

411

über 40

Planfeststellungsverfahren (PFV) Ausbau der Bahnstrecke Oldenburg-Wilhelmshaven, Abschnitt 1

Hier: Stellungnahme zu stadtgestalterischen bzw. städtebaulichen Fragen

Die Bahnstrecke Oldenburg-Wilhelmshaven wurde im Jahr 1867 in Betrieb genommen. Zu diesem Zeitpunkt gab es in den von der Bahnstrecke berührten Bereichen nördlich des Pferdemarktes praktisch noch keinerlei Bebauung sondern eine für unsere Region typische bäuerliche Siedlungs- und Nutzungsstruktur. Die seit dieser Zeit erfolgte Ausdehnung der Stadt Oldenburg erfolgte somit entlang der Bahnstrecke und orientierte sich in den städtebaulichen Strukturen in Teilen an ihr. Dieser Umstand führt dazu, dass die Bahn heute weitestgehend visuell in die Siedlungsstruktur integriert ist und nicht als Fremdkörper wahrgenommen wird.

Lediglich die Hochlegung der Bahn am Pferdemarkt in den Jahren 1963-66 hat zu einer deutlichen Zäsur und Wahrnehmbarkeit der Eisenbahn als Verkehrsbauwerk und stadtgestalterischem Fremdkörper geführt. Die Bahnstrecke nach Wilhelmshaven verläuft seitdem bis etwa zur Überführung Melkbrink in Dammlage und ist in Richtung Pferdemarkt in zunehmendem Maße ein nicht optimal integriertes Verkehrsbauwerk, das sich aus dem hier überwiegend gründerzeitlichen Siedlungskörper heraushebt. Die Überführungsbauwerke Ziegelhofstraße, Elsässer Straße und Melkbrink sind Orte, an denen dies im öffentlichen Straßenraum besonders deutlich wird.

Der geplante Ausbau der Bahnstrecke nach Wilhelmshaven beinhaltet drei für eine stadtgestalterische Beurteilung zu wertende Maßnahmen: Die Aufstellung von Oberleitungsmasten, der Bau einer Überführung über die Alexanderstraße mit gleichzeitiger Absenkung der Straße sowie die Errichtung von 4 m hohen Lärmschutzwänden entlang der gesamten Stadtstrecke von der Abzweigung der Strecke nach Leer bis zur Stadtgrenze in Ofenerdiek. Ferner ist noch zu berücksichtigen, dass der Bau der Lärmschutzwände zu Eingriffen in den bahnbegleitenden Bewuchs führen wird, was die Wirksamkeit der visuellen Veränderung des Ortsbildes durch die Lärmschutzwände über Jahre sehr verstärkt.

Diese drei Themenfelder werden wie folgt beurteilt:

1. Aufstellung von Oberleitungsmasten

Die bereits seit längerem elektrifizierten Bahnstrecken nach Bremen und nach Leer zeigen, dass die Errichtung von Fahrdrahmasten aus Schleuderbeton und der eigentliche Fahrdraht stadtgestalterisch negativ wirksam werden können und daher jede technische Möglichkeit gesucht werden soll, die optische Wirkung zu minimieren, z.B. durch größere Mastabstände oder dem Verzicht auf Schleuderbeton als Material. Hier sind seitens der Bahn entsprechende Vorschläge zu machen.

2. Errichtung von Lärmschutzwänden

Wie eingangs geschildert, stellt die im PFV vorgesehene Errichtung von Lärmschutzwänden z.T. einen massiven Eingriff in die Stadtgestalt dar. Es entsteht durch 4 m hohe Wände eine optische Barriere, die bislang durchgängig wahrnehmbare Räume trennt, insbesondere bei Dammlage der Bahn, an Brücken und im Bereich mit Parallelführung von Bahn und öffentlichen Räumen. Auch entstehen in einigen Bereichen „Un-Räume“, die keinerlei Qualitäten mehr aufweisen (z.B. im Gleisdreieck an der Auguststraße/Sportplatz Schwarz-Weiß). In Bereichen von Bahnübergängen wird in Richtung der querenden Straße ein „Theaterbühneneffekt“, entstehen, d.h. die durchgehende Lärmschutzwand öffnet sich nur in der Breite der querenden Straße und begrenzt somit die Wahrnehmbarkeit des Stadtraumes links und rechts des Bahnüberganges. Gleichzeitig bietet sich in Richtung der Bahntrasse ein so genannter Tunneleffekt. Die nachteiligen Effekte solcher Schallschutzwände sind in den bereits umgebauten Bereichen der Bahnstrecke nach Wilhelmshaven in den Gemeinden Rastede und Jade eindrucksvoll zu sehen.

