

Heute  
Report  
L.W. Seefeldt  
2011

# „Umgehung ist rasch möglich“

## IBO hält Bahnumgehung auf Oldenburger Gebiet für möglich

Von  
Lars Ruhsam

**Oldenburg. Eine Bahnumgehungstrasse? Nicht möglich, zu teuer, nur langfristig zu realisieren und gefährdet den Lärmschutz entlang der bestehenden Strecke. Mit diesen Argumenten wurde die Möglichkeit, den Bahnverkehr aus dem Stadtgebiet herauszuhalten zumeist begegnet. Doch die Interessengemeinschaft der Bahnlieger in Oldenburg (IBO) ist anderer Meinung. Nicht nur, dass eine Umgehungstrasse möglich sei, sie sei auch sehr zeitnah zu realisieren.**

„Innerhalb von fünf Jahren könnte eine solche Trasse fertig sein“, ist sich Friedrich-Wilhelm Wehrmeyer sicher. Nach Planungen der IBO könnte eine solche Trasse eng entlang der A 29 geführt werden – und zwar ohne große Teile der Nachbargemeinde zu berühren noch die Bornhorster Wiesen zu durchschneiden. Lediglich ein rund 2,5 Kilometer langes Stück der Trasse liege auf Rasteder Gebiet, sagt Reinhard Seefeldt. „Bei dieser Variante werden bewohnte Häuser weitestgehend geschont, bedingt durch die moderne Trassierung der A 29“, erklärt Seefeldt. Rund 20 Häuser seien betroffen, wenn 150 Meter nach jeder Seite bei installierten Lärmschutzwänden zugrunde gelegt würden.

Die IBO-Trasse schwenkt etwa zwei Kilometer nordwestlich des Autobahnkreuzes Oldenburg-Nord nach Osten und wird südwestlich entlang der A 29 geführt. In Höhe Etzhorn wechselt die Trasse auf die östliche Seite um in Neuenwege wieder an die bestehende Streckenführung anzuschließen. „Was die Stadtverwaltung mal als Möglichkeiten der Trassenführung

aufgezeigt hat, gleicht eher einer Nichtmachbarkeitsstudie“, findet Dr. Armin Frühauf. Viel Platz benötigt die IBO nicht für ihre Variante. Entlang der A 29 gibt es eine 40 Meter breite Bauverbotszone. Platz genug für die Bahntrasse, sagt Reinhard Seefeldt. „14 Meter Abstand vom Rand der Autobahn, ein elf Meter breites Gleisbett und drei Meter für einen eventuellen Graben, das sind 28 Meter“, so Seefeldt und verweist auf das Planfeststellungsverfahren für die Rheintalbahn mit genau diesem Bauprinzip und diesen Maße. Eine Computersimulation der Deutschen Bahn für die geplante vierspurige Anschlussstelle Freiburg-West der Rheintalbahn zeigt, wie die Trassenführung entlang der Autobahn aussehen kann. „Es geht also, man

muss nur wollen“, betont Reinhard Seefeldt.

Doch es geht noch viel mehr. Der Ausbau der Bahnstrecke Oldenburg-Wilhelmshaven ist in mehrere Planfeststellungsabschnitte eingeteilt. Die Bereiche II und III (Rastede, Varel) stehen dem Vernehmen nach kurz vor der Planfeststellung. 350 Einwendung hat es dagegen von Oldenburger Bürgern gegeben, die Stadt selber hingegen hatte solche bisher nicht erhoben – bis Mittwoch. In einem Schreiben an das Eisenbahnbundesamt und die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr als zuständige Planfeststellungsbehörden hat die Stadt mitgeteilt, dass sie „den gegenwärtigen Zustand der Planung der Veränderung des Güterbahnver-

kehrs im Zuge der Hinterlandanbindung des im Bau befindlichen Jade-WeserPorts (JWP) als nicht zumutbar betrachtet“. Auf Grundlage der Ratsresolution beteiligt sich die Stadt damit auch an den beiden Planfeststellungsabschnitten, die nicht auf Stadtgebiet liegen. Bisher hat sie dies abgelehnt. Gleichzeitig wird gefordert, jegliche Steigerung des Schienenverkehrs zu untersagen, sofern nicht die zugesagte Lärmschutzmaßnahmen umgesetzt sind. Sollte dies bis zur Inbetriebnahme des JWP nicht realisiert sein, fordert Oberbürgermeister Professor Dr. Gerd Schwandner ein Tempolimit für Güterzüge von 50 km/h, ein Nachtfahrverbot von 0 bis 6 Uhr und den Einsatz von lärmgeminderten Waggons. Lesen Sie mehr auf Seite 3

Hunte  
Report  
24. Juli  
2011

# Stadt äußert Bedenken

Klage gegen Planfeststellung mit Erfolgchancen

Fortsetzung von Seite 1

„Wir begrüßen es sehr, dass der Oberbürgermeister unsere Auffassung teilt, dass auch auf den Streckenabschnitten außerhalb Oldenburgs Interessen der Stadt berührt sind. Aber dennoch bleibt die Einwendung der Stadt hinter den Möglichkeiten und Notwendigkeiten zurück“, erklärt Dr. Armin Frühauf. Auch sie müsse Klage gegen den Planfeststellungsbeschluss für die Abschnitte II und III einreichen, nicht zuletzt, weil ihr Eigentum betroffen sei. Frühauf ist der Meinung, dass Eigentümer und Mieter entlang der Strecke rechtlich prüfen lassen sollten, ob ihre Rechte durch den Ausbau berührt seien und Einwände gegen die Planungen erhoben werden sollten. Diese müssen erhoben worden sein, um gegen den Planfeststel-

lungsbeschluss klagen zu könne.

Aber nicht nur auf verwaltungsrechtlichem Wege könnte eine Klage erfolgreich sein, sondern auch auf zivilrechtlichem. Offenbar wurde die Bahnstrecke 1867 von Großherzog Nikolaus Friedrich Peter eröffnet, ohne dass es vorher ein förmliches Genehmigungsverfahren gegeben hat. Bei Teilen ist die Planfeststellung anscheinend später zwar erfolgt, nicht jedoch die Strecke zwischen Wilhelmshaven-Weißer Floh und Oldenburg-Nedderend.

„Wir hoffen, dass die Stadt selber aktiv wird und Klage einreicht und nicht die Bürger vorschickt. Sie kann zwar nicht für die Bürger klagen, das muss jeder einzelne tun. Aber die Signalwirkung einer Klage durch die Stadt wäre erheblich“, appelliert Dr. Armin Frühauf an den OB und die Stadtverwaltung.



So könnte ein Bahnumgehung nach den Vorstellung der IBO aussehen. Grafik: IBO