

Einwendungen aus eisenbahn- betrieblicher Sicht gegen die Planfeststellung des PFA 1 der ABS Oldenburg – Wilhelmsha- ven

G197

im Auftrag der Stadt Oldenburg



Prof. Dr.-Ing.
Harry Dobeschinsky

Dipl.-Ing.
Peter Breuer

Februar 2014

Einwendungen aus eisenbahnbetrieblicher Sicht gegen die Planfeststellung des PFA 1 der ABS Oldenburg – Wilhelmshaven

G197

im Auftrag der Stadt Oldenburg

Prof. Dr.-Ing. Harry Dobeschinsky

Dipl.-Ing. Peter Breuer

Die Hauptautoren Harry Dobeschinsky und Peter Breuer wurden bei der Erstellung dieses Berichts von Johannes Bossert unterstützt.

Das Titelbild zeigt das an der Bahntrasse liegende Gebäude Ziegelhofstraße 82, dessen Flachdachteil für die Durchführung der Antragstrasse abgerissen werden soll. Das Bild stammt von Peter Breuer. Die Rechte von Fotos und Abbildungen im Bericht liegen bei der VWI Stuttgart GmbH, sofern dies nicht anders vermerkt ist.

Die VWI Stuttgart GmbH arbeitet in Kooperation mit dem Verkehrswissenschaftlichen Institut an der Universität Stuttgart e.V. und dem Institut für Eisenbahn- und Verkehrswesen der Universität Stuttgart unter der Leitung von Prof. Dr.-Ing. Ullrich Martin.

Stuttgart, 18.02.2014

VWI Verkehrswissenschaftliches Institut Stuttgart GmbH
Torstraße 20
70173 Stuttgart
post@vwi-stuttgart.de
www.vwi-stuttgart.de

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung.....	5
2	Leistungsfähigkeit der Bestandsstrecke.....	6
2.1	Analyse der Aussagen in den Planfeststellungsunterlagen	6
2.2	Betriebliche Untersuchung zur Kapazität der Strecke Oldenburg – Wilhelmshaven für den SGV (Schienengüterverkehr) der RMCon	7
2.3	Interne, der Stadt Oldenburg vorliegende, Fahrplanstudie der DB AG	10
2.4	Verlagerung der nicht am Tage fahrbaren Züge in die Nacht	10
2.4.1	Leistungsfähigkeit	10
2.4.2	Lärm.....	11
2.5	Mögliche weitere – nicht benannte Engpässe	11
3	Leistungsfähigkeit einer Trassenalternative im Osten Oldenburgs	12
3.1	Anzahl benötigter Gleise in der östlichen Zufahrt	13
3.2	Verkehrsbedarf	13
4	Bahnübergänge.....	14
4.1	Mögliche Zeitgewinne durch Auflassung von niveaugleichen Kreuzungen (BÜ). 14	
4.2	Notwendigkeit der Beseitigung niveaugleicher Bahnübergänge	14
5	Relativierung der Investitionssumme.....	15
6	Verkehre während der Bauzeit	18

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Anlage 2, Seite 11 der Planfeststellungsunterlagen [3]	6
Abbildung 2:	Anlage 2, Seite 14, Tabelle 1 der Planfeststellungsunterlagen [3]	6
Abbildung 3:	Anlage 2, Seite 24, Tabelle 5 der Planfeststellungsunterlagen [3]	6
Abbildung 4:	Anlage 2, Seite 31 der Planfeststellungsunterlagen [3]	7
Abbildung 5:	Anlage 15.1, Tabelle 2 der Planfeststellungsunterlagen [3]	7
Abbildung 6:	Präsentation zu [1], Seite 7	8
Abbildung 7:	Präsentation zu [1], Seite 10, Fahrplanausschnitt JWP - Delmenhorst	9
Abbildung 8:	Präsentation zu [1], Seite 11, Fahrplanausschnitt Delmenhorst - JWP	9
Abbildung 9:	Erläuterung zu [2], Seite 2	10
Abbildung 10:	Erläuterung zu [2], Fazit	10
Abbildung 11:	Anlage 15.1, Seite 14, Tabelle 3 der Planfeststellungsunterlagen [3]	11
Abbildung 12:	Unterlagen zur Planfeststellung [3], Anlage 2, Seite 34	15
Abbildung 13:	Eisenbahnüberführung Ziegelhofstraße, Ansicht – Quelle: VWI GmbH	16
Abbildung 14:	Eisenbahnüberführung Elsässer Straße, Ansicht – Quelle: VWI GmbH	17
Abbildung 15:	Eisenbahnüberführung Elsässer Straße, Untersicht – Quelle: VWI GmbH	17

1 Einleitung

Am 20.02.2014 erfolgt die Offenlage der Planfeststellungsunterlagen für den Planfeststellungsabschnitt 1 der ABS Oldenburg – Wilhelmshaven.

Dieses Dokument beschreibt die Einschränkungen und Probleme, die sich u. a. aus eisenbahnbetrieblicher Sicht aus der vorliegenden Planung ergeben. Insbesondere dient dieses Dokument als Zuarbeit für Einwendungen der Stadt Oldenburg im Planfeststellungsverfahren.