Aus hiesiger Sicht sollte daher jede Möglichkeit ausgeschöpft werden, durch großzügige Anwendung von Schallschutznormen („Schienenbonus“) und passiven Schallschutz an Gebäuden auf solche baulichen Anlagen zu verzichten. Es ist unter allen Umständen zu verhindern, dass eine Lärmschutzwand in der geplanten Ausführungsweise je links und rechts der Gleise das gesamte nordwestliche Stadtgebiet zerschneidet.

In den Fällen, wo aufgrund geltenden Rechts keine anderen Möglichkeiten bestehen als Lärmschutzwände zu errichten, werden von hier zur bestmöglichen Minimierung der vorgenannten negativen Effekte auf die Stadtgestalt und die Wahrnehmbarkeit der Stadtstruktur folgende Mindestanforderungen an Schallschutzbauwerke gestellt:

- Bereich A (in der anliegenden Karte rot dargestellt), Brücken und Bahnübergänge:

Auf Überführungen und in den angrenzenden, bis zur nächsten Bebauung vom öffentlichen Raum aus wahrnehmbaren Bereichen müssen die Lärmschutzwände transparent verglast gestaltet werden. Befestigungen, Stützen etc. sind so zu konstruieren, dass sie auf das größtmögliche technisch-statische Minimum reduziert werden. Zudem muss verbindlich sichergestellt werden, dass die geforderte Transparenz auch dauerhaft erhalten und gepflegt wird, indem z.B. in kurzen Abständen Reinigung- und Unterhaltungsmaßnahmen stattfinden und Graffitis, Plakatierungen, Verschmutzungen durch den Bahnbetrieb etc. zeitnah entfernt werden. Die transparenten Lärmschutzeinrichtungen müssen Bestandteil der Brückenkonstruktion sein und sollen nicht, wie bislang vorgesehen, als eigenständige Konstruktion vor die Brücke gesetzt werden.

Auch im Bereich von Bahnübergängen sind zur Verhinderung des „Theaterbühneneffektes“ links und rechts der Übergänge transparente Wände vorzusehen, die sich über die gesamte Breite des vom öffentlichen Raum aus einsehbaren Bereichs erstrecken müssen. Beispielbilder sind beigefügt.

- Bereich B (in der Karte gelb dargestellt), weitere aus dem öffentlichen Raum wahrnehmbare Bereiche:

Unter diesem Stichwort sind alle weiteren Bereiche zu nennen, an die erhöhte Gestaltungsanforderungen zur Integration der Schallschutzwände in den stadträumlichen Kontext zu stellen sind, wie z.B. Parallelführungen von Straßen/Wegen und dem Gleiskörper. Hier muss eine fremdkörperhafte Wirkung der Wände vermieden und eine Integration in das Ortsbild erreicht werden, indem die Anlagen bei ausreichendem Platz als modellierte, landschaftsplanerisch interessant gestaltete Wälle ausgebildet werden, die in Teilen bepflanzt und in Teilen als Wiesen-/Rasenflächen gestaltet werden. Um den Platz für solche Anlagen zu schaffen, könnten städtische Flächen genutzt werden, wenn sich die Bahn zur Realisierung solcher hochwertigen Gestaltungen entscheidet. Dort, wo die Flächen entlang der Bahn nicht ausreichen, sollten begrünte Lärmschutzwände errichtet werden (s. nächster Absatz).

- Bereich C (in der Karte grün dargestellt), alle übrigen Bereiche mit Lärmschutz:

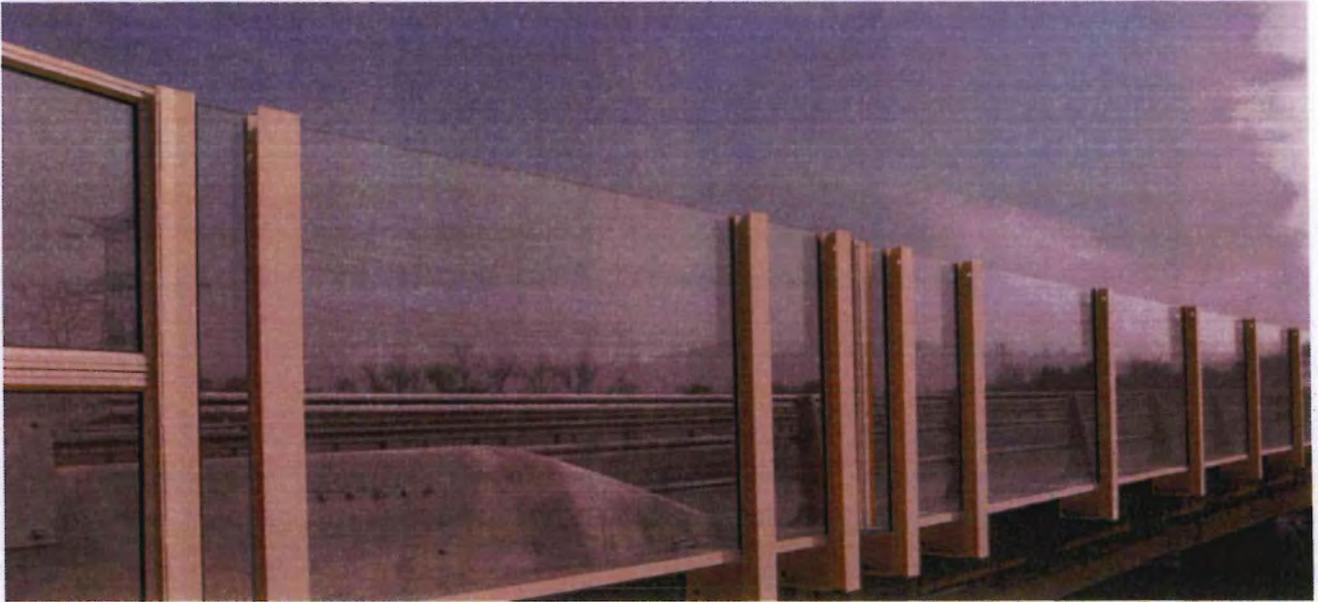
Die nicht in den beiden vorgenannten Kategorien erfassten Bereiche sind überwiegend rückwärtige Bereiche in Hausgärten. Prägend ist hier bislang die dichte Begrünung entlang der Grundstücksgrenzen zur Bahnlinie. Aufgrund der Bautätigkeit ist zu erwarten, dass diese grüne Abgrenzung fallen wird und für einen längeren Zeitraum nicht in der bisherigen Form existieren kann. Inwieweit überhaupt eine Wiederherstellung der Begrünung die heutige Qualität erreichen wird, kann von hier nicht beurteilt werden. Daher sollten in all diesen Bereichen begrünte Lärmschutzwände mit pyramidalem Querschnitt zum Einsatz kommen. Die Pflege der Bepflanzung ist entsprechend zu regeln (z.B. Patenschaft der Anlieger). Beispielbilder solcher Lärmschutzwände sind beigefügt.

Insbesondere im Bereich Ofenerdick sind in den letzten Jahren bei Bauvorhaben Lärmschutzeinrichtungen entlang der Bahn auf privaten Flächen entstanden, die den vorgenannten Gestaltungsvorstellungen entsprechen und deshalb unbedingt in die Berechnungen zum erforderlichen Lärmschutz einbezogen werden sollten. Ansonsten würden in diesen Bereichen zwei Lärmschutzwände unmittelbar parallel zueinander entstehen, was nicht nur überflüssig erscheint sondern auch einen unverhältnismäßig hohen Flächenverbrauch für diese ohnehin städtebaulich nicht positiv zu bewertenden Anlagen bedeutet.

3. Überführung der Bahnlinie über die Alexanderstraße

Die Aufhebung des höhengleichen Bahnübergangs Alexanderstraße ist ein Projekt, das auf Beschluss des Rates in das PFV aufgenommen wurde. Insofern steht die grundsätzliche Beurteilung dieses Vorhabens hier nicht mehr zur Disposition, auch nicht die in einem Variantenvergleich ermittelte Art der Umsetzung. Nichtsdestotrotz sollten gestalterische Belange im weiteren Verfahren besondere Berücksichtigung finden und der FD bei der Festlegung und Auswahl von Details, Materialien, Farben, Gliederungen etc. verbindlich eingebunden werden.



