



## **Zusammenfassung der Untersuchungsergebnisse aus Sicht des eisenbahnplanerischen Gutachters**

Gegenstand der Planung war eine Eisenbahnumfahrungsstrecke, die das Stadtgebiet Oldenburg vom Durchgangsgüterverkehr von und zum Jade-Weser-Port entlastet.

### **Anlass der Planung**

Nach Vollinbetriebnahme des Jade-Weser-Ports ist mit 30 zusätzlichen Güterzügen je Tag und Richtung zu rechnen, die Bremen über Oldenburg mit Wilhelmshaven verbinden. Die Deutsche Bahn AG geht davon aus, dass im Stadtgebiet Oldenburg lediglich Maßnahmen der Elektrifizierung der bestehenden Strecke sowie aktiver und passiver Lärmschutz entlang der Strecke erforderlich sind.

Es ist jedoch davon auszugehen, dass zum Einen die Maßnahmen des Lärmschutzes, zumindest des aktiven Lärmschutzes allein, nicht ausreichend sein werden. An manchen Punkten wird auch die Ergänzung durch passiven Lärmschutz nicht zur Unterschreitung der Grenzwerte führen. Zum Anderen wird die betagte Rollklappbrücke über die Hunte, die von allen Zügen aus Richtung Norden und Westen in Richtung Süden und Osten befahren wird, zum Nadelöhr werden, da diese für jede Schiffsbewegung geöffnet und geschlossen werden muss.

### **Trassenverlauf**

Die neugeplante zweigleisige Trasse zweigt von Bremen kommend westlich der Autobahnunterführung von der bestehenden Trasse ab und führt im Anstieg zu einer neu zu bauenden Hunteklappbrücke. Die lichte Durchfahrtshöhe der Hunteklappbrücke erlaubt eine Durchfahrt von Binnenschiffen, ohne dass eine Öffnung der Brücke erforderlich ist. Lediglich für Seeschiffe und einige wenige Segler muss das 40 m lange Klappenelement geöffnet werden. Nördlich der Hunte fällt die Trasse im Bereich des Polders Donnerschwee II, wo sie in aufgeständerter Form geführt wird, mit der Maximalneigung von 6 ‰ in einem Bogen in Richtung Hauptbahnhof ab, bevor sie im Bereich der bestehenden Bahnanlagen auf die ehemalige Braker Bahn trifft und entlang dieser in den Oldenburger Hauptbahnhof führt.

Direkt im Anschluss an die Brücke zweigt eine eingleisige Güterzugverbindungskurve in Richtung Norden ab, die sich kurz vor der geplanten Überquerung der L 865 mit der bis dahin eingleisigen Trasse aus Oldenburg in Richtung Wilhelmshaven vereinigt. Diese zweigleisige Trasse lehnt sich nach Überqueren der L 865 eng an die Autobahn A 29 an, umfährt Groß Bornhorst östlich und die nördlichsten Ausläufer Etzhorns nördlich. Vor Erreichen der Überführung über die K131 zweigt die Bahntrasse von der Autobahn ab und unterfährt die A 293, die sich an die

sem Punkt im Anstieg zur Überführung über die A 29 befindet. Nördlich von Neusüdende trifft die neu geplante Bahntrasse auf die Bestandstrasse in Richtung Oldenburg.

Ergänzt wird diese Trasse durch eine Verbindung zwischen der Strecke nach Bremen und der Hemmelsberger Kurve, die von Oldenburg kommend südlich der Huntebrücke nach Westen abzweigt und damit die Verbindung nach Osnabrück herstellt. Damit wird erreicht, dass die bestehende Rollklappbrücke über die Hunte für den Bahnverkehr nicht mehr benötigt wird.

### **Varianten**

Innerhalb der Untersuchung wurden an drei Stellen Trassierungsvarianten entwickelt, die ggf. mit den Beteiligten Entscheidungsträgern abzustimmen wären: Zum Ersten wurde im Bereich Bornhorst eine weiter westlich führende Trassierungslinie gewählt, so dass die autobahnahe Lage erst später erreicht wird. Zum Zweiten wurde eine Variante entwickelt, in der die Um- und Neuplanung der Autobahnrastanlage Ohmstede-West berücksichtigt wird, weswegen an dieser Stelle ebenfalls die autobahnahe Lage verlassen wird. Abschließend wurde noch eine Variante eines weiter südlich – näher bei Neusüdende liegenden – Anschlusses an den Bestand dargestellt, die näher am Oldenburger Stadtgebiet liegt.

