



21.03.2017

<b>Amt für Verkehr und Straßenbau</b>	<b>Vorlagen-Nr: 17/0199</b>	<b>öffentlich</b>
<b>Aktueller Stand der Einwendung zur erneuten Auslegung im PFA 1</b>		
<b>Beratungsfolge:</b>		
<b>Ausschuss für Bahnangelegenheiten</b>	<b>am: 22.03.2017</b>	<b>Zu TOP: 5</b>

**Bericht:**

Im Planfeststellungsverfahren zum Ausbau der Bahnstrecke OL-WHV haben die Unterlagen in der Zeit vom 21.02.-20.03.2014 u.a. bei der Stadt Oldenburg öffentlich ausgelegen. In der zugehörigen Erörterung, die in der Weser-Ems-Halle und im PFL im Dezember 2015 und Januar 2016 stattfand, wurde erhebliche Kritik seitens der Stadt Oldenburg an den Planfeststellungsunterlagen vorgetragen und erörtert.

In der Zeit nach dem Erörterungstermin sollten seitens der Deutschen Bahn, entsprechend der Empfehlung des Verhandlungsleiters, Herrn Wolfgang Kalz (ehem. Richter am Oberverwaltungsgericht), weitere Gespräche mit der Stadt Oldenburg zu einzelnen kritischen Themen geführt werden. Dieser Bericht gibt eine Übersicht über die besprochenen Themen und die jeweiligen neuen (Teil-)Sachstände, die sich zu einzelnen Fragestellungen ergeben. Der Bericht wird somit auch in die von Herrn Dr. Porsch zu verfassende Einwendung zur erneuten Auslegung im PFA 1 einfließen. Wichtig in diesem Zusammenhang ist, dass weitere und weiterhin aus der bisher existierenden umfangreichen Einwendung der Stadt Oldenburg bestehende Kritikpunkte davon unberührt bleiben.

Insgesamt wurden im Zeitraum seit der Erörterung zum PFA 1 verschiedene Gespräche mit der Vorhabenträgerin<sup>1</sup> zu folgenden Aspekten geführt:

- Rettungskonzept
- Schallberechnung
- Bahnübergänge (BÜ-Alexanderstraße, BÜ-Am Stadtrand)
- Gestaltung Lärmschutzwände
- Veränderungssperren auf städtischen Grundstücken
- Naturschutz
- Baustellenkonzept

<sup>1</sup> Mit dem Begriff Vorhabenträgerin ist die Deutsche Bahn AG bezeichnet.

- Rettungskonzept

Das vorgelegte Rettungskonzept der Vorhabenträgerin beschränkt sich im Wesentlichen auf eine Darstellung von Zugangspunkten für Rettungseinsätze bei Unfällen auf der Eisenbahnstrecke. Der Erläuterungsbericht berücksichtigt nicht den notwendigen Detaillierungsgrad der örtlichen Gegebenheiten. Nähere Angaben zu den Risiken der drastischen Erhöhung des Güterzugverkehrs fehlen in den Planfeststellungsunterlagen vollständig.

Der Fokus der Besprechung mit der Vorhabenträgerin zum Thema Rettungskonzept lag auf der Zugänglichkeit der Bahnstrecke. Basis der Planungen der Vorhabenträgerin zu Zugangsmöglichkeiten sind weiterhin die Planfeststellungsunterlagen, deren vorgesehene Flucht- und Rettungstüren bestehen bleiben, jedoch um einige Rettungstüren im Abstand von 500 m durch die DB ergänzt wurden. Laut Richtlinie des EBA sind Rettungstüren mit gesicherter Zuwegung nur alle 1.000 m vorzusehen. Die Vorhabenträgerin bietet an, die im Abstand von 500 m vorgesehenen Servicetüren auf 1,60 m zu Rettungstüren zu verbreitern. Hierbei wird lediglich der Zugang, wie bspw. der Bau einer Treppe, aber nicht die Zuwegung selbst seitens der DB gewährleistet.

Die Feuerwehr Oldenburg gibt an, dass aufgrund der Betretungsrechte gem. Brandschutzgesetz eine dinglich gesicherte Zuwegung bei ergänzenden Rettungstüren nicht notwendig ist, jedoch die Möglichkeit eines geeigneten Zugangs (z.B. Treppe bei Dammlagen) erforderlich wäre. Flucht- und Rettungstüren müssen aber angenähert im Abstand von 200 m vorhanden sein, um im Fall eines Unglücks Rettungsmaßnahmen hilfsfristkonform durchführen zu können. Beeinflusst wird die Notwendigkeit eines häufigeren Zugangs u.a. durch die begrenzte Anzahl mitgeführter Feuerlöschschläuche.

Die Stadt Oldenburg fordert in diesem Zusammenhang nach wie vor:

- mind. 2,50 m breite Rettungstüren, um Begegnungen von Rettungspersonal zu ermöglichen (da die Standardbreite von Rettungstüren der DB bei 1,60 m liegt, wird vorgeschlagen, zwei Rettungstüren nebeneinander anzubringen)
- die Einrichtung von Zugängen zur Bahnstrecke durch Einbau von Rettungstüren im Abstand von rd. 200 m zwischen den gesicherten Zuwegungen
- die Ausbildung beidseitiger Zugänge, also aus westlicher und östlicher Richtung, sofern technisch sinnvoll möglich
- eine Steigleitung im Bereich des westlichen Widerlagers der Pferdemarktbrücke

Die Vorschläge der Feuerwehr Oldenburg, an welchen Stellen erfahrungsgemäß ein ergänzender Zugang erforderlich und zudem sinnvoll ist, sind der Vorhabenträgerin bekannt gegeben worden. Zu beachten ist, dass hier keine dingliche Sicherung oder Überwegung von Privatgrundstücken, die in den PFU festgehalten werden müssten und damit einzelne private Belange belasten würden, notwendig sind.

Bei einer Verdichtung der Anzahl der Türen, wie von der Stadt Oldenburg gefordert, könnte auf Schlauchdurchführungsöffnungen verzichtet werden.

Die Vorhabenträgerin gibt an, dass sie bereits erheblich von den Vorgaben des EBA abweicht und die Planung von Rettungstüren alle 500 m bereits ein gewisses Entgegenkommen darstellt. Es seien, so die Vorhabenträgerin, an dieser Stelle finanzielle Aspekte zu beachten, die eine weitere Erhöhung der Rettungstürzahl ausschließen. Auch die Instandhaltung der zahlreichen Türen müsse gewährleistet sein.

