

4111-1

über 412

dD^{19/}₀₂**Planfeststellungsverfahren zum Ausbau der Bahnstrecke OL – WHV im Abschnitt 1 (Oldenburg – Rastede); Schreiben vom 06.02.2014**

Zu den Planfeststellungsunterlagen wird mit dem Fokus auf die 5 Bahnübergänge BÜ 1, BÜ 2, BÜ 3, BÜ 4 und BÜ 5 wie folgt Stellung genommen:

1.) Aufhebung BÜ Alexanderstraße, Bahn-km 3,326 (BÜ 1)Vorbemerkungen

Im Dezember 2009, als die DB in einem Gespräch mit der Verwaltung erstmalig ihre ersten Planungsüberlegungen hinsichtlich der o.g. Bahnübergänge in Bezug auf den Ausbau der Bestandsstrecke vorstellte, wurde deutlich, dass dem seit Jahren vorgetragenen Wunsch der Stadt Oldenburg nach Aufhebung des BÜ Alexanderstraße nicht gefolgt werden soll. Der bestehende BÜ Alexanderstraße sollte – abgesehen von bahntechnischen Modifikationen - entgegen den langjährigen Vorstellungen der Stadt Oldenburg - so weiter bestehen bleiben.

Nach dem die Stadt Oldenburg im April 2010 beim BMVBS einen Antrag auf Erlass einer Anordnung nach § 6 EKrG zur Beseitigung des höhengleichen Bahnüberganges Alexanderstraße gestellt hatte, änderte sich anschließend die Position der DB. So wurde im Mai 2010 auf Initiative des Vorstandsvorsitzenden der DB Netz AG die Arbeitsgruppe BÜ Alexanderstraße mit dem Ziel gegründet, eine für den Bahnübergang Alexanderstraße von allen Beteiligten gemeinsam getragene Lösung zu erreichen. Dabei sollten die Ergebnisse der von der Stadt Oldenburg in Auftrag gegebenen Machbarkeitsstudie zur Beseitigung des höhengleichen Bahnüberganges Alexanderstraße gemeinsam noch einmal verifiziert und bewertet werden. An dieser Arbeitsgruppe waren die Deutsche Bahn, das BMVBS, das Land Niedersachsen und die Stadt Oldenburg beteiligt. Die Überprüfung im Rahmen der Arbeitsgruppe bestätigte letztlich das Ergebnis der städtischen Machbarkeitsstudie, wonach die Hochlegung der Bahn bei geringfügiger Absenkung der Straße die am besten geeignete Lösung für die Beseitigung des Bahnüberganges Alexanderstraße ist.

Am 10.05.2011 wurde schließlich unter der Leitung von Herrn OB Prof. Dr. Schwandner in der Cäcilienkirche von der Deutschen Bahn und der Stadt Oldenburg die Hochlegung der Bahn bei geringfügiger Absenkung der Straße als favorisierte Variante für die Aufhebung des Bahnüberganges Alexanderstraße der Öffentlichkeit als gemeinsame Lösung vorgestellt.

Ende 2012 wurde vom Rat der Stadt Oldenburg beschlossen, dass im anstehenden Planfeststellungsverfahren alleinig eine Eisenbahnumgehungstrasse gefordert werden soll. Die ursprünglich vorgesehenen HH-Mittel für eine Aufhebung des Bahnüberganges Alexanderstraße wurden aber vorsorglich weiterhin als „Planungs- und Projektreserve Bahn“ vom Rat der Stadt Oldenburg im Haushalt berücksichtigt.

Stellungnahme:

Im Erläuterungsbericht wird unter Pkt. 3.2 Variantenuntersuchung Aufhebung BÜ Alexanderstraße sowie Pkt. 5.5.1 Ingenieurbauwerke / EÜ Alexanderstraße, Pkt. 5.8 Alexanderstraße, 5.12.7 Schall (baubedingt) etc. sowie in den Planunterlagen gemäß Anlage etc. die Aufhebung des BÜ Alexanderstraße beschrieben.

Bei Durchsicht des Erläuterungsberichtes und der Planunterlagen wird deutlich, dass sich die DB weitestgehend an die gemeinsamen Abstimmungen hält, die mit der Stadt Oldenburg zusammen getroffen wurden. Die Beschreibungen orientieren sich ganz stark an der von der Stadt Oldenburg in Auftrag gegebenen Machbarkeitsstudie zur Beseitigung des höhengleichen Bahnüberganges an der Alexanderstraße (Bearbeitungsstand 09.06.2010), die in der gemeinsamen Arbeitsgruppe mit der DB weiter verifiziert wurde. Dabei wurden ganze Textpassagen einschließlich der Gegenüberstellung und Bewertung der Grundvarianten weitestgehend übernommen. Auch bei der Abwägung der Untervarianten ist die DB im Wesentlichen bei den vorherigen inhaltlichen Abstimmungen mit der Stadt Oldenburg geblieben.

2.) Umbau BÜ Am Stadtrand, Bahn-km 5,575 (BÜ 3)

Vorbemerkungen

Ähnlich wie beim BÜ Alexanderstraße wurde auch hier erst durch die planerischen Überlegungen der Stadt Oldenburg die DB zu eigenen weitergehenden problemorientierten Planungen im Umfeld des BÜ Am Stadtrand angestoßen. Hierzu wurde von der Stadt Oldenburg beim Büro Dr. Brenner in Berlin eine Simulation der Verkehrsabläufe für den Bahnübergang Am Stadtrand in Auftrag gegeben. Hierfür wurde die DB von der Stadt Oldenburg nach den maßgebenden Schrankenschließzeiten gefragt. Von der DB wurden daraufhin 4 Züge pro Richtung in der Spitzenstunde sowie die Annäherungszeit des langsamsten Zuges mit 80 km/h bei einer maximalen Schließzeit von 204s benannt. Auf Rückfrage der Stadt Oldenburg wurde von der DB (Pöyry Infra GmbH) später noch einmal bestätigt, dass die Spitzenbelastung der Bahn mit der Spitzenbelastung der Straße überlagert werden darf. Nachdem die Ergebnisse der anschließenden Simulation unverhältnismäßig lange Rückstaulängen ergaben, wurden seitens der DB die eigenen Ansätze in Frage gestellt und eine Modifikation mit differenzierteren Berechnungsansätzen gefordert. Nach längerer Diskussion wurde dann die Spitzenbelastung der Straße bei 6 gemischten Zügen mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten für die Simulation zugrunde gelegt. Die sich daraus ergebenden Rückstaulängen wurden planerisch in einem städtischen Planungskonzept für den Umbau der umliegenden Straßen mit zusätzlichen bzw. verlängerten Abbiegespuren (95% Werte) berücksichtigt. In der späteren Endfassung der Simulation (Nachfolgeuntersuchung) vom 09.12.2011 ist darüber hinaus zusätzlich noch eine Sensitivitätsanalyse mit einer Grenzbetrachtung der Fahrzeiten und Rückstaulängen enthalten, die auch später Eingang in die von der Stadt Oldenburg beauftragten Machbarkeitsstudie fanden.

Anfang 2011 wurde unter Beteiligung des Verkehrsausschusses der Stadt Oldenburg die DB schriftlich dazu aufgefordert, den Bahnübergang auf Grundlage des Planungskonzeptes vom 07.12.2010, das die Erhöhung der Leistungsfähigkeit des umliegenden Straßennetzes bei Erhalt des höhengleichen BÜ Am Stadtrand vorsieht, umzubauen. Allerdings wurde diese Position auf Grundlage einer Neuausrichtung des Verkehrsausschusses im Mai 2011 schriftlich gegenüber der DB wieder revidiert und eine Beseitigung des BÜ Am Stadtrand gefordert. Gleichzeitig wurde hierzu die Beauftragung einer grundlegenden Variantenuntersuchung einschließlich der Überprüfung der Machbarkeit (Machbarkeitsstudie) angekündigt. Die Ergebnisse wurden später u.a. im Verkehrsausschuss vorgestellt.

Stellungnahme:

a.) Erläuterungsbericht

Im Erläuterungsbericht wird unter Pkt. 3.4 Variantenuntersuchung BÜ Am Stadtrand sowie Pkt. 5.6.3 BÜ 3, Am Stadtrand, km 5,569 etc. sowie in den Planunterlagen gemäß Anlage der Umbau des BÜ Am Stadtrand beschrieben.

Bei Durchsicht des Erläuterungsberichtes fällt auf, dass unter Pkt. 3.4 erwähnt wird, dass es verkehrstechnische Untersuchungen gegeben hat, „bei denen sich zunächst das grundsätzliche Erfordernis zusätzlicher bzw. längerer Abbiegespuren herausstellte“. Darüber hinaus wurden laut Erläuterungsbericht in einem „weiteren Planungsschritt“ noch „weitere Aspekte“ in die Planung mit einbezogen. Unter Pkt. 5.6.3 ist allgemein die Rede davon, dass eine „mikroskopische Verkehrssimulation durchgeführt wurde, „um das verkehrliche Ausmaß insbesondere hinsichtlich der Rückstaulängen zu quantifizieren“. Längen werden allerdings im Erläuterungstext nicht genannt; sie lassen sich nur unmittelbar aus der Anlage 9.2, Plan-Nr. 4.1_0.BU.L5.001.0 direkt herausmessen. Weiter heißt es, dass „die aus diesen ableitbaren erforderlichen Aufstellängen“ mit „den örtlichen Gegebenheiten und baulichen Randbedingungen abgeglichen“ wurden.

Hier stellt sich die Frage, welche konkreten Eingangsparameter der verkehrstechnischen Untersuchungen zugrunde gelegt wurden: Sind es die gleichen Ansätze wie bei den städtischen Planungen? Ist es eine neue eigene Untersuchung der DB mit anderen Ansätzen etc.? Nach dem Erläuterungsbericht ergibt sich aus der verkehrstechnischen Untersuchung nur das grundsätzliche Erfordernis; wonach die spezifischen errechneten Rückstaulängen bei den Betrachtungen der DB keine Bedeutung hätten. Welche „mikroskopische Verkehrssimulation“ zur Quantifizierung der Aufstellängen herangezogen wurden, ist unklar.

Da der BÜ Am Stadtrand mit seinem Umfeld sich zentral im Stadtteil Ofenerdiek befindet, wäre hier genau zu untersuchen, welche Konsequenzen sich hinsichtlich des Verkehrs, der Immissionsbelastung bzgl. Lärm und Abgasen sowie der zukünftigen städtebaulichen Entwicklung dieses Stadtteils ergeben. Dies ist aber nicht der Fall; die Betrachtungen im Erläuterungsbericht beschränken sich auf einen Variantenvergleich hinsichtlich des Wohnhauses Am Stadtrand 1 sowie unverbindlichen allgemeinen Beschreibungen. Die negativen Auswirkungen auf den Stadtteil Ofenerdiek werden nicht dargestellt bzw. auch nicht mit abgewogen, obwohl es grundsätzlich analog zum BÜ Alexanderstraße weitere Planungsansätze für den BÜ Am Stadtrand wie Hochlegung der Bahn, Tieflegung der Straße etc. gibt, die zur Minimierung des Eingriffs in den Stadtteil Ofenerdiek es Wert sind, weitergehend betrachtet zu werden.

In diesem Zusammenhang wird auch auf die Sensitivitätsanalyse der von der Stadt Oldenburg beauftragten Verkehrssimulation hingewiesen, bei der untersucht wird, bei welcher maximalen Zugdichte pro Stunde aufgestaute Kfz zweimal von einer Schrankenschließung betroffen sind. Bei dieser Betrachtung erhöhen sich mit dem Anstieg der stündlichen Zugdichte die Wartezeiten und Staulängen in den Zufahrtsstraßen erheblich. Bei 10 Zügen pro Stunde konnten danach in den Zufahrten Am Alexanderhaus und Am Stadtrand einige während der Schrankenschließung aufgestaute Kfz nicht vor der nächsten Schrankenschließung den Bahnübergang Am Stadtrand überqueren. Auch mit weniger Zügen pro Stunde konnte dieser Fall bei ungünstigen Zugfolgen erreicht werden; insbesondere bei einer dichten Zugfolge mit einer Schrankenöffnung unter 3 Minuten ist die Wahrscheinlichkeit hoch.

Zur weiteren Vertiefung wird auf die anliegende „Machbarkeitsstudie zur Verbesserung der Bahnübergänge Am Stadtrand und Karuschenweg in Oldenburg 2012,“ sowie „Simulation der Verkehrsabläufe im Bereich des Bahnüberganges Am Stadtrand“ verwiesen.

Danach würde bei dem Erhalt des höhengleichen Bahnüberganges Am Stadtrand die Lösung mit der größten Behinderung für den motorisierten Verkehr umgesetzt werden, die durch die Schrankenschließungen den Verkehrsfluss sehr stark beeinträchtigen würde. Zwar blieben dafür mit der Aufrechterhaltung des Bahnüberganges Am Stadtrand kurze und direkte Verkehrsbeziehungen im Stadtteil Ofenerdiek erhalten. Für den Fall vermehrter oder unregelmäßiger Schranken-schließungen, z.B. durch eine weitere Ausbaustufe des Jade-Weser Ports, würde die Grenze der Leistungsfähigkeit des Bahnüberganges aber sehr schnell erreicht werden. Des Weiteren würde durch die damit einhergehenden Zerschneidungseffekte die Erschließung bzw. die Erreichbarkeit der Geschäfte und Gebäude im Zentrum Ofenerdieks stark beeinträchtigt werden.

Nach der in der Machbarkeitsstudie untersuchten höhenfreien Variante 3 könnte mit einer Hochlegung der Eisenbahn analog der Planung des BÜ Alexanderstraße dagegen der gesamte Verkehr unter weitest gehender Beibehaltung des bestehenden Straßennetzes ungehindert fließen. Für Radfahrer und Fußgänger einschließlich Schulkinder und mobilitätseingeschränkte Personen wäre diese Variante auch günstiger, da alle bestehenden direkten Verbindungen erhalten blieben und zudem die Schrankenschließzeiten entfielen. Auch hinsichtlich der Verkehrssicherheit hätte diese höhenfreie Variante gegenüber der höhengleichen Variante mit dem Erhalt des Bahnüberganges den Vorteil, dass Unfälle im Kreuzungsbereich von Schiene und Straße ausgeschlossen würden. Die weitere städtebauliche Entwicklung im Stadtteil Ofenerdiek würde nicht nur nicht behindert werden, sondern für eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung würden weiterhin die bislang unbebauten Grün- und Gehölzflächen zwischen der Bahnlinie und der Ofenerdieker Straße zur Verfügung stehen; nur während der Bauphase wäre dann ein größerer Flächenbedarf erforderlich. Allerdings würden nach den derzeitigen Kostenschätzungen der Machbarkeitsstudie die Kosten ca. 42,9 Mio. € betragen.

Somit zeigt sich ganz deutlich, dass hier angesichts der Bedeutung des bestehenden BÜ Am Stadtrand für den Stadtteil Ofenerdiek die Planungsfeststellungsunterlagen völlig unzureichend sind, da weder im ausreichenden Maße Varianten zu der Verbesserung des BÜ Am Stadtrand aufgestellt wurden, noch der notwendige Variantenvergleich einschließlich Abwägung erfolgt ist, um wie bei dem BÜ Alexanderstraße zu einer angemessenen Lösung zu kommen.

b.) Planunterlagen

Betrachtung der Planunterlagen; Bahnübergänge, BÜ 3 „Am Stadtrand“; Anlage etc.

Aber auch die eigentlichen Planunterlagen sind in weiten Teilen hinsichtlich des Straßenentwurfes in der zeichnerischen Darstellung und auch inhaltlich völlig unzureichend. In diesem Fall ist die von der DB der Planung zugrunde gelegte Topographie zu lückenhaft, um sicher zu stellen, dass auch wirklich alle wesentlichen Auswirkungen der Planung hinreichend planerisch berücksichtigt und beurteilt werden. So ist z.B. der sehr üppige Bestand an großen ortsbildprägenden Bäumen nur unzureichend oder teilweise gar nicht in den Planunterlagen enthalten; gleiches gilt für die bestehenden Gehwege. Im Übrigen fehlen Maßketten, es fehlen Straßenachsen mit Angabe der Trassierungselemente sowie der Stationierung, die Darstellung der Übergangsbereiche, die Angabe der maßgeblichen Radien der Bordführung etc.; die 4 Querschnitte sind ebenfalls zu oberflächlich dargestellt, um sich ein umfassendes Bild machen zu können. Beispielsweise bleiben auf der Südseite der Straße Am Stadtrand die Auswirkungen auf die verbleibenden Nebenanlagen wie den Parkstreifen auf Höhe der Ofenerdieker Bäke unbeantwortet.

Der Fokus der DB Planung liegt inhaltlich im Wesentlichen auf der Optimierung des Kfz Verkehrs; die Planung der Verkehrsanlagen für Radfahrer und Fußgänger ist teilweise völlig unzureichend. Da durch den von der DB vorgesehenen Umbau in den betroffenen Abschnitten eine vollständige Neuplanung der Straße erforderlich wird, wären überall straßenplanerisch z.B. bei den Querschnittsbreiten der Fuß- und Radwege, die aktuellen Regeln der Technik zugrunde zu legen.

Dem nach ist die Planung der DB, die für den Fußgängerverkehr lediglich den auf der Ostseite der Straße Am Alexanderhaus bestehenden viel zu schmalen ca. 1,40 m breiten Gehweg beibehält, nicht ausreichend. Hier wäre es erforderlich entsprechend dem städtischen Planungskonzept hinter der Baumreihe einen mindestens 2,50 m breiten kombinierten Rad- /Gehweg vorzusehen. Weil es zum einen aufgrund der zusätzlichen Abbiegespur schwieriger für Fußgänger wird, die Fahrbahn zu queren und zum anderen die Stadt Oldenburg mittelfristig sowieso einen kompletten Ausbau der Straße Am Alexanderstraße beabsichtigt, wäre auf der Westseite ebenfalls mindestens ein 2,50 m breiter kombinierter Rad-/Gehweg zuzüglich einem 0,50 m breiten Sicherheitstrennstreifen vorzusehen. Ähnliches gilt auch für die Straße Am Stadtrand.

Da es sich bei den Straßen Am Alexanderhaus, Am Stadtrand, Ofenerdieker Straße und Weißenmoorstraße um Straßen des Hauptverkehrsstraßennetzes handelt, kann hier in der Regel der Radverkehr aus Sicherheitsgründen nicht mit auf der Fahrbahn geführt werden. Bei einer städtischen Verkehrszählung am 13.04.2010 wurden ca. 1.700 Radfahrer / Tag ermittelt, die den BÜ Am Stadtrand überquerten. Deshalb ist es aus Gründen der Verkehrssicherheit sowie mit Blick auf die zukünftige verkehrliche Entwicklung des Stadtteils Ofenerdiek sehr wichtig, dass bei dem Umbau des BÜ Am Stadtrand auch ein schlüssiges Konzept für den Radverkehr zugrunde gelegt wird.

Des Weiteren wird noch auf die folgenden Punkte hingewiesen:

1. Halbschranken im Straßenbereich

Aus Gründen der Verkehrssicherheit insbesondere auch im Hinblick auf die Schulwegsicherung sollten an diesem Bahnübergang in jedem Fall Vollschranken, nicht nur im Rad- und Gehwegbereich, sondern auch im Straßenbereich vorgesehen werden. Bereits im Jahr 2004, als seitens der DB im Rahmen von Rationalisierungsmaßnahmen ein Umbau der BÜ Am Stadtrand, Karuschenweg und Am Strehl vorgesehen war, wurde nach einem längeren Abstimmungsprozess einschließlich Beteiligung des Verkehrsausschusses der Stadt Oldenburg von der DB ProjektBau GmbH ein Vollschrankenabschluss für die BÜ Am Stadtrand und Karuschenweg aus Gründen der höheren Sicherheit vorgesehen.

2. Freie Rechtsabbieger mit Dreiecksinsel von der Ofenerdieker Straße und der Straße Am Stadtrand

Bei frei geführten Rechtsabbiegern entsteht immer ein großes Unfallpotential für Radfahrer und Fußgänger. Dies gilt insbesondere an diesem innerstädtischen Kreuzungsbereich mit vielen Radfahrern und Fußgängern. Aus Gründen der Verkehrssicherheit dürfen hier keine frei geführten Rechtsabbieger vorgesehen werden.

3. Abknickende Vorfahrtsregelung Am Stadtrand in Richtung Am Alexanderhaus

In der Straße am Stadtrand fahren die größeren Verkehrsmengen geradeaus. Aus diesem Grund und aus Gründen der Verkehrssicherheit für Radfahrer und Fußgänger sollte hier keine abknickende Vorfahrt eingerichtet werden, sondern wie in der Simulationsuntersuchung aus 2010 vorgeschlagen, eine zusätzliche Signalisierung an der Einmündung Am Stadtrand / Am Alexanderhaus. Diese Signalisierung wird auf die Schrankenschließung abgestimmt, um bei einer anstehenden Zufahrt das Räumen des Bahnübergangs sicher zu stellen.

4. Kabelschutzrohrverbindung für die Signalanlage

Für eine grundsätzliche Verkehrsdetektion und für die zusätzliche Signalisierung Am Alexanderhaus muss eine zusätzliche Kabelschutzrohrverbindung unter den Bahngleisen eingeplant werden.

3.) Umbau BÜ Bürgerbuschweg, Bahn-km 4,291 (BÜ 2)

Vorbemerkungen

Auch beim BÜ Bürgerbuschweg wurde seitens der DB die Abstimmung mit der Stadt Oldenburg gesucht. Dabei wurde seitens der Stadt Oldenburg der Wunsch geäußert, dass bei dem Umbau des BÜ Bürgerbuschweg die Querschnittsaufteilung für einen späteren Ausbau der Straße Bürgerbuschweg schon mit berücksichtigt wird. Eine abschließende Abstimmung ist bis zu dem Ratsbeschluss Ende 2012 nicht erfolgt, da zwar den Wünschen der Stadt Oldenburg z.B. hinsichtlich der Querschnittsaufteilung der Straße für einen zukünftigen Ausbau des Bürgerbuschweges gefolgt wurde, den Forderungen nach einer genauen Vermessung des Baumbestandes insbesondere im unmittelbaren Umfeld des angrenzenden LSG Großer Bürgerbusch etc. wurde aber nicht nachgekommen. Letztlich wurde Anfang 2013 dem planenden Ingenieurbüro ICB stellvertretend für die DB nach Beteiligung des Verkehrsausschusses mitgeteilt, dass die Stadt Oldenburg erst im anstehenden Planfeststellungsverfahren sich abschließend zu den Planungen äußern wird.

Stellungnahme:

a.) Erläuterungsbericht

Im Erläuterungsbericht wird unter Pkt. 5.6.2 BÜ 2, Bürgerbuschweg, km 4,291 etc. sowie in den Planunterlagen gemäß Anlage der Umbau des BÜ Bürgerbuschweg beschrieben.

Die Planunterlagen sind in weiten Teilen hinsichtlich des Straßenentwurfes in der zeichnerischen Darstellung und auch inhaltlich ebenfalls teilweise unzureichend. Auch hier ist die von der DB der Planung zugrunde gelegte Topographie zu lückenhaft, um sicher zu stellen, dass auch alle wesentlichen Auswirkungen der Planung hinreichend planerisch berücksichtigt und beurteilt werden. So ist die Grenze zum naheliegenden LSG Großer Bürgerbusch sowie der maßgebliche Baumbestand nicht im notwendigen Maße eingetragen. Auch hier fehlen Maßketten im Bereich des Bahnweges, es fehlen Straßenachsen mit Angabe der Trassierungselemente sowie der Stationierung, die Darstellung der Übergangsbereiche, die Angabe der maßgeblichen Radien der Bordführung etc.

Aus straßenplanerischer Sicht können Verkehrsteilnehmer durch die vorgesehene stark trichterartige Ausbildung der Einmündung Bahnweg sehr schlecht erkennen, dass im Begegnungsfall keine ausreichende Querschnittsbreite mehr zu Verfügung steht. Die entwurfstechnische Ausbildung des Einmündungsbereiches sollte daher so vorgenommen werden, dass die Fahrbahnränder möglichst im Bereich der Aufstellflächen parallel geführt werden. Dabei ist es unerlässlich, dass sämtliche maßgeblichen Bäume mit dem dazugehörigen Kronentraufbereichen im Bereich des Einmündungsbereiches Bahnweg der Planung zugrunde gelegt werden, damit der Einmündungsbereich nicht nur einseitig zur Bahnseite hin geplant und mit der Unteren Naturschutzbehörde abgestimmt werden kann. Die Furt des Rad- und Gehweges ist im Einmündungsbereich Bahnweg wegen seiner polygonartigen Führung für Radfahrer sehr abgehackt und wenig geläufig.

4.) Umbau BÜ Karuschenweg, Bahn-km 6,017 (BÜ 4)

Vorbemerkungen

Auch bei diesem Bahnübergang wurde Anfang 2013 dem planenden Ingenieurbüro ICB stellvertretend für die DB nach Beteiligung des Verkehrsausschusses mitgeteilt, dass die Stadt Oldenburg erst im anstehenden Planfeststellungsverfahren sich abschließend zu den Planungen äußern wird. Im Jahr 2004 im Zusammenhang mit den damals geplanten Rationalisierungsmaßnahmen der DB wollte die DB die Kosten für den Umbau komplett übernehmen.

Stellungnahme:

a.) Erläuterungsbericht

Im Erläuterungsbericht wird unter Pkt. 5.6.4 BÜ 4, Karuschenweg, km 6,017 etc. sowie in den Planunterlagen gemäß Anlage der Umbau des BÜ Karuschenweg beschrieben.

Da der BÜ Karuschenweg sich am Rande des Zentrums des Stadtteils Ofenerdiek befindet, wäre auch hier genau zu untersuchen, welche Konsequenzen sich hinsichtlich des Verkehrs, der Immissionsbelastung bzgl. Lärm und Abgasen sowie der zukünftigen städtebaulichen Entwicklung für diesen Stadtteil ergeben. Auch hier werden die negativen Auswirkungen auf den Stadtteil Ofenerdiek nicht dargestellt bzw. auch nicht mit abgewogen. In der anliegenden Machbarkeitsstudie für den BÜ Am Stadtrand wurde der BÜ Karuschenweg bei den unterschiedlichen Planungsansätzen wie Hochlegung der Bahn, Tieflegung der Straße etc. ebenfalls mit untersucht.

Aus Gründen der Verkehrssicherheit insbesondere auch im Hinblick auf die Schulwegsicherung sollten auch an diesem Bahnübergang in jedem Fall Vollschranken, nicht nur im Rad- und Gehwegbereich, sondern auch im Straßenbereich vorgesehen werden. Bereits im Jahr 2004, als seitens der DB im Rahmen von Rationalisierungsmaßnahmen ein Umbau der BÜ Am Stadtrand, Karuschenweg und Am Strehl vorgesehen war, wurde nach einem längeren Abstimmungsprozess einschließlich Beteiligung des Verkehrsausschusses der Stadt Oldenburg von der DB ProjektBau GmbH ein Vollschrankenabschluss für die BÜ Am Stadtrand und Karuschenweg aus Gründen der höheren Sicherheit vorgesehen.

Um die Erschließung der umliegenden Gebäude nicht unnötig einzuschränken, sollte auf die durchgezogene Mittellinie verzichtet werden.

5.) Umbau BÜ Am Strehl, Bahn-km 7,205 (BÜ 5)

Vorbemerkungen


Auch bei diesem Bahnübergang wurde Anfang 2013 dem planenden Ingenieurbüro ICB stellvertretend für die DB nach Beteiligung des Verkehrsausschusses mitgeteilt, dass die Stadt Oldenburg erst im anstehenden Planfeststellungsverfahren sich abschließend zu den Planungen äußern wird. Im Jahr 2004 im Zusammenhang mit den damals geplanten Rationalisierungsmaßnahmen der DB wollte die DB die Kosten für den Umbau komplett übernehmen.

Stellungnahme:

a.) Erläuterungsbericht

Im Erläuterungsbericht wird unter Pkt. 5.6.7 BÜ 5, Am Strehl, km 7,205 etc. sowie in den Planunterlagen gemäß Anlage der Umbau des BÜ Am Strehl beschrieben.

Die Querschnittsbreite des seitlichen Gehwegs sollte für Begegnungsfälle z.B. von Rollstuhlfahrern auf 2,50 m erhöht werden.


15/02

Peüker

- Anlage: *
- * Machbarkeitsstudie zur Verbesserung der Bahnübergänge Am Stadtrand und Karuschenweg in Oldenburg 2012 – Erläuterungsbericht
 - * Bestandsplan M 1:500 Bereich BÜ Am Stadtrand
 - * Simulation der Verkehrsabläufe im Bereich des Bahnüberganges Am Stadtrand (Nachfolgeuntersuchung)