Insbesondere werden folgende Punkte aufgegriffen:

- Leistungsfähigkeit der ertüchtigten Bestandsstrecke – auch über Grenzen der Planfeststellung hinaus
 - Querung der Hunte
 - Weitere mögliche Engpässe, die in der Planfeststellung nicht berücksichtigt sind
- Trassierung der Ausbaustrecke
- Stellungnahme zu Leistungsfähigkeiten alternativer Trassen
- Mögliche Zeitgewinne durch Auflassung von niveaugleichen BÜ
- Relativierung der Investitionssumme
- Verkehre während der Bauzeit

2 Leistungsfähigkeit der Bestandsstrecke

2.1 Analyse der Aussagen in den Planfeststellungsunterlagen

In den Unterlagen zur Planfeststellung der ABS Oldenburg – Wilhelmshaven ist in Anlage 2, Seite 11 niedergelegt, dass „mit einem deutlich höheren Verkehrsaufkommen an Güterzügen“ durch den JadeWeserPort (JWP) „zu rechnen“ ist (Abbildung 1).

Im Herbst 2012 wurde der Tiefwasserhafen JadeWeserPort in Wilhelmshaven - ein Hafen für Großcontainerschiffe - in Betrieb genommen. Zusammen mit weiteren nördlich von Wilhelmshaven gelegenen Industrie- und Gewerbegebieten ist in diesem Zusammenhang mit einem deutlich höheren Verkehrsaufkommen an Güterzügen zu rechnen.

Abbildung 1: Anlage 2, Seite 11 der Planfeststellungsunterlagen [3]

Auf Seite 14 der Anlage 2 ist das derzeitige Betriebsprogramm für beide Richtungen zusammengenommen mit 44 Zügen des Personennahverkehrs sowie 8 Güterzügen je Tag (24 Stunden) dargestellt (Abbildung 2).

Das derzeitige Betriebsprogramm der Strecke 1522 ist in folgender Tabelle dargestellt.

Streckenbelegung / Tag und in beiden Ringen		Summe
SPNV	SGV	
44	8	52

SPNV: Schienenpersonennahverkehr, SGV: Schienengüterverkehr

Tab. 1. Gegenwärtiges Betriebsprogramm Oldenburg-Sande in beiden Richtungen

Abbildung 2: Anlage 2, Seite 14, Tabelle 1 der Planfeststellungsunterlagen [3]

Auf Seite 24 der Anlage 2 ist das zukünftige Betriebsprogramm (2025 – für ein Planfeststellungsverfahren ein relativ früher Prognosezeitraum) der ausgebauten Strecke mit einer Zunahme auf 77 tägliche Güterzüge bei gleichbleibenden 44 Nahverkehrspersonenzügen. Insgesamt bedeutet dies eine Zunahme von 69 Zügen in beiden Richtungen.

Das folgende Betriebsprogramm dient nur zur Information und stellt lediglich die Grundlage für die schalltechnische Berechnung dar.

Jahr	Streckenbelegung pro Tag und in beiden Richtungen		Summe
	SPNV	SGV	
2025	44	77	121

SPNV: Schienenpersonennahverkehr, SGV: Schienengüterverkehr

Tab. 5. Geplantes Betriebsprogramm der Strecke 1522 Oldenburg - Sande für das Jahr 2025 in beiden Richtungen

Abbildung 3: Anlage 2, Seite 24, Tabelle 5 der Planfeststellungsunterlagen [3]

Auch wenn dieses Betriebsprogramm „nur zur Information“ dient, so beruhen doch alle Berechnungen auf demselben. Außerdem war dieses Betriebsprogramm auch die Grundlage weiterer Planfeststellungsabschnitte derselben Maßnahme.

Auf Seite 31 der Anlage 2 der Unterlagen zur Planfeststellung [3] erfolgt die lapidare Bemerkung, dass „ebenso ... die Weiterführung des prognostizierten Güterverkehrs in Richtung Bremen auf der Strecke 1500 sichergestellt“ sei. Ein Nachweis dieser Aussage wird vom Antragssteller nicht geführt. Unter Berücksichtigung von [1] ist diese Aussage doch stark in Zweifel zu ziehen.

Die vorhandene zweigleisige Strecke 1522, die in Oldenburg westlich des Hauptbahnhofs mit der eingleisigen Strecke 1520 aus Richtung Leer zusammengeführt wird, kann ohne Einschränkungen die für das Jahr 2025 prognostizierten Zugmengen (Personen- und Güterverkehr) aufnehmen. Ebenso ist die Weiterführung des prognostizierten Güterverkehrs in Richtung Bremen auf der Strecke 1500 sichergestellt.

Abbildung 4: Anlage 2, Seite 31 der Planfeststellungsunterlagen [3]

In Anlage 15.1 ist auf Seite 14 in Tabelle 2 das Zugmengengerüst aufgetrennt nach Tag und Nachtverkehr dargestellt:

Tabelle 2: Zugmengengerüst der Strecke 1522 – Prognosejahr 2025					
Verkehr Tagesperiode [Prognose 2025]: Oldenburg / Rastede - PFA 1					
Zugart	Anzahl	Länge	v_max	SB-Anteil	DFz
GZ	46	700	100	0	0
RB-ET	36	140	120	100	0
Total:	82				
Verkehr Nachtperiode [Prognose 2025]: Oldenburg / Rastede - PFA 1					
Zugart	Anzahl	Länge	v_max	SB-Anteil	DFz
GZ	31	700	100	0	0
RB-ET	8	140	120	100	0
Total:	39				

Abbildung 5: Anlage 15.1, Tabelle 2 der Planfeststellungsunterlagen [3]

Davon ausgehend, dass die 8 Güterzüge des aktuellen Betriebsprogramms tagsüber verkehren (der für die Antragsstellerin günstigste Fall), ist mit einer Zunahme des Güterzugverkehrs um **38 Züge** in den Stunden zwischen 6.00 Uhr und 22.00 Uhr auszugehen.