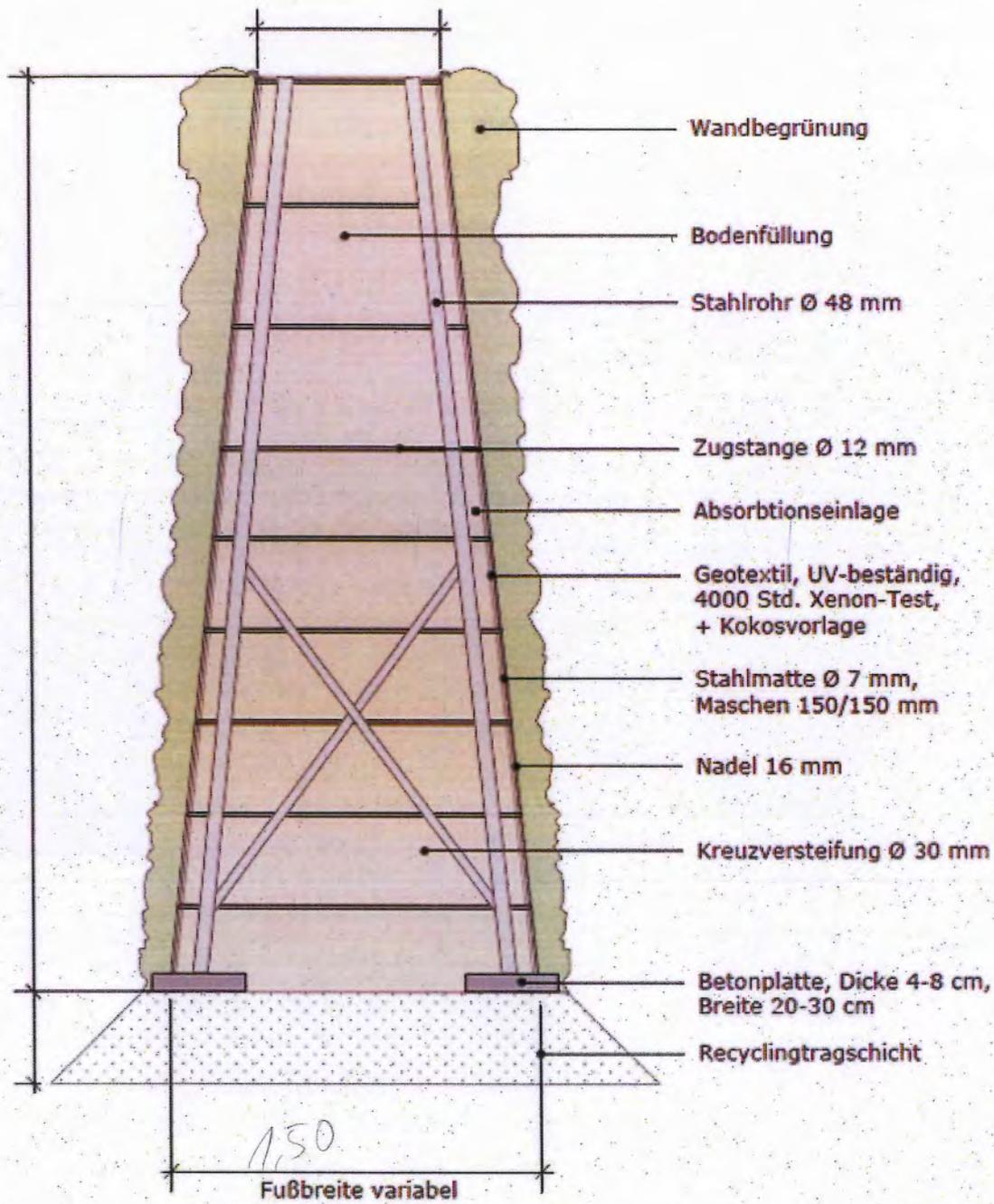




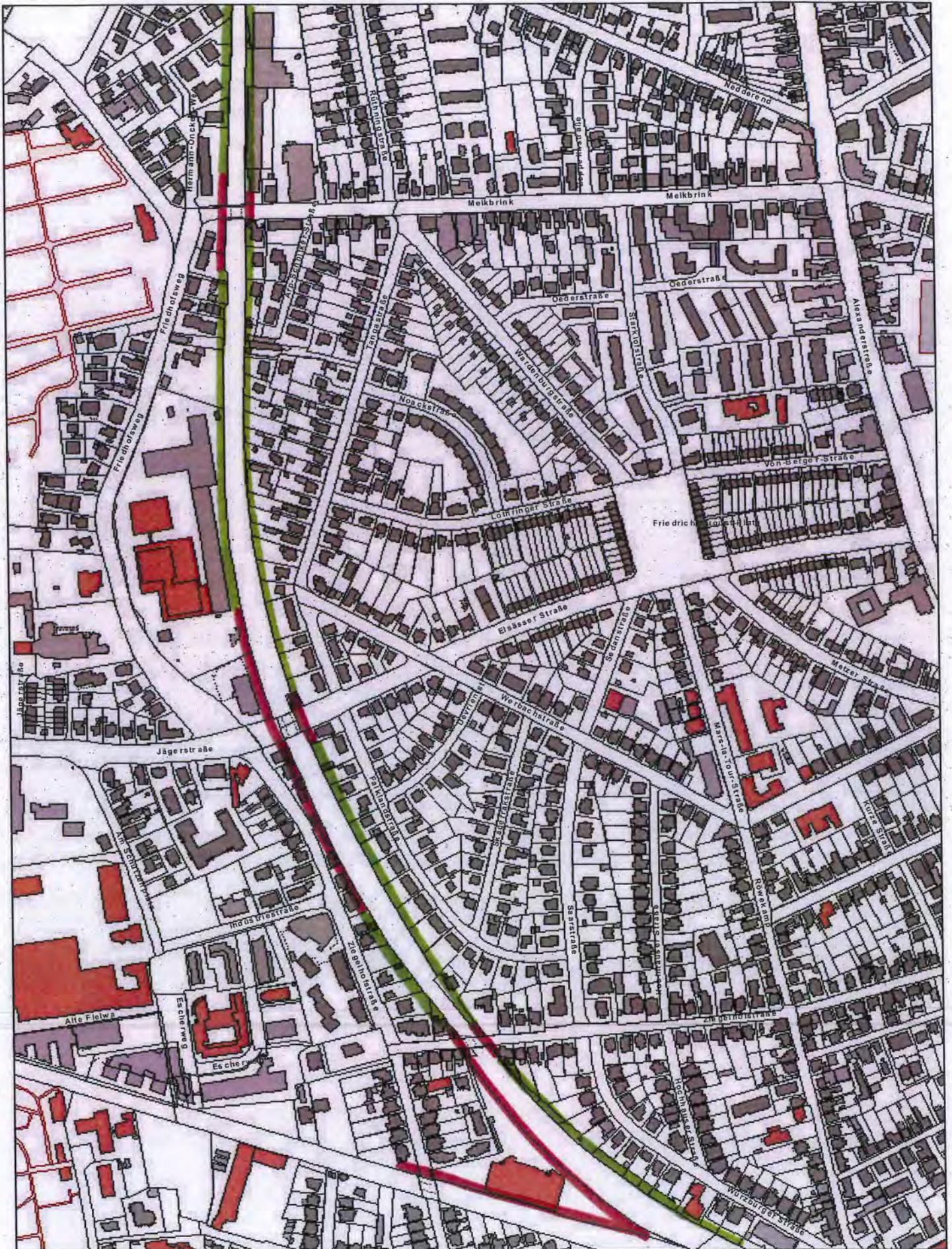








KARTE 1



Stadt Oldenburg
 FD 401 Städtebau u. Stadterneuerung