Die Stadt Oldenburg macht deutlich, dass finanzielle Belange zur Abwägung der Notwendigkeit von mehr Zugängen zur Bahnstrecke zu Rettungszwecken nicht akzeptiert werden. Wie in der Einwendung der Stadt Oldenburg bereits betont, kann es nur Ziel sein, die aus Sicht der erfahrenen Fachleute der Feuerwehr Oldenburg unbedingt notwendigen, praxisorientierten Lösungen zur Ermöglichung von Gefahrenabwehrmaßnahmen umzusetzen.

Die Vorhabenträgerin und die Stadt Oldenburg kommen überein, mittels eines Plans die unterschiedlichen Standpunkte darzustellen. D.h. die Vorschläge für die Rettungstüren der DB sowie die Orte, an denen die Feuerwehr Oldenburg zusätzliche Rettungstüren für unverzichtbar hält, aufzuzeigen. Eine Abwägung zur Anzahl und Verteilung der erforderlichen Rettungstüren obliegt dann der Planfeststellungsbehörde.

Anhand des Planes wurden im weiteren Verlauf der Besprechung die möglichen Standorte für zusätzliche Rettungstüren gemeinsam erörtert. Folgende Orte entlang der Strecke wurden besonders erläutert:

- 1) Der Zugang an der Pferdemarktbrücke ist durch das Gleisdreieck der Strecke Nr. 1522 OL-WHV und Nr. 1520 OL-LER gesichert. Da die Lärmschutzwand an der Strecke 1520 auf nördlicher Seite nur 260 m lang ist und nicht an die Lärmschutzwand der Strecke 1522 anschließt, kann das Gleis vom Gelände des Schwarz-Weiß-Oldenburg erreicht werden.
- 2) Die DB schlägt eine zusätzliche Rettungstür im Bereich der Elsässer Straße am Grundstück der KDO vor (bahnlinks), wo derzeit nur eine Servicetür geplant ist.
- 3) Die Feuerwehr Oldenburg hat einen Zugang bei dem Polizeigelände an der Jägerstraße gefordert. Hier ist u.a. die Leitstelle angesiedelt. Dadurch ergibt sich eine besondere Schutzbedürftigkeit, die einen Zugang bei möglichen Rettungseinsätzen auf der Schiene dringend erforderlich macht.
- 4) Für den Bahnübergang Alexanderstraße soll nach Angaben der Vorhabenträgerin nach der Höherlegung jeweils nördlich und südlich des Bauwerks eine Rettungstür installiert werden. Die DB schlägt eine zusätzliche Rettungstür im Bereich Maienweg vor (bahnlinks).
- 5) Die in den PFU vorgesehene Zuwegung zu einer Rettungstür über den Gabelweg soll über ein Privatgrundstück (Gabelweg 14) erfolgen. An der Nordseite des Grundstücks verläuft ein Graben (Protokollnotiz: Der Graben liegt auf dem Privatgrundstück. Es handelt sich dabei nicht um einen städtischen Graben.), den der Eigentümer aus naturschutzrechtlichen Gründen nicht verrohren durfte. Die DB bittet um einen Vorort-Termin mit der Unteren Naturschutzbehörde (UNB) und der Feuerwehr Oldenburg, um die Situation zu beurteilen.  
Als Alternative wird die Zuwegung über den Wulfswall vorgeschlagen. Vom Wendehammer im Wulfswall führt ein schmaler Weg auf eine Wiese mit reichlich Bewuchs. Auch hier soll die Lage vor Ort unter naturschutzfachlichen und rettungskonzeptionellen Gesichtspunkten beurteilt werden.
- 6) Die Vorhabenträgerin weist darauf hin, dass die Installation einer Rettungstür im Feldahornweg schwierig ist, da der dort vorhandene Wall mit Bewuchs bestehen bleibt. Die Feuerwehr beharrt auf der Notwendigkeit eines Zugangs an dieser Stelle.
- 7) Die Vorhabenträgerin führt aus, dass auch im Bereich der Auguststraße an der Strecke Richtung Leer eine Rettungstür vorgesehen ist

Offengeblieben sind nach den Gesprächen der Verwaltung mit der Vorhabenträgerin weiterhin u.a. die Frage nach detaillierten Plänen nach DIN 14095, die der Feuerwehr den schnellen Rettungseinsatz wesentlich erleichtern. Auch bezüglich der Löschwasserversor-

gung und der inneren Rettungswegbreite konnten keine Zusagen zur substantziellen Verbesserung seitens der DB erreicht werden.

- Schallberechnung

In der Erörterung zum PFA 1 wurde erhebliche Kritik insbesondere an den schalltechnischen Untersuchungen, u.a. hinsichtlich der berücksichtigten Abschirmung geäußert, und daher auch der methodische Ansatz der Berechnung angezweifelt. Die Vorhabenträgerin hatte bereits im Erörterungstermin eine Korrektur und eine Neuberechnung der passiven Schallschutzmaßnahmen zugestanden. Die Fehler, die sich aus der nicht konsequenten Anwendung der als Berechnungsgrundlage anzuwendenden 'Schall 03 (Ausgabe 1990)' ergaben, sollten durch eine Neuberechnung aufgehoben werden. Eine entsprechende Neuberechnung liegt nunmehr vor und ist Teil der Neuauslegung der Planfeststellungsunterlagen. Diese sieht vor, dass Abschirmungen aus vorgelagerten Gebäuden nicht mehr berücksichtigt werden und eine freie Schallausbreitung angenommen wird. Auch die Betonkappen an der Pferdemarktbrücke werden richtigerweise nicht mehr als abschirmendes Element angerechnet. Allerdings werden bei dieser Berechnungsmethode auch keine Reflexionen, die sich schallverstärkend auswirken können, mehr berücksichtigt. In der Konsequenz führt diese Neuberechnung zur Anspruchsberechtigung zusätzlicher Lärmschutzmaßnahmen an insgesamt über 820 zusätzlichen Gebäuden, weil an den jeweiligen Fassadenseiten die zulässigen Grenzwerte überschritten wurden. Indessen würden danach auch ca. 280 Gebäude nicht mehr als Schutzfall gelten, weil dort die Grenzwertüberschreitungen an den Fassaden entfallen würden. Die Vorhabenträgerin hatte aber in diesem Zusammenhang einer Meistbegünstigtenklausel zugestimmt, damit für die 280 Grundstücke der Anspruch auf passive Schutzmaßnahmen erhalten bleibt.