2.2 Betriebliche Untersuchung zur Kapazität der Strecke Oldenburg – Wilhelmshaven für den SGV (Schienengüterverkehr) der RMCon

Im Jahr 2012 fertigte RMCon eine Betriebliche Untersuchung zur Kapazität der Strecke Oldenburg – Wilhelmshaven für den SGV (Schienengüterverkehr) an [1]. Diese Untersu-

chung kommt zu dem Ergebnis, dass zusätzlich zu den geplanten 18 Containerzügen je Tag und Richtung, 8 Kohlezügen je Tag und Richtung und 7 Erzzügen je Tag und Richtung weitere 25 Containerzugtrassen je Tag und Richtung möglich sind.

Güterverkehre auf der Relation Jade-Weser-Port – Oldenburg – Bremen:

Die prognostizierten Zugfahrten für das Jahr 2022 sind planbar:

- 18 Containerzüge pro Tag und Richtung
- 8 Kohlezüge pro Tag und Richtung
- 7 Erzzüge pro Tag und Richtung

Zusätzlich sind 25 Containerzugtrassen pro Tag und Richtung zwischen Jade-Weser-Port und Delmenhorst planbar.

Abbildung 6: Präsentation zu [1], Seite 7

Die Aussage in [1] (Abbildung 6) basiert aus Sicht der Stadt Oldenburg auf Rahmenbedingungen, die als nicht tragbar anzusehen sind. Während im heutigen Betriebsprogramm in jeder Stunde eine Sperrpause im Bahnbetrieb vorgesehen ist, in der die Huntebrücke für den Schiffsbetrieb geöffnet wird, ist diese Möglichkeit für das zukünftige Betriebsprogramm der DB nicht mehr gegeben. Die in Abbildung 7 und Abbildung 8 (aus [1] übernommen) dargestellten Fahrplanausschnitte für die Stunden 16.00 Uhr bis 19.00 Uhr zeigen, dass im Streckenabschnitt der Hunteklappbrücke (jeweils rotes Oval), keine Sperrzeiten (die jeweils ca. 15 Minuten betragen sollten) vorgesehen sind.

Die in [1] dargestellten Zugfahrten sind nur realisierbar, wenn die Huntebrücke nicht in gleichem Umfang wie bisher geöffnet wird. Diese Einschränkung des Schiffsverkehrs ist für die Stadt Oldenburg nicht akzeptabel, die Öffnung der Huntebrücke in bisherigem Umfang ist beizubehalten. Wie viele Zugfahrten durch die beizubehaltende Öffnung der Huntebrücke im Tagesverkehr nicht durchgeführt werden können, ist aus [1] jedoch nicht ableitbar.

