

# Stadtstrecken-Plan soll Bahn bewegen

**BAHNLÄRM** Initiative erläutert Taktik

VON THORSTEN KUCHTA  
15-08-2015 NWZ

**OLDENBURG** – Die Stilllegung der Stadtstrecke auch für den Bahn-Personenverkehr sei eine eher taktische Option, „die wir im Ergebnis für falsch halten“. Das sagt Armin Frühauf, Jurist, Grünen-Ratsherr und Vorsitzender des Vereins „Lärmschutz im Verkehr“ (LiVe), im NWZ-Interview.

Der Rat habe diese Option als Teil der Einwendung zum von der Bahn geplanten Ausbau der Stadtstrecke einstimmig beschlossen, um die Bahn

zur Berücksichtigung einer Alternative zu bewegen – der Umfahrung der Stadt. Im gleichen Licht sei auch die heftig umstrittene Planvariante zu betrachten, die Umfahrung entlang der A29 mit einer Stichstrecke quer durch die Donnerschweer Wiesen an den Hauptbahnhof anzubinden. „Diese Anbindung wird im Idealfall nicht notwendig sein, wenn die Strecke – so wie wir es es hoffen – als Güterumfahrung gebaut wird“, sagte Frühauf der NWZ.

→ INTERVIEW/KOMMENTAR: S.30

Interview/Kommentar: siehe nächste Seite



# „Wir hoffen auf eine Güterumfahrung“

BAHN LiVe-Vorsitzender und Ratscherr Armin Frühauf über Trassenvarianten und Taktik im Planverfahren

Die Beschlüsse des Rates zur Aufgabe der Stadtstrecke auch für den Personenverkehr seien taktisch motiviert, sagt Frühauf. Faktisch sei die Aufgabe nicht gewollt.

VON THORSTEN KUCHTA  
15-08-2015 NWZ

**FRAGE:** Herr Frühauf, Sie sind als Vorsitzender von LiVe, Grünen-Ratscherr und Jurist auf vielen Ebenen mit dem Bahntema vertraut. Aktuell gibt es wegen der SPD-Forderung nach Stadteisenbahnhöfen Irritationen über die Beschlusslage des Rates. Die Stadt sagt, die Stilllegung der Stadtstrecke sei geltende Beschlusslage, und so steht es auch im Mobilitätskonzept – die Initiativen widersprechen. Was ist Fakt?

**FRÜHAUF:** Wir haben hier keine Wunsch-Dir-Was-Situation; Oldenburg ist abhängig von dem, was die Bahn in der Planung beantragt. Wir können keine eigene Trasse einlegen, sondern uns nur mit vorhandenen Planungen auseinandersetzen. Das ist unsere Chance: An fehlenden Alternativplanungen sind schon viele Planungen gescheitert. Um eine Alternativplanung überhaupt in Gang zu setzen, müssen wir alle Register ziehen. Dazu müssen wir auch die Aufgabe der Stadtstrecke für den Personenverkehr einbringen, auch wenn wir das im Ergebnis nicht für gut halten. Es ist wie bei einem



Zielpunkt Hauptbahnhof: Wie er künftig angebunden wird, darüber gehen die Meinungen auseinander. BILD: WOLFGANG OEHRL

fen – als Güterumfahrung gebaut wird.

**FRAGE:** Haben Sie eine Erwartung zum Ergebnis des Planfeststellungsverfahrens? Werden tausende Einwendungen und die klare Kante der Stadt Einfluss auf die vorliegende Bahnplanung haben? Die zeigte ja erhebliche Mängel...

**FRÜHAUF:** Mit dieser Frage geben Sie schon einen Teil der Antwort. Was wir in diesen Tagen erleben, mit den Erschütterungsmessungen und den Hausbesuchen zu den Lärmproblemen, zeigt, dass die Bahn von ihrem hohen Ross

## RATSHERR, JURIST, INITIATIVLER

Armin Frühauf (68) ist Jurist, Vorsitzender des Vereins „Lärmschutz im Verkehr“ (LiVe) und Ratscherr der Grünen im Oldenburger Stadtrat.