Im Rahmen der Schallproblematik fehlt allerdings weiterhin eine Gesamtlärbetrachtung, die notwendig ist, weil bereits heute einzelne Straßenzüge im Innenstadtbereich stärker von Straßenverkehrslärm betroffen sind. Insbesondere dort, wo Teilbereiche der Bahnstrecke auch künftig über keine Lärmschutzwände verfügen, bspw. an Bahnübergängen und an der Pferdemarktbrücke, addiert sich der neu hinzukommende Bahnlärm zum vorhandenen Straßelärm. Damit können ggf. die Grenzen zur Gesundheitsgefährdung, die mit 60 dB in der Nacht und 70 dB am Tag definiert sind, übertroffen werden. Eine Gesamtlärbetrachtung, die diesem zu untersuchenden Aspekt Rechnung trägt, wurde mehrfach seitens der Vorhabenträgerin zugesagt, liegt aber nicht als prüffähige Planfeststellungsunterlage vor.

Ebenso werden ergänzende Aussagen zum Aspekt des Baulärms weiterhin vermisst. Zugesagte Gespräche bezüglich des Schutzes der außenliegenden Spielflächen der Kita Dietrichsfeld, die zusätzlich auch durch das näher heranrückende Umfahrgleis betroffen sein wird, sind nicht geführt worden.

- Bahnübergänge (BÜ)

#### BÜ-Alexanderstraße

Die Stadt Oldenburg hatte auf Grund der prognostizierten deutlichen Zunahmen des Schienengüterverkehrs die Deutsche Bahn aufgefordert, den Bahnübergang an der Alexander-

straße aufzuheben, welches die Vorhabenträgerin zunächst abgelehnt hatte. Es besteht aber mittlerweile Einvernehmen darüber, dass, wenn es nicht zu dem Bau einer präferierten Umgehungsstrecke kommen sollte, dieser Bahnübergang zur Erhöhung der Verkehrssicherheit niveaungleich ausgebaut werden soll. Dazu wurde zwischen den beiden Baulastträgern Straße (Stadt Oldenburg) und Schiene (Deutsche Bahn) abgestimmt, den Bahnübergang Alexanderstraße durch eine Hochlegung der Eisenbahn bei geringer Absenkung der Straßengradiente umzubauen.

#### - Planungsstand

Zurzeit erarbeitet die Vorhabenträgerin die Entwurfsplanung für die Aufhebung des höhen- gleichen BÜ vor, die noch fertiggestellt und mit der Stadt Oldenburg abgestimmt werden soll.

Die Stadt Oldenburg gibt an, dass sich gegenüber der in 2009 von der Stadt beauftragten Machbarkeitsstudie nichts grundlegend geändert hat.

In den Plänen der Vorhabenträgerin zum Umbau des BÜ Alexanderstraße ist eine Fahrbahnbreite von 6,50 m für die Alexanderstraße geplant, mit einer Linksabbiegespur in die Siebenbürger Straße. Die DB prüft, ob anstelle einer Sperrfläche nördlich dieses Linksabbiegers eine Querungshilfe vorgesehen werden kann. Ein kombinierter Geh- und Radweg ist auf der westlichen, ein getrennter Geh- und Radweg auf der östlichen Straßenseite der Alexanderstraße geplant; beide bleiben in der Höhenlage in etwa auf dem derzeitigen Niveau.

Es bestehen noch Unklarheiten bzgl. des Anschlusses der Siebenbürger Straße an die Alexanderstraße. Die Stadt Oldenburg erläutert, dass ein Ausbau der Siebenbürger Straße mit beidseitigen Gehwegen vorgesehen sei, wenn der Umbau des BÜ Alexanderstraße abgeschlossen ist. Über die genaue Breite der Nebenanlage können zurzeit noch keine Angaben gemacht werden, eine Mindestbreite von 1,80 m ist aber in jedem Fall vorgesehen. Das in die PFU eingezeichnete Regenrückhaltebecken des Oldenburgisch-Ostfriesischen Wasserverbands (OOWV) ist nachzeitigem Kenntnisstand nicht mehr geplant.

Die Verkehrszahlen, auf denen die Planungen beruhen, sind aus den Jahren 2000, 2009 und 2011. Nördlich der Alexanderstraße wurde das Baugebiet Alexandersfeld weitestgehend fertiggestellt. Deswegen ist von einer Veränderung der Verkehrsdaten auszugehen. Da auch die weitere städtebauliche Entwicklung des Geländes des ehemaligen Fliegerhorsts Auswirkungen auf die Verkehrsdaten haben wird, soll eine Abstimmung von Vorhabenträgerin und Stadt Oldenburg erfolgen, inwieweit sich dadurch die Verkehrsbelastungen künftig verändern.

Beschilderungspläne sind laut DB erst in der Ausführungsplanung vorgesehen. Die Stadt Oldenburg bittet darum diese vorzeitig in die Entwurfsplanung mit einzubeziehen. Ob eine Aufnahme des Beschilderungsplanes in die Kreuzungsvereinbarung erfolgt, ist noch zu klären.

#### - Bauzeitliche Verkehrsführung für den BÜ-Alexanderstraße

Die Vorhabenträgerin hat die Führung der Alexanderstraße während der Bauzeit erarbeitet. Zunächst erfolgt eine Verschwenkung der Alexanderstraße nach Westen, um die östlichen Brückenpfeiler für die Bahnüberführung zu bauen. Anschließend erfolgt eine Verschwenkung der Straße nach Osten, um die westlichen Pfeiler zu errichten.

Die Überführung wird vorerst in erhöhter Lage auf Stützen angebracht, so dass zunächst keine Beschränkung der Durchfahrtshöhe entsteht. Nach Fertigstellung der Brückenüberbaus und dessen Absenkung auf die Brückenpfeiler verbleibt eine bauzeitliche Durchfahrtshöhe von 3,50 m. Die Höhe gewährleistet die Durchfahrt von Linienbussen, eine Durchfahrt mit Lkw ist ausgeschlossen. Es erfolgt zeitweise jeweils eine einspurige Absenkung der Straße. Der Straßenverkehr wird dabei bauzeitlich auf einer Baustraße um die Baustelle herumgeleitet. Zuletzt erfolgen die Absenkung der Überführung auf die Brückenpfeiler und der Rückbau des Umfahrgleises. Während der Bauzeit ist kein Anschluss der Feldstraße wie auch der Siebenbürger Straße für Kraftfahrzeuge an die Alexanderstraße vorgesehen. Es werden nur Radfahrer und Fußgänger zum Durchgang berechtigt sein. Die DB gibt an, dass für einzelne Tage ggf. auch eine Vollsperrung der Alexanderstraße erfolgen muss.

Die Stadt Oldenburg weist darauf hin, dass eine Querungsmöglichkeit für Fußgänger und Radfahrer vorgesehen werden muss.

Des Weiteren wird angemerkt, dass die Hauptwache der Feuerwehr Oldenburg in der Ibo-Koch-Straße nahe des BÜ Alexanderstraße angesiedelt ist. Nach Prüfung durch die Feuerwehr ist die bauzeitliche Durchfahrtshöhe von 3,50 m ausreichend.

