmungsverfahren bei raumbedeutsamen Planungen über mehrere Gemeindegrenzen hinweg, grds. sinnvoll aber gesetzlich nicht vorgeschrieben)

TEN =Transeuropäische Netze ( hier: Hochleistungsbahnlinien die europaweite Bedeutung haben und mit Mitteln der EU ausgebaut werden sollen, hier konkret WHV- Genua und WHV - Warschau)

VM= Verkehrsminister

VSP= Verantwortlich im Sinne des Presse