

Schriftliche Fragen zum Thema „Notwendigkeit, Machbarkeit und Rentabilität einer Oldenburger Güterumgebungsbahn“

Gestellt von Nicholas Otto, Jg. 11 Altes Gymnasium Oldenburg im Rahmen des Leistungskurses Wirtschaftslehre

Frage 1	Besteht Ihrer Ansicht nach die Notwendigkeit für den Bau einer Umgehungseisenbahntrasse um Oldenburg herum? Spielen zu erwartende Verkehre des JadeWeserPorts eine Rolle bei diesen Überlegungen?
Antwort 1	<p>Ja, unbedingt.</p> <p>Jeder in unserer Region wünscht dem JWP einen großen und nachhaltigen Erfolg und die Voraussetzungen dazu sind gut; der JWP wird der einzige Tiefwasserhafen in Deutschland sein, der auch von den größten Containerschiffen angefahren werden kann. Er hat sogar die Chance, Rotterdam Konkurrenz zu machen.</p> <p>Der Erfolg des JWPs setzt aber auch eine gute Verkehrsinfrastruktur voraus. Es liegt auf der Hand, dass die vorhandene Struktur bei einem Erfolg des Ports belastet und überlastet wird, insbesondere auch die vorhandenen Bahnstrecken von und zum Port, die mitten durch die Stadt Oldenburg führen und von dort sternförmig über Bremen, Osnabrück und Leer in das weitere Bahnnetz gehen. Ca. 20 % des Gesamtumschlags im JWP soll über Bahntrassen abgewickelt werden.</p> <p>Während derzeit auf der Strecke WHV-OL nachts von ca. 23:30 bis 5:00 gar kein Zug fährt und zu den anderen Zeiten nur 8 Güterzüge pro Tag, ist bereits für die erste Ausbaustufe des Hafens eine Zunahme des Güterzugverkehrs auf täglich 86 Züge prognostiziert: Diese Güterzüge werden vornehmlich nachts – etwa alle 15 Minuten – fahren, weil auf der Strecke tagsüber der Personenverkehr Vorrang hat. Die bereits jetzt schon, also vor Eröffnung des Hafens im August 2012, erwogene 2. Ausbaustufe des Hafens wird seine Kapazität weiter erhöhen, womit natürlich weiterer Güterzugverkehr verbunden ist. Bei voller Auslastung der Strecke könnten, wie etwa ein Blick auf andere Bahnstrecken in Deutschland zeigt, täglich 200 – 300 Güterzüge fahren, Tag und Nacht im Abstand weniger Minuten.</p>
Frage 2	Ist dies auch die Ansicht Ihrer Partei/Fraktion?
Antwort 2	<p>Ja.</p> <p>Und das ist, jedenfalls wenn man die anderen im Rat vertretenen Parteien beim Wort nimmt, auch einhellig deren Ansicht. Der Rat der Stadt Oldenburg hat im März 2011 einstimmig eine Resolution verabschiedet, nach der sowohl der vom</p>

damaligen Bundesverkehrsminister Tiefensee versprochene Lärmschutz vor Eröffnung des JWP eingefordert wird als auch die Untersuchung der Möglichkeit einer Bahnumgehungstrasse. Aufgrund dieses Ratsbeschlusses hat die Stadt Oldenburg deshalb eine Machbarkeitsstudie zur Realisierung einer solchen Trasse in Auftrag gegeben, deren Ergebnis für April 2012 erwartet wird. Aufgrund eines weiteren Ratsbeschlusses vom September 2011 sollen die Kosten einer Umgehungstrasse mit den Kosten der Ertüchtigung der Strecke durch Oldenburg hindurch verglichen werden. Zugleich hat die Stadt, da die Zusage des Ministers zum Lärmschutz nicht eingehalten worden ist, entsprechend einem Beschluss des Rates zusammen mit der GSG und anderen privaten Klägern im Oktober 2011 Klage beim Bundesverwaltungsgericht in Leipzig erhoben, um den gebotenen Lärmschutz einzufordern.