 Industriestraße 1

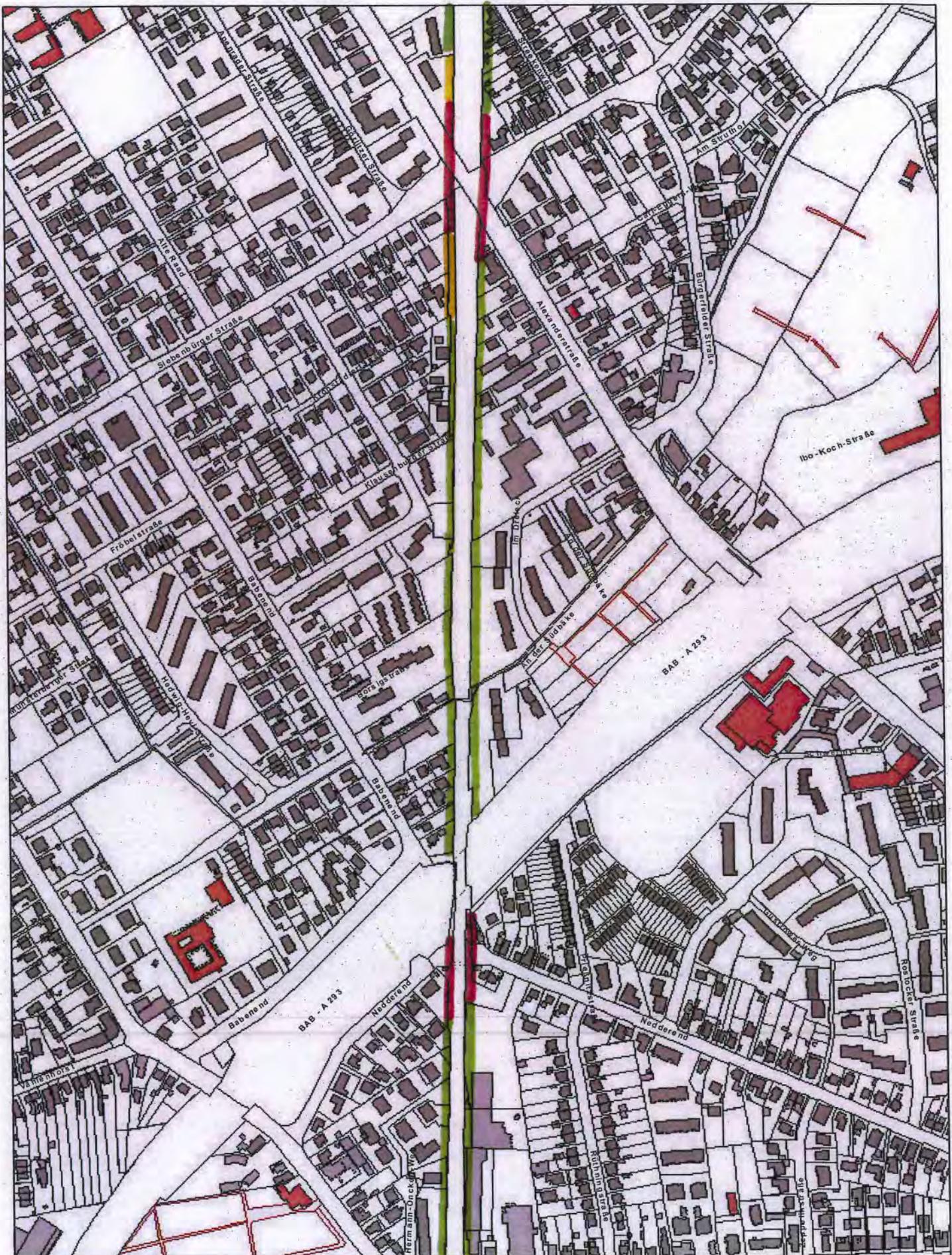
Erstellt für Maßstab 1:5.000
 Ersteller Herr Schnitker
 Erstellungsdatum 11.02.2014