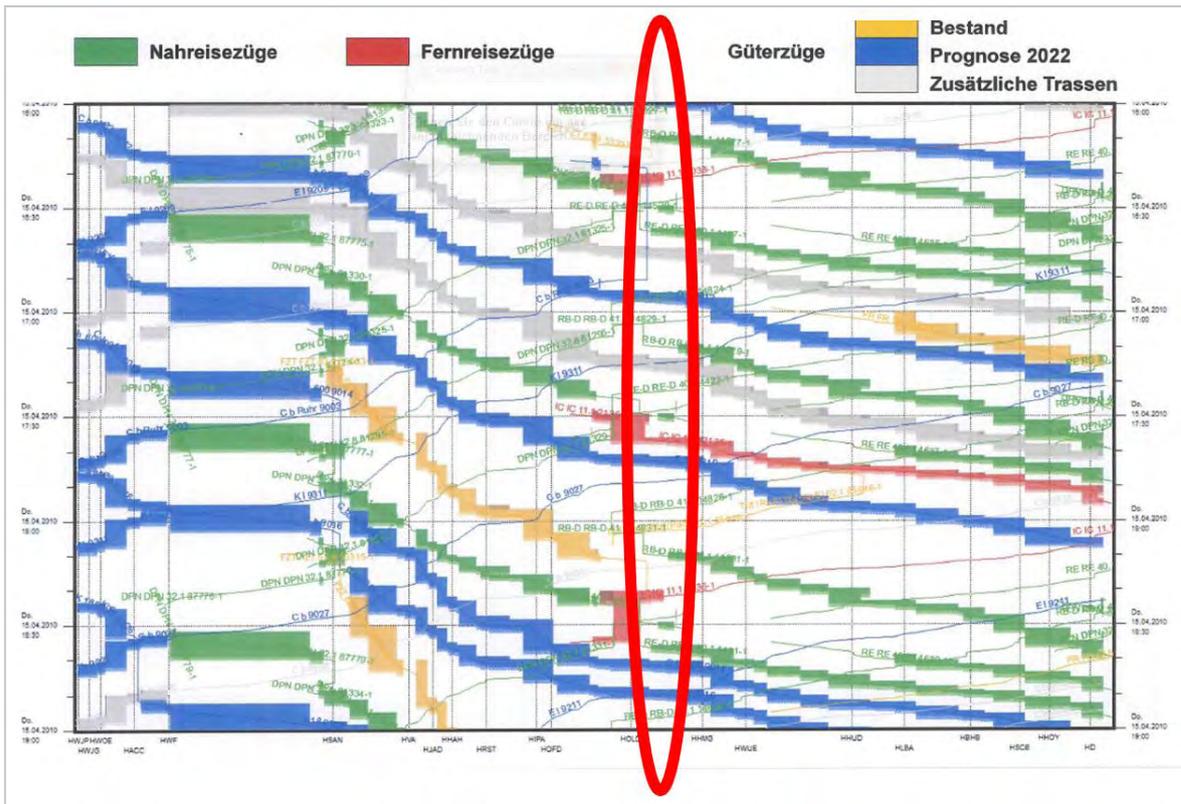


Abbildung 7: Präsentation zu [1], Seite 10, Fahrplanausschnitt JWP - Delmenhorst

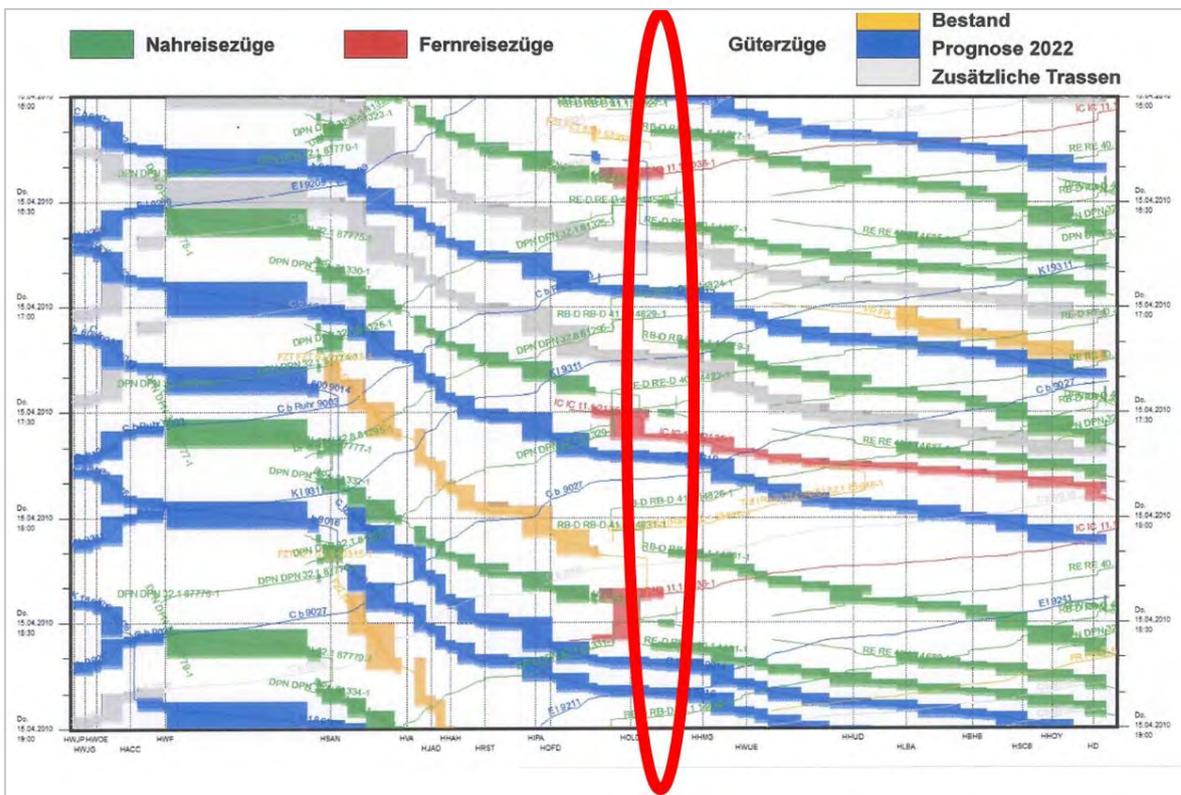


Abbildung 8: Präsentation zu [1], Seite 11, Fahrplanausschnitt Delmenhorst - JWP

2.3 Interne, der Stadt Oldenburg vorliegende, Fahrplanstudie der DB AG

Ebenfalls im Jahr 2012 fertigte die DB AG, Abteilung I.NMF 3_S eine „Fahrplanstudie als Ergänzung zur Einschätzung der Betriebssituation im Bereich der Huntebrücke in Oldenburg (Oldenb) unter den Bedingungen des Betriebsprogramms 2025 mit voller Arbeitsfähigkeit des Jade-Weser-Ports vom 22.11.2010“ [2] an. Dieses Gutachten kommt zum Ergebnis, dass in der Zeit zwischen **5.00 Uhr** und 22.00 Uhr **21** zusätzliche Güterzüge die Huntebrücke queren können (Abbildung 9).

Von den im Zeitraum von 05:00 – 22:00 Uhr angestrebten 37 zusätzlichen Güterzügen waren 21 konfliktfrei konstruierbar. Das sind weniger als 60% der voraussichtlichen Güterzugmehrung bis 2025 in diesem Tageszeitraum.

Abbildung 9: Erläuterung zu [2], Seite 2

Die Gutachter der Fahrplanstudie hatten angestrebt, 37 zusätzliche Züge in 17 Stunden über die Huntebrücke zu führen, was deutlich misslang. In den Unterlagen zur Planfeststellung sollen sogar 38 Züge (+1) in 16 Stunden (-1) (Abbildung 5) „sichergestellt“ sein (Abbildung 4).