Die Parteien im Rat sind sich – und auch z.T. innerhalb der Parteien, auch Teile der Grünen – aber nicht darüber einig, ob die Umgehungstrasse nur eine sehr langfristige Lösung ist oder bereits jetzt, hier und heute, realisiert werden soll und kann. Es geht also darum, ob man sich zunächst einmal mit dem Lärmschutz an der Bahntrasse zufrieden geben soll oder nicht. Dazu werden Zeit- und Kostenkriterien ins Feld geführt und „der Spatz in der Hand“ gegen die „Tauben auf dem Dach“ gegeneinander ausgespielt. Dabei wird sogar argumentiert, dass das Einfordern oder schon allein das Nachdenken über eine Umgehungstrasse den Lärmschutz in Oldenburg gefährdet.

Ich halte ein solches Argument für schlichtweg abwegig.

Wie wir erleben müssen, haben selbst Zusagen von Bundesministern keinen realen Wert. Wir in Oldenburg können uns nur auf das verlassen, was uns gesetzlich zusteht und wir einfordern, ggf. einklagen können. Und da ist es so, dass Oldenburg – vollkommen unabhängig von einer Zusage des Herrn Tiefensee – dort und dann einen Anspruch auf Lärmschutz hat, wo und wann die Strecke elektrifiziert wird.

Da die BAHN aus ökonomischen Gründen eine Elektrifizierung möchte, werden wir – irgendwann – Lärmschutz bekommen, aber nur da, wo noch zu elektrifizieren ist, also auf der Strecke von WHV in Oldenburg bis kurz vor der Einmündung der Bahnstrecke nach Leer. Von da ab in Richtung Bremen und Osnabrück, also über die Pferdemarktbrücke, durch den Bahnhof und Osterburg hindurch besteht kein Anspruch auf „Lärmvorsorge“, weil bereits elektrifiziert ist. Insoweit ist – ohne eine rechtliche Verpflichtung – ein Lärmschutz in Form von „Lärmsanierung“ in Aussicht gestellt, das bedeutet einen um 10 dbA geringeren Lärmschutz, der aber nur dann irgendwann kommen wird, wenn neben dem guten Willen, Versprechen auch einzuhalten, dafür auch Geld vorhanden ist.

Vor die Frage gestellt, Lärmschutz oder Umgehungstrasse bin ich persönlich eindeutig für eine Umgehungstrasse, weil diese eine unvergleichbar bessere und nachhaltigere Lösung für ganz Oldenburg ist. Aber auch diejenigen, die meinen, eine Umgehungstrasse sei nicht zeitnah zu realisieren wie Lärmschutzwände, kommen angesichts der jetzigen Nachrichten, dass jedenfalls vor 2018 – 2020 auch nicht einmal Lärmschutz für die Teilstrecke bis zum Abzweig Leer erfolgen wird, und schon gar nicht eine Unterführung in

