

Dr. Armin Frühauf

Nachfolgend der Wortlaut des Beschlusses, den der Rat gestern, am 26.11.2012 mit großer Mehrheit (Stimmen von B90/DIE GRUENEN, CDU, FW, DIE LINKE und PIRATEN und OB) gefasst hat.

Die SPD, FDP/WFO haben sich komplett enthalten, ebenso 2x CDU.

Es gab nur 1 Gegenstimme: NPD

Beschluss:

I. Präambel:

Die zwingend erforderliche Positionierung der Stadt Oldenburg im anstehenden PFA 1 stellt den Rat der Stadt vor eine für die Entwicklung von Oldenburg bedeutsame Entscheidung.

Es geht darum, ob die Stadt es hinnehmen will, dass auf unabsehbare Zeit die Bahngüterverkehre von und zum Jade-Weser-Port mit der Möglichkeit der Ausnutzung aller Oldenburger Bahntrassen bis zur technischen Belastungsgrenze (derzeit 300 Güterzüge/24 Stunden auf jeder Oldenburger Strecke) mitten durch Oldenburg, seine Wohngebiete und seinen historischen Kernbereich gefahren werden oder nicht.

Die Notwendigkeit einer nachhaltigen, zukunftsfähigen städtebaulichen Entwicklung von Oldenburg erfordert ebenso die rasche Lösung der Güterbahnproblematik. Alle Planungen zur Lösung der Bahnproblematik müssen mit bestehenden und beabsichtigten Planungen der Stadt Oldenburg zu vereinbaren sein. Die im Konflikt angelegten Chancen müssen erkannt und intelligent genutzt werden.

II. Forderung:

1. Die Stadt Oldenburg fordert die DB – Netze auf, im anstehenden PFA 1 die konkreten Stadtplanungsabsichten der Stadt Oldenburg zu berücksichtigen und deshalb die Planfeststellung einer Umfahrung von Oldenburg zu beantragen.

2. Bund und Land werden aufgefordert, die Planungsabsichten der Stadt zu respektieren, aktiv zu unterstützen und die dazu erforderlichen Finanzmittel bereit zu stellen.

3. Die Bahnumfahrung um die Stadt Oldenburg soll parallel und möglichst eng an die BAB A 29 angelegt werden. Naturschutzbelange und der berechnete Schutz von Anliegerinnen und Anliegern sind zu berücksichtigen. Deren Immissionsbelastung muss nach Bau der Bahnstrecke niedriger sein als ohne diese Strecke. Das FFH – Gebiet ist nicht zu berühren.

4. Die Umfahrung soll sofort als Maßnahme des „Ausbaus durch Umfahrung“ ebenso wie in Sande auf der Grundlage des derzeit aktuellen Bundesverkehrswegeplanes erfolgen. Zusätzlich soll zu aller Vorsicht die Strecke aber auch zum neuen Bundesverkehrswegeplan angemeldet werden.

5. Es ist zu gewährleisten, dass die Realisierung einer denkbaren Umgehungstrasse nicht durch beginnende Ertüchtigungsmaßnahmen jeder Art an und im Umfeld der Bestandstrasse gefährdet werden kann bzw. gefährdet wird.

ERLÄUTERUNG

1)Präambel und die Beschlussforderungen 1) – 4) entsprechen dem Antrag von B 90/DIE GRUENEN, Forderung 5 ist auf Vorschlag der CDU/FW in den Antragstext aufgenommen worden.

2)Der so gefasste Mehrheitsbeschluss stützt sich auf die nachfolgende Begründung des Antrags von B 90/DIE GRUENEN

Begründung:

Die Stadt braucht die Planung der Bahn nicht als „schicksalhaft“ entgegen zu nehmen. Denn sie hat ein verfassungsrechtlich garantiertes Planungsrecht, das die Bahn berücksichtigen muss (Art. 28 Abs. 2 GG; Urteil des BVerwG 2.8.2006, Aktz: 9 B 9.06; Stürer in DVBl 2012, 1104). Damit die Belange der Stadt aber überhaupt berücksichtigt werden können, müssen sie auch geäußert werden. Je früher desto besser.

Was jedoch nicht geht, ist ein Ausbau der Stadtstrecke und anschließend ein Bau einer Umgehungstrasse. Denn das verbietet § 7 BHO (Bundeshaushaltsordnung).