Für die Varianten wurden keine Reisezeiten, Lärm- und andere Umwelteinflüsse ermittelt. Die Kostenunterschiede für die erforderlichen Trassenarbeiten und Ingenieurbauwerke wurden ausgewiesen.

### **Reisezeiten/Betriebliche Machbarkeit**

Durch die längeren Strecken im Zulauf auf Oldenburg ergeben sich geringfügig höhere Reisezeiten im Personenverkehr. So benötigen die aus Bremen kommenden Züge etwa eine Minute länger, um den Bahnhof Oldenburg zu erreichen. Gleiches gilt für Züge aus und nach Wilhelmshaven. Größere zeitliche Einbußen sind für Züge aus und nach Osnabrück zu erwarten, wo die Verluste etwa dreieinhalb Minuten betragen werden. Da die meisten Züge jedoch einen längeren Aufenthalt im Oldenburger Bahnhof aufweisen und auch auf der Strecke noch mit ausreichend Reserve gefahren wird, ist die Vorzugsvariante aus Sicht des Gutachters betrieblich machbar.

Güterzüge, die aus Bremen in Richtung des Jade-Weser-Ports unterwegs sind bzw. vom Jade-Weser-Port in Richtung Bremen fahren, benötigen etwa dreieinhalb Minuten weniger Fahrzeit.

### **Investitionen**

Bei der Ermittlung der Netto-Investitionen (ohne MwSt.) sind insbesondere beim Lärmschutz zwei Szenarien zu berücksichtigen: Einerseits ein Szenario, das die Lärmschutzmaßnahmen unter Einbeziehung des Schienenbonus bewertet und andererseits ein Szenario ohne eben diesen Schienenbonus.

Die Gesamtinvestitionen unter Einbeziehung des Schienenbonus betragen 522,8 Mio. €. Sie setzen sich zusammen aus Investitionen für

• Oberbau	20,6 Mio. €
• Erdbauwerke und Entwässerung	17,5 Mio. €
• Bahnübergänge	0,4 Mio. €
• Ingenieurbauwerke	269,3 Mio. €
• Leit- und Sicherungstechnische Anlagen	8,0 Mio. €
• Bahnstrom	7,0 Mio. €
• Anpassungsmaßnahmen	26,7 Mio. €
• Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen	37,8 Mio. €
• Verkehrssicherung Schiene/Straße	5,0 Mio. €

Diese Investitionen werden beaufschlagt mit 5 % Kleinleistungen und 7 % Baustelleneinrichtung. Ebenfalls hinzuzurechnen sind der Grunderwerb (8,0 Mio. €) sowie eine Beaufschlagung der Gesamtinvestitionen um 15 % für Planungs- und Verwaltungskosten sowie 1,5 % für Gebühren an das Eisenbahnbundesamt.

Ohne Schienenbonus sind die Investitionen insbesondere im Bereich der Ingenieurbauwerke, unter die die Schallschutzwände fallen, höher, dafür fallen etwas geringere Beträge für Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen an! So ergibt sich eine Summe von 550,3 Mio. €, die sich wie folgt zusammensetzt:

• Oberbau	20,6 Mio. €
• Erdbauwerke und Entwässerung	17,5 Mio. €
• Bahnübergänge	0,4 Mio. €
• Ingenieurbauwerke	295,5 Mio. €
• Leit- und Sicherungstechnische Anlagen	8,0 Mio. €
• Bahnstrom	7,0 Mio. €
• Anpassungsmaßnahmen	26,7 Mio. €
• Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen	32,5 Mio. €
• Verkehrssicherung Schiene/Straße	5,0 Mio. €

Auch hier sind die oben genannten Beaufschlagungen sowie der Grunderwerb (ebenfalls 8,0 Mio. €) zu berücksichtigen.

## Resümee

Die eisenbahnplanerische Untersuchung zeigt, dass eine Umfahrungsstrecke zur Entlastung der Siedlungsbereiche Oldenburgs technisch und betrieblich machbar ist.