

A u s z u g

aus der Niederschrift über die öffentlichen/nichtöffentlichen Sitzung des Rates der Stadt Oldenburg (Oldb) am 26.11.2012

Rita Schilling eröffnet die Sitzung und stellt die ordnungsgemäße Ladung sowie die Beschlussfähigkeit fest.

zu 15.3 **Einforderung einer Bahnumfahrung von Oldenburg im PFA 1** **(Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN vom 12.11.2012)**

Ratsfrau Menge bringt den Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen zur Einforderung einer Bahnumfahrung an der A 29 von Oldenburg jetzt im Planfeststellungsverfahren (PFA) 1 ein. Auch wenn dies nicht vom Bündnispartner in dieser Form mitgetragen werde, so stelle sie heraus, dass eine gute Beziehung davon geprägt sei, Konflikte zu meistern. Man müsse in diesem Fall die Argumente akzeptieren und mit der Situation umgehen. Mit der Idee des Ratskollegen Adler, eine Umgehungstrasse zu bauen, setzten sich Bürgerinnen und Bürger auseinander und brachten neuen Schwung in die Diskussion. Sie dankt Ratskollegen Dr. Frühauf, dass er sich dafür einsetze, diese Idee voranzutreiben. Innerhalb eines Jahres sei es gelungen, dieses Thema energisch in die politische Diskussion zu bringen. Man habe erlebt, dass Lärmschutzmaßnahmen zwar juristisch durchgesetzt worden seien, die Realisierung jedoch die Verschandelung der Stadt mit meterhohen Lärmschutzwänden bedeuten würde oder einen unzureichenden effektiven Lärmschutz. Auch werde dieser Lärmschutz lediglich bis zum Bahnhof reichen und Menschen südlich der Huntebrücke kämen nicht in den Genuss von lärm mindernden Maßnahmen. Ein Argument, welches verhindere, dass sich nicht alle Fraktionen für eine Umgehungstrasse als einzig sinnvolle Lösung aussprechen sei, dass, wer die Umgehungstrasse fordere, gefährde Lärmschutz und bauliche Maßnahmen an der Bestandsstrecke, z. B. die Unterführung. Das zweite Argument sei, dass die Umgehung frühestens in 25 - 30 Jahren komme und man daher jetzt an der Bestandsstrecke planen und bauen solle. Lärmschutzmaßnahmen würden frühestens in 2018 umgesetzt. In jedem Fall aber, würde Lärminderung realisiert, denn dies sei gesetzlich vorgeschrieben und stünde daher nicht in Konkurrenz zur Umgehungstrasse. Unterführung und weitere Maßnahmen an der Bestandsstrecke würden mit 170 Mio. € beziffert und dies ohne Huntequerung. Wenn nun Planung und Bau dieser Lösungen gefordert werde, werde weder Land noch Bund eine parallele Lösung in Form einer Umgehungstrasse unterstützen. Mit dem Ausbau des Jade-Weser-Ports (JWP) sei eine weitreichende wirtschaftspolitische Entscheidung mit Auswirkungen auf die ganze Republik getroffen worden. Man müsse sich darauf einstellen und vorbereitet sein, dass nicht mehr der Süden, der Jahrzehnte lang Standortvorteile gehabt habe, erste Wahl bei der Ansiedlung von produzierenden Betrieben sei, sondern der Norden. Dies bedeute für Kommunen, Land und Bund die infrastrukturellen Voraussetzungen im Sinne eines klimafreundlichen Konzeptes zu schaffen. Eine meterhohe Wand, die quer durch die Stadt führe und dreifachverglaste Fenster, die nicht zu öffnen seien, trügen nicht zu einer Attraktivität der Stadt bei. Sie appelliere heute daran, die Weichenstellung für die große Lösung zu geben und allein für die Umgehungstrasse als beste Lösung für Oldenburg zu kämpfen.

