

**FAQ**  
 zur Oldenburger Bahnproblematik

Stand: 28.01.2014

**A. LÄRMSCHUTZ**

Hängt der Lärmschutz an der Bahnstrecke WHV - Ol davon ab, dass die Strecke mitten durch die Stadt ausgebaut (elektrifiziert) wird ?

Nein, die DB ist zum Lärmschutz (Schutz der Nachtruhe der Oldenburger) schon **alleine** deshalb verpflichtet, weil durch den Ausbau der Strecke nördlich von Oldenburg (bisher Ein-, nun Zweigleisigkeit in Rastede und Jaderberg ) wesentlich mehr Züge auch durch Oldenburg fahren können.

Die DB ist rechtlich verpflichtet, den Lärmschutz **sofort** 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.

Kann man diese Aussage überprüfen?

Ja,  
 1)Das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 21.11.2013 (AZ 7 A 28.12) hat dies so auf die Klage von 3 privaten Kläger entschieden. Die schriftlichen Urteilsgründe liegen zwar noch nicht vor, der Vorsitzende Richter hat aber so das Urteil zu Gunsten der Kläger mündlich begründet.

2)Auch die Stadt Oldenburg sieht das im Übrigen – inzwischen – genau so. Sie hat deshalb am 18.12.2013 mit dieser Begründung erneut Einwendungen im Planfeststellungsverfahren (diesmal PFA 4 für Sande) erhoben, weil auch im PFA 4 durch Ausbau der Strecke in SANDE die Kapazität der Strecke zu Lasten Oldenburgs weiter erhöht wird. Die Ausgangslage ist daher

		<p>wie im Verfahren des gewonnenen Prozesses gleich.</p> <p>3) Im Übrigen enthält aber auch schon der Planfeststellungsbeschluss zum Jade-Weser-Port vom 20.3.2007 auf S. 108 exakt eine „Zusage“ gleichen Inhalts. Diese Zusage ist damals eine der Voraussetzungen der Genehmigung des JWP gewesen.</p> <p>Allerdings hat sich daran keiner an diese Zusage gehalten.</p> <p>4) In den Akten des BMVBS befindet sich die schriftliche Zusage des damaligen SPD-Verkehrsministers TIEFENSEE vom 7.2. 2007 mit exakt diesem Inhalt und eine inhaltlich gleichlautende Bestätigung des damaligen SPD-Staatssekretärs Großmann vom 13.2.2009.  <i>(Anm.: Lt FOCUS soll SPD- Ex –Staatssekretär Achim Grossmann neuer Aufsichtsratsvorsitzender der DB werden).</i>  Diese „Zusagen“ sind allerdings keine besonderen Entgegenkommen gegenüber den Oldenburgern, wie die SPD immer behauptet hat, sie geben lediglich nur das wieder, was auch schon damals eindeutige Rechtslage war.</p> <p>Allerdings wurden weder die Rechtslage noch die „Zusage“ von DB, EBA, Bund oder Land befolgt.</p> <p>5) Der Stadt Oldenburg liegen im Übrigen die Rechtsgutachten namhafter Fachjuristen vor, die diese Aussagen bestätigen (u.a. RA Prof. Dr. Dombert, RA Dr. Porsch, RA Prof. Dr. Stürer)</p>
	<p>Warum ist denn aber der Lärmschutz an der Bestandsstrecke bisher nicht angebracht worden ?</p>	<p>Darüber kann man trefflich spekulieren !</p> <p>Die Interessenlage legt den Schluss nahe, dass es für die Gegner einer Bahnumfahrung von Oldenburg vorteilhafter war, die Rechtslage einfach zu missachten. So konnte man, wie auch tatsächlich erfolgt, „Lärmschutz gegen Umfahrung“ gegeneinander ausspielen und für den Ausbau der Stadtstrecke werben.</p> <p>Sich verklagen zu lassen, war zudem für die DB wesentlich billiger, als in den gebotenen Lärmschutz zu investieren. Zudem hatte die DB im Falle eines Prozesses etwas in der Hand, das sie sich zur Vermeidung eines nachteiligen Urteils</p>