GISAOL[®]
 Das GIS-Office
 der Stadt Oldenburg
 FD Stadtinformation
 und Geodaten

 **TRANSPARENT**

 **BEGRÜNTE LAND**

KARTE 2



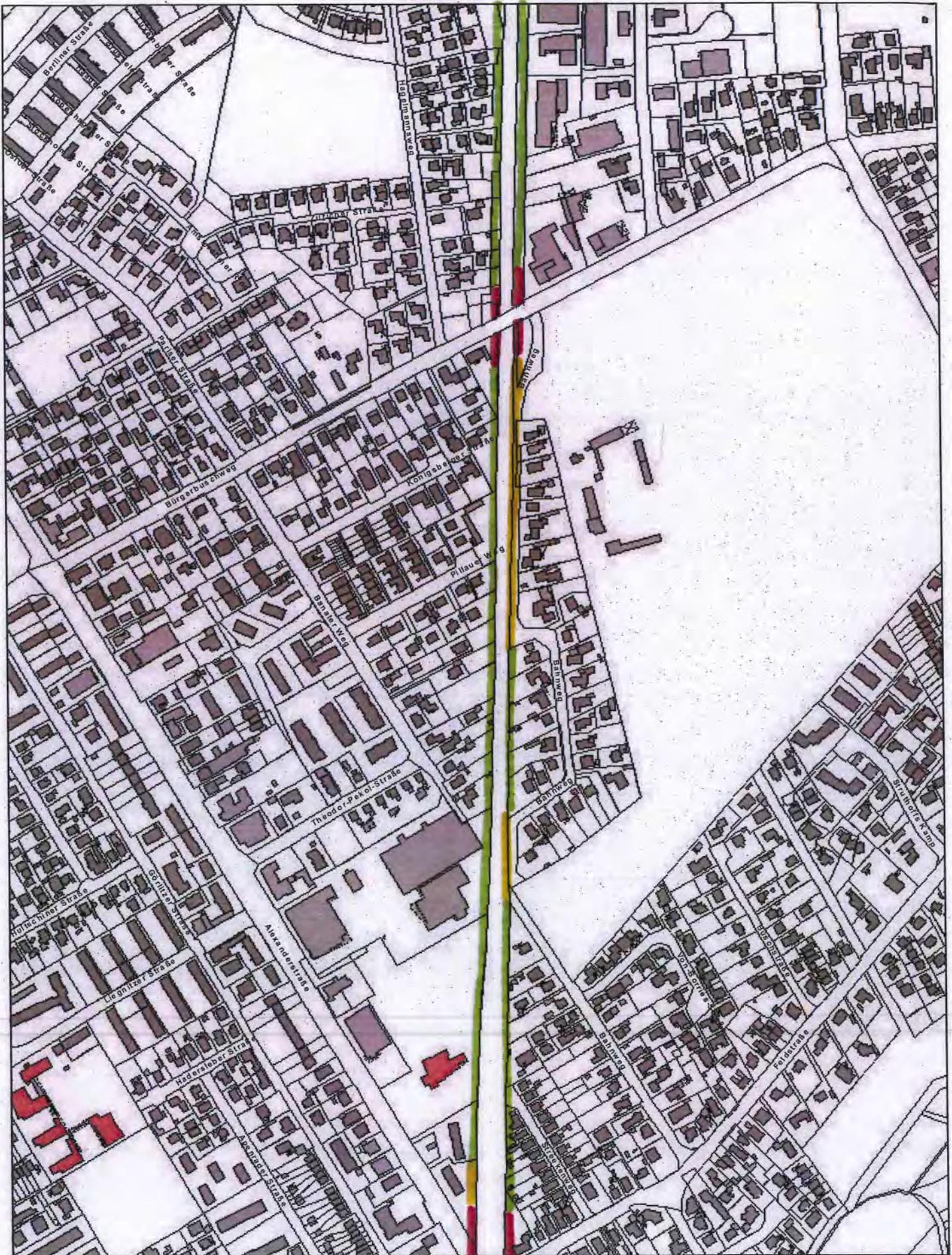
Stadt Oldenburg
 FD 401 Städtebau u. Stadterneuerung
 Industriestraße 1