Deshalb muss die Stadt sich entscheiden, und zwar rechtzeitig vor Beginn des PFA 1. Eine Untätigkeit der Stadt hieße, Gestaltungsmöglichkeiten für die Stadt zu verwirken und die betroffenen Bürgerinnen und Bürger im Stich zu lassen. Sie wären dann darauf angewiesen, das Ziel einer Umgehungstrasse in zahlreichen Einsprüchen und langwierigen gerichtlichen Auseinandersetzungen zu verfolgen. Kommunale Planungsrechte kann der Bürger aber nicht mit Erfolg geltend machen. Das kann nur die Stadt Oldenburg.

Die Stadt ist daher verpflichtet, ihre Forderung auf eine Umgehungstrasse bei der DB unter Hinweis auf ihre städtebaulichen Entwicklungsmöglichkeiten einzufordern. Dass eine Umgehungstrasse neue Gestaltungsräume für die Stadt Oldenburg eröffnet, ist offensichtlich. Deswegen ist es erforderlich, so bald wie möglich das Planungsinteresse der Stadt deutlich anzubringen. Nur dann kann dem auch entsprochen werden. Die Gemeinde Sande hat das mit Erfolg getan und sich mit ihre Vorstellungen durchgesetzt.

Alle im Rat der Stadt vertretenen Parteien haben in einer Resolution vom März 2011 eine Umgehungstrasse eingefordert, IHK und Hafenwirtschaft haben sich dem inzwischen angeschlossen.

Im Einzelnen:

1) Der Ausbau der vorhandenen Strecke mitten durch die Stadt widerspricht den städtebaulichen Plänen der Stadt Oldenburg.

1. Seit den 90er Jahren wird das städtebauliche Konzept „Wohnen am Wasser“ verfolgt. Dieses ist mit einer Güterverkehrstrasse in unmittelbarer Nähe nicht zu realisieren.

2. Das zurzeit im Verfahren zur Aufstellung eines Bebauungsplanes befindliche Projekt „Alter Stadthafen“

ist nach derzeitigem Stand trotz einer mit 6 m Höhe geplanten Lärmschutzwand so nicht zu realisieren.

3. Gleiche Probleme bestehen bei einer Wohnbauplanung auf der gegenüberliegenden Seite der Hunte. Dort bestehen konkrete Planungsabsichten auf vorhandenen Flächen. Zudem kann damit gerechnet werden, dass das gesamte Areal zwischen Stedingerstraße, Amalienstraße, Kanal und Hunte einer geordneten städtebaulichen Entwicklung zugeführt werden kann (verdichtetes, stadtnahes Wohnen am Wasser) (siehe NWZ 29.10.2012 „Peguform....“).

4. Lärmprobleme müssen auch bei den Überlegungen der Stadt, ein neues Wohngebiet im Bereich der Straße „Am Bahndamm“ auszuweisen, einkalkuliert werden (zu den Plänen: Stadtbaurätin Nießen in der NWZ vom 17.11.12). Die DB schließt nicht aus, J-W-P- Güterverkehre auch über die Strecke Oldenburg-Osnabrück zu fahren (siehe Pkt. 7).

2) Am 16.04.2012 hat das Planungsbüro NWP eine Studie zur Machbarkeit einer Umgehungsstrasse erstellt. Danach ist es möglich, eine Trasse im unmittelbaren Windschatten der A 29 zu bauen, bei der kein Naturschutzgebiet durchquert und es nur geringe Betroffenheit von wenigen Anliegerinnen und Anliegern geben wird.

3) Am 27.02.2012 hat das Akustikbüro Dr. Nocke eine Untersuchung zu den Schallauswirkungen einer Bahnstrecke parallel zur A 29 vorgelegt. Danach erhöht sich der Schallpegel selbst dann nur unwesentlich (um 1 db(A) tags / 2 db(A) nachts), wenn keinerlei Schallschutzmaßnahmen erfolgen. Bei Berücksichtigung von Schallschutz wird sich die Situation für die Anliegerinnen und Anlieger sogar gegenüber dem Istzustand wesentlich verbessern (mind. um 10 db(A)). Der Grund liegt in der derzeit vorhandenen vollkommen ungeschützten Dauerlärmbelastung der Anliegerinnen und Anlieger durch die A 29. Je nach Ausführung der Schutzmaßnahmen können sogar noch erheblich günstigere Werte erreicht werden.