		<p>im Wege eines Vergleiches „abringen“ lassen konnte.</p> <p>Mit einem Vergleich konnte ein Urteil verhindert werden, welches nicht nur erhebliche Kosten ausgelöst hätte, sondern auch für andere Fälle die Position der DB geschwächt hätte.</p> <p>Daneben bringt ein Vergleich zur Beilegung eines Prozesses dem „Nachgebenden“ einen erheblichen Imagegewinn, der im politischen Umfeld positiv wirken kann. Ein Vergleich kann als ein Entgegenkommen, im Idealfall sogar als eine „Win-Win-Situation“ dargestellt werden mit der dann alle zufrieden sind, auch die „Nörgler“.</p> <p>Die breite Öffentlichkeit kann ohnehin die Komplexität des Themas (auch nicht für die Stadtentwicklung) einschätzen und ist vom Thema „Lärmschutz“ eher genervt. Sie wäre daher mit einem Vergleich beruhigt und zufrieden.</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>Das o.a. Kalkül ging auch tatsächlich auf:</p> <p>Zwar hatte die Stadt Oldenburg (wegen der Zweigleisigkeit in Rastede) einen Prozess zum sofortigen Lärmschutz in Oldenburg angestrengt, dann aber den von der DB vorgeschlagenen Vergleich abgeschlossen, obwohl der Inhalt des Vergleiches sehr weit hinter den gesetzlichen Verpflichtungen der DB/EBA zurückbleibt.</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>Wie nun das Eisenbahnbundesamt (EBA) und die DB den gebotenen Schutz organisieren, ist zunächst einmal deren Sache.</p> <p>Der „aktive“ Lärmschutz besteht in der Unterlassung des Lärms (Nichtfahren oder Fahrverbote), Verminderung an der Lärmquelle (Langsamfahrgebote, geräuscharme Fahrzeuge und Waggon u.ä. ) oder Ver- bzw. Behinderung der Lärmausbreitung (Lärmschutzwände). 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 denn ?	Der „Bahnbonus“ ist ein exklusiver Vorteil, der nur der DB 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. Dieser Rabatt (Bonus ) wird von den errechneten Werten zu Gunsten der DB einfach abgezogen. Wenn wir also von 60 dbA als Grenzwert ausgehen, so ist das (zu Gunsten der DB) tatsächlich ein Wert von 65 dbA.
	Wie kam es denn zu diesem Rabatt für die DB ?	<p>Die Lobby der Eisenbahn hatte in den 60er Jahren des letzten Jahrhunderts die Politiker davon überzeugen (überreden) können, dass Bahnlärm nicht so schädlich sei wie anderer Lärm. Begründet hat dies die Lobby mit dem Hinweis, dass Bahnlärm in der Gesellschaft besser akzeptiert würde als anderer Lärm. Dabei kam der Lobby sehr zugute, dass der Gesetzgeber den Verkehrslärm für den Verursacher ohnehin besser bewerten wollte (und auch hat) als anderen Lärm, zB den in der Diskothek oder den Lärm am Arbeitsplatz. Denn anders als bei solchen Lärmquellen werden (bis heute) beim Verkehrslärm keine Spitzenwerte bewertet, sondern ein in einem komplizierten Berechnungsverfahren nivellierter Lärmpegel, dem die Spitzen genommen werden.</p> <p>Und es kommt noch besser für die DB:</p> <p>Treffen die Wirkungen von 2 Bahnlinien oder</p>

		<p>mehr räumlich aufeinander, so darf jede Bahnlinie für sich die Grenzwerte ausschöpfen und darüber hinaus auch noch zusätzlich jede für sich den Bahnbonus. Eine Zusammenrechnung des Lärms unterschiedlicher Quellen findet nicht statt.</p> <p>Inzwischen hat man allerdings zumindest den Bahnbonus als abwegig erkannt: Seit 1 Jahr ist auch in der Politik Konsens, dass es für den einzelnen Menschen gleich bleibt, welcher Lärm ihn gesundheitlich belastet. Die Gesundheit des Menschen unterscheidet nicht, ob der Mensch wegen Bahn-oder Fluglärm aufwacht und nicht schlafen kann.</p>
	Warum gibt es den Bahnbonus denn immer noch. Soll er nicht abgeschafft werden?	<p>Im Prinzip ja. ABER erst für Planfeststellungsverfahren, die ab dem 1.1.2015 beginnen.</p>
	Hat der „Bahnbonus“ für Oldenburg eine praktische Bedeutung?	<p>Ja:</p> <p>Bei Ausbau der Stadtstrecke kann die DB den Bahnbonus abziehen, beim Bau einer Bahnumfahrung aber nicht.</p> <p>Alle möglichen Betroffenen einer Umfahrungsstrecke haben daher gegenüber den Anliegern der Stadtstrecke einen um 5 dbA besseren Lärmschutzanspruch:</p> <p>1) Da das Planfeststellungsverfahren zum Ausbau der Strecke durch Oldenburg bereits 2013 beantragt worden ist, darf die DB bei Ausbau der Stadtstrecke 5 dbA mehr Lärm verursachen.</p> <p>2) Wenn es zum Bau einer Umgehungsstrasse kommt, so wird das nicht vor 2015 beantragt werden.</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</p>