Erstellt für Maßstab 1:5.000
 Ersteller Herr Schnitker
 Erstellungsdatum 11.02.2014

GISAOL®
 Das GIS-Office
 der Stadt Oldenburg
 FD Stadtinformation
 und Geodaten

— TRANSPARENT
— BEGRÜNTETE WÄNDE
— MODELLIERTE WÄNDE

KARTE 3



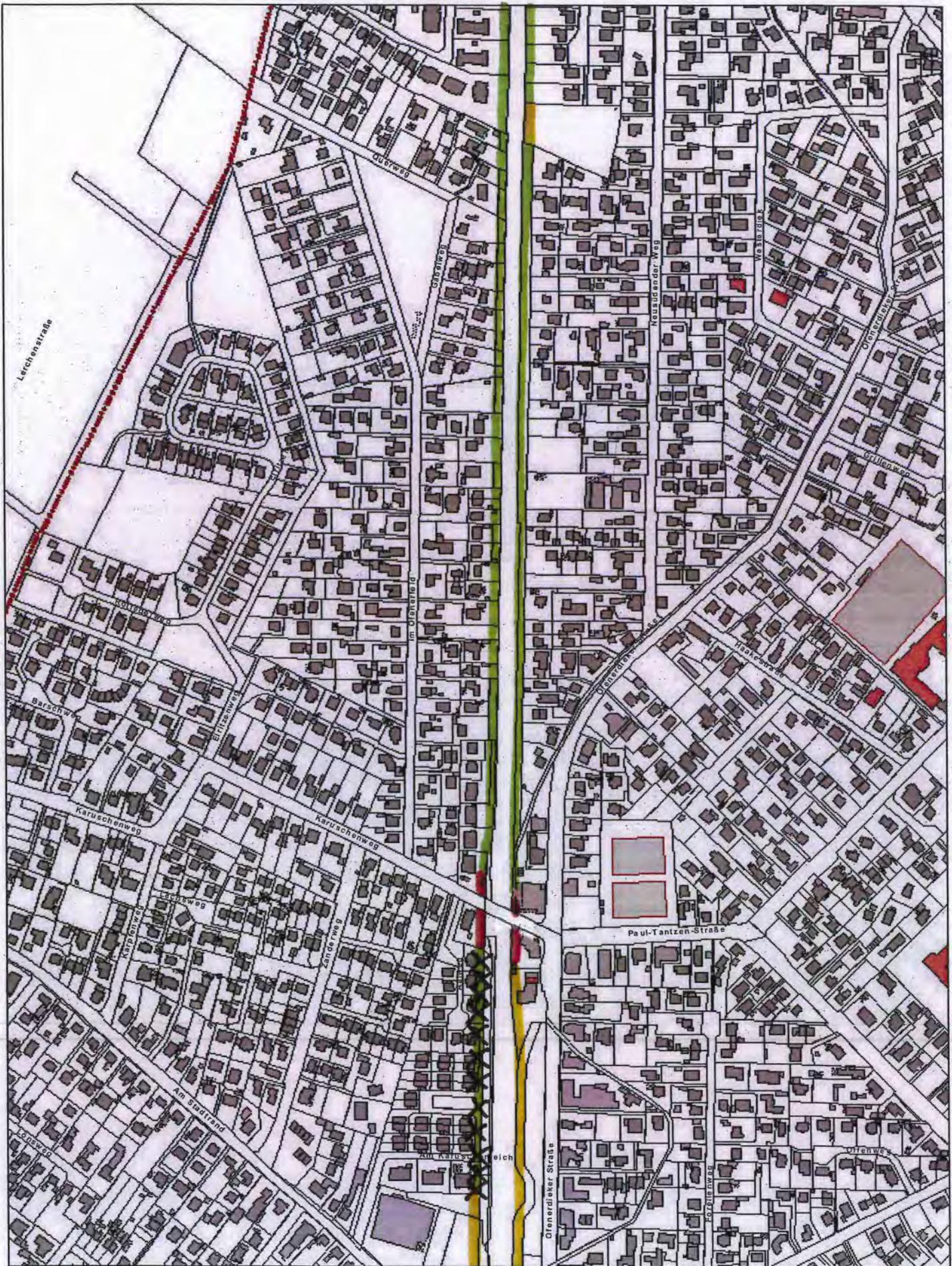
Stadt Oldenburg
 FD 401 Städtebau u. Stadterneuerung
 Industriestraße 1

Erstellt für Maßstab 1:5.000
 Ersteller Herr Schnitker
 Erstellungsdatum 11.02.2014

GISAOL[®]
 Das GIS-Office
 der Stadt Oldenburg
 FD Stadtinformation
 und Geodaten