Ratsherr Sahm äußert, dass die Auswirkungen des JWP für Oldenburg immer gravierender würden. Auch die SPD-Fraktion sei daher für eine Umfahrung. Jedoch wolle man nicht alles auf eine Karte setzen, wie die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen und daher habe man den Änderungsantrag eingebracht, auch um den Antrag konstruktiv zu begleiten. Den Punkten 1, und 4 des Antrages könne man zustimmen. Ergänzend fordere man daher die Beauftragung eines externen Gutachters zur Erstellung einer rechtlichen Strategie zur Erreichung der städtischen Ziele im PFA 1. Man begrüße daher den Vorschlag von Stadtbaurätin Nießen, das Planungsbüro zu beauftragen, welches auch in Offenburg tätig gewesen sei, wo erfolgreich eine Umgehungstrasse eingefordert worden sei. Die Festlegung einer bestimmten Trasse sei nach Auffassung der SPD-Fraktion nicht notwendig, wenn sich Bund und Bahn überzeugen ließen, die dies schließlich nach bahntechnischen Gesichtspunkten entscheiden würden. Eine Vorfestlegung verunsichere nur die Bürgerinnen und Bürger. Deutlich unterscheide sich der Änderungsantrag der SPD-Fraktion zu Punkt 4 des Antrages. Da das Verfahren des PFA 1 einschl. möglicher Klagen voraussichtlich zweieinhalb Jahre dauern werde, und man auch damit rechnen müsse, dass die Umgehungstrasse nicht während dieses Verfahrens beschlossen werde, müsse man auf diesen Fall vorbereitet sein. Auch der Antrag von Bündnis 90/Die Grünen greife dieses Risiko auf, indem zusätzlich zu aller Vorsicht gefordert werde, die Strecke zum neuen Bundesverkehrswegeplan anzumelden. Dies halte die SPD-Fraktion auch für richtig, allerdings solle man auf den Plan B vorbereitet sein, so dass man vorschlage, weiterhin zweigleisig zu fahren und alle Hausaufgaben für einen möglichen Ausbau für die Bestandsstrecke zu machen, solange das PFA 1 laufe. Dazu gehöre, die Planung und Finanzierung der Alexanderstraße weiter vorzubereiten, so dass man im Fall der Fälle einen Antrag nach Eisenbahnkreuzungsgesetz stellen könne und auch eine Machbarkeitsstudie für den Bahnübergang Stedinger Straße. All die Planungen anzuhalten und ggf. nach zwei Jahren wieder neu anzufangen, halte er nicht für richtig. Man wolle für alle Fälle optimal vorbereitet sein und bitte daher um Zustimmung zum Änderungsantrag.

Ratsherr Adler verweist auf zwei Zeitungsartikel vom 17.10.2007, wobei die Fraktion Die Linke, damals als einzige Fraktion, schon die Umgehungstrasse gefordert habe. Er habe bereits damals gesagt, dass die Autobahn bereits ein tiefgreifender Einschnitt in die Natur sei, so dass man daran entlang die Umgehungstrasse planen könne und dies somit die beste Lösung für die Stedinger Straße und den Lärmschutz für Ofenerdiek sei. Auch auf das Argument der Kosten sei man damals eingegangen. Wenn man die Eisenbahnbrücke über die Hunte mit berücksichtige sei eine Umgehungstrasse sehr viel günstiger als der Ausbau an der Bestandsstrecke. Auch wenn eine Unterführung am Stadtrand komme, sei noch immer nicht das Lärmproblem für Ofenerdiek gelöst. Die für den eigentlichen Lärmschutz erforderlichen hohen Wände seien für das Stadtbild schädlich. Man werde heute mehrheitlich zu einer historischen Entscheidung kommen, die auch durch die unermüdliche Arbeit und den Druck der Initiativen IBO, ILQ und LIVE zustande komme, wofür er seinen Dank ausspreche. Im Antrag der SPD-Fraktion sehe er zwei Schwächen. Zum einen werde von „einer Umfahrung von Oldenburg“ gesprochen. Hierunter könne man sich beispielsweise auch eine Trassenführung durch angrenzende Gebiete vorstellen und dies würde das Umland gegen Oldenburg aufbringen. Man könne daher nur über eine Trassenführung entlang der A 29 sprechen. Das zweite Problem sei die Hilfsargumentation mit dem Ausbau der Bestandsstrecke. Mit diesem Hilfsantrag entwerte man allerdings den Hauptantrag. Es gelte hier im politischen Entscheidungsprozess eine eindeutige Sprache zu sprechen, um die Entscheidungsträger in Berlin zu überzeugen.

Ratsherr Drieling dankt allen Bürgerinnen und Bürgern, die sich aktiv für die Umgehungsstrasse eingesetzt hätten. Er hoffe, heute mit einer Stimme sprechen zu können und dass sich die SPD-Fraktion noch überzeugen ließe. Der JWP sei in Betrieb und man benötige dringend die Umgehungsstrasse, um den steigenden Güterverkehr überhaupt bewältigen zu können. Es sei auch von großer Bedeutung, dass der Oberbürgermeister die Forderung nach einer Umgehungsstrasse stütze. Man müsse die Landtags- und Bundestagsabgeordneten mobilisieren, das Oldenburger Anliegen zu unterstützen. Wer die Präsentation der Deutschen Bahn zu den geplanten Lärmschutzwänden gesehen habe, könne nicht ernsthaft ein solches Vorhaben, welches die Stadt zerteilen werde, unterstützen.