		<p>Sanierungsschutz jedoch nicht:</p> <p>1) Der Grundrechtsschutz kann eingeklagt werden, notfalls beim Bundesverfassungsgericht. Er setzt voraus, dass <i>b e w i e s e n</i> 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 Oldenburg 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 die Strecke tatsächlich ausgebaut wird.</p> <p><b>ABER:</b></p> <p>1) Hier ist – in Oldenburg noch bis 2015 – der Bahnbonus (5 dbA) abzuziehen, so dass wir bei real 54 dbA/nachts sind.</p> <p>2) Dieser <b>beste</b> Schutz wird nach der Rechtsprechung allerdings nur garantiert, wenn das nicht insgesamt zu teuer wird. Der DB wird gestattet, 40 % aller Anlieger ohne diesen Schutz lassen. Die Rechtsprechung nennt dieses Privileg den „goldenen Schnitt“. Das dabei die DB den „Schnitt“ macht und nicht der Bürger, ist offensichtlich. Denn hier werden die Gesundheitsbelange des Bürgers gegen die finanzielle Belastung des Staates (der das letztlich zahlt) abgewogen.</p>
	<p>Aber die Stadt Oldenburg hat doch einen gerichtlichen Vergleich abgeschlossen, wonach die DB „vorgezogenen“ Lärmschutz einbauen will? Was ist denn damit ?</p>	<p>Tatsächlich hat die Stadt auf Vorschlag der DB am 5.7.2012 den begonnenen Prozess durch einen „Vergleich“ beendet. Dieser „Vergleich“ begründet aber – anders als allgemein üblich – keinen vollstreckbaren Anspruch (<i>Anm: ein Gerichtsvergleich ist regelmäßig verbindlich und wie ein Urteil, das er ja ersetzen soll, vollstreckbar, ggf. durch einen Gerichtsvollzieher</i>).</p> <p>Der „Vergleich“ der Stadt Oldenburg ist hingegen</p>

nicht vollstreckbar, sondern nur eine unverbindliche Absichtserklärung der DB, eine so genannte „good will“ Erklärung.

Die DB hat diesen Vergleich durchsetzen können und so ihre Prozessniederlage, konkret das Urteil, wie es nun am 21.11.2013 für 3 private Kläger erfolgt ist, im Prozess der Stadt vermeiden können.

Aufgrund des Urteils der privaten Kläger steht allerdings nicht nur fest, dass die DB zum sofortigen Lärmschutz verpflichtet war, sondern auch, dass das EBA nun überlegen muss, ob es den gebotenen Schutz der Nachtruhe nicht durch Befahrensbeschränkungen (Nachtfahrverbote/Langsamfahrgebote) herstellt.

Unabhängig davon ist aber auch der Inhalt der Absichtserklärung der DB nicht sehr viel wert und dieses „Bisschen“ bisher (Anfang 2014) auch bei weitem nicht eingelöst:

1)Der „in Aussicht gestellte“ Lärmschutz betrifft nur den „passiven“ Lärmschutz. Das Schutzniveau wird zudem auch noch um die fiktive Wirkung von Lärmschutzwänden (die es heute überhaupt noch nicht gibt) gemindert (es fehlt eine Schutzwirkung von bis zu 18 dbA).

Lärmschutzwände werden – wenn es nach der DB geht - frühestens 2020 errichtet.

Damit verbleiben die wesentlichen Teile des Gebäudes (zur Höhe von 5m + Bahndamm) ohne jeglichen Schutz. Es werden allenfalls Fenster in oberen Geschossen und so genannte Lüfter für Schlafzimmer im Werte von ca 370 € bezahlt und eingebaut werden.