— TRANSPARENT
 — MODELLIERTE WÄLLE
— BEGRÜNTETE WÄNDE

KARTE 5

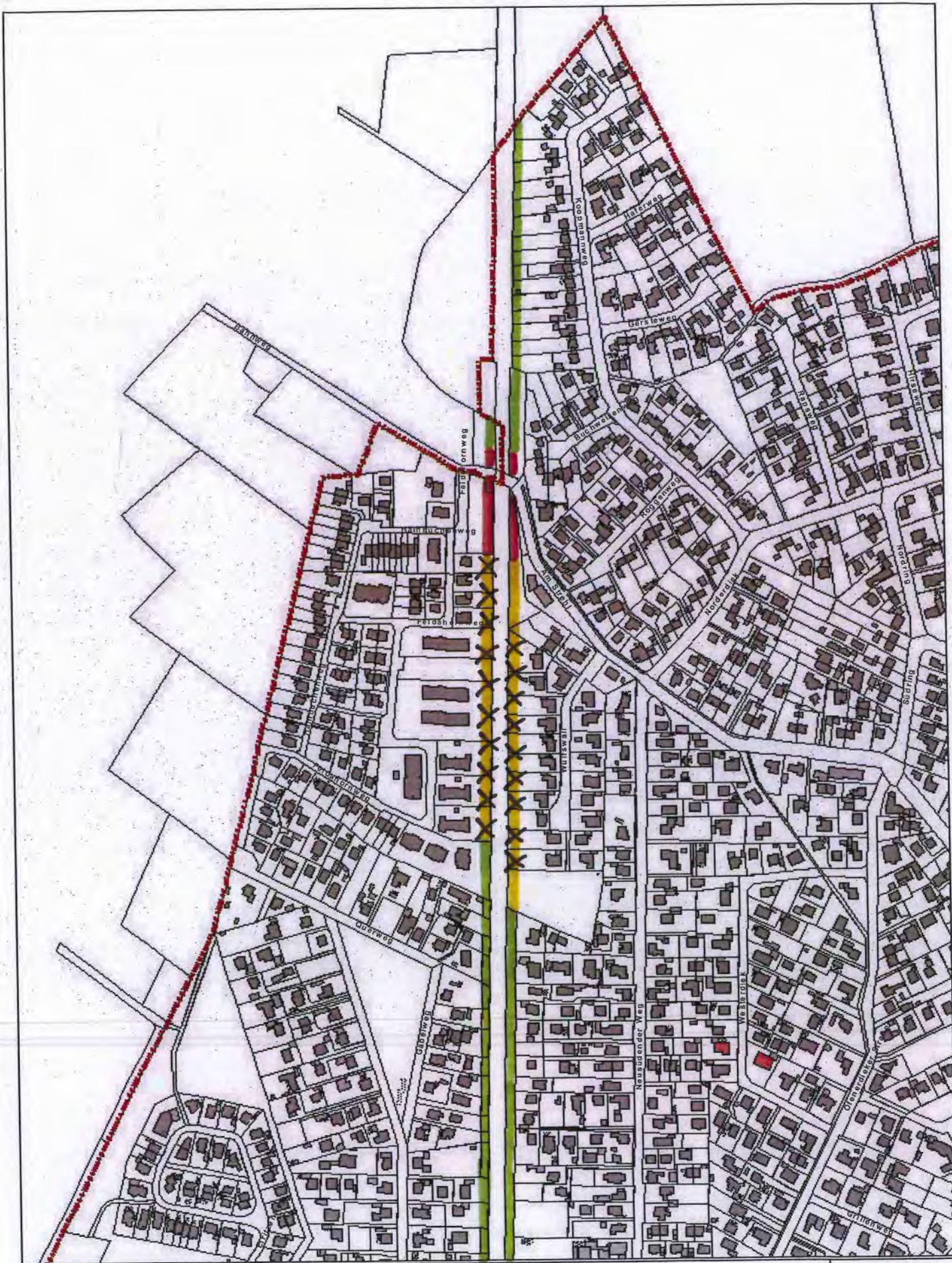


Stadt Oldenburg
FD 401 Städtebau u. Stadterneuerung
Industriestraße 1

Erstellt für Maßstab 1:5.000
Ersteller Herr Schnitker
Erstellungsdatum 11.02.2014

GIS4OL[®]
Das GIS-Office
der Stadt Oldenburg
FD Stadtinformation
und Geodaten

— TRANSPARENT
 — MODELLIERTE WÄLLE
— BEGRÜNTETE WÄNDE
 XXXX WAND VORHANDEN



Stadt Oldenburg
 FD 401 Städtebau u. Stadterneuerung
 Industriestraße 1

Erstellt für Maßstab 1:5.000
 Ersteller Herr Schnitker
 Erstellungsdatum 11.02.2014

GISOL[®]
 Das GIS-Office
 der Stadt Oldenburg
 FD Stadtinformation
 und Geodaten

- TRANSPARENT
- BEGRÜNTETE WÄNDE
- MODELIERTE WÄNDE
- XXX WALL VORHANDEN