	<p>Ofenerdiek, langsam ins Grübeln, ob nicht bei einem solchen Zeithorizont eine Umgehungsstrasse sogar schneller zu realisieren ist. Schließlich muss eine solche Umgehungsstrecke nicht „unter dem rollenden Rad“ gebaut werden und bedarf keiner einzigen Umleitungsstrecke – wie sie etwa an der Alexanderstrasse gebaut werden müsste. Nach meinen Informationen sind die reinen Bauzeiten einer Umgehungsstrasse und einer Trasse durch Oldenburg hindurch mit etwa 3 Jahren zeitgleich, wesentlich sind dazu die Brückenbauwerke. Wie schnell das geht, auf freiem Feld eine Bahnstrecke zu bauen, kann man beim Ausbau der Strecke zwischen Rastede und Jaderberg hautnah beobachten. Innerhalb nicht einmal eines Jahres wird dieser Teil fertig gebaut sein.</p>
Frage 3	<p>Welche Einschränkungen hinsichtlich der Lebensqualität und des Straßenverkehrsflusses hätten die Oldenburger bei einem Nicht-Bau der Trasse zu tragen?</p>
Antwort 3	<p>Die Belastungen für Oldenburg wären verheerend und dramatisch.</p> <p>Ab dem Eisenbahnabzweig Leer Richtung Stadt würde der Güterverkehr vollkommen ungeschützt fahren. In großen Teilen Oldenburgs hätten wir – auch mit Lärmschutzwänden - eine weitere ständige Zunahme des ohnehin hohen Verkehrslärmpegels. Die Nachtruhe von zumindest 20.000 Oldenburger Einwohnern würde tagtäglich in gesundheitsschädigender Weise belastet, weitere Teile der Bevölkerung würden durch Lärmbelastung in ihrer Gesundheit gefährdet. Untersuchungen der WHO im April 2011 haben Verkehrslärm als Ursache für eine Reihe von Krankheiten ausgemacht, darunter Bluthochdruck und Herzinfarkte. Dass Lärm, vor allem schlafstörender Lärm, gesundheitsschädlich ist, ist unbestritten. Anders als bei der Lärmquelle Flugverkehr, bei der inzwischen auch das Bundesumweltamt aus diesen Gründen zunehmend auf die Einhaltung von absoluten Ruhezeiten drängt, ist im Bahnverkehr ein Nachtfahrverbot nicht vorgesehen!</p> <p>Neben den gesundheitlichen Folgen für die Oldenburger Bevölkerung, wären aber auch die wirtschaftlichen „Kollateralschäden“ gravierend.</p> <p>Wertminderungen von 30 – 70 % der Grundstücke im Einflussbereich der Bahnstrecke (ca. 300m beiderseits der Strecke), Minderung von Mieten infolge der bei Mietvertragsabschluss nicht absehbaren Lärmeinwirkungen, Aufwendungen für aktiven und passiven Lärmschutz (also Dämmung und Abschottung der Wohnungen) werden auf insgesamt mehr als 1 Milliarde Euro geschätzt.</p> <p>Hinzu kommen Umwelt- und volkswirtschaftliche Schäden durch kilometerlange KFZ- Schlangen vor den verbleibenden beschränkten Übergängen.</p> <p>Das Stadtbild Oldenburgs würde sich nachteilig verschlechtern, man denke nur an die Errichtung von Lärmschutzwänden von 4 – 5 Metern Höhe. Hinzu käme die Gefahr der Verslammung ganzer Wohnbezirke entlang der Bahnlinie. Bisher sehr gute und stadtnahe Quartiere mit vielen denkmalgeschützten und</p>

	<p>stadtbildprägenden Gebäuden würden herunterkommen und in der Gefahr der Herausbildung von Problemgebieten sein. Viele der z. T. älteren Gebäude würden den zunehmenden Erschütterungen nicht standhalten.</p> <p>Hinzu kommt die allzeit gegenwärtige Gefahr von schwersten Unfällen unter Beteiligung von Zügen mit explosiven oder hochgiftigen Gefahrgütern, die nach den bereits jetzt vorliegenden Genehmigungen von entsprechenden Lagern in Wilhelmshaven regelmäßig zu erwarten sind.</p> <p>Nicht nur diese gefährlichen Güter, sondern auch die sehr schlechte Erreichbarkeit der Bahnstrecke für Rettungskräfte im innerstädtischen Bereich bergen eine ständig latente Gefahr für Leib und Leben von tausenden von Oldenburger Bürgern. Beispiele für die Folgen solcher Unfälle gibt es reichlich, nicht nur in Entwicklungsländern, sondern auch in Westeuropa und auch in Deutschland. Man stelle sich nur einmal vor, ein Güterzug mit explosivem Gefahrgut verunglückt im Einmündungsbereich der Bahnstrecke nach Leer und ergießt den Inhalt seines Kesselwagens in die Tiefgarage der Heiligengeisthöfe. Viele Menschen würden bei der unausweichlich folgenden Explosion sterben; sehr große Teile der Stadt würden zerstört.</p>
Frage 4	Gäbe es ebenfalls solche Einschnitte, sollte die Umgehungsbahn gebaut werden?
Antwort 4	Nein.
Frage 5	Es gibt mehrere Vorschläge für die Führung der Trasse. Welche favorisieren Sie, unabhängig davon, ob Sie den Trassenbau befürworten oder nicht?
Antwort 5	<p>Eine sachgerechte Lösung auf Oldenburger Gebiet kann nur in einer Umgehungstrasse entlang der Autobahn A 29 gefunden werden, und zwar so eng wie möglich an und parallel zu dieser Trasse.</p> <p>Während die Strecke durch Oldenburg ca. 20.000 Bürger tagtäglich unmittelbar beeinträchtigt, dürfte sich der vergleichbare Kreis der Betroffenen hier zwischen 80 und 100 Personen bewegen. Eine solche Trasse würde sich in einem sehr konfliktarmen Korridor bewegen können. Der genaue Trassenverlauf sollte aber den Fachleuten unter Abwägung der Interessen von Menschen- Natur – und Landschaftsschutz überlassen bleiben ebenso wie auch Detailfragen des optimalen Schutzes von Natur- und Landschaft einschließlich notwendiger Kompensationsmaßnahmen. Dabei kann darauf verwiesen werden, dass die Schutzanforderungen bei einem Neubau der Trasse grundsätzlich höher sind als beim Ausbau einer vorhandenen Trasse.</p> <p>Es entspricht modernen Planungserkenntnissen, Infrastrukturtrassen zu bündeln und sie dort anzusiedeln, wo das Konfliktpotential so gering wie möglich ist, im konkreten Fall also dort, wo ohnehin bereits eine Belastung vorliegt und eine</p>