Zum Bau der Stützbauwerke der Eisenbahnüberführung sind Ertüchtigungsmaßnahmen vorgesehen. Mögliche Verfahren zum Bau dieser, im Hinblick auf bauzeitliche Erschütterungen, werden zurzeit durch die DB geprüft. Die Vorhabenträgerin betont an dieser Stelle, dass der gesamten Thematik zur Minimierung der bauzeitlichen Erschütterungen eine große Bedeutung beigemessen wird. Es wird ein Verfahren gesucht, das möglichst erschütterungsarm durchgeführt werden kann.

Die Stadt Oldenburg erneuert ihre Forderung nach einer architektonischen Beratung für das neue Bauwerk.

#### - Kreuzungsvereinbarung zum BÜ-Alexanderstraße

Die Vorhabenträgerin möchte absehbar zum höhenungleichen Umbau des BÜ Alexanderstraße eine dazu notwendige Kreuzungsvereinbarung mit der Stadt Oldenburg schließen. Zu dem Themenbereich Kreuzungsvereinbarung der Aufhebung BÜ Alexanderstraße soll ein separater Termin mit der DB erfolgen. Die DB engagiert ein auf Kreuzungsvereinbarungen spezialisiertes Büro für die zu treffenden Regelungen.

Inhalte sind u.a. die Betroffenheit von Leitungen Dritter, als da wären: OOWV, EWE, Telekom, Vodafone und Antennentechnik Weser Ems. Grundsätzlich ist bei diesem Bauvorhaben der Bau eines Medientunnels vorgesehen. Es muss mit den oben aufgeführten Firmen über vertragliche Vereinbarungen in Bezug auf Kostenteilungen gesprochen werden.

Des Weiteren umfasst die Kreuzungsvereinbarung u.a. Regelungen zum bauzeitlichen Umfahrgleis, dem bauzeitlichen BÜ, allen notwendigen Straßenanpassungen und Aspekten der Verkehrssicherheit. All diese Punkte werden vorab eng zwischen der Stadt Oldenburg und der Vorhabenträgerin abgestimmt.

Weiterhin müssen Absprachen mit der Stadt Oldenburg über die Wahl des Vergabeverfahrens getroffen werden.

- BÜ Am Stadtrand

Die Stadtverwaltung hat gegen die seitens der Vorhabenträgerin vorgesehenen Planungen für den BÜ Am Stadtrand in der Einwendung vom 31.03.14, s. 58ff, eingehend auf die unbewältigten verkehrstechnischen Probleme hingewiesen und die fehlende Leistungsfähigkeit der Bahnschranken dargestellt.

Die Erörterung der städtischen Einwendung erfolgte am 02.12.15. Dabei ist die DB verpflichtet worden, die Planung in Zusammenarbeit mit der Stadt Oldenburg weiter zu führen, um verkehrsverträgliche Planungen zu entwickeln, vgl. Wortprotokoll S. 60ff.

Dazu hat die Stadtverwaltung drei Planungsgespräche, letztmalig am 12.12.16, mit der Vorhabenträgerin geführt.

In den beiden vorherigen Besprechungen nach dem Erörterungstermin wurde bereits gemeinsam über die bei der Planung für den Bahnübergang zu erfüllenden technischen und planerischen Anforderungen für die technischen Sicherungs- sowie Signalanlagen, der Neuaufteilung des Verkehrsraumes und die anschließenden Knotenpunktgeometrien gesprochen. Von der Stadt Oldenburg wurde dabei die Notwendigkeit gesehen, dass die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Bahnüberganges Am Stadtrand vollständig untersucht und nachgewiesen wird. Von der DB wurde hierzu zwischenzeitlich eine erneute verkehrstechnische Untersuchung (Simulation der Verkehrsabläufe) bei der Brenner Bernard Ingenieure GmbH (im weiteren Text: Büro Brenner) auf Grundlage geänderter Planunterlagen beauftragt.

Die Vorhabenträgerin gibt an, dass die neuen Unterlagen vom Büro Brenner nicht in Zusammenhang mit den Gutachten aus den PFU stehen, sondern neue, andere Randbedingungen zu Grunde gelegt wurden.

Die Ergebnisse der verkehrstechnischen Untersuchung für den Bahnübergang Am Stadtrand wurden vom beauftragten Büro Brenner vorgestellt. Danach wird deutlich, dass die DB nur eine Spitzenstunde von sechs Zügen (2 PZ und 4 GZ) berücksichtigt hat. Dies steht im Widerspruch zu dem heute gültigen Fahrplan für PZ (vier je Std).

Der Zeitraum für die Vorlaufzeit der LSA beträgt konstant 56 s, die Nachbeeinflussung beträgt konstant 120 s. Für den Bardieksweg wurde dabei während der Schrankenschließzeit ein Dauerrot vorgegeben. Die Stadt Oldenburg stellt dies in Frage und hält es für notwendig, auch den Bardieksweg während der Schrankenschließung für eine Grünschaltung vorzusehen und nicht vollständig vom Signalablauf abzukoppeln.

Des Weiteren wurde von der Stadt Oldenburg angemerkt, dass bisher der langsamste Güterzug mit 65 km/h in der Simulation berücksichtigt werden sollte.

In der Simulation wurde eine zeitlich gleichmäßige Verteilung der Züge innerhalb einer Stunde angesetzt, so dass nach jedem Zug bzw. der damit verbundenen Schrankenschließung anschließend eine Schrankenöffnung für den Straßenverkehr erfolgt. Nach Angaben der Vorhabenträgerin ist die Berücksichtigung einer konkreten Verteilung der Züge nicht möglich, da die Güterzüge keinem festen Fahrplan folgen.

Die Längen der Abbiegespuren im Bereich der Teilknoten wurden bei der Simulation bereits anhand der bestehenden örtlichen Gegebenheiten, wie verfügbare Straßenfläche, bauliche

Gegebenheiten, Vermeidung von Grunderwerb, finanzieller Aspekte etc. vorab festgelegt. Für die Linksabbiegespur in der Weißenmoorstraße wurde demnach eine Länge von 80 m vorgesehen. Der dafür nötige Umbau der Weißenmoorstraße umfasse dabei auch die Bushaltestellen. Zudem wäre eine Radwegbreite von lediglich 2,50 m ohne Grundstückserwerb möglich. Die Zahl der Rechtsabbieger von der Straße Am Alexanderhaus in Richtung des Bahnübergangs ist doppelt so hoch wie die Zahl der Linksabbieger. Eine Linksabbiegespur mit einer Länge von 130 m wäre in der Spitzenstunde von Nöten, um den Knotenpunkt bei geschlossenem BÜ aufrecht zu erhalten. Das Büro Brenner hat sich bei der Länge der Spur an dem Gehölzbestand am Rand der Straße orientiert und die Länge des Linksabbiegers deshalb auf 40 m gesetzt. Bei der Länge der Rechtsabbiegespur von der Straße Am Stadtrand“ in Richtung der Straße Am Alexanderhaus wurde sich neben der maximalen Rückstaulänge an der Grundstückseinfahrt zu Edeka orientiert.