4) Am 18.09.2012 hat die Stadt Oldenburg einen – neuen - Kostenvergleich zwischen einer Umgehungsstrasse und der Ertüchtigung der Stadttrasse vorgelegt. Danach ist eine Umgehungsstrasse kostengünstiger als der Ausbau der Stadtstrecke (267 Mio. zu 276 Mio.). Die Kostenschätzungen enthalten jeweils neue Brückenbauwerke.

5) Bei einem Ausbau der Stadtstrecke muss sich die Stadt Oldenburg an den Kosten der Beseitigung höhengleicher Bahnübergänge grds. mit 1/3 beteiligen. U.U. gibt es zum Anteil der Stadt einen Zuschuss von 75% = 3/4 (wenn Geld vorhanden ist). Es bleibt aber in jedem Fall ein Kostenanteil von $1/3 \times 1/4 = 1/12$ der Kosten.

6) Bei einer Neubaustrecke muss sich die Stadt an den Kosten der Straßenüberführungen **n i c h t** beteiligen, was bei der hohen Verschuldung der Oldenburgs vorzuziehen ist. Gefahrgüter, z.B. radioaktive Substanzen haben im Außenbereich ein geringeres Gefährdungspotential. Bahnunfälle sind möglich, so dass ihre Folgen mitbedacht werden müssen.

7) Unbestrittene Kapazitätsgrenze **a l l e r** Oldenburger Bahnlinien sind 300 Züge/24 Std. Bei Ausbau der Strecke darf die Bahn die Strecke so auslasten, was sie bei Notwendigkeit beabsichtigt zu tun (so Vertreter der DB beim runden Tisch, s.a. UBA-Studie „Schienennetz 2025/2030“ Seite 18).

- 8) Die Belastbarkeit aller betroffenen 4 Oldenburger Eisenbahnbrücken ist weitgehend ungeklärt. Untersuchungsergebnisse für die Brücken Melkbrink, Elsässerstraße, Ziegelhofstraße und der Huntequerung liegen bisher nicht vor.
- 9) Auf der 310 m langen Pferdemarktbrücke ist aus statischen Gründen eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 60 km/h nötig (Gutachten des Sachverständigen Dipl. Ing. Wörner vom 21.09.2011). Ebenfalls kann aus Gründen der fehlenden Tragfähigkeit keine Lärmschutzwand auf der Brücke errichtet werden. Die Bahn selbst plant deswegen eine aufwändige „Vorbaukonstruktion“.
- 10) Oldenburg hat 20 höhengleiche Bahnübergänge. Der Verkehr von und zum JWP zieht gravierende Probleme an den Bahnschranken in Ofenerdiek, Bürgerfelde und Osternburg nach sich.
- 11) Die Fa. Bunte hat in einem Schreiben vom 18.01.2012 die Bauzeit einer Umgehungsstrasse mit 5-6 Jahren angegeben. Darin ist eine Zeit von ca. 2 Jahren, die zum Absacken evtl. auszutauschenden Bodens benötigt wird, enthalten. Solche Maßnahmen sind u.U. nicht erforderlich, wenn man eng genug an die vorhandene BAB herangeht.
- 12) Auch bei Ausbau der Strecke kommt der Lärmschutz nicht sofort, sondern nicht vor 2018 (laut DB). Es ist mit massivem Widerstand gegen einen Ausbau der Stadttrasse zu rechnen, was zu Verzögerungen führen kann.
- 13) Das von der DB am 08.10.2012 vorgestellte Lärmschutzkonzept entlang der Stadtstrecke von Norden bis zum Hauptbahnhof mit 4 m hohen Wänden kann keinen hinreichenden Schutz bringen. In einem Korridor von 300 m parallel zur Bahnstrecke verbleiben 40 % ohne ausreichenden Schutz, in Ofenerfeld sogar 60 %. Bei diesen „ungelösten Schutzfällen“, werden die gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwerte überschritten werden. 100 % Schutz ist zwar möglich, erfordert aber Wände von 9 – 10 m Höhe. Das ist weder städtebaulich tragbar noch könnte es rechtlich eingefordert werden.
- 14) Ab dem Hauptbahnhof in Richtung Bremen, d.h. insbesondere für Osternburg, ist keine Lärmvorsorge vorgesehen, hier wird es allenfalls eine Lärmsanierung minderer Qualität geben (10 db(A) weniger Schutz).