

Oldenburg, den 19.02.2014

**Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr**  
**Dezernat 33**  
**Göttinger Chaussee 76 A**  
**30453 Hannover**

**Planfeststellungsverfahren gem. § 18 AEG für die Elektrifizierung der Eisenbahnstrecke 1522 Oldenburg – Wilhelmshaven, Ausbaustufe III**  
**Planfeststellungsabschnitt 1, Oldenburg – Rastede von Bahn-km 0,841 bis Bahn-km 9,722**

### **Einwendung**

Zu den vorgelegten Planfeststellungsunterlagen nimmt die Stadt Oldenburg im Rahmen der Anhörung als Trägerin öffentlicher Belange, als betroffene Grundstückseigentümerin und auf Grund ihres kommunalen Selbstverwaltungsrechtes wie folgt Stellung und erhebt die nachfolgenden Einwendungen.

### Verkehr

#### SPNV/SGV

Das im Erläuterungsbericht dargelegte Betriebsprogramm für die Bahnstrecke OL-WHV sieht eine Gesamtstreckenbelastung von insg. 121 Zügen für den Prognosehorizont bis 2025 vor. Hieraus ergibt sich eine gegenüber heute kaum veränderte Anzahl an SPNV (44 Züge der NWB) und 77 Züge im SGV. Es wird im Erläuterungsbericht kein Hinweis auf die Herkunft dieses Betriebsprogramm gegeben sondern lediglich als Information dargestellt, welche Grundlage für die schalltechnischen Berechnungen sein soll. Dadurch entzieht sich die Verkehrsprognose einer Kontrolle und näheren Analyse.

Zudem ist ungewöhnlich, dass für ein Planfeststellungsverfahren, welches im Jahr 2013 begonnen wurde, lediglich mit einem Prognosehorizont von nur weiteren 12 Jahren versehen ist. Üblicherweise wird ein Prognosehorizont von 25 Jahren angegeben.

Das nunmehr zugrunde gelegte Betriebsprogramm der Strecke OL-WHV stellt eine erhebliche Steigerung der Anzahl der Züge gegenüber den aktuellen Bedingungen dar. Dies führt insbesondere zu gravierenden Änderungen der Verkehrsverhältnisse im straßengebundenen Verkehr an den Querungsstellen der Eisenbahn. Die an der Strecke OL-WHV verbleibenden 4 niveaugleichen Bahnübergänge im Stadtgebiet (Bürgerbuschweg, Am Stadtrand, Karuschenweg und Am Strehl) erfahren eine erhebliche Einschränkung der Leistungsfähigkeit durch längere Schrankenschließzeiten. Diese sind nicht nur durch die wesentlich gestiegene Anzahl der Züge zu erwarten sondern auch durch bedeutend größere Zuglängen durch die höhere Waggonanzahl pro Zug. Insgesamt führt dies zu signifikant längeren Schrankenschließzeiten, die sich im gesamten nördlichen Stadtgebiet durch längere Wartezeiten für den Kfz-Verkehr bemerkbar machen wird. Es sind deshalb vor den betreffenden Bahnübergängen wesentlich längere Aufstellbereiche für wartende Kfz zu berücksichtigen. Dennoch ist unvermeidbar, dass bei fehlenden Abbiegespuren oder Überstauung der Abbiegespuren, auch der den Bahnübergang nicht querende Verkehr negativ beeinflusst und in der Weiterfahrt behindert wird. Ebenfalls kommt es durch die längeren und häufigeren Rückstauungen zu unerwünschten Begleiterscheinungen, wie lärmbelastende Abbrems- und Anfahrvorgänge durch Kfz auch im Nachtverkehr und zu extremen Luftverunreinigungen durch mit laufendem Motor wartende Kfz, bzw. durch Anfahrvorgänge nach Schrankenöffnung insbesondere von LKW.

#### Rad- und Fußgängerverkehr

Im gleichen Maß wie der Kfz-Verkehr sind ebenso querende Rad- und Fußgängerströme von den längeren Schrankenschließzeiten an allen höhengleichen Bahnübergängen betroffen.

Oldenburg ist weithin bekannt als eine Fahrradstadt mit günstigen Bedingungen zum Radfahren. Dem entsprechend werden größte Anstrengungen unternommen um das Radfahren in Oldenburg attraktiv zu machen und das Rad als stadtvträgliches Verkehrsmittel zu fördern. Die häufigeren und längeren Schrankenschließzeiten an den Bahnübergängen in Ofenerdiek laufen diesen Bestrebungen extrem entgegen und treffen die gegenüber Umwegfahrten sensiblen Radfahrerinnen und Radfahrer besonders hart. Die sich bildenden Radfahrerpulks vor den geschlossenen Schranken sind unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit problematisch und können insbesondere für ungeübte Radfahrer bei nach Schrankenöffnung gleichzeitiger Weiterfahrt eine Überforderung sein.