#### - Verkehrstechnische Untersuchung – Ergebnisse:

Für die verkehrlichen Spitzenzeiten am frühen Vormittag und am Nachmittag (jeweils ca. zwei Stunden; ca. 15 % des Tages) zeigt die vorgestellte Simulation, dass der dargestellte Umbau des Bahnüberganges Am Stadtrand nicht ausreichend leistungsfähig ist, um den bestehenden Kfz-Verkehr bewältigen zu können.

In einigen Zufahrtsstraßen kann der Rückstau bis zur nächsten Schrankenschließung nicht mehr abgebaut werden, so dass einige Kfz erst nach zwei Schrankenschließungen den Bahnübergang queren können.

Die u.a. für den Berufs- und Schülerverkehr wichtige Busbeschleunigung kann während der verkehrlichen Spitzenzeiten nicht aufrechterhalten werden. Rettungsfahrzeuge (Krankswagen, Feuerwehr) werden ebenfalls erheblich beeinträchtigt.

Nach Auskunft der DB können langsame Züge ggf. durch schnellere Züge eingeholt werden, so dass mehrere Schrankenschließungen kurz hintereinander bzw. ohne zwischenzeitliche Schrankenöffnungen für den Straßenverkehr grundsätzlich zu erwarten sind. In der Simulation wurden diese Fälle aber nicht berücksichtigt. Die Stadt Oldenburg fordert, dass bei der verkehrstechnischen Untersuchung auch die ungünstigen Fälle mit untersucht werden, bei denen nach Durchfahrt eines Zuges direkt die Zuganmeldung eines zweiten Zuges erfolgt und die Schranken nur sehr kurz oder überhaupt nicht mehr geöffnet werden können. Die Stadt Oldenburg fordert auch für diese Fälle, die Darlegung der maximalen Schrankenschließzeiten.

Nach der vorliegenden Simulation kann außerhalb der Spitzenzeiten (ca. 85 % der Tageszeit) der Kfz Verkehr noch in akzeptabler Weise abgewickelt werden.

Die Stadt Oldenburg fragt nach den Wartezeiten für Radfahrer und Fußgänger. Diese würden nicht vorliegen; das Büro Brenner werde diese Angaben noch nachliefern.

Die DB steht auf dem Standpunkt, dass aufgrund des zeitlichen Anteils von nur ca. 15 % am Tag die geschilderten Verkehrsprobleme während der Spitzenzeiten vernachlässigt werden können. Die Spitzenstunde stellt demnach zeitlich nur einen kleinen Teil des gesamten Tages dar und deswegen sollen auch nur die Rückstaulängen für den Normalverkehr beachtet werden.

Die Position der DB kann von der Stadt Oldenburg nicht akzeptiert werden. Gerade während der verkehrlichen Spitzenzeiten muss es für die Bürgerinnen und Bürger der Stadt Oldenburg möglich sein, kalkulierbar und in einer angemessenen Zeit den Bahnübergang Am Stadtrand zu queren, um pünktlich zur Arbeit oder zur Schule zu kommen.

#### - Bahnsignalisierung am BÜ-Am Stadtrand

Des Weiteren fragt die Stadt Oldenburg erneut nach dem genauen zeitlichen bzw. signaltechnischen Ablauf bei einer Schrankenschließung. Von der DB wird vortragen, dass sich der Bahnübergang Am Stadtrand innerhalb eines Blockes unter der Deckung des Blocksignales befindet. Für die Stadt Oldenburg bleibt u.a. weiterhin unklar, in welcher Weise sich diese Blocksignale neben den Einschaltkontakten vor dem Bahnübergang auf den zeitlichen Ablauf bei den Schrankenschließungen auswirken können. Dazu hat die Vorhabenträgerin im Dez. 2016 zugesagt, dass im Januar 2017 ein weiterer Besprechungstermin stattfinden soll, bei dem über die Funktionsweise der Einschaltkontakte an den einzelnen Bahnübergängen sowie die Blockschaltung usw. gesprochen werden soll. Hierzu ist es nicht gekommen.

Die vom Büro Brenner erstellten Verkehrserhebungen (nur Bestandsdaten) für den Bereich des Bahnüberganges Am Stadtrand liegen inzwischen vor. Der Untersuchungsbericht für die Simulation mit den vorgestellten Ergebnissen liegt der Stadt Oldenburg bislang noch nicht vor.

Auch die im Erörterungstermin von der DB zugesagte Übersendung des Untersuchungsberichtes des Ingenieurbüros IST zum Bahnübergang Am Stadtrand, die von der DB damals kurzfristig zugesagt wurde, liegt immer noch nicht bei der Stadt Oldenburg vor.

Die Vorhabenträgerin und die Stadtverwaltung haben gemeinsam versucht, für den höhengleichen BÜ eine verkehrstechnisch akzeptable Lösung zu finden. In mehr als einjähriger Arbeit hat sich herausgestellt, dass die genauen Schließzeiten nicht vorhergesagt werden konnten. Die bisher vorgelegten Analysen lassen jedoch das insgesamt ernüchternde Ergebnis erwarten, dass in verkehrsstarken Tageszeiträumen mit unzumutbar langen Wartezeiten zu rechnen ist. Dies ist ein deutliches Indiz dafür, dass auch eine weitere Suche nach besseren planerischen Lösungen ohne Erfolg bleiben wird. Der BÜ ist nicht hinreichend leistungsfähig. Die Wartezeiten sind zu lang, Rettungsfahrzeuge werden zu lange Wartezeiten an den Schranken haben. Ein höhengleicher Bahnübergang ist hier inakzeptabel.