Damit ist es nicht möglich, das geforderte Betriebsprogramm 2025 umzusetzen. Unter Annahme einer kaum umsetzbaren weiträumigen zeitgenauen Zulaufsteuerung und bei Aufgabe von Brückenöffnungszeiten in den Stunden 8, 14, 15, 16, 20, 21 und 22 wird es möglich, die prognostizierte Güterzugmehrung zu fahren. Eine Gegenüberstellung der heutigen und nach Einlegen des geforderten Betriebsprogramms verbleibenden Brückenöffnungszeiten enthält Tabelle 1.

Abbildung 10: Erläuterung zu [2], Fazit

Bei einer starken Reduktion der Brückenöffnungszeiten auf etwa die Hälfte „*erscheint es möglich*“ die geforderte Zugmenge (ein Zug weniger als in den Planfeststellungsunterlagen) in der gegebenen Zeit (eine Stunde mehr als in den Planfeststellungsunterlagen) zu fahren.

Eine Einschränkung der Brückenöffnung ist aus Sicht der Stadt Oldenburg als Betreiber der Häfen östlich (flussabwärts) und westlich (flussaufwärts) der Huntebrücke nicht akzeptabel.

Unter Beibehaltung der Brückenöffnungszeiten bleibt nur eine Verlagerung der verbleibenden Güterzüge in die Nachtstunden.

2.4 Verlagerung der nicht am Tage fahrbaren Züge in die Nacht

2.4.1 Leistungsfähigkeit

In [2] ist erkennbar, dass in der – wegen der ersten vorhandenen Brückenöffnungszeit hinzugenommenen – Stunde zwischen 5.00 Uhr und 6.00 Uhr zwei der zusätzlichen Güterzüge verkehren. Somit wird deutlich, dass in den Tagesstunden lediglich 19 zusätzliche Güterzüge die Huntebrücke queren können. Somit sind die verbleibenden **19 Züge**, die laut bahninterner Fahrplanstudie [2] im Tageszeitraum nicht fahrbar sind, in die Nacht-

stunden zu verlagern. Dies führt zu einer Zunahme des nächtlichen Güterverkehrs um 19, auf dann 50 Züge (+ 61,3 %). Zusammen mit den 8 in den Nachtstunden verkehrenden Personenzügen verkehren dann zwischen 22.00 Uhr und 06.00 Uhr 58 Züge. Hierzu sind die Personenverkehrszüge, die nicht aus oder nach Richtung Wilhelmshaven verkehren und die dementsprechend nicht in den Unterlagen der Planfeststellung berücksichtigt sind, dazu zu addieren. Nach aktuellem Stand sind dies 15 Züge.

Wenn von einer regelmäßigen Verteilung ausgegangen wird, so verkehren dementsprechend etwa 9 Züge/Stunde. Dies könnte bei einer in den Stunden zwischen 22.00 Uhr und 05.00 Uhr vollständig geschlossenen Brücke machbar sein. Ein entsprechender Nachweis wäre zu führen.

2.4.2 Lärm

Die Emissionen der nächtlichen Zugfahrten betragen laut Anlage 15.1, Tabelle 3, 74,5 dB (A), wodurch an 4.500 der untersuchten 5.250 Gebäude Grenzwerte überschritten werden. Bei einer Zunahme des nächtlichen Güterverkehrs um 61,3 % ist davon auszugehen, dass sowohl der Emissions-Schallpegel als auch die erforderlichen Maßnahmen zur Einhaltung der Immissions-Grenzwerte steigen.

Tabelle 3: Str. 1522: Emissionen des Schienenverkehrs nach Schall 03

	Tag	Nacht
Prognose 2025 *)	73,1 dB (A)	74,5 dB (A)

*) für $v_{max} = 120 \text{ km/h}$ unter Einbeziehung von Betonschwellen $D_{FB} = 2,0 \text{ dB (A)}$

Abbildung 11: Anlage 15.1, Seite 14, Tabelle 3 der Planfeststellungsunterlagen [3]

Aus der Zunahme der nächtlichen Güterzüge von 31 auf 50 Züge (Anstieg um 61,3 %) resultiert ein Anstieg der Beurteilungspegel in der Nacht um 2,1 dB(A).

Vor diesem Hintergrund sind die Verhältnismäßigkeitsprüfung und das darauf aufbauende Konzept des aktiven Schallschutzes sowie die Ermittlung der Gebäude mit Anspruch auf passiven Schallschutz grundsätzlich zu überarbeiten bzw. nachzureichen.

2.5 Mögliche weitere – nicht benannte Engpässe

In den Unterlagen zur Planfeststellung [3] wird nicht weiter auf mögliche Engpässen entlang der zu ertüchtigenden Strecke eingegangen. Durch die Erhöhung der Leistungsfähigkeit außerhalb des Planfeststellungsabschnittes 1, z. B. durch Beseitigung eingleisiger Abschnitte, die bislang das regulierende Element waren, besteht die Möglichkeit, dass auf der Ausbaustrecke neue Engpässe entstehen. Beispielhaft hierfür stehen die Einfädelung der Strecke 1522 in die Strecke 1502 sowie die westliche Einfahrt in den Hauptbahnhof und der Hauptbahnhof selbst.

Ein Nachweis ausreichender Leistungsfähigkeit dieser Streckenabschnitte unter Berücksichtigung der Gesamtmaßnahme ist nicht erbracht.

3 Trassierung der Ausbaustrecke

Die Trassierung – und somit auch die Längsneigung – der Ausbaustrecke bleibt in weiten Teilen unangetastet und stellt somit auch kein Problem dar.

