

411 – Hr. Meis
über 433

Planfeststellungsverfahren (PFV) Ausbau der Bahnstrecke OL – WHV im Abschnitt 1
hier: Stellungnahme Denkmalschutz

Die Bahnstrecke *Bremen - Oldenburg – Heppens (Marinearsenal Wilhelmshaven)* wurde im Jahre 1867, als erste im Oldenburger Land, in Betrieb genommen. Bereits zwei Jahre später folgte die Eröffnung der Normalspurstrecke nach Leer. Diese bildete die nördliche Grenze des stetig wachsenden und städtebaulich geplanten Haareneschviertels. Nördlich dieser Bahnstrecke und in den von der Bahnlinie OL-WHV berührten Bereichen nordwestlich des Pferdemarktes zeigte sich lange eine bäuerliche Siedlungsstruktur mit Grünland- und Ackerflächen die weitestgehend frei von Bebauung war. Bei zunehmenden (Bevölkerungs-) Wachstum und den daraus resultierenden städtebaulichen Strukturen wurde die Bahnstrecke bestmöglich in das Siedlungsgefüge integriert. Erst die Bahnhochlegung in den 1970er Jahren, beginnend mit der Eisenbahnbrücke am Pferdemarkt und der Weiterführung auf einem Bahndamm, führte neben einer Verbesserung der verkehrlichen Situation aber auch zu einer deutlichen Beeinträchtigung des gründerzeitlichen Stadtbildes.

Für die vorliegende Planung zum Ausbau der Bahnstrecke Oldenburg – Wilhelmshaven sind aus Sicht des Denkmalschutzes drei Aspekte von Belang: Die Errichtung der Lärmschutzwände, das Aufstellen von Oberleitungsmasten sowie die Maßnahmen zum passiven Schallschutz an Gebäude mit Grenzwertüberschreitung (nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens).

1. Errichtung von Lärmschutzwänden

Die Errichtung einer im Wesentlichen 4 Meter hohen, durchgängigen, beidseits der Bahntrasse verlaufenden Lärmschutzwand stellt aus Sicht des Denkmalschutzes einen überaus massiven Eingriff in die Stadtgestaltung sowie den Umgebungsschutz der anliegenden Baudenkmale dar. Gerade in den kleinteiligen Stadtstrukturen des Haarenesch-

oder Ziegelhofviertels mit seiner typischen Bebauung durch die ortsbildprägenden Stadthäuser (Oldenburger Giebelhäuser) und den innerstädtischen Gärten mit dem wertvollen alten Baum- und Gehölzbestand wirken die modernen und technischen Lärmschutzelemente aus Aluminium wie ein Fremdkörper und stehen gestalterisch im eklatanten Widerspruch zu der historischen Bebauung der Gründerzeit. Sie bauen sich wie artfremde Kulissen hinter den Gebäuden auf.

Gemäß § 8 NDSchG dürfen in der Umgebung von Baudenkmalen Anlagen nicht errichtet, geändert oder beseitigt werden, wenn dadurch das Erscheinungsbild des Baudenkmals beeinträchtigt wird. Vielmehr bilden ein denkmalwürdiges Gebäude und seine Umgebung aus Gründen des Denkmalschutzes (häufig) eine Einheit. Die Ausstrahlungswirkung eines Denkmals hängt wesentlich von der Gestaltung seiner Umgebung ab.

Die Lärmschutzwände wirken insbesondere in der erhöhten Dammlage wie eine Barriere und zerschneiden das Quartier. Vertraute und liebgewonnene Blickbeziehungen auf die Gebäudeensembles werden in Teilen verstellt und gehen verloren. Vielmehr dominieren dann die markanten Lärmschutzwände das historische (Stadt-)Bild. Der dadurch eintretende Verlust des Denkmalcharakters der Gebäude wird kaum zu kompensieren sein und kann aus Sicht des Denkmalschutzes nicht akzeptiert werden.

Zunächst einmal sollte jede Möglichkeit des Einsatzes alternativen Maßnahmen des aktiven Schallschutzes (Schienenstegdämpfer, besohlte Schwellen, Flüsterbremsen etc.) ausgeschöpft werden.

Sollte das öffentliche Interesse in Form des Schutzes des Anwohner vor den Lärmimmissionen höher zu gewichten sein, als das öffentliche Interesse am Umgebungsschutz der zahlreichen Baudenkmale und nach geltendem Recht keine anderen Möglichkeiten bestehen, als Lärmschutzwände zu errichten, dann sind bei diesen außerordentliche Gestaltungsmaßstäbe (Transparenz, farbliche Einpassung, Materialität, Eingrünung etc.) anzulegen.

Im Weiteren ist durch die Bahn sicherzustellen, dass in kurzen Intervallen Reinigungs- und Unterhaltungsmaßnahmen durchgeführt werden, um Verunreinigungen, etwaige Graffiti oder wilde Plakatierungen zeitnah zu beseitigen.

2. Aufstellen von Oberleitungsmasten

Gegen die Errichtung von ca. 8,5 Meter hohen Oberleitungsmasten in Stahl- oder Betonbauweise bestehen aus Sicht des Denkmalschutzes dahingehend Bedenken, dass auch sie durch Ihre Höhe zu einer Beeinträchtigung des Denkmalcharakters der anliegen Baudenkmale führen.

In wie weit das Rammen der Pfähle ins Erdreich zu Erschütterungen und damit zu einer möglichen Schädigung der denkmalgeschützten Bausubstanz führen kann, lässt sich nicht beurteilen. Hier sind entsprechende Schutzmaßnahmen zu treffen.

3. Maßnahmen zum passiven Schallschutz (nachrichtlich)

Nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens sind Maßnahmen des ergänzenden passiven Schallschutzes (Schallschutzfenster, Schalldämmlüfter, bauliche Verbesserung an sonstigen Umfassungsbauteilen). Diesbezüglich besteht entsprechend eines Vergleichs vor dem Bundesverwaltungsgericht dem Grunde nach Anspruch. Mit der Umsetzung entsprechender Maßnahmen soll bereits seit Anfang 2013 bei den betroffenen Gebäuden im Einwirkungsbereich der Bahnstrecke begonnen worden sein.

Handelt es sich bei diesen Gebäuden um ein Baudenkmal im Sinne des § 3.2 od. 3.3 NDSchG bedarf es gemäß § 10 NDSchG bei sämtlichen Zerstörungen, Veränderungen, Instandsetzungen oder Wiederherstellungen an einem Kulturdenkmal einer denkmalrechtlichen Genehmigung der Denkmalschutzbehörde.

Baulichen Maßnahmen des passiven Schallschutzes stellen in der Regel einen nicht unerheblichen Eingriff dar und führen zu einer Veränderung des Baudenkmals. Den unwiederbringlichen Verlust historischer Bauteile, wie z.B. der ursprünglichen Fenster, gilt es grundsätzlich zu vermeiden.

In Hinblick auf die von der Denkmalpflege geforderten Material-, Werk- und Formgerechtigkeit, sind sämtliche Maßnahmen im Vorfeld der Durchführung mit der Unteren Denkmalschutzbehörde abzustimmen.

Im Auftrag

Hackfeld