- Veränderungssperren auf städtischen Grundstücken

#### - Fläche an der Industriestraße

Für eine heute als Parkplatz genutzte Fläche an der Industriestraße bestehen seitens der Stadt Oldenburg Planungen, dort optional für städtische Nutzungen eine Erweiterung des vorhandenen Standorts im Quartier Alte Fleiwa vorzubereiten. Die Stadt Oldenburg hat der Deutschen Bahn daher vorgeschlagen, als Ersatz für diese Fläche verbindlich ein Flurstück auf dem ehemals militärisch genutzten Fliegerhorst temporär als Baustelleneinrichtungsflä-

che zur Verfügung zu stellen. Die Deutsche Bahn ist bereit, dem Vorschlag der Stadt Oldenburg zu folgen und ihre Planunterlagen entsprechend zu ändern. Dies hätte zur Folge, dass die Veränderungssperre für die bisher vorgesehene Baustelleneinrichtungsfläche an der Industriestraße entfällt und stattdessen für die Fläche auf dem Fliegerhorst gilt.

Eine entsprechende Vereinbarung über die Änderung des Plans für die ABS OL-WHV bezüglich der Baustelleneinrichtungsflächen wurde von der Deutschen Bahn und der Stadt unterzeichnet.

#### - Gutspark Dietrichsfeld

Der geschützte Landschaftsbestandteil „Gutspark Dietrichsfeld“ soll nach Vorstellung der Deutschen Bahn für die Ausbaustrecke OL-WHV als Baustelleneinrichtungsfläche genutzt werden. Dieser geplante Eingriff ist aus Sicht der Stadt gem. § 15 BNatSchG vermeidbar, er ist deshalb unzulässig. Der Gutspark Dietrichsfeld mit Teich, altem Laubbaumbestand sowie Wiesenflächen hat sich aufgrund seiner anhaltenden extensiven Nutzung naturnah entwickelt.

Der GLB ist auch Lebensraum von Amphibien. Eine vollständige Inanspruchnahme des GLB als Baustelleneinrichtungsfläche würde zu einer nicht hinnehmbaren Beeinträchtigung der dortigen Populationen führen. Damit stehen dem Vorhaben auch artenschutzrechtliche Verbotstatbestände im Sinne des § 44 BNatSchG entgegen. Gegebenenfalls kann ein südlich gelegenes Teilstück des GLB für eine vorübergehende Nutzung als Baustelleneinrichtungsfläche in Anspruch genommen werden.

Die Deutsche Bahn führt Gespräche mit benachbarten Eigentümern, um eine Zufahrt zum Baustellenbereich am BÜ-Alexanderstraße ggf. über den verlängerten Banater Weg zu erreichen. Dies würde die beabsichtigte Inanspruchnahme des Gutsparks Dietrichsfeld als Baustelleneinrichtungsfläche teilweise aufheben. Ein aktueller Sachstand zu den Grundstücksverhandlungen der DB mit den privaten Eigentümern ist der Stadt Oldenburg nicht bekannt.

#### - Fläche an der Jägerstraße

Die Stadt Oldenburg hat der Deutschen Bahn vorübergehend eine Teilfläche an der Familie-Mechau-Straße im Tausch als Baustelleneinrichtungsplatz angeboten, um ggf. eine weitere städtebaulichen Entwicklung auf dem Areal an der Jägerstraße zu ermöglichen.

- Städtebauliche Aspekte/Gestaltung Lärmschutzwände

Im Rahmen der Einwendung wurde auf die unzumutbaren städtebaulichen Auswirkungen (S. 142 ff) hingewiesen, die durch die insgesamt über 15 km langen monotonen Lärmschutzwände beidseitig der Bahnstrecke entstehen können. Aus stadtgestalterischer Sicht bilden diese eine optische Barriere und beeinträchtigen stadtbildprägende Sichtbeziehungen. Insgesamt entsteht durch die alleinige Verwendung von Aluminiumprofilen bei der äußeren Ansicht von Schallschutzeinrichtungen eine massive Beeinträchtigung des Stadtbildes und von denkmalgeschützter Bausubstanz.

Der von der Vorhabenträgerin bevorzugte aktive Schallschutz entsteht durch das Errichten von Aluminium-Lärmschutzwänden. Diese seien, so die Vorhabenträgerin, konstruktiv und aus Schallschutzgesichtspunkten die beste Lösung. Zudem werden diese standardmäßig verwandt und sind somit auch im Zuge des Ausbaus PFA 1 in der Finanzierung durch den Bund enthalten. Sollte die Stadt Oldenburg andere zugelassene Systeme bevorzugen, ist dies seitens der DB in Bezug auf die Machbarkeit generell möglich. Es ist dabei jedoch die Frage der Finanzierung zu klären. Die DB regt an, möglichst frühzeitig ein Gespräch mit dem EBA sowie der Stadt Oldenburg über finanzielle Aspekte zu führen.

Die Stadt Oldenburg ist nicht damit einverstanden, Kosten für den Lärmschutz zu übernehmen, sofern es sich um andere Systeme als Aluminium-Standardwände handelt. Vor allem städtebauliche Aspekte spielen eine große Rolle bei der Akzeptanz eines solchen Projektes und es wird verdeutlicht, dass Aluminium-Standardwände, als überwiegend zum Einsatz kommende Bauform, von der Stadt Oldenburg nicht akzeptiert werden.

Allgemein ist die Stadt Oldenburg in der Oberflächengestaltung des aktiven Lärmschutzes (unter Beachtung der o.g. nötigen finanziellen Regelungen) frei, sofern die Anlagen vom Eisenbahn Bundesamt zugelassen sind. Vor allem die Farbe der Lärmschutzwände kann von städtischer Seite entschieden werden. Wichtig für die derzeitige Planung ist mehr die Auswahl der Systeme des aktiven Schallschutzes. So kann die Entscheidung für einzelne Glaselemente entlang der Strecke kurzfristig getroffen werden, da es planerisch keine großen Auswirkungen hat. Lediglich die Art (bspw. Aluminium-Lärmschutzwand oder Steilwall) hat aufgrund unterschiedlicher Gründungen Auswirkungen auf die Planung und muss im Vorhinein festgelegt werden.

Weiterhin empfiehlt die Vorhabenträgerin auf der gesamten Strecke des PFA 1 nicht mehr als 2-3 Systeme des aktiven Schallschutzes zu mischen. Besonders die Pflege der unterschiedlichen Lärmschutzelemente wird dadurch erheblich erschwert. Hier seien außerdem lt. DB noch die Fragen der Pflege der Lärmschutzwände und deren Begrünung zu klären. Die Stadt Oldenburg sieht die Unterhaltungspflicht ausschließlich bei der DB.

Systeme des aktiven Schallschutzes:

Die Vorhabenträgerin hat in einer Übersicht mögliche aktive Schallschutzmaßnahmen vorgestellt. Die bereits im Gebrauch befindlichen sog. „Flüsterbremsen“ reduzieren die Lärmbelastung entlang der Schiene bereits erheblich, fließen jedoch nicht in die Lärmberechnung nach der alten Schall 03 mit ein.