Lediglich im Bereich der umzubauenden Kreuzung mit der Alexanderstraße, wo ein Bahnübergang zu einer Eisenbahnüberführung umgebaut werden soll, wird die Höhenlage der Bahnstrecke angepasst. Auf Seite 44 der Anlage 2 [2] zu den Planfeststellungsunterlagen ist nachstehende Auflistung zu finden, die zwar von der Variante 1b der möglichen EÜ Alexanderstraße stammt, die jedoch für alle Varianten 1 gleich ist:

Gesamtlänge des neuen Gleisbauwerkes	:	ca. 1250 m
Länge der Eisenbahnüberführung	:	ca. 130 m
Länge des Rampenbauwerkes	:	ca. 446 m
Länge der Dammbauwerke	:	ca. 674 m
Rampenneigung der Bahngradienten	:	11 ‰ bzw. 6,5 ‰

Abbildung 12: Anlage 2, Seite 44, Unterlagen zur Planfeststellung [2]

Hier wird aufgeführt, dass mit Auflösung des BÜ Alexanderstraße die Längsneigung in der südlichen Rampe auf 11 ‰ ansteigt. Dies ist nach dem Regelwerk (EBO) eine gültige Längsneigung bei Hauptbahnen (max. Gradienten 12,5 ‰).

Allerdings befindet sich die Strecke 1522 von Oldenburg nach Wilhelmshaven im Bereich einer Flachlandbahn. Dies bedeutet, dass lediglich Längsneigungen von 6 ‰ zum Einsatz kommen sollten. Höhere Längsneigungen haben andere, erhöhte Anforderungen an die Traktion zur Folge bzw. führen dazu, dass Züge nicht voll ausgelastet fahren können. Insbesondere beim Wiederanfahren nach dem Halt eines Zuges kann eine erhöhte Längsneigung zu Problemen führen, aber auch das Bremsverhalten in der Abwärtsfahrt ändert sich.

Mit einem Abschnitt, der über 6 ‰ liegt, ändert sich die Charakteristik für alle befahrenden Züge und damit für ganze Netzabschnitte. Hier ist auf die Haltung der Antragsstellerin bei anderen Planfeststellungsverfahren (z. B. Offenburg im Zuge der ABS/NBS Karlsruhe Basel), bei welchen eine entsprechend kurze Rampe mit 10,5 ‰ Längsneigung kategorisch abgelehnt wurde.

Nebenbei bemerkt ist mit einer zulässigen Längsneigung von mehr als 6 ‰ auch eine Eisenbahnnummfahrung im Osten Oldenburgs wesentlich kostengünstiger herzustellen, als dies dem Rat der Stadt Oldenburg vorgestellt wurde. Die Anschlüsse im Norden und Süden sowie des Oldenburger Hauptbahnhofes, die trassierungstechnisch mit einer maximal zulässigen Längsneigung von 6 ‰ anspruchsvoll und kostenintensiv sind, könnten wesentlich günstiger hergestellt werden.

4 Leistungsfähigkeit einer Trassenalternative im Osten Oldenburgs

4.1 Anzahl benötigter Gleise in der östlichen Zufahrt

In den Unterlagen zur Planfeststellung [3] wird auf Seite 31 beschrieben, dass eine mögliche Trassenalternative zur Aufrechterhaltung der bisher möglichen gleichzeitigen Einfahrt von 4 Zügen aus den Richtungen Leer, Wilhelmshaven, Osnabrück und Bremen aus Richtung Osten mindestens fünf Gleise zur Verfügung stellen müsste.

Zum Einen ist zu sagen, dass weder aktuell planmäßig noch zukünftig geplant vier Züge gleichzeitig in den Oldenburger Hauptbahnhof einfahren. Dies ist durch den Gleiswechselbetrieb (GWB) auf den zulaufenden Strecken zwar möglich, wird jedoch lediglich in Störfällen angewandt. Eine gleichzeitige Ausfahrt ist bei vier zur gleichen Zeit einfahrenden Zügen sowohl im aktuellen als auch im vorgelegten Planzustand nicht möglich.

Zum Anderen ist zu sagen, dass eine Aufweitung auf drei Gleise bis zum Abzweig der Strecke 1522 von der Strecke 1500 sowohl technisch machbar als auch finanziell überschaubar ist, wodurch auch bei einer Alternativtrasse mit GWB eine gleichzeitige Ein- oder Ausfahrt von Zügen in alle vier Richtungen möglich wird. Zusätzlich zu diesen Ein- und Ausfahrten ist sogar noch ein Zug in die Gegenrichtung von oder nach Westen möglich, da hier ein längerer Abschnitt Zweigleisigkeit hergestellt bleibt. Des Weiteren tangieren Güterzüge in der Relation Wilhelmshaven – Bremen die Ausfahrt der Personenzüge nicht mehr.

Im Punkt Ein- und Ausfahrmöglichkeiten ist also eine Alternativtrasse im Osten der Stadt Oldenburg als wesentlich flexibler einzustufen als ein Ausbau der Bestandstrasse.

4.2 Verkehrsbedarf

Auf Seite 33 der Unterlagen zu Planfeststellung steht, dass *„Nach bisherigen Erkenntnissen ... der dafür erforderliche Verkehrsbedarf nicht [besteht]“*. Insbesondere nach den in Kapitel 2.3 dargestellten Kapazitätsengpässen, die mit einer Alternativtrasse beseitigt wären, besteht aus Sicht der Stadt Oldenburg durchaus ein Verkehrsbedarf zur Erweiterung der in den Unterlagen zur Planfeststellung sehr knapp dargestellten Untersuchung von Varianten.