- Verlust der BAB-Unterführung als R/F-Verbindung zwischen Nedderend und Babenend parallel zur Eisenbahnstrecke

Die BAB-Unterführung ist eine wichtige Wegeverbindung im Stadtteil Bürgerfelde, in einem Bereich, der durch die lineare Verkehrsinfrastruktur der BAB und der Bahnstrecke in den Verkehrsbeziehungen stark eingeschränkt ist. Dieser offeriert eine kurze und direkte Zu- und Abgangsmöglichkeit für den Fuß- und Radverkehr zwischen den Stadtbereichen und insbesondere für Schüler östlich der Bahnstrecke zur Grundschule Babenend. Eine Inanspruchnahme der Unterführung für Bahnzwecke wäre ein herber Verlust einer abseits des Autoverkehrs funktionierenden und sicheren Wegeverbindung insbesondere für den Schülerverkehr.

Der Wegfall der Unterführung würde zu einem beträchtlichen Umweg für die Grundschüler führen und könnte nur durch eine qualitätsvolle Gestaltung des dann als Schulweg fungierenden Nedderends als Alternative annehmbar werden. Der Ausbau eines befestigten, gut beleuchteten und mindestens einseitigen Gehwegs ist dazu Voraussetzung. Aus Gründen der Verkehrssicherheit im Rahmen der Schulwegsicherung ist ein Ausbau erforderlich.

Die Stadt Oldenburg fordert daher als Ersatz für die kurze direkte Wegeverbindung unter der BAB den Ausbau des Teilstücks Nedderend (westlich der Bahn) bis zum Rauhehorst mit befestigten Seitenanlagen für Fußgänger in einer Breite von 2 Meter. Die hierfür entstehenden Kosten sollen vom Vorhabenträger Deutsche Bahn AG übernommen werden.

## ÖPNV

Am Bahnübergang Am Stadtrand wird sich durch eine zu erwartende zeitweise zähe Verkehrsabwicklung dies auch nachteilig für den ÖPNV auswirken. Die den Bahnübergang querende Linie 301 aber auch die den Nahbereich des Bahnübergangs passierende Linie 304 wird durch Rückstauungen hier Verspätungen einfahren und zusätzlich am im Linienweg folgenden BÜ Am Strehl. Die Qualität des ÖPNV wird dadurch im Stadtteil Ofenerdiek nachhaltig beeinträchtigt.

## 2. Ausbaustufe des Jade-Weser-Ports

Ein weiterer Anstieg der Güterzugzahlen auf der Bahnstrecke OL-WHV durch eine beabsichtigte 2. Ausbaustufe des Jade-Weser-Ports würde zu absolut unverträglichen Belastungen in Ofenerdiek und Osternburg führen, die im gesamten Stadtgebiet ausstrahlen. Zur Aufrechterhaltung von städtischen Verkehrsbeziehungen und zur Lösung entstehender Blockaden wird dann vsl. die Herstellung höhenungleicher Bahnübergänge im Stadtteil Ofenerdiek notwendig werden.

Die den Verkehrsfluss beschränkenden langen Schließzeiten an den Bahnübergängen macht sich aber nicht nur an der Strecke OL-WHV bemerkbar, sondern wirken sich ebenso gravierend auch auf die Strecke OL-HB aus. Da nach Aussage der Deutschen Bahn der Containerverkehr aus dem Jade-Weser-Port primär auf der Relation Wilhelmshaven-Oldenburg-Bremen abgewickelt wird, ist auch an diesem Bahnübergang zusätzlich das Güterzugverkehrsaufkommen zu bewältigen. Dies trifft in zuvor beschriebener besonderer Weise den ohnehin bereits heute zu langen Rückstauungen tendierenden Doppel-Bahnübergang an der Stedinger Straße.