Seitens der Vorhabenträgerin bestehen bereits die unterschiedlichen aktiven Schallschutzsysteme, wie die Aluminium-Schallschutzwand, Schallschutz aus Beton oder Gabionensysteme. Die Vorhabenträgerin bevorzugt die Anbringung von Aluminium-Lärmschutzwänden.

Bei Lärmschutzelementen aus Beton ist auch das Anbringen weiterer gestalterischer Elemente möglich. Die Gründungsfundamente sind hierbei jedoch aufgrund des erhöhten Gewichts größer als bei Aluminiumwänden und unterscheiden sich somit auch beim Platzbedarf und beim Aufwand für die Anbringung sowie den Anbringungsort (nicht in Dammlage). Gabionensysteme haben zurzeit noch keine offizielle EBA-Zulassung, können aber mit einer internen Genehmigung durch die DB eingesetzt werden. Diese Art des aktiven Schallschutzes nimmt viel Platz in Anspruch, die Begrünung ist jedoch sehr leicht möglich.

Allgemein ist zur außenseitigen Begrünung der Aluminium- und Beton-Lärmschutzwände zu

sagen, dass diese auf der gesamten Strecke durch Rankhilfen möglich ist. Ausnahmen sind die Buchten für die Oberleitungsmasten.

#### Aktiver Schallschutz für Brücken:

Des Weiteren ist die Entdröhnung der Brücken an der Elsässer Straße und der Ziegelhofstraße vorgesehen. Da das Phänomen der Dröhnwirkung vornehmlich bei Stahlbrücken auftritt und mit Entdröhnungsmaßnahmen bei Stahlbetonbrücken keine nennenswerten Effekte erzielt werden, wird dies bei den Brücken Melkbrink und Pferdemarkt nicht vorgesehen. Die Anbringung von aktivem Schallschutz auf den Brückenbauwerken selbst ist nicht möglich, da diese nicht auf die wirkenden Windlasten ausgelegt sind. Es ist deswegen ein Vorsatzbauwerk vorgesehen.

#### Gestaltung der Lärmschutzwände im PFA 1:

Weiterhin wurden erste Ideen zur konkreten Lärmschutzgestaltung entlang der Strecke ausgetauscht. Je nach Platzsituation neben den Gleisen oder der Verschattungsgefahr o.ä. sollen unterschiedliche Lärmschutzelemente zum Einsatz kommen. So wurde bspw. für die Überführung Melkbrink transparente Lärmschutzwand-elemente zugesagt, um die Sichtachse zur Auferstehungskirche aufrecht zu erhalten.

Im Bahnweg muss aus Sicherheitsgründen vor die Lärmschutzwand eine Leitplanke gebaut werden, da die Grundstücksausfahrten direkt auf die Bahnlinie zuführen. Die DB will hier weitere alternative Schutzmaßnahmen prüfen.

Für das Grundstück der Stadt Oldenburg in der Ziegelhofstraße 91 liegt derzeit keine konstruktive Lösung für den aktiven Schallschutz vor, momentan ist noch eine 10 m hohe Lärmschutzwand vorgesehen.

Die Stadt Oldenburg betont, dass entlang der Strecke im PFA 1 keine Standardlösung vorausgesetzt werden soll, sondern dass man sich ausgiebig mit den Gegebenheiten vor Ort auseinandersetzt, um eine individuelle Lösung zu schaffen. Bevorzugter aktiver Lärmschutz seitens der Stadt Oldenburg sind bepflanzte, in Kombination mit transparenten Lärmschutzelementen, um die Integration des Schallschutzes ins Stadtbild so gut wie möglich zu gewährleisten. Hierbei sind jedoch noch weitere interne Abstimmungen seitens der Stadt Oldenburg erforderlich. Die Stadt Oldenburg verweist diesbezüglich auf ihre Einwendungen im Anhörungsverfahren, in denen die Forderung zur städtebaulichen und stadtgestalterischen Einbindung explizit enthalten ist.

#### Oberleitungsmasten:

Die Mastabstände der Oberleitungsmasten, die in den Planfeststellungsunterlagen eingezeichnet bzw. in den Erörterungsterminen verschoben wurden, bleiben so erhalten und können nicht verändert werden. Die Stadtgestaltung spricht sich ausdrücklich für die Verwendung von Gitterflachmasten in den Farben DB 702 (grau) oder DB 703 (dunkelgrau) aus.

#### Weiteres Vorgehen:

Zunächst ist eine Einigung zwischen der Stadt Oldenburg und der Vorhabenträgerin über eine Gestaltung der Lärmschutzwände sowie der Oberleitungsmasten erforderlich. Dazu wird die DB in einem nächsten Schritt die o.g. zugesagten Prüfungen durchführen und der Stadt Oldenburg eine detaillierte Planung über die eingesetzten Lärmschutzelemente vorlegen.

Die Stadt Oldenburg betont die Wichtigkeit der Weitergabe der Information an die Bürgerinnen und Bürger und fügt hinzu, dass einfachste und standardisierte Billig-Blechwände keinesfalls Zustimmung finden werden. Die Vorhabenträgerin betont, dass die angestrebten Aluminiumwände keinesfalls die einfachsten standardisierten Billig-Blechwände darstellen, sondern die aus schalltechnischer Sicht effektivste Variante.

Aus den jetzt ausgelegten Planfeststellungsunterlagen ist hinsichtlich des Konzepts der Lärmschutzeinrichtungen, auch nicht in den Grundstrukturen eine Gestaltung oder nähere Ausführung erkennbar. Die baulichen Maßnahmen müssen im Hinblick auf stadtgestalterischer Qualität eine geforderte Material-, Werk- und Formenqualität aufweisen. Hinsichtlich der Erhaltung von stadtbildprägenden Sichtbeziehungen wird unbedingt die Verwendung von transparenten Schallschutzeinheiten gefordert, sowie eine dauerhaft Unterhaltung und Reinigung der ansonsten abschreckend wirkenden Schutzeinrichtungen. Eine Einbindung in das jeweilige Ortsbild muss erreicht werden.

- Naturschutz

Bezüglich der Umweltverträglichkeit wurden in der Einwendung (S. 100 ff.) auf die auch in diesem Zusammenhang bestehende unvollständige Alternativenprüfung sowie auf Beeinträchtigungen der verschiedenen Schutzgüter (Mensch, Boden, Klima, Kultur- und Sachgüter) hingewiesen. Ebenso wird hierin deutlich eine nachteilige Wirkung für Natur- und Landschaft konstatiert.

Durch die neu vorgelegten Unterlagen ergeben sich keine wesentlichen neuen Erkenntnisse. Die naturschutzfachliche Beurteilung ändert sich dementsprechend nicht.