Ratsherr Eigenfeld sieht im Antrag von Fraktion Bündnis 90/Die Grünen eine Diskrepanz. Er könne nicht nachvollziehen, weshalb der Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit einem jetzigen Ausbau der Stadtstrecke widerspreche und einer späteren Güterumgebungsbahn. Der Ausbau der Bestandsstrecke geschehe in den nächsten zwei bis acht Jahren, die Umgehungsstrasse komme frühestens in 15 Jahren oder auch später. Schon allein die Planung und der Bau der Umgehungsstrasse in Sande zeigten auf, dass der von Bündnis 90/Die Grünen avisierte Zeitplan nicht realistisch sei. Eine Stadtstrecke, die den ÖPNV anbinde, biete große Chancen für die Stadt. Das Gegeneinander von Stadtstrecke und Umgehungsstrasse müsse aufhören. Das Ziel müsse es sein, am Ende beides zu haben.

Während des Wortbeitrages kommt es zu Zwischenrufen und Pfiffen seitens der Zuhörerinnen und Zuhörer, einige Ratsmitglieder zeigen T-Shirts mit verschiedenen Aufschriften, drehen dem Redner ihren Rücken zu und verlassen zum Teil ihre Plätze. Ratsvorsitzende Schilling mahnt zur Ruhe und bittet, Ratsherrn Eigenfeld seinen Wortbeitrag ausführen zu lassen.

Ratsherr Schwartz sehe, dass sich die beiden Anträge lediglich in Nuancen voneinander unterscheiden. Im Kern sei man sich einig, dass die Umgehungsstrasse die Forderung Nr. 1 sei und möglichst schnell umgesetzt werden müsse. Von der Vorgehensweise halte er es für richtiger, wie der Antrag der SPD-Fraktion es vorsehe, zweigleisig zu fahren. Während das PFA 1 laufe, dürfe man nicht die Hände in den Schoß legen. Er halte es für grob fahrlässig und für einen Fehler, die Augen zu verschließen und nun nicht weiter zu planen, für den Fall der Fälle, dass man im Verfahren keine gewünschte Umgehung bekomme. Man sei vielen Bürgerinnen und Bürgern in Ofenerdiek verpflichtet, an der Alexanderstraße und in Osterburg an der Stedinger Straße Vorsorge zu treffen, daher könne er den Antrag der SPD-Fraktion nur unterstützen. Das Argument eines Hilfsantrages, wie es Ratsherr Adler eingebracht habe, könne er nicht negativ bewerten. Er bittet Stadtbaurätin Frau Nießen um eine fachliche Einschätzung zu den beiden Anträgen, in der Form, was nun das machbarere sei, davon werde die Fraktion auch ihre Abstimmung abhängig machen.

Ratsherr Klaukien erinnert an die seit einem Jahr intensiv geführte Diskussion zu den Problemen und Möglichkeiten der Hinterlandanbindung des JWP. Auch innerhalb der Partei habe es verschiedene Meinungen und Strömungen gegeben. Spätestens aber seit der Präsentation der Lärmschutzwände in der Stadt, insbesondere am Pferdemarkt im letzten Verkehrsausschuss steht für alle die fest, die Umgehungsstrasse müsse einfach her. Heute sei ein guter Tag, da es eine Mehrheit für eine uneingeschränkte Forderung einer Umgehungsstrasse an der A 29

gebe. Nicht nur aufgrund der Lärmschutzwände sei diese Forderung wichtig, auch in Bezug auf die zu erwartende Volllast von nächtlich 750 Meter Güterzügen alle 15 Minuten. Wer Zweigleisigkeit fordere, der belüge die Bürgerinnen und Bürger. Kein Haushaltsgesetzgeber in dieser Republik werde zweimal 300 Mio. € ausgeben. Von daher gehe jeder, der die Zweigleisigkeit fordere, das Risiko ein, zu scheitern. Vieles habe man den bereits genannten Bahninitiativen zu verdanken. Man müsse jedoch den Druck noch weiter erhöhen und z. B. die Beteiligung an den Demonstrationen erhöhen. Auch im Bereich der Einwendungen im PFA müsse mindestens eine fünfstellige Zahl eingehen. Auch seine Parteifreunde in Hannover und Berlin spreche er an. Die heutige Entscheidung sei der Abschluss eines Auftrages, den die Verwaltung der Politik im Frühjahr gegeben habe. Die uneingeschränkte Forderung nach der Umgehungsstrasse sei die richtige Entscheidung.

Stadtbaurätin Nießen erinnert an den Beschluss des Rates vom 25.06.2012, der vorsah, den Vergleich der Bahn anzunehmen. Sie frage sich, ob man noch in der Umsetzung des Vergleiches handle oder ob dies nicht mehr der Fall sein solle, wie es aus vielen Redebeiträgen heute zu entnehmen sei. An diese Frage schließe auch die Klärung an, ob im Haushalt 2013 noch die Kosten für die Bahnunterführung Alexanderstraße und den Bahnübergang am Stadtrand eingestellt werden müssten. Auch die Frage, ob die geplante Bereisung zur Besichtigung von Lärmschutzwänden überhaupt noch Sinn mache, gelte es zu klären. Zum Antrag von Bündnis 90/Die Grünen weise sie zu Punkt 2 darauf hin, dass es in der Begründung nicht richtig sei, dass das Projekt Alter Stadthafen derzeit nicht umgesetzt werden könne. Bei der lfd. Nr. 11 werde ein Zeitrahmen von fünf bis sechs Jahren angegeben. Bereits mehrfach habe die Verwaltung in den Ausschusssitzungen deutlich gemacht, dass dieser Zeitrahmen doch in Frage zu stellen sei. Die Verwaltung habe die Forderung nach der Umgehungsstrasse, auch aus den Stadtteilkonferenzen, ernst genommen und auch den Hinweis mit Blick auf Offenburg aufgegriffen. Sie beabsichtige daher, in einer der nächsten Sitzungen vorzuschlagen, ein Ingenieurbüro, welches das Verfahren in Offenburg begleitet habe, damit zu beauftragen, auch für Oldenburg eine strategische Beratung auszuarbeiten, wie eine Umgehungsstrasse im PFA umzusetzen sei. Die heutige Debatte komme daher etwas verfrüht, wobei sie die strategische Beratung weiterhin für richtig halte. An Ratsherrn Schwartz gerichtet, erinnere sie an die bereits mehrfach erfolgte fachliche Beratung in den Fachausschüssen, sowohl für die Umgehungsstrasse als auch die Ertüchtigung der Bestandsstrecke. Auch habe man bereits alle Unterlagen für die fachliche Beurteilung bereit gestellt. Heute gehe es nicht um eine fachliche, sondern um eine politische Entscheidung. Es sei ihr wichtig, noch einmal darauf hinzuweisen, dass es einen Ratsbeschluss vom 25.06.2012 zur Annahme des Vergleiches gebe.

Ratsherr Höpken findet es wichtig, sich hier eindeutig zu positionieren und mit einer Stimme zu sprechen. Der Antrag der SPD-Fraktion unterscheide sich nicht nur in Nuancen vom Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen, denn dort werde nicht klar eine Umgehungsstrasse genannt und gleichzeitig der Ausbau der Stadtstrecke angesprochen. Der Antrag von Fraktion Bündnis 90/Die Grünen positioniere sich eindeutig für eine Umgehungsstrasse entlang der A 29. Er erinnere sich daran, dass er vor fünf Jahren auf dem Podium gesessen habe und noch als einziger eine Umgehungsstrasse gefordert habe. Die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen, sei damals noch dagegen gewesen. Er sei erfreut über den Lernprozess und dankt auch der CDU-Fraktion. An die SPD-Fraktion appelliere er noch einmal, doch über ihren Schatten zu springen, damit man bei diesem wichtigen Thema als Rat mit einer Stimme sprechen könne.

Ratsherr Norrenbrock begrüßt ebenfalls eine Umgehungstrasse und wünschte sich eine schnelle Fertigstellung. Es gebe aber auch Bürgerinnen und Bürger, denen der kurzfristige Lärmschutz sehr wichtig sei. In diesem Zusammenhang verliest er ein entsprechendes Schreiben eines Bahnanliegers. Neulich habe er in einem Vortrag von Güterverkehr durch ein Rohrleitungssystem gehört. Ein solches System könne er sich auch für den Güterverkehr von Wilhelmshaven durch Oldenburg vorstellen und wenn er bedenke, dass eine Umgehungstrasse möglicherweise noch über 50 Jahre auf sich warten ließe, könne dies in der Zwischenzeit umgesetzt werden. Im Übrigen sei die Bahn für die Finanzierung des Lärmschutzes zuständig. Oldenburg müsse dies nur wollen.

Oberbürgermeister Dr. Schwandner verweist auf den Wortbeitrag von Stadtbaurätin Nießen und macht deutlich, dass es für die Verwaltung, und im Übrigen auch für sein Abstimmungsverhalten, wichtig sei, wie die konkrete Fragestellung laute. In der Sache sei man nicht weit auseinander. Es gehe hier um eine unterschiedliche Einschätzung einer politischen Strategie. Man habe nun die Situation, dass man in Leipzig erfolgreich einen Vergleich erreicht habe, was das PFA 2 und 3 angehe. Dies sei Grundlage des derzeitigen Verwaltungshandels. Er frage daher, ob dies durch den sich nun abzeichnenden Beschluss zum PFA 1 als aufgehoben gelten solle. Wenn klar sei, dass die Verwaltung alle die Projekte weiter verfolgen solle, die Gegenstand des Vergleichs gewesen seien, so sei dies in Ordnung.

Ratsherr Rosenkranz macht deutlich, dass sich das Klageverfahren auf die PFA 2 und 3 bezogen habe und den Vergleich gelte es entsprechend umzusetzen. Heute gehe es um eine andere Entscheidung und zwar im PFA 1. Diese Abstimmung halte er für wichtig, so dass er namentliche Abstimmung beantrage.

Ratsherr Dr. Frühauf räumt ein, die Politik habe 10 Jahre lang das Problem verschlafen, wobei er neidlos anerkenne, dass die Fraktion Die Linke die Umgehungstrasse zuerst in die Diskussion eingebracht habe. Man müsse sich eindeutig positionieren und genau sagen, was man wolle. Dies sei in der Vergangenheit nicht so erfolgt. Er habe mit vielen Politikern und Verbänden gesprochen. Alle forderten eine konkrete Aussage aus Oldenburg. So wie die SPD-Fraktion dies vorsehe, gehe es nicht. Man könne eine Umgehungstrasse aufgrund des bestehenden Bundesverkehrswegeplanes nur entlang der A 29 einfordern. Alles andere sei kein Ausbau, sondern ein Neubau, der dann, wie Ratskollege Norrenbrock vermutet, erst in den nächsten 50 bis 100 Jahren umgesetzt werden könne. Die Umsetzung des verbindlichen Vergleichs mit dem Einbau von Lärmschutzfenstern in der Größenordnung von vielleicht 6 Mio. € werde das Umgehungsprojekt nicht nachhaltig behindern. Was es jedoch behindern werde, seien die großen Maßnahmen, wie 32 Mio. € für die Alexanderstraße, 30 Mio. € für Ofenerdick, 30 bis 40 Mio. € für die Stedinger Straße und 70 Mio. € für Lärmschutzwände. Man müsse sich eindeutig politisch positionieren. Dies bedeute nicht, dass man die Berechnungen Pläne für die Alexanderstraße wegschmeißen müsse. Wenn man aber die Umgehungstrasse fordere und gleichzeitig den Ausbau der Bestandsstrecke, so schwäche man seine Position.

Ratsherr Prange erklärt, er wolle noch einmal den Versuch machen, für eine gemeinsame Position zu werben. Man sei in der Sache gar nicht weit voneinander entfernt. Es gehe hier, wie der Oberbürgermeister auch ausgeführt habe, um eine politische Strategie. Vielleicht sei es nicht gelungen, den Begriff der Zweigleisigkeit zu kommunizieren. In Punkt 1 fordere die SPD-Fraktion mit ihrem Antrag eine

Umgehungstrasse und dies sei auch die beste Lösung. Eine Ertüchtigung könne nur die zweitbeste Lösung sein. Dies sei vollkommen unbestritten. Man beschließe heute keine Resolution sondern eine Positionierung im PFA 1. Man wolle nicht beides parallel umsetzen, aber vieles könne man nicht voneinander trennen. In diesem Zusammenhang verweise er auf die heute noch in Auftrag gegebene Machbarkeitsstudie zur Stedinger Straße. Es gehe hier nicht um die Umsetzung von Maßnahmen, sondern um die Fortführung von Planungen als Rückfallposition. Verweisen wolle er auch auf den Punkt 5 des Änderungsantrages. Dort fordere die SPD-Fraktion eine anwaltliche planerische Begleitung im PFA 1 von Beginn an, wie Stadtbaurätin Nießen auch schon eingebracht habe. Ganz klar wolle man die Bahnumgehung und es sei eine strategische Frage, die Rückfallposition mit aufzunehmen.

Oberbürgermeister Dr. Schwandner hinterfragt aufgrund des Wortbeitrages von Herrn Dr. Frühauf zur Klarstellung erneut, wie verwaltungsseitig geplant werden solle. Beispielsweise habe man nach harten Mühen erreicht, dass die Bahn für die Alexanderstraße der Machbarkeit zugestimmt habe. Die Verwaltung habe daher die entsprechenden Mittel in den Haushalt 2013 eingestellt und für 2014 vorgemerkt. Sein Petitum gehe dahin, dass die Verwaltung ein eindeutiges Signal seitens der Politik bekomme, ob dies noch so umgesetzt werden solle. Er glaube nicht, dass der heutige Beschluss das letzte Wort in dieser Angelegenheit sei. Man müsse sich im PFA 1 weiter positionieren. Er könne sich nicht vorstellen, dass man nur sage, man wolle die Umgehungstrasse und weiter nichts.

Ratsvorsitzende Schilling erinnert daran, dass bereits ein Antrag auf namentliche Abstimmung vorliege.

Ratsherr Bischoff beantragt eine kurze Sitzungsunterbrechung.

Ratsvorsitzende Schilling geht von einem Einverständnis aus, nachdem sich kein Widerspruch regt und unterbricht die Sitzung für 10 Minuten.

Die Sitzung wird von 22.22 bis 22.38 Uhr unterbrochen.

Ratsherr Beer erklärt zum weiteren Verfahren, dass die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen den Ergänzungsantrag der Gruppe CDU/FW-BFO als neuen Punkt 5 zum Antrag übernehme.

Ratsherr Rosenkranz zieht den Antrag auf namentliche Abstimmung aus zeitlichen Gründen zurück.

Ratsvorsitzende Schilling lässt zuerst über den Antrag der SPD-Fraktion abstimmen:

Beschluss:

Der Antrag wird abgelehnt:

- mehrheitlich bei 17 Gegenstimmen und 3 Enthaltungen -

Beschluss:

I. Präambel:

Die zwingend erforderliche Positionierung der Stadt Oldenburg im anstehenden PFA 1 stellt den Rat der Stadt vor eine für die Entwicklung von Oldenburg bedeutsame Entscheidung.

Es geht darum, ob die Stadt es hinnehmen will, dass auf unabsehbare Zeit die Bahngüterverkehre von und zum Jade-Weser-Port mit der Möglichkeit der Ausnutzung aller Oldenburger Bahntrassen bis zur technischen Belastungsgrenze (derzeit 300 Güterzüge/24 Stunden auf jeder Oldenburger Strecke) mitten durch Oldenburg, seine Wohngebiete und seinen historischen Kernbereich gefahren werden oder nicht.

Die Notwendigkeit einer nachhaltigen, zukunftsfähigen städtebaulichen Entwicklung von Oldenburg erfordert ebenso die rasche Lösung der Güterbahnproblematik. Alle Planungen zur Lösung der Bahnproblematik müssen mit bestehenden und beabsichtigten Planungen der Stadt Oldenburg zu vereinbaren sein. Die im Konflikt angelegten Chancen müssen erkannt und intelligent genutzt werden.

II. Forderung:

1. Die Stadt Oldenburg fordert die DB – Netze auf, im anstehenden PFA 1 die konkreten Stadtplanungsabsichten der Stadt Oldenburg zu berücksichtigen und deshalb die Planfeststellung einer Umfahrung von Oldenburg zu beantragen.
2. Bund und Land werden aufgefordert, die Planungsabsichten der Stadt zu respektieren, aktiv zu unterstützen und die dazu erforderlichen Finanzmittel bereit zu stellen.
3. Die Bahnumfahrung um die Stadt Oldenburg soll parallel und möglichst eng an die BAB A 29 angelegt werden. Naturschutzbelange und der berechnete Schutz von Anliegerinnen und Anliegern sind zu berücksichtigen. Deren Immissionsbelastung muss nach Bau der Bahnstrecke niedriger sein als ohne diese Strecke. Das FFH – Gebiet ist nicht zu berühren.
4. Die Umfahrung soll sofort als Maßnahme des „Ausbaus durch Umfahrung“ ebenso wie in Sande auf der Grundlage des derzeit aktuellen Bundesverkehrswegeplanes erfolgen. Zusätzlich soll zu aller Vorsicht die Strecke aber auch zum neuen Bundesverkehrswegeplan angemeldet werden.
5. *Es ist zu gewährleisten, dass die Realisierung einer denkbaren Umgehungsstrasse nicht durch beginnende Ertüchtigungsmaßnahmen jeder Art an und im Umfeld der Bahntrasse gefährdet werden kann beziehungsweise wird!*

Begründung:

Die Stadt braucht die Planung der Bahn nicht als „schicksalhaft“ entgegen zu nehmen. Denn sie hat ein verfassungsrechtlich garantiertes Planungsrecht, das die Bahn berücksichtigen muss (Art. 28 Abs. 2 GG; Urteil des BVerwG 2.8.2006, Aktz: 9 B 9.06; Stürer in DVBl 2012, 1104). Damit die Belange der Stadt aber überhaupt berücksichtigt werden können, müssen sie auch geäußert werden. Je früher desto besser.

Was jedoch nicht geht, ist ein Ausbau der Stadtstrecke und anschließend ein Bau einer Umgehungsstrecke. Denn das verbietet § 7 BHO (Bundeshaushaltsord-

nung).

Deshalb muss die Stadt sich entscheiden, und zwar rechtzeitig vor Beginn des PFA 1. eine Untätigkeit der Stadt hieße, Gestaltungsmöglichkeiten für die Stadt zu verwirken und die betroffenen Bürgerinnen und Bürger im Stich zu lassen. Sie wären dann darauf angewiesen, das Ziel einer Umgehungsstrasse in zahlreichen Einsprüchen und langwierigen gerichtlichen Auseinandersetzungen zu verfolgen. Kommunale Planungsrechte kann der Bürger aber nicht mit Erfolg geltend machen. Das kann nur die Stadt Oldenburg.

Die Stadt ist daher verpflichtet, ihre Forderung auf eine Umgehungsstrasse bei der DB unter Hinweis auf ihre städtebaulichen Entwicklungsmöglichkeiten einzufordern. Dass eine Umgehungsstrasse neue Gestaltungsräume für die Stadt Oldenburg eröffnet, ist offensichtlich. Deswegen ist es erforderlich, so bald wie möglich das Planungsinteresse der Stadt deutlich anzubringen. Nur dann kann dem auch entsprochen werden. Die Gemeinde Sande hat das mit Erfolg getan und sich mit ihre Vorstellungen durchgesetzt.

Alle im Rat der Stadt vertretenen Parteien haben in einer Resolution vom März 2011 eine Umgehungsstrasse eingefordert, IHK und Hafenwirtschaft haben sich dem inzwischen angeschlossen.

Im Einzelnen:

1. Der Ausbau der vorhandenen Strecke mitten durch die Stadt widerspricht den städtebaulichen Plänen der Stadt Oldenburg.
2. Seit den 90er Jahren wird das städtebauliche Konzept „Wohnen am Wasser“ verfolgt. Dieses ist mit einer Güterverkehrsstrasse in unmittelbarer Nähe nicht zu realisieren.
3. Das zurzeit im Verfahren zur Aufstellung eines Bebauungsplanes befindliche Projekt „Alter Stadthafen“ ist nach derzeitigem Stand trotz einer mit 6 m Höhe geplanten Lärmschutzwand so nicht zu realisieren.
4. Gleiche Probleme bestehen bei einer Wohnbauplanung auf der gegenüberliegenden Seite der Hunte. Dort bestehen konkrete Planungsabsichten auf vorhandenen Flächen. Zudem kann damit gerechnet werden, dass das gesamte Areal zwischen Stedingerstraße, Amalienstraße, Kanal und Hunte einer geordneten städtebaulichen Entwicklung zugeführt werden kann (verdichtetes, stadtnahes Wohnen am Wasser) (siehe NWZ 29.10.2012 „Peguform“).
5. Lärmprobleme müssen auch bei den Überlegungen der Stadt, ein neues Wohngebiet im Bereich der Straße „Am Bahndamm“ auszuweisen, einkalkuliert werden (zu den Plänen: Stadtbaurätin Nießen in der NWZ vom 17.11.12). Die DB schließt nicht aus, J-W-P- Güterverkehre auch über die Strecke Oldenburg-Osnabrück zu fahren (siehe Pkt. 7).
6. Am 16.04.2012 hat das Planungsbüro NWP eine Studie zur Machbarkeit einer Umgehungsstrasse erstellt. Danach ist es möglich, eine Trasse im unmittelbaren Windschatten der A 29 zu bauen, bei der kein Naturschutzgebiet durchquert und es nur geringe Betroffenheit von wenigen Anliegerinnen und Anliegern geben wird.

7. Am 27.02.2012 hat das Akustikbüro Dr. Nocke eine Untersuchung zu den Schallauswirkungen einer Bahnstrecke parallel zur A 29 vorgelegt. Danach erhöht sich der Schallpegel selbst dann nur unwesentlich (um 1 db(A) tags / 2 db(A) nachts), wenn keinerlei Schallschutzmaßnahmen erfolgen. Bei Berücksichtigung von Schallschutz wird sich die Situation für die Anliegerinnen und Anlieger sogar gegenüber dem Istzustand wesentlich verbessern (mind. um 10 db(A)). Der Grund liegt in der derzeit vorhandenen vollkommen ungeschützten Dauerlärmbelastung der Anliegerinnen und Anlieger durch die A 29. Je nach Ausführung der Schutzmaßnahmen können sogar noch erheblich günstigere Werte erreicht werden.
8. Am 18.09.2012 hat die Stadt Oldenburg einen – neuen - Kostenvergleich zwischen einer Umgehungstrasse und der Ertüchtigung der Stadttrasse vorgelegt. Danach ist eine Umgehungstrasse kostengünstiger als der Ausbau der Stadtstrecke (267 Mio. zu 276 Mio.). Die Kostenschätzungen enthalten jeweils neue Brückenbauwerke.
9. Bei einem Ausbau der Stadtstrecke muss sich die Stadt Oldenburg an den Kosten der Beseitigung höhengleicher Bahnübergänge grds. mit 1/3 beteiligen. U.U. gibt es zum Anteil der Stadt einen Zuschuss von 75% = 3/4 (wenn Geld vorhanden ist). Es bleibt aber in jedem Fall ein Kostenanteil von $1/3 \times 1/4 = 1/12$ der Kosten.
10. Bei einer Neubaustrecke muss sich die Stadt an den Kosten der Straßenüberführungen nicht beteiligen, was bei der hohen Verschuldung der Oldenburgs vorzuziehen ist. Gefahrgüter, z.B. radioaktive Substanzen haben im Außenbereich ein geringeres Gefährdungspotential. Bahnunfälle sind möglich, so dass ihre Folgen mitbedacht werden müssen.
11. Unbestrittene Kapazitätsgrenze aller Oldenburger Bahnlinien sind 300 Züge/24 Std. Bei Ausbau der Strecke darf die Bahn die Strecke so auslasten, was sie bei Notwendigkeit beabsichtigt zu tun (so Vertreter der DB beim runden Tisch, s.a. UBA-Studie „Schienennetz 2025/2030“ Seite 18).
12. Die Belastbarkeit aller betroffenen 4 Oldenburger Eisenbahnbrücken ist weitgehend ungeklärt. Untersuchungsergebnisse für die Brücken Melkbrink, Elsässerstraße, Ziegelhofstraße und der Huntequerung liegen bisher nicht vor.
13. Auf der 310 m langen Pferdemarktbrücke ist aus statischen Gründen eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 60 km/h nötig (Gutachten des Sachverständigen Dipl. Ing. Wörner vom 21.09.2011). Ebenfalls kann aus Gründen der fehlenden Tragfähigkeit keine Lärmschutzwand auf der Brücke errichtet werden. Die Bahn selbst plant deswegen eine aufwändige „Vorbaukonstruktion“.
14. Oldenburg hat 20 höhengleiche Bahnübergänge. Der Verkehr von und zum JWP zieht gravierende Probleme an den Bahnschranken in Ofenerdiek, Bürgerfelde und Osternburg nach sich.
15. Die Fa. Bunte hat in einem Schreiben vom 18.01.2012 die Bauzeit einer Umgehungstrasse mit 5-6 Jahren angegeben. Darin ist eine Zeit von ca. 2 Jahren, die zum Absacken evtl. auszutauschenden Bodens benötigt wird, enthalten. Solche Maßnahmen sind u.U. nicht erforderlich, wenn man eng

genug an die vorhandene BAB herangeht.

16. Auch bei Ausbau der Strecke kommt der Lärmschutz nicht sofort, sondern nicht vor 2018 (laut DB). Es ist mit massivem Widerstand gegen einen Ausbau der Stadttrasse zu rechnen, was zu Verzögerungen führen kann.
17. Das von der DB am 08.10.2012 vorgestellte Lärmschutzkonzept entlang der Stadtstrecke von Norden bis zum Hauptbahnhof mit 4 m hohen Wänden kann keinen hinreichenden Schutz bringen. In einem Korridor von 300 m parallel zur Bahnstrecke verbleiben 40 % ohne ausreichenden Schutz, in Ofenerfeld sogar 60 %. Bei diesen „ungelösten Schutzfällen“, werden die gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwerte überschritten werden. 100 % Schutz ist zwar möglich, erfordert aber Wände von 9 – 10 m Höhe. Das ist weder städtebaulich tragbar noch könnte es rechtlich eingefordert werden.
18. Ab dem Hauptbahnhof in Richtung Bremen, d.h. insbesondere für Osternburg, ist keine Lärmvorsorge vorgesehen, hier wird es allenfalls eine Lärm- sanierung minderer Qualität geben (10 db(A) weniger Schutz).

- mehrheitlich bei einer Gegenstimme und 20 Enthaltungen -

Schilling
Ratsvorsitzender

Prof. Dr. Schwandner
Oberbürgermeister

Jerke
Protokollführerin