Als Ergebnis dieser Untersuchung ergeben sich durch die enormen Schrankenschließzeiten faktisch weitgehend eine Trennung der Stedinger Straße und der Verlust ihrer Funktionalität. Es entstehen erhebliche Umwege für den Ziel- und Quellverkehr sowie eine starke Beeinträchtigung für die Bewohner des Stadtteils Osternburg und für die zahlreichen Gewerbetreibenden an der Stedinger Straße. Akzeptable Verkehrsverhältnisse lassen sich aufgrund der verkehrlichen Belastungen auf der Straße und der Schiene nur noch durch eine niveaungleiche Bahnübergangslösung erreichen. Damit ist die Planung einer Straßenunterführung der Stedinger Straße bzw. eine Bahnhochlegung einschließlich Neubau einer neuen Eisenbahnbrücke über die Hunte unter Berücksichtigung längerer Planungszeiträume für solche Projekte alsbald ins Kalkül zu ziehen. Die Dringlichkeit einer Lösung ist mit zunehmendem Güterverkehr aus dem Jade-Weser-Port unmittelbar verbunden. Die Ausbaumaßnahmen der Bahnstrecke OL-WHV und der Zugverkehr aus dem Jade-Weser-Port wirken im Stadtgebiet Oldenburgs gravierend über den PFA 1 auch auf die Bahnstrecke OL-HB aus. Die Notwendigkeit für eine höhenungleiche Querungsstelle Straße/Schiene ist direkte Folge der ABS OL-WHV und kann davon nicht losgelöst betrachtet werden.

#### Eisenbahnklappbrücke über die Hunte

Ebenso nachteilig betroffen wird sich die Situation für den Binnenschiffsverkehr auf der Hunte darstellen, da die künftig weitaus größere Zahl der Züge, die die Hunteklappbrücke zur Überquerung des Flusses nutzen, kaum noch Öffnungszeiten für den Schiffsverkehr zulässt. Zu den Konsequenzen am Nadelöhr Eisenbahnklappbrücke über die Hunte sind in den Unterlagen zum PFA1 keine Aussagen zu finden. Ein Nachweis der qualitätvollen Abwicklung des Schienenverkehrs und des Binnenschiffsverkehrs muss seitens der Deutschen Bahn AG für diese Querungsstelle erbracht werden. Hiervon hängen wesentlich die Entwicklung der Oldenburgischen Hafengewirtschaft und auch insgesamt die verkehrliche Entwicklung auf dem Binnenschiffahrtsweg Hunte/Küstenkanal ab.

## Aufrechthaltung des Schienenpersonenverkehrs

Auf Grund der großen Bedeutung eines funktionierenden öffentlichen Nahverkehrs für die Stadt muss die Aufrechterhaltung des SPNV auch während der Bauzeit absolute Priorität genießen. Den intensiven Verflechtungen der Stadt Oldenburg mit seinem Umland müssen adäquate Verkehrsleistungen entsprechen. Länger anhaltende Störungen des Bahnbetriebs sind daher nicht tragbar. Abgesehen von unvermeidbaren, auf wenige Tage beschränkten Unterbrechungen darf es weder zu Betriebsunterbrechungen noch zu Ausfällen der planmäßigen Züge kommen. Ein länger dauernder Schienenersatzverkehr durch Busse ist auszuschließen.

## Wiederherstellung in Anspruch genommener Straßen

Durch den Ausbau der Strecke werden erwartungsgemäß verschiedene Straßen und Wege in Anspruch genommen. Durch die mögliche Beschädigung durch Schwerlastverkehr und die Pflicht zur Wiederherstellung darf die Stadt nicht mit Kosten belastet werden. Die auf Grund des Vorhabens erforderliche Wiederherstellung städtischer Wege und Straßen muss daher auf Grundlage der in Oldenburg üblichen Standards und auf Kosten des Vorhabenträgers erfolgen.

## Nutzung öffentlicher Flächen

Für die Nutzung von öffentlichen Flächen als Baustofflager und Einrichtung von Arbeitsstellen mit ggf. Sperrung von Fahrbahnen, Geh- und Radwegen und Parkplätzen sind detaillierte Planunterlagen mit einem Verkehrskonzept zur Abwicklung des Baustellenverkehrs einschließlich Verkehrszeichen- und Umleitungsplänen mindestens vier Wochen vor Ausführung dem Amt für Verkehr und Straßenbau zur Prüfung vorzulegen. Es ist zu berücksichtigen, dass Baustofflager auf Hauptverkehrsstraßen und wichtigen Erschließungsstraßen sowie erheblich frequentierten öffentlichen Parkplätzen (Pferdemarkt) nicht zugelassen werden.

Für die Sondernutzung von öffentlichen Flächen werden nach der Sondernutzungssatzung der Stadt Oldenburg Sondernutzungsgebühren einschließlich der Parkgebühreneinnahmeausfälle und Bearbeitungsgebühren für die Erteilung von verkehrsrechtlichen Anordnungen und Erlaubnissen festgesetzt. Für die Abwicklung des Baustellenverkehrs sind rechtzeitig geeignete Fahrstrecken unter Berücksichtigung der tonnen- und höhenbeschränkten Straßen im Stadtgebiet Oldenburg zu planen und zur Prüfung vorzulegen.

Im Zusammenhang mit dem zu erwartenden Baustellenverkehr wird darauf aufmerksam gemacht, dass dieser grundsätzlich nicht über lastbeschränkte Straßen geführt werden darf. Ebenso sind insgesamt Straßen im Tempo 30-Zonen dafür nicht geeignet und daher nicht zu nutzen.

Zur Einhaltung der Nachtruhe für die Bürger sind nächtliche Bauverkehre werktags und an Sonn- und Feiertagen zu unterbleiben.

Zur Aufrechterhaltung geordneter und ungestörter Verkehrsverhältnisse sind im Bereich von Bahnübergängen keine Baustellenzufahrten auf den Bahndamm bzw. den Schienenweg einzu-richten.

#### Vorgesetzte Bauwerke an den Brücken

Durch die projektierten vorgesetzten Bauwerke als Träger der Lärmschutzwände dürfen keine weitere Einschränkung des Lichtraumprofils der ohnehin bereits reduzierten Durchfahrtshöhen im Zuge der Eisenbahnüberführungen Peterstraße, Ziegelhofstraße, Melkbrink entstehen.

#### Baustraßenkonzept

Der Vorhabenträger beabsichtigt zeitweise vorhandene Straßen bzw. Rad- und Fußwege für Bauzwecke in Anspruch zu nehmen. Diese öffentlichen Flächen müssen anschließend normge-recht wiederhergestellt werden.

Die Stadt behält sich vor, im Umfeld der Baumaßnahme Wohnstraßen, die nicht mit ihr als Zuwe-gung abgestimmt sind, verkehrsrechtlich mit Gewichtsbeschränkungen zu versehen, um deren Beschädigung durch Baustellenverkehr zu vermeiden. Im Übrigen ist sicherzustellen, dass alle für den Baustellenverkehr vorgesehenen öffentlichen Straßen und Wege auch während der Bauzeit ihrem üblichen Zweck entsprechend genutzt werden können und es nicht zu nennenswerten Nut-zungseinschränkungen kommt. Vor Beginn der Baumaßnahmen sind der Ablauf der Baumaß-nahme und die Straßennutzung im Detail abzustimmen.

Zum Schutz des Fußgänger- und Radverkehrs sind auf allen für Bauzwecke genutzten öffentli-chen Wegen und Straßen (Umleitungen, Baustellenausfahrten) Vorkehrungen für die Einrichtung sicherer separater Wegeführungen zu treffen. Die entsprechende Planung ist mit der Stadt abzu-stimmen. Weiterhin ist auch den Belangen der Einsatzfahrzeuge (Krankenwagen, Feuerwehr, Polizei) und der Entsorgungsbetriebe Rechnung zu tragen und die Erreichbarkeit jederzeit zu ge-währleisten.

Für vom Baustellenverkehr genutzten Straßen und Wege hat soweit erforderlich eine regelmäßi-ge Reinigung durch den Vorhabenträger zu erfolgen. Größere Schäden an öffentlichen und priva-ten Straßen sind sofort zu beseitigen.

## Baustellen-Infobüro/Kontaktstelle

Die Bautätigkeit an der Bahnstrecke beeinträchtigt in großem Umfang öffentliche Nutzungsbereiche und private Flächen. Um die sich möglicherweise ergebenden Konflikte zu lösen wird es für notwendig gehalten, während der Bauzeit ein Baustellen-Infobüro oder eine Kontaktstelle einzurichten welches mit qualifiziertem Personal besetzt ist. Hiermit soll für die Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit geschaffen werden Informationen auszutauschen und Beschwerden und Änderungsvorschläge abzugeben. Die gesamten Planunterlagen sollen an dieser Stelle für die Interessierten einsehbar sein und die Mitarbeiter sollten dazu qualifizierte Auskünfte geben können.

## Baumaterialtransport

Der Vorhabenträgerin wird durch die Stadt Oldenburg aufgefordert, alle technischen Möglichkeiten auszuschöpfen, um Lärmemissionen während der Bauzeit soweit wie möglich zu minimieren. Dazu gehört, dass benötigte Materialien, insbesondere Massengüter wie Sand, Kies und Schotter möglichst über die Schiene und nicht über das Stadtstraßennetz transportiert werden.

Es finden sich in den Planfeststellungsunterlagen keine detaillierten Angaben über den Umfang des baubedingten Schwerlastverkehrs im Stadtgebiet und keine Aussagen zu den Routen des LKW-Verkehrs von den Baueinrichtungsflächen zu den Gleisen. Die Vorlage eines Logistikkonzeptes, das Aufschluss über Anzahl und Routenwahl des notwendigen Schwerlastverkehrs bietet, ist der Stadt vorzulegen und mit ihr abzustimmen.

Meis