Die neu geplante Amphibienquerungshilfe zwischen dem Gutspark Dietrichsfeld und dem Großen Bürgerbusch wird aus naturschutzfachlicher Sicht begrüßt. Der für die Querungshilfe erforderliche Durchlass ist mit geeigneten Gittern zu versehen.

Es muss allerdings im Detail und nachvollziehbar dargelegt werden, welche baubegleitenden Maßnahmen erfolgen, die sicherstellen, dass die artenschutzrechtlichen Bestimmungen des BNatSchG eingehalten werden können. Insoweit wird die hiesige Einschätzung verstärkt, dass der Gutspark Dietrichsfeld sich *nicht* als Baustelleneinrichtungsfläche eignet, wenn aus Sicht der DB eine Querungshilfe zwischen dem Geschützten Landschaftsbestandteil Gutspark und dem Landschaftsschutzgebiet Bürgerbusch für sinnvoll erachtet wird.

Die vorgesehene Aufweitung der Bahnseitengräben wird seitens der Unteren Naturschutzbehörde begrüßt. Um diese Gewässer als Amphibienhabitat zu entwickeln, sind geeignete, dauerhafte Pflege- und Unterhaltungsmaßnahmen erforderlich, wie z.B. Initialbepflanzung zur Beschattung, zeitliche Staffelung der abschnittswisen Unterhaltung, Zeitpunkt der Maßnahmen vorzugsweise im Herbst. Diese sind in einem entsprechenden Planwerk zu benennen. Auch ist klar zu benennen, wer, in welchem Intervall, dauerhaft diese Arbeiten übernimmt.

Die erweiterte faunistische Kartierung erbrachte keine Nachweise zu Reptilienvorkommen.

- Baustellenkonzept

Bei den Planfeststellungsunterlagen sind auch weiterhin keine konkreten Aussagen oder Unterlagen zum geforderten Baustellenkonzept zu finden. Damit bleiben diese auch in diesem Punkt unvollständig. Für eine so umfangreiche Baumaßnahme ist ein Baustellenkonzept mit einer Darstellung der Bau- und Erschließungsstraßen sowie der notwendigen straßenrechtlichen Anordnungen absolut notwendig, um die Sicherheit im Stadtverkehr während der verschiedenen Bauphasen zu gewährleisten. Zum Aspekt der Sicherheit gehört auch bspw. Schutzvorkehrungen für die Allgemeinheit vor Lärm und Staubbelastungen zu treffen. Um die Auswirkungen des Vorhabens während der Bauzeit bewältigen zu können gehört zu den Planfeststellungsunterlagen ein umfangreiches Baustellenkonzept, welches für alle erkennbaren Konflikte während der Bauzeit annehmbare Lösungen bereit hält.

Bislang wurde der Stadt Oldenburg lediglich ein erster Entwurf eines verkehrlichen Baustellenkonzepts übergeben. Aus Sicht der Stadt Oldenburg fehlt insgesamt die Eindeutigkeit der bisher dazu per Mail übersandten Unterlagen. Ein umfassender Erläuterungsbericht zu den angehängten Dateien fehlt und wäre zum Verständnis der Unterlagen zwingend erforderlich.

Nach einer Sichtung der übersandten Unterlagen ergeben sich u. a. folgende Fragestellungen:

- Welche Verkehrsmengen wurden dem Umfahungskonzept zugrunde gelegt?
- Welche Zeiträume für die Sperrungen der jeweiligen Bahnübergänge sind vorgesehen?
- Ist für den Rad-/Fußverkehr eine Möglichkeit zum Queren des jeweilig gesperrten Bahnübergangs vorgesehen? Aus Sicht der Stadt Oldenburg kommt eine Vollsperrung für den passierenden Fuß-/Radverkehr grundsätzlich nicht in Betracht. Eine ggf. provisorisch einzurichtende Querungsstelle ist für die gesperrten Bahnübergänge unabdingbar, da die Bahnübergänge – insbesondere Richtung Norden – jeweils weit auseinander liegen.
- Wie viele Bahnübergänge werden auf der Strecke des PFA 1 maximal gleichzeitig gesperrt?

Weiterhin besteht die Frage, ob in dem Verkehrskonzept auch höhenungleiche Bahnübergänge (Melkbrink, Elsässer Straße, Ziegelhofstraße) hätten berücksichtigt werden müssen, da hier ggf. Vollsperrungen erfolgen. Insofern bleibt offen ob auch vorgesehen ist, höhenungleiche Bahnübergänge während des Ausbavorhabens zeitweise zu sperren.

Weiter scheinen die übersandten Unterlagen auch in Bezug auf die höhengleichen Bahnübergänge nicht vollständig zu sein, da für den Bahnübergang „Bürgerbuschweg“ keine Pläne beigefügt wurden. Wir gehen davon aus, dass voraussichtlich auch der Bahnübergang „Bürgerbuschweg“ im Rahmen des Ausbavorhabens von einer Sperrung betroffen sein könnte.

Bezüglich der beigefügten Tabelle „Bestandserfassung Straßennetz Oldenburg“ muss geklärt werden, wie die Auswahl der darin aufgeführten Straßen zustande gekommen ist. Es steht zu befürchten, dass es insbesondere bei den Lastbeschränkungen einzelner Straßen zu Fehleinschätzungen gekommen ist. Insgesamt wird die Tabelle der Bestandserfassung des Straßennetzes Oldenburgs seitens der Stadtverwaltung in Frage gestellt.

Für ein Umleitungskonzept muss eine Abstimmung bezüglich der Leistungsfähigkeit der Signalanlagen innerhalb der Stadt Oldenburg erfolgen und die Kosten einer ggf. notwendigen Umprogrammierung der Signalanlagensteuerung von der DB getragen werden.

Im Rahmen des Verkehrskonzeptes wird seitens der Stadt neben der Darstellung und Beschreibung von Umleitungsstrecken auch Auskunft zum Baustellenverkehr und dessen Streckenauswahl gefordert. Hier sollten auch Angaben über die zu transportierenden Mengen und Materialien und den daraus resultierenden quantitativen Schwerverkehrsbelastungen gemacht werden.

Für die Stadt Oldenburg kommt für eine umbaubedingte Sperrung von Bahnübergängen, zeitlich gesehen, jeweils nur 1 Bahnübergang in Frage. Das bedeutet, dass die Bahnübergänge, soweit Sperrungen notwendig werden, zur Aufrechterhaltung geordneter Verkehrsverhältnisse im Stadtgebiet nur sukzessive umgebaut werden können.

### **Finanzielle Auswirkungen:**

keine

In Vertretung

Gabriele Nießen