Armin Frühauf  
BILD: MARTIN REMMERS

**Bis zum Ruhestand** war Frühauf Vizepräsident des Landgerichts Oldenburg. Zuvor war er u. a. im Bundesjustizministerium tätig.

mächtige Ulrich Bischoff hält das für ein Hirngespinn. Er sagt: Wenn die Wunderlinie kommt, baue ich sofort eine Umfahrung. Aber sie komme nicht. Was überzeugt Sie vom Gegenteil?

**FRÜHAUF:** Mich überzeugt, dass ein solches Projekt als intereuropäisches Projekt mit erheblichen EU-Mitteln geschaffen wird. Für die Machbarkeitsstudie hat die EU schon 8,3 Millionen bereit gestellt. Die Holländer wollen weit über 100 Millionen für einen Ausbau, auch auf deutscher Seite bis Leer, ausgeben.

Streik: Sie können kein Ergebnis erzwingen, aber mit Forderungen Verhandlungen oder eine Schlichtung erreichen. Das ist die einstimmige Beschlusslage im Rat.

**FRAGE:** Im Stadtrat und unter Naturschutzverbänden gilt die Umfahrung als kaum akzeptabel, weil die von der Stadt als Teil der Einwendung eingereichte Trasse die Donnerschwer Wiesen durchschneidet. Grund: Wenn die Stadtstrecke stillgelegt wird, muss der Bahnhof für den Personenverkehr an die Umfahrung angebunden werden. Was halten Sie Kritikern dieser Planung entgegen?

**FRÜHAUF:** Da muss man zwei Dinge auseinanderhalten: Zum einen die Linienführung an der A29, die ist aus meiner Sicht unproblematisch. Untersuchungen der Uni Oldenburg zeigen, dass es im Abstand von 200 Metern zur Autobahn keine schützenswerte Fauna und Flora gibt. Die Oldenburger Seite ist weder Naturschutz- noch FFH-Gebiet. Die Anbindung des Bahnhofs durch die Donnerschwer Wiesen ist problematisch. Da kann ich die Kritiker verstehen. Diese Anbindung wird aber im Idealfall nicht notwendig sein, wenn die Strecke – so wie wir es es

herunterkommt und sich bemüht, den berechtigten Einwendungen schon im Vorfeld zu begegnen. Die Bahn arbeitet derzeit einen Teil der Probleme ab. Wie sie sich mit der Alternative auseinandersetzt, müssen wir abwarten. Wir müssen damit rechnen, dass das Eisenbahnbundesamt die Planungen durchwinkt, wenn

„Die Anbindung durch die Donnerschwer Wiesen wird nicht notwendig sein, wenn die Strecke als Güterumfahrung gebaut wird“

die Bahn sich ernsthaft mit einer Alternativplanung auseinandersetzt, sie aber letztlich verwirft.

**FRAGE:** Einwendungen ermöglichen nach dem Verfahren eine Klage gegen den Planfeststellungsbeschluss. Rechnen Sie damit, dass viele Einwender und die Stadt diese Möglichkeit ergreifen?

**FRÜHAUF:** Dass es Klagen geben wird, wenn die Stadtstrecke für den Güterverkehr aus-

gebaut werden soll, ist sicher. Ob auch die Stadt klagen wird, wird davon abhängen, welche politischen Mehrheiten sich nach dem Planfeststellungsbeschluss im Rat ergeben. Ich selbst halte es für verheerend, wenn der Rat eine Ausbauplanung der Stadtstrecke für den Güterverkehr hinnehmen würde. Ein solches Ergebnis missachtet grübelich alle absehbaren Folgen.