**Der Vergleich bleibt eindeutig weit hinter dem grundgesetzlich gebotenen Schutz zurück.**

**B 90/Die Grünen haben deshalb diesen Vergleich nachdrücklich abgelehnt.**

Dass B 90/Die Grünen mit ihrer Ablehnung richtig lagen, bestätigt nun auch das Urteil vom 21.11.13 eindrucksvoll.

Inzwischen sieht auch die Ratsmehrheit ein, dass

		der Vergleich wenig Lärmschutz bringt. Der Rat hat deshalb im PFA 4 einen neuen Anlauf genommen, für Oldenburg sofortigen Lärmschutz zu bekommen.
	Warum ist der Lärmschutz in Oldenburg noch nicht an der Strecke eingerichtet worden ?	Es ist ein Unterschied zwischen Recht haben (= einen Anspruch haben) und Recht bekommen (=den Anspruch realisieren).  Das nur vorliegende Urteil des BVerwG gilt zunächst nur für die 3 Kläger.
	Aber bitte: Wer hat denn den Lärmschutz in Oldenburg bis heute verhindert ?	Das BMSV, der Nds. VM, das EBA, die DB und auch letztlich auch der auf Vorschlag der DB abgeschlossene Vergleich vom 5.7.2012, der ein Urteil zu Gunsten der Stadt Oldenburg verhindert hat.
	Was kann Oldenburg tun, um sofort den im BVerwG-Urteil festgestellten Lärmschutz zu bekommen ?	Alle Meinungsmacher (Stadt, VM Nds, VM Bund, LT-abgeordnete, BT-abgeordnete, IHK, Presse ) müssen das EBA auffordern, den Gleichheitsgrundsatz nach Art 3 GG anzuwenden. Der Inhalt des Urteils darf nicht nur für die 3 Kläger gelten. Vielmehr erfordert der Gleichheitsgrundsatz, den gesetzlich gebotenen zustehenden Lärmschutz allen Bahnanliegern zu gewähren.
	Und wenn das nichts nutzt ?	Dann wird jeder einzelne Betroffene überlegen müssen, den Lärmschutz einzuklagen.  Gelegenheit zu einem neuen Prozess gibt nun zusätzlich auch noch das Planfeststellungsverfahren zum Ausbau der Bahnstrecke in SANDE (PFA 4), weil dort ebenfalls eine Kapazitätserhöhung der Strecke verursacht wird, die sich in Oldenburg auswirkt.
	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>		



	<p>Hat die <b>Forderung</b> nach einer Umfahrungsstrecke den Lärmschutz in Oldenburg verhindert oder verzögert ?</p>	<p>NEIN, das eine hat mit dem anderen gar nichts zu tun.</p> <p>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.</p>
	<p>Haben die von der Stadt eingeholten <b>Gutachten</b> den Ausbau der Stadtstrecke verzögert ?</p>	<p>NEIN,</p> <p>im Gegenteil. Die von der Stadt eingeholten Gutachten haben das Verfahren zum Ausbau der Stadtstrecke sogar <b>beschleunigt</b>.</p> <p>Das Bundesverwaltungsgericht hatte schon in seiner Entscheidung vom Jan 2012 entschieden( und nun am 21.11.2013 erneut bekräftigt), dass das EBA auch bei einem Antrag auf Ausbau der Stadtstrecke eine <b>Alternative</b> entlang der A 29 prüfen muss. Deshalb war und ist die <b>DB</b> verpflichtet, die Untersuchungen zur Alternative zu machen, die die Stadt Oldenburg für rd 350.0000 € in Auftrag gegeben hat. Die Stadt Oldenburg hat damit eine Aufgabe der DB übernommen.</p> <p>Hätte die Stadt Oldenburg die Gutachten nicht in Auftrag gegeben, so wäre <b>mit Sicherheit</b> ein Beschluss zum Ausbau der Stadtstrecke rechtswidrig und würde <b>auf eine Klage eines einzelnen Oldenburger Bürgers</b> aufgehoben worden. Das hätte dann zu einer weiteren Verzögerung der Lösung für Oldenburg von mindestens 3 Jahren geführt, selbst wenn dann irgendwann einmal die Stadtstrecke ausgebaut wird.</p>
	<p>Warum hat die DB nicht in Oldenburg mit dem Ausbau der Strecke begonnen ?</p>	<p>Das kann nur die DB beantworten.</p> <p>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</p>

		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> <p>Obwohl seit 1981 im Flächennutzungsplan der Stadt Oldenburg eine Bahnumfahrung von OSTERNBURG vorgesehen war, hat der Rat unter dem SPD-OB Schütz noch 2003 die Reste dieser Umfahrungsplanung ( Verbindung der Bahnstrecken OL-OS und OL HB über das Gewerbegebiet Tweelbäke ) aus dem FNP entfernt. <i>(Anm.: Zu Einzelheiten siehe den BLENK-Plan zum Wegfall der Hemmelsberger Kurve).</i></p> <p>Der Rat hat den Wegfall der Bahnumfahrung 2003 beschlossen, obwohl 2002 ( ! ) der PFB zum Jade-Weser-Port mit der Hinterlandanbindung mitten durch Oldenburg in Haus stand.</p>
	Brauchen wir die Zustimmung des Landkreises Ammerland für eine Umfahrung entlang der A 29 ?	<p>NEIN, eine andere Frage ist die des guten Miteinanders. Deshalb sollte man das Ammerland in die Überlegungen einbeziehen und miteinander reden.</p> <p>Dazu ist es aber hilfreich zu wissen, wie die Rechtslage ist. Und die sieht kein Zustimmungserfordernis vor.</p>
	Brauchen wir für eine Umfahrung erst ein Raumordnungsverfahren ?	<p>NEIN, ein ROV ist ein behördeninternes Abstimmungsverfahren, ohne jede Außenwirkung. Es macht bei raumbedeutsamen Planungen Sinn. Hier ist es entbehrlich ( so</p>

		<p>ausdrücklich unsere Rechtsberater Dr. Porsch und Prof Stür).</p> <p>Wenn aber der VM LIES gerne ein ROV mit dem Ammerland machen möchte, spricht nichts dagegen. Ein ROV könnte das Verständnis des Ammerlandes für die Stadt Oldenburg erhöhen. Es darf aber nicht zu einer Verzögerung, kann daher parallel zu den anderen Bemühungen erfolgen.</p>
	<p>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 ?</p>	<p>NEIN,</p> <p>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. So sieht das auch unser Rechtsberater Dr. Porsch.</p>
	<p>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 will. Kann man dem denn nicht vertrauen?</p>	<p>Nein,</p> <p>Was solche unverbindlichen Aussagen von Politikern im wirklichen Leben wert sind, haben wir ja im Zusammenhang mit den ZUSAGEN des damaligen 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.</p> <p>Der derzeit gültige Bundesverkehrswegeplan sieht den AUSBAU der Strecke WHV-OL vor. Damit ist auch eine Umfahrung von Oldenburg</p>

		<p>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 U-Trasse als „Ersatz“ der Stadttrasse geplant werden. Das hat aber haushalterische Gründe</p>
	<p>Das kann doch nicht wahr sein?</p>	<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>
	<p>Warum ist die SPD so vehement gegen die Umgehungstrasse?</p>	<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 ein 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 Ammerlandes, der IHK, der NWZ, des Nds. VM, des Bundesverkehrsministers, der SPD, der Bahn überhaupt eine Umgehungsstrasse 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,</p>

		<p>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.</p> <p>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,</p> <p>1) Wir haben keine gesicherten Zahlen über die Kosten des Ausbaus und der Umfahrung.</p> <p>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.</p> <p>3) Gleichwohl sind auch die Beträge 300 – 550 nicht in ihren Leistungen vergleichbar:</p> <p>a) die Stadt hat 17 unbeschränkte Bahnübergänge, dabei allein 8 auf der Strecke WHV – HB.</p> <p>b) Eine U-Trasse beseitigt alle höhengleichen Bahnübergänge, die Stadttrasse aber nicht.</p> <p>c) In den Vergleichskosten zur Stadtstrecke (300 Mio) sind nur die Kosten der Beseitigung der Bahnübergänge „Alexanderstraße“ und Stedingerstraße enthalten. Sollten die weiteren 6 höhengleichen Bahnübergänge beseitigt werden müssen, so dürften weitere ca 150 Mio erforderlich sein.</p> <p>d) Bei Verzicht auf die Hemmelsberger Kurve verringern sich die 550 Mio um etwa 30 Mio verringern .</p> <p>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>

	Dauert die Realisierung U Trasse nicht 30 Jahre und mehr ?	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.
--	--	---