5 Bahnübergänge

5.1 Mögliche Zeitgewinne durch Auflassung von niveaugleichen Kreuzungen (BÜ)

Die stärkere Verkehrsbelastung der Strecke Wilhelmshaven – Oldenburg und damit verbunden auch der Strecke Oldenburg – Bremen führt auf allen Bahnübergängen (BÜ) zu wesentlich häufigeren Schrankenschließungen bzw. längeren Schließzeiten beim Einzelvorgang und damit insgesamt zu einer Erhöhung der Schrankenschließzeiten über den Tag. In Zeiten, in welchen die Züge in dichtem Takt verkehren, kann es durchaus vorkommen, dass die Schranken häufiger geschlossen als geöffnet sind, was einerseits zu einem Absinken der Leistungsfähigkeit der Straße, andererseits zu erheblichen Zeitverlusten im Individualverkehr führt.

Die Antragstrasse sieht lediglich die Aufhebung einer niveaugleichen Kreuzung vor (Alexanderstraße). Hier sind täglich ca. 20.000 Fahrzeuge von der Maßnahme betroffen. An anderen Orten – insbesondere auch außerhalb des Planfeststellungsabschnitts an der Stedinger Straße, die von zwei niveaufreien Bahnübergängen zerschnitten wird, sowie dem Hemmelsbäker Kanalweg, wo ein ganzes Wohngebiet über eine niveaugleiche Kreuzung (BÜ) erschlossen ist, aber auch an der Bremer Heerstraße – werden die verlorenen Wegezeiten, die durch geschlossene Schrankenanlagen hervorgerufen werden, auf mehr als das Doppelte des heutigen Wertes ansteigen.

5.2 Notwendigkeit der Beseitigung niveaugleicher Bahnübergänge

Die Zunahme des Schienenverkehrs erfolgt in einem Maße, dass die Stadt Oldenburg Vereinbarungen zur Beseitigung höhengleicher Kreuzungen insbesondere für die Stedinger Straße und den Hemmelsbäker Kanalweg anstreben sollte. Grundlage hierfür ist die absehbare Zunahme des (Schienen-)Verkehrs, so dass ein Erfordernis nach EKrG §3 [4] vorliegt.

§3 des EKrG besagt:

Wenn und soweit es die Sicherheit oder die Abwicklung des Verkehrs unter Berücksichtigung der übersehbaren Verkehrsentwicklung erfordert, sind Kreuzungen

- zu beseitigen,
- zu entlasten,
- zu ändern.

Sollte keine Einigung zur Beseitigung der höhengleichen Kreuzungen zu Stande kommen, ist die Beantragung einer Anordnung im Kreuzungsrechtsverfahren nach EKrG, §6 in Erwägung zu ziehen.

6 Relativierung der Investitionssumme

In den Unterlagen zur Planfeststellung [3], Anlage 2, Seite 34 steht, dass die geschätzten 550 Mio. €, die für eine Alternativtrasse anzusetzen wären, fünfmal höher als der Ausbau der Bestandsstrecke seien.

Kosten

Kostenschätzungen sind aufgrund der aufgezeigten Problemfelder nicht möglich. Es bedürfte schon einer vertieften Planung, um auch nur annähernd realistische Kosten zu benennen. In einer ersten von der Stadt Oldenburg vorgelegten Schätzung werden die Kosten für eine Bahnumgehung mit 550 Mio. Euro beziffert (Stand 09/2013) und sind damit ca. fünfmal höher als der Ausbau der Bestandsstrecke.

Abbildung 13: Unterlagen zur Planfeststellung [3], Anlage 2, Seite 34

In den aus diesem Auszug geschätzten 100 Millionen Euro für den Ausbau der Bestandsstrecke ist jedoch lediglich die Beseitigung einer höhengleichen Kreuzung berücksichtigt. Nicht berücksichtigt sind

- die Beseitigung des Nadelöhrs Huntequerung (2.3),
- das Erfordernis wesentlich höherer Aufwendungen für Lärmschutz, das durch den erhöhten bzw. falsch dargestellten Nachtverkehr hervorgerufen wird (2.4) sowie
- die Beseitigung weiterer mindestens drei höhengleicher Kreuzungen, die durch die Verkehrszunahme auf der Schiene notwendig werden (5.2).

Für diese Maßnahmen sind nach einer ersten – sehr groben – Schätzung zusätzlich über 200 Mio. Euro anzusetzen.

Außerdem ist nicht berücksichtigt, dass die drei innerörtlichen Eisenbahnüberführungen ein Alter von fünfzig Jahren erreicht haben (Baujahr 1966, siehe Abbildung 16). Insbesondere die als Stahltröge mit Schotterbett ausgebildeten Überführungen Elsässer Straße (Abbildung 15) und Melkbrink haben damit mehr als die Hälfte ihrer Nutzungszeiten erreicht, so dass sich der Instandhaltungsaufwand in den nächsten Jahren wesentlich erhöhen wird.