**FRAGE:** Niedersachsens Verkehrs- und Wirtschaftsminister Olaf Lies hat angekündigt, dass eine reine Güterumfahrung kommen könnte, wenn a) der Hafen richtig ans Laufen kommt und b) der zweite Bauabschnitt realisiert wird. Letzterer wird bereits diskutiert und die neuesten Zahlen belegen, dass der Jade-Weser-Port-Umschlag wächst. Kommt die Industrietrasse als Oldenburger Umfahrung?

**FRÜHAUF:** Der Containerumschlag in Wilhelmshaven hat sich verfünffacht – ist aber immer noch weit weg von den Möglichkeiten. Lies hat in Oldenburg 2013 gesagt, dass eine Umfahrung sich dann rechne, wenn 160 Züge pro Tag auf der Strecke sind. Diese Zahlen werden wir laut einer Prognose der Bahn für 2025 haben. Die liegt bei 121 Zügen pro Tag auf der Strecke von

und nach Wilhelmshaven. Dazu kommen 75 Züge – heute! – auf dem Streckenabschnitt von und nach Leer, der auf die Stadtstrecke trifft. Das sind 196 Züge. Ich glaube nicht, dass die Zahlen wieder zurückgehen. Wilhelmshaven wird ans Laufen kommen – und die „Wunderlinie“ aus Richtung Westen wird die

„Wir wünschen uns, dass sich nicht nur unmittelbar Betroffene engagieren, sondern alle, die sich für die Entwicklung der Stadt interessieren“

Containerzüge aus Rotterdam nach Oldenburg bringen. Wenn Herr Lies das mit den 160 Zügen ernst gemeint hat, müssen wir jetzt mit der Planung einer Umfahrung beginnen. Da bin ich ganz bei ihm. **FRAGE:** Die Initiativen waren vor der „Wunderlinie“ – einem Streckenausbau von Groningen über Oldenburg nach Bremen. Die Holländer beginnen mit der Planung, aber der Bahn-Regionalbevöll-

er und naturschutzfachliche Gutachter. Ihr Auftrag: Mit mehreren Gutachten zu belegen, dass eine Umfahrung einem Ausbau der Stadtstrecke vorzuziehen sei. Gutachter Harry Dobeschinsky vom Verkehrswissenschaftlichen Institut Stuttgart schlug im Juni 2013 dann erstmals den völligen Verzicht auf die Stadtstrecke vor. Sein Argument: Die Bahn würde keine zweifache Infrastruktur unterhalten.

**FRAGE:** Was wünschen sich die Initiativen für den weiteren Verlauf des Verfahrens um die Stadtstrecke?

**FRÜHAUF:** Wir wünschen uns, dass sich in Oldenburg nicht nur die unmittelbar vom Lärm Betroffenen engagieren, sondern dass auch all jene, die sich für die Entwicklung der Stadt interessieren, eine Meinung zur Bahnproblematik entwickeln. Oldenburg braucht neue Wohnungen, und die entstehen rings um Bahnhof und Hafen in der Nähe der Bahn. All das können wir städtebaulich verträglich nur gestalten, wenn eine vernünftige Ordnung der Infrastruktur erfolgt. Als Jurist kann ich nur sagen: Es wäre heute rechtlich unmöglich, eine Güterverkehrsstrasse mitten durch eine Stadt zu bauen.

## DIE STANDPUNKTE IM BAHNSTREIT

Die DB Netz als für die Schienenstränge zuständige Abteilung des DB-Konzerns will die Stadtstrecke unter anderem für die Aufnahme der Güterzüge vom Jade-Weser-Port elektrifizieren und ausbauen. Die Bauzeit soll rund fünf Jahre dauern. Danach werden den Plänen der Bahn zufolge insgesamt 16 000 Meter Lärmschutzwände an der Trasse stehen. Direkt betroffen vom Ausbau sind etwa 1500 Grundstücke.

Der Oldenburger Rat hat zuerst am 26. November 2012 als Alternative zu diesen Plänen eine Umfahrung an der A29 für den Güterverkehr gefordert – damals bei Enthaltung der SPD, der FDP/WFO-Gruppe sowie zweier CDU-Ratsmitglieder. Als Begründung wurde die Zerschneidung der Stadt, endlose Schrankenschießzeiten, nicht hinnehmbare Belastungen durch Lärm und Erschütterungen sowie die Gefahr von Chemieunfällen auf der Trasse genannt (Auszüge).

Für die Einwendung der Stadt im Planfeststellungsverfahren beauftragte der Rat mehrere Gutachterbüros, darunter Juristen, Eisenbahnfachpla-

ner und naturschutzfachliche Gutachter. Ihr Auftrag: Mit mehreren Gutachten zu belegen, dass eine Umfahrung einem Ausbau der Stadtstrecke vorzuziehen sei. Gutachter Harry Dobeschinsky vom Verkehrswissenschaftlichen Institut Stuttgart schlug im Juni 2013 dann erstmals den völligen Verzicht auf die Stadtstrecke vor. Sein Argument: Die Bahn würde keine zweifache Infrastruktur unterhalten.

Stand heute hat die Stadt folgendes Ziel zur Trassenplanung (zitiert aus dem Strategieplan Mobilität, Seite 19):

■ Herstellung einer elektrifizierten Umgehungsbahn entlang der BAB A29 als Alternative zum Ausbau der Bestandsstrecke

■ Aufgabe der Schienenstrecke OL-WHV im Abschnitt vom Abzweig Leer bis Stadtgrenze und Ersatz durch die Umgehungsbahn, die in diesem Falle auch den Personenverkehr aufnimmt

Herr des Verfahrens ist die Bahn. Ihr Vorhaben durchläuft derzeit das Planfeststellungsverfahren, in dem das Eisenbahnbundesamt es prüft. Ulrich Bischoff, Regionalbevollmächtigter der DB, sagte im April: „Der Bund hat einen Ausbau bestellt, keine Umfahrung. Die Bahn wird kein eigenes Geld in die Hand nehmen, um eine Trasse zu planen, die möglicherweise nie gebaut wird.“

## KOMMENTAR



## Offene Karten

Ja – was denn nun? Diese Frage stellte man sich in jüngster Zeit, wenn es um die Zukunft des Bahnver-

kehrs ging. Anlass war eine Debatte nach der Eröffnung des Bahnhofs Wechloy; von solchen Stadteisenbahnhöfen wünschten sich einige mehr – darunter der Verkehrsclub Deutschland, der ADFC und ein Weilchen später auch die SPD in ihren ersten Programmpunkten zur Kommunalwahl. Solche Haltepunkte sind im Grundsatz unumstritten – allerdings steht ihnen die einstimmig beschlossene

Einwendung der Stadt im laufenden Planfeststellungsverfahren entgegen. Dort – wie auch im Strategieplan Mobilität 2025, ebenfalls im Rat beschlossen – ist mehrfach von der kompletten Aufgabe der Stadtstrecke die Rede. Also auch für Personenzüge. Das hat auch die SPD beschlossen. Ja – was denn nun?

Das ist das Kreuz mit der Politik. Angesichts so übermächtiger Gegner wie der

Bahn und dem Verkehrsministerium muss man in die Vollen gehen, wenn man überhaupt etwas erreichen will. So ist das mit der vermeintlich gewollten Aufgabe der Stadtstrecke; eine Maximalforderung, um die Bahn zur Prüfung von Alternativen zu bewegen. Das Dumme: Die Oldenburger sehen den Beschluss, und viele schütteln den Kopf. Die Politik nimmt das hin – sogar, wenn

die Verwaltung den Beschluss eins zu eins kommuniziert. Glaubt man tatsächlich, die Bahn ahnt nicht, was läuft?

So jedenfalls läuft es nicht. Klarheit zählt in dieser Debatte, die wegen der vielen Details ohnehin schwer verständlich ist. Sonst wenden sich noch mehr Oldenburger ab – und damit jene, die die Taktik unterstützen müssten.

Der Autor erreichen Sie unter [kuchta@infoteur.de](mailto:kuchta@infoteur.de)