	weitere Trasse keine wesentlich höheren Belastungen erwarten lässt.
Frage 6	Welche wirtschaftlich positiven und negativen Folgen erwarten Sie vom Bau der Trasse für Oldenburg?
Antwort 6	<p>Die Umgehungstrasse hat keinerlei negative Folgen für Oldenburg. Der Bau hat vielmehr ausschließlich positive Folgen:</p> <p>Selbst für die wenigen in der Nähe der Trasse wohnenden Personen, die ja allesamt in unmittelbarer und ungeschützter Nähe zur Autobahn A 29 wohnen, wird sich bei einer sachgerechten Planung die derzeit vorhandene Belastungssituation wesentlich verbessern, weil bei einer strikt parallelen Führung der Bahntrasse zur A 29 der für die Bahntrasse gesetzlich gebotene umfangreiche Lärmschutz ebenso den Lärm der Autobahn mit abfangen kann. Bisher ist an der A 29 in den betreffenden Bereichen kein Lärmschutz vorhanden.</p> <p>Wirtschaftlich positiv für Oldenburg wirkt sich das Bauvorhaben selbst aus: Es beschäftigt Unternehmen und Arbeitnehmer im Planungsbereich und Ausführungsbereich von Ingenieur-, Landschafts-, Tief-, Gleis-, Brücken und Lärmschutzbau mit dazugehörenden Zuliefer- und Speditionsfirmen. Es beflügelt den Bau- und Wohnungsbau entlang der alten Bahnstrecke und ermöglicht im Falle der – möglichen - Aufgabe der Strecke neue Bebauungen.</p> <p>Die Neubaustrecke kann den bisher nicht bahnmäßig angebundenen Oldenburger Hafen erschließen und wirtschaftlich erheblich stärken und neue wirtschaftliche Perspektiven eröffnen.</p> <p>Im Bereich des Stadthafens – bis hin zur derzeitigen Klappbrücke - wird ein attraktives neues Quartier „Wohnen am Wasser“ (mit Wasserblick) realisierbar, was anderenfalls an dem nächtlichen Lärm der Güterzüge scheitern würde.</p> <p>Das Stadtbild Oldenburgs würde nicht weiter durch Lärm und Schrankenschließzeiten beeinträchtigt, da auf der Strecke – soweit sie nicht vollständig geschlossen wird, nur noch maximal ½ stündiger Personenverkehr der NW-Bahn stattfinden würde. Martialische Über- und Unterführungen etwa der Alexanderstraße oder in Ofenerdiek würden ebenso entbehrlich wie der Druck auf die Notwendigkeit weiterer Unterführungen etwa an der Stedinger Strasse.</p>
Frage 7	Welche Vorteile und Nachteile im wirtschaftlichen Sinne erwarten Sie bei einem Nicht-Bau der Trasse für Oldenburg?
Antwort 7	

	<p>Von einem Nichtbau der Umgehungstrasse würde vor allem die Gesundheitsindustrie und in einem geringen Maße auch die Ausbauindustrie (Lärmschutzfenster, Dämmung der Häuser) profitieren. Ärzte, Krankenhäuser, Apotheken und Rehaeinrichtungen würden im Zusammenhang mit den aufgeführten Gesundheitsschäden ebenso profitieren, wie Teile der Baubranche.</p> <p>Allerdings würden den wirtschaftlichen Vorteilen bei der Gesundheitsindustrie erhebliche Nachteile im Bereich der Aufwendungen der Kranken- und Rentenversicherung gegenüberstehen, den Vorteilen im Ausbaugewerbe Nachteile im weiteren Immobiliensektor (Wertverluste, Einnahmeverluste) wie bereits unter Punkten 3 und 6 angesprochen.</p> <p>Weitere Nachteile bestehen im Zusammenhang mit der Verkehrsbelastung durch erheblich längere Schrankenschließzeiten und zu erwartende Ausfälle an der alten Eisenbahnhubbrücke für alle davon betroffenen Firmen (insbesondere Transportgewerbe) und Arbeitnehmer (längere Fahrtzeiten von und zur Arbeit).</p>
Frage 8	Wann könnte Ihren Erfahrungen und Ansichten nach eine solche Güterumgehungsbahn eröffnet werden?
Antwort 8	<p>Die reine Bauzeit einer Umgehungstrasse wird nach den von mir eingeholten Informationen etwa 3 Jahre betragen.</p> <p>Entscheidend ist aber die Planungsdauer, die nur schwer einzuschätzen ist.</p> <p>Wenn alle an einem Strang ziehen und sich grundsätzlich einig sind, dass eine Umgehungstrasse gewollt ist, dürfte die Planungszeit einschließlich der notwendigen Zeit für die Aufstellung entsprechender Landschaftspläne und Ingenieurpläne ebenfalls ca. 3 Jahre betragen, so dass die Strecke in 6 Jahren stehen könnte.</p>
Frage 9	Welche Zukunftsperspektiven sehen Sie für den JadeWeserPort und seine wirtschaftliche Bedeutung?
Antwort 9	Sehr gut, Siehe dazu unter 1)
Frage 10	Abschließende Frage: Welche politisch-ökonomischen Akteure würden aus der Realisierung des Bauvorhabens profitieren, wer würde das Nachsehen haben?
Antwort 10	Der Bau einer Umgehungsstrecke würde vor allem der Stadt Oldenburg und ihrer Entwicklungsmöglichkeiten zu Gute kommen, aber auch dem JWP selbst, also seinem Umschlag und damit der Export/Importbranche. Er ermöglicht

	<p>eine kreuzungsfreie Umfahrung von Oldenburg ohne Langsamfahrstrecken durch Oldenburg hindurch.</p> <p>Die Baukosten einer Umgehungsstrecke liegen nicht höher als die Kosten eines Ausbaus durch Oldenburg hindurch. Soweit darauf verwiesen wird, dass der Unterhalt von 2 Bahnstrecken (Personenverkehr auf der alten Strecke und Güterverkehr auf der neuen Strecke) zu teuer sein soll, so mag das vielleicht für den Betreiber der Bahnstrecke gelten, mit Sicherheit jedoch nicht gesamtwirtschaftlich. Man rechne nur einmal für 1 Jahr die kürzere Fahrzeit aller Güterzüge OL- WHV und zurück zusammen; nur ein Teil der erzielten Mehrgewinne würde für die Unterhaltung der ca. 12 km Neubaustrecke ausreichen.</p>
--	--