Abbildung 14: Eisenbahnüberführung Ziegelhofstraße, Ansicht – Quelle: VWI GmbH



Abbildung 15: Eisenbahnüberführung Elsässer Straße, Ansicht – Quelle: VWI GmbH

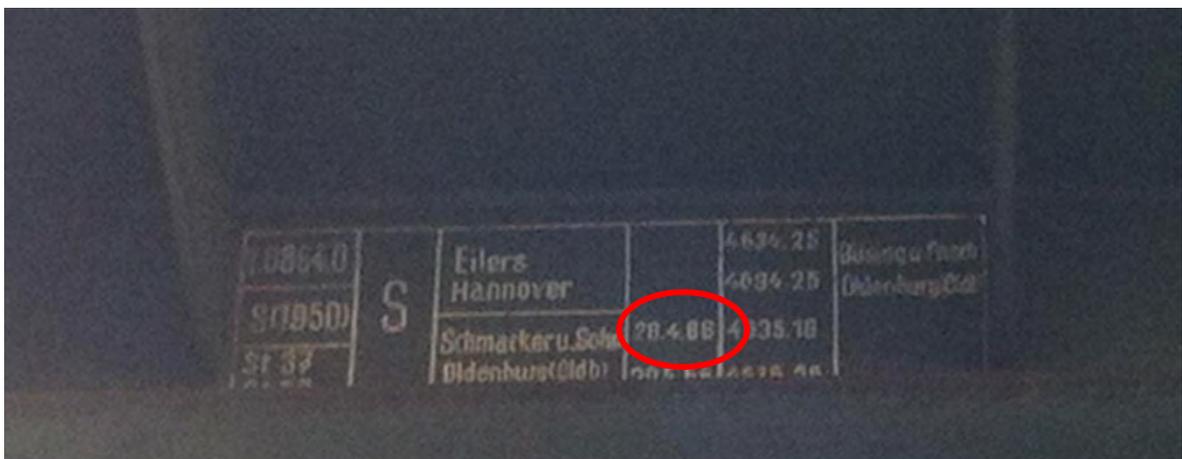


Abbildung 16: Eisenbahnüberführung Elsässer Straße, Untersicht – Quelle: VWI GmbH

7 Verkehre während der Bauzeit

Zur Abwicklung der Verkehre während der Bauzeit, insbesondere des Materialtransports werden innerhalb des Erläuterungsberichts (Anlage 2 der Unterlagen zur Planfeststellung [3]) keine genaueren Angaben gemacht. Da jedoch wegen der Einschränkungen des Schienenverkehrs auf ein Gleis während der Bauzeit davon auszugehen, dass dieses Gleis nicht noch zusätzlich durch Bauzüge belastet werden kann, muss davon ausgegangen werden, dass der Bauverkehr überwiegend mit Lkw abgewickelt werden wird. Dies ist insbesondere insofern problematisch, da die geplanten Lagerungs- und Wiederaufbereitungsflächen (siehe Anlage 5.1, Blatt 1a, Blatt 1, Blatt 3 a, Blatt 11 sowie Blatt 11a) am Rande der Baumaßnahme bzw. die beiden Flächen 1a und 3a sogar entfernt von der Baumaßnahme lediglich über örtliche Erschließungsstraßen erreichbar sind. Bei einem Volumen von 5.000 m³/km und daraus folgender Masse von geschätzten 100.000 t Schotter, entspricht dies mehr als 5.000 Lkw-Ladungen, die ab- und zugeführt werden müssen. Ganz abgesehen von allen weiteren Baumaterialien – lediglich bei den Gleisrosten und den Materialien zur Errichtung der Lärmschutzwände (LSW) ist nach aktuellem Kenntnisstand von einer Schienenzufuhr auszugehen – ist dies eine erhebliche zusätzliche Belastung des innerörtlichen Straßenverkehrs in Oldenburg.

Hier ist von der Antragsstellerin ein Konzept vorzustellen, wie die Abfuhr des ausgebauten Gutes sowie die Zufuhr der Baumaterialien zum entsprechenden Punkt der Baustelle geplant sind. Innerhalb des Planfeststellungsverfahrens ist sicherzustellen, dass die zusätzliche Verkehrsbelastung durch Baustellenverkehre zu keinen untragbaren Belastungen im Stadtgebiet Oldenburgs führen. Die Antragsstellerin hat entsprechende Planunterlagen zur Baustellenlogistik vorzulegen.

Literaturverzeichnis

- [1] Betriebliche Untersuchung zur Kapazität der Strecke Oldenburg – Wilhelmshaven für den SGV (Schienengüterverkehr), RMCon, November 2012
- [2] Fahrplanstudie als Ergänzung zur Einschätzung der Betriebssituation im Bereich der Huntebrücke in Oldenburg (Oldenb) unter den Bedingungen des Betriebsprogramms 2025 mit voller Arbeitsfähigkeit des Jade-Weser-Ports vom 22.11.2010, DB AG, Abt. I.NMF 3_S vom 12.12.2011
- [3] Unterlagen zur Planfeststellung des PFA 1 der Ausbaustrecke Oldenburg - Wilhelmshaven, DB AG, Februar 2012
- [4] Gesetz über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen, EKrG, Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz, letzte Änderung vom 31.06.2006

Abkürzungsverzeichnis

ABS	Ausbaustrecke
BÜ	Bahnübergang, niveaugleiche Kreuzung
EKrG	Eisenbahnkreuzungsgesetz [4]
EÜ	Eisenbahnüberführung, niveaufreie Kreuzung
JWP	JadeWeserPort
LSW	Lärmschutzwand
NBS	Neubaustrecke
PFA	Planfeststellungsabschnitt
SB	Scheibenbremsen
SGV	